

Strijd over Mobiliteit

De onderliggende waarden in onze opvattingen over reizen, verkeer en openbaar vervoer



DR. IR. WILLEM BUUNK

Lector Area Development

Willem Buunk is sinds 2009 lector Area Development. Hij is opgeleid als planoloog aan de Wageningen Universiteit en gepromoveerd aan

de Radboud Universiteit en richt zich in zijn onderzoek op bestuur, beleid en besluitvormingsprocessen. Buunk is geïnteresseerd in normatieve keuzes over ruimtelijke inrichting en de rol van technologie in het oplossen van maatschappelijke vraagstukken. Tot november 2015 was hij naast zijn werk lid van de gemeenteraad van Utrecht. Sindsdien werkt hij voltijds op Windesheim, waar hij zijn werk als onderzoeker combineert met diverse rollen in de praktijk van omgevingsbeleid.

Het lectoraat Area Development van hogeschool Windesheim doet praktijkgericht onderzoek in het werkveld van gebiedsontwikkeling, bouw, mobiliteit en logistiek. Concrete praktijkvragen zijn het vertrekpunt voor onderzoek om de inrichting, het beheer en het gebruik van ruimte te helpen verbeteren. De inhoudelijke aandacht gaat uit naar ontwikkelingen van regionale netwerken en knooppunten en technologische ontwikkelingen en innovatie. Daarbij wordt in het bijzonder gekeken naar de regio's in Noordoost-Nederland. Door een combinatie van kwantitatieve en kwalitatieve onderzoeksmethoden worden daarnaast de culturele fundamenteën van gebiedsontwikkeling verkend. Het lectoraat Area Development maakt onderdeel uit van het Kenniscentrum Technologie van Windesheim en is nauw verbonden met de opleidingen Bouwkunde, Ruimtelijke Ontwikkeling - Mobiliteit en Civiele Techniek.

[WINDESHEIM.NL/ONDERZOEK](http://windesheim.nl/onderzoek)



DRS. ING. JEROEN BASTIAANSEN

Onderzoeker Area Development

Jeroen Bastiaanssen is sinds 2014 als onderzoeker verbonden aan de kenniskring van het lectoraat Area

Development. Hij is opgeleid als planoloog aan de Radboud Universiteit met als specialisatie mobiliteit en ruimte. Bastiaanssen houdt zich onderzoeksmatig bezig met het thema vervoersarmoede en met besluitvorming over mobiliteit en de ruimtelijke inrichting. In het onderwijs geeft hij vorm aan het versterken van de leerlijn onderzoeksvaardigheden. In september 2016 start hij met een promotieonderzoek naar vervoersarmoede aan de universiteit van Leeds.



WINDESHEIMREEKS KENNIS EN ONDERZOEK NR. 61

Strijd over Mobiliteit

De onderliggende waarden in onze opvattingen over reizen, verkeer en openbaar vervoer

Willem Buunk
Jeroen Bastiaanssen



De afbeelding van het stadszegel van Zwolle op de cover is te vinden in het artikel 'Twee Zegels' in: Verslagen en Mededeelingen van de Vereeniging van Overijsselsch Regt en Geschiedenis, dl. 6 (Deventer, 1871), p. 112-113. Het betreft een beschrijving van de twee zegels die de heer Cost Jordens in 1871 aan de Vereeniging aangeboden heeft. Op het stadszegel is te zien hoe de aartsengel Michael het kwaad, in de vorm van een draak, verslaat. Volgens de Griekse filosoof Socrates is onwetendheid de bron van alle kwaad. Windesheim wil onwetendheid verslaan door middel van onderzoek.

Colofon

Windesheimreeks Kennis en Onderzoek nr. 61

Willem Buunk,

Jeroen Bastiaanssen

Strijd over Mobiliteit – De onderliggende waarden in onze opvattingen over reizen,
verkeer en openbaar vervoer

ISBN/EAN: 978-90-77901-80-9

Deze publicatie van Windesheim valt onder een Creative Commons Naamsvermelding 4.0 Internationaal-licentie. Dit betekent dat de kennis uit deze publicatie hergebruikt mag worden als basis voor de ontwikkeling van nieuwe kennis mits de naam van de auteur en/of Windesheim hierbij vermeld wordt.

Deze publicatie is tot stand gekomen dankzij bijdragen van CROW-KpVV, Planbureau voor de Leefomgeving, Radboud Universiteit en De Argumentenfabriek.

Voor het beeldmateriaal in deze publicatie is gebruik gemaakt van Flickr Creative Commons, Wikimedia Commons, Stockvault, Foter en beeldmateriaal van Gemeente Rotterdam, Rijkswaterstaat en Rob Poelenjee, Ministerie van IenM / DGRW.

De reeks staat onder redactie van:

Dr. ir. W.W. Buunk, lector Area Development (voorzitter)

Dr. J.L.F. Hagelaar, lector Supply Chain Management

Drs. A. Jansen, senior adviseur Windesheim in Dialoog (secretaris)

Dr. A. Mulder, lector Theologie en Levensbeschouwing

Dr. J. ten Dam, lector De Gezonde Stad

redactiereeks@windesheim.nl

Juni 2016

Strijd over Mobiliteit

De onderliggende waarden in onze opvattingen over reizen, verkeer en openbaar vervoer

Willem Buunk

Jeroen Bastiaanssen



Samenvatting

Over mobiliteit wordt in onze samenleving heel verschillend gedacht. Waar sommigen vurige pleitbezorgers zijn van de fiets of het openbaar vervoer voor een duurzame mobiliteit, zijn anderen verknocht aan hun auto. Decennia aan onderzoek en zorgvuldige beleidsvoorbereiding hebben deze verschillen niet weg kunnen nemen, noch kunnen overbruggen. Elk voorstel voor herinrichting van parkeerplaatsen in een buurt of over tariefswijziging in het openbaar vervoer kan stevast rekenen op een fel maatschappelijk debat. Voor de technisch geschoolde verkeerskundige die projectvoorstellen netjes modelmatig doorgerekend heeft, komt de felheid van reacties vaak rauw op het dak vallen en is het moeilijk te anticiperen op dit debat.

Deze strijd over mobiliteit heeft te maken met een grote variëteit aan opvattingen over reizen, verkeer en openbaar vervoer en de scherpe tegenstellingen in die opvattingen. Waar komen die fundamenteel verschillende opvattingen over mobiliteit vandaan? Een goed begrip van opvattingen wordt verkregen door op zoek te gaan naar achterliggende waarden. Opvattingen over mobiliteit zijn nooit waardenvrij en daarom het is belangrijk om deze achterliggende waarden te expliciteren. Waar opvattingen, standpunten en argumenten in een schier eindeloze variatie voorkomen, zijn onderliggende waarden beperkter in aantal en minder veranderlijk. Een overzicht van de waarden maakt de pluriformiteit in het denken over mobiliteit makkelijker te herkennen en beter hanteerbaar bij afwegingen.

In dit onderzoek wordt een overzicht gegeven van de variëteit aan opvattingen over mobiliteit en de achttien waarden die daaraan ten grondslag liggen. Deze waarden zijn overzichtelijk in beeld gebracht en op basis van hun onderlinge verbondenheid geordend op de Waardenkaart Mobiliteit. Deze waardenkaart kan als analyse-instrument gebruikt worden om de complexe maatschappelijke omgeving en het politieke-bestuurlijk speelveld rond mobiliteit inhoudelijk in beeld te brengen.

In deze onderzoekspublicatie laten we zien hoe we tot deze waardenkaart zijn gekomen en geven we een toelichting op de fundamenteel verschillende voorkeuren die mensen hebben als het gaat om de manier waarop zij zich verplaatsen. Veel zal herkenbaar zijn voor de goed ingevoerde professional, maar een aantal verrassende invalshoeken laat zien waar de blinde vlek zit van menige mobiliteitsdeskundige. Voor een effectieve inzet van deskundigheid en een goede beleidsvoorbereiding is het erkennen van andermans en van de eigen normatieve uitgangspunten een onmisbaar startpunt.

Inhoudsopgave

1. Inleiding	7
1.1 Aanleiding voor het onderzoek	8
1.2 Doel en onderzoeksvragen	11
1.3 Waardengeoriënteerd onderzoek	14
1.4 Onderzoeksaanpak	19
1.5 Verantwoording	22
1.6 Leeswijzer	23
2. Een functioneel en veilig verkeerssysteem	25
2.1 Ontsluiting en opstoppen	26
2.2 De vruchten van bereikbaarheid	32
2.3 De prijs van mobiliteit	39
2.4 Waarden die verbonden zijn met zorg en rechtvaardigheid	45
3. Structuren en verbroedering	49
3.1 Systeemdenken	50
3.2 Heilige koe	55
3.3 Erbij horen	60
3.4 Waarden die verbonden zijn met autoriteit en loyaliteit	65
4. Wegdromen en daden van verzet	69
4.1 De perfecte reis	70
4.2 Recht op mobiliteit	74
4.3 'Looking for adventure'	80
4.4 Waarden die verbonden zijn met zuivere idealen en vrijheid	86
5. Helderheid in de strijd over mobiliteit	89
5.1 De Waardenkaart Mobiliteit	90
5.2 Verbreding van de Bak van Amelisweerd	93
5.3 Metropoolvorming en stedelijke netwerken	97
5.4 Kwaliteitssprong OV op Zuid	101
5.5 Groningen Fietsstad	105
5.6 Dominante waarden en veronachtzaamde waarden	109
Referenties	117

1. Inleiding

Files, parkeertarieven en openbaar vervoer; op menig verjaardagsfeestje zijn het onderwerpen waar een verhit debat over wordt gevoerd. Dat is niet verrassend. Over mobiliteit wordt in onze samenleving heel verschillend gedacht. De strijd over mobiliteit heeft te maken met een grote variëteit aan opvattingen over verkeer en vervoer en de scherpe tegenstellingen in die opvattingen. De auto wordt even hardgrondig vervloekt en aanbeden als het openbaar vervoer wordt bezongen en beschimpt. Of het nu gaat over het gedrag van fietsers in de stad of over vrachtverkeer op de linker rijstrook, opvattingen over mobiliteit liggen vaak ver uiteen.

Veel is bekend over opvattingen over mobiliteit op basis van marktonderzoek, klanttevredenheidsonderzoek en onderzoek naar het gedrag van weggebruikers, maar een volledig beeld over de achtergronden van deze pluriformiteit in het denken over mobiliteit ontbreekt. Met dit onderzoek geeft het lectoraat Area Development van Hogeschool Windesheim in nauwe samenwerking met De Argumentenfabriek, het CROW-KpVV, het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en de Radboud Universiteit een volledig inzicht in de variëteit aan opvattingen over alles wat met reizen en verkeer te maken heeft, van bereikbaarheid tot beleving en van de wandeling tot het openbaar vervoer.

Voor een goed begrip van de variëteit aan opvattingen over mobiliteit wordt op zoek gegaan naar de onderling verschillende thema's van het denken over mobiliteit en naar de achterliggende waarden die daaraan ten grondslag liggen. Opvattingen over mobiliteit zijn nooit waardenvrij en daarom is het belangrijk om deze achterliggende waarden te expliciteren. Waar opvattingen, standpunten en argumenten in een schier eindeloze variatie voorkomen, zijn onderliggende waarden beperkter in aantal en minder veranderlijk. Een overzicht van de waarden maakt de pluriformiteit in het denken over mobiliteit makkelijker te herkennen en beter hanteerbaar bij afwegingen. Deze waarden

worden overzichtelijk in beeld gebracht en op basis van hun onderlinge verbondenheid geordend op de Waardenkaart Mobiliteit. Deze waardenkaart kan als analyse-instrument gebruikt worden om de complexe maatschappelijke omgeving en het politiek-bestuurlijke speelveld rond mobiliteit inhoudelijk in beeld te brengen.

Met de Waardenkaart Mobiliteit wordt voortgebouwd op het waardengeoriënteerde onderzoek naar vraagstukken van inrichting, beheer en gebruik van ruimte. Dit onderzoek heeft inmiddels twee waardenkaarten opgeleverd: de Waardenkaart Ruimtelijke Ordening en de Waardenkaart Natuur. Een waardenkaart is een analyse-instrument waarmee inzicht verkregen kan worden in de reikwijdte van het maatschappelijke en politieke debat en is een hulpmiddel voor goede besluitvorming over plannen en projecten. Het overzicht van de opvattingen over mobiliteit maakt het mogelijk om in de soms heftige strijd over mobiliteit tot heldere en beter geïnformeerde keuzes te komen.

1.1 Aanleiding voor het onderzoek

Voor beleidsmakers en bedrijven in de vervoers- en transportsector is inzicht in de pluriformiteit aan opvattingen van mensen over mobiliteit belangrijk. Het mobiliteitsbeleid is de laatste jaren van koers veranderd, waarbij het oplossen van knelpunten minder centraal staat en de aandacht meer uitgaat naar bereikbaarheid en reisketens. Beter Benutten is het nieuwe devies in de nieuwe beleidsbenadering van mobiliteit. Het is een fundamenteel andere manier van kijken naar bereikbaarheid en infrastructuur die zal leiden tot andere keuzes over investeringen en daarmee tot een ander debat over mobiliteit. Openbaar vervoer wordt steeds vaker aanbesteed, waarvoor expliciet een aantal kwaliteitseisen moeten worden geformuleerd. In lokaal beleid moeten gemeenten keuzes maken tussen mobiliteit en het beperken van externe effecten van mobiliteit in de vorm van uitstoot, gevolgen voor klimaatverandering en lokale milieueffecten van luchtkwaliteit en geluidsoverlast.

De koerswijziging in mobiliteitsbeleid volgt maatschappelijke trends in mobiliteit, maar leidt toch vaak tot omstreden besluiten. Beleidsmakers en beslissers zullen vaak het gevoel hebben dat het nooit goed is wat ze doen, ondanks de beste bedoelingen en de inschakeling van de beste deskundigen. Een paar eenvoudige voorbeelden illustreren dit:

- Parkeren wordt als belachelijk duur ervaren voor wie leven en werk heeft ingericht op automobilititeit, maar kan niet duur genoeg zijn voor wie zorgen heeft over het autogebruik en de luchtkwaliteit.
- De NS moet van de Tweede Kamer de treinenloop aan de praat houden in winterweer zodat mensen er op kunnen rekenen dat ze op zijn minst 's avonds nog thuiskomen, maar de uitgekleden dienstregeling

is niet te verkopen aan reizigers die in een besneeuwde winterjas in het gangpad staan.

- De forens die vlot naar huis wil rijden, ergert zich groen en geel aan vrachtverkeer op de linker strook, maar wil bij thuiskomst wel de internetbestelling van gisteravond op de deurmat vinden. Het zijn dilemma's waar beleidsmakers en beslissers dagelijks mee worstelen. Het zijn voorbeelden van tegengestelde opvattingen over mobiliteit en van de wisselvalligheid van voorkeuren van mensen, afhankelijk van moment en situatie. Het zijn voorbeelden van de botsing van techniek en samenleving, van de botsing in het denken in termen van netwerken en systemen versus het denken in termen van de eigen wensen en emoties.

Een goede aansluiting van beleid op de variëteit aan opvattingen over mobiliteit is cruciaal. Niet om het iedereen naar de zin te maken, dat zou onmogelijk zijn, maar wel om goed gefundeerde keuzes te maken. Een korte karakterisering van de maatschappelijke strijd over mobiliteit is in de onderzoeksopzet op zijn plaats.

Reikwijdte van mobiliteitsdebat

De felheid van het maatschappelijk debat over alles wat met verkeer en vervoer te maken heeft, wordt bepaald door de scherpe tegenstellingen in opvattingen. Omdat tegengestelde opvattingen moeilijk herkenbaar en invoelbaar zijn, ontstaat het gevaar van een zekere 'beroepsblindheid' van de betrokkenen.

Ondanks beleidsonderzoek, klantonderzoek, enquêtes en beleidsparticipatieprocessen is vaak niet de volledige variëteit aan opvattingen van mensen in beeld in besluitvormingsprocessen. Voor wie in de autobranche actief is, zal het belang van een merknaam en interieurmateriaal voor verschillende klantgroepen gesneden koek zijn. Voor wie een parkeernota schrijft zal dit soort inzichten onbelangrijk lijken, hoewel het over dezelfde doelgroep gaat. Mobiliteitsbeleid schakelt emotie graag uit, de mobiliteitsbranche roept emoties graag op. Emotie en gevoel moeten worden meegenomen als deel van opvattingen over mobiliteit.

Beleidskeuzes over infrastructuur en verkeers- en vervoersmaatregelen worden soms heftig bediscussieerd in de samenleving en de politiek. Daarvoor kunnen op het eerste gezicht een aantal redenen worden aangedragen, namelijk (1) het abstractieniveau van beleid en de modelmatige onderbouwing, (2) de betekenis van individuele keuzes, en (3) de beleving van gevolgen in de eigen leefomgeving.



Abstracte concepten zoals 'duurzaamheid' en technische termen zoals 'voertuigverliesuren' zijn gesneden koek voor beleidsmakers en beslissers. Zij zijn gewend om er mee te werken en kennen de reikwijdte van de terminologie en de beperkingen van de achterliggende kennisbasis. Vaktaal is meer dan technische termen; het zijn frames waarin richtinggevende keuzes over verkeer en wenselijk reisgedrag zijn vastgelegd. Verkeerskundigen leveren de onderbouwing voor beleid met modelmatige berekeningen waarvan voor buitenstaanders niet altijd duidelijk is welke optimalisatie wordt gemaakt. Die abstracte noties en modelmatige werkelijkheid staan ver af van de belevingswereld van de mensen die geconfronteerd worden met de keuze over het aantal parkeerplaatsen of over de aanpassing van een dienstregeling.

De ruime mogelijkheid voor individuele keuzes in mobiliteit heeft te maken met de sterke positie van individueel vervoer (de auto, de fiets). Mensen hebben niet zelden sterke vooringenomen voorkeuren voor wat zij de meest plezierige of handige manier vinden om te reizen. De meeste mensen verplaatsen zich veel, ver en vaak. Hun identiteit is verbonden met hun vervoersmiddel, of dat nu een 'kekke' fiets is of een 'dikke leasebak'. Zelfs in de collectieve voorziening van het openbaar vervoer geldt keuzevrijheid als een groot goed.

De beleving die mensen hebben van mobiliteit is geen abstractie van infrastructuurnetwerken of vervoersstromen, maar is er als zodanig in de eigen leefomgeving. Het lijkt er soms op dat voor mobiliteit vooral netwerken van infrastructuur en stromen van verkeer van belang zijn, maar mensen ervaren al die beweging vanuit hun eigen leefomgeving. Deze directe verbinding met de eigen leefomgeving leidt tot een grote betrokkenheid van mensen bij vraagstukken over mobiliteit.

In dit onderzoek zijn onderling heel verschillende opvattingen in beeld gebracht. Het gaat daarbij over het denken over mobiliteit in termen van functioneel en veilig, waar onder meer de richtlijnen voor infrastructuurontwerp in herkend kunnen worden. Daarnaast gaat het over het denken in termen van structuren en de verbroedering die mobiliteit onder mensen teweeg kan brengen. Hierbij past het perspectief op de fysieke structuren van het verkeerssysteem en op de sociale structuren van groepen mensen. En het gaat over het verschijnsel van reizen dat velen zien als een manier om los te komen van de realiteit. Het wegdromen bij de reis en het reizen als daad van verzet tegen het geregelde leven. In het onderzoek wordt opgespoord wat deze onderling zo verschillende opvattingen kenmerkt.

Morele en ethische overwegingen

Om de variëteit van opvattingen over mobiliteit in beeld te brengen, moet worden gekeken naar het spanningsveld tussen het individuele reisgedrag en collectieve voorzieningen voor verkeer en vervoer. De auto en de fiets fungeren meestal als symbool voor individueel vervoer en het openbaar vervoer als symbool voor collectieve voorzieningen. De afweging die mensen voor zichzelf maken, raakt direct of indirect aan afwegingen die de samenleving moet maken over het systeem van wegen en infrastructuur voor openbaar vervoer. Individuele opvattingen over mobiliteit kunnen niet los worden gezien van opvattingen over de mobiliteit van de samenleving als geheel.

In ethische termen worden morele keuzes over de samenleving veelal benaderd als een vraagstuk van rechtvaardigheid en eerlijkheid (Sandel, 2009; Kinnenging, 2005). Net als veel andere maatschappelijke vraagstukken, is mobiliteit daarmee onderwerp van een afweging over wat een eerlijke verdeling is van middelen (van Wee, 2011; Martens, 2012). Wat als rechtvaardig beoordeeld wordt, kan gaan over de mate waarin verschillende groepen mensen toegang hebben tot het vervoerssysteem of bijvoorbeeld over de verdeling van negatieve externe effecten. De inzichten uit eerder uitgevoerd waardengeoriënteerd onderzoek naar ruimtelijke ordening en natuur leert dat rechtvaardigheid niet het enige ankerpunt is voor morele oordeelsvorming (Buunk & van der Weide, 2012). In opvattingen over mobiliteit zullen ook morele oordelen doorklinken die in het geheel niet gaan over rechtvaardigheid, maar waarin morele oordelen doorklinken die in afzonderlijke gemeenschappen dominant zijn. Te denken valt aan opvattingen van truckers en andere professionele rijders, autoliefhebbers of fietsfanaten.

Voor een goed begrip van de pluriformiteit aan opvattingen over mobiliteit helpt het om inzicht te hebben in de onderliggende waarden die belangrijk zijn voor mensen. Een overzicht van deze waarden maakt de pluriformiteit in het denken over mobiliteit makkelijker te herkennen en beter hanteerbaar bij afwegingen.

1.2 Doel en onderzoeksvragen

Het doel van dit onderzoek is een overzicht te geven van de variëteit aan opvattingen over mobiliteit en de waarden die daaraan ten grondslag liggen. Deze waarden worden overzichtelijk in beeld gebracht en op basis van hun onderlinge verbondenheid geordend op de Waardenkaart Mobiliteit, waarmee een analyse-instrument beschikbaar komt om de complexe maatschappelijke omgeving en het politiek-bestuurlijke speelveld rond mobiliteit inhoudelijk in beeld te brengen. Alvorens het

waardenonderzoek inhoudelijk wordt toegelicht, worden in deze paragraaf de onderzoeksvragen uiteengezet.

Onderzoeksvragen

De pluriformiteit van de samenleving is het uitgangspunt voor dit onderzoek. Daarbij wordt onderkend dat alles wat met verkeer, vervoer en bereikbaarheid te maken heeft sterke gevoelens opwekt bij mensen en soms tot scherpe tegenstellingen in opvattingen en standpunten leidt. Om dat goed te begrijpen helpt het om inzicht te hebben in de variëteit aan onderliggende waarden. De centrale vraag van het onderzoek luidt daarom:

Welke waarden liggen ten grondslag aan opvattingen over mobiliteit?

De centrale vraag is ook het vertrekpunt voor het opstellen van de Waardenkaart Mobiliteit. Om deze vraag te kunnen beantwoorden en als voorbereiding op de denksessies waarin de inzichten voor de waardenkaart worden opgehaald (zie paragraaf 1.4), moet de reikwijdte en inhoud van maatschappelijke opvattingen over mobiliteit worden verkend. De centrale vraag wordt daarom uiteengelegd in een aantal deelvragen.

Mobiliteit is een breed veld van onderzoek. Voor de beantwoording van de centrale vraag is het nodig om het thema af te bakenen, zonder afbreuk te doen aan de reikwijdte van het debat en de variëteit aan opvatting erover. Met mobiliteit bedoelen we in dit onderzoek de verplaatsing van mensen en hoe beleidsmakers deze verplaatsingen sturen. We verstaan hieronder het hele spectrum van collectieve voorzieningen van infrastructuur tot openbaar vervoer en individuele vervoersvormen, van lopen en fietsen tot gemotoriseerd vervoer zoals de auto en motor. Het onderzoek geeft de variëteit aan opvattingen over mobiliteit weer van individuen, beleidsmakers, wetenschappers, vervoerders en belangenverenigingen.

1. Welke afbakening van het thema mobiliteit kan worden gemaakt, zodanig dat een voldoende variëteit aan opvattingen over mobiliteit onderzocht kan worden?

Een eerste deel van de variëteit aan opvattingen over mobiliteit en de onderliggende waarden die daarvoor relevant zijn, liggen in het vaktechnische domein. Verkeerskundige analyses, verkeersmodellen en systeembenaderingen van infrastructuur en openbaar vervoer zijn

wetenschappelijk verankerd en objectief, maar niet waardenneutraal. Technische benaderingen van verkeer en infrastructuur zijn een uitdrukking van impliciete opvattingen over mobiliteit, zoals de opvatting dat er altijd een ongehinderde doorstroming en beweging moet zijn. Om voldoende inzicht te krijgen in dit deel van het denken over mobiliteit moet antwoord worden gegeven op de volgende onderzoeksvraag:

2. Wat zijn de dominante expliciete en impliciete opvattingen over mobiliteit in de vakwereld voor mobiliteit (verkeerskunde) en de verkeerstechniek?

Een tweede deel van de variëteit aan opvattingen over mobiliteit en de onderliggende waarden die daarvoor relevant zijn, liggen in het domein van bereikbaarheid, veiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid. Bij de opkomst van de moderne mobiliteit met treinen en de explosieve groei van het autoverkeer was het gevaar dat ermee gepaard ging (of gevreesd werd) een grote maatschappelijke zorg. Met jaarlijks 3.200 verkeersdoden begin jaren '70 was de veiligheid voor verkeersdeelnemers een belangrijk deel van de opvattingen over mobiliteit. Meer actueel worden de negatieve externe effecten van verkeer in de vorm uitstoot van schadelijke stoffen, geluidsoverlast, ruimtebeslag van infrastructuur en het gebruik van fossiele brandstoffen weerspiegeld in opvattingen over mobiliteit. Het gaat over opvattingen die vaak worden geduid in termen van duurzaamheid. Opvattingen over de auto als bron van alle kwaad en de elektrische auto als toonbeeld van hoop op een betere wereld liggen daarin bijvoorbeeld pal naast elkaar. Het gaat hier om opvattingen die niet zozeer met de techniek van de vervoersmodaliteit hebben te maken, maar met economisch nut en noodzaak van verplaatsingen en de wenselijkheid van vormen van verplaatsingsgedrag van mensen.

3. Wat zijn de belangrijkste opvattingen over vervoerskeuze, over de maatschappelijke effecten van mobiliteit en over de effecten op de leefomgeving?

Mobiliteit heeft effecten op maatschappelijke verdeling van het profijt van publieke voorzieningen (wegen, openbaar vervoer) en kent een ongelijke spreiding van negatieve externe effecten. Daarmee richt deze derde onderzoeksvraag zich op opvattingen over rechtvaardigheid en eerlijkheid van verkeers- en vervoerssystemen. Daarmee wordt nog niet het geheel van morele en ethisch vraagstukken rond mobiliteit en opvattingen daarover in beeld gebracht.

Een derde deel van de variëteit aan opvattingen over mobiliteit en de onderliggende waarden die daarvoor relevant zijn, liggen op het gebied van gevoel en beleving. Het gaat om opvattingen die te maken hebben met de auto als statussymbool of met openbaar vervoer als een sociaal instrument. Het gaat ook om uitingen van basale emoties die mensen ondergaan als ze bewegen of reizen en om morele en ethische afwegingen die daarbij een rol kunnen spelen. Dit varieert van het recht om, naar gelang de eigen middelen, vrijelijk te kunnen reizen (of ongehinderd de bakfiets voor de deur van de winkel midden op het trottoir te parkeren) tot het liefdevol wassen en poetsen van de auto (of hippe fiets) op zaterdagochtend. Deze basale emoties klinken door in opvattingen over mobiliteit, hoewel ze in overheidsbeleid zelden benoemd worden. Waar beleidskeuzes en het maatschappelijk debat zich veelal richt op een ethische afweging over mobiliteit in termen van rechtvaardigheid, lijkt de individuele afweging vooral in het teken te staan van een sterk bewustzijn van de maatschappelijke positie (identiteit).

4. Wat zijn veelvoorkomende emoties en beleving die mensen hebben en welke morele dilemma's doen zich voor?

Voor het beantwoorden van bovenstaande onderzoeksvragen wordt een waardengeoriënteerde onderzoeksbenadering gehanteerd.

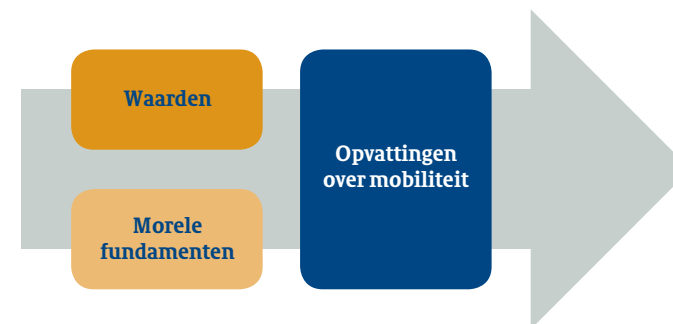
1.3 Waardengeoriënteerd onderzoek

Het waardengeoriënteerd onderzoek neemt de pluriformiteit aan basale maatschappelijke opvattingen over mobiliteit als vertrekpunt. Het past in de opleving van wetenschappelijke aandacht voor de betekenis van waarden in de samenleving en een herwaardering van het vermogen tot morele oordeelsvorming (MacIntyre, 2007). Deze onderzoeks aanpak neemt in navolging van Hayek (1944) en het meer recente werk van politicoloog Hans Blokland (2005) het ethisch pluralisme als uitgangspunt.

Met ethisch pluralisme wordt bedoeld dat de variëteit van opvattingen als een wezenlijk kenmerk van een open samenleving wordt beschouwd. Die maatschappelijke pluriformiteit van wensen en voorkeuren geldt ook voor de fysieke leefomgeving, waarbij onvermijdelijk is dat daarin keuzes gemaakt moeten worden. Daarin is het per definitie onmogelijk om het uiteindelijk iedereen naar de zin te maken, maar is het wel cruciaal om alle relevante invalshoeken recht te doen in de afweging. Om deze transparantie in keuzes over de fysieke leefomgeving mogelijk te maken, is het van belang om na te gaan welke waarden in het geding zijn.

Voor het onderkennen van de waarden die ten grondslag liggen aan de variëteit van opvattingen over de leefomgeving, wordt een breed waardenbegrip gehanteerd. Waarden beperken zich in dat brede perspectief niet louter tot abstracte morele en ethische noties, maar kunnen ook de concrete maat der dingen zijn die in de samenleving gehanteerd worden (WRR 2003). Dat betekent dat waarden ook letterlijk de waarde in geld omvatten. Dit brede waardenbegrip brengt met zich mee dat er behoefte is aan een categorisering of typologie van waarden vooraf, maar in waardenonderzoek is dat bij definitie onmogelijk. Met een ordening van waarden vooraf zouden de onderzoekers immers hun eigen waarden voorop kunnen stellen.

Het waardengeoriënteerde onderzoek is geen theorie-gestuurd onderzoek, maar is tegelijkertijd niet theorie-arm. Voor interpretatie van empirisch materiaal wordt door de onderzoekers gebruik gemaakt van rijk bronnenmateriaal van definities van waarden, normen en andere morele en ethische beoordelingen die de onderlinge weging van intenties van mensen uitdrukken. Voor een gestructureerde interpretatie van de waarden die de onderzoekers waarnemen achter de variëteit aan opvattingen in het empirisch materiaal wordt gebruik gemaakt van een waardentypologie die als een zoekheuristiek wordt gehanteerd.



Waarden

Waarden zijn abstracte begrippen die diepgevoelde voorkeuren, idealen, wensbeelden en principes uitdrukken, die mensen nastrevenswaardig vinden. Zo zijn argumenten rond de sociale functie van het openbaar vervoer veelal gerelateerd aan waarden als welzijn en gezondheid. De overheid moet ervoor zorgen dat mensen in kwetsbare situaties beschermd worden, door de beschikbaarheid en betaalbaarheid van openbaar vervoer te garanderen voor mensen die hiervan afhankelijk zijn. Voor iemand die zich druk maakt over teveel bureaucratie, kan vrijheid een belangrijke waarde vormen. Het kan gaan van de vrijheid om ongehinderd te toeren over oneindige wegen tot het in de wind slaan van de verkeersregels, door het gas vol open te gooien.

Morele fundamente

Het opstellen van de Waardenkaart Ruimtelijke Ordening heeft laten zien dat de typologie van waarden aan de hand van morele fundamente zoals Jonathan Haidt in zijn waardentheorie heeft benoemd een goed houvast biedt voor interpretatie van de variëteit aan opvattingen (Haidt, 2012; Buunk & van der Weide, 2012; Buunk & van der Weide, 2014). Haidt onderscheidt zes morele fundamente die mensen hanteren in morele oordeelsvorming. Opvattingen vinden hun oorsprong in waarden en zijn nauw verbonden met één of meerdere van die zes morele fundamente.

Een moreel fundamente is ook een waarde en kan dus niet in een hiërarchisch verband worden geplaatst ten opzichte van andere waarden, als een rangorde hoger of dieper. Het gaat om onderlinge verbondenheid van waarde en moreel fundamente in termen van congruentie. Voor het onderling onderscheiden van waarden die ten grondslag liggen aan opvattingen zijn deze morele fundamente een belangrijk heuristisch hulpmiddel.

Zorg & empathie

Het morele fundamente van Zorg & Empathie vormt de basis voor inlevingsvermogen in anderen en een afkeer van wreedheid. Het is herkenbaar in de drang om te zorgen voor kwetsbare bevolkingsgroepen of voor kwetsbare ruimtelijke kwaliteit. De wil om te voorkomen dat een ander kwaad wordt aangedaan, pijn lijdt of ander ongemak moet ervaren is de drijvende kracht van dit morele fundamente. Zoals mobiliteit die de kwaliteit van leven verhoogt.

Rechtvaardigheid & wederkerigheid

Het morele fundamente van Rechtvaardigheid & Wederkerigheid vormt de basis voor oordelen over onderlinge verhoudingen tussen mensen. Het betreft bijvoorbeeld het gevoel van oneerlijkheid over de verschillen in reismogelijkheden die mensen hebben of in de bereikbaarheid van gebieden. De morele weging kan uitvallen in de richting van rechtvaardigheid als gelijkheid en in de richting van wederkerigheid ('voor wat hoort wat'). Rechtvaardigheid betreft onder meer het recht van mensen op mobiliteit als voorwaarde om volwaardig deel te kunnen nemen aan de samenleving.

Respect voor autoriteit

Het morele fundamente van Respect voor autoriteit vormt de basis voor een gevoel van gezagsgetrouwheid en acceptatie van leiderschap. Het is een morele houding van ontzag voor de overheid, waarin instituties als onmisbare bouwstenen van de samenleving gelden. Hiermee verbonden zijn orde en hiërarchie, zoals verankerd in weten regelgeving over de ruimtelijke inrichting en in de taakverdeling tussen rijksoverheid en decentrale overheden. Het is ook herkenbaar in de symbolische waarde van mobiliteit, als uiting van de maatschappelijke status.

Zuiverheid & schoonheid

Het morele fundamente van Zuiverheid & Schoonheid vormt de basis voor abstracte principes, beginselen en overtuigingen. Dit fundamente is gebaseerd op het streven naar schoonheid en perfectie en doet een appel op idealen. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om het cultiveren van ontwikkeling en volmaaktheid, weerspiegeld in de kwaliteit van vervoersmiddelen en infrastructuur, en het vermogen tot matigheid zoals beheersing van de reislust.

Loyaliteit & trots

Het morele fundamente van Loyaliteit & Trots vormt de basis voor een gevoel van verbondenheid met mensen uit de eigen kring. Het is herkenbaar in de diepgewortelde neiging van mensen om zich bij een groep aan te sluiten, gecultiveerd in de gemeenschap van een streek, de natie of een vereniging. Trouw aan verworvenheden en trots op eigenheid en identiteit, zoals de Nederlander en zijn fiets, zijn nauw verbonden met dit morele fundamente.

Vrijheid

Het morele fundamente van Vrijheid is geworteld in een voorkeur voor de eigen individuele vrijheid en die van anderen. Het is een grondhouding waarin autonoom in het leven staan een ethische keuze is, die gepaard gaat met een neiging tot verzet tegen inmenging van buitenaf. Het is herkenbaar in afkeer van allerlei vormen van dominantie en een negatieve houding ten opzichte van hiërarchie en bureaucratie. Bij mobiliteit gaat het bijvoorbeeld om de mogelijkheid vrij en ongehinderd te kunnen reizen.

Waardenkaarten

Het lectoraat Area Development heeft in samenwerking met De Argumentenfabriek een onderzoeksaanpak ontwikkeld, waarin onderliggende waarden overzichtelijk in beeld worden gebracht. Deze waardengeoriënteerde onderzoeksaanpak is ontwikkeld met betrokkenheid van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) en het Ministerie van Economische Zaken (EZ), de provincie Overijssel en Staatsbosbeheer. In deze unieke inhoudelijke onderzoeksaanpak worden ogenschijnlijk onzichtbare achtergronden van verschillen in opvatting en standpunt in besluitvormingsprocessen hanteerbaar gemaakt op waardenkaarten voor een 'volwaardige' besluitvorming: keuzes waarin een zo volledig mogelijke variëteit aan onderlinge waarden is afgewogen.

Een waardenkaart is allereerst een analyse-instrument dat inzicht geeft in de veelheid aan standpunten en opvattingen die een rol spelen in plannen en projecten. De Waardenkaart Ruimtelijke Ordening was het eerste resultaat van deze werkwijze. Dit is een schematische weergave van de 23 kernwaarden die kenmerkend zijn voor variëteit aan standpunten en argumenten die aangetroffen kunnen worden in het partijpolitieke speelveld rond de ruimtelijke ordening en gebiedsontwikkeling. In een nieuw project is gewerkt aan het opstellen van de Waardenkaart Natuur. Het project is in december 2012 gestart als een samenwerking van het lectoraat Area Development met de Argumentenfabriek, Staatsbosbeheer en het ministerie van EZ. De Waardenkaart Natuur kwam in juni 2013 gereed. In 2014 is het huidige onderzoek naar de opvattingen en achterliggende waarden over mobiliteit gestart, dat medio 2015 tot de Waardenkaart Mobiliteit heeft geleid.

De eerste praktijkervaring leert dat gebruikers van de waardenkaart het expliciteren van achterliggende waarden als een 'eye-opener' beleven. Het maakt ze bewust van de vaak onbenoemde of niet duidelijk geëxpliciteerde achtergronden van standpunten en opvattingen over hun plannen en projecten. Het maakt het mogelijk om eerder onbenoemde factoren te benoemen die hun werk en het succes van hun advisering over plannen en projecten beïnvloeden. Daarnaast worden zij zich meer bewust van hun eigen normatieve kader, dat soms in de weg kan zitten voor een goede advisering. De eerste praktijkervaring leert ook dat het werken met een waardenkaart als analyse-instrument toelichting en oefening vergt. Dat is niet verwonderlijk, want niet alle ambtenaren, adviseurs en andere professionals zijn het gewend om te denken in termen van waarden en deze te herkennen in de eigen praktijk.

De ministeries van IenM en EZ en de provincie Overijssel hebben al enige praktijkervaring met de Waardenkaart Ruimtelijke Ordening. Bij hen bestaat de wens om, mede namens andere overheden,

de gereedschapskist nog beter te vullen met instrumenten voor besluitvormingsondersteuning met oog voor onderliggende waarden. Een complete set van waardenkaarten is een belangrijk onderdeel van die gereedschapskist. In vervolg op een complete set van waardenkaarten zullen methoden worden ontwikkeld voor een waardengeoriënteerde benadering in concrete praktijksituaties van besluitvorming over plannen en projecten. Het gaat daarbij om werkwijzen en instrumenten voor de toepassing van het inzicht in de variëteit aan onderliggende waarden in het maatschappelijke speelveld en in bestuurlijke en politieke besluitvorming over plannen en projecten.

1.4 Onderzoeksaanpak

Het onderzoek is uitgevoerd door onderzoekers Willem Buunk en Jeroen Bastiaanssen van het lectoraat Area Development van Hogeschool Windesheim. Daarbij is nauw samengewerkt met de begeleidingscommissie van het onderzoek, bestaande uit de analisten ('kaartenmakers') Bas Ebskamp en Sara Blink van De Argumentenfabriek, Frans Bekhuis van het CROW-KpVV, Daniëlle Snellen van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en Karel Martens van de Radboud Universiteit (leerstool Planologie). In de uitvoering van het onderzoek is ook een nauwe wisselwerking gezocht met directe betrokkenen uit de wereld van verkeer en vervoer. Om de variëteit aan opvattingen en achterliggende waarden in beeld te krijgen zijn beleidsmakers, wetenschappers, medewerkers van onderzoek- en adviesbureaus, vervoerders en belangenverenigingen geconsulteerd in een drietal denksessies.

Onderzoeksfasering

Voor de uitvoering van het onderzoek zijn vijf fasen doorlopen die voor een deel parallel aan elkaar zijn uitgevoerd.

Fase 1: Verkenning thema mobiliteit

In de eerste fase van het onderzoek is in overleg met de begeleidingscommissie een verkenning van het thema mobiliteit gemaakt en is de inhoudelijke afbakening bepaald. Onder mobiliteit verstaan we in dit onderzoek de verplaatsing van mensen en hoe beleidsmakers deze verplaatsingen sturen. Daaronder wordt het hele spectrum verstaan van collectieve voorzieningen van infrastructuur en openbaar vervoer tot individuele vervoersvormen, van lopen en fietsen tot gemotoriseerd vervoer zoals de auto en motor. De variëteit aan opvattingen over mobiliteit is thematisch geordend en er zijn enkele typerende dilemma's opgespoord. Eén van de belangrijke thema's is de vakmatige benadering van verkeer en bereikbaarheid met verkeersmodellen. Het gaat daarnaast om de keuze voor vervoersmodaliteiten, in het bijzonder de sterke voorkeuren van mensen ten aanzien van de

auto of het openbaar vervoer en de grote en groeiende populariteit van de (elektrische) fiets door de jaren heen. In nieuwe beleidsbenaderingen over de keuze van vervoersmodaliteit, is gedrag en gedragsverandering een relevant thema.

In deze verkennende fase is literatuur verzameld die geschikt is om de variëteit aan opvattingen te onderzoeken, waarbij zoveel mogelijk een variatie van wetenschappelijke literatuur, vakliteratuur en populaire lectuur is gezocht. Daarbij is onder meer gebruik gemaakt van eerder uitgevoerd verkennend onderzoek van Windesheim en van relevant onderzoek van de Radboud Universiteit. Daarnaast is een selectie gemaakt van (informatie over) verkeerskundige modellen en een keuze gemaakt voor enkele geschikte voorbeelden van verkeerskundige modelmatige analyses. Literatuuronderzoek is uitgevoerd voor de beantwoording van onderzoeksvraag 1 en ter voorbereiding van de beantwoording van onderzoeksvragen 2, 3 en 4.

Fase 2: Analyse modellen, analyses expliciteren van opvattingen en beoordelingen

Voortbouwend op de verkenning, afbakening en analyse in fase 1 is een verdiepende analyse uitgevoerd naar het technische en vakinhoudelijke empirische materiaal voor de beantwoording van onderzoeksvraag 2. In een interactieve denksessie bij het CROW-KpVV is met een gevarieerde groep van zeven verkeerskundigen en mobiliteitsdeskundigen van gemeenten en verkeerskundige adviesbureaus zoals Goudappel Coffeng de achtergronden en afwegingen zoals die in verkeersmodellen worden gehanteerd in beeld gebracht. Het is niet nodig gebleken om aanvullend een aantal modelmatige ontwerpexperimenten uit te voeren om het inzicht aan te scherpen in de weging of beoordeling die wordt toegepast in modelmatige analyses.

Fase 3: Analyse van literatuur, beleid en debat, inventarisatie opvattingen

Voortbouwend op de verkenning en afbakening van de thematiek is een tweede literatuurstudie uitgevoerd om de variëteit aan opvattingen over mobiliteit verder aan te vullen. Gedurende het onderzoek is namelijk gebleken dat de variëteit aan opvattingen over mobiliteit, zoals die op basis van de eerste verkenning verwacht kon worden, met name gevoelens en emoties die vervoersmiddelen en reizen oproepen bij mensen onvoldoende in beeld had gebracht. Er is daarom uitgebreid aanvullende literatuur gezocht en geanalyseerd, in het bijzonder over mobiliteitsbeleving en verkeerspsychologie. Daarnaast is populaire lectuur geanalyseerd, zoals auto- en motorbladen. Hiermee zijn de denksessies van de vierde fase van het onderzoek voorbereid.

Fase 4: Organisatie van denksessies, interpretatie en concept-Waardenkaart

Op basis van het literatuuronderzoek en de analyse van verkeersmodellen zijn twee cases geselecteerd voor de denksessies, welke de variëteit aan opvattingen over mobiliteit zo goed mogelijk weerspiegelen. De eerste casus had betrekking op de argumenten voor en tegen mobiliteitsmanagement en beleid gericht op gedragsbeïnvloeding van reizigers. Met deze casus werd vooral beoogd de variëteit aan opvattingen over mobiliteit in beeld te brengen zoals die bestaan binnen de verschillende overheidslagen, de wetenschap en de onderzoeks- en advieswereld. De tweede casus was gericht op argumenten voor en tegen overheidssubsidiëring van het openbaar vervoer (inclusief de voorzieningen op knooppunten voor auto en fiets). Met deze casus werd vooral beoogd om de variëteit aan opvattingen van gebruikers, reizigers, vervoerders en hun belangenverenigingen in beeld te krijgen. Deze casus werd specifiek gericht op het financiële aspect van vervoer omdat dit de keuzes en prioritering scherp zet.

Aan de hand van deze cases zijn vervolgens twee denksessies bij het CROW-KpVV georganiseerd, begeleid door de kaartenmakers van De Argumentenfabriek. In de eerste denksessie is ingegaan op mobiliteitsmanagement en beleid gericht op gedragsbeïnvloeding van reizigers. Via het eigen netwerk en het contactenbestand van CROW-KpVV zijn personen werkzaam in het mobiliteitsdomein benaderd waarvan verwacht kon worden dat zij een overzicht zouden hebben van opvattingen over mobiliteit en uitgenodigd voor deelname aan deze denksessie. In totaal zijn veertien personen bereid gevonden voor deelname aan deze eerste denksessie, welke werkzaam zijn bij het Rijk, provincies, gemeenten en Rijkswaterstaat, universiteiten en onderzoeks- en adviesbureaus. In de tweede denksessie is ingegaan op overheidssubsidiëring van het openbaar vervoer, waarvoor op eenzelfde wijze elf deelnemers bereid zijn gevonden voor deelname, afkomstig van provincies, stadsregio's, vervoerders, en belangenverenigingen voor reizigers en het milieu. In beide denksessies is volgens eenzelfde stramien de onderzoeksopzet toegelicht en de discussie onder de deelnemers ingezet door kringsgewijs de argumenten voor en tegen af te lopen. In beide denksessies is de variëteit aan opvattingen over mobiliteit zo rijk mogelijk in kaart gebracht met behulp van interactieve mind map software. Dit bood de mogelijkheid om de argumenten voor de deelnemers zichtbaar te structureren en leemten te identificeren die nadere uitdieping vergden.

Op basis van de resultaten uit de denksessie met verkeerskundigen en mobiliteitsdeskundigen (fase 2), de literatuuranalyses (fase 1 en 3) en de uitkomsten (mind maps) van de denksessies met beleidsmakers, wetenschappers, medewerkers van onderzoek- en adviesbureaus, vervoerders

en belangenverenigingen (fase 4), heeft het onderzoeksteam in nauwe samenwerking met de begeleidingscommissie bepaald welke waarden schuil gaan achter de variëteit aan opvattingen over mobiliteit, en welke kenmerkende zinsneden daarbij pasten. Het resultaat hiervan was de concept-Waardenkaart Mobiliteit, vormgegeven in de stijl van De Argumentenfabriek, die vervolgens voor een laatste toetsing is voorgelegd aan de begeleidingscommissie.

Fase 5: Productie Waardenkaart en publicatie Strijd over Mobiliteit

De concept-waardenkaart mobiliteit is in een gezamenlijke testsessie voorgelegd aan een selectie van deelnemers, eveneens uitgenodigd via het eigen netwerk en het contactenbestand van CROW-KpVV, die als de doelgroep van de waardenkaart werd gezien, waaronder gemeenten en provincies, universiteiten, onderzoeks- en adviesbureaus, hogescholen en belangenverenigingen. Aan de hand van een eigen casus hebben de deelnemers van deze sessie getest of de waardenkaart duidelijk en bruikbaar was om de praktijkcases mee te analyseren. De inzichten uit de testsessie zijn gebruikt om de concept-waardenkaart mobiliteit van een passende handreiking te voorzien. De uitkomsten van de analyses van fases 1, 2 en 3 en de aanvullende inzichten uit fasen 4 en 5 zijn tot slot vastgelegd in de voorliggende onderzoekspublicatie.

1.5 Verantwoording

Het onderzoek is gestart op initiatief van het lectoraat Area Development en uitgevoerd in samenwerking met De Argumentenfabriek. Daarbij is nauw samengewerkt met het CROW-KpVV, het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en de Radboud Universiteit. Deze instellingen hebben elk een financiële bijdrage geleverd aan het onderzoek.

Voor het CROW-KpVV zijn de Waardenkaart Mobiliteit en de inzichten uit het onderzoek direct toepasbaar in de programmering van de eigen projecten en als analyse-instrument voor discussies en besluitvorming over verkeer en vervoer met bestuursadviseurs en strategische beleidsadviseurs. Daarnaast wordt de Waardenkaart Mobiliteit geïntegreerd in een module van de training “Wikken & Wegen” van het CROW-KpVV, gericht op betere besluiten en besparingen bij mobiliteitsvraagstukken. Voor het PBL betekent het onderzoek een verrijking van de eigen inzichten in de achtergronden van mobiliteitsbeleid en kan het de formulering van scenario’s versterken die worden gebruikt in mobiliteitsverkenningen. Tot slot sluit het onderzoek voor de Radboud Universiteit aan op het eigen onderzoeksprogramma, gericht op mobiliteit vanuit het perspectief van sociale rechtvaardigheid.

1.6 Leeswijzer

Deze onderzoekspublicatie is onderverdeeld in vier inhoudelijke hoofdstukken. Hoofdstuk twee gaat in op vertrouwde motieven in de verkeerskunde en het verkeers- en vervoersbeleid zoals de ontsluiting van slecht bereikbare delen van het land, de groei van mobiliteit en veiligheid. In hoofdstuk drie wordt ingegaan op de opvattingen over verkeer in termen van structuren en hiërarchie en de wijze waarop mensen en gebieden zich identificeren met hun vervoersmiddel en de aanwezige infrastructuur. Hoofdstuk vier bespreekt idealen als drijvende kracht achter mobiliteit, van het geloof in een schone, innovatieve en duurzame mobiliteit tot de vrijheid om ongehinderd te toeren over oneindige wegen. In hoofdstuk vijf wordt tot slot de Waardenkaart Mobiliteit besproken en toegepast op enkele actuele onderwerpen in het mobiliteitsbeleid, om te laten zien welke fundamenteel verschillende opvattingen een rol spelen in de strijd over mobiliteit.

2. Een functioneel en veilig verkeerssysteem

Mensen die vertrouwd zijn met de historie van de verkeerskunde en het actuele mobiliteitsbeleid, zullen ook vertrouwd zijn met de thema's en motieven die in dit hoofdstuk verkend worden. Ontsluiting van slecht bereikbare delen van het land, de groei van mobiliteit en veiligheid zijn thema's die de toon zetten in de vroege ontwikkeling van de mobiliteit, de moderne verkeerskunde en het mobiliteitsbeleid (Mom en Filarski, 2008; Popkema, 2014). De opbouw en uitbouw van de weginfrastructuur en het openbaar vervoer moest het mogelijk maken dat mensen en goederen zich optimaal konden verplaatsen tussen steden onderling en het platteland. Het land moest ontsloten worden voor de immer toenemende mobiliteit en de groei van het autoverkeer.

De ontwikkeling van het mobiliteitsbeleid en van de verkeerskunde als vak zijn gestoeld op opvattingen die als het ware de gulden middenweg van verstandig en doelmatig verkeers- en vervoersbeleid vormen. Het ademt de zorg uit voor een goed functionerend vervoersnetwerk dat woon- en werkplekken in het land ontsluit en dat voorziet in de behoeften van alle doelgroepen. Het gaat hierbij om opvattingen over de rol van mobiliteit in het creëren van ontwikkelingsmogelijkheden voor mensen en van gebieden en de daaraan ten grondslag liggende waarden, die nauw verbonden zijn met het morele fundament van zorg en empathie. In de keuzes over een verstandige vormgeving van het verkeerssysteem spelen daarnaast opvattingen over mobiliteit een rol waarin een afweging wordt gemaakt tussen vervoersmodaliteiten en over de mate van bereikbaarheid van gebieden. Aan dergelijke opvattingen liggen waarden ten grondslag die nauw verbonden zijn met het morele fundament van rechtvaardigheid en wederkerigheid.

In dit hoofdstuk worden de achtergronden van dit type opvattingen over mobiliteit in beeld gebracht. Drie denkrichtingen laten zich hierin onderscheiden en worden in de volgende paragrafen nader

toegelicht. Paragraaf 2.1 verkent het knelpuntgerichte denken waarin ontsluiting en vermijden van opstoppen centraal staat. In paragraaf 2.2 staat het ontwikkelingsgerichte denken centraal, waarin het draait om de verworvenheden van bereikbaarheid. En in paragraaf 2.3 wordt het marktgerichte denken verkend en de overwegingen over prijsvorming van mobiliteit. In paragraaf 2.4 worden de achterliggende waarden benoemd die in deze denkrichtingen herkend kunnen worden.

2.1 Ontsluiting en opstoppen

Mobiliteit heeft door de tijd heen een stevige stempel gedrukt op de ruimtelijke ordening van Nederland. In de negentiende eeuw waren het vooral de vaarwegen en spoorwegen die de inrichting van het land bepaalden. Begin twintigste eeuw kwam daar verandering in met het verschijnen van de tram en fiets in het straatbeeld. In de naoorlogse decennia heeft de mobiliteitsgroei vervolgens een grote vlucht genomen, die vooral is toe te schrijven aan de opkomst van de auto en de ontwikkeling van het autowegennet. Het motief voor de investeringen in de infrastructuur en vervoersdiensten werd gevormd door de wens voor de ontsluiting en ontwikkeling van het land. Dit motief klinkt in vele varianten door in opvattingen over mobiliteit.

Hoewel recreatie en vrije tijdsbesteding van meet af aan onderdeel uitmaken van het gebruik van de nieuwe reismogelijkheden (Harms, 2008), wordt mobiliteit vooral gezien als iets praktisch, als een onmisbaar hulpmiddel om diverse bestemmingen te kunnen bereiken. Zo moest de ontwikkeling van het (spoor)wegennet door Rijkswaterstaat in de negentiende eeuw snel personen- en goederenvervoer mogelijk maken naar het buitenland en tussen de grote steden in het Westen van het land. Later verschoof het accent naar de ontsluiting van de periferie en werden alle provinciehoofdsteden aangesloten op de hoofdinfrastructuur (Mom & Filarski, 2008).

Met de groei van het fietsgebruik en het geleidelijk toenemende autoverkeer begin twintigste eeuw, ontstond ook de noodzaak om de kwaliteit van de weginfrastructuur te verbeteren. De stoffige zand- en grindwegen vormden een gevaar voor de volksgezondheid en de komst van snellere en zwaardere voertuigen stelde nieuwe eisen aan de wegen. Vooral de ANWB speelde een belangrijke rol in de vooroorlogse wegenlobby en de systeemopbouw van de massamotorisering van het land (Mom et al., 2002). Beteren wegen zouden het comfort van de reis vergroten, waardoor de transportkosten konden dalen, en gelijktijdig het stofprobleem en de veiligheid verbeteren. Daarmee werden *'de zegeningen van het motorverkeer, zowel op hygiënisch als op economisch gebied, gebracht in brede lagen van de maatschappij'* (Wegen 1:1, 1925: 1, In: Popkema, 2014: 71).



Tot in de negentiende eeuw was de trekschuit het belangrijkste vervoersmiddel in het drassige Nederland

De opkomst van de auto werd ervaren als een positieve ontwikkeling: mensen konden zich hierdoor beter verplaatsen en van de natuur en het landschap buiten de stad genieten. Rijkswaterstaat stelde vanaf 1927 Rijkswegenplannen op, waarmee hoofdwegen tussen de grote steden werden uitgebreid en aangepast aan de verwachte toename van de automobiliteit (Voogd, 2001). Ook in lokale verkeers- en vervoersplannen werd die mobiliteitsgroei gefaciliteerd en gestreefd naar ontsluiting van de natuur voor de stadsbewoner. De auto werd een populair vervoersmiddel dat de gebruiker een ongekende vrijheid en flexibiliteit bood, en maakte ook de bouw van ruim opgezette tuinsteden op afstand van de stadscentra mogelijk. De Amsterdamse Westelijke Tuinsteden uit de jaren '50 en '60 van de twintigste eeuw, waarvoor de basis al in 1935 is gelegd, zijn hier een voorbeeld van.

In de steeds drukker steden was het niet langer mogelijk om de hoofdwegen, zoals van oudsher gebruikelijk, in het centrum te laten eindigen. De stervormige wegpatronen en doorgaande wegen, vaak dwars door dorp- en stadskernen, leidden tot verkeersopstoppen en onveilige situaties. Praktische problemen die opgelost moeten worden met een functioneel wegontwerp. In de grote steden werden verkeerscirculatieplannen opgesteld en volgden verkeersdoorbraken en verbreding van straten voor het groeiende verkeer. Met het Structuurschema Hoofdwegennet 1966 is het accent

gelegd op een tangentiële wegstructuur, met afslagverbindingen naar de stadscentra (Hansen et al., 2004). De Ruit van Rotterdam is hier een voorbeeld van. Infrastructuur moest in deze periode vooral de toenemende mobiliteit en economische groei faciliteren (Boussauw, 2014). Zo wordt in de 'Toekomstprojectie 2000' uit 1970 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat gesteld: *"dit beleid is gericht op het scheppen van omstandigheden waaronder de behoefte aan verplaatsingen (...) op een zo doeltreffend mogelijke wijze kan worden bevredigd met een zo gunstig mogelijke kosten-baten verhouding en een minimum aan schade voor de gemeenschap"* (Ministerie V&W, 1970:15). Later werd het bundelen van (nieuwe) ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur, compacte verstedelijking, een van de antwoorden op de groeiende mobiliteit. Door woon- en werklocaties en voorzieningen in elkaars nabijheid te organiseren moest de automobiliteit beperkt worden en de toenemende filedruk worden tegengegaan (KpVV, 2006). Om de bereikbaarheid van het stedelijk gebied te bevorderen werd steeds meer ingezet op verdichting en bundeling rond openbaar vervoersknooppunten.



In het Structuurschema uit 1966 moest een dicht hoofdwegennet het Westen des lands bereikbaar houden

Naast praktische overwegingen van ontsluiting van het land en het wegwerken van opstoppen, wordt het thema van verkeersveiligheid steeds belangrijker. Onder invloed van vooral het groeiende autoverkeer nam het aantal verkeersongevallen in de jaren 1950 en 1960 sterk toe, met jaarlijks ruim 3.000 verkeersdoden begin jaren '70 als dieptepunt. De overheid zag zich dan ook genoodzaakt strengere verkeersveiligheidseisen in te voeren, zoals een aangescherpte alcohollimiet, het verplicht dragen van veiligheidsgordels en valhelm en auto(snel)wegen werden voorzien van geleiderails. De ANWB heeft een belangrijke rol gespeeld bij de agendering van verkeersveiligheid en het naar voren schuiven van verkeerstechniek als oplossingsrichting, en stimuleerde het Rijk tot oprichting van de SWOV in 1962.

Sindsdien is verkeersveiligheid dominant aanwezig in de vormgeving van de infrastructuur en in de institutionele ontwikkeling van de verkeerskunde (Popkema, 2014). De groeiende verkeersstromen en toenemende verkeersveiligheidseisen leidden geleidelijk tot standaardisatie van het wegennet. Bij het ontwerpen van wegen speelt de veiligheid van de weggebruiker een belangrijke rol (CROW, 2014). Conform het concept Duurzaam Veilig Verkeer worden wegen naar functie gecategoriseerd en zodanig vormgegeven en ingericht dat het verkeer volgens de ontwerpsnelheid veilig kan worden afgewikkeld (SWOV, 2012). Dat betekent dat bij hogere snelheden een strikte scheiding van verkeer met grote richtings- en snelheidsverschillen plaatsvindt, onder meer door rijbaanscheiding, ongelijkvloerse kruisingen en gescheiden wandel- en fietspaden. Bij lagere snelheden wordt het verkeer meer gemengd en staat naast de verkeersfunctie ook de verblijfs- en recreatieve functie centraal.

Meer recent krijgt ook sociale veiligheid, de veiligheidsbeleving van mensen, aandacht bij wegontwerp (denk aan smal wegprofiel om verkeerssnelheid te beperken) en inrichting van bijvoorbeeld bushaltes (transparant en goed verlicht). De principes van het spoorontwerp komen overeen met het wegontwerp, waarbij de vervoersfunctie en ontwerpsnelheid van de spoorverbinding een veilige doorstroming van het treinverkeer en kruisende wegverkeer moet bevorderen (Hansen et al., 2004).

Functioneel en veilig, dat zijn dominante motieven die herkenbaar zijn in de vroege fases van het verkeers- en vervoersbeleid. De infrastructuur en vervoerdiensten waarmee de mobiliteitsvraag gefaciliteerd moet worden, vraagt doorgaans forse investeringen en heeft vaak negatieve externe effecten op mens en milieu. De investeringskosten hiervoor worden gerechtvaardigd door de maatschappelijke baten voor de (toekomstige) reiziger die daar tegenover staan, in het bijzonder het verminderen van congestie en de daaraan gerelateerde reistijdverliezen. De omvang van de reistijdwinst is sterk afhankelijk van de ontwikkeling van de verkeersvolumes, dat op zijn beurt afhangt van onder meer economische en demografische ontwikkelingen. Voor deze ontwikkelingen worden door het CPB en PBL (2015) een tweetal (voorheen vier) toekomstscenario's uitgewerkt: een 'laag scenario' met een gematigde economische en demografische groei waarin de mobiliteitsgroei en congestie beperkt blijft; en een 'hoog scenario' met een relatief sterke bevolkingsaanwas en economische groei waarin ook de mobiliteitsgroei en congestie toenemen. Vooral in het geval van een hoog scenario leiden investeringen in infrastructuur en vervoerdiensten tot welvaartswinst op basis van de (veronderstelde) reistijdbaten. In de praktijk blijkt dit scenario vaak te worden doorgerekend, terwijl de mobiliteitsgroei al sinds 2005 afvlakt (CE Delft, 2013). In het geval de economische groei beperkt



De in 2012 voltooide Hanzelijn werd gekozen als goedkoop alternatief voor de prestigieuze Zuiderzeelijn

is of krimpt, of wanneer de mobiliteitsgroei afneemt door bijvoorbeeld verzadiging in autogebruik, kan een dergelijke investering tot een negatief kosten-batensaldo en daarmee tot welvaartsverlies leiden. Een investering kost dan meer dan het oplevert. De toekomstscenario's vormen belangrijke basisgegevens onder de verkeersdata waarmee wordt gerekend in een (maatschappelijke) kosten-batenanalyse (KBA). In een KBA worden de kosten en baten van investeringen in infrastructuur en vervoersdiensten op systematische wijze tegen elkaar afgewogen om informatie te geven over de welvaartsbaten van de investering, maar meer daarover in paragraaf 2.3.

Verkeersmodellen zijn een invloedrijk hulpmiddel in het mobiliteitsbeleid die inzicht geven in de huidige en/of toekomstige verkeers- en vervoersstromen. Zo maken modellen het mogelijk om de verkeerseffecten te bepalen van de economische en demografische ontwikkelingen volgens de toekomstscenario's van het CPB en PBL, van ruimtelijke ontwikkelingen (groei van steden of bijvoorbeeld de aanleg van een nieuwe woonwijk of bedrijventerrein) en van infrastructuurplannen (uitbreiding of aanpassing van het rail- en wegennetwerk of invoering van verkeersmaatregelen). Bij overschrijding van streefwaarden voor een acceptabele reistijd en verkeersdoorstroming is sprake van een potentieel knelpunt, waarvoor capaciteitsuitbreiding of andere verkeersmaatregelen benodigd zijn. Verkeersmodellering concentreert zich daarbij overwegend op het modelleren van structurele

congestie, dat in de praktijk neerkomt op structurele files in de ochtend- en avondspits. Structurele files leiden tot reistijdverlies, verhoogde kans op ongevallen (kop-staartbotsingen) en onnodig brandstofverbruik. *'De overheid dient ervoor te zorgen deze overlast tot een minimum te beperken'* (CROW, 2014:183). Reistijd(verlies) vormt daarbij de belangrijkste indicator dat strikt genomen als kosten (disutility) wordt beschouwd en moet worden geminimaliseerd. Dit is bovendien goed aan een monetaire waarde te relateren op basis van de zogenoemde value-of-time (de betalingsbereidheid van mensen voor een uur reistijdwinst), zodat elke file in economische kosten uitgedrukt kan worden (CROW, 2014; Geurs, 2015). Zo snel mogelijk van A naar B is daarmee volgens Zijlstra en Vanoutrive (2014) het 'leitmotif' in verkeersmodellen. Dit volgt uit een mensbeeld waarin het individu keuzes voor een vervoersmiddel of route baseert op een rationele afweging van alternatieven, waarbij het hoogst haalbare nut voor het individu centraal staat. De huidige verkeersmodellen maken daarbij gebruik van bestaande verplaatsingspatronen voor het voorspellen van toekomstige verkeersstromen, maar geven geen inzicht in de latente vraag naar verplaatsingen (Martens en Hurvitz, 2011). Ook speelt langzaam verkeer zoals fietsers en voetgangers in verkeersmodellen slechts een beperkte rol (Graaf et al., 2015). Verkeersmodellen reproduceren daarmee volgens Martens en Hurvitz de bestaande



De verkeersdoorstroming op de Ruit van Rotterdam wordt nauwkeurig gemodelleerd

verschillen tussen hoog- en laagmobiele groepen in termen van beschikbare vervoersmiddelen en bereikbaarheidsniveaus, waar in paragraaf 2.2 dieper op ingegaan wordt.

De modeluitkomsten worden gebruikt om de gewenste vormgeving van knooppunten en (spoor)wegen te bepalen en om keuzes voor investeringen in de infrastructuur te onderbouwen. Daarnaast worden de berekeningsresultaten van verkeersmodellen als input gebruikt voor geluids- en luchtmodellen, waarmee op basis van wettelijke vastgelegde grenswaarden afgeleide berekeningen voor onder meer geluidsemissies (dB) en de depositie van fijnstof (PM10), kooldioxide (CO2) en stikstofoxiden (NOx) worden uitgevoerd (CROW, 2014). Verkeersmodellen vormen daarmee een belangrijke basis voor verkeersstudies en -projecten, die na bestuurlijke vaststelling juridische rechtskracht hebben (CROW, 2014).

In de verkeerskunde is het maximaliseren van nut dus een belangrijk uitgangspunt. Het gaat hierbij om een principe van verdeling, namelijk het realiseren van de grootst mogelijk totale hoeveelheid, die vaak gerelateerd wordt aan economische efficiëntie. Het is een principe dat dominant is in de welvaartseconomie, waarover meer in paragraaf 2.3. Voor de verkeerskundige benadering is het rekenen met scenario's en modellen kenmerkend, dat aanvankelijk vooral gericht is op het berekenen van de verkeerstromen tussen punt A en punt B. Keuzes voor verschillende wegtracés moeten vaak met modelberekeningen worden onderbouwd. Dit worden daarmee ook de functionele overwegingen die leidend zijn in keuzes voor investeringen in de infrastructuur. Gaandeweg worden ook externe effecten zoals milieueffecten meegenomen in berekeningen en in het opstellen van kosten-batenanalyses. Recent vormt het wegnemen van verstoringen door werkzaamheden en het vergroten van de betrouwbaarheid van reistijden een belangrijker element in deze berekening. Dat maakt de onderbouwing van keuzes over mobiliteit inhoudelijk rijker, maar het vindt zijn inbedding in een benadering met als leidend motief de functionaliteit van het verkeerssysteem en het wegnemen van knelpunten en belemmeringen.

2.2 De vruchten van bereikbaarheid

In beleidsopvattingen over mobiliteit zijn functionaliteit en doelmatigheid belangrijke motieven. Grondslag voor het moderne verkeers- en vervoersbeleid is daarbij de notie dat mobiliteit een afgeleide behoefte is om activiteiten op verschillende locaties te kunnen bereiken (Martens, 2012). Dit is sterk geworteld in de economische nutstheorie. Knelpunten moeten worden weggenomen en infrastructuur moet bijdragen aan de bereikbaarheid (voor personen en voor goederen) en



Het tramviaduct De Netkous in de Haagse wijk Bezuidenhout is een belangrijk onderdeel van RandstadRail

ontwikkeling van het land. Bereikbaarheid ten behoeve van economische ontwikkeling is een belangrijke drijfveer voor investeringen in infrastructuur, maar brengt ook zorgen met zich mee. In de periode van de wederopbouw na de Tweede Wereldoorlog ontstaat het beeld dat de ontwikkeling zich te sterk in West-Nederland concentreert, met gevaar voor overbevolking en congestie. Andere delen van het land kampten juist met onderontwikkeling en de behoefte aan nieuwe werkgelegenheid. Verbetering van verkeersontsluitingen en spreiding van industrie moest dit bestrijden. De overheid diende vanuit dit perspectief mede door verbetering van bereikbaarheid te zorgen voor betere ontwikkelingsmogelijkheden voor mensen en regio's.

Ook in het huidige verkeers- en vervoersbeleid is het verbeteren van de bereikbaarheid vaak gekoppeld aan economische ontwikkelingsdoelen. Het reduceren van de transportkosten van goederen en mensen wordt als essentieel gezien voor het economisch functioneren van steden en regio's, omdat het in belangrijke mate de omvang van de arbeidsmarkt, het beschikbare voorzieningenaanbod en de potentiële afnemers en toeleveranciers voor bedrijven beïnvloedt (Banister and Berechman, 2000; PBL, 2011; KiM, 2012). Volgens het ministerie van Economische Zaken (1999) behoort een goede bereikbaarheid dan ook tot de belangrijkste eisen die bedrijven aan hun vestigingsplaats stellen.

Het zijn herkenbare opvattingen, die veel worden gebruikt in de argumentatie voor investeringen in infrastructuur, zoals in de Nota Mobiliteit (2005) en de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) uit 2012. Investeren in bereikbaarheid blijft volgens het Rijk nodig voor de aantrekkelijkheid



De nationale ruimtelijke hoofdstructuur wordt gevormd door economische kerngebieden en hoofdnetwerken

main-, brain- en greenports (inclusief achterlandverbindingen)', aldus de SVIR (2012: 7). Het gaat daarbij om de hoofdverbindingssassen die de metropoolregio's en stedelijke netwerken met elkaar verbinden, zoals de mainports Schiphol en de haven van Rotterdam en Brainport Zuidoost Nederland, die sinds de jaren '80 de hoeksteen van het Nederlandse ruimtelijk-economisch beleid vormen.

In dit type mobiliteitsbeleid wordt nutsmaximalisatie vaak als uitgangspunt gehanteerd, dat gerelateerd wordt aan economische efficiëntie en daarmee sterke wortels heeft in de welvaartstheorie (Claassen & Robeyns, 2015). Een inhoudelijk spanning treedt op tussen de belangen van netwerkoptimalisatie op landelijk niveau, met snelle verbindingen tussen de economische kerngebieden, en dat van een fijnmazig vervoersnetwerk dat ook op regionaal en lokaal niveau voldoende bereikbaarheid biedt (SER, 2005). Zo wordt gekritiseerd dat enerzijds wordt geïnvesteerd in nieuwe wegverbindingen, zoals de A4 tussen Delft en Schiedam, terwijl tegelijkertijd bezuinigd wordt op het openbaar vervoer in de grote steden dat als vangnet fungeert voor diegenen die niet beschikken over eigen vervoer (Leclercq, 2012). Beperkte bereikbaarheid door gebrek aan mobiliteit krijgt de afgelopen decennia steeds meer aandacht (Geurs & van Wee, 2004). Met de sterke groei

van het vestigingsklimaat in Nederland, en ter versterking van de economische concurrentiepositie. Met goede infrastructurele verbindingen tussen de relatief kleine Nederlandse steden moeten economisch grotere marktgebieden ontstaan, waarmee de concurrentie aangegaan kan worden met de grotere metropoolregio's elders in Europa. Investerings in de infrastructuur moeten plaatsvinden op locaties in het mobiliteitsstelsel waar de meeste economische waarde kan worden gegenereerd: *'Conform het regeerakkoord geeft het Rijk vanuit het verlengde Infrastructuurfonds na 2020 prioriteit aan het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten voor de*

van de automobiliteit, mogelijk gemaakt door overheidsinvesteringen in het weginfrastructuur, is het maatschappelijk belang hiervan sterk toegenomen.

De dominante positie van de auto is de voorbije decennia hand in hand gegaan met suburbanisatie van werkgelegenheid en voorzieningen en een groei van mobiliteit. Mensen reizen steeds vaker en verder. Het succes van de auto heeft het draagvlak voor openbaar vervoer aanvankelijk doen afnemen, maar met investeringsprogramma's in hogesnelheidslijnen en bijbehorende stations, HOV-busbanen en Randstadrail en het programma Hoogfrequent Spoor moet het openbaar vervoer weer een rol kunnen spelen in de opvang van deze mobiliteitsgroei. De visie op het openbaar vervoer is daarbij wel anders dan voorheen. Veel ov-lijnen in de stadsranden en naar bedrijventerreinen zijn komen te vervallen, ten gunste van 'dikke lijnen' in de stadscentra, (Martens, 2000; Ong & Miller, 2005; Jeekel, 2011). De sterke autoafhankelijkheid en de nieuwe visie op openbaar vervoer beperkt de toegankelijkheid van het vervoersstelsel voor sommige groepen (PBL, 2014).

Deze mobiliteitsontwikkelingen worden bekeken vanuit het perspectief van het maatschappelijk belang. De vervoersmogelijkheden stellen mensen in staat banen, voorzieningen, sociale contacten en andere activiteiten buitenshuis te bereiken. Dit beïnvloedt hun ontplooiingsmogelijkheden (Bertolini et al., 2006; van Wee, 2011; Martens, 2014). Omdat mobiliteit daarmee essentieel is voor de sociaal-economische status van het individu, beschouwt Kaufmann het potentieel om mobiel te zijn op zichzelf als een vorm van sociaal kapitaal (2004: 752). De potentie om mobiel te zijn hangt samen met persoonlijke kenmerken en de tijd-ruimtelijke organisatie van het vervoersstelsel en van activiteiten. Een handicap kan het gebruik van auto of fiets beperken en een minderjarige is nog niet gerechtigd een rijbewijs te behalen. Ook financiële beperkingen zoals hoge aanschaf- en gebruikskosten kunnen de mogelijkheid om mobiel te zijn beperken. Niet alleen persoonlijke kenmerken, maar ook een goed functionerend vervoersstelsel vormen een voorwaarde voor mobiliteit. Het ontbreken van vervoersverbindingen, beperkte beschikbaarheid van vervoer over de dag of bijvoorbeeld (sociale) onveiligheid kunnen de toegang tot het vervoersstelsel beperken.

De verkeerstechnische beoordeling van de kwaliteit van het vervoersnetwerk, die vaak is gericht op het gemak van verplaatsingen (reistijd en verkeersdoorstroming), kan ter discussie komen te staan als mobiliteit wordt opgevat als noodzakelijk middel om afstanden tussen ruimtelijk verspreide activiteiten te overbruggen. Gebrek aan een auto en inadequate openbaar vervoersverbindingen kunnen de bereikbaarheid van essentiële diensten en voorzieningen drastisch beperken en zelfs



Openbaar vervoer en doelgroepenvervoer vervullen een belangrijke sociale functie in de samenleving

leiden tot sociale uitsluiting. In dat geval wordt gesproken van vervoersarmoede (Bastiaanssen et al., 2013; Lucas, 2012; Martens, 2014). Essentieel is daarom volgens Martens *'de onderkenning dat mobiliteit een voorwaarde is voor een volwaardige deelname aan de samenleving en dat een ieder volwaardige deelname aan de samenleving toekomt'* (2014:18). Om vervoersarmoede te voorkomen garandeert de overheid dat openbaar vervoer beschikbaar en betaalbaar wordt gehouden voor mensen die hiervan afhankelijk zijn. Voor mensen die vanwege een handicap geen gebruik kunnen maken van regulier (openbaar) vervoer biedt de overheid doelgroepenvervoer.

De argumentatie die in deze voorbeelden herkenbaar is, gaat vaak over de sociale functie van het openbaar vervoer. Dit komt ook tot uiting in normen voor de fysieke toegankelijkheid van haltes en voertuigen en in bijvoorbeeld de loopafstand tot bus- en tramhaltes, die volgens Páez et al. (2012) in feite weerspiegelen wat als sociaal gewenst wordt verondersteld. Anders dan het mobiliteitsbeleid, waarin nutsmaximalisatie centraal staat, gaat het hier om een voldoende toegang tot mobiliteit of een gelijke verdeling van toegang tot mobiliteit, dat mensen in staat moet stellen om ruimtelijk verspreide activiteiten te bereiken. Dit wordt als voorwaarde gezien voor een volwaardige deelname aan de samenleving.

Andersoortige zorgen rond mobiliteit ontstaan mede dankzij het rapport van de Club van Rome *'De grenzen aan de groei'* uit 1972, waarin een verband werd gelegd tussen economische groei en de gevolgen hiervan voor het milieu. Productie- en consumptiepatronen en daaraan gerelateerde vervuiling door vooral Westerse landen, leidde volgens het rapport tot ongelijkheid en conflicten in de wereld en ontnam de ontwikkelingsmogelijkheden van arme landen waarop deze problemen werden afgewenteld. De impact van het rapport werd versterkt door de oliecrisis, die het toenmalige kabinet Den Uyl deed besluiten in de periode november 1973 tot januari 1974 de autoloze zondagen opnieuw in te stellen. De overheid ging eisen stellen aan het woon- en leefmilieu, om parkeerhinder en aan het autoverkeer gerelateerde luchtverontreiniging en geluidhinder aan te pakken.

Van de modernistische verkeersplannen voor de binnensteden werd een negatieve invloed gehad op de leefbaarheid in de steden onderkend. In het Structuurschema Verkeer en Vervoer uit 1977 werd een nieuwe terughoudendheid betracht bij de aanleg van nieuwe wegen, vanuit zorgen over het landelijk gebied. Het tegemoetkomen aan de groeiende vervoersvraag diende op een wijze te geschieden dat: *"de totstandkoming van een gewenste ruimtelijke structuur wordt bevorderd en schade aan de landbouw, het natuurlijk milieu en het landschap zoveel mogelijk wordt vermeden"* (Kamerstukken II, 1976/77, 14390, 2: 13). Eind jaren '80 groeide het bewustzijn van de negatieve effecten van de toenemende automobiliteit op het milieu. Het gaat daarbij om lucht-, water- en bodemverontreiniging door onder meer uitstoot van kooldioxide en broeikasgassen, geluidsoverlast en trillingen, en aantasting van (de visuele kwaliteit van) het landschap. Het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer dat in 1988 verscheen, had voor het eerst als centrale doelstelling het terugdringen van het groeiende autoverkeer. Milieuvriendelijke vervoerswijzen zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer dienden te worden bevorderd. Met verdichting van het stedelijk gebied en met bundeling van verstedelijking rond bestaande infrastructuur en openbaarvervoersknooppunten werd geprobeerd een substantiële verschuiving van de mobiliteit per personenauto naar openbaar vervoer en fiets te bewerkstelligen (Bruinsma et al., 2002). *'Sustainable mobility is a 'hot topic' at a time when climate change is also a matter of concern. And the bicycle is the cleanest, most sustainable, healthiest and fastest mode of urban transport'*, aldus het ministerie van Verkeer en Waterstaat (2009: 23).

Zorgen over de economische concurrentiekracht en opkomst van nieuwe technieken om verkeer en vervoer schoner te maken, hebben eind twintigste eeuw opnieuw het faciliteren van de groeiende mobiliteit tot uitgangspunt van het beleid gemaakt. Eind 2012 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu bijvoorbeeld de maximumsnelheid verhoogt naar 130 km/uur. De doorstroming van

het autoverkeer en reistijdwinst worden boven mogelijke gezondheids- en veiligheidsrisico's en milieueffecten geplaatst, zolang die laatste aan Europese normen voldoen. Om deze negatieve effecten te beperken wordt in het mobiliteitsbeleid vooral ingezet op duurzame mobiliteit, dat wil zeggen schonere en efficiëntere vervoersmiddelen, die moeten zorgen voor een gezondere leefomgeving (Banister, 2008). Volgens de SVIR (2012) is een transitie naar duurzame mobiliteit noodzakelijk, vanwege het opraken van fossiele brandstoffen en om CO2-reductie te bereiken. Het Rijk schept hiervoor de voorwaarden en stimuleert onder meer de transitie naar niet-fossiele brandstoffen (elektriciteit, waterstof, biobrandstoffen, ethanol).

In de ontwikkelingsgerichte opvattingen over mobiliteit wordt, met nuchter oog voor mens en maatschappij, de relatie gelegd tussen bereikbaarheid en economie en bereikbaarheid. Waar nutsmaximalisatie domineert in mobiliteitsbeleid, wordt een voldoende dan wel gelijke verdeling van (toegang) tot mobiliteit noodzakelijk geacht voor het bereiken van ruimtelijk verspreide activiteiten. Het is een afweging over economische ontwikkelingskansen voor mensen en de maatschappelijke participatie van mensen. Over de uitkomsten van de afweging wordt verschillend gedacht, waarin bij sommigen het economisch nut en de concurrentiepositie domineert en bij anderen het effect van maatschappelijke verdeling van mobiliteit. In deze denkrichting heeft mobiliteit een functie en kunnen de positieve en negatieve opbrengsten worden gewogen. Marktdenken en prijsbeleid vormen



Groenekan Houten met het station uit 1982 is een voorbeeld van de bundeling van verstedelijking met OV

een belangrijk motief, met effecten op gezondheid, leefbaarheid en milieukwaliteit als tegenhanger in de vergelijking.

2.3 De prijs van mobiliteit

Mobiliteitsbeleid impliceert het maken van keuzes over investeringen in infrastructuur en vervoersdiensten en bijvoorbeeld maatregelen zoals prijsbeleid. Keuzes voor investeringen worden beoordeeld op basis van de verwachte economische effecten, oftewel de welvaartsbaten, dat op gestandaardiseerde wijze gebeurt door het uitvoeren van een (maatschappelijke) kosten-batenanalyse (KBA). Geworteld in utilitarisme, weegt een KBA de verwachte kosten van een investering af tegen de verwachte baten, en kwantificeert dit in monetaire termen, waarmee het mogelijk wordt om verschillende alternatieve investeringen tegen elkaar af te wegen (Thomopoulos et al., 2009; van Wee, 2011). Deze afweging wordt gemaakt op basis van de economische efficiëntie - de mate waarin een investering het verschil tussen baten en kosten maximaliseert - en hanteert daartoe het criterium van Pareto, dat stelt dat sprake is van een verbetering van de efficiëntie als het welvaartsniveau toeneemt zonder dat de welvaart van een ander er op achteruit gaat. Omdat de aanleg van nieuwe infrastructuur altijd winnaars en verliezers oplevert, wordt economische efficiëntie bereikt wanneer de winnaars (reizigers) *in principe* de verliezers (bijvoorbeeld omwonenden) volledig compenseren en daarbij nog een netto voordeel overhouden.

Typische kosten en baten van infrastructuur en vervoersdiensten in een KBA zijn kosten voor aanleg, beheer en onderhoud, die veelal worden afgeleid uit eerdere projecten en aanbestedingen. De belangrijkste baten bestaan uit reistijdwinst, dat met behulp van verkeersmodellen wordt berekend, en wordt uitgedrukt in een monetaire waarde op basis van de value-of-time. Deze value-of-time (VOT) is de betalingsbereidheid van mensen voor een uur reistijdwinst. De veronderstelling is dat reistijdwinst een welvaartsvoordeel oplevert omdat het werkgevers in staat stelt hun (reizende) personeel productiever in te zetten. De VOT verschilt voor vervoersvormen en inkomensgroepen. Zo is de VOT hoger voor zakelijk verkeer en hoge inkomens dan voor woon-werkverkeer, lage inkomens en bijvoorbeeld recreatief verkeer. Dit op basis van de veronderstelling dat de laatstgenoemde categorieën een lagere economische toegevoegde waarde hebben. Hoewel reistijdwinst dus de belangrijkste baten vormen in een KBA en in verkeersmodellering zijn reistijden al enige decennia constant (volgens het verkeerskundige principe 'Behoud van REistijd en VERplaatsingen' ofwel de Brever-wet). Mensen gebruiken snellere vervoersmiddelen en verbeterde infrastructuur dus niet om productiever te zijn, maar vooral om verder te reizen (Martens, 2006; van Wee, 2011).



Keuzes over aanleg of uitbreiding van infrastructuur worden onderbouwd met kosten-batenanalyses

Andere typische baten van meer specifiek wegprojecten zijn kostenreducties gerelateerd aan het voertuiggebruik (de Vehicle Operating Costs) en ongevallenbeperking, waaronder materiële schade, kosten voor slachtoffers en maatschappelijke kosten, die worden gemonetariseerd met behulp van de Value of Statistical Life (van Wee, 2011). Milieueffecten van vervoersprojecten zoals geluidsemissies, luchtvervuiling en broeikasgassen worden beschouwd als directe externe effecten, die met een milieueffectrapportage (MER) worden meegenomen in een KBA op basis van de willingness-to-pay. De willingness-to-pay is de kennelijke bereidheid van gebruikers om ergens voor te betalen. Dit prijsmechanisme incorporeert bekende milieukosten op basis van een oordeel over prioriteiten (wat is de natuur ons waard?), maar kan daarmee niet volledig de externe effecten van mobiliteitsgroei volwaardig meenemen in de analyse.

Indirecte milieueffecten en cumulatieve milieueffecten zijn moeilijk te bepalen en monetariseren in een KBA. Sociale effecten op mensen en gemeenschappen, zoals het effect van een nieuwe brug op de ruimtelijke kwaliteit of de barrièrewerking van een snelweg, zijn vaak geen onderdeel van een KBA, maar worden soms als kwalitatieve informatie meegenomen voor de beoordeling van vervoersprojecten (James et al., 2005). Een KBA geeft belangrijke informatie over de mate waarin investeringen (specifieke) welvaartsbaten genereren in verschillende mate van cijfermatige hardheid

voor besluitvorming, waardoor daarover uiteindelijk altijd een politieke afweging zal moeten worden gemaakt. Een besluit kan niet berekend worden met een KBA.

In mobiliteitsbeleid speelt ook prijsbeleid een belangrijke rol. Een belangrijk argument hiervoor is het genereren van overheidsinkomsten, waarmee aanleg, beheer en onderhoud van infrastructuur en vervoersdiensten kan worden bekostigd (PBL, 2010). Tot in de twintigste eeuw moesten weggebruikers op een groot deel van het Nederlandse wegennet tol betalen. Deze tolheffing is later vervangen door de huidige algemene wegenbelasting en brandstofaccijnzen (Sar et al., 2005). Voor het gebruik van openbaar vervoerdiensten moet per rit worden betaald, waarbij tarieven worden gedifferentieerd naar de service die wordt verleend (eerste klas reizen is duurder dan tweede klas reizen). Met deze differentiatie wordt in bepaalde mate 'eerlijkheid' van de tarieven voor gebruik van vervoerdiensten nagestreefd (PBL, 2010). Prijsstijgingen moeten 'redelijk' zijn en in verhouding met de inflatie en bijvoorbeeld de prijs van dezelfde reis per auto.

De invoering van de OV-chipkaart in 2011, waarbij van het zonesysteem werd overgestapt op een (niet landelijk vastgesteld) kilometertarief, confronteerde de reiziger met verschillende regionale tarieven en abonnementen per concessiegebied. Door de soms grote prijswijzigingen voor reizigers, was de OV-chipkaart veelvuldig negatief in het nieuws. Illustratief is de reactie van het Platform



Het plaatsen van OV-chippoorten zoals op overstapstation Amsterdam-Zuid leidde tot veel commotie

Beter Openbaar Vervoer Regio Haaglanden, dat de prijsstijging nog enigszins acceptabel had gevonden als de kwaliteit van de vervoersbedrijven goed was *'maar dit is in de regio absoluut niet het geval, want de HTM ligt vaak plat en er zijn veel storingen bij de Randstadrail'* (Omroepwest, 2013). Prijsstijgingen bij een als gebrekkig ervaren dienstverlening of bij het ontbreken van passende vervoersalternatieven, leidt vaak tot stevige politiek-maatschappelijke discussie.

Met prijsbeleid trachten overheid en vervoersbedrijven ook de omvang en samenstelling van het verkeer en het aantal reizigers te beïnvloeden. Weggebruikers worden financieel gestimuleerd om buiten de spits of op een andere manier naar het werk te reizen, zoals met de Spitsmijden-programma's en de in de SVIR vastgelegde *'fiscaal gunstige regelingen voor de aanschaf en het gebruik van de fiets in de woon-werksituatie'* (2012: 45). Ook worden zuinige elektrische en hybride auto's fiscaal gestimuleerd, om daarmee het gebruik van onder meer personenauto's met een groot brandstofverbruik en hoge CO₂-uitstoot tegen te gaan (Ministerie van Financiën, 2011). De overheid hanteert daarnaast direct prijsbeleid voor openbaar vervoergebruik. Zeker in de grote steden heeft openbaar vervoer maatschappelijke voordelen voor de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en luchtkwaliteit (SER, 2005). De aftrek van reiskosten voor woon-werkverkeer met het openbaar vervoer is een van de prijsmaatregelen om mensen uit de auto en in het openbaar vervoer te krijgen.



Elektrische voertuigen en oplaadpalen worden fiscaal gestimuleerd om de luchtkwaliteit te verbeteren

Openbaar vervoersbedrijven stimuleren reizigers met daltarieven en voordeelurenkaarten om buiten de spits te reizen (Stuurgroep Spitsmijden, 2013). In dit geval komt de wens tot het verhogen van de bezettingsgraad en efficiënt gebruik van de beschikbare capaciteit tot uitdrukking in de keuze voor prijsbeleid. Er zijn ook motieven om openbaar vervoer reizigers niet de (volle) kostprijs te laten betalen. Zo is er de OV-studentenkaart die studenten in staat moet stellen om naar de onderwijslocatie te reizen en zijn er in veel gemeenten tarieven ingesteld op basis van inkomen of leeftijd, zoals voor ouderen en kinderen. Het prijsmechanisme wordt dan ingezet voor de sociale functie van het openbaar vervoer, waaronder het garanderen van een basiskwaliteit aan mobiliteit voor iedereen. Het gaat dan om de betaalbaarheid van het openbaar vervoer voor kwetsbare bevolkingsgroepen (SER, 2005).

Beprijzen heeft ook tot doel de reiziger verantwoordelijk te houden voor de door hem veroorzaakte maatschappelijke (externe) kosten die zijn reisgedrag aan anderen veroorzaakt, waarvoor hij zelf niet opdraait en die hij daarom niet meeweegt in zijn overweging om te reizen. Het Pareto-criterium ligt aan de basis van dergelijke beprijzingsmaatregelen, waarbij het kan gaan om ruimtegebruik, congestiekosten, ongevallenkosten en schade veroorzaakt door de aantasting van het milieu en de leefbaarheid (SER, 2005). Wanneer dergelijke externe kosten optreden is een corrigerende belasting nodig om de welvaart te verhogen. Dit principe van *'de vervuiler betaalt'* wordt veelvuldig toegepast in het mobiliteitsdomein, waar externe kosten veelvuldig optreden.

Om tot een eerlijke verdeling van de schaarse ruimte te komen, wordt al sinds de jaren '60 met parkeertarieven het gebruik van de openbare ruimte in veel stads- en dorpscentra gereguleerd. Daarbij wordt meestal gewerkt met een combinatie van parkeeduurregulering en reservering van parkeerterrein voor doelgroepen (vergunninghouders). Betaald parkeren genereert inkomsten voor de gemeente en wordt inmiddels ook als reguleringinstrument benut om autoverkeer te ontmoedigen en gebruik van schoner vervoer te stimuleren (Vrom-raad, 1999). Een recent voorbeeld van prijsbeleid is de invoering van milieuzones in diverse steden, waarmee vervuulende voertuigen worden geweerd uit de stadscentra om zo de luchtkwaliteit te verbeteren. De effectiviteit van de maatregel wordt betwist en het heeft dan ook geleid tot hoog oplopende politiek-maatschappelijk discussies. Toch is de vermeende ineffectiviteit niet per se de grootste grief. Illustratief is een artikel in het blad *Klassiek & Techniek* uit 2015 over een rechtszaak die door de Koninklijke Nederlandse Automobiel Club (gesteund door diverse autoclubs) is aangespannen tegen de gemeente Utrecht, vanwege de invoering van een milieuzone in de binnenstad: *'iedereen betaalt wegenbelasting om op de weg*



Sinds de ingebruikname in 2003 wordt op de Westerscheldetunnel tol geheven door de provincie Zeeland

te mogen rijden. Als bepaalde auto's geweerd worden is dat een vorm van discriminatie die haaks staat op de vrijheid om gebruik te maken van de openbare weg' (2015: 4). In deze discussies voeren gevoelens van (on)rechtvaardigheid over de (voorgenomen) maatregel vaak de boventoon.

In de discussie over kilometerheffing voor het weggebruik is deze tegenstelling in het denken over de prijs van mobiliteit op het scherpst van de politieke snede gevoerd. Met de introductie van rekeningrijden in de jaren negentig en later de kilometerheffing moesten de files worden teruggedrongen, door aan het weggebruik een prijskaartje te hangen. Hoewel de overheid structurele files in de spitsuren probeerde te ondervangen met uitbreiding van de wegcapaciteit, bleef het verkeer toenemen en keerden veel mensen die buiten de spits reden om de files te vermijden, weer terug naar de spits. Het gebruik van de auto zou daarom belast moeten worden met een heffing per gereden kilometer, in plaats van het autobezit (middels MRB en BPM) te belasten. De gedachte is dat weggebruik beter op de wegcapaciteit kan worden afgestemd door het rijden in de spits zwaarder te belasten en daarmee te ontmoedigen. Daarnaast zouden hiermee de maatschappelijke kosten van het autogebruik, zoals de emissies van schadelijke stoffen, geluidhinder en verkeersonveiligheid, kunnen worden doorberekend aan de automobilist (Wee en Annema, 2009). De prijsmaatregel werd echter oneerlijk gevonden, een krachtige emotie in de politieke besluitvorming. Automobilisten zouden vanwege hun werktijden of ontoereikend openbaar vervoer geen alternatief hebben, en wezen de

prijsmaatregel daarom massaal af. *'De invoering van het rekening rijden leidt er alleen maar toe dat we zo meteen betaald in de file staan'*, aldus de toenmalig ANWB directeur Nouwen (NRC, 1999). Daarbij werd verwacht dat de files niet zouden afnemen door de prijsmaatregel, ontstond politieke weerstand rond privacy-gevoeligheid van het voorgestelde registratiesysteem met kastjes in het voertuig en was er angst voor stijgende kosten (van Lint en Marchau, 2011). Zo bleek uit een grootschalige ANWB-enquête in 2010 over de invoering van de kilometerheffing dat *'de vrees leeft dat het systeem een nieuw middel zal worden om de auto te gebruiken als 'melkkoe' voor de staat'* (2010: 7). Vanwege de val van het kabinet in 2010 is de kilometerheffing uiteindelijk niet ingevoerd.

Het toekennen van een prijs aan mobiliteit wordt vaak vanuit een functioneel perspectief benaderd, met marktwerking als instrument. De grondslag voor de beleidsmatige inzet op prijsbeleid zoals in de vorm van kilometerbeprijzing en spitsmijden wordt gevormd door de economische nutstheorie, waarin financiële prikkels de reiziger moeten sturen in hun mobiliteitsgedrag. Daarbij wordt veelal voorbij gegaan aan niet-financiële prikkels waardoor mensen zich laten leiden zoals sociale normen, identiteit, of culturele factoren (Claassen & Robeyns, 2015). De heftige discussies die kilometerbeprijzing voor autoverkeer in de politiek en in de samenleving teweegbrengt, overschrijden de grenzen van het functionele denken over mobiliteit. Andere motieven, die vanuit het functionele perspectief vaak als 'emotioneel' of 'irrationeel' worden betiteld, krijgen dan snel de overhand. Daarover in de volgende hoofdstukken meer, nadat in de slotparagraaf eerst de achterliggende waarden worden benoemd die een rol spelen in de functionele opvattingen over mobiliteit.

2.4 Waarden die verbonden zijn met zorg en rechtvaardigheid

In het mobiliteitsbeleid en de vakwereld van de verkeerskunde vallen het functionele en doelmatige denken als dominante motieven op. Naast praktische overwegingen van ontsluiting van het land en het wegwerken van opstoppen wordt een goed functionerend mobiliteitssysteem gezien als voorwaarde voor het functioneren van steden en regio's en voor economische groei. Investeren in hoogwaardige infrastructuur wordt van groot belang geacht omdat het verplaatsing van mensen en goederen mogelijk maakt en daarmee de welvaart en ontplooiingsmogelijkheden van mensen bevordert. Die investeringen moeten plaatsvinden op locaties in het mobiliteitssysteem waar de meeste economische waarde kan worden gegenereerd.

De kwaliteit van het mobiliteitssysteem wordt vanuit verkeerstechnische benadering overwegend beoordeeld op reistijd(verlies), dat eenvoudig aan een monetaire waarde te relateren is, zodat elke



file in economische kosten uitgedrukt kan worden. De modeluitkomsten vormen weer belangrijke input voor kosten-batenanalyses, waarmee bepaald wordt welke investering in het vervoersysteem de grootste bijdrage levert aan de maatschappelijke welvaart. Aan deze methoden en uitgangspunten voor mobiliteitsbeleid waarin keuzes en investeringen gemotiveerd worden op basis van hun bijdrage aan groei en ontwikkeling ligt de waarde nut ten grondslag, waarin maximalisatie als verdelingsprincipe wordt gehanteerd. Nutsmaximalisatie (het realiseren van de grootst mogelijk totale hoeveelheid, ongeacht de verdeling) wordt daarbij sterk gerelateerd aan economische efficiëntie op basis van het criterium van Pareto, dat dominant is in de welvaartseconomie.

De waarde nut is nauw verbonden met het morele fundament van Rechtvaardigheid & Wederkerigheid, waarin het gaat om een morele afweging over de verdeling van hulpbronnen en waarin het heel specifiek gaat over de verschijningsvorm van wederkerigheid ('voor wat hoort wat'). In discussies over prijsbeleid is deze laatste vorm ook goed herkenbaar, met proportionaliteit als waarde. De gevolgde redenering is vaak dat de gebruiker van het mobiliteitssysteem de marginale kosten van het gebruik van infrastructuur en vervoersdiensten dient te dragen. Daarmee kan aanleg, beheer en onderhoud worden bekostigd en kunnen maatschappelijke kosten volgens het vervuiler-betaalt principe worden geïnternaliseerd in de gebruikskosten. Ook spits- of kilometerheffing zijn voorbeelden van prijsbeleid, waarin aan het gebruik van infrastructuur en vervoersdiensten een prijskaartje wordt gehangen.

Aan de opvatting dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is om volwaardig deel te nemen aan de samenleving, liggen de waarden welzijn en ontplooiing ten grondslag. Mobiliteit stelt mensen in staat om ruimtelijk verspreide activiteiten zoals werk, voorzieningen en hun sociale contacten te bereiken, en draagt daarmee bij aan de kwaliteit van leven. Het zijn waarden die verbonden zijn met het morele fundament Zorg & Empathie, waarin het inlevingsvermogen in de behoeftes van mensen centraal staat en de wens om te zorgen voor mensen.

Om vervoersarme mensen ook de mogelijkheid te bieden volwaardig aan de samenleving deel te nemen, heeft de overheid een systeem van openbaar vervoer en doelgroepenvervoer opgezet. De argumentatie die in deze voorbeelden herkenbaar is gaat vaak over de sociale functie van het openbaar vervoer, waaraan de waarde gelijkheid ten grondslag ligt. Het gaat daarbij om een verdeling die rechtvaardig is als iedereen boven een bepaalde drempelwaarde uitkomt en die definieert welk minimum nodig is voor een goed leven. Deze waarde is nauw verbonden met het morele fundament van Rechtvaardigheid & Wederkerigheid, waarin het specifiek gaat over de

verschijningsvorm van rechtvaardigheid ('ieder mens heeft recht op mobiliteit'). Andere waarden die met deze basale menselijke emoties verbonden zijn en die herkenbaar zijn in mobiliteitsbeleid, zijn veiligheid en gezondheid. In het geheel van regels voor de inrichting van wegen, fietspaden en openbaar vervoerssystemen zijn normen en veiligheidsvoorschriften die er op gericht zijn om verkeersdeelnemers te beschermen. De herkomst van dit denken lag daarmee niet in denkbeeldige gevaren, want in het snel ontwikkelende naoorlogse verkeer steeg het aantal verkeerslachtoffers snel naar een hoog niveau.

Het streven naar verkeersveiligheid is een belangrijke drijvende kracht geweest in de vorming van het denken over een functioneel verkeerssysteem. Het raakt aan opvattingen over mobiliteit die de economie vooruit helpt en veilig en doelmatig zorgt voor de verplaatsingsbehoefte van de mens. Het zijn dominante opvattingen en waarden die herkenbaar zijn voor de verkeersdeskundige, maar er is meer.

3. Structuren en verbroedering

De democratisch ingestelde Nederlanders denken vaak dat ze wars zijn van gezag en autoriteit. Vooral in het verkeer doet deze houding zich gelden. Er zijn weliswaar veel regels, maar die laten zich in de praktijk door velen soepel interpreteren voor de eigen situatie. Het gaat mensen vaak om de geest, niet om de letter van de wet. Menig verkeersdeelnemer moet bij tijd en wijle gecorrigeerd worden met een bon. Regels zijn voor mensen belangrijk, vooral als het gedrag van anderen tot ergernis leidt, maar mensen willen er voor zichzelf toch vaak soepel mee omgaan.

Het denken over mobiliteit is een weerspiegeling van dit fijnzinnige gevoel van de Nederlander voor gezagsverhoudingen. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op dit type van opvattingen over mobiliteit en de waarden die daaraan ten grondslag liggen die nauw verbonden zijn met het morele fundament van respect voor autoriteit. De voor Nederlanders vaak wat tweeslachtige omgang met het gezag geldt niet alleen voor de argeloze reiziger, maar ook voor de deskundige in het vak van de mobiliteit. In opvattingen over mobiliteit klinkt autoriteit en structuur vaker door dan mensen geneigd zijn te onderkennen.

Voor de wet mag iedereen gelijk zijn en als gelijke behandeld moeten worden, in opvattingen van mensen over mobiliteit klinkt wij-zij denken vaak sterk door. Opvattingen over regels, structuren en autoriteit, liggen daarmee dichtbij opvattingen over status of de positie die iemand in de maatschappij wil innemen en opvattingen over de verbondenheid die mensen met anderen voelen. In dit hoofdstuk worden daarom de opvattingen verkend en waarden die aan die opvattingen ten grondslag liggen die nauw verbonden zijn met het morele fundament van onderlinge loyaliteit en trots op de eigen groep. Daarmee gaat dit hoofdstuk meer over gedrag van mensen, waarin kennelijke opvattingen over mobiliteit zichtbaar worden, dan over de verbale uiting van die opvattingen.

In paragraaf 3.1 wordt inzicht gegeven in de opvattingen over mobiliteit waarin het systeemdenken centraal staat. Mobiliteit is nu eenmaal nauw verbonden met infrastructuur en netwerken waarover het verkeer geordend wordt. Ook zijn de verantwoordelijkheden voor diverse delen van het verkeerssysteem vaak scherp afgebakend. In paragraaf 3.2 staan opvattingen over mobiliteit centraal, waarin vooral de behoefte aan status en onderscheidend vermogen in groepen doorklinkt. De heilige koe neemt hierin een prominente plaats in. In paragraaf 3.3 wordt verkend wat groepsgedrag teweegbrengt in mobiliteit. De menselijke behoefte om erbij te horen klinkt door in opvattingen over mobiliteit. Tot slot wordt in paragraaf 3.4 verkend welk type achterliggende waarden in deze opvattingen over mobiliteit herkend kunnen worden.

3.1 Systeemdenken

In het dagelijks leven waarin mensen naar werk of voorzieningen reizen, is de afhankelijkheid van een goed en veilig functionerende infrastructuur groot. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, 2012) wordt een goed ingericht en onderhouden infrastructureel netwerk dan ook gezien als basisvoorwaarde voor een robuust mobiliteitssysteem. Om een veilige en vlotte doorstroming van het verkeer mogelijk te maken, worden verkeersstromen met grote onderlinge snelheidsverschillen van elkaar gescheiden en geordend over het wegennet. Het doorgaande verkeer wordt over het hoofdwegennet van autosnelwegen en autowegen geleid, het regionale en lokale bestemmingsverkeer wordt over het onderliggend wegennet gestuurd. Het vraagstuk van mobiliteit wordt naar de aard van de zaak sterk in termen van systemen en structuren benoemd, besproken, geproblematiseerd en berekend.

Het systeemdenken neemt in opvattingen over mobiliteit een belangrijke positie in en kent een verfijnde uitwerking. Conform de verkeersveiligheidsvisie Duurzaam Veilig vervullen wegen in het ideale geval één functie (mono functionaliteit). Hierbij worden drie typen wegen onderscheiden in een herkenbare en hiërarchisch opgebouwde wegenstructuur: stroomwegen zijn gericht op het veilig afwikkelen van doorgaand verkeer met hoge snelheden; erftoegangswegen verschaffen toegang tot bestemmingen, waarin verblijven centraal staat en het (snel)verkeer te gast is; en gebiedsontsluitingswegen vormen de verbinding tussen de stroomwegen en erftoegangswegen en voor de wegtypen onderling (Wegman & Aarts, 2005; SWOV, 2012). Elke wegcategorie heeft eigen kenmerken ten aanzien van wegontwerp en snelheidslimiet. Daarbij wordt verkeer met grote verschillen in massa, snelheid en richting fysiek van elkaar gescheiden, en waar verkeer zich mengt moeten de snelheden laag zijn om zo de kans op ernstig letsel te verminderen. Idealiter zijn er gescheiden rijstroken voor doorgaand verkeer en

bestemmingsverkeer en wordt langzaam verkeer met vrijliggende trottoirs en fietspaden van het gemotoriseerde verkeer gescheiden. Het wegsysteem is daarbij toegesneden op het gemodelleerde gedrag van de mens. Het wegontwerp moet de weggebruiker direct duidelijk maken op wat voor weg hij rijdt, welk rijgedrag van hem verwacht wordt en welke andere verkeersdeelnemers hij kan aantreffen. *‘De weg moet dus als het ware te ‘lezen’ zijn door de weggebruiker’*, aldus de SWOV (2012: 2). Dit bevordert voorspelbaar weggedrag waardoor minder vaak en minder ernstige fouten worden gemaakt en reduceert zo de kans op ongevallen Aarts et al. (2006). Een aanvullend argument hiervoor is het bestrijden van “sluipverkeer” door woon- en verblijfsgebieden, zoals wordt gesteld in de Haagse mobiliteitsnota: *‘Een heldere wegenstructuur, waarin wegcategorieën zich zichtbaar en merkbaar in kwaliteit en wegbeeld van elkaar onderscheiden, moet de automobilist verleiden een route te kiezen waar de negatieve milieu en ruimte-effecten het beste zijn te beheersen’* (2011: 30).

De duidelijke structurering van het verkeer kan botsen met de praktijk, waarin de beperkte verkeersruimte soms gedeeld moet worden. In steden moeten fietsers en snorfietsers het fietspad delen dat meer dan eens leidt tot discussie over wie het fietspad toebehoort, maar meer daarover in het volgende hoofdstuk. Een alternatief voor deze hiërarchisch opgebouwde wegenstructuur is het in Nederland ontwikkelde verkeersconcept ‘shared space’, dat de verkeersruimte als verblijfsruimte opvat. Richtinggevende elementen als verkeersborden en verkeerslichten zijn hierbij zoveel mogelijk afwezig om sociaal gedrag onder verkeersdeelnemers te stimuleren en daarmee de verkeersveiligheid te bevorderen.



Een stroomweg die is ontworpen volgens de richtlijn van de Duurzaam Veilig wegcategorysering

De structuren in het openbaar vervoer zijn al even systematisch uitgewerkt. De principes voor het ontwerpen van spoorwegen komen overeen met het ontwerpen van wegen (Esveld, 2001; Hansen et al., 2004). Spoorlijnen zijn ingedeeld in hoofdlijnen voor het snelle (inter)nationale spoorverkeer (het kernnet) en nevenlijnen voor het langzamere regionale en lokale treinverkeer. Op het spoor heeft internationaal treinvervoer in principe voorrang op nationaal vervoer. Deze opvattingen over verkeer zijn doordeesemd met termen als systeem, structuur en hiërarchie. Die termen zijn niet slechts metaforen, maar geven de opvattingen weer over hoe het verkeer moet worden gestuurd.

Het gestructureerde denken is ook herkenbaar in de verticale verdeling van verantwoordelijkheid voor het mobiliteitssysteem over verschillende overheden en uitvoerende instanties. Het Rijk (Ministerie van Infrastructuur en Milieu) is verantwoordelijk voor het nationale mobiliteitssysteem. Zij bepaalt het beleid ten aanzien van de hoofdwegen en spoorwegen en de randvoorwaarden en organisatorische bepalingen voor de spoorbeheerder ProRail en vervoerder NS. ProRail beheert de infrastructuur, waaronder rails, seinen en wissels, en is gedeeltelijk verantwoordelijk voor voorzieningen zoals fietsenstallingen in de omgeving van stations. De NS exploiteert het reizigersvervoer op het



Het gebouw van Rijkswaterstaat aan de A12 overziet het vaar- en autowegennet vanuit het hart van het land

hoofdrailnet en is eigenaar van alle stationsgebouwen. Nieuwe vervoerders op het spoor en in het stad- en streekvervoer, veelal dochterbedrijven van buitenlandse staatsbedrijven, kunnen door middel van aanbestedingen het reizigersvervoer (en goederenvervoer) op een groeiend aantal trajecten buiten de Randstad exploiteren. Verticaal is er systeemtoezicht (uitvoeren van audits) op ProRail en horizontaal is er toezicht op ProRail en NS door middel van handavingsconvenanten. Het Rijk is ook opdrachtverlener en subsidieverlener voor aanleg van nieuwe spoorinfrastructuur: *‘voor aanleg is het ministerie van IenM beleidsmaker, bevoegd gezag en sluit bestuursovereenkomsten met andere overheden’* (Ministerie van IenM, 2013: 37). Rijkswaterstaat is in opdracht van het Rijk verantwoordelijk voor de aanleg, onderhoud en beheer van het hoofdwegennet en bijbehorende voorzieningen voor gebruikers zoals parkeervoorzieningen. Het ruimtelijk mobiliteitsbeleid moet op zichzelf weer voldoen aan Europese richtlijnen, van de verplichte milieubeoordeling bij grootschalige infrastructurele projecten tot de liberalisering en scheiding van het spoorbeheer en -vervoer.

Waar het Rijk verantwoordelijk is voor het nationale mobiliteitssysteem, zijn decentrale overheden verantwoordelijk voor het goed functioneren van het regionale mobiliteitssysteem (SVIR, 2012). Hierin hebben ook langzaam en recreatief verkeer een volwaardige plaats. Provincies en stadsregio's gaan over de provinciale wegen, fietspaden en stallingvoorzieningen en over het stad- en streekvervoer. Als OV-autoriteiten (let op de naamgeving) bepalen zij, binnen de kaders van de Wet Personenvervoer 2000, de inhoudelijke voorwaarden voor de openbaar vervoersconcessies. De OV-autoriteiten zijn in deze opdrachtgever en de vervoersbedrijven opdrachtnemer. Voorts zijn gemeenten verantwoordelijk voor het lokale wegnnet en fietsinfrastructuur, waarbij langzaam verkeer met trottoirs, fietsstroken en -paden wordt gescheiden van het snellere autoverkeer en soms aparte busbanen worden ingericht om de doorstroming te bevorderen. Ook parkeerbeleid en het bieden van stallingsvoorzieningen voor fietsen en brommers zijn een primaire verantwoordelijkheid van de gemeente. Gemeenten nemen voorts ook de uiteindelijke beslissingen over de vormgeving van de infrastructuur en de inpassing hiervan in de leefomgeving. Al deze systemen en structuren staan ten dienste van de reiziger. De reiziger moet zich bediend weten door een duidelijk gestructureerde overheid die verantwoordelijk is voor een verkeerssysteem. Dit alles is verankerd in nationale wetgeving en verordeningen. De vakwereld sluit er met begrippenkader strikt op aan, met termen als het hoofdwegennet en het onderliggend wegnnet.

Het Rijk en de decentrale overheden werken ook met hun eigen verkeersmodellen voor het prognosticeren van mobiliteitsontwikkelingen en de belasting van het (spoor)wegennet, waarin een duidelijke hiërarchie zichtbaar is. Het Landelijk Model Systeem (LMS) wordt door het Rijk gebruikt

voor het prognosticeren van mobiliteitsontwikkelingen op het hoofdwegenet en de spoorwegen bij de evaluatie van beleidsopties op strategisch niveau, die zich richten op mobiliteitsoplossingen op de lange termijn. Het Nederlands Regionaal Model (NRM) van Rijkswaterstaat, dat bestaat uit vier regionale modellen en het landelijk model, wordt toegepast bij verkenningen en planuitwerkingen van regionale mobiliteitsontwikkelingen. Naast de landelijke en regionale modellen werken gemeenten vaak weer met eigen verkeersmodellen, die prognoses van mobiliteitsontwikkelingen op lokaal niveau mogelijk maken.

In de praktijk is samenwerking binnen de hiërarchisch gestructureerde overheid voor het ordelijk functioneren van het verkeerssysteem even onmisbaar als uitdagend. Bij aanleg of aanpassing van infrastructuur is het een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de overheden om te zorgen voor een goede landschappelijke inpassing, die recht doet aan de ruimtelijke kwaliteiten van het gebied (Ministerie IenM, 2012). Het Rijk legt de taken en verantwoordelijkheden vast die er tussen de overheden zijn, bepaalt de hoofdlijnen van het beleid en de inrichtingsprincipes voor infrastructuur. Om de politiek-bestuurlijke afwegingsruimte over de inrichting van stad en platteland op lokaal niveau (het dichtst bij burgers en bedrijven) te vergroten, *'laat het [Rijk] meer over aan gemeenten en provincies ('decentraal, tenzij...')* (SVIR, 2012: 10). Daarmee wordt gekozen voor een selectievere inzet van rijksbeleid op een selectie van nationale belangen, waarbuiten decentrale overheden beleidsvrijheid hebben. Gemeenten krijgen zo meer ruimte om belangen in het ruimtelijk domein, waaronder mobiliteit, af te wegen. Om afstemming tussen het nationale en regionale mobiliteitssysteem te borgen en te verbeteren, maken het Rijk en de decentrale overheden via het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) en de MIRT-gebiedsagenda's afspraken over de samenhang tussen nationale en regionale infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen. Mobiliteitsprojecten die het Rijk financiert of waarbij zij subsidie verleent, worden opgenomen in het MIRT investeringsprogramma. Hierop is het MIRT spelregelkader van toepassing die onder meer verplicht tot het uitvoeren van een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA), om daarmee te komen tot een voorkeursbeslissing voor een van de vooraf uitgewerkte projectalternatieven. Voor de daadwerkelijke uitvoering is samenwerking nodig die deze ogenschijnlijk heldere hiërarchische structurering wel moet doorsnijden. De praktijk van mobiliteitsvraagstukken is weerbarstig en houdt zich nu eenmaal niet aan de vooraf bedachte systemen en structuren.

Net als beleidsprocessen, houdt ook de mobiele mens zich niet altijd netjes aan de institutionele grenzen of de gedragpatronen die de modelberekeningen voorspellen voor het ordelijk verloop



Intensieve bestuurlijke samenwerking is nodig voor de goede ruimtelijke inpassing van complexe infrastructuur, zoals hier de turborondes van het Maastdijkplein en de Tweepleinenweg

van het verkeer. Het gedrag van de mobiele mens is daarbij niet vrij van gevoel voor verhoudingen. De status waarmee vervoersmiddelen worden geassocieerd, geven ook blijk van opvattingen over maatschappelijke structuren en de positie die iemand zich daarin wil aanmeten. Dit is het thema dat in de volgende paragraaf verkend wordt.

3.2 Heilige koe

Het respect voor het bevoegd gezag, de vlag en het staatshoofd is de meeste Nederlanders niet (meer) met de paplepel ingegoten. Toch laten mensen zich in veel van hun gedragingen wel leiden door maatschappelijke verhoudingen en dat is vaak aan hun keuzes over de manier van reizen af te lezen. De populariteit van vervoersmiddelen wordt niet enkel bepaald door praktische (instrumentele) motieven zoals snelheid en flexibiliteit, die in het functionele mobiliteitsbeleid centraal staan. Diverse studies (Steg, 2005; Mokhtarian, 2005; Van Wee et al., 2013) wijzen op de psychosociale effecten bij het gebruik van vervoersmiddelen, zeker als het gaat om autogebruik.

De voertuigkeuze beïnvloedt door symbolische motieven zoals status, zelfexpressie en gevoelens van macht en superioriteit en door affectieve motieven zoals het genot van de verplaatsing. Dat



De Mercedes-Benz 'Gullwing' met zijn opvallende vleugeldeuren is één van de meest gewilde klassiekers

geldt niet alleen voor verplaatsingen met recreatieve doeleinden, maar ook voor 'functioneel' woon-werkverkeer. Zo toont Steg (2005) in een onderzoek naar autogebruik voor woon-werk verplaatsingen in Groningen en Rotterdam, dat de keuze voor de auto vooral werd beïnvloedt door opvattingen van familie en vrienden (sociale norm) en de gedachte dat de reis per auto minder stressvol zou zijn dan met openbaar vervoer of fiets.

Hoewel de status die de auto biedt minder belangrijk lijkt dan enkele decennia geleden, speelt het nog altijd (ook onder jongeren) een belangrijke rol in de voertuigkeuze (KiM, 2014). De auto is bij uitstek een statussymbool waarmee de bezitter haar sociale positie kan tonen. Het biedt volgens Miller 'sign-values, such as speed, security, safety, sexual desire, career success, freedom, family, masculinity' (2001: 29). Volgens de Raad voor Verkeer en Waterstaat (2010) is hierbij vooral de waarde belangrijk. Met een Mercedes of Porsche etaleer je je financiële positie (Dittmar, 1992). Merken of typen auto's geven status als ze groot, mooi, krachtig of sexy zijn. Of wanneer ze schaars zijn, zoals bijzondere modellen die in kleine oplage zijn geproduceerd en zeldzame oldtimers die alleen voor de toplaag in de samenleving betaalbaar zijn (Raad voor V&W, 2010; van Wee & Annema, 2009). Maar een auto is meer dan een statussymbool vanwege prijs of zeldzaamheid.

Door een auto te kopen kunnen mensen volgens van Wee et al. (2013) ook hun territoriumdrift vervullen, het verlangen om zich een bepaalde ruimte toe te eigenen. *'If people park their car in front of their house, they have the feeling of expanding their territory'* (Steg et al., 1998 In van Wee et al., 2013: 7). Status en gevoelens van macht en superioriteit beïnvloeden volgens Steg et al. (2001) ook het rijgedrag significant. Met een 'sportieve rijstijl' kunnen mensen indruk maken op anderen. *'young male drivers have been shown (...) to drive with extra motives such as driving for pleasure, sensation seeking and showing off'* (Møller & Sigurðardóttir, 2009: 2). Een snelle sportauto maar ook een hippe fiets of scooter kunnen de sociale status van mensen verhogen.

De status die aan deze vervoersmiddelen wordt verleend hangt namelijk sterk samen met de sociale norm. De fiets is als dagelijks vervoersmiddel volgens Kuipers (2012) voor de meeste Nederlanders niet per se onderdeel van een bewuste levensstijl of politiek statement. Toch is de fiets volgens Kuipers wel het symbool geworden van de kosmopolitische, groene, egalitaire klasse in onze westerse samenleving. In haar oratie tot de positie van hoogleraar stelt ze: *'[de fiets] is het symbool voor status-zonder-opsmuk, macht die niet wil weten dat ze macht is. (...) Om deze nieuwe, kosmopolitische "creatieve klasse" te lokken, leggen steeds meer steden uitgebreide netwerken aan van fietspaden'* (2010: 16). De populariteit van de fiets onder bepaalde sociale groepen wordt onderstreept door eerder onderzoek van het SCP, waarin geconcludeerd werd dat *'de fiets onder allochtone jongeren te kampen heeft met een slecht imago en een lage status'* (2006: 56). Snelle (snor)scooters lijken



De hipster met trendy fiets oogt als stijlcloon net even anders dan de student met aftandse omafiets

daarentegen wel populair onder deze groep. Op verkoopwebsites worden Italiaanse scooters als Vespa en Piaggio aangeprezen als 'Holleederscooters', die appelleren aan vrijbuitergevoel: stoer en onaantastbaar.

Behalve de keuze voor het vervoersmiddel is ook de keuze voor het reizen op zichzelf verbonden met de sociale status van mensen. De raad voor Verkeer en Waterstaat concludeert dat reizen voor veel mensen een manier is om anderen te tonen hoe succesvol en 'druk' ze zijn (2010). Vooral veel reizen naar verre en exotische bestemmingen en reizen in stijl (bijvoorbeeld in een luxe auto) symboliseren een succesvolle en interessante levensstijl (Mokhtarian & Salomon, 2001; Steg, 2005).

In tegenstelling tot het mobiliteitsbeleid wordt in reclameadvertenties en automagazines al decennialang succesvol ingespeeld op de status van vervoersmiddelen (Schiefelbusch, 2010). Van reclames waarin stoere mannen in een glimmende bolide over eindeloze bergwegen scheuren met slogans als 'The hidden power', tot de vriendelijke ogende, aaibare KIA met de slogan 'The Car that Cares'. Om mensen te verleiden tot aankoop van een auto wordt vaak gerefereerd aan de controle over een krachtige motor, de vrijheid die een auto met zich meebrengt en het effect op hun sociale status (Steg, 2004). Automobiteit is volgens Urry dan ook *'the dominant culture that sustains major discourses of what constitutes the good life, what is necessary for an appropriate citizenship of mobility and which provides potent literary and artistic images and symbols'* (2004: 26). De status van de auto is volgens de Raad voor Verkeer & Waterstaat (2010) de laatste jaren groeiende; de aandacht voor statuuselementen in autoreclames neemt toe. Deze opvattingen over mobiliteit kennen ook een visuele representatie en dringen door in de wereld van de kunst. In films is de auto vaak dominant aanwezig, van de Aston Martin in de James Bond filmreeks tot de autootjes in de Pixar animatiefilm Cars. In een onderzoek naar mobiliteitsculturen in films concludeert te Brömmelstroet dat *'automobiteit vooral in de jaren tachtig dominant aanwezig is geweest en dat vanaf 1990 het internationale reizen een enorme vlucht heeft genomen'* (2014: 1). De auto en verre reizen belichamen hierin vaak een succesvolle en interessante levensstijl. In de vorm van de 'roadmovie' is de autorit de stijlfiguur voor een heel genre waarin de auto een levensstijl of levensveranderende gebeurtenis mogelijk maakt, maar daarover meer in het volgende hoofdstuk. Een op hol geslagen trein of metro (The Taking of Pelham 123, Metro), een gekaapt passagiersvliegtuig (Air Force One) of met toegangspoortjes afgesloten luchthaven (The Terminal) fungeren daarentegen eerder als hulpmiddel om een claustrofobische en stuurloze situatie te creëren.



Overvolle treinen met beperkte zitplaatsen wegen moeilijk op tegen het comfort van eigen vervoer

De meeste mensen, autogebruikers voorop, hebben een positieve opvatting over autogebruik maar over openbaar vervoer, vooral de bus, wordt negatiever geoordeeld (Mokhtarian, 2005; Steg, 2004). Bus of trein bieden mensen weinig gelegenheid om zich van anderen te onderscheiden. Voor het openbaar vervoer is het dan ook lastig concurreren met individuele vormen van vervoer (Schiefelbusch, 2010). Dit inzicht helpt volgens Steg (2004) te verklaren waarom conventionele wijzen om autogebruik te beïnvloeden niet erg succesvol blijken, en beleidsinitiatieven om het autogebruik terug te dringen steevast grote weerstand oproepen.

In de volgende paragraaf wordt verkend welke opvattingen mensen hebben over mobiliteit aan de andere kant van het sociale spectrum, namelijk groepsvorming. Ook vanuit dit perspectief lijkt het voor het openbaar vervoer lastig concurreren met individuele vervoersvormen, maar de inzet op stationsbeleving en comfort lijkt het imago geleidelijk op te poetsen. Individuele vormen van vervoer zoals de auto, motor en fiets blijken meer te bieden dan alleen status en onderscheidingsvermogen, zoals de mogelijkheid tot identificatie en een basis voor groepsvorming. Van oldtimer-rally tot fietsclub, met het juiste vervoersmiddel hoor je erbij. Maar er is meer dan dat.

3.3 Erbij horen

Identiteit en mobiliteit vormen in vele ambitieuze stedelijke ontwikkelingsplannen een herkenbaar paar. Geen stad of regio kan het zich nog veroorloven niet over de aansluiting op het snelwegennet, snelle treinverbinding en bij voorkeur ook een luchthaven te beschikken voor een goede verbinding met de grote Europese knooppunten. Hoogwaardige infrastructuur geeft steden en regio's status.

Dit motief speelde al een rol van betekenis bij de monumentale bouw van treinstations als kathedralen aan het einde van de 19e en het begin van de 20e eeuw. De inzet van de hogere bouwkunst diende om de soliditeit van de spoorwegmaatschappijen uit te stralen en het reizend publiek een gevoel van veiligheid te geven (Mom en Filarski, 2008). Ook bij het ontwerp van de zes hogesnelheidstrein (HST-) stations, waarmee Nederland werd aangesloten op het Europese netwerk van hogesnelheidslijnen, was het volgens VROM uitermate belangrijk dat deze allure kregen, *'want alleen dan is het voor grote bedrijven en ondernemers aantrekkelijk om zich er te vestigen en te investeren. En voor mensen een plek om te willen wonen en voor reizigers een punt om een positieve indruk te krijgen van de stad'* (2003: 5). De ontwikkeling van deze zogenoemde 'Sleutelprojecten' tot hoogstedelijke centra van allure, moesten als zodanig de (inter)nationale concurrentiepositie van Nederland in Europa helpen versterken.

Mobiliteit en infrastructuur kunnen ook op een meer bescheiden manier uitdrukking geven aan de identiteit van een plek. Zo maken met kinderkopjes bestrachte wegen en gemetselde boogbruggen onderdeel uit van het historische karakter, de eigenheid, van veel oude stadscentra. Het openbaar vervoer kan daaraan ook bijdragen, zoals de kenmerkende trams in Den Haag en de watertaxi's in Rotterdam en Amsterdam. Ook iconische infrastructuur zoals de Erasmusbrug in Rotterdam kunnen steden of regio's nieuw elan geven en een substantiële bijdrage leveren aan nieuwe ontwikkeling in een gebied, zoals in het geval van de Kop van Zuid in Rotterdam (Heijnsdijk en Mouter, 2015). Nu klimaatverandering prominent op de beleidsagenda prijkt, moet duurzame (schone) mobiliteit bijdragen aan het bereiken van gestelde milieu- en gezondheidsdoelstellingen.

Gemeenten zetten nu en masse in op uitbreiding van fietsvoorzieningen, verschoning van het wagenpark en uitrol van oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen, maar niet zelden om het hippe groene, liefst klimaatneutrale, imago te versterken. In Amsterdam hebben de gemeente en diverse instellingen het platform Amsterdam Cycling to Sustainability opgericht, om de stad internationaal als duurzaam mobiele stad te promoten, met de fiets als 'unique selling point' (CROW



Met het door de koning in 2014 geopende Centraal Station profileert Rotterdam zich internationaal

Fietsberaad, 2008). Ook autostad Rotterdam wil zich als internationaal voorbeeld voor fietsstad gaan profileren, want *'de mogelijkheid om te fietsen staat op plek drie als reden voor buitenlandse bezoekers om naar Nederland te komen. Een tendens waar we als stad marketingtechnisch op in kunnen spelen'* (Gemeente Rotterdam, 2015: 12-13). Om zich te onderscheiden van steden als Amsterdam, wil de stad een eigen 'Rotterdamse fietscultuur' creëren. Het verwerkelijken van milieudoelstellingen en het groene imago gaan hand in hand bij keuzes van overheden en bedrijven om werknemers met hippe elektrische scooters en openbaar vervoer te laten reizen. Ook de auto-industrie poetst haar imago op door in te zetten op schone voertuigen, vaak *'om leidend te worden in 'groene' mobiliteit'* (KIA, 2015). Behalve omwille van imago, reizen ook veel mensen bewust met bijvoorbeeld fiets of het openbaar vervoer, omdat zij dit vinden passen bij hun persoonlijke (milieubewuste) identiteit.

Het vervoersmiddel voorziet kennelijk vaak in de behoefte tot zelfexpressie (Dittmar, 1992; Stradling et al., 1999). Steg (2005) wijst op dieperliggende gevoelens en emoties die door voertuigen worden opgeroepen en het plezier en genot dat van het gebruik ervan uitgaat. Die emotionele binding met een vervoersmiddel is persoonlijk, zoals een retroscooter of oldtimer bij iemands karakter past. Alex von Mózér, adviseur in exclusieve oldimers, zegt hierover in Het Financieele Dagblad: *'Onze generatie is opgegroeid met klassiekers als de Citroën DS, Alfa Romeo Giulia en Lancia Flavia. Je*



Met de Grand Départ van de Tour de France zette Utrecht zich in 2015 op de kaart

vader of een familielid had zo'n auto. Dat zit in je bloed' (2013). Mensen herkennen vooral in hun persoonlijke vervoersmiddelen zoals auto's, brommers en motoren een medemens. Zo beschrijft een motorliefhebber zijn Ducati als 'intense vakantieliefde' op het internetforum Brikkels: *'De motor voelt zich duidelijk in zijn element met het gas vol open (...) Je hoort de motor in gedachte zelfs schreeuwen dat 'ie nog wel wat harder en schuiner door de bochten wil.'* (2014).

Aan auto's worden karakters toegekend zoals de gründliche Duitse auto's van BMW en Volkswagen, de elegante Italiaanse automerken en de met 'Franse slag' in elkaar gezette Citroëns. Er is volgens Miller (2001) sprake van antropomorfisering (vermenselijking) van auto's en motoren, via het geven van namen en het toeschrijven van rebelse kenmerken en een leeftijd. De Volvo PV 544 kreeg vanwege zijn gekromde dak de bijnaam 'katterug' en de Citroën DS staat bekend als 'snoek' of 'strijkijzer'. Ook de bestuurders worden vaak getypeerd in termen van automerken: iemand is bijvoorbeeld 'een typische BMW-rijder'. Door plaats te nemen in een auto, wordt het voertuig een tijdelijk plaatsvervangende persoonlijkheid. Het voertuig wordt een verlengstuk van henzelf (self-extension). Volgens recent onderzoek van de ANWB (2015) hebben Nederlanders een hechte relatie met hun auto. Ruim een kwart van de Nederlanders praat tegen zijn of haar auto, of geeft de auto wel eens liefkozend een aai of schouderklopje. *'Om de relatie nog persoonlijker te maken, geeft bijna 1 op de 6 Nederlanders zijn auto een bijnaam'* (2015). In de internationale literatuur krijgt deze 'liefdesrelatie' met de auto al geruime tijd aandacht, zoals in de Verenigde Staten (Marsh & Collett, 1986; Sachs, 1992), Denemarken (Jensen, 1999) en Nederland (Steg et al., 2001).

Mobiliteit kan een uitgesproken sociale kant hebben en mensen onderling met elkaar verbinden. Mobiliteit leidt tot interacties tussen mensen, dat volgens Jensen aanzet tot *'re-conceptualising mobility and infrastructures as sites of (potential) meaningful interaction, pleasure, and cultural production'* (2009: 1). Zo hebben van oudsher marskramers, kermisklanten en woonwagenbewoners door hun manier van reizen een gemeenschappelijk manier van leven ontwikkeld. Zij houden er een eigen groeps cultuur op na, met waarden en omgangsvormen waar zij trots op zijn (Cottaar, 1996). Ook in de moderne tijd is die kenmerkende en gemeenschappelijke manier van reizen duidelijk herkenbaar, bijvoorbeeld in de Nederlandse fietscultuur. *'De Amsterdamse karakteristieken die we al eeuwen kennen in de wereld – vrijheidsdrang, eigenzinnigheid – komen het beste tot uitdrukking op de fiets'*, aldus Jordan (2014: 25) in zijn boek *'De Fietsrepubliek'*. De fiets zit volgens hem in de ziel van deze stad.



Vanonder lange 'wimpers' en met brede glimlach lijkt de Volkswagen Kever je lonkend aan te kijken

De gewoonte om te fietsen is al decennialang een vorm van gedeeld sociaal gedrag (Kuipers, 2010). Dat is niet hetzelfde als groepsvorming, hetgeen een andere krachtige drijfveer is voor keuzes van mensen en voor hun opvattingen over mobiliteit. De behoefte aan onderlinge verbondenheid is zichtbaar in auto- en motorclubs, van de Harley Davidson club tot de Keverclub. Het voertuig vormt de basis voor de gemeenschap en symboliseert het lidmaatschap van een groep (Dittmar, 1992). Motorrijders en automobilisten groeten elkaar onderweg, zeker wanneer ze eenzelfde type voertuig hebben of lid zijn van dezelfde club.

De verschillende groepen leggen vaak de nadruk op hun onderlinge overeenkomsten 'zo zijn wij' en accentueren de verschillen met de andere groep. Baumeister en Leary spreken in deze ook wel van de 'need to belong' (1995: 500), de universele behoefte van mensen om tot een groep te behoren, dat zij verklaren door het evolutionaire voordeel hiervan (overleven) voor het individu. Motorrijders onderscheiden zich met hun motor van andere weggebruikers en met een bepaald merk en bijbehorende kleding ook onderling. In dit groepsdenken speelt volgens Hogg cohesie een dominante rol, dat bestaat uit '*a mixture of, among other things, group solidarity, close friendship, loyalty and interpersonal attraction*' (1992, In Witte & Davis, 2009: 239). Gevoelens van bij elkaar horen en onderlinge loyaliteit staan hierin dus centraal. De auto- en motorclubs organiseren vaak hun eigen toertochten en clubdagen en hebben eigen clubladen en merchandise.



Auto's en motoren van hetzelfde type of merk geven aanleiding tot groepsvorming

Deze groepsvorming is ook herkenbaar in de vele belangenverenigingen, die elk de belangen van de eigen groep behartigen. De ANWB en de KNMV voor de automobilist en motorrijder, ROVER voor de OV-reiziger en de Fietzersbond voor de fietser. De belangenbehartigers vertolken opvattingen van bepaalde groepen reizigers. De belangen zijn er feitelijk, maar zijn verbonden met opvattingen en voorkeuren die groepen mensen onderling bindt. Voorkeuren ten aanzien van mobiliteit is soms een motor van groepsvorming, maar het lijkt voor beleidsmakers en verkeerskundigen een relatief onbekend terrein zijn. Die denken meer in systemen en hiërarchie.

3.4 Waarden die verbonden zijn met autoriteit en loyaliteit

In dit hoofdstuk is een overzicht gegeven van twee ogenschijnlijk onderling heel verschillende opvattingen over mobiliteit. Enerzijds opvattingen waarin structuren, systemen en formele instituties centraal staan, de verantwoordelijkheden van de overheid voor de mobiliteit is vastgelegd en waarin de verkeerskunde werkt en denkt. De Nederlander staat zich er in het algemeen niet graag op voor, maar in het denken en handelen van mensen klinkt toch een onverwachts sterk bewustzijn door van het houvast dat structuren bieden. Ook de verkeerskundige zal menigmaal, bewust of onbewust, een beroep doen op zijn of haar autoriteit als deskundige. Anderzijds gaat het om opvattingen over mobiliteit, waarin de individuele expressie van de reizende mens centraal staat.

In opvattingen over mobiliteit neemt het systeemdenken een belangrijke positie in en kent het een verfijnde uitwerking. Verkeersstromen met grote onderlinge snelheidsverschillen worden van elkaar gescheiden en geordend over het wegennet. Wegen worden daarbij ingedeeld op basis van verschillende verkeerskundige functies in een hiërarchisch opgebouwd wegennet. De vakwereld sluit hier met een begrippenkader strikt op aan, met termen als het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet. Een vergelijkbare indeling geldt voor het hoofdspoorwegennet en het lokale spoor. Al deze systemen en structuren staan ten dienste van de reiziger.

In opvattingen over het belang van heldere structuren voor mobiliteit en een duidelijke taakverdeling van bevoegdheden zoals tussen rijksoverheid en decentrale overheden, laten zich de waarden orde en hiërarchie herkennen. Het gestructureerde hiërarchische denken is onder meer herkenbaar in de verticale verdeling van verantwoordelijkheid voor het mobiliteitssysteem over verschillende overheden en uitvoerende instanties. Het Rijk is verantwoordelijk voor het nationale mobiliteitssysteem, waarin de hoofdwegen en spoorwegen voor afwikkeling van het doorgaande verkeer een plaats hebben, decentrale overheden zijn verantwoordelijk voor het goed functioneren van het regionale mobiliteitssysteem waarin ook langzaam en recreatief verkeer een plaats hebben. Regels zijn nodig voor een ordelijk verloop van verkeer, en beleid en infrastructuur kennen een duidelijk hiërarchische indeling van hoofdsystemen en deelsystemen. Het zijn waarden die nauw verbonden zijn met het morele fundament van Respect voor autoriteit, waarin instituties gelden als onmisbare bouwstenen voor het goed functioneren van de samenleving.

Waar het functionele mobiliteitsbeleid de keuze voor vervoersmiddelen vooral afleidt uit praktische motieven zoals snelheid en flexibiliteit, blijkt voor de reizende mens ook de spreekwoordelijke heilige koe belangrijk. Een snelle sportauto maar ook een hippe fiets of scooter verhogen de sociale status van mensen, evenals veel reizen naar verre en exotische bestemmingen voor veel mensen een manier is om anderen te tonen hoe succesvol en druk ze zijn. Beleidsmakers geven in hun plannen vaak weinig blijk van passend omgaan met opvattingen die verbonden zijn met deze waarden, terwijl er in reclameadvertenties al decennialang succesvol wordt ingespeeld op de sociale status die mensen ontleen aan hun vervoersmiddel. Deze opvattingen over mobiliteit kennen ook een visuele representatie en dringen door in de wereld van de kunst. In films is de auto vaak dominant aanwezig en zijn verre reizen veelal onderdeel van een succesvolle en interessante levensstijl. De waarde status is herkenbaar in deze opvattingen over mobiliteit, dat eveneens verbonden is met het morele fundament van Respect voor autoriteit.

Mobiliteit blijkt meer te bieden dan alleen status en de mogelijkheden voor een individu om zich te onderscheiden van anderen. Mobiliteit biedt ook de mogelijkheid tot identificatie met een ander als basis voor groepsvorming. Identiteit en mobiliteit vormen in vele ambitieuze stedelijke ontwikkelingsplannen een herkenbaar paar, van de met kinderkopjes bestraatte wegen die het historische karakter van veel oude stadscentra kenmerken tot iconische infrastructuur zoals de Erasmusbrug die steden en regio's nieuw elan moeten geven. Naast het bevestigen van hun imago kunnen mensen ook bewust met bijvoorbeeld fiets of het openbaar vervoer reizen, omdat dit past bij hun persoonlijke (milieubewuste) identiteit. Het vervoersmiddel voorziet daarmee in de behoefte tot zelfexpressie. In deze opvattingen over mobiliteit zijn waarden als eigenheid en trots herkenbaar, die verbonden zijn met het morele fundament van Loyaliteit & Trots waarin trouw aan verworvenheden en trots op eigenheid en identiteit centraal staan. Dit morele fundament vormt ook de basis voor gevoelens van saamhorigheid en verbondenheid met mensen uit de eigen kring.

Mobiliteit is soms een sterk bindmiddel voor dergelijk gemeenschapsgevoel. Mensen met eenzelfde motorfiets, die elkaar niet op een andere manier kennen, gaan soms jaren achtereen met elkaar op vakantie en delen lief en leed. Een ander voorbeeld is een wijk in een stad die zich sterk identificeert met een buslijn of tramlijn. Alleen al het nummer van de lijn noemen is voldoende om een gebied aan te duiden, de verbinding van belangrijke pleinen of gebouwen of markten in de buurt en de mensen die er wonen. Als onderliggende waarde laat zich hierin gemeenschap herkennen, dat betrekking heeft op een collectief of plek. Mensen en gebieden identificeren zich dus vaak met vervoersmiddelen en infrastructuur, maar in opvattingen over mobiliteit zijn idealen vaak een drijvende kracht, van het geloof in een schone, innovatieve en duurzame mobiliteit tot de vrijheid om ongehinderd te toeren over oneindige wegen. Meer daarover in het volgende hoofdstuk.

4. Wegdromen en daden van verzet

Een ideaal fungeert vaak als een krachtige drijfveer in het leven van mensen. Dat kan een geloofsovertuiging zijn of een levensprincipe. Een droom over een betere wereld maakt vaak onvermoede krachten los bij mensen. Dit geldt voor hun eigen leven, maar wellicht nog meer voor de initiatieven die mensen nemen in de samenleving. Als het gaat om mobiliteit is dat niet anders. Sterker nog, het lijkt er op dat mobiliteit een domein is dat mensen bij uitstek de gelegenheid biedt om hun dromen te realiseren. Dit ideaal kan voor de één de vrijheid zijn om ongehinderd te kunnen toeren over oneindige wegen. Een gevoelstoestand die wegdromen mogelijk maakt. Voor de ander is het ideaal van een betere wereld leidend.

Idealen zijn vaak sterker dan de haperende werkelijkheid. De opvattingen over mobiliteit en de waarden die daaraan ten grondslag liggen, zijn nauw verbonden met het morele fundament van zuiverheid & schoonheid. De puurheid van het ideaal is daarbij in de praktijk voor veel mensen van groter belang dan de werkelijkheid. Ook als het ideaal niet bereikt wordt, behoudt het zijn overtuigingskracht. Dat kan gaan om het vertrouwen in de mogelijkheid van een perfecte dienstregeling, ook als er voortdurend vertragingen zijn. Of om het geloof in een nieuwe schone, innovatieve en duurzame mobiliteit, ook als stroom voor elektrische auto's nog niet volledig duurzaam opgewekt is. In dit hoofdstuk worden de opvattingen over mobiliteit verkend die dit karakter van zuivere idealen hebben, waarbij in paragraaf 4.1 de perfectie van het verkeerssysteem en voertuigen centraal staan. Ook het verlangen van mensen naar schoonheid speelt hierin een grote rol.

De regels die het ideaal van de een dichterbij brengen, kunnen door de ander worden beleefd als een onheuse inperking van de eigen reismogelijkheden. Regels die zijn bedoeld om te sturen op mobiliteitsgedrag, kunnen zomaar leiden tot een neiging tot verzet tegen inmenging en de

vrijheidsdrang aanwakkeren die zo kenmerkend lijkt voor de reizende mens. In paragraaf 4.2 worden de grenzen van de mobiliteit verkend. Dat raakt aan een andere krachtige drijfveer voor mobiliteitsgedrag en emotie die verbonden is met opvattingen over mobiliteit, namelijk het soms krachtige verlangen van mensen naar autonomie tegen de verdrukking in. Het gaat hierbij om opvattingen over mobiliteit en de waarden die daaraan ten grondslag liggen, die nauw verbonden zijn met het morele fundament van vrijheid en autonomie. Reizen, rijden en allerlei andere vormen van bewegen en verplaatsen bieden voor veel mensen juist de gelegenheid om even te ontsnappen aan de werkelijkheid van alledag. Een krachtige drijfveer voor opvattingen die in paragraaf 4.3 wordt verkend.

4.1 De perfecte reis

Zonder last van files op de weg aan het eind van je werkdag naar huis kunnen rijden. De trein die zonder vertraging en volgens dienstregeling arriveert, waardoor je precies je aansluiting haalt. Frictieloos reizen zonder onnodig oponthoud door files of verstoringen roept gevoelens op van volmaaktheid en perfectie. *‘Wij [danken] aan goede wegen een niet onbelangrijk deel van het genot, dat wij smaken op onze tochten’*, aldus een artikel van de ANWB in De Kampioen begin twintigste eeuw, immers *‘is het heerlijk om in suizelende vaart langs een kaarsrechten, breeden weg te snellen’* (1920, in: Popkema, 2014: 67). Zo snel mogelijk van A naar B reizen is ook het uitgangspunt in het hedendaagse mobiliteitsbeleid en verkeersmodellen aldus Zijlstra en Vanoutrive (2014). Als in een bloedsomloop moet het verkeer vrij van obstakels over het infrastructurele netwerk kunnen stromen. De circulatie van goederen, personen en diensten zou bescherming bieden tegen economische stagnatie (Kesselring, 2006). De file wordt volgens Zijlstra en Vanoutrive (2014) in mobiliteitsbeleid vaak verbeeld als een verkeersinfarct. *‘Om verkeersinfarcten te voorkomen, worden dichtslibbende verkeersaders verwijd of zijn ‘bypasses’ nodig’*, concludeert ook Peeters (2014: 19) in een reflectie op het huidige mobiliteitsbeleid. Door het verkeer te vergelijken met het menselijk lichaam, wordt gesuggereerd dat mobiliteitsproblemen levensbedreigend kunnen zijn (Zijlstra & Vanoutrive, 2014). Dat geldt voor het autoverkeer maar ook voor het openbaar vervoer, zoals in de Amsterdamse structuurvisie 2040: *‘Op termijn wordt met de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn een slagader toegevoegd aan het Amsterdamse ov-net’* (2011: 40). Deze medische metafoor draagt een ideaalbeeld in zich van een perfect systeem, waarin het verkeer vrijelijk moet kunnen stromen.

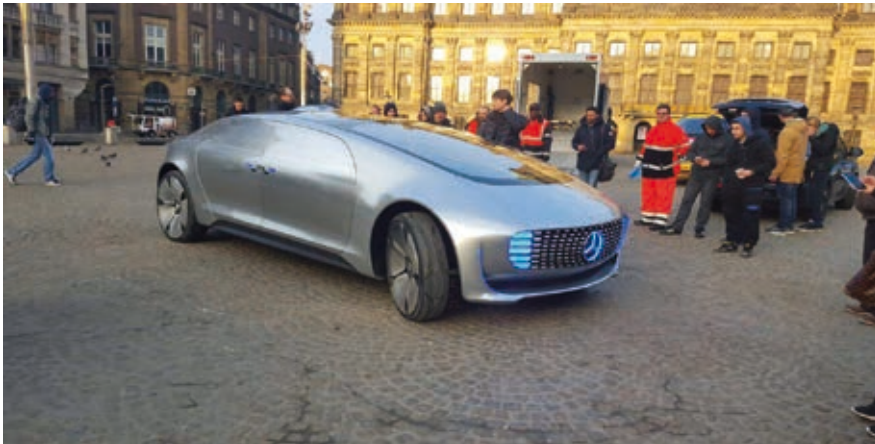
Technologie voedt dit ideaal van perfectie. De mogelijkheden voor technologische innovatie worden in de verkeers- en vervoerswereld breeduit omarmd. Om mee te gaan met de ‘vaart der volkeren’,



De ruime boogstralen van knooppunt Prins Clausplein bevorderen de doorstroming bij in- en uitvoegen

moet Nederland bereikbaar zijn met de nieuwste en snelste vormen van mobiliteit (Smaal, 2012). Het innovatiebeleid van de overheid steunt daarbij sterk op de klassieke welvaartstheorie, dat vergelijkbaar met het vroegere industriebeleid moet bijdragen aan de welvaarts-groei. De modernste technologieën worden toegepast om een veilige doorstroming op de wegen te bevorderen en de betrouwbaarheid van reistijden te vergroten. Met dynamisch verkeersmanagement wordt de verdeling van verkeer- en vervoersstromen op het (spoor)wegennet geoptimaliseerd en sensoren in de weg moeten kunnen ingrijpen bij verkeerslichten om de doorstroming optimaal te maken. Intelligente data-informatiesystemen maken het mogelijk om het verkeer van real-time reisadvies te voorzien en faciliteren op termijn zelfrijdende auto's. In het openbaar vervoer wordt met big data de prestatie van treinen gemeten om direct in te kunnen spelen op potentiële problemen en onderhoud. Ook vervoersmiddelen worden door technologische innovaties en gebruik van data-informatiesystemen steeds geavanceerder en sneller.

Nieuwe hoogwaardige technologie leidt er volgens Urry (2004) toe dat mensen hun voertuigen steeds meer gaan zien als een verlengstuk van henzelf. Elektrische fietsen en scooters worden steeds geavanceerdere en voor treinreizigers komt de snelste mobiele communicatietechnologie



Nederland heeft zich ten doel gesteld om bij de koplopers van 'smart mobility' te horen

beschikbaar, waarmee zij optimaal van telefoon- en internetverbindingen gebruik kunnen maken. De auto is niet langer een fysiek, mechanisch systeem maar een meedenkende en plannende robot die met real-time reisinformatie kan signaleren of de reis via een andere route of beter per trein kan worden vervolgd.

Met 'car-to-car communicatie' wordt de snelheid en afstand tot het andere verkeer automatisch aangepast en op termijn moet de auto volledig autonoom en op afroep kunnen voorrijden. *'De auto is een butler die je al het werk uit handen neemt. Gediensig rijdt hij voor en even gediensig word je op je bestemming afgeleverd'*, illustreert het KiM (2015: 7) in een recent rapport naar zelfsturende voertuigen. Automobilisten zijn daarmee van alle comfort en luxe voorzien van wat vaak al bijna functioneert als tweede huiskamer (Slotegraaf et al., 1997). Urry (2000) beschrijft dit fenomeen als een hybride constellatie, een versmelting van mobiliteit en technologie. *'The car becomes an extension of the driver's body, creating new subjectivities organized around the extraordinarily disciplined 'driving body''*, aldus Freund (1993 in: Urry, 2004: 31). Daarmee vervagen in onze huidige 'netwerksamenleving' geleidelijk de grenzen tussen technologie en samenleving (Urry, 2000; Bertolini & Dijst, 2003). Boulding vatte deze relatie tussen mens en auto zelfs op als die van een symbiose of versmelting: *'de auto als een door de mens gecreëerde 'social species'.* (...) *De auto die paard en wagen vervangt lijkt op het biologische evolutieproces. Automobilititeit wordt gekenmerkt door een oneindig proces van ontwikkeling en aanpassing'* (1966, In Smaal, 2012: 98).

Het streven naar perfectie gaat vaak ver voorbij praktisch nut. Het is een streven op zich en gaat vaak hand-in-hand met schoonheid. Opvattingen over mobiliteit worden zichtbaar in de keuzes die mensen maken voor de verfraaiing van hun vervoersmiddel, de keuze van auto accessoires voor meerprijs en de op maat gemaakte fiets. Het gaat mensen niet altijd om de status, maar ook om het genieten van schoonheid. Dit is herkenbaar in het ontwerp van auto's en motoren, van de strakke lijnen van een Ferrari tot het gevierde 'booty' (kontje) van Alfa Romeo. Hierin legt het openbaar vervoer het nogal eens af tegen de auto. Treinen en bussen kennen in hoge mate een functionele vormgeving, waarin schoonheid een meer ondergeschikte rol speelt.

73

Het ideaal van een mooi ontworpen verkeersknooppunt wordt vaak letterlijk aan architectonische schoonheid gekoppeld. De civiel technicus noemt het een kunstwerk en het wordt soms met een artistiek kunstwerk gecombineerd. De aandacht voor visuele kwaliteit komt ook in het ontwerp van infrastructuur tot uiting, van de stedelijke boulevards en avenues tot het ontwerp van autosnelwegen als zogenoemde 'parkways'. Zo werd door Rijkswaterstaat en Staatsbosbeheer in het snelwegontwerp bewust rekening gehouden met het esthetische genoeg dat een automobilist aan een rit door het Nederlandse land moest ondervinden (Nijenhuis & van Winden, 2007). Het landschap werd vanuit deze ontwerpopvatting gezien als visueel spektakel waaraan de reiziger zich kan en mag vergapen. In die zin bieden auto en trein gedurende de reis een eerste klasse 'room with a view'.



Het fietsknooppunt De Hovenring in Eindhoven is een toonbeeld van architectonische schoonheid

Ook in bijvoorbeeld de Nota Belvédère was dergelijke aandacht voor de visuele kwaliteit vanaf de weg en de oriëntatie op de omgeving, en werd onderstreept dat de architectonische samenhang en landschappelijke inpassing op trajectniveau gehandhaafd moet blijven. Het toenmalige ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft met het Atelier Routeontwerp (en samen met het ministerie van Cultuur) een rijksbouwmeester voor infrastructuur ingesteld, die werkte met soortgelijke beginselen. Volgens Urry (2004) speelt beleving tijdens de reis zoals het kunnen aanschouwen van stedelijke, kust- en berglandschappen een steeds belangrijke rol.

In opvattingen over mobiliteit spelen schoonheidsidealen een opvallende en grote rol. Dat varieert van het technische perfect ontworpen verkeerssysteem tot de sculpturale vormgeving van voertuigen. Auto's, fietsen, motoren, treinen, vliegtuigen; het zijn voertuigen die zich lenen voor spectaculaire esthetische uitpattingen waar industrie zich op uitleeft en waarvoor consumenten bereid zijn aanzienlijke uitgaven te doen. Dat heeft, zo werd in het voorgaande hoofdstuk al duidelijk, te maken met het streven naar maatschappelijke status. Mensen zijn kennelijk bereid een (vaak forse) meerprijs te betalen voor die net wat mooiere uitvoering van een auto of een racefiets die aan die status niet zoveel meer bijdraagt, maar kennelijk wel voldoet aan de smaak.

De vormgeving is niet altijd het doel op zich, maar dient het ideaalbeeld van technische hoogstandjes, snelheid, comfort. De Citroën DS is daar het beste voorbeeld van. Voor veel mensen is dat ontwerp een halve eeuw na dato nog steeds het zinnebeeld van technisch geavanceerd ontwerp. Het ontwerp is niet alleen verkozen tot de mooiste auto, maar ook tot het beste industriële ontwerp. Perfectie op het hoogste niveau.

4.2 Recht op mobiliteit

De samenleving profiteert sterk van de toegenomen mobiliteit. Het stelt mensen in staat activiteiten op ruimtelijk verspreide locaties te bereiken. De keerzijde van de mobiliteitsgroei, vooral van het toegenomen autoverkeer, is dat het negatieve effecten heeft in termen van lucht- en geluidsemissies, beslag op natuurlijke hulpbronnen en een stijgend aantal verkeersongevallen (Banister, 2006; Givoni & Banister, 2014; van Wee, 2011). De aanleg en uitbreiding van wegen en spoorwegen gaat onvermijdelijk gepaard met doorkruising van het landschap. Dit is de realiteit van de groeiende mobiliteit die andere idealen van natuurlijke perfectie en landschappelijke schoonheid verstoort. In opvattingen over mobiliteit klinkt sinds de jaren '70 van de vorige eeuw steeds duidelijker door dat verkeer niet ten koste moet gaan van de kwaliteit van leven en het milieu.



De fel betwiste A4 Midden-Delfland wordt na jarenlange strijd verdiept in het polderlandschap aangelegd

In reactie op de negatieve externe effecten van mobiliteit wordt in mobiliteitsbeleid vaak gestreefd naar het realiseren van efficiëntere verplaatsingen van mensen en goederen, binnen een set van emissienormen voor onder meer geluid (dB), fijnstof, kooldioxide (CO₂) en stikstofoxiden (NO_x) (Owens, 1995; Banister, 2006). Zo onderstreept het ministerie van Infrastructuur en Milieu in de Strategische kennis- en innovatieagenda 2012-2016 het belang dat we *'ondanks de steeds schaarser wordende fossiele brandstoffen, mobiel kunnen zijn en goederen kunnen verplaatsen over weg, water en lucht, zonder dat dit ten koste gaat van de aarde en de leefomgeving'* (2011, p.35). Mobiliteit is nodig omdat het bijdraagt aan de welvaart en het welzijn, zolang het niet ten koste gaat van het milieu en de leefomgeving. Er wordt daarom ingezet op een omslag naar duurzame mobiliteit, door gebruik van meer milieuvriendelijke technologieën en door de bevordering van elektrische auto's of minder vervuulende brandstoffen. Zo beoogt de SVIR: *'een leefbare omgeving door een verdere transitie naar duurzame mobiliteit, via afname van fossiele brandstoffen en CO₂-reductie'* (2012: 38). Het Rijk biedt bijvoorbeeld fiscale stimulering voor de marktintroductie van auto's die gebruik maken van niet-fossiele brandstoffen zoals de Toyota Prius en (zeer) zuinige hybride auto's. Zelfs automerken als BMW spelen hier op in, door hun (relatief grote) auto's als duurzaam te promoten: *'BMW has set itself the goal of continually reducing emissions while increasing driving pleasure. (...) From design to production, from the useful life of the vehicle to its disposal, every detail is based on sustainability'* (BMW, 2016). Het zijn oplossingen waarin een groot geloof doorklinkt in innovatie en verdere perfectionering van het verkeerssysteem en voertuigen.

In andere opvattingen over de milieueffecten van mobiliteit ligt de nadruk meer op bewustwording onder automobilisten die ertoe moet leiden dat zij minder vaak de auto pakken, zuiniger gaan rijden en milieuvriendelijke (elektrische) auto's aanschaffen. Deze opvatting vindt zijn weerslag in beleid gericht op het terugdringen van het verkeer door inzet op carpoolen en deelauto's. Met modal-shift beleid wordt een verschuiving beoogd van automobiliteit naar het reizen met 'groene' vervoersmiddelen, zoals openbaar vervoer, fietsen en lopen. Vooral in stedelijk gebied wordt ingezet op het bevorderen van het openbaar vervoergebruik en het verbeteren van de fietsinfrastructuur, onder meer met nieuwe fietsenstallingen bij de treinstations. Ook organisaties als het Instituut voor Duurzame Mobiliteit, Urgenda en de ANWB houden zich bezig met verduurzaming van de mobiliteit, door het ontwikkelen van nieuwe technologieën en het promoten van 'groene' mobiliteit.

Deze in het mobiliteitsbeleid dominante 'technological fix' gericht op het vergroenen en zuiniger maken van voertuigen leidt volgens Bertolini (2014) echter tot een verdere 'lock-in' in het huidige autosysteem en autolandschap, dat de aantrekkelijkheid van alternatieve vervoersvormen beperkt. Nieuwe voertuigtechnologie heeft personenauto's de voorbije decennia weliswaar zuiniger gemaakt, maar dit effect werd weer teniet gedaan door het groter worden van de gemiddelde auto en de



Strandsurfen als zinnebeeld van duurzame mobiliteit dat uitgaat van de kracht van de wind

voortdurende mobiliteitsgroei (PBL, 2014). Een rem op de overgang naar duurzame mobiliteit zijn de hoge kosten en een beperkte actieradius van alternatief aangedreven voertuigen zoals elektrische auto's.

Technologische ontwikkeling van voertuigen kan leiden tot een nieuwe impuls voor de mobiliteitsgroei. Volgens een recent rapport van het KiM (2015) kunnen zelfrijdende auto's leiden tot een grotere vraag naar mobiliteit, afhankelijk van de taken die het over kan nemen en de bereidheid van mensen om het stuur uit handen te geven. Het beroep op natuurlijke hulpbronnen blijft dus ook met nieuwe voertuigtechnologie hoog, ook al omdat een nieuw beroep op schaarse grondstoffen wordt gedaan: de Jevons Paradox. Dit geldt bijvoorbeeld voor lithium dat nodig is voor accu's, een grondstof die slechts op enkele plaatsen in de wereld beschikbaar is (van Wee, 2014). De samenleving is voor haar welvaren en welbevinden sterk afhankelijk van mobiliteit, maar dit is volgens Bertolini (2014) ook met technologische ontwikkelingen niet zonder meer volhoudbaar: *'De claim op niet of moeilijk hernieuwbare hulpbronnen van mobiliteitspraktijken moet radicaal minder'*, aldus Bertolini, maar *'[we] moeten ook minder afhankelijk van mobiliteit worden. Mobiliteit moet meer een optie worden (...) en minder een noodzaak'* (2014: 30). Om dit te bereiken zou de overheid activiteiten meer lokaal moeten organiseren en bijvoorbeeld flexwerken kunnen bevorderen om de noodzaak tot reizen te beperken.

Daarmee vertolkt Bertolini een opvatting waarin de afhankelijkheid van mobiliteit ter discussie wordt gesteld, waarbij het gaat om de noodzaak voor veel mensen om dagelijks tussen woon- en werklocaties te pendelen en goederenstromen die de hele wereld over gaan. Omdat de ruimtelijke spreiding van activiteiten de afhankelijkheid van (auto)mobiliteit vergroot, worden in veel ruimtelijke strategieën de principes van verdichting en diversificatie van activiteiten gehanteerd (Jenks, M., 2000). Door het stedelijk gebied compact te houden wordt geprobeerd de noodzaak tot reizen te beperken en zodoende 'Belgische toestanden' te voorkomen, waarin een grote vrijheid en vrijblijvendheid in de ruimtelijke ordening hebben geleid tot verstedelijking en verrommeling van het landschap en bijbehorende mobiliteitspatronen.

In het ruimtelijk rijksbeleid werd mobiliteit als ongewenste consequentie van een imperfecte ruimtelijke inrichting beschouwd, omdat het de leefbaarheid en openheid van het landschap aantastte (Martens, 2000). Het antwoord werd bijvoorbeeld in de beroemde Vinex (de 'Vierde Nota Extra', VROM, 1990: 9) gezocht in het inrichten van grote nieuwe woningbouwlocaties direct aansluitend op



Station Leidsche Rijn biedt bewoners een directe aansluiting op het bestaande spoor rond Utrecht

de bestaande steden. De bewoners van de nieuwe woongebieden, zoals Leidsche Rijn bij Utrecht en de Waalsprong bij Nijmegen, moesten met nieuwe stations aan bestaand spoor en met vrijliggende busbanen voor hoogwaardig openbaar vervoer, optimaal gebruik kunnen maken van nabijgelegen bestaande voorzieningen.

Zorgen over de economische concurrentiekracht en nieuwe technieken om verkeer en vervoer schoner te maken, hebben eind twintigste eeuw opnieuw het faciliteren van de groeiende mobiliteit tot uitgangspunt van het beleid gemaakt. De reismogelijkheden sluiten aan bij een diepgeworteld gevoel van onmisbaarheid van reizen en een recht op mobiliteit. Zo spreekt de Nota Mobiliteit (2005) van mobiliteit als verworvenheid, die mensen de kans biedt zich te ontplooiën en te ontspannen.

Volgens Achterhuis is er sprake van *'een maatschappelijk erkende behoefte aan mobiliteit die niet gefrustreerd mag worden'* (1998, In Smaal, 2012: 163). In het betoog van Achterhuis komt ook de idee van een recht op mobiliteit aan de orde, dat raakt aan onze diepste gevoelens over vrijheid en onafhankelijkheid (en snelheid). Dit recht om vrijelijk te kunnen reizen is diep geworteld in de Westerse cultuur en in ons gevoel van welzijn (Achterhuis, 1998; Sager, 2005). De universele verklaring van de rechten van de mens, artikel 13, onderschrijft dit: *'Een ieder heeft het recht zich*

vrijelijk te verplaatsen en te vertoeven binnen de grenzen van elke Staat. Een ieder heeft het recht welk land ook, met inbegrip van het zijne, te verlaten en naar zijn land terug te keren.' Ook Urry stelt: *'we take unrestricted motion of the individual to be an absolute right, the private motorcar is the logical instrument for exercising that right'* (2000: 55). Files en opstoppingen of hinder van andere weggebruikers moeten zoveel mogelijk worden beperkt om een ongehinderde reis te bevorderen. Dit discours ligt aan de basis van de uitbreiding en ontwikkeling van de wegebouw in het recente verleden (Urry, 2007).

De mogelijkheid om te gaan en staan waar en wanneer mensen dat willen is van fundamentele betekenis van mobiliteit voor veel mensen die kennelijk opweegt tegen praktische problemen van file en de negatieve externe effecten voor milieu en leefomgeving. *'Freedom of choice and potential mobility are strongly intertwined – with a high level of potential mobility implying a high level of choice in terms of employment opportunities, health care services, leisure facilities, and so forth'*, aldus Martens (2012: 5). Vooral de auto belichaamt dit ideaal van een ongeëvenaarde vrijheid en flexibiliteit (Rosen, 2001; Handy, 2006). Vooral de auto is dag en nacht beschikbaar en biedt de eigenaar de flexibiliteit en bewegingsvrijheid om in iedere gewenste richting te reizen.



Na een jarenlange discussie blijft het fietspad behouden in de passage onder het Rijksmuseum

De vierwieler biedt letterlijk autonomie aan reizigers, vergroot hun keuzevrijheid en hun mogelijkheden om aan ruimtelijk verspreide activiteiten deel te nemen. *'Cars extend where people can go to and hence what they are literally able to do'* (Urry, 2004: 28). Een 'hectische agenda' met veel uiteenlopende activiteiten op verschillende locaties voedt tegelijkertijd de verlangens naar flexibel en snel verplaatsingsgedrag, waarin de auto in veel gevallen onontbeerlijk is (Urry, 2004; Steg et al., 2005). Dat gaat verder dan een praktisch hulpmiddel voor de drukbezette moderne mens. In de auto heeft de bestuurder zelf de controle over het stuur en het tijdstip van vertrek en kan desgewenst een andere route worden gekozen. Dit laat zich vertalen naar het hebben van 'controle' over het leven (Mokhtarian, 2005). Mensen kunnen dankzij de beschikking over een auto doen en laten wat zij willen, zonder rekening te hoeven houden met anderen (Slotegraaf et al., 1997). We ervaren onze omgeving daarmee vanuit *'a domestic, cocooned, moving capsule, an iron bubble'*, aldus Urry (2000: 120).

Technische vooruitgang heeft mensen steeds grotere mogelijkheden van verplaatsing gegeven en een beter spoor- en wegensysteem en voertuigen hebben tot een ongekende bewegingsvrijheid geleid. De doorgaande innovatie en perfectionering van het vervoerssysteem hebben het geloof in de mogelijkheden van technologie gevoed, ook als het gaat om het vermogen om negatieve externe effecten te kunnen beperken. Maar negatieve externe effecten van mobiliteit hebben ook andere idealen gevoed, die steeds sterker doorklinken in opvattingen over mobiliteit. In die opvattingen klinkt het verlangen door naar een leefomgeving en een levensstijl die minder verplaatsingen met zich meebrengt. Dat zijn idealen die lijnrecht staan tegenover de diepe gevoelens van vrijheid, onafhankelijkheid en controle over het eigen leven die reizen teweeg kan brengen bij mensen.

4.3 'Looking for adventure'

De behoefte om ongehinderd en snel te kunnen reizen zit diep geworteld in de mens. *'High (potential) mobility is linked to the ambition of Western man to break the tether of physical friction – a desire enshrined in Western society and exemplified in the expansion of the Roman empire, the discoveries, and the search for speed since the industrial revolution'* (Martens, 2012). Met de introductie van steeds snellere vervoersmiddelen zoals de trein en later de auto en het vliegtuig hebben mensen hun actieradius steeds verder vergroot. Mensen zijn steeds vaker en verder gaan reizen, wonen en werken in verschillende steden, hebben (inter)nationale sociale contacten en reizen vaker met het vliegtuig naar verre bestemmingen. Afstand is hierdoor een relatief begrip geworden, waarmee mobiliteit ook de perceptie van de ruimte heeft veranderd. Door de mondialisering vervagen grenzen tussen gebieden. Regio's en landen gaan daardoor steeds meer fungeren als een grootstedelijk



Vliegereizen brengen verre bestemmingen voor iedereen dichtbij

gebied, zoals de Randstad en het Ruhrgebied. Harvey (1990) spreekt ook wel van *time-space compression*: snellere vervoersmiddelen hebben de ruimte doen krimpen, door plaatsen in zekere zin naderbij te brengen. Dit vergroot de mogelijkheden voor interacties van individuen, door Janelle (1969) *'human extensibility'* genoemd (Dijst, 2006). Tegelijkertijd heeft de introductie van steeds snellere vervoersmiddelen geleid tot *'expansie'* van de ruimte, door ons te verbinden met voorheen onbereikbare en ongerelateerde plaatsen (Urry, 2007: 100). Beleidsmakers en verkeerskundigen redeneren veelal dat een hoog niveau van bereikbaarheid mensen de vrijheid biedt om te kiezen uit een veelheid van activiteiten en daarmee hun ontplooiingsmogelijkheden vergroot. Het vergoot dus de mogelijkheden om zelf richting te geven aan het leven, maar voor mensen ligt die geneigdheid tot reizen veel dieper.

Reizen kan een zelfstandige behoefte vervullen, ogenschijnlijk zonder een ander (utilitair) doel dan het onderweg zijn (Stagl, 1995). Als een vorm van reguliere fysieke activiteit kunnen bijvoorbeeld lopen en fietsen positieve effecten hebben op de gezondheid van mensen (Arsenio & Ribeiro, 2015). Mobiliteit en de mogelijkheid om te reizen worden dan ook stevast genoemd in de literatuur over welzijn en kwaliteit van leven (Mokhtarian, 2005). Mobiliteit biedt voor veel mensen ook een moment van ontspanning en rust in de dagelijkse hectiek en kan een manier zijn om verplichtingen, routines

of spanningen thuis of op het werk tijdelijk te ontvluchten (Mokhtarian & Salomon, 2001). Het gaat daarmee verder dan enkel de waardering van de lichaamsbeweging tijdens een wandeling of fietstocht (Mackett et al., 2005). Geurs et al. (2009) wijzen op de intrinsieke waarde van reizen en het plezier dat mensen kunnen ervaren van reizen op zichzelf. Het kan gaan om het toeren over landweggetjes of gewoon het gas open gooien.

Het gevoel van beweging en reizen kan een kalmerende of stimulerende kwaliteit (bijvoorbeeld bij hoge snelheden) hebben (Diekstra en Kroon, 1994; Mokhtarian, 2005; Steg et al., 2001). Reistijd naar werk kan hierdoor zelfs als plezierig en positief ervaren worden door reizigers (Redmond & Mokhtarian, 2001). Voor andere mensen vormt juist het stilstaan in de file een rustpunt in de hectische dag. De reiziger kan weliswaar geen kant op, maar is onderweg tussen thuis en het werk even zo vrij als een vogel. Martin Bril spreekt in een column in de Volkskrant van 'filegeluk': *'je bent niet thuis, en je bent niet op je werk. Je kunt weliswaar geen kant op, maar je bent zo vrij als een vogel. Je kunt doen waar je zin in hebt, behalve rijden, maar vergeleken met rijden is stilstaan eigenlijk mooier, ik bedoel: rustgevend. (...) Zo bekeken is de file de laatste plaats waar de moderne mens nog even zichzelf kan zijn'* (2006: 13). Van oudsher mag de reiziger zich verzekerd weten van de benodigde bovennatuurlijke bescherming, van Hermes (Griekse god van de beweging) tot Sint-Christoffel (patroonheilige van pelgrims, reizigers en verkeersdeelnemers).

Mobiliteit en reizen zijn ook verbonden met *'widely cherished values such as openmindedness, discovery, experience and adventure'* (Kaufmann 2002: 37) en met noties van ontsnappen en autonomie (Lomasky, 1997, Mokhtarian & Salomon 2001). Het biedt mensen de mogelijkheid erop uit te trekken door het landschap, steden te bezoeken en de cultuur van een land te ervaren. Door te reizen kunnen mensen volgens Kesselring (2006) nieuwe ervaringen opdoen en zich in andere culturen onderdompelen.

Van de zeventiende eeuw tot aan het begin van de twintigste eeuw was de Grand Tour onderdeel van de opvoeding van veel welgestelde jonge mannen, waarbij een rondreis werd gemaakt langs Europa's beroemdste steden en monumenten. De tour was bedoeld om kennis te maken met de (klassieke) kunsten, maar voor velen ook een gelegenheid om tijdelijk te ontsnappen uit hun maatschappelijke keurslijf. Nieuwe vervoersmogelijkheden andersom ook effect op gemeenschappen, bijvoorbeeld wanneer het bestaande culturen verandert door de komst van toerisme (Litman, 2015). In de moderne tijd wordt de behoefte om erop uit te trekken bij uitstek gesymboliseerd door de 'road movie', die



Dennis Hopper en Peter Fonda trekken er in de filmklassieker Easy Rider met hun motoren op uit

bestaat bij de gratie van de auto en de motor. De filmklassieker Easy Rider uit 1969 en de soundtrack 'Born to be wild' van rockband Steppenwolf vatten exact het gevoel dat dit voor veel mensen oproept: vrijheid en onafhankelijkheid.

In de film trekken de twee hoofdpersonen erop uit met hun Harley Davidsons door het oneindig weidse Amerikaanse landschap. Alleen op de weg met hun motoren voelen ze zich echt vrij. Niet alleen een stoere motor, ook de auto is in onze samenleving bij uitstek een symbool van vrijheid (Dittmar, 1992). *'Automobility is a source of freedom, the 'freedom of the road', aldus Urry, 'Its flexibility enables the car-driver to travel at any time in any direction along the complex road systems of western societies'* (2004: 28). Door zeeën van ruimte in steden en eindeloos lege bergwegen af te schilderen, spelen reclameadvertenties met slogans als *'How adventurous are you?'* en *'Adventure. It's in our DNA'* vaak in op gevoelens van vrijheid en onafhankelijkheid die de auto biedt. Niet zo vreemd dat modal-shiftbeleid gericht op het bevorderen van openbaar vervoergebruik en carpoolen, afgezien van de (on)verenigbaarheid van werktijden en -locaties, maar beperkt aanslaat bij de autoforens. En als ze het wel kunnen, is het door persoonlijke verschillen (de roker en niet-roker, de drukke en stille ochtendwaker) vaak moeilijk wennen.

De behoefte om vrij en ongehinderd te kunnen reizen is ook herkenbaar bij de kosmopoliet en de trucker die zich thuis voelen in het altijd onderweg zijn. Lynch spreekt hierbij van zogenoemde 'citizens on the road' (1993, In Urry, 2007: 123). Deze flexibele mens, die vanwege zijn beroep vaak van huis is, voelt zich in zijn eigen huis vaak niet thuis. 'Die plaats zegt hem niets. Hij is rusteloos, omdat hem het centrum van zijn leven is afgenomen.', aldus Sennet (1998, In: Kesselring, 2014: 27). Volgens Bauman beheersen en praktiseren deze mensen daarmee een 'liquid life', 'gekenmerkt door acceptatie van desoriëntatie en tolerantie voor afwezigheid van een doel, een richting, en een oneindige reistijd' (2005, In: Kesselring, 2014: 27). Dit vloeibare leven ontwikkelt zich steeds verder naarmate zij meer onderweg zijn, waardoor ankerpunten in het leven zoals relaties, vriendschappen en het gezin steeds meer onder druk komen te staan.



Het BBC-televisie programma Top Gear gaat vooral over 'super cars' en is wereldwijd een succes

Het succes van televisie programma's als Top Gear maakt haarfijn duidelijk dat de oproep tot matigheid in reisgedrag en consumptie van natuurlijke hulpbronnen lang niet bij iedereen in vruchtbare aarde valt. De sensatie van snelheid en de controle over een krachtige motor wordt door veel mensen als prettig en opwindend ervaren (Mokhtarian, 2005; Steg et al., 2001). Vooral auto's en motoren sluiten aan bij dit diep-menselijke streven naar macht en controle, en bij de behoefte aan uitdaging. 'By pushing the throttle, a car driver controls power, which might result in a good feeling' (van Wee et al., 2013). Restricties zoals milieuzone 's en maximumsnelheden op wegen beperken hun vrijheid om te reizen (Urry, 2000). Dat geldt ook voor nieuwe vormen van dataverzameling, die

veelal op felle politiek-maatschappelijk weerstand (Big Brother is watching you!) stuiten (van Lint en Marchau, 2011). Uit onderzoek van de ANWB (2016) blijkt dat moderne technologie in nieuwe auto's fabrikanten en belanghebbende partijen (maar ook hackers) in staat stelt privacygevoelige data te verzamelen over de auto en het rijgedrag van de bestuurder. Driekwart van de respondenten in het onderzoek gaf aan niet bereid te zijn om zomaar data af te staan. Dat geldt ook voor het openbaar vervoer. Tegelijkertijd ligt het in de lijn der verwachting dat moderne voertuigen steeds zelfstandiger op een veilige manier in het verkeer zullen rijden, waarmee demogelijkheid voor de bestuurder om het gaspedaal diep in te trappen wel eens stevig beperkt kan worden.

85

Volgens de Consumentenbond (2009) ervaren veel OV-reizigers het verplicht in- en uitchecken met de OV-chipkaart als een aantasting van hun privacy, waar snel regelgeving voor moet komen. Hoe meer regels worden opgesteld des te meer sommigen zich er tegen afzetten, en dat geldt niet alleen voor de automobilist. In de film Turks Fruit uit 1973 is het Rutger Hauer die rebels over de Dam en het Rokin fietst met Monique van de Ven achterop, zwierend tussen woedend claxonnerende auto's. Met gewijzigd verkeersbeleid is de auto inmiddels teruggedrongen en werd het de fietser naar de zin gemaakt, maar dat gevoel van maling hebben aan anderen zal voor velen nog steeds herkenbaar zijn.



Outlaw bikers als (verregaand) voorbeeld van afzetten tegen de regels



Momenteel ligt in het maatschappelijke en politieke debat het vergrootglas op de snorscooter, waarmee snel en ongrijpbaar, laverend tussen kwade fietsers, door de stad wordt gescheurd. Italiaanse brommers van merken als Vespa en Piaggio worden op internet aangeprezen als ‘Holleederscooters’ waarmee op dit vrijbuitergevoel wordt ingespeeld: stoer en onaantastbaar. De Fietzersbond spreekt van ‘snorfietsterreur’ die voor overlast en aanrijdingen op het fietspad zorgt, waar snel een eind aan moet komen (NRC, 2015). Voor sommigen gaat het afzetten tegen de regels heel ver. Motorclubs zoals de Bandidos, Satudarah en Hells Angels profileren zich als ‘outlaw’. Het streven naar autonomie is zo sterk, dat men zich en groupe buiten de wet plaatst en naar verluud gedragen de clubleden zich daar ook naar. De doorsnee verkeersdeelnemer gaat minder ver in zijn opvattingen, maar elke verkeerskundige kent het percentage roodlicht negatie bij verkeerslichten.

Niet alleen de reizigers naar verre oorden zijn avonturiers, ook de doorsnee verkeersdeelnemer laat zich regelmatig verleiden tot uit de band springen. Het zijn niet altijd de politiek correcte opvattingen over mobiliteit waardoor mensen zich in hun mobiliteitsgedrag laten leiden. Onderweg zijn is letterlijk en figuurlijk afstand nemen. Afstand van de geaccepteerde principes en afstand van de geaccepteerde leefregels.

4.4 Waarden die verbonden zijn met zuivere idealen en vrijheid

In dit hoofdstuk is een overzicht gegeven van opvattingen over mobiliteit die worden gedreven door idealen en opvattingen waarin het vieren van de vrijheid leidend is, of het verzet tegen beperkende regels. Het streven naar schoonheid laat zich soms goed verbinden met de intense menselijke hang naar vrijheid, zoals zichtbaar wordt gemaakt in menige advertentie voor een glanzende nieuwe auto of een reis naar een exotisch oord met een snelle trein. Het streven naar een betere wereld waarin mobiliteit een minder grote rol speelt, komt tot uiting in opvattingen over beperkende regels die ook heftig verzet kunnen oproepen bij mensen die voorkeur geven aan hun eigen autonomie.

Ideaalbeelden over mobiliteit spelen een krachtige rol, waarbij perfectie de achterliggende waarde is die als ontwerpprincipe wordt gehanteerd voor verkeerssystemen en dienstregelingen. Voor de verkeerskundige moet het verkeer als in een bloedsomloop vrij van obstakels over het infrastructurele netwerk kunnen stromen. Technologie voedt dit ideaal van perfectie, dat in de verkeers- en vervoerswereld breeduit wordt omarmd om veilige verkeersdoorstroming te bevorderen en de betrouwbaarheid van reistijden te vergroten. Het streven naar perfectie gaat daarbij vaak ver voorbij het praktisch nut. Het is een streven op zich en gaat vaak hand-in-hand met schoonheid, dat in

het ontwerp van infrastructuur tot uiting komt in de stedelijke boulevards en parkways vanwaar de reiziger het landschap als visueel spektakel moet kunnen ervaren.

Het ideaal van een mooi ontworpen verkeersknooppunt wordt vaak letterlijk aan architectonische schoonheid gekoppeld. De civiel technicus noemt een brug of viaduct niet voor niets een ‘kunstwerk’ en het wordt soms als een artistiek kunstwerk uitgevoerd. Het zijn opvattingen over mobiliteit die appelleren aan de waarde pracht. Ook in de keuze voor een vervoersmiddel gaat het mensen niet altijd om snelheid, gemak of status, maar in het bijzonder om het genieten van schoonheid. Veel mensen hebben veel over voor hun auto of fiets, omdat die een esthetische perfectie weerspiegelen. Door de versmelting van mobiliteit en technologie worden voertuigen bovendien steeds meer een verlengstuk van de mens, waarin zij van alle comfort en luxe is voorzien. Het zijn waarden waarvan kenmerkend is dat ze verbonden zijn met het morele fundament Zuiverheid & Schoonheid. Waarden die een appèl doen op een abstract principe, een beginsel, of een overtuiging.

Het streven naar een duurzame mobiliteit dat een minder groot beroep doet op fossiele brandstoffen en minder negatieve externe effecten heeft in het stedelijk gebied (luchtkwaliteit, geluid, doorsnijding), is voor een belangrijk deel gebaseerd op een waarde die van een zelfde karakter is als perfectie en pracht. Het zijn abstracte waarden die juist in hun meest zuivere vorm hun krachtige wervende werking hebben. De achterliggende waarde van opvattingen over een duurzame mobiliteit is uiteindelijk vaak matigheid, dat werkt als geloofsartikel dat met overtuiging wordt uitgedragen om te werken aan een betere wereld. Het gaat om de opvatting waarin de afhankelijk van mobiliteit ter discussie wordt gesteld, en mobiliteit meer een optie in plaats van een noodzaak zou moeten zijn. Hoewel mobiliteit van groot belang wordt geacht voor het functioneren van de samenleving, wordt het tevens gezien als ongewenste consequentie van een imperfecte ruimtelijke inrichting dat zoveel mogelijk beperkt moet worden.

Mobiliteit is nauw verbonden met gevoelens van vrijheid. Voor wie vrijheid van reizen hoog acht, kunnen voorschriften en regels een ‘trigger’ vormen dat alle verstandigheid in de wind slaat om lekker hard en ver te blijven rijden. Want ook dat is een diepgevoeld menselijk ideaal. Aan veel opvattingen over mobiliteit zoals die bijvoorbeeld eloquent verwoord worden in het autoprogramma Top Gear ligt ongeremdheid als waarde ten grondslag. De oproep tot matigheid in reisgedrag blijkt hier voor veel mensen niet in vruchtbare aarde te vallen. In het politiek correcte mobiliteitsbeleid is hier geen plek voor, maar kan wel autonomie als waarde herkend worden. Reizigers moeten de vrijheid hebben

om te kiezen voor het vervoersmiddel dat zij willen. Beleidsmakers en verkeerskundigen verbinden mobiliteit veelal aan de mogelijkheid van mensen om locaties te bereiken en te kiezen uit een veelheid van activiteiten, dat van invloed is op hun ontplooiingsmogelijkheden. Deze waarden zijn nauw verbonden met het morele fundament Vrijheid, waarin mobiliteit nauw samenhangt met de mogelijkheid om zélf richting te geven aan het leven, dat soms gepaard gaat met een neiging tegen inmenging van buitenaf.

5. Helderheid in de strijd over mobiliteit

89

Mensen hebben sterk uiteenlopende opvattingen over mobiliteit. Het maatschappelijke en politieke debat over mobiliteitsbeleid is daarom vaak ook scherp van toon en standpunten blijken vaak lastig verenigbaar in een aanvaardbaar compromis. Het onderzoek naar deze strijd over mobiliteit heeft duidelijk gemaakt dat er fundamentele verschillen zijn in de opvattingen over mobiliteit. Voor een goed begrip van deze verschillen is het belangrijk om oog te hebben voor de onderliggende waarden die de grondslag vormen voor deze opvattingen.

Opvattingen over mobiliteit zijn nooit waardenvrij, dus het is belangrijk om deze achterliggende waarden te expliciteren. Waar opvattingen, standpunten en argumenten in een schier eindeloze variatie voorkomen, zijn onderliggende waarden beperkter in aantal en minder veranderlijk. Een overzicht van de waarden maakt de pluriformiteit in het denken over mobiliteit makkelijker te herkennen en beter hanteerbaar bij afwegingen.

In de drie voorgaande hoofdstukken zijn telkens twee onderling contrasterende perspectieven op mobiliteit verkend en is de variëteit aan opvattingen geschetst. In die variëteit aan opvattingen over mobiliteit gaat het over bekende thema's als functioneel en veilig, waarin zich onder meer de leidende principes van wegontwerp laten herkennen. Het gaat over structuren en verbroedering, waarmee het denken in de systemen voor verkeer zijn aangeduid en de sociale structuren die gepaard gaan met mobiliteit. En het gaat over wegdromen en daden van verzet, waarmee het verschijnsel van reizen als manier om los te komen van de realiteit in beeld is gebracht.

In de conclusies van elk hoofdstuk is de variëteit van opvattingen geduid en zijn de onderliggende waarden benoemd. De Waardenkaart Mobiliteit geeft een overzicht van de variëteit aan opvattingen

over mobiliteit en maakt zichtbaar welke onderliggende waarden aan deze opvattingen ten grondslag liggen. In dit slothoofdstuk wordt dit overzicht gepresenteerd (in paragraaf 5.1) en wordt de Waardenkaart Mobiliteit als analyse instrument toegepast (in paragraaf 5.2) op een viertal actuele mobiliteitsdilemma's.

5.1 De Waardenkaart Mobiliteit

De Waardenkaart Mobiliteit is gemaakt om als analyse-instrument de veelkleurigheid in het debat over mobiliteit in beeld te brengen. Dat geeft helderheid in de strijd over mobiliteit. Onder mobiliteit verstaan we de verplaatsing van mensen en hoe beleidsmakers deze verplaatsingen sturen. Daaronder wordt het hele spectrum verstaan van collectieve voorzieningen van infrastructuur en openbaar vervoer tot individuele vervoersvormen, van lopen en fietsen tot gemotoriseerd vervoer zoals de auto en motor.

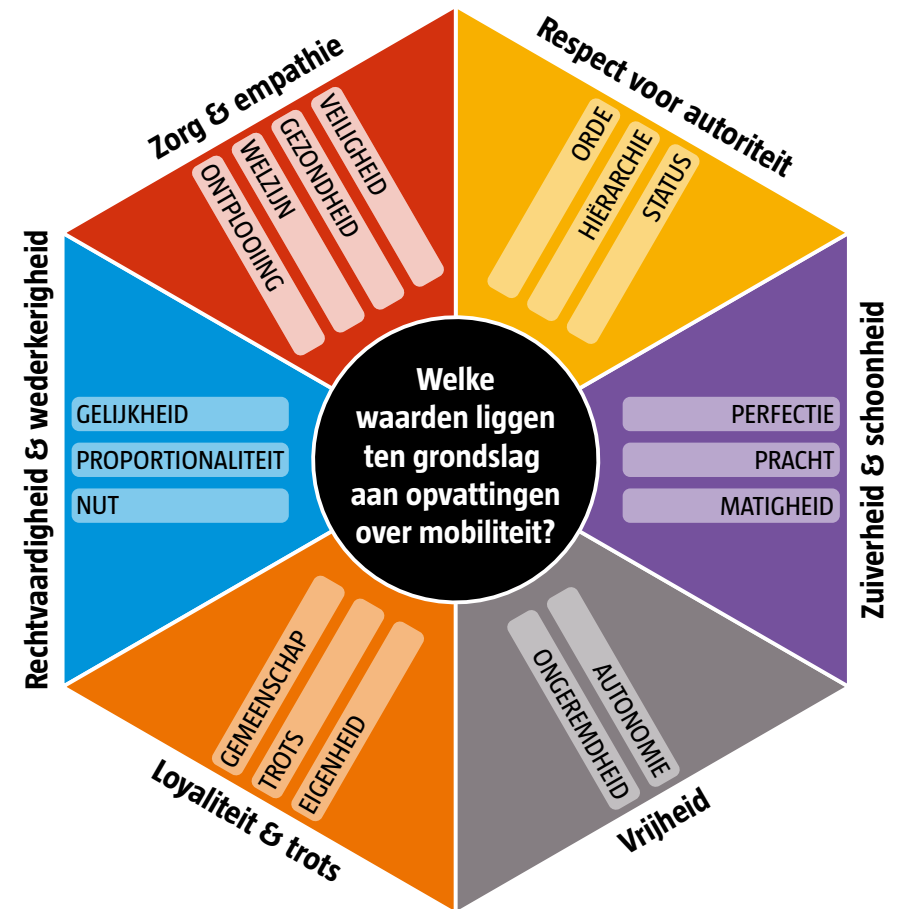
In discussies over mobiliteit is het lastig om de variëteit aan opvattingen te herkennen en te begrijpen. Door op zoek te gaan naar de waarden die ten grondslag liggen aan opvattingen, wordt inzicht verkregen in de voorkeuren van mensen en hun wensbeelden en idealen als het gaat om reizen en bereikbaarheid. Dit maakt het makkelijker voor beleidsmakers en adviseurs, voor belangenbehartigers en voor ieder ander met interesse in mobiliteitsvraagstukken om een constructieve bijdrage te leveren aan keuzes die moeten worden gemaakt over mobiliteit. Goede besluitvorming vraagt in een pluriforme samenleving immers om een volwaardige afweging.

Waarden zijn diepgevoelde voorkeuren, idealen, wensbeelden en principes die mensen nastrevenswaardig vinden. Het zijn abstracte begrippen die in een concrete situatie betekenis krijgen. Op de Waardenkaart Mobiliteit is er voor gekozen om telkens een woord te zoeken, waarmee de onderliggende waarden zo goed mogelijk kan worden aangeduid. Zo geeft een waarde als 'eigenheid' uitdrukking aan de manier waarop mobiliteit voor veel mensen een vorm van zelfexpressie is. Mobiliteit draagt zo bij aan het vormen van identiteiten. Eigenheid is als waarde herkenbaar in de opvatting dat bijvoorbeeld een hippe bakfiets past bij een milieubewuste levensstijl, of in het idee dat een uitgebreid tram- of metronetwerk hoort bij een grote stad.

Aan de variëteit aan opvattingen over mobiliteit liggen achttien waarden ten grondslag. Deze waarden zijn inzichtelijk gemaakt aan de hand van zes morele fundamenteën die de Amerikaanse moraalpsycholoog Jonathan Haidt in zijn waardentheorie onderscheidt. Deze morele fundamenteën zijn

basale ethische intuïties die aanwezig zijn in ieder mens. Een moreel fundament is ook een waarde en kan dus niet in een hiërarchisch verband worden geplaatst ten opzichte van andere waarden. Het gaat om onderlinge verbondenheid van waarde en moreel fundament in termen van congruentie. Figuur 5.1 toont een uitsnede van de Waardenkaart Mobiliteit, waarin de achttien waarden zijn geordend aan de hand van de zes morele fundamenteën.

Het onderscheid van waarden naar één van de zes morele fundamenteën waarmee een waarde nauw verbonden is, helpt om de variëteit aan waarden en opvattingen over mobiliteit beter te duiden



Waarden en morele fundamenteën op de Waardenkaart Mobiliteit

en te begrijpen. Anders gezegd: een waarde geeft richting aan opvattingen van mensen en die richting wordt verduidelijkt vanuit het inzicht in het morele fundament waarmee een waarde nauw verbonden is. Zo is de waarde 'eigenheid' verbonden met het morele fundament van Loyaliteit & Trots, dat de basis vormt voor het gevoel van verbondenheid met mensen uit de eigen kring. Het is herkenbaar in de diepgewortelde evolutionair-biologische neiging van mensen om zich bij een groep aan te sluiten, gecultiveerd in de gemeenschap van een streek, de natie of een vereniging. Trouw aan verworvenheden en trots op eigenheid en identiteit, zoals de Nederlander en zijn fiets, zijn nauw verbonden met dit morele fundament.

Mensen baseren hun standpunt zelden op een enkele achterliggende waarde. Meestal ligt er een combinatie van soms onderling heel verschillende waarden die mensen belangrijk vinden ten grondslag aan de argumenten die zij hanteren om tot een standpunt te komen. Die waarden kunnen verbonden zijn met verschillende morele fundamenteen. Dat geldt eens te meer voor opvattingen over mobiliteit, zoals de voorbeelden in de volgende paragrafen duidelijk zullen maken.

Toepassing van de Waardenkaart Mobiliteit

De Waardenkaart Mobiliteit wordt toegepast op vier actuele ontwikkelingen in het mobiliteitsbeleid die stof voor maatschappelijk en politiek debat hebben gevormd. Aan de hand van de Waardenkaart wordt de variëteit aan opvattingen en achterliggende waarden in de vier cases geanalyseerd, om daarmee grip te krijgen op de reikwijdte van het debat. In paragraaf 5.2 wordt de discussie geanalyseerd over nut en noodzaak van verbreding van de "Bak van Amelisweerd", de tunnelbak die onderdeel uitmaakt van de A27 langs Utrecht. Een voorstel waarover bestuurlijk en maatschappelijk op het scherpst van de snede wordt gediscussieerd en waarvan de verschillende waarden die herkenbaar zijn in de opvattingen van de betrokken partijen worden toegelicht. Vervolgens wordt in paragraaf 5.3 de beleidsmatige inzet op metropoolvorming en stedelijke netwerken geanalyseerd. Dit is een dominant thema in het internationale vakmatige debat en in het nationale ruimtelijk beleid. In 2018 stuurt het dan zittende kabinet een nieuwe Omgevingsvisie naar het parlement met een (hernieuwde) visie op de stedelijke ontwikkeling, waarvan onder andere de bereikbaarheid gegarandeerd moet worden door publieke investeringen in de transportinfrastructuur. In paragraaf 5.4 wordt ingegaan op de beleidsmatige inzet op verbetering van de openbaar vervoerbereikbaarheid van Rotterdam-Zuid. Het gaat hier om de afweging tussen verschillende mogelijke investeringen in het openbaar vervoernetwerk in een stadsdeel dat vanwege de zwakke sociaaleconomische structuur als nationaal project is aangemerkt. Tot slot wordt in paragraaf 5.5 de beleidsmatige inzet op de fiets in Groningen

geanalyseerd. Het stimuleren van het fietsgebruik ter bevordering van de bereikbaarheid en daarmee de economische vitaliteit van stad en regio moet daar hand in hand gaan met een gezondere leefomgeving en het tegengaan van klimaatverandering. Na een korte beschrijving laat een analyse aan de hand van de Waardenkaart Mobiliteit zien welke fundamenteel verschillende opvattingen een rol spelen in de strijd over mobiliteit.

5.2 Verbreding van de Bak van Amelisweerd

De autosnelweg A27 ter hoogte van Utrecht, tussen de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd, is een van de drukste wegen van Nederland. Het is behalve onderdeel van de ring Utrecht ook een schakel voor het doorgaande verkeer op de lijn Den Haag-Arnhem (A12) en naar Amersfoort (A28). De A27 verloopt op dit traject in een tunnelbak door de westrand van landgoed Amelisweerd, die halverwege de jaren '80 is aangelegd als politiek compromis volgend op fel protest van de milieubeweging op het geplande wegtracé dwars door Amelisweerd. De tunnelbak is onderdeel van de verdiepte ligging van de autosnelweg tussen beide knooppunten.

In de Nota Mobiliteit (2005) werd door het Rijk vastgesteld dat capaciteitsknelpunten op deze route betrouwbare en acceptabele reistijden in de weg staan. De files die door de knelpunten ontstonden leidden tot reistijdverliezen en daarmee tot economische kosten, vanuit de redenering dat reistijd een kostenpost is omdat werknemers hierdoor niet productief kunnen worden ingezet.



De Bak van Amelisweerd die onderdeel uitmaakt van de A27 langs Utrecht



Het is een redenering waarin het verbeteren van de concurrentiepositie van Nederland centraal staat, waarbij de economische schade door onbetrouwbaarheid en files moet worden beperkt. Op basis van modelberekeningen van het Ruimtelijk Planbureau sprak de beleidsnota de ambitie uit de betrouwbaarheid op het hoofdwegennet zodanig te verbeteren, dat reizigers in 2020 bij 95% van alle verplaatsingen in de spits 'op tijd' zouden zijn. Dat wil zeggen, *'op langere afstanden (boven de 50 kilometer) maximaal 20% vroeger of later dan de verwachte reistijd en op kortere afstanden maximaal 10 minuten korter of langer dan de verwachte reistijd'* (2005: 36). Het Rijk heeft streefwaarden geformuleerd voor een acceptabele reistijd. Voor snelwegen zou de gemiddelde reistijd in de spits maximaal anderhalf keer de reistijd buiten de spits mogen zijn; op stedelijke (ring)wegen en niet-autosnelwegen maximaal twee keer langer dan buiten de spits (2005: 36). Bij overschrijding van de streefwaarden is sprake van een potentieel knelpunt.

In de MIT-verkenning en in de Netwerkanalyse Regio Utrecht (2006: 36) werd geconcludeerd dat de streefwaarden voor maximale reistijden op de wegen in de regio Utrecht niet werden gehaald. In de gevolgde benadering werd op basis van modelberekeningen, gebaseerd op economische groeiscenario's, geprognosticeerd dat de verkeersintensiteiten verder zouden toenemen en tot knelpunten zouden leiden. De toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat heeft daarop in 2008 in samenspraak met de provincie en de gemeente Utrecht de beslissing genomen om de planstudie Ring Utrecht te starten. Deze planstudie maakt onderdeel uit van programma "Verder" voor de Ring Utrecht en de Driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort voor de verbetering van bereikbaarheid in Midden-Nederland met investeringen in het gehele mobiliteitsnetwerk.

Samenhangende aanpak

In het vervolg op de netwerkanalyse is vervolgens door Rijk en regionale overheden verder gewerkt aan een pakketstudie voor de Ring Utrecht. De benadering vanuit het rijksbeleid werd daarmee verbonden met regionale perspectieven op mobiliteit, waardoor meer in samenhang is gekeken naar investeringen in OV (onder andere de Uithoflijn) en fietsmaatregelen. De capaciteit en betrouwbaarheid van onderdelen van het verkeers- en vervoersnetwerk worden bekeken in de context van het geheel en van leefbaarheid en inpasbaarheid in de omgeving.

Voor de opgave van capaciteitsopvang blijken investeringen in openbaar vervoer, fietsmaatregelen en onderliggende wegennet onvoldoende om de knelpunten op te lossen en wordt verbreding van de A27 nodig geacht. Daarbij geldt dan weer het streven naar een verkeersdoorstroming en

betrouwbaarheid van het gehele netwerk als maatstaf, aan de hand van de normen uit de Nota Mobiliteit. Dit resulteerde in de keuze voor een voorkeursalternatief van verbreding van de A27, dat als project in het maatregelenpakket valt onder verantwoordelijkheid van het Rijk als bevoegd gezag. Het voorkeursalternatief voorziet in de uitbreiding van wegcapaciteit tussen de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd door verbreding en gedeeltelijke overkluising van de bestaande tunnelbak bij Amelisweerd.

Scheiding van verkeersstromen (ontweven) binnen de knooppunten moest daarnaast bijdragen aan een betere verkeersdoorstroming: *'Als ontweavings-maatregel wordt een tweestrooks bypass voorzien'* (Commissie-Schoof, 2013: 8). In september 2012 bracht de minister het voornemen voor de verbreding van de A27 naar buiten, waarbij het scheiden van de verkeersstromen binnen de knooppunten is afgefallen. Dit voornemen heeft geleid tot hernieuwde discussie over nut en noodzaak van verbreding van dit stuk snelweg.

Omdat het scheiden van de verkeersstromen binnen de knooppunten is afgefallen vrezende lokale partijen, waaronder de milieubeweging, voor een groter ruimtebeslag ten koste van Amelisweerd: *'Wij vrezende nog steeds dat het splitsen meer ruimte gebruikt'* (Milieucentrum Utrecht, 2016). Volgens een groot deel van de Utrechtse gemeenteraad is de onvermijdelijkheid van het opofferen van een strook Amelisweerd voor het uitbreiden van de capaciteit van de A27 onvoldoende aangetoond. De A27 vormt volgens het gemeentebestuur reeds een grote barrière tussen de stad en de Uithof, Houten en Zeist ten oosten van de snelweg, die in de toekomst met betere inpassingsmaatregelen verminderd zou moeten worden. Door omwonenden wordt daarnaast gevreesd dat extra autoverkeer op de A27 zorgt voor meer geluidsoverlast en verslechtering van de luchtkwaliteit in de aanpalende wijken Lunetten, Rijnsweerd, Overvecht en Voordorp. Zo concludeert het Milieu- en Natuurplanbureau van het RIVM in 2005 dat de implicaties voor de omgeving waar de EU-grenswaarden voor luchtkwaliteit wordt overschreden op voorhand niet verwaarloosbaar zijn.

Hoewel de gemeente bestuurlijk geïmmiteerd is aan het proces van de planstudie heeft zij hierop toch een eigen alternatief uitgewerkt, waarin de verbreding van de A27 wordt gerealiseerd binnen de bestaande bak in Amelisweerd (2012). Onder druk van de Tweede Kamer laat de minister een tussentijdse evaluatie uitvoeren naar het planproces en de selectie van het voorkeursalternatief voor de verbrede tunnelbak. In haar eindrapport naar de besluitvorming rond de verbreding van de A27, komt de commissie-Schoof tot de conclusie dat er in het alternatief van de gemeente Utrecht

onvoldoende uitzicht is op een aanvaardbaar veiligheidsniveau (2013: 7). Andere alternatieven zijn niet efficiënt volgens de NOA-ontwerprichtlijnen voor autosnelwegen en voorzien niet in een zodanige verkeersafwikkeling dat de problematiek op de A27 kan worden opgelost. Verbreding van de tunnelbak bij Amelisweerd ligt daarmee voor de hand.

Vijf argumentatielijnen over verbreding

In de discussie over nut en noodzaak van verbreding van de tunnelbak bij Amelisweerd blijven, ondanks bestuurlijke samenwerking en een zorgvuldig proces, fundamentele verschillen van inzicht de kop opsteken. Er worden in de casus van de A27-verbreding vijf argumentatielijnen gevolgd, waarin vijf verschillende waarden herkenbaar zijn.

In de argumentatielijlijn die gaat over de hoge verkeersintensiteiten op en tussen de knooppunten Lunetten en Rijsweerd draait het om de verdere toename van verkeersdrukten volgens economische groeiscenario's van het Rijk. Op basis van streefwaarden voor een acceptabele reistijd stelt het Rijk dat dit leidt tot capaciteitsknelpunten, die een betrouwbare en acceptabele reistijd in de weg staan. Om de economische schade voor de regio Midden-Nederland als gevolg van de geprognosticeerde files te beperken, moet de verkeersdoorstroming worden verbeterd door verbreding van de tunnelbak. In deze opvatting is de waarde nut herkenbaar.

Een andere lijn van argumentatie die kan worden onderscheiden, volgt het voor mobiliteitsvraagstukken vaak zo kenmerkende systeemperspectief. De verbreding van de tunnelbak moet samengaan met scheiding van verkeersstromen. Ontvlechting, het fysiek scheiden van verkeersstromen, kan volgens het Rijk bijdragen aan een betere verkeersdoorstroming en een grotere betrouwbaarheid. De waarde orde is hier herkenbaar in de betere verdeling van verkeersstromen over het wegennetstelsel om de betrouwbaarheid van het wegennetwerk te verbeteren, maar ook in de opvattingen van de gemeente Utrecht dat de tunnelbak zorgvuldig in het landschap moet worden ingepast, met oog voor de cultuurhistorische betekenis van het landgoed Amelisweerd. In het geloof in modelberekeningen met economische groei-scenario's waarmee verkeersstromen geprognosticeerd en planmatig geordend kunnen worden, komt ook de waarde perfectie tot uiting. Het gaat in deze argumentatielijlijn bijvoorbeeld over het verkeer als een bloedsomloop, die via bypasses door het infrastructurele netwerk moeten kunnen blijven stromen.

In de zorgen van de milieubeweging en de gemeente Utrecht over het ruimtegebruik dat met de geplande verbreding van de tunnelbak klinkt de waarde matigheid door. In lijn met de felle strijd over

de aanleg van het wegtracé in de jaren '80, is een hernieuwde discussie ontstaan over nut en noodzaak van het opnieuw aantasten van cultuurhistorische waarden en een strook bos bij Amelisweerd voor het almaar groeiende wegverkeer. De wens gaat uit naar minder autoverkeer en minder mobiliteit. Daarbij staat de waarde gezondheid centraal in de argumenten van de omwonenden, die meer geluidsoverlast en verslechtering van de luchtkwaliteit vrezen.

5.3 Metropoolvorming en stedelijke netwerken

Met steden die steeds meer als motor van de economie worden gezien, wordt beleidsmatig al enige decennia ingezet op agglomeratie. In de Nederlandse polycentrische stedelijke structuur met relatief kleine steden, richt dat beleid zich al snel op samenwerking tussen stedelijke netwerken en metropoolregio's.

De inzet op agglomeratie berust op de veronderstelde economische voordelen ervan: de ruimtelijke nabijheid en concentratie van bedrijven en huishoudens reduceert de transportkosten van goederen en mensen en biedt schaalvoordelen in de zin van een groter aanbod van potentiële afnemers en toeleveranciers, een ruimere arbeidsmarkt en een uitgebreider voorzieningenaanbod (PBL, 2011; Ponds & Raspe, 2015). Deze agglomeratievoordelen en clustering van economische activiteiten worden als drijvende kracht gezien achter de Nederlandse welvaartsgroei.

Het Rijk streeft met het ruimtelijk rijksbeleid zoals dat is vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2012) dan ook naar een sterkere ruimtelijke-economische samenhang in en tussen de metropoolregio's, zodat deze als volwaardige miljoenensteden kunnen functioneren en de concurrentie aankunnen met andere Europese steden als aantrekkelijke vestigingslocatie voor (buitenlandse) bedrijven en instellingen. Met goede infrastructurele verbindingen tussen de relatief kleine Nederlandse steden moeten economisch grotere concentratiegebieden ontstaan, waarmee de concurrentie aangegaan kan worden met de grotere metropoolregio's elders in Europa. De verbinding van de hoogwaardige financiële en zakelijke dienstverlening met de andere sectoren in de noordvleugel van de Randstad en in de andere stedelijke regio's in Nederland wordt als essentieel beschouwd.

De hoogwaardige financiële en zakelijke dienstverlening is overwegend geconcentreerd in de metropoolregio Amsterdam. Versterking van de metropoolregio Amsterdam met de Zuidas, de Amsterdamse haven en mainport Schiphol, wordt in de SVIR dan ook als nationaal belang



Investerings in de ringweg A10 en de spoorbundel vergroten de ontwikkelingsmogelijkheden op de Zuidas

bestempeld. Met investeringen in infrastructuur, door de versterking van de hoofdverbindingssassen en achterlandverbinding en het uitvoeren van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, moet de bereikbaarheid van de metropoolregio Amsterdam verbeterd worden (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2012). De agglomeratievoordelen moeten daarmee beter benut kunnen worden zodat de transportkosten omlaag gaan, dat weer kan leiden tot additionele welvaartsbaten (CPB, 2014).

Het ruimtelijk-economisch beleid van Amsterdam, waarin verbetering van de infrastructuur volgens de Amsterdam Economic Board zal leiden tot het aantrekken van investeringen door buitenlandse bedrijven en investeerders, volgt een soortgelijke lijn van argumentatie. Om ook in de toekomst het welzijn en de welvaart van haar burgers te kunnen waarborgen, is het volgens de Structuurvisie Amsterdam 2040 *'van levensbelang dat het [Amsterdam] een vooraanstaande positie blijft innemen in de wereld economie'* (Gemeente Amsterdam 2011: 23). Een economisch sterke stad en metropoolregio worden gezien als een belangrijke vestigingsvoorwaarde voor bedrijven en maakt de regio zo aantrekkelijker en dus meer concurrerend.

Om te komen tot deze economisch sterke stad, wordt in de Amsterdamse structuurvisie prioriteit gegeven aan een systeemsprong van het regionale openbaar vervoer netwerk: *'Bij een intensiever gebruik van de stad is de verdere ontwikkeling en integratie van een samenhangend ov-netwerk op metropolitane schaal onontbeerlijk'* (Gemeente Amsterdam 2011: 9). Het regionale OV-netwerk zou moeten worden versterkt met de aanleg van de IJmeerlijn, de vooralsnog uitgestelde uitbreiding van het metrostelsel naar Almere en de extra railontsluiting van Schiphol. Daarnaast wordt ingezet op verdere ontwikkeling van de belangrijkste OV-knooppunten, met aandacht voor verknoping van het spoor met het regionale en lokale OV-systeem en met het fietsnetwerk.

Agglomeratievoordelen

De beleidsmatige inzet op agglomeratievorming en investeringen in hoogwaardige infrastructuur zijn gestoeld op de veronderstelling dat dit de economische concurrentiekracht van steden bevordert. Engelen et al. (2016) wijzen daarbij op de grote ruimtelijke en sociaaleconomische verschillen in en tussen steden waardoor de concurrentiemogelijkheden en bijgevolg de welvaartseffecten sterk uiteen zullen lopen. Zo kunnen agglomeratievoordelen ontstaan door de concentratie van economische activiteiten en huishoudens, in de vorm van congestie, verslechtering van de luchtkwaliteit en geluidsoverlast en druk op de open ruimte en natuur. Agglomeratie voor- en nadelen zitten onder meer in de infrastructuurinvesteringen, die volgens het CPB effecten hebben op bevolking en werkgelegenheid: *'doordat transportinfrastructuur het mogelijk maakt om regionale sterktepunten efficiënter te benutten, kan deze herverdeling de verschillen tussen regio's niet alleen kleiner, maar juist ook groter maken'* (2014: 15). Verbeterde verbindingen met de metropoolregio's ontsluiten voor de periferie nieuwe werkgelegenheid, maar tegelijkertijd kan hierdoor de aanwezige bedrijvigheid verschuiven richting de metropoolregio's, waarmee de periferie vooral voor de mobiele bevolking een aantrekkelijke woonlocatie wordt. Minder goed verbonden perifeer gelegen regio's zoals Zuid-Limburg, Zeeland en grote delen van Noord-Nederland kampen reeds met teruglopende werkgelegenheid en demografische krimp, dat volgens Derks et al. (2006) wordt versterkt door de toenemende concentratie van investeringen in de Randstad en de aanzuigende werking hiervan op arbeidskrachten.

Agglomeratievorming en investeringen in infrastructuur zijn in het huidige beleid economische gemotiveerde beleidsdoelen, maar deze impulsen verklaren volgens Engelen et al. (2016) in beperkte mate de economische groei van steden. Steden zijn volgens hen sterk afhankelijk van de bredere politiek-economische context en laten zich daardoor moeilijk sturen: *'everybody pulls the same*

levers hoping for the same effects, which must mean that many efforts at city self-improvement either cancel each other out or result in a race to the bottom with financial sweeteners to attract inward investment.' (Engelen et al., 2016: 24). Het economisch functioneren van steden wordt in aanzienlijke mate bepaald door de werkgelegenheid die de publieke sector biedt (in bijvoorbeeld Den Haag zelfs bijna de helft van de werkgelegenheid) en door de beschikbaarheid en betaalbaarheid van basisvoorzieningen en diensten. Succesvolle steden worstelen hiermee. Zo heeft Amsterdam steeds minder betaalbare huisvesting voor lagere- en middeninkomens. De investeringen in hoogwaardige infrastructuur wordt gemotiveerd met reistijdwinst, maar de betaalbaarheid ervan voor de lagere- en middeninkomens speelt geen prominente rol. Dit roept discussie op over de mate waarin agglomeratievorming en de nadruk op competitieve steden de welvaart voor verschillende inwonersgroepen bevorderen (OECD, 2015; Engelen et al., 2016). De mate van ongelijkheid en de ontwikkeling van verschillen in sociaaleconomische omstandigheden en de bereikbaarheid van werk en voorzieningen speelt in deze discussie een belangrijke rol, waarin de zorg uitgaat naar de positie van laag opgeleide bevolkingsgroepen.

Vier argumentatielijnen over metropoolvorming

In de beleidsmatige inzet op metropoolregio's en stedelijke netwerken en in de discussie die dit oproept, laten zich vier argumentatielijnen onderscheiden waarin mobiliteit een belangrijke rol speelt en waarin vier onderling verschillende achterliggende waarden herkenbaar zijn. In de dominante argumentatielijne van het ruimtelijk rijksbeleid en het beleid van grote steden biedt de versterking van de stedelijke agglomeratie economische voordelen door schaalvoordelen voor bedrijven en huishoudens en het reduceren van transportkosten. Deze agglomeratievoordelen en clustering van economische activiteiten worden als drijvende kracht gezien achter de Nederlandse welvaartsgroei. Met goede infrastructurele verbindingen tussen de relatief kleine Nederlandse steden moeten economisch grotere marktgebieden ontstaan, waarmee de concurrentie aangegaan kan worden met de grotere metropoolregio's elders in Europa. De agglomeratievoordelen moeten daarmee beter benut kunnen worden zodat de transportkosten omlaag gaan, dat weer kan leiden tot additionele welvaartsbaten. In deze opvatting is de waarde nut herkenbaar.

In het geloof dat de planning van een samenhangend regionaal vervoersysteem, waarin de groei van de stad wordt gerealiseerd langs OV-lijnen en -knopen, dé oplossing is voor het garanderen van de bereikbaarheid en een goede concurrentiepositie komt de waarde orde tot uiting. Het is een goed voorbeeld van het denken in termen van systemen en structuren in het mobiliteitsbeleid.

De inzet op metropoolvorming roept reactie op waarin alternatieve argumentatielijnen worden gevolgd. Daarin wordt benadrukt dat vanwege de ruimtelijke en sociaal-economische verschillen in en tussen steden, de concurrentiemogelijkheden en bijgevolg de welvaartseffecten sterk uiteen kunnen lopen. De concentratie van economische activiteiten en huishoudens kan tot agglomeratienadelen leiden, in de vorm van congestie, verslechtering van de luchtkwaliteit en geluidsoverlast en druk op de open ruimte en natuur. In deze argumentatie wordt benadrukt dat vooral de competitieve steden in de Randstad zullen profiteren van de beleidsmatige inzet op agglomeratie en de investeringen in hoogwaardige infrastructuur, terwijl dit ten koste zal gaan van vooral de periferie, dat reeds kampt met achteruitgang. In deze argumenten over de ongelijke concurrentiemogelijkheden en daaraan gerelateerde welvaartsverschillen is de waarde gelijkheid herkenbaar. Vooral waar het in de argumentatie vervolgens gaat over de ongelijke bereikbaarheid van werk en voorzieningen, hangt deze nauw samen met de waarde ontplooiing. Daarin klinken de zorgen door over de mogelijkheden van juist ook de competitieve steden om de welvaart voor verschillende inwonersgroepen te bevorderen.

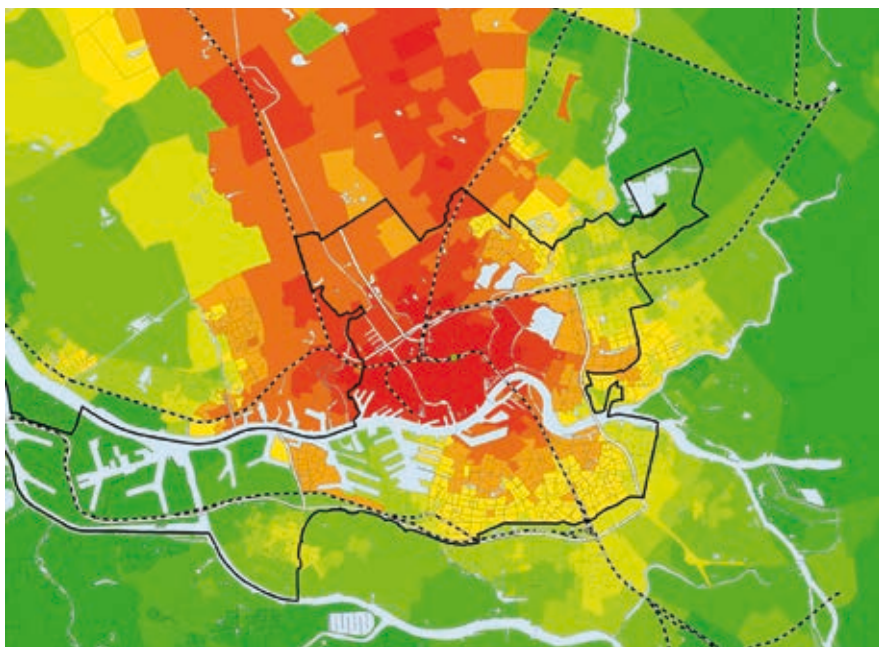
5.4 Kwaliteitssprong OV op Zuid

In 2010 heeft de toenmalige minister Van der Laan van Wonen, Wijken en Integratie de commissie Deetman en Mans de opdracht gegeven om onderzoek te doen naar de ruimtelijke en sociaaleconomische situatie van Rotterdam Zuid. Dit stadsdeel met bijna 200.000 inwoners (circa eenderde van de Rotterdamse bevolking) heeft volgens het onderzoek van Deetman en Mans (2011) te kampen met een zwakke sociaaleconomische structuur. Tot halverwege de twintigste eeuw hebben de havens in en rond Zuid veel laaggeschoolde arbeidskrachten aangetrokken, maar door het instorten van de scheepsbouwsector in de jaren '60, gevolgd door de oliecrises in de jaren '70, is veel havengerelateerde werkgelegenheid verdwenen. Met het verschuiven van de overige havenactiviteiten naar het westen is de werkgelegenheid verder teruggelopen. Rotterdam-Zuid heeft hierdoor een voor Nederlandse begrippen hoge werkloosheid en weinig arbeidsplaatsen.

Het stadsdeel kampt ook met bereikbaarheidsproblemen, waarmee het volgens Deetman en Mans (2011) vergeleken met het centrum ten noorden van de Maas een minder gunstige vestigingslocatie is voor nieuwe bewoners en bedrijven. Kansen die economische ontwikkeling in de regio bieden, dreigen hierdoor grotendeels aan Zuid voorbij te gaan. In de MIRT-verkenning 'Regio Rotterdam en haven: duurzaam bereikbaar' uit 2009 is vastgesteld dat de bereikbaarheid van de regio Rotterdam en specifiek van Rotterdam-Zuid in toenemende mate onder druk staat: files op de Ruit van

Rotterdam (ringweg), gebrekkige binnenstedelijke bereikbaarheid en onvoldoende ontsluiting van het havengebied. Rotterdam-Zuid ligt aan de buitenring van de Randstad, die veel last heeft van congestie, en daarmee in veel opzichten aan de verkeerde kant van de Rotterdamse Ruit (Goudappel Coffeng, 2009).

Belangrijker nog is de gebrekkige openbaar vervoerbereikbaarheid van Zuid. De MIRT-verkenning (2009) brengt deze relatieve onbereikbaarheid van Rotterdam-Zuid in beeld. Met het openbaar vervoer zijn vanuit Zuid aanzienlijk minder arbeidsplaatsen bereikbaar in 30 minuten reistijd dan vanuit Noord. Deze onbereikbaarheid ligt besloten in de radiale opbouw van het openbaar vervoernetwerk. De trein-, metro- en tramverbindingen zijn vooral op het centrum georiënteerd aan de noordkant van de Maas via een beperkt aantal oeververbindingen. De meeste verplaatsingen naar de oost- of westkant van de regio moeten daardoor via het centrum worden afgewikkeld en dat leidt tot langere reistijden. Ook zijn er op Zuid veel korte buslijnen, waardoor reizigers vaak moeten overstappen om hun bestemming te bereiken (Bastiaanssen & Martens, 2013). Dit beperkt de mogelijkheden om met het openbaar vervoer naar bedrijventerreinen en economische kerngebieden rond Zuid te reizen.



Rotterdam-Zuid heeft een relatief lage OV-bereikbaarheid in vergelijking met het centrum op de Noordoever

OV-investering voor Zuid

In de MIRT-verkenning (2009) is vastgesteld dat een kwaliteitssprong in de ontwikkelingsopgave en in het openbaar vervoer op Zuid noodzakelijk is: *'Er is een brede overeenstemming over de urgentie om de ruimtelijk-economische en sociaal-maatschappelijke opgave van Rotterdam Zuid aan te pakken, op grond waarvan een kwaliteitssprong in de ontwikkeling en de OV-bereikbaarheid nodig is'* (2011: 18). Met de 'kwaliteitssprong OV op Zuid' moet de openbaar vervoerbereikbaarheid van Zuid worden verbeterd. De capaciteitsknelpunten op het bestaande tram- en metrosysteem (rivierkruisingen en centrum oost-west) moeten worden opgelost en de reistijden moeten gereduceerd worden. Ook moet het OV-systeem voorzien in de vervoersvraag van Zuid én in een goede aansluiting met de rest van Rotterdam, de Zuidvleugel en de Randstad.

In de daarop volgende verkenning van het projectteam 'Kwaliteitssprong OV op Zuid' (2011) is voorgesteld de frequentie van het bestaande openbaar vervoer te intensiveren, nieuwe traminfrastructuur over de Willemsbrug tussen Zuid en het centrum aan te leggen of een nieuwe rivierkruisende oost-westverbinding te realiseren. Op basis van modelmatige analyses en MKBA zetten de gemeente Rotterdam en de stadsregio in op een nieuwe metrotangent vanuit het noorden van Rotterdam (Kralingse Zoom) via Zuid naar Schiedam, ook om daarmee de Rotterdamse Ruit te ontlasten. Deze vervoersverbinding krijgt de voorkeur vanwege het grootste positieve effect op de capaciteitsknelpunten en verbetering van de reistijden. Als alternatief is een nieuwe stadsbrug met tramverbinding tussen Kralingse Zoom en Zuid voorzien.

Als voornaamste financier heeft het Rijk echter haar twijfels geuit over de hoge kosten van de nieuwe metrotangent en de mogelijke overcapaciteit die hierdoor ontstaat. Bovendien kwam in een aanvullende studie van de gemeente, stadsregio en het Rijk onder bewoners op Zuid een afwijkende vervoerswens naar voren. Zij gaven vanuit veiligheidsaspect juist de voorkeur aan een busverbinding. Een bus rijdt bovengronds en er is (zichtbaar) personeel aanwezig. Bastiaanssen en Martens (2013) wijzen daarnaast op een mismatch tussen het al bestaande openbaar vervoernetwerk, met zijn radiale routes naar het centrum aan de noordzijde van de Maas, en de verschuivende locaties voor laaggeschoold werk naar de periferie van de stad. Deze werklocaties, vaak bedrijventerreinen in de stadsranden en langs snelwegen, worden slecht bediend door het openbaar vervoer en de dienstregeling sluit in de ochtenden en in het weekend vaak niet aan op werktijden van bewoners op Zuid. Ook is het gebrek aan openbaar vervoer op de oost-westverbinding in Rotterdam-Zuid een knelpunt. Zeker voor de huishoudens met kleine kinderen, waarvan de zorgtaak in zwakkere

sociaaleconomische milieus nog vaak bij de vrouw ligt, mist het openbaar vervoernetwerk de flexibiliteit en frequenties om de reisketen van kinderopvang en school naar de werklocatie en vice versa te maken.

De keuze voor de nieuwe metrotangent wordt daarnaast overwegend gebaseerd op reistijdwinst en niet op bereikbare banen en betaalbaarheid van vervoersdiensten, dat juist relevant is voor de minder draagkrachtige bevolking op Zuid. Vanwege de relatief lage lonen en vaak kortlopende, onregelmatige werkdiensten op basis van nul-uren contracten vergen de reiskosten al gauw een aanzienlijk deel van het loon, en vormt daarmee een belemmering om ver buiten Rotterdam te reizen. Dat geldt voor reizen naar (potentieel) werk maar ook naar voorzieningen, zelfs wanneer deze in het noorden van Rotterdam gelegen zijn. Deze vervoersproblemen beperken volgens het onderzoek de bereikbaarheid van banen en daarmee de arbeidsre-integratie van bewoners op Zuid, dat juist het speerpunt is van de MIRT-verkenning (2009).

Drie argumentatielijnen over OV voor Zuid

In het vraagstuk over passende investeringen in het Rotterdamse openbaar vervoernetwerk om daarmee de ruimtelijke-economische en sociaal-maatschappelijke structuur van Rotterdam-Zuid te versterken, worden drie argumentatielijnen gevolgd en daarmee zijn drie waarden herkenbaar. Investerings in het openbaar vervoersysteem moeten de bereikbaarheid van Rotterdam-Zuid vergroten en de aansluiting met Rotterdam-Noord, de Zuidvleugel en de Randstad verbeteren. Bedrijventerreinen en economische kerngebieden rond Zuid moeten hiermee beter bereikbaar worden en het gebied zelf moet daarmee een interessantere vestigingslocatie voor nieuwe bewoners en bedrijven worden. In deze opvatting is de waarde nut herkenbaar. Deze waarde ligt ook ten grondslag aan de keuze van de gemeente Rotterdam en de stadsregio voor een nieuwe tangentiële metroverbinding.

Modelmatige berekeningen en MKBA wijzen uit dat een metroverbinding het grootste positieve effect heeft op de capaciteitsknelpunten en reistijden, dus wordt daar op ingezet. In de opvatting dat de relatieve onbereikbaarheid van Zuid moet worden verbeterd, komt ook de waarde gelijkheid tot uiting. De ruimtelijke en sociaaleconomische achterstand ten opzichte van Rotterdam-Noord moet worden aangepakt door Zuid ook goed te ontsluiten en beter op het (boven)regionale vervoersysteem aan te sluiten. De waarde gelijkheid staat ook centraal in de zorgen over de beperkte toegang tot werkgelegenheid en voorzieningen die het openbaar vervoersysteem biedt aan de minder

draagkrachtige bevolking op Zuid. Mobiliteit wordt daarbij opgevat als voorwaarde om volwaardig deel te kunnen nemen aan de samenleving, omdat het mensen in staat stelt ruimtelijk verspreide activiteiten te bereiken. De beleidsfocus op het reduceren van capaciteitsknelpunten en reistijden gaat voorbij aan zorgen over de betaalbaarheid van vervoersdiensten en de mogelijkheid die het mensen biedt om bedrijventerreinen en economische kerngebieden rond Zuid te bereiken. Deze zorg hangt nauw samen met de waarde ontplooiing, dat herkenbaar is de argumentatie voor het bepalen van de potentiële werkgelegenheid die een persoon binnen een bepaalde afstand, tijd en kosten kan bereiken, en dat nauw samenhangt met de ontplooiingskansen van de bewoners op Zuid.

5.5 Groningen Fietsstad

In de Nederlandse steden is de fiets niet weg te denken uit het straatbeeld (Rietveld & Daniel, 2004). Steden profileren zich daarbij steeds vaker als fietsstad. Zo werd de stad Groningen, met een lange traditie van fietsbeleid, door de Fietzersbond in 2002 uitgeroepen tot beste fietsstad van Nederland. Het huidige fietsbeleid van de stad bouwt hier met de Fietsstrategie 2015-2025 op voort (gemeente Groningen, 2015a). Het stimuleren van het fietsgebruik en het bieden van goede fietsvoorzieningen worden van groot belang geacht voor het bestrijden van de files en daarmee voor de bereikbaarheid van de stad en regio (Gemeente Groningen, 2015b). Die bereikbaarheid staat namelijk onder druk door het groeiend inwonertal van de stad en inkomend autoverkeer uit de regio, waar de krimp ertoe leidt dat mensen steeds vaker naar de stad komen om er te wonen, werken of gebruik te maken van voorzieningen.

Vanwege het hoge aandeel van autoverkeer in de regio blijft ook het autoverkeer in de stad toenemen. Er ontstaan in de spits files met toenemende reistijd en afnemende bereikbaarheid van stad en regio als gevolg. Ook op het onderliggende wegennet ontstaan hierdoor vertragingen waardoor kantoren, bedrijventerreinen en woonwijken minder goed bereikbaar zijn. Veel forenzen parkeren hun auto in de woonwijken, waardoor de parkeerdruk hier sterk is toegenomen. Tegelijkertijd leidt het groeiende fietsgebruik in de stad tot capaciteitsknelpunten op het fietsnetwerk, een verslechterde verkeersveiligheid en moeizame afwikkeling van het auto- en busverkeer.

Fiets in plaats van auto

Om de bereikbaarheid van stad Groningen te verbeteren wordt het stedelijk fietsnetwerk uitgebreid en fietsgebruik gestimuleerd vanaf stations en P+R terreinen naar de stad. Hiervoor worden de fietsverbindingen verbeterd en wordt het aanbod van OV-fietsen en modernere (bewaakte)

fietsenstallingen vergroot in de binnenstad en bij de stations (gemeente Groningen, 2015a; 2015b). Inzet op de fiets moet tot intensiever gebruik van de beschikbare ruimte in de stad leiden en automobilisten tegelijkertijd verleiden over te stappen op fietsgebruik, waardoor de druk op het wegennet afneemt. De fiets wordt hierbij beschouwd als onderdeel van de totale mobiliteitsketen, waarbij mensen een deel van de reis fietsen in combinatie met gebruik van auto of trein. Ook de provincie Groningen streeft in haar Beleidsnota Fiets (2012) nadrukkelijk naar OV-verbindingen die kunnen concurreren met de auto, waarbij de fiets een belangrijke rol speelt in met name het voor- en natransport vanaf de stations, OV-knooppunten en belangrijke bushaltes.

Het stimuleren van de overstap naar de fiets moet een bijdrage leveren aan het terugdringen van niet-noodzakelijk autogebruik in het stedelijk gebied. Bewoners en bezoekers worden gestimuleerd om parkeergarages en buurtstallingen te gebruiken om daarmee het straatparkeren te verminderen. Daarvoor moet ook de fietsbereikbaarheid van de stad vanuit de omliggende forensenplaatsen verbeterd worden. *'Fietsen kan een belangrijke bijdrage leveren aan het bereikbaar houden van de provincie en in het bijzonder de stad Groningen'* (Provincie Groningen, 2012: 9). Fietsverbindingen worden benaderd als onderdeel van het Groningse deur-tot-deur fietsnetwerk, dat is opgebouwd uit een hoofdfietsnetwerk, gericht op de snelle en doorgaande fietser, en het basisnetwerk dat ontsluitend en fijnmazig is.



Om het fietsgebruik in Groningen verder te stimuleren is een nieuwe stalling gebouwd bij het centraal station

Het hoofdnetwerk (onder meer provinciale fietsroutes) bestaat uit fietsverbindingen tussen de belangrijkste woon- en werkgebieden van en naar de stad, die concurrerend moeten zijn met de auto, en moeten worden doorgetrokken aangesloten op het stedelijke basisnetwerk. Vanaf daar wordt de fietser verder de stad in geleid richting de binnenstad en andere economische trekkers, zoals bedrijventerreinen en de universiteitscampus. Onderdeel van deze plannen is een fietssnelweg tussen Groningen en Assen om de autoforensen te verleiden te gaan fietsen. De e-bike en speedpedelec moeten uitkomst bieden om deze afstand als dagelijkse reis te overbruggen. Stimulering van het fietsgebruik vormt dus als belangrijk middel om de bereikbaarheid van de stad te waarborgen en daarmee het economisch functioneren van Groningen te bevorderen. Hoewel fietssnelwegen onder gebruikers hoog gewaardeerd worden, is het effect hiervan op de modal split en de congestie volgens het PBL en CPB naar verwachting echter relatief beperkt: *'Of de welvaartswinst in de vorm van het toegenomen comfort en de reistijdwinst opweegt tegen deze investeringskosten is onbekend.'* (2016: 196). Het verbeteren van de bereikbaarheid door aanleg van een fietssnelweg is dus geen uitgemaakte zaak.

Bij de beleidsmatige inzet op de fiets speelt mee dat het als schoon en stil vervoersmiddel een beperkt effect heeft op de ruimtelijke kwaliteit van de stad. Zo is het verminderen van het aantal op straat geparkeerde auto's ook een doel van het fietsbeleid. Dit alles wordt van belang geacht voor Groningen omdat kennisbedrijven- en instellingen elkaar op zouden zoeken in aantrekkelijke - schone en rustige - steden en het extra bezoekers trekt, waar ook de binnenstedelijke detailhandel en horeca baat bij hebben.

De fiets moet dus het Groningse vestigingsklimaat bevorderen: *'essentieel voor de Groningse economie zijn goede fietsverbindingen naar openbaar vervoer knooppunten, naar belangrijke economische trekkers en naar de regio'* (gemeente Groningen, 2015a: 26). Vanuit de detailhandel in de binnenstad is er echter weerstand tegen het beperken van het autogebruik, omdat zij hierdoor moeilijker bereikbaar worden en daarmee omzet vrezende mis te lopen. Een goede autobereikbaarheid is van invloed op de keuze van de autogebruiker om in de binnenstad te gaan winkelen, of aankopen elders of via internet te doen (Weltevreden & Atzema, 2007). Onderzoek naar de kosten en baten van fietsverkeer (VNG, 2000) wijst erop dat de fietser als consument echter vaak wordt onderschat en de automobilist overschat - de fiets levert wel degelijk een bijdrage aan het stedelijk vestigingsklimaat - maar recenter inzicht in de relatie tussen het fietsgebruik en het vestigingsklimaat en economisch functioneren van steden ontbreekt.



De beleidsmatige inzet op de fiets wordt daarbij ook ingegeven door aspecten als gezondheid en milieu. Het stimuleren van het fietsgebruik en daarmee het tegengaan van autokilometers moet helpen om de luchtverontreiniging te beperken en daarmee een bijdrage te leveren aan het tegengaan van klimaatverandering. Ook moet het stimuleren van fietsgebruik geluidsoverlast tegengaan en de gezondheid van mensen bevorderen. Door een ongezonde levensstijl hebben sommige inwoners te maken met overgewicht en een kortere levensverwachting, waarbij (dagelijks) fietsen een uitkomst moet bieden om voldoende lichaamsbeweging te krijgen. Fietzers hebben weliswaar meer last van luchtverontreiniging dan automobilisten omdat ze dieper inademen en lopen meer kans op letsel door een ongeval, maar dit wordt ruimschoots gecompenseerd door de gezondheidsvoordelen van meer bewegen, indien dat dagelijks een langere tijd gebeurt (Arsenio & Ribeiro, 2015; PBL & CPB, 2016). Tegelijkertijd moet de fiets als goedkoop vervoersmiddel voorzieningen voor eenieder bereikbaar maken en mensen helpen uit een sociaal isolement te halen. Zo toont onderzoek van Martens (2013) dat de fiets een rol kan spelen in het bestrijden van vervoersarmoede.

Fietsen moet er dus toe leiden dat mensen zich fysiek en mentaal beter gaan voelen (provincie Groningen, 2012; gemeente Groningen, 2015a). Groningen gebruikt het 'merk' Groningen Fietsstad daarbij bewust om het gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer en gezond recreatief verkeer te stimuleren, en om het fietsimago van de stad te versterken en daarmee de stedelijke economie. *'Een leefbare stad met goede fietsvoorzieningen trekt innovatieve bedrijven en bezoekers. Uiteindelijk is fietsen dus economie'*, aldus de Fiets Strategie (Gemeente Groningen, 2015a: 38). In hoeverre het stimuleren van fietsgebruik en investeringen in de fietsinfrastructuur ook daadwerkelijk de vestigingskwaliteit en economische groeimogelijkheden van Groningen vergroten is onduidelijk. De ontwikkeling van steden is namelijk sterk afhankelijk van de bredere politiek-economische context, die zich moeilijk laat sturen (Engelen et al., 2016).

Vier argumentatielijnen voor fietsstimulering

In de beleidsmatige inzet op de fiets in Groningen, worden vier argumentatielijnen gevolgd waarin vier waarden herkenbaar zijn. Het stimuleren van het fietsgebruik door in te zetten op betere fietsverbindingen en fietsvoorzieningen moet bijdragen aan het terugdringen van de files en daarmee aan het verbeteren van de bereikbaarheid en economische vitaliteit van de stad Groningen en de regio. De fiets wordt vanwege het geringe effect op de ruimtelijke kwaliteit ook van belang geacht voor het Groningse vestigingsklimaat, omdat het de stad daarmee aantrekkelijk maakt voor

kennisbedrijven- en instellingen en het extra bezoekers trekt, waar de lokale middenstand baat bij heeft. In deze argumentatie om in te zetten op de fiets is de waarde nut herkenbaar.

In de opvatting dat het stimuleren van het fietsgebruik, en het daarmee tegengaan van autokilometers, moet helpen om de luchtverontreiniging te beperken en een bijdrage moet leveren aan het tegengaan van klimaatverandering is de waarde matigheid herkenbaar. Het niet-noodzakelijke autogebruik in het stedelijk gebied moet worden teruggedrongen om het milieu te ontzien. Stimulering van fietsgebruik moet ook nadrukkelijk de gezondheid van mensen bevorderen, waarin het een uitkomst biedt om voldoende lichaamsbeweging te krijgen. Hierin komt de waarde gezondheid tot uiting. Tot slot is de waarde welzijn herkenbaar in de argumentatie dat de fiets als betaalbaar vervoersmiddel voorzieningen voor eenieder bereikbaar maakt en sociaal contact helpt te bevorderen.

5.6 Dominante waarden en veronachtzaamde waarden

De Waardenkaart Mobiliteit is in dit hoofdstuk toegepast op vier actuele ontwikkelingen in het mobiliteitsbeleid om daarmee een indruk te krijgen van de heersende opvattingen over mobiliteit en de achterliggende waarden. In de analyse van de vier cases klinkt het functionele en utilitaire denken steeds herkenbaar door. Dit is in de vakmatige en beleidsmatige verkeerskundige benadering dominant. Mobiliteit wordt hierin rationeel benaderd met het oog op het verkeerssysteem, waarbij de economische effecten en maatschappelijke behoeften doelmatig in acht worden genomen.

Het tamelijk praktische vakmatige perspectief stuit onvermijdelijk op verdelingsvraagstukken, onder meer tussen verkeersstromen en modaliteiten, en op negatieve externe effecten. Perspectieven waarmee andere waarden veelvuldig in stelling worden gebracht, zoals veiligheid en gezondheid. Andere waarden zijn minder vanzelfsprekend in beeld, in het bijzonder bij vakmatige en beleidsmatige benadering van mobiliteit. Het gaat om opvattingen over mobiliteit waarin waarden als vrijheid, status en gemeenschap herkend kunnen worden. In deze slotparagraaf worden de dominante en worden enkele veronachtzaamde waarden op een rij gezet. Tot besluit wordt er voor gepleit om de variëteit van waarden die ten grondslag ligt aan MKBA's en toekomstscenario's te vergroten.

Ordenen en schikken in het systeem

Het functionele en utilitaire denken over mobiliteit wordt vaak al bij de start van een project gevoed door de analyse methoden. Mobiliteitsanalyses zijn immers veelal gericht op het waarnemen van

knelpunten en uit het waarnemen van knelpunten volgt nu eenmaal snel de conclusie dat knelpunten moeten worden weggenomen. Uitbreiden of verbreden was vaak het standaard antwoord. Het verkeer moet ongehinderd en drempelloos kunnen doorstromen.

De werkelijkheid is vaak weerbarstiger. In de casus van de verbreding van de A27 moet de verbreding van de tunnelbak samengaan met het scheiden van verkeersstromen vanuit de nabijgelegen knooppunten om de doorstroming van het verkeer te verbeteren. De opgave is daarom ook niet gedefinieerd als het oplossen van een knelpunt, maar in een samenhangende verbetering van het openbaar vervoer en fietsvoorzieningen in combinatie met wegverbreding, om daarmee de complexe deur-tot-deurrelatie van de reizigers in de stedelijke regio mogelijk te blijven maken. Het perfecte verkeerssysteem ontwerpen is ingewikkeld, maar de technische oplossingen blijken telkens te vinden. De ordening van de mobiliteit in een verkeerssysteem staat centraal. Dat geldt ook voor de inpassing van nieuwe of verbrede infrastructuur in het omliggende landschap.

De relatie tussen infrastructuur investeringen en de economie speelt daarbij telkens nadrukkelijk een rol. Of het nu gaat over de kwaliteitssprong van het openbaar vervoer in Rotterdam Zuid of over de het stimuleren van de fiets in Groningen, investeringen in het mobiliteitssysteem worden in de beleidsmatige argumentatie van groot belang geacht voor de ontwikkeling van gebieden en de economische concurrentiekracht. In de casus van de A27 en voor de ontwikkeling van metropoolregio's wordt mobiliteit vooral gezien als voorwaarde voor het economisch functioneren van een stedelijke regio. Het functionele denken in termen van goed geordende verkeerssystemen en het utilitaire denken in termen van economisch nut zijn nauw verweven.

Baten en lasten van bereikbaarheid

In het utilitaire denken over mobiliteit zijn baten en lasten vaak niet volledig, maar meestal wel evenwichtig in beeld. Voor beide zijden van de medaille is aandacht. Vaak is het startpunt van de redenering die gaat over economisch nut van bereikbaarheidsinvesteringen negatief, namelijk dat congestie vermeden moet worden. De beeldspraak verbindt verkeer en economie: de draaischijf Utrecht moet blijven draaien. In de casus Groningen fietsstad moet het stimuleren van het fietsgebruik bijdragen aan het terugdringen van de files, vanuit de redenering dat daarmee wordt bijgedragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid en economische vitaliteit van de stad Groningen en van de regio. In de argumentatie staat het vestigingsklimaat voor bedrijven centraal, waarbij de fiets het imago voor innovatieve bedrijven en bezoekers versterkt. In de casus over metropoolvorming en

stedelijk netwerken wordt het economisch nut van mobiliteit conceptueel en strategisch benaderd, waarbij hoogwaardige vervoersverbindingen de bereikbaarheid van de metropoolregio zodanig verbetert dat agglomeratievoordelen en additionele welvaartsbaten ontstaan.

Waar economisch nut de redenering domineert, kan ook het debat ontstaan over de verdeling van de baten. Verdelingsvraagstukken hebben hun grondslag in waarden als rechtvaardigheid, gelijkheid en proportionaliteit. De casus van de verbetering van het openbaar vervoer voor Rotterdam-Zuid laat zien hoe de instrumentele benadering van verbetering van bereikbaarheid als middel voor ruimtelijk-economische ontwikkeling fungeert. De modelmatige berekeningen en MKBA laten zien dat een nieuwe metroverbinding naar Zuid het grootse positieve effect heeft op de bestaande capaciteitsknelpunten en tot een verbetering van de reistijden. Daarmee wordt de argumentatie opgebouwd dat de werklocaties rond Zuid beter ontsluiten kunnen worden zodat deze een betere vestigingslocatie worden voor nieuwe bewoners en bedrijven.

Het vakmatige debat over de oplossingen voor Rotterdam-Zuid trekken de volledigheid van de redenering in twijfel. De eenzijdige focus op het reduceren van capaciteitsknelpunten en reistijden (nutsmaximalisatie) zou geen inzicht bieden in de mogelijkheden voor bewoners op Zuid om met een nieuwe metroverbinding daadwerkelijk passende banen en voorzieningen te bereiken. Ook het effect van deze bereikbaarheidsinvestering op hun sociaaleconomische positie is onduidelijk. Voor wie dit probleem wil oplossen moet de probleemanalyse niet bij de capaciteitsknelpunten te starten, maar bij de ontplooiingsmogelijkheden voor de bewoners. In die alternatieve redenering ligt het meer voor de hand om de bereikbaarheid van potentiële arbeidsplaatsen en voorzieningen voor bewoners op Zuid te meten. In die redenering wordt mobiliteit opgevat als volwaarde om volwaardig deel te kunnen nemen aan de samenleving, omdat het mensen in staat stelt ruimtelijk verspreide activiteiten zoals werk en voorzieningen te bereiken.

In de geanalyseerde casus zijn meer alternatieve perspectieven op mobiliteit de revue gepasseerd. De beleidsmatige inzet op de fiets wordt in Groningen onderbouwd met een complexe redenering waarin het behoud van een goede autobereikbaarheid (door minder congestie omdat meer mensen fietsen) en beter gebruik van parkeervoorzieningen (door het beperken van straatparkeren ten faveure van de gebouwde parkeervoorzieningen) wordt gerelateerd aan een positief economisch effect, door de toegenomen aantrekkelijkheid en vitaliteit van de binnenstad. Daarmee is gezocht naar een brede

maatschappelijke acceptatie voor de beleidsmatige inzet op de fiets, waarin de veelal kernachtige argumentatie zijn grondslag kent in gezondheid als waarde.

In de onderbouwing van een project of programma zal het niet altijd mogelijk zijn om een overtuigende redenering op te bouwen waaraan alle relevante waarden ten grondslag liggen. In het beleidsmatige perspectief op mobiliteit zijn waarden als orde en nut veelal in een onderling versterkende argumentatie verankerd. Tegenstellingen in opvattingen of standpunten blijven vaak bestaan, bijvoorbeeld in termen van maatvoering of de mate waarin maatregelen nodig zijn, ook als de achterliggende waarden bestendig zijn. Fundamentele tegenstellingen in opvattingen vanwege strijdige waarden zullen lastig te overbruggen blijven. Standpunten over het beperken van mobiliteit waar matigheid als waarde aan ten grondslag ligt, zullen vanwege het beroep op natuurlijke hulpbronnen dat altijd met mobiliteit gepaard gaat (zoals lithium voor accu's), lastig verenigbaar blijven met standpunten waar dominante waarden als nut of perfectie aan ten grondslag liggen. De maakbaarheid van het ideale innovatieve mobiliteitssysteem zonder uitstoot (perfectie) zal voor menig technische ontwerper een lonkend perspectief blijven.

Veronachtzaamde waarden

Het functionele en utilitaire denken domineert het mobiliteitsbeleid, met de inzet op het verbeteren van het verkeerssysteem voor het maximaliseren van het maatschappelijk en economisch nut. De baten en lasten voor mens en milieu worden meer of minder zorgvuldig gewogen, maar daarbij zijn vooral waarden als veiligheid en gezondheid in beeld. In opvattingen over mobiliteit spelen ook waarden een rol die in de geanalyseerde beleidscasus weinig voor het voetlicht komen, in het bijzonder waarden die met het vrijheidsgevoel van het reizen verbonden zijn en waarden zoals status en gemeenschapszin. Het betreft waarden en opvattingen die wellicht als vanzelfsprekend verbonden zijn met mobiliteit, maar waar mobiliteitsbeleid kennelijk moeizaam mee overweg kan. Deze veronachtzaamde waarden krijgen hieronder aandacht.

Het vrijheidsgevoel dat mobiliteit met zich mee kan brengen is verbonden met waarden zoals autonomie en ongeremdheid. De verhoging van de maximumsnelheid op autosnelwegen naar 130 km/u komt tegemoet aan deze wens, maar alleen op de Duitse autobaan kan de snelheidsliefhebber zich overgeven aan de behoefte om de topsnelheid van auto of motor te beproeven. Toch is ook hier geen sprake van een volledig onbegrensde vrijheid. Een voorwaarde voor mobiliteit is immers

de aanwezigheid van infrastructuur, die niet zonder vergunningen, toestemming en veelal subsidies van de overheid gerealiseerd en gebruikt kan worden. Mensen zijn zodoende dus van elkaar afhankelijk voor hun mobiliteit en bereikbaarheid, waarmee het concept van autonome, private mobiliteit niet meer dan een illusie blijkt. In mobiliteitsbeleid ligt de nadruk vooral op keuzevrijheid voor de reiziger, die vooral met verbeteringen in het verkeerssysteem en onderlinge aansluitingen van autowegen, openbaar vervoer en fiets vorm moet krijgen. Keuzevrijheid is daarmee een ethisch relevante overweging in mobiliteitsbeleid, maar wordt in de modelgebaseerde verkeersstudies beperkt geadresseerd. Het draait daarbij in de beoordeling en weging uiteindelijk vaak toch weer om nutsmaximalisatie.

Indicatoren zoals voertuigbezit, afgelegde afstanden en het aantal dagelijkse verplaatsingen kunnen inzicht bieden in de mogelijkheden om te verplaatsen en potentiële activiteiten te bereiken. Tegelijkertijd verhullen deze mobiliteit-gerelateerde indicatoren dat mensen soms alleen tegen relatief hoge kosten van autobezit of een dagelijkse verre reis met openbaar vervoer kunnen werken, simpelweg omdat er geen werk in de buurt is. De keuze om te reizen is niet altijd vrij. In de nieuwe benadering van mobiliteitsbeleid, die is gericht op de wensen en behoeften van de reiziger en minder op specifieke knelpunten in infrastructuur, ligt het meer voor de hand om bereikbaarheidsindicatoren te gebruiken in de beoordeling van mobiliteitsprojecten die uitdrukking geven aan de potentiële activiteiten die een persoon binnen een bepaalde afstand, tijd en kosten kan bereiken. Daarmee wordt de werkelijke mate van ontplooiingsmogelijkheden en keuzevrijheid van mensen uitgedrukt (van Wee, 2011; Martens & Bastiaanssen, 2015). Verkeersmodellen kunnen daarbij goed gebruikt worden om bereikbaarheidsniveaus van mensen en gebieden te berekenen.

Deze benadering van ontplooiingsmogelijkheden en keuzevrijheid voor de reiziger vindt zijn grondslag in waarden als welzijn, ontplooiing en gelijkheid. Mobiliteit kan in die zin worden opgevat als volwaarde om volwaardig deel te kunnen nemen aan de samenleving, omdat het mensen in staat stelt ruimtelijk verspreide activiteiten zoals werk, voorzieningen en hun sociale contacten te bereiken. Volgens Martens en Bastiaanssen (2015) hoeft een laag bereikbaarheidsniveau daarbij geen probleem te zijn, zolang dit geen wezenlijk effect heeft op hun kwaliteit van leven: *'Echter, bij een forse daling van de bereikbaarheid kan het vervoerssysteem een barrière creëren voor toegang tot werk, medische diensten, onderwijs, en vrienden en familie. Op dit niveau is sprake van vervoersarmoede. [Dit] kan leiden tot werkloosheid, gezondheidsproblemen en sociaal isolement'* (2015: 18). Vanuit deze filosofie zou mobiliteitsbeleid dat zich werkelijk oriënteert op waarden als ontplooiing en

welzijn, waarvan bijvoorbeeld in de casus van Rotterdam-Zuid de beleidsintenties naar uit lijken te gaan, dus in de eerste plaats gericht moeten zijn op het voorkomen van vervoersarmoede door het bestrijden van bereikbaarheidsproblemen van specifieke groepen mensen. Daarbij zal mobiliteit veel milieuvriendelijker moeten worden om de kwaliteit van leven in steden als Rotterdam te verbeteren. Dat betekent vermindering van het gebruik van fossiele brandstoffen en reductie van emissies, en dus een grotere inzet op passend openbaar vervoer, fietsen en lopen.

Van een heel andere orde zijn waarden als status en eigenheid die ten grondslag liggen aan opvattingen over mobiliteit waarin een blitse sportauto of een hippe fiets het imago van mensen bepalen. Of het nu gaat om het verhogen de sociale status of om uiting te geven aan een persoonlijke milieubewuste identiteit, het gaat om waarden en opvattingen waar het mobiliteitsbeleid mee worstelt. De argumentatie voor de ambities van Groningen fietsstad maken weinig werk van deze persoonlijke drijfveren, hoewel het imago van de stad wel nadrukkelijk in stelling wordt gebracht. Het is kenmerkend voor de zoektocht die veel beleidsmaatregelen kenmerkt waar gedragsverandering van reizigers wordt beoogd. Collectieve doelen zoals het voorkomen van congestie of het verminderen van milieubelasting doen een beroep op waarden zoals matigheid, maar missen de aansluiting bij waarden als eigenheid en status.

De afstand tussen waarden die met de persoonlijke mobiliteitskeuzes te maken hebben en het collectief vervoer lijkt daarbij het grootst. Het openbaar vervoer biedt nu eenmaal weinig gelegenheid voor mensen om zich van anderen te onderscheiden. Dit verklaart mogelijk waarom beleidsinitiatieven die er op gericht zijn om autogebruik terug te dringen vaak weinig succesvol zijn en zelfs grote weerstand oproepen (Steg, 2004; Claassen & Robeyns, 2015). Dat is op zich opvallend, omdat de mens zich als het spreekwoordelijke groepsdier graag manifesteert in de wereld van mobiliteit. Groepsreizen, motorverenigingen en toertochten met klassieke auto's kunnen zich in een zekere populariteit verheugen, maar in mobiliteitsbeleid komt het nauwelijks herkenbaar voor. De groepsreisproducten op de OV chipkaart ten spijt, biedt het openbaar vervoer niet de gezelligheid die mensen graag opzoeken.

Maatschappelijke afweging

Aan de strijd over mobiliteit ligt dus een grote variëteit aan opvattingen ten grondslag, met soms scherpe tegenstellingen in die opvattingen. Een goed begrip van opvattingen wordt verkregen door op zoek te gaan naar achterliggende waarden. Opvattingen over mobiliteit, ook wanneer deze

ogenschoijnlijk neutraal en wetenschappelijk onderbouwd en uit de vakwereld afkomstig zijn, zijn nooit waardenvrij. Waar opvattingen, standpunten en argumenten in een schier eindeloze variatie voorkomen, zijn onderliggende waarden beperkter in aantal en minder veranderlijk. Voor een goed begrip van de strijd over mobiliteit en voor het selecteren van beleidsmaatregelen is het belangrijk om de achterliggende waarden te expliciteren.

Het overzicht dat de Waardenkaart Mobiliteit biedt van de waarden die ten grondslag liggen aan de opvattingen over mobiliteit, maakt de pluriformiteit in het denken over mobiliteit makkelijker te herkennen en beter hanteerbaar bij afwegingen. Op deze waardenkaart is geen hiërarchie in waarden aangebracht en evenmin is aangegeven welke waarden dominant zijn in beleid of in de opvattingen van mensen. Met de analyse van concrete casus aan de hand van de Waardenkaart Mobiliteit kan dit inzicht in wat dominante opvattingen zijn, wel worden verkregen. De praktijkvoorbeelden laten zien dat het streven naar het perfecte verkeerssysteem met het perfectie verkeersmodel een belangrijke waarde lijkt voor verkeerskundigen, maar dat selecties van indicatoren en uitkomsten van analyses in processen van besluitvorming over beleid en infrastructuurprojecten vooral worden gewogen met het oog op nutsmaximalisatie. De optimalisatietechniek van de maatschappelijke kosten- batenanalyse, de MKBA, weerspiegelt dit.

Deze praktische, rationeel-functionele oriëntatie op maatschappelijk en economisch nut biedt een smalle basis voor een volwaardige afweging. Voorbeelden uit de praktijk laten zien dat veiligheid en orde dominante waarden zijn in het technische infrastructuur ontwerp en dat gezondheid en verantwoordelijkheid in de afweging een rol spelen als het gaat om negatieve externe effecten van verkeer en mobiliteitskeuzes. Met de Waardenkaart Mobiliteit in de hand valt op dat waarden die ten grondslag liggen aan opvattingen over status en gemeenschap er niet aan te pas lijken te komen, terwijl duidelijk zichtbaar is dat dit relevante waarden zijn voor keuzes die mensen maken over mobiliteit. Voor mobiliteitsbeleid dat zich richt op gedragsverandering van vervoerskeuzes, mag dit een inspiratiebron zijn. Elke marketing expert zal vertellen dat het belangrijk is met een campagne aan te sluiten bij de persoonlijke beleving en de achterliggende drijfveren van mensen. Voor de beleidsmaker is het dan wel belangrijk om de eigen drijfveren achter het beleid daarbij ook geloofwaardig te communiceren (en deze ook zelf te onderkennen).

De analyse van praktijkvoorbeelden laat zien dat de methodiek van MKBA's een bredere maatschappelijke afweging mogelijk moet maken dan alleen nutsmaximalisatie. Dit geldt in het

bijzonder als de probleemanalyse breder is dan alleen zorgen over reistijden, capaciteitsknelpunten en economische groei (want die laten zich vanuit een perspectief op economisch nut uitstekend beoordelen). Er is echter genoeg empirisch onderzoek dat laat zien dat reistijdbaten niet bestaan en mensen dit vooral gebruiken om verder te reizen. Als de geografische bereikbaarheid van banen en voorzieningen voor laag- en hoogmobiele groepen mensen als uitgangspunt wordt genomen (dat is niet altijd het aandachtspunt, maar was bijvoorbeeld in de casus van Rotterdam-Zuid aan de orde), is er behoefte aan indicatoren die een passende afweging mogelijk maken. Nutsmaximalisatie is dan niet de enige passende beoordelingsmaatstaf, want ontplooiingskansen van mensen en hun keuzevrijheid zouden onderdeel van de weging moeten uitmaken.

Tot slot een blik in de toekomst. Voor complexe infrastructuurprojecten en andere grote mobiliteitsinvesteringen wordt de besluitvorming en de MKBA's gebaseerd op toekomstverkenningen in de vorm van scenario's van het Centraal Planbureau (CPB) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). Deze scenario's zijn bedoeld om de keuzeruimte in beeld te brengen voor ontwikkelingen die in de toekomst verwacht kunnen worden. Dergelijke scenario's variëren in ieder geval op economisch groeicijfer dat verwacht wordt (hoog of laag) en op enkele andere factoren. Die economische verwachting is sterk bepalend voor de verwachte mobiliteitscijfers. Maar daarmee is de normatieve keuzeruimte niet in beeld gebracht.

Scenario's variëren meestal weinig voor wat betreft de waarden die er aan ten grondslag liggen. Meestal zijn drie van de vier scenario's op vrijwel dezelfde waarden gebaseerd, want met meer of minder economische groei blijft in alle gevallen nut de onderliggende waarde. Juist voor het in beeld brengen van maatschappelijke en politieke keuzeruimte zouden scenario's voor toekomstverkenning, die zo belangrijk zijn voor de keuze over de ontwikkeling van verkeersnetwerken, onderling moeten verschillen op het niveau van de onderliggende waarden. Dat maakt verschillende waarden hanteerbaar in besluitvorming en in keuzes over mobiliteit.

Referenties

- Aarts, L.T., R.J. Davidse, W.J.R. Louwerse, J. Mesken. & R.F.T. Brouwer (2006). *Herkenbare vormgeving en voorspelbaar gedrag; Een theorie- en praktijkverkenning*. R-2005-17. Leidschendam: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
- ANWB (2010). *Ledenpeiling kilometerprijs; Een kwantitatief en kwalitatief online onderzoek naar de opvattingen over het wetsontwerp Kilometerprijs*. Ruigrok- NetPanel / Synthetron
- ANWB (2015). *Meer dan kwart Nederlanders praat tegen auto*. Geraadpleegd op 15 maart 2015, via: <http://www.anwb.nl/auto/nieuws/2015/maart/autobijnaamgenerator-meer-dan-kwart-nederlanders-praat-tegen-auto>
- ANWB (2016). Pas op! Zo privé is je auto niet. *ANWB Kampioen*, 1, p.81-83
- Arsenio, E. & P. Ribeiro (2015). *The Economic Assessment of Health Benefits of Active Transport* (Chapter 2), in *Sustainable Urban Transport* (Book), edited by Attard, M. and Shiftan, Y., UK: Emerald Publishing
- Banister, D. & J. Berechman (2000). *Transport Investment and Economic Development*. London: Routledge
- Banister, D. (2006). Maatschappij, mobiliteit en klimaatverandering. *Agora*, 22 (5), p.18-21
- Banister, D. (2008). The Sustainable Mobility Paradigm. *Transport Policy*, 15, p.73-80
- Bastiaanssen, J. & K. Martens. (2013). Vervoersarmoede belemmert arbeidsre-integratie. *ESB Economisch Statistische Berichten*, 98(4671), p.654-655
- Bastiaanssen, J., H. Donkers & K. Martens (2013). Vervoersarmoede. *Geografie*, 22 (8), p.6-10
- Bauman, Z. (2005). *Liquid life*. Cambridge: Polity Press
- Baumeister, R. & M. Leary (1995). The Need to Belong: desire for Interpersonal Attachments as a Fundamental Human Motivation. *Psychological Bulletin*. Vol. 117 (3), p.497-529
- Bertolini, L., M. Bontje & C. Stelling (2006). Welke mobiliteit, welk beleid? *Agora*, 22 (5), p.13-15
- Bertolini, L. en M. Dijst (2003), Mobility environments and network cities. *Journal of Urban Design*, 8, p.27-43
- Bertolini, L. (2014). Mobiliteit als optie. *Agora*, 30 (2), p.30
- Blokland, H. (2005). Pluralisme, *Democratie & Politieke kennis: Ontwikkelingen in de moderne tijd*. Assen: Van Gorcum
- BMW (2016). Emission-free into the future; Sustainability and BMWi. Gevonden op 27 januari 2016, via: <http://www.bmw.com/com/en/insights/corporation/bmw/sustainability.html>
- Boulding, K. (1966). The economics of the coming spaceship earth. In H. Jarrett (ed.) 1966. *Environmental Quality in a Growing Economy*. p.3-14
- Boussauw, K. (2014). Bredere wegen, bredere files? *Agora* (2), p.8-11
- Brikkels (2014). 'Ducati Monster 821 test: Intense vakantie liefde. Geraadpleegd op 12 maart 2015, via <http://brikkels.nl/index.php/view/659/Ducati-Monster-821-test-Intense-vakantieliefde>
- Bril, M. (2006). *Filegeluk*. Amsterdam: Volkskrant
- Brömmelstroet, M. te (2014). Mobiliteitsculturen in de film. De rol van mobiliteit in veertig jaar Nederlandse film. *Tijdschrift Vervoerswetenschap*, 50 (3), p.155-172
- Bruinsma, F., J. van Dijk & C. Gorter (2002). *Mobiliteit en beleid*. Assen: Van Gorcum
- Buunk, W.W., & L.M.C. van der Weide (2012). *Het politieke landschap van de ruimtelijke ordening en gebiedsontwikkeling* Windesheimreeks Kennis en Onderzoek (43). Zwolle: Hogeschool Windesheim
- Buunk, W.W. & L.M.C. van der Weide (2014). A value-oriented approach to discursive analysis of urban and regional planning, In: A.E. Silva et al. *The Routledge handbook of planning methods research*. London: Routledge

- CE Delft (2013). Uitbreiding snelwegen: nodig of overbodig?; *Review van het gebruik van economische scenario's bij doorrekening van MIRT-projecten*. Delft: CE Delft
- Commissie-Schoof (2013). *Onderzoek Besluitvorming Verbreding A27; De bak in Amelisseweerd*. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu
- Consumentenbond (2009). *Nieuwe campagne over privacy*. Geraadpleegd op 23 januari 2015, via: http://www.consumentenbond.nl/actueel/nieuws/nieuwsoverzicht_2009/nieuwe_campagne_privacy/
- Cottaar, A. (1996). Kooplui, kermisklanten en andere woonwagenbewoners. *Groepsvorming en Beleid 1870-1945*. Amsterdam: Het Spinhuis
- Centraal Planbureau (2014). Agglomeratie, transportinfrastructuur en welvaart; *CPB Policy brief 2014/10*. Den Haag: Centraal Planbureau
- Claassen, R. & I. Robeyns (2015). *Economische beleidsanalyses; een filosofische blik*. Utrecht: Universiteit Utrecht
- CPB & PBL (2015). *Toekomstverkenningen Welvaart en Leefomgeving. Nederland in 2030 en 2050: Twee referentie-scenario's*. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving en Centraal Planbureau
- CROW Fietsberaad (2008). Amsterdam gaat fiets inzetten voor citymarketing. Geraadpleegd op 14 januari 2016, via: <http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?section=repository&repository=Amsterdam+gaat+fiets+inzetten+voor+citymarketing>
- CROW (2014). *Werken met verkeers- en mobiliteitsmodellen*. Ede: CROW
- Deetman, W. & J. Mans (2011). *Kwaliteitssprong Zuid; Ontwikkeling vanuit kracht*. Werkendam: Team Deetman/ Mans
- Derks, W., P. Hovers & L. Klinkers (2006). *Structurele bevolkingsdaling; een urgente nieuwe invalshoek voor beleidsmakers*. Den Haag: Raad voor Verkeer en Waterstaat en de VROM Raad
- Diekstra, D. & M. Kroon (1994). Auto en automobiel gedrag: een psychologische analyse van belemmeringen voor duurzame mobiliteit. In: J.M. Jager (1994). *Implementatie van beleid: de moeizame weg van voornemen naar actie*. Delft: Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
- Dijst, M. (2006). Wisselende situaties in de netwerksamenleving. *Agora*, 22 (5), p.12-16
- Dittmar, H. (1992). *The social psychology of material possessions: To have is to be*. Hemel Hempstead, UK: Havester Wheatsheaf; New York: St. Martin's Press
- Ecorys, Rijkswaterstaat, Ministerie van Verkeer en waterstaat, BRU, gemeente Amersfoort, gewest Eemland en Provincie Utrecht (2006). *Eindrapport MIT-Verkenning en Netwerkanalyse Regio Utrecht*. Velp: Drukkerij de Rijn
- Engelen, E., J. Froud, S. Johal, A. Salento & K. Williams (2016). How cities work: a policy agenda for the grounded city. *CRESC Working Paper No. 141*
- Esveld, C. (2001). *Modern Railway track (Second Edition)*. TU Delft
- Gemeente Amsterdam (2011). *Structuurvisie Amsterdam 2040; Economisch sterk en duurzaam*. Amsterdam: Gemeente Amsterdam, Dienst Ruimtelijke Ordening
- Gemeente Amsterdam (2013). *MobiliteitsAanpak Amsterdam 2030; Amsterdam Aantrekkelijk Bereikbaar*. Amsterdam: Gemeente Amsterdam, Dienst Ruimtelijke Ordening
- Gemeente Den Haag (2011). *Haagse Nota Mobiliteit; Bewust kiezen, slim organiseren*. Den Haag: Dienst Stedelijke Ontwikkeling, Gemeente Den Haag
- Gemeente Groningen (2015a). *Fietsstrategie Groningen 2015-2025*. Groningen: gemeente Groningen
- Gemeente Groningen (2015b). *Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie Groningen 2015-2025*. Groningen: gemeente Groningen
- Gemeente Rotterdam (2015). *Fietsen heeft voorrang; Fietsplan Rotterdam 2015-2018*. Rotterdam: gemeente Rotterdam

- Gemeente Utrecht (2012). *Utrechtse agenda A27; Ruimtelijke inpassing tweede trechterstap*. Utrecht: gemeente Utrecht
- Geurs, K. (2015). Reistijd is een slechte indicator voor bereikbaarheid. *GO! Mobility*, 5, p.9-11
- Geurs, K. & B. van Wee. (2004). Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research alternatives. *Journal of Transport Geography*, 12, p.127-140
- Geurs, K., W. Boon & B. van Wee (2009). Social Impacts of Transport: Literature Review and the State of the Practice of Transport Appraisal in the Netherlands and the United Kingdom. *Transport Reviews*, 29 (1), p.69-90.
- Givoni, M. & B. Banister (eds) (2014). *Moving towards low carbon mobility*. Edward Elgar, Cheltenham
- Goudappel Coffeng (2009). *OV-structuur op Zuid; Probleemanalyse*. Deventer: Goudappel Coffeng
- Graaf, S. de, S. Hoogendoorn & H. Barmentlo (2015). De opleving van modellering van langzaam verkeer. *NM Magazine*, 3, p.18-19
- Hägerstrand, T. (1970). What about people in regional science? *Papers of the Regional Science Association* 24, p.7-21
- Haidt, J. & S. Kesebir (2010). Morality, In S. Fiske, D. Gilbert & G. Lindzey (eds.) *Handbook of social psychology*, 5th edition Hoboken (NJ): Wiley
- Haidt, J. (2012). *The righteous mind. Why good people are divided by politics and religion*. New York: Pantheon Books
- Handy, S. (2006). De automobiele samenleving. *Agora*, 22 (5), p.27-230
- Hansen, I., P. Opstal & P. Wiggenraad (2004). *Functioneel en constructief ontwerp van wegen en spoorwegen*. Delft: TU Delft
- Harms, L. (2008). *Overwegend onderweg: De leefsituatie en de mobiliteit van Nederlanders*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau
- Harvey, D. (1990). *The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change*. Blackwell: Malden
- Hayek, F.A. (1944). *The road to serfdom*. Chicago: University of Chicago Press
- Heijnsdijk, R. & N. Mouter (2015). *Wat is de iconische waarde van de Erasmusbrug?* Paperbijdrage Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2015
- Het Financieel Dagblad (2013). *Nieuw geld kript classicmarkt op*. Geraadpleegd op 24 oktober 2014, via http://www.vsoc.nl/uploads_images/beheer/PDF/VSOC-FD.pdf
- Hogg, M.A. (1992). *The social psychology of group cohesiveness: From attraction to social identity*. New York: New York University Press, In: Witte, E. & J.H. Davis (2009). Understanding Group behaviour: Small Processes and Interpersonal Relations (volume 2). New York: Psychology Press
- James, E., A. Millington & P. Tomlinson (2005). *Understanding Community Severance I: Views of Practitioners and Communities*. Wokingham: TRL
- Janelle, D.G. (1969). Spatial reorganization: a model and concept. *Annals of the Association of American Geographers*, 59, p.348-364
- Jeekel, H. (2011). *De autoafhankelijke samenleving*. Delft: Eburon. (proefschrift)
- Jenks, M. (2000). The Appropriateness of Compact City Concepts to Developing Countries in M. Jenks and R. Burgess (eds.) *Compact Cities, Sustainable Urban Forms for Developing Countries*. London and New York: Spon Press
- Jensen, M. (1999). Passion and heart in transport - a sociological analysis of transport behaviour. *Transport Policy* (6), p.19-33
- Jensen, O.B. (2009). Flows of meaning, cultures of movements - urban mobility as meaningful everyday life practice. *Mobilities* 4(1), p.139-158
- Jordan, P. (2014). *De fietsrepubliek; een geschiedenis van fietsend Amsterdam*. Amsterdam: Podium
- Kaufmann, V. (2002). Re-thinking mobility. *Contemporary Sociology*. Aldershot; Ashgate

- Kaufmann, V., M. Bergman & D. Joye (2004). Motility: Mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol. 28 (4), p.745-756
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2007). *Beleving en beeldvorming van mobiliteit*. Den Haag: SCP en RWS-AVV
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2010). *Infrastructuur en economische structuurversterking; De relatie met de kosten-batenanalyse*. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2012). *Bereikbaarheid en concurrentiekracht; Twee kanten van dezelfde medaille*. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2014). *Niet autoloos, maar auto later; Voor jongvolwassenen blijft de auto een aantrekkelijk perspectief*. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu
- Kesselring, S. (2006). 'Liquid life' en oneindige reistijd. *Agora*, 22 (5), p.26-29
- KIA (2015). *Kia ontplooit enorm offensief om leidend te worden in 'groene' mobiliteit*. Geraadpleegd op 14 januari 2016, via: <http://pers.kia.com/persbericht/kia-ontplooit-enorm-offensief-om-leidend-te-worden-in-groene-mobiliteit/>
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2015). *Chauffeur aan het stuur?; Zelfrijdende voertuigen en het verkeer en vervoerssysteem van de toekomst*. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu
- Klassiek & Techniek (2015). Dondervogel; Ford Thunderbird. *Klassiek en Techniek*, vol. 208
- KpVV (2006). *Bundeling een gouden greep? De betekenis van bundeling van verstedelijking en infrastructuur in verleden, heden en toekomst*. Rotterdam: GTV
- Kuipers, G. (2010). *De fiets van Hare Majesteit: Over nationale habitus en sociologische vergelijking*. Oratie bij het accepteren van de positie van Hoogleraar aan de Erasmus Universiteit Rotterdam
- Leclercq, E. (2012). Ruimtelijke rechtvaardigheid in een Nederlands jasje? *Agora*, 28 (1), p.12-14
- Lint, H. van & V. Marchau (2011). *De file dat ben je zelf*. Delft: Publicatiebureau Bouwkunde
- Lomasky, L.E. (1997). Autonomy and automobility. *The Independent Review*, Vol. v.II, No. 1, p.5-28
- Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy*, 20, p. 105-113
- Lynch, M. (1993). Scientific Practice and Ordinary Action. Cambridge: Cambridge University Press. In: Urry, J. (2007). *Mobilities*. Cambridge: Polity Press
- MacInthyre, A. (2007). *After virtue (third edition ed.)*. Notre Dame, Indiana: University of Notre Dame Press
- Mackett, R.L., L. Lucas, J. Paskins & J. Turbin (2005). The therapeutic value of childrens everyday travel. *Transportation Research A*, Vol. 39 (2-3), p.205-219
- Marsh, P. & P. Collett (1986). *Driving passion: the psychology of the car*. London: Cape
- Martens, K. (2000). *Debatteren over mobiliteit*. Nijmegen: Katholieke Universiteit Nijmegen (proefschrift)
- Martens, K. (2006). Basing transport planning on principles of social justice. *Berkeley Planning Journal*, 19, p.1-17
- Martens, K. & E. Hurvitz (2011). Distributive impacts of demand based modelling. *Transportmetrica*, p.181-200
- Martens, K. (2012). Justice in transport: applying Walzer's 'Spheres of Justice' to the transport sector. *Transportation*, 39(6), p.1035-1053
- Martens, K. (2013). Role of the Bicycle in the Limitation of Transport Poverty in the Netherlands. *TRB*, 2387, p.20-25
- Martens, K. (2014). Rechtvaardigheid als raamwerk. *Agora*, 30 (2), p.18-21
- Martens, K. & J. Bastiaanssen (2015). Vervoersarmoede-indicator helpt bij pijnlijke OV-keuzen. *Verkeerskunde*, 66 (2), p.24-25
- Milieu- en Natuurplanbureau RIVM (2005). 'Second opinion' *TNO-onderzoek effecten wegverbreding op luchtkwaliteit*. Bilthoven: Milieu- en Natuurplanbureau RIVM
- Milieucentrum Utrecht. Ring Utrecht besluitvorming. Geraadpleegd op 27 januari 2016, via: <http://www.mcu.nl/page/2521/ring-utrecht-besluitvorming.html>

- Miller, D. (2001). *Car Cultures*. Oxford: Berg
- Ministerie van Economische Zaken (1999). *Nota Ruimtelijk Economisch Beleid*. Den Haag: ministerie van Economische Zaken
- Ministerie van Financiën (2011). Autobrief: Fiscale stimulering van (zeer) zuinige auto's en enkele andere onderwerpen op het gebied van de autobelastingen. Den Haag: Ministerie van Financiën
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2011). *IenM maakt ruimte – Strategische kennis- en innovatieagenda Infrastructuur en Milieu 2012-2016*. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2012). *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte: Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig*. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2013). *Verantwoorde uitvoering 2013-2017; Toezichtvisie IenM op uitvoeringsorganisaties op afstand*. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (1981). *Structuurschema Verkeer en Vervoer*. Den Haag: SDU
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (1988). *Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer*. Den Haag: SDU
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2000). *Van A naar Beter. Nationaal verkeers- en vervoersplan 2001-2020*. Den Haag: projectteam nationaal Verkeers- en Vervoerplan
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2000). *Van A naar Beter. Nationaal verkeers- en vervoersplan 2001-2020*. Den Haag: projectteam nationaal Verkeers- en Vervoerplan
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat en VROM (1977). *Struatuurschema Verkeer en Vervoer. Beleidsvoornemen*. Den Haag: Verkeer en Waterstaat en VROM
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (2005). *Nota Mobiliteit. Naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid*. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2007). *Nieuwe Ontwerprichtlijn Autosnelwegen*. Rotterdam: Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2009). *Cycling in the Netherlands*. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat
- Ministerie van VROM (1988). *Vierde Nota Ruimtelijke Ordening*. Den Haag: Ministerie van VROM
- Ministerie van VROM (1990). *Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra*. Den Haag: Ministerie van VROM
- Ministerie van VROM (2003). *Nieuwe Sleutelprojecten in aantocht*. Den Haag: Ministerie van VROM
- Mokhtarian P. & I. Salomon (2001). How derived is the demand for travel? Some conceptual and measurement considerations. *Transportation Research Part A*, 35, p.695-719
- Mokhtarian, P. (2005). Travel as a desired end, not just a means. *Transportation Research A Policy and Practice*, (39) 2-3, p. 93-96
- Møller, M. & S.B. Sigurðardóttir (2009). The relationship between leisure time and driving style in two groups of male drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, Vol. 12 (6), p.462-469
- Mom, G., J. Schot & P. Staal (2002). *Werken aan mobiliteit*. In: J. Schot, H. Lintsen, A. Rip en A. Albert de la Bruhèze (eds.). *Techniek in Nederland en de twintigste eeuw. Deel V. Transport. Communicatie*. (Zutphen 2002), p.62-64
- Mom, G. & R. Filarski (2008). *Van transport naar mobiliteit. De transportrevolutie [1800-1900]*. Zutphen: Walburg Pers
- Nijenhuis, W. & W. van Winden (2007). *De diabolische snelweg: Over de traditie van de mooie weg in het Nederlandse landschap en het verlangen naar de schitterende snelweg in de grote stad*. Rotterdam: Uitgeverij 010
- NRC Handelsblad (1999). Campagne tegen rekeningrijden. In: *NRC Handelsblad*, 20 januari 1999
- NRC Handelsblad (2015). Scooterhuffers. In: *NRC Handelsblad*, 20 november 2015

- OECD (2015). *In it Together. Why Less Inequality Benefits All*. Paris: OECD
- Ong, P. & Miller, D. (2005). Spatial and Transportation Mismatch in Los Angeles. *Journal of Planning Education and Research*, Vol. 25, p.43-56
- Owens, S. (1995). From 'predict and provide' to 'predict and prevent', pricing and planning in transport policy. *Transport policy*, 2-1, p.43-49
- Páez, A., D.M. Scott & C. Morency (2012). Measuring accessibility: positive and normative implementations of various accessibility indicators. *Journal of Transport Geography*, 25, p.141-153
- Peeters, K. (2014). *Weg van mobiliteit: over mobiliteit en geluk*. Antwerpen: Vrijdag
- Planbureau voor de Leefomgeving (2010). *Effecten van prijsbeleid in verkeer en vervoer: Kennisoverzicht*. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving
- Planbureau voor de Leefomgeving (2014). *De concurrentiepositie van Nederlandse regio's; Regionaal-economische samenhang in Europa*. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving
- Planbureau voor de Leefomgeving (2014). *De energieke samenleving en duurzame mobiliteit: Verkenning van opgaven en aangrijpingspunten voor beleid*. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving
- Centraal Planbureau & Planbureau voor de Leefomgeving (2016). *Kansrijk mobiliteitsbeleid*. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving
- Ponds, R. & O. Raspe. (2015). *Agglomeratievoordelen en de REOS (position paper)*. Utrecht: Atlas voor gemeenten
- Popkema, M. (2014). *Tussen Techniek en Planning; De opkomst van het vak verkeerskunde in Nederland 1950-1975*. Amsterdam: Amsterdam University Press
- Projectteam MIRT-Verkenning OV op Zuid (2011). *Kwaliteitssprong OV op Zuid; Verkenning toekomstige OV-structuur op Zuid*. Rotterdam: gemeente Rotterdam
- Provincie Groningen (2012). *Beleidsnota Fiets*. Groningen: Provincie Groningen
- Raad voor Verkeer en Waterstaat (2010). *Wie ik ben en waar ik ga*. Den Haag: Raad voor Verkeer en Waterstaat
- Redmond, L. & P. Mokhtarian (2001). The positive utility of the commute: modeling ideal commute time and relative desired commute amount. *Transportation*, 28(2), pp. 179–205
- Rotterdam Vooruit (2009). *Masterplan Rotterdam Vooruit; MIRT-verkenning regio Rotterdam en haven: duurzaam bereikbaar*. Rotterdam: Rijkswaterstaat Zuid-Holland
- Rosen, P. (2001). Towards Sustainable and Democratic Urban Transport: Constructivism, Planning and Policy. *Technology Analysis & Strategic Management*, Vol. 13, (1), p.117-135
- Rietveld, P. & V. Daniel. (2004). Determinants of bicycle use: do municipal policies matter? *Transportation Research Part A*, 38, p.531–550
- Sachs, W. (1992). *For Love of the Automobile: Looking Back into the History of our Desires*. Translated from German by D. Reneau, Berkeley: University of California Press. Originally published as *Die Liebe zum Automobil: ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche*, 1984
- Sager, T. (2005). Footloose and Forecast-free: Hypermobility and the Planning of Society. *European Journal of Spatial Development*, Vol. 17, p.1-23
- Sandel, M. (2009). *Rechtvaardigheid: wat is de juiste keuze?* (tweede druk). Kampen: Ten Have
- Sar, J. van der & J. Baggen (2005). *Prijsbeleid op de weg in Nederland: Een historisch overzicht*. Paper voor het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
- Schiefelbusch, M. (2010). Rational planning for emotional mobility? The case of public transport development. *Planning Theory*, 9 (3), p.200-222
- Seidel, T., A. Matthes, B. Wieland, B. Schlag, J. Schade, E. Verhoef, B. Ubbels, K. Tanczos, A. Kosztó & F. Mészáros (2004). *Political Acceptability and Perceived Legitimacy of Transport Policy Implementation. TIPP 5th Framework Programme - DGTREN*. Brussels: European Commission
- Sennet, R. (1998). *Der flexible Mensch. Die Kultur des neuen Kapitalismus*. Berlin: Berlin Verlag
- Sociaal Economische Raad (2005). *Advies Nota Mobiliteit*. Den Haag: Sociaal Economische Raad
- Sociaal Economische Raad (2009). *Bereikbaarheid en leefbaarheid*. Den Haag: Sociaal Economische Raad
- Slotegraaf, G., L. Steg & C. Vlek (1997). *Diepere drijfveren van het autogebruik*. Groningen: Rijksuniversiteit Groningen
- Smaal, M. (2012). *Politieke strijd om de prijs van automobiliteit: De geschiedenis van een langdurend discours: 1895-2010*. Delft: Eburon
- Sociaal en Cultureel Planbureau (2006). *Op weg in de vrije tijd: Context, kenmerken en dynamiek van vrijetijds mobiliteit*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau
- Sociaal en Cultureel Planbureau (2006). *Anders onderweg: De mobiliteit van allochtonen en autochtonen vergeleken*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau
- Sociaal en Cultureel Planbureau (2013). *Met het oog op de tijd: Een blik op de tijdsbesteding van Nederlanders*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau
- Stagl, J. (1995). *A History of Curiosity: The Theory of Travel 1550–1800*. Harwood Academic Publishers, Chur, Switzerland
- Steg, L. (2003). Can public transport compete with the private car? *IATSS Research*, 27 (2), 27–35
- Steg, L. (2004). Car use: lust and must. In: T. Rothengatter & R.D. Huguenin (Eds.), *Traffic and Transport Psychology: Theory and application*, p.443-452. Amsterdam: Elsevier
- Steg, L., A. Brand, A. Rooijers & C. Vlek (1998). Diepere drijfveren van het autogebruik, *Deel 2: Theoretische conclusies, doelgroepsegmentatie, en beleidsimplicaties*. Groningen: Rijksuniversiteit Groningen, Centrum voor Omgevings- en Verkeerspsychologie
- Steg, L., C. Vlek & G. Slotegraaf (2001). Instrumental-reasoned and symbolic-affective motives for using a motor car. *Transportation Research Part F*, 4, p.151–169
- Stradling, S.G., M.L. Meadows & S. Beatty (1999). *Factors affecting car use choices*. Edinburgh, UK: Transport Research Institute, Napier University
- Stuurgroep Spitsmijden in de trein (2013). *Eindrapport Spitsmijden in de trein: Resultaten Praktijkproef Spitsmijden in de trein*. Breda: Projectbureau Spitsmijden in de trein.
- SWOV (2012). *Achtergronden bij de vijf Duurzaam Veilig-principes*. Leischendam: SWOV
- Thomopoulos, N., S. Grant-Muller & M.R. Tight (2009). Incorporating equity considerations in transport infrastructure evaluation: Current practice and a proposed methodology. *Evaluation and Program Planning*, 32 (4), p.351-359
- Tweede Kamer (1976). Structuurschema Verkeer en Vervoer. *Kamerstukken II 1976/77*, 14390, 2
- Urry, J. (2000). Sociology beyond Societies. *Mobilities for the twenty-first century*. London: Routledge
- Urry, J. (2004). The 'System' of Automobility. *Theory, Culture & Society*, Vol.21, (4-5), p.25-39
- Van Wee, B., J.A. Annema & D. Banister (2013). *The Transport System and Transport Policy*. Cheltenham: Edward Elgar
- Van Wee, B. & J.A. Annema (2009). *Verkeer en vervoer in hoofdlijnen*. Bussum: Uitgeverij Coutinho
- Van Wee, B. (2011). *Transport and Ethics: Ethics and the Evaluation of Transport Policies and Projects*. UK: Edward Elgar
- Vereniging Nederlandse Gemeenten (2000). *De Economische Betekenis van het Fietsen; een onderzoek om de kosten en baten van fietsbeleid te illustreren*. Den Haag: VNG
- Voogd, H. (2001). *Facetten van de planologie*. Alphen a/d Rijn: Kluwer
- VROM-raad (1999). *Mobiliteit met beleid*. Den Haag: VROM-raad

- Wegman, F.C.M. & L.T. Aarts (2005). Door met Duurzaam Veilig. *Nationale Verkeersveiligheidsverkenning voor de jaren 2005-2020*. Leidschendam: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
- Weltevreden, J. & O. Atzema (2007). De slag om de binnensteden. *ROM-magazine*, 4, p.17-19.
- WRR (2003). *Waarden, normen en de last van het gedrag*. Amsterdam: Amsterdam University Press
- Zijlstra, T. & T. Vanoutrive (2014). De bloedsomloop van onze economie. *Agora*, 30 (2), p.13-16

