

De gesprekswijzer Duurzame Mobiliteit: handig hulpje bij integrale afweging

Jos Voeten – Rijkswaterstaat – jos.voeten@rws.nl
Thijs Poelma – Rijkswaterstaat – thijs.poelma@rws.nl
Klaartje Arntzen – Rijkswaterstaat – klaartje.arntzen@rws.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
13 en 14 oktober 2022, Utrecht**

Samenvatting

De gesprekswijzer duurzame mobiliteit geeft op een speelse manier heel veel stof om na te denken over de toekomst van ons mobiliteitssysteem. De Gesprekswijzer Duurzame Mobiliteit is een instrument dat tot doel heeft om te helpen bij:

- het concretiseren van het containerbegrip 'duurzame mobiliteit';
- het verbeteren van de brede maatschappelijke waarde van ons mobiliteitssysteem;
- het plaatsen van de stip op de horizon voor de transitie naar een slim, sociaal en groen mobiliteitssysteem;
- het breed en integraal beoordelen van de effecten van ontwikkelingen en maatregelen voor het mobiliteitssysteem op de maatschappij;
- het monitoren van de voortgang richting de gewenste, vastgestelde eindsituatie.

De gesprekswijzer kent drie fasen: De kompasfase, de beoordelingsfase en de monitoringsfase.

In de kompasfase zijn drie vragen van belang: welke aspecten zijn relevant voor duurzame mobiliteit? Met welke indicatoren kunnen we die aspecten meten? Wanneer krijgt de score van een indicator het label 'duurzaam'? Momenteel telt de gesprekswijzer 12 aspecten en 16 indicatoren. De groene cirkel in het midden van de gesprekswijzer staat voor de stip op de horizon, de toekomstige ruimte voor ons mobiliteitssysteem.

De beoordelingsfase gaat over de brede maatschappelijke effectbeoordeling van ontwikkelingen of maatregelen waarbij de volgende vragen aan bod komen zijn:

1. Wat is de huidige score voor de indicator van het aspect?
2. Wat is de verwachte score van de indicator als deze maatregel of ontwikkeling heeft plaatsgevonden?
3. Wat zijn mogelijkheden om de verandering van de score te verbeteren?
4. Wat zijn mogelijke bedreigingen bij het daadwerkelijk verwezenlijken van de verbetering?
5. Welke aanbevelingen of adviezen kun je geven om het optimale effect te bereiken?

In de monitoringsfase is het een kwestie van score van de indicatoren bijhouden en waar nodig bijsturen.

De gesprekswijzer is klaar voor gebruik en is reeds toegepast op een paar concrete casussen bijvoorbeeld autodelen. En er zijn veel meer casussen te bedenken zoals hybride werken (casus voor een gebied of voor een organisatie), waterstof als energiedrager, slimme logistiek in de voedselketen, fiets, etcetera.

De Gesprekswijzer nodigt bij uitstek uit tot interactie om te komen tot concrete beleidsadviezen en -uitvoering en zo samen te werken aan een beter mobiliteitssysteem.

1. Waarom, hoe en wat?

1.1 Waarom een Gesprekswijzer Duurzame Mobiliteit?

Duurzame mobiliteit is een complex containerbegrip.

Wat verstaan we onder duurzame mobiliteit? Wanneer vinden we dat ons mobiliteitssysteem duurzaam is? Welke aspecten zijn daarbij van belang? En welke indicatoren horen bij die aspecten? Wanneer scoort zo'n indicator voldoende? Met het beantwoorden van deze vragen helpt de gesprekswijzer om een complex container begrip zoals Duurzame Mobiliteit concreter te maken. De gesprekswijzer biedt jou en je collega's zo een gestructureerde manier om duurzame mobiliteit concreet te maken en helpt bij het beoordelen en uitvoeren van besluiten en acties.

Verbeteren van de toegevoegde waarde van ons mobiliteitssysteem

Onze maatschappij, economie en ruimte is zo ingericht dat er behoefte is aan de verplaatsing van goederen en personen. Ons mobiliteitssysteem voorziet in de behoefte aan verplaatsing van personen en goederen. Daarmee heeft het systeem maatschappelijke meerwaarde. Tegelijk kost ons mobiliteitssysteem mensenlevens, het kost geld, het kost energie, het kost grondstoffen, het kost ruimte en het tast de leefomgeving aan en daarmee de gezondheid van mensen, dieren en planten. Kortom ons mobiliteitssysteem heeft ook negatieve effecten voor de maatschappij. De gesprekswijzer helpt om de maatschappelijke meerwaarde van ons mobiliteitssysteem integraal te verbeteren.

1.2 Hoe?

De gesprekswijzer is een instrument, een hulpmiddel. Het is een (serieus) spel. De gesprekswijzer is klaar voor gebruik en tegelijk is het instrument nog niet af. Het is een bètaversie en via een lerende aanpak kan het instrument zich verder ontwikkelen. Het zou zomaar kunnen zijn dat er vandaag nog zaken naar boven komen om de gesprekswijzer zelf te verbeteren. Wat in dit document staat is de huidige situatie van de gesprekswijzer. De doorontwikkeling van het instrument vindt plaats aan de hand van de opgedane ervaring met casussen.

1.3 Wat?

De gesprekswijzer benadert mobiliteit als systeem. Hoofdstuk 2 gaat in over op de scope van het mobiliteitssysteem. Hoofdstuk 3 beschrijft kort hoe de Gesprekswijzer de vertaalslag maakt van duurzaamheid naar mobiliteit. Hoofdstuk 4 geeft een korte beschrijving van de 3 fasen die de gesprekswijzer telt. In hoofdstuk 5 staat een voorbeeld van de casus autodelen kort uitgewerkt.

2. De scope van het mobiliteitssysteem.

De gesprekswijzer duurzame mobiliteit benadert mobiliteit als systeem. Belangrijke vraag bij de toepassing van de gesprekswijzer is dan ook: wat is de scope van het mobiliteitssysteem?

Onze economie, maatschappij en leefomgeving (ruimte) is zo ingericht dat er behoefte is aan de verplaatsing van goederen en personen. Het mobiliteitssysteem omvat het totale systeem dat voorziet in deze behoefte.

1.2 Lagenbenadering

Figuur 1: Het mobiliteitssysteem in lagen



De Raad voor Leefomgeving en Infrastructuur geeft in het advies van b naar anders¹ een beschrijving van het mobiliteitssysteem. De Raad onderscheidt vier lagen namelijk: infrastructuur, verkeersdienst, vervoersdienst en mobiliteitsdienst.

De figuur van het RLI is nog verder uit te breiden:

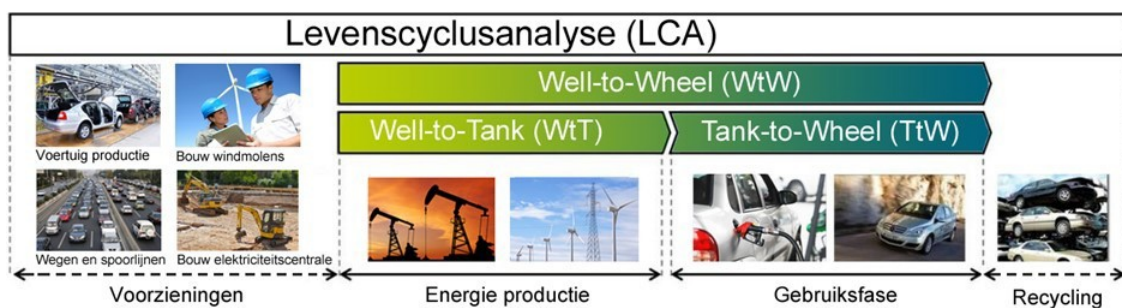
- met het vervoer over water, door de bodem en door de lucht vallen ook onder het mobiliteitssysteem;
- met de gebruikers van het mobiliteitssysteem;
- met toeleveranciers van voertuigen en infra (inclusief beheer en onderhoud)
- met de ontwikkeling en toepassing van kennis (kennisinstellingen, organisaties en bedrijven).

Inperking van de kan juist door de afbakening bijvoorbeeld op geografisch

niveau. De vier lagen liggen bij voorbeeld in een gebied.

1.3 Levenscyclus

De figuur hieronder komt van de site [co2emissiefactoren.nl](https://www.co2emissiefactoren.nl) en dat is een benadering vanuit de levenscyclus van voertuigen.



Bron: <https://www.co2emissiefactoren.nl/hoe-werkt-het/>

1.4 Drie scopeniveau's

Voor de toepassing van de gesprekswijzer zijn drie niveaus van afbakening mogelijk:

1. Geografische begrenzing ofwel de toepassing van de gesprekswijzer in een gebied bijvoorbeeld Nederland, een provincie, een regio, een gemeenten of een transportcorridor. In feite is een gebied de afbakening van de ruimtelijke laag waarin de vier genoemde lagen liggen.
2. Organisatorische begrenzing, de toepassing op een organisatie of bedrijf. Van welke voertuigen of modaliteiten maakt een bedrijf gebruik om personen of goederen te verplaatsen?
3. En tot slot toepassing in de privésfeer van een gezin of persoon. Van welke voertuigen of modaliteiten maakt een persoon of gezin gebruik om zichzelf (of goederen) te verplaatsen?

Een veel gebruikte scope is de geografisch afbakening van het om het mobiliteitssysteem in Nederland. Daarbij het gaat om de hele levenscyclus van zowel voertuigen als infra. Daarbij horen ook de gebruikers (burgers en bedrijven) van het systeem in Nederland. En ook de bedenkers en makers (kennisinstellingen en productiebedrijven) voor infra, voertuigen, verkeer en vervoer.

Het kan zijn dat materialen, producten, kennis of energiedragers elders vandaan komen en daar impact hebben op de leefomgeving, maatschappij en economie.

3. Duurzaamheid is simpel

3.1 Inleiding

Johan Cruijff zei ooit: "Voetbal is simpel, maar simpel voetballen blijkt vaak het moeilijkste dat er is". En wat voor voetbal geldt dat lijkt ook voor duurzaamheid te gelden. Duurzaamheid is terug te brengen tot twee uitgangspunten. Het eerste uitgangspunt is het voorzorgsbeginsel: "Voorkomen is beter dan genezen". Het tweede beginsel doet denken aan Pareto-efficiëntie uit de economie: "Verbetering over de hele breedte". En met die integrale verbetering begint het moeilijk te worden. De kunst is om zo simpel mogelijk te houden. De Gesprekswijzer Duurzame Mobiliteit gaat de breedte in en probeert tegelijkertijd om het speels en eenvoudig te houden.

3.2 Brundtland als basis

Gro Harlem Brundtland was premier van Noorwegen. En ze was voorzitter van de World Commission on Environment and Development. Zij zag twee grote problemen in de wereld: het milieuprobleem en het ontwikkelingsprobleem. En ze zag duurzame ontwikkeling als oplossing voor beide problemen.

Een commissie onder haar voorzitterschap heeft in 1987 het rapport 'Our common future' uitgebracht met daarin twee omschrijvingen van duurzaamheid.

1. Voorkomen is beter dan genezen

'Sustainable development is development that meets the needs of the present generation without compromising the ability of future generations to meet their own needs.' Deze eerste omschrijving zegt dat wij als huidige generatie best in onze behoefte mogen voorzien als we er maar voor zorgen dat toekomstige generaties ook kunnen blijven voorzien in hun behoeften. Iets anders geformuleerd: ik mag in het hier en nu in mijn

behoefte voorzien als ik maar geen problemen afwentel naar anderen, later of elders. En dat is dus het voorzorgsbeginsel 'voorkomen is beter dan genezen'.

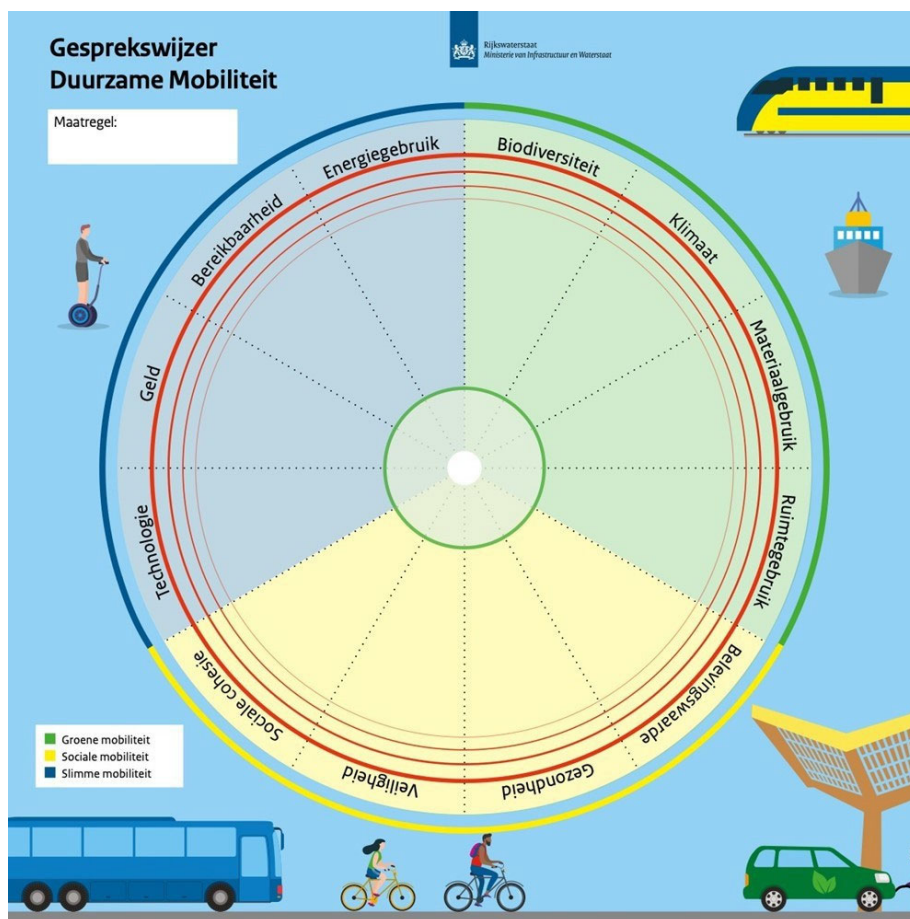
2. Verbeteringen over de hele breedte

'In essence, sustainable development is a process of change in which the exploitation of resources, the direction of investments, the orientation of technological development; and institutional change are all in harmony and enhance both current and future potential to meet human needs and aspirations.'

Deze tweede definitie van Brundtland noemt duurzame ontwikkeling een proces van verandering, gericht op de verbetering van het potentieel om tegemoet te komen aan de menselijke behoeften en aspiraties. En dan ook nog een verbetering in harmonie tussen drie systemen: het ecologisch systeem (planet), het sociaal cultureel systeem (people) en het economisch systeem (profit).

De term harmonie doet mij ook weer denken aan balans en evenwicht.

De figuur met de 3P's is algemeen bekend. Het proces van verbetering komt er eigenlijk op neer dat de cirkels in de figuur naar elkaar toe bewegen en zo elkaar steeds meer overlappen. Het proces van een integrale verbetering is dus een beweging naar binnen. Bij een beweging naar buiten is sprake van afname van harmonie en neemt de kans op balansverstoring juist toe.



3.3 Beweging naar binnen

De Gesprekswijzer Duurzame Mobiliteit is een instrument waarbij ook de beweging naar binnen centraal staat. De gesprekswijzer maakt wel een concretiseringslag door de 3P's nader te beschrijven in 12 aspecten met een aanzet om deze aspecten meetbaar te maken.

Groene mobiliteit (planet) gaat om aspecten voor leefomgeving en milieu.

Sociale mobiliteit (people) betreft aspecten voor mens en organisatie.

Slimme mobiliteit (profit) omvat aspecten voor kennis en innovatie en economie.

In de figuur hieronder staan de blauwe stippen voor de huidige score van indicatoren van deze aspecten. Het is de bedoeling dat deze score naar binnen schuift. De gele stippen staan voor de toekomstige score van de indicatoren waarbij het doel is dat ze allemaal in de groene cirkel komen.

4. Drie fasen van de Gesprekswijzer

4.1 De kompasfase

Je kunt de gesprekswijzer gebruiken als een kompas voor de transitie naar een slim, sociaal en groen mobiliteitssysteem.

Daarbij zijn drie vragen van belang: welke aspecten zijn relevant voor duurzame mobiliteit? Met welke indicatoren kunnen we die aspecten meten? Wanneer krijgt de score van een indicator het label 'duurzaam'? Momenteel telt de gesprekswijzer 12 aspecten. De groene cirkel in het midden staat voor de stip op de horizon, binnen de groene cirkel scoren de indicatoren duurzaam. Momenteel telt de gesprekswijzer 12 aspecten en 16 indicatoren. De 12 aspecten zijn ondermeer afgeleid van de omgevingswijzer (<https://www.omgevingswijzer.org/>) en in 2021 in een interactie met Stratelligence aangepast.

4.2 De beoordelingsfase

De beoordelingsfase gaat over de brede maatschappelijke effectbeoordeling van ontwikkelingen of maatregelen waarbij de volgende vragen aan bod komen zijn:

1. Wat is de huidige score voor de indicator van het aspect?
2. Wat is de verwachte score van de indicator als deze maatregel of ontwikkeling heeft plaatsgevonden?
3. Wat zijn mogelijkheden om de verandering van de score te verbeteren?
4. Wat zijn mogelijke bedreigingen bij het daadwerkelijk verwezenlijken van de verbetering?
5. Welke aanbevelingen of adviezen kun je geven om het optimale effect te bereiken?

4.3 De monitoringsfase

In de monitoringsfase is het een kwestie van score van de indicatoren bijhouden en waar nodig bijsturen. De gesprekswijzer is klaar voor gebruik en reeds toegepast op een paar concrete casussen bijvoorbeeld autodelen en hybride werken

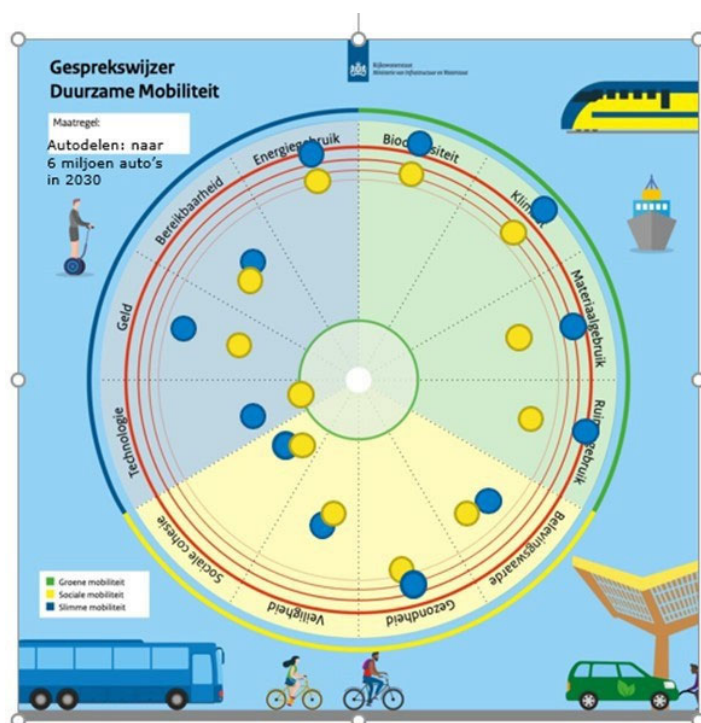
5. Voorbeeld: quickscan casus autodelen

5.1 Omschrijving casus

Er zijn op dit moment zo'n 8,7 miljoen personenauto's in Nederland. Een meerderheid daarvan staat het grootste gedeelte van de tijd stil. In Nederland is dit gemiddeld 96% van de tijd (Zijlstra et al. 2022 Iedereen een auto? De maatschappelijke effecten van het wijdverbreid autobezit in Nederland, Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid) Er lijkt een optimaliseringslag mogelijk door auto's te delen.

Fictieve doelstelling: In 2030 zijn er in Nederland nog maar 6 miljoen auto's, waarvan 2 miljoen deelauto's.

5.2 Resultaat quickscan



In de figuur hiernaast staan de blauwe stippen voor de huidige score van de indicatoren. De gele stippen geven een inschatting van de score van de beschreven maatregel: van 8,7 miljoen auto's in Nederland.

Nederlandse consumenten kunnen met zijn allen 9 miljard euro per jaar besparen aan uitgaven. Deze besparing is gebaseerd op cijfers van het kennisinstituut voor mobiliteitsbeleid. <https://www.kimnet.nl/mobiliteitsbeeld/mobiliteitsbeeld-2019#/rapport/6.2>

In totaal 2,7 miljoen auto's minder in Nederland. Uitgaande van een levensduur van 20 jaar betekent dit dat er per jaar 135.000 minder nieuwe auto's nodig zijn in Nederland. Bij een gemiddeld gewicht van 1200 kg per auto, zou jaarlijks 162.000 ton minder materiaal nodig is voor de productie van auto's (Direct materiaal gebruik, afhankelijk van herkomst of het hergebruik van materiaal is hiervoor winning van nieuwe uitputbare grondstoffen nodig).

Uitgaande van een gemiddelde inhoud van 10 m³ betekent een afname van 2,7 miljoen auto's dat er 27 miljoen m³ aan ruimte beschikbaar komt (direct ruimtegebruik). Op

basis van een gemiddeld vloeroppervlak van een auto van 7,5 m², komt er 20.250.000 m² vrij (2000 hectare, direct gebruik vloeroppervlak).

Zelfrijdende auto's kunnen het gebruiksgemak verbeteren (techniek) Zolang er een rijbewijs nodig is voor het besturen van auto's zullen deelauto's niet of nauwelijks bijdragen aan de afname van vervoersarmoede.

Dit zijn eerste inschattingen. Nadere berekeningen van de exacte voordelen zijn nog nodig. En een nadere onderbouwing van de score van de zachte indicatoren is ook gewenst. Over de hele breedte scoort de quickscan voor deze casus autodelen positief: de score van alle indicatoren schuift naar binnen. Daarmee lijkt autodelen een bijdrage te leveren aan de verbetering van brede welvaart. En er zijn aandachtspunten. Zo gaat autodelen niet vanzelf, diverse partijen zullen moeten samenwerken. Sommige partijen zien hun inkomsten achteruitgaan. En autodelen vergt aanpassing van het individueel gedrag van consumenten en dat is een behoorlijke uitdaging.

Literatuur of Referenties

Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (2018). "Van B naar anders. Investeren in mobiliteit voor de toekomst."

Stratelligence met bijdragen van Ecorys en WB de Ruimte, (2021), "Een duurzaam mobiliteitssysteem maakt ruimte: een verkenning van de kosten en de baten"

Zijlstra et al. (2022). "Iedereen een auto? De maatschappelijke effecten van het wijdverbreid autobezit in Nederland." Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid)

World Commission on Environment and Development (WCED, 1987). "Our common future". Oxford University Press.