

Strijd over mobiliteit: de onderliggende waarden in onze opvattingen over reizen, verkeer en openbaar vervoer

Willem Buunk – Hogeschool Windesheim - ww.buunk@windesheim.nl
Jeroen Bastiaanssen – Hogeschool Windesheim - j.bastiaanssen@windesheim.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 19 en 20 november 2015, Antwerpen

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. Elke 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. In deze paper wordt een overzicht gegeven van de variëteit aan opvattingen over mobiliteit en de achttien waarden die daaraan ten grondslag liggen. Het resultaat van het onderzoek is vastgelegd op de Waardenkaart Mobiliteit. Met deze waardenkaart is een analyse instrument beschikbaar voor iedereen die grip wil krijgen op de maatschappelijke en politieke discussie die kan ontstaan over plannen en projecten.

In de paper 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 laten 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.

1. Inleiding

Deze paper geeft een overzicht van de waarden die ten grondslag liggen aan de opvattingen die mensen hebben over mobiliteit. De paper put uit het materiaal dat is geanalyseerd om tot de Waardenkaart Mobiliteit te komen en wordt benut voor 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 laten zien waar de blinde vlek zit van menig 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.

1.1 Achtergronden van het onderzoek

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.

Het lijkt er veel op dat we het nooit eens zullen worden over mobiliteit. Decennia aan onderzoek en zorgvuldige beleidsvoorbereiding hebben deze verschillen niet weg kunnen nemen, noch kunnen overbruggen. Elke voorstel voor herinrichting van parkeerplaatsen in een buurt of over tariefswijziging in het openbaar vervoer kan steevast 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 hierop moeilijk te anticiperen.

1.2 Aanleiding voor het onderzoek

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. Voor een goed begrip van de pluriformiteit aan opvattingen over mobiliteit, zowel vakmatige en beleidsmatige opvattingen als persoonlijke en emotionele, helpt het om inzicht te hebben in de onderliggende waarden die belangrijk zijn voor mensen. Opvattingen, standpunten en argumenten komen in een schier eindeloze variatie voor, afhankelijk van de situatie en de discussie. De onderliggende waarden waarmee die opvattingen verbonden zijn, zijn beperkt in aantal en minder veranderlijk. Een overzicht van die waarden maakt de pluriformiteit in het denken over mobiliteit makkelijker te herkennen en beter hanteerbaar.

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 uitgaat naar bereikbaarheid en reisketens. 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. Gemeenten moeten keuzes maken tussen faciliteren van mobiliteit en het bevorderen van de leefbaarheid.

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. 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 moeilijke herkenbaar en invoelbaar zijn, ontstaat het gevaar van een zekere 'beroepsblindheid'.

De Waardenkaart Mobiliteit moet dit helpen voorkomen. De 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 de manier waarop de mobiliteit in Nederland het best kan worden georganiseerd tot betere keuzes te komen. De Waardenkaart is ontwikkeld door het lectoraat Area Development van Windesheim en De Argumentenfabriek, in nauwe samenwerking met het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (CROW-KpVV), het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en de Radboud universiteit.

1.3 Van opvattingen over reizen, verkeer en openbaar vervoer naar waarden

Het waardengeoriënteerde onderzoek neemt de pluriformiteit aan basale maatschappelijke opvattingen niet alleen als vertrekpunt, maar wil ook bijdragen aan een praktijk van besluitvorming die recht doet aan die pluriformiteit. Voor het onderkennen van de variëteit aan waarden, wordt een breed waardenbegrip gehanteerd dat zich niet beperkt tot louter abstracte morele en ethische noties. Waarden kunnen ook als een concrete maat der dingen in de samenleving gehanteerd worden en zichtbaar zijn of letterlijk de waarde in geld omvatten (WRR 2003). Dat brede waardenbegrip brengt met zich mee dat 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 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. Deze zoektocht start met inzicht in motieven en argumenten die met opvattingen verbonden worden en die duidelijk maken waarom iemand die opvatting heeft. Deze motieven en argumenten bieden houvast voor de interpretatie van de waarden die ten grondslag liggen aan opvattingen.

Waarden kunnen onderling heel verschillend zijn. Concreet en abstract. Praktisch of filosofisch. Het onderscheiden van een aantal categorieën van waarden maakt het makkelijker om de variëteit aan waarden te begrijpen en daarmee de variëteit in de opvattingen waarin die waarden tot uitdrukking komen. De typologie van waarden aan de hand van morele fundamenteën zoals Jonathan Haidt in zijn waardentheorie heeft

benoemd biedt een goed houvast voor interpretatie van de variëteit aan opvattingen (Buunk & van der Weide 2012, Buunk & van der Weide 2014). Haidt onderscheidt zes morele fundamentele waarden die mensen hanteren in morele oordeelsvorming. Opvattingen vinden hun oorsprong in waarden die nauw verbonden zijn met een of meerdere van die zes morele fundamentele waarden.



Een moreel fundament is eigenlijk ook een waarde en kan dus niet in een hiërarchisch verband worden geplaatst ten opzichte van andere waarden. Het onderscheid naar morele fundamentele waarden helpt vooral om het onderlinge onderscheid tussen waarden en de richting van een waarde beter te begrijpen. Een waarde is een diepgevoelde wens die iemand heeft als een voorkeur voor de manier waarop het leven en de wereld zou moeten zijn. Mensen kunnen fundamenteel verschillend denken over de richting waarin hun leven of de wereld zich moet ontwikkelen.

In de analyse van de variëteit aan opvattingen en de motieven en argumenten die mensen daarbij hanteren, gaat het om de onderlinge verbondenheid die zichtbaar is van een waarde met een van de morele fundamentele waarden in termen van congruentie. Daarmee wordt de betekenis van een waarde verduidelijkt in termen van de richting die het als een diepgevoelde wens geeft aan het leven van mensen.

1.4 Leeswijzer

In het vervolg van deze paper wordt een toelichting gegeven op de variëteit van opvattingen over mobiliteit die in het onderzoek naar voren zijn gekomen en waar, na interpretatie, de Waardenkaart Mobiliteit op is gebaseerd. Omwille van bondigheid is een beperkte selectie van opvattingen en bronnen gebruikt, waaronder voorbeelden uit het heden en recente verleden die relevant zijn. Voor een goed overzicht wordt de variëteit aan opvattingen en de onderliggende waarden vanuit drie perspectieven verteld, om zo een goede indruk te geven van diepgaande verschillen in het denken over mobiliteit.

Het eerste perspectief zal voor velen herkenbaar zijn, met het accent op veiligheid en verstandige beleidskeuzes voor de vervoersbehoefte van verschillende groepen mensen. In het tweede perspectief wordt de aandacht verlegd naar de wat minder voor de hand liggende analyse van ons denken in structuren en het (groeps)gedrag van mensen. Het derde perspectief is van een ander abstractieniveau en concentreert zich op het geloof in een betere wereld en minder hooggestemde idealen voor het eigen gerief.

2. De gulden middenweg van verstandig beleid

Mensen die vertrouwd zijn met de historie van de verkeerskunde en het heden van het mobiliteitsbeleid, zullen ook vertrouwd zijn met de thema's en motieven waar deze paragraaf aandacht aan besteedt. 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 de verkeerskunde als vak zijn gestoeld op opvattingen die de gulden middenweg van verstandig mobiliteitsbeleid 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.

2.1 Ontsluiting en opstoppen

Het motief van ontsluiting van het land klinkt in veel varianten door in opvattingen over mobiliteit. Infrastructuur en vervoersdiensten zijn nodig om mensen in staat te stellen zich te verplaatsen en om zich te ontplooiën. Hoewel recreatie en vrije tijdsbesteding van meet af aan onderdeel uitmaken van het gebruik van de nieuwe reismogelijkheden, wordt mobiliteit vooral gezien als een praktisch en onmisbaar hulpmiddel voor mensen. Vanwege de mobiliteitsgroei begin twintigste eeuw, en vooral door het toenemende autoverkeer, werd de weginfrastructuur uitgebreid en stelde Rijkswaterstaat vanaf 1927 Rijkswegenplannen op, waarmee hoofdwegen tussen de grote steden werden uitgebreid en aangepast aan de verwachte toename van de automobilititeit (Voogd, 2001).

Door de omvang van de steden was het niet langer mogelijk om de hoofdwegen, zoals van oudsher gebruikelijk, in de stad te laten eindigen. Stervormige wegpatronen waren tot congestie in de centra gedoemd. Met het Structuurschema Hoofdwegen 1966 is het accent gelegd op een tangentiële wegstructuur, met afslagverbindingen naar de centra (Hansen et al., 2004). 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.

Naast praktische overwegingen van ontsluiting van het land en het wegwerken van opstoppen, wordt het thema van verkeersveiligheid steeds belangrijker. Het aantal verkeersongevallen nam sterk toe, waardoor de overheid zich genoodzaakt zag veiligheidseisen in te voeren zoals de veiligheidsgordel en de valhelm en autosnelwegen voorzagen van vangrails. Verkeersveiligheid zal lange tijd dominant blijven 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.

Functioneel en veilig, dat zijn dominante motieven die herkenbaar zijn in de vroege fases van het mobiliteitsbeleid. Verkeersmodellen zijn een invloedrijk hulpmiddel om een goede verkeersafwikkeling te berekenen en om de gewenste vormgeving te bepalen van knooppunten en wegen van het stedelijk verkeersnetwerk (CROW, 2014;

Wismans, 2003). De focus ligt overwegend bij structurele files in de ochtend- en avondspits en de overlast in de vorm van reistijdverlies, een verhoogde kans op ongevallen (kop-staartbotsingen) en onnodig brandstofverbruik (CROW, 2014). Reistijd(verlies) wordt strikt genomen als kosten (disutility) beschouwd die moeten worden geminimaliseerd (Mokhtarian, 2005). Dit worden daarmee ook de functionele overwegingen die leidend zijn in keuzes die gemaakt worden. Recent neemt het wegnemen van verstoringen door werkzaamheden en het vergroten van betrouwbaarheid een grotere rol in. Inhoudelijk anders, maar met soortgelijk motief.

2.2 De vruchten van bereikbaarheid

In de beleidsopvattingen over mobiliteit zijn functionaliteit en doelmatigheid belangrijke motieven. Knelpunten moeten weggenomen worden en infrastructuur moet bijdragen aan de ontwikkeling en ontsluiting van het land. Dit raakt aan een ander type opvattingen over mobiliteit, waarin de groei van de het stedelijk gebied en de economie een rol speelt en de problemen die worden veroorzaakt door het groeiende autoverkeer. Schade voor de economie door congestie en schade aan het milieu bijvoorbeeld.

Ontsluiting ten behoeve van economische ontwikkeling is een belangrijke drijfveer voor investeringen in infrastructuur, maar brengt ook zorgen met zich mee. In de wederopbouw ontstaat het beeld dat voor West Nederland overontwikkeling dreigde, met gevaar voor overbevolking en congestie. Andere delen van het land kampte juist met regionale onderontwikkeling. Verbetering van verkeersontsluitingen en werkgelegenheidsspreiding moest dit bestrijden. De overheid moet in dit perspectief zorgen voor betere ontwikkelingsmogelijkheden voor mensen en gebieden.

Mobiliteit kan ook worden opgevat als een belangrijk sociaal goed, omdat het mensen kansen biedt om zich te ontplooiën en te ontspannen. Het is daarmee een voorwaarde voor actieve deelname aan de samenleving (Bertolini, 2006; Martens, 2014). Aangezien mobiliteit essentieel is voor de sociaal-economische status van het individu, is het potentieel om mobiel te zijn volgens Kaufmann op zichzelf dan ook een vorm van sociaal kapitaal (2004: 752). Die potentie hangt samen met fysieke, juridische en economische beperkingen. Voor mensen met een handicap of ouderen is een auto of fiets mogelijk geen optie terwijl jongeren nog geen rijbewijs hebben. De argumentatie die hierin herkenbaar is, gaat vaak over de sociale functie van het openbaar vervoer.

Andersoortige zorgen rond mobiliteit ontstaan dankzij het rapport van de Club van Rome, *Grenzen aan de groei* dat in 1972 uitkwam. De invloed van de oliecrisis hielp daar aan mee. De overheid ging eisen stellen aan het woon- en leefmilieu, om parkeerhinder en aan het autoverkeer gerelateerde luchtverontreiniging en geluidhinder aan te pakken. De modernistische verkeersplannen voor de bestaande binnensteden hadden een negatieve invloed gehad op de leefbaarheid in de steden. Voor het landelijke gebied bedreigden ze de open ruimte. In de eerste Structuurvisie Verkeer en Vervoer (SVV I) uit 1977 werd terughoudendheid betracht bij de aanleg van nieuwe wegen. Milieuvriendelijke vervoerswijzen zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer dienden te worden bevorderd. Recent zijn er veel voorbeelden van beleid rond duurzame vormen van mobiliteit die moeten zorgen voor een gezonde stad (Banister, 2008).

2.3 De prijs van mobiliteit

In verkeers- en vervoersbeleid is het verbeteren van de bereikbaarheid vaak gekoppeld aan economische doelen. Een goede bereikbaarheid (voor personen en voor goederen) behoort tot de belangrijkste eisen die bedrijven stellen aan hun vestigingsplaats (Ministerie van Economische Zaken, 1999). Een goede bereikbaarheid is dus cruciaal voor de handel en daarmee voor de economische prestaties van een regio of land (Banister and Berechman, 2000; KiM, 2012). Het zijn herkenbare opvattingen, die veel worden gebruikt in de argumentatie achter investeringen in infrastructuur, zoals in de Nota Mobiliteit (2005) en de SVIR (2012). Investeren in bereikbaarheid blijft volgens het Rijk nodig voor de aantrekkelijkheid van het vestigingsklimaat in Nederland, en daarmee ter versterking van de economie.

Prijsbeleid speelt een belangrijke rol in het verkeers- en vervoerbeleid. Voor het gebruik van openbaar vervoerdiensten moet worden betaald, waarbij de tarieven worden gedifferentieerd naar de service die wordt verleend (eerste klas reizen is duurder dan tweede klas reizen). Met tariefbeleid wordt in bepaalde mate 'eerlijkheid' van de tarieven nagestreefd. Bij 'gratis' openbaar vervoer verdwijnen deze tarieven voor het gebruik van het openbaar vervoer volledig (PBL, 2010). Een voorbeeld is de OV-studentenkaart.

Gemeenten willen naar Vlaams voorbeeld experimenteren met gratis openbaar vervoer, veelal voor ouderen en kinderen. Het motief van eerlijkheid wordt dan verbonden aan de wens om te zorgen voor mensen met een laag inkomen. In andere opvattingen is efficiënt gebruik van de beschikbare capaciteit belangrijker in de afweging. Zo stimuleren openbaar vervoersbedrijven de reizigers met daltarieven en voordeelurenkaarten om buiten de spits te reizen. Naast de openbaar vervoersbedrijven stimuleert ook de overheid het openbaar vervoer gebruik. De aftrek van reiskosten voor woon-werkverkeer met het openbaar vervoer is een prijsmaatregel van de overheid om mensen uit de auto in het openbaar vervoer te krijgen.

In de discussie over kilometerheffing voor auto's is de tegenstelling in het denken over de prijs van mobiliteit op het scherpst van de politieke snede gevoerd. Het voorstel werd oneerlijk gevonden, een krachtige emotie in de politieke besluitvorming. Rekeningrijden zou niet eerlijk zijn omdat in Nederland geen alternatieve routes bestaan. '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). Begin 2001 besloot het kabinet Balkenende in plaats van op rekeningrijden in te zetten op kilometerheffing. Deze maatregel is later Anders Betalen voor Mobiliteit genoemd.

2.4 Waarden die verbonden zijn met zorg en rechtvaardigheid

In het dominante denken over mobiliteitsbeleid vallen de functionele en doelmatige motieven op. Hierin is de onderliggende waarde nut herkenbaar. Investeren in het mobiliteitssysteem wordt van groot belang geacht, omdat het de welvaart en ontplooiingsmogelijkheden van mensen bevordert. Een goed functionerende infrastructuur helpt steden en regio's beter te functioneren en is cruciaal voor economische groei. De waarde nut is geworteld in het morele fundament van Rechtvaardigheid & Wederkerigheid, waarbij het gaat om een morele afweging over verdeling van hulpbronnen en waarin het soms heel specifiek gaat over verschijningsvorm van wederkerigheid ('voor wat hoort wat'). In discussies over prijsbeleid is deze laatste vorm goed herkenbaar, met proportionaliteit als waarde.

Aan de opvatting dat mobiliteit een noodzakelijk voorwaarde is om volwaardig deel te nemen aan de samenleving, liggen de waarden welzijn en ontplooiing ten grondslag. Mensen zijn niet zomaar zelf in staat om banen en voorzieningen te bereiken, zeker als ze niet zelfstandig kunnen reizen. 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. Andere waarden die met dezelfde emotie 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 voor het beperken van externe effecten het voorbeeld van opvattingen die met dit type waarden verbonden zijn. Verstandig beleid creëerde zo het denken over een functioneel verkeerssysteem dat 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. De ongedachte combinatie van orde, status en saamhorigheid

De democratisch ingestelde Nederlanders denken vaak dat ze wars zijn van gezag en autoriteiten. Vooral in het verkeer doet zich dit gelden. Er zijn wel regels, maar die laten zich soepel interpreteren. Het gaat om de geest, niet om de letter van de wet. De onverbiddelijke agent corrigeert menig verkeersdeelnemer en de conducteur blijkt ook niet altijd in een smoes te trappen. Het denken over mobiliteit is vaker een weerspiegeling van het fijnzinnige gevoel van de Nederlander voor gezagsverhoudingen dan menig een denkt. Dat geldt niet alleen voor de argeloze reiziger, maar ook voor de deskundige in het vak van de mobiliteit. Opvattingen waarin de afkeer van en respect voor autoriteit weerklinken, liggen dichtbij opvattingen over onze positie in de maatschappij en de verbondenheid die we met anderen voelen.

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. Een goed ingericht en onderhouden infrastructureel netwerk wordt in de SVIR (2012) gezien als 'basisvoorwaarde voor een robuust mobiliteitssysteem'. Om een vlotte en veilige doorstroming van het verkeer mogelijk te maken, worden verkeersstromen met grote onderlinge snelheidsverschillen van elkaar gescheiden en geordend over het wegennet. Het snelle doorgaande verkeer wordt over het hoofdwegennet van autosnelwegen en autowegen geleid. Met gescheiden rijstroken wordt doorgaand verkeer van het bestemmingsverkeer gescheiden. Het systeem is toegesneden op het gemodelleerde gedrag van de mens. Een herkenbaar wegontwerp moet leiden tot voorspelbaar weggedrag, waardoor minder vaak en minder ernstige fouten worden gemaakt, dat weer de kans op ongevallen reduceert (Aarts et al., 2006). Onze opvattingen over verkeer zijn doordeesemd met termen als systeem, structuur en hiërarchie.

De verantwoordelijkheid voor de weg- en spoorinfrastructuur is in verticale zin verdeeld over verschillende overheden en uitvoerende instanties. Het Rijk is verantwoordelijk voor het beleid ten aanzien van de hoofdwegen en spoorwegen en bepaald de randvoorwaarden en organisatorische bepalingen voor de spoorbeheerder

ProRail en vervoerder NS. Rijkswaterstaat is in opdracht van het Rijk verantwoordelijk voor de aanleg, onderhoud en beheer van het hoofdwegennet en bijbehorende voorzieningen voor gebruikers zoals parkeervoorzieningen. Provincies zijn verantwoordelijk voor de provinciale wegen en voor het stad- en streekvervoer. Op lokaal niveau nemen de gemeenten de concrete beslissingen over de inrichting en inpassing van infrastructuur in de leefomgeving. Dit alles is verankerd in wetgeving en verordeningen.

De structuren in het openbaar vervoer zijn al even duidelijk. De principes voor het ontwerpen van spoorwegen komen overeen met het ontwerpen van wegen (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. Binnen de kaders van de Wet Personenvervoer 2000 bepalen de OV-autoriteiten (let op de naamsgeving) de inhoudelijke voorwaarden voor de openbaar vervoersconcessies. De OV-autoriteiten zijn opdrachtgever en vervoersbedrijven opdrachtnemer. De reiziger moet zich bediend weten door een duidelijk gestructureerde overheid. De vakwereld sluit er met begrippenkader strikt op aan, met termen als het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet.

In de praktijk is samenwerking door de verticaal gestructureerde overheid voor het goed functioneren van het verkeerssysteem even onmisbaar als uitdagend. Om afstemming tussen het nationale en regionale mobiliteitssysteem te borgen en te verbeteren, maken het Rijk en de decentrale overheden via het MIRT en de MIRT-gebiedsagenda's afspraken over de samenhang tussen nationale en regionale infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen. Denken en werken in duidelijke structuren en afgebakende verantwoordelijk mag makkelijk lijken op het papier van de wetstekst, de mobiele mens houdt zich niet aan institutionele grenzen. De praktijk is weerbarstig.

3.2 Heilige koe

Het respect voor het bevoegd gezag, de vlag en het staatshoofd is de meeste Nederlanders niet met de paplepel ingegoten. Toch is aan de keuzes over de manier van reizen af te lezen hoe mensen in het leven staan in termen van maatschappelijke verhoudingen. De populariteit van vervoersmiddelen wordt niet enkel bepaald door motieven zoals snelheid, flexibiliteit en comfort, die overwegend in verkeers- en vervoersbeleid centraal staan. Ook status en gevoelens van macht en superioriteit beïnvloeden de voertuigkeuze (Van Wee et al., 2003; Mokhtarian, 2005; Steg, 2005). Een snelle sportauto of een hippe fiets verhogen de sociale status van mensen.

De status van een vervoersmiddel hangt sterk samen met de bezitswaarde. De auto is bij uitstek een statussymbool waarmee de bezitter haar sociale positie kan tonen. Het biedt volgens Miller (2001) belangrijke 'sign-values' zoals carrière succes, masculiniteit en vrijheid. Vooral de waarde van een auto is belangrijk: een Mercedes geeft meer status dan bijvoorbeeld een Fiat Panda. Het gaat om merken of typen auto's waarvan de status gelijk staat aan groot, mooi, krachtig en sexy of aan schaars: bijzondere modellen en zeldzame oldtimers die alleen voor de toplaag in de samenleving betaalbaar zijn (Raad voor V&W, 2010). Ook de sensatie van snelheid wordt door veel mensen als prettig en opwindend ervaren (Diekstra en Kroon, 1994; Mokhtarian, 2005). Met een 'sportieve rijstijl' kunnen mensen indruk maken op anderen (Steg et al., 2001; Møller & Sigurðardóttir, 2009). Door een auto te kopen kunnen mensen ook hun territoriale driften vervullen, het verlangen om zich een bepaalde ruimte toe te eigenen

(van Wee, 2013). Zo laten Steg et al. (1998) zien dat wanneer mensen hun auto voor de deur parkeren, dit bijdraagt aan het gevoel dat hun territorium wordt vergroot.

De auto sluit aan bij het diep-menselijke streven naar macht en controle, en bij de behoefte aan uitdaging. In tegenstelling tot het verkeers- en vervoersbeleid wordt in reclameadvertenties en automagazines al decennialang succesvol ingespeeld op de status van vervoermiddelen. Het betreft bijvoorbeeld reclames waarin stoere mannen in een glimmende bolide over eindeloze bergwegen scheuren, met slogans als 'The hidden power' en 'How adventurous are you?'. 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, 2005). Die status van de auto is volgens de Raad voor Verkeer & Waterstaat (2010) de laatste jaren groeiende; de aandacht voor statuuselementen in autoreclames neemt toe. Hoewel status minder belangrijk lijkt dan enkele decennia geleden, speelt het nog altijd (ook onder jongeren) een belangrijk rol in de voertuigkeuze (KIM, 2014). Voor het openbaar vervoer is het dan ook lastig concurreren met individuele vormen van vervoer. Openbaar vervoer biedt weinig gelegenheid tot onderscheiden en verbreedert alleen bij grote vertragingen.

3.3 Erbij horen

Status komt ook tot uitdrukking in keuzes van bestuurders voor imposante infrastructuur en modern en snel vervoer. Geen stad of regio kan het zich tegenwoordig nog veroorloven niet over een vierbaansweg, een snelle treinverbinding en bij voorkeur ook een luchtverbinding met de grote Europese knooppunten te beschikken. Hoogwaardige infrastructuur geeft steden en regio's status. Dit motief speelde reeds bij de monumentale bouw van veel treinstations in de 19e en begin 20e eeuw, die 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 nieuwe openbaar vervoerterminals die zijn gebouwd in het kader van de HSL, was het volgens VROM (2003) van groot belang dat deze een zekere allure kregen. Alleen dan zou het voor grote bedrijven en ondernemers aantrekkelijk zijn om zich in de betreffende steden te vestigen en er te investeren, zou het voor mensen een plek zijn om te willen wonen en reizigers een positieve indruk geven van de stad.

Mobiliteit en infrastructuur geven behalve status ook uitdrukking aan identiteit. Zo maken met kinderkopjes bestratte wegen en gemetselde boogbruggen onderdeel uit van het historische karakter van veel oude stadscentra. Ook openbaar vervoer zoals de kenmerkende trams in Den Haag, watertaxi's en moderne infrastructuur zoals de Erasmusbrug als icoon van het nieuwe Rotterdam geven steden en regio's een eigen sfeer. Vanuit duurzaam mobiliteitsbeleid wordt bijgedragen aan het groene imago van steden. Zo wordt in veel steden fietsinfrastructuur uitgebreid en publieke oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen uitgerold.

Veel mensen reizen bewust per sportfiets of openbaar vervoer omdat dit past bij hun persoonlijke (milieubewuste) identiteit. Het vervoersmiddel biedt mensen een manier om de persoonlijke identiteit te uiten (Dittmar, 1992; Stradling et al., 1999). De relatie met een vervoersmiddel is bovendien persoonlijk, zoals een retroscooter bij iemands karakter past. Veel mensen hebben een emotionele binding met hun vervoersmiddel. 'Onze generatie is opgegroeid met klassiekers als de Citroën DS, Alfa Romeo Giulia en Lancia Flavia. Je vader of een familielid had zo'n auto. Dat zit in je bloed.' (FD, 2013). Mensen herkennen in hun persoonlijke voertuigen zoals auto's en motoren het meeste

een medemens. '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. (Brikkels, 2014, 22, 11). 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.

Mobiliteit kan een uitgesproken sociale kant hebben en mensen onderling met elkaar verbinden. Het biedt volgens Jensen (2009) plaats aan interacties tussen mensen, plezier, en culturele ontwikkeling. Zo hebben van oudsher marskramers, kermisklanten en woonwagenbewoners door hun manier van reizen een gemeenschappelijk leefstijl 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 ontwikkelen mensen door de wijze waarop zij reizen een gemeenschappelijke manier van leven. Met de fietscultuur hebben Nederlanders een gemeenschappelijke en kenmerkende manier van reizen ontwikkeld. De verschillende groepen leggen vaak de nadruk op hun onderlinge overeenkomsten 'Zo zijn wij' en accentueren de verschillen met andere groepen. Zo onderscheiden motorrijders zich met hun motor van andere weggebruikers en met een bepaald type motor en bijbehorende kleding ook onderling. Baumeister en Leary (1995) spreken ook wel van de 'need to belong'; de universele behoefte van mensen om tot een groep te behoren.

3.4 Waarden die verbonden zijn met respect voor autoriteit en onderlinge loyaliteit

In deze paragraaf staan twee ogenschijnlijk onderling heel verschillende opvattingen over mobiliteit centraal. Enerzijds opvattingen waarin structuren, systemen en formele instituties centraal staan, waarin de verantwoordelijkheden van de overheid voor de mobiliteit is vastgelegd en waarin de verkeerskunde werkt en denkt. Anderzijds gaat het over opvattingen over mobiliteit waarin individuele expressie van de reizende mens centraal staat. In opvattingen over het belang van heldere structuren voor verkeer en een duidelijke taakverdeling van bevoegdheden, laten zich de waarden orde en hiërarchie herkennen. Beide zijn nauw verbonden met het morele fundament van respect voor autoriteit. De Nederlander staat zich daar niet graag op voor, maar in ons denken en handelen klinkt toch een onverwachts bewustzijn door van het houvast dat structuren bieden. Ook de deskundige verkeerskundige zal menigmaal, bewust of onbewust, een beroep doen op zijn of haar autoriteit als deskundige.

Voor de reizende mens blijkt de spreekwoordelijke heilige koe belangrijk. De status die mensen ontlenen aan hun voertuig (blitse auto of hippe fiets) of het bezit van een ov-jaarkaart is een factor waar beleidsmakers moeite mee hebben om het een passende plaats in hun plannen te geven. De reizende mens onderscheidt zich niet alleen door groepsgedrag. Het vervoersmiddel is er niet alleen voor zelfexpressie, maar creëert ook saamhorigheid. De waarde eigenheid heeft betrekking op een collectief of een gemeenschap, een stad die zich met alle fietsers en fietsvoorzieningen wil profileren als fietsstad. Mobiliteit fungeert soms als sterk bindmiddel voor gemeenschapsgevoel. Mensen met eenzelfde motorfiets, die elkaar niet op een andere manier kennen, gaan soms jaren achtereen met elkaar of vakantie en delen lief en leed. De NS slaagt er niet in zo'n gevoel onder reizigers te creëren, maar een geel met blauwe trein is wellicht ook niet de juiste kleurstelling om een gevoel van eigenaarschap en trots teweeg te brengen.

4. Wegdromen en daden van verzet

Een ideaal fungeert vaak als een krachtige drijfveer in het leven van mensen. Een levensprincipe, een geloofsovertuiging of een droom over een betere wereld maakt vaak onvermoede krachten los bij mensen in hun individuele leven en 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 idealen te realiseren.

Voor de een kan dit het een vrijheidsideaal zijn van ongehinderd toeren over oneindige wegen. Een gevoelstoestand die wegdromen mogelijk maakt. Voor de ander is het ideaal van een betere wereld leidend en vaak belangrijker dan de haperende werkelijkheid. Dat kan gaan om het ideaal van een perfecte dienstregeling of het geloof in een nieuwe schone, innovatieve en duurzame mobiliteit. De regels die het ideaal voor de een dichterbij brengen, kunnen door de ander worden beleefd als een onheuse inperking van de eigen reismogelijkheden. Juist in hun idealen zijn de opvattingen van mensen vaak fundamenteel verschillend. 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.

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 voedt het gevoel van volmaaktheid en perfectie. Het beeld dat van mobiliteit wordt gegeven is als een bloedsomloop voor het menselijk lichaam. Verkeer dat vrij van obstakels door het verkeersnetwerk moet kunnen stromen (Zijlstra & Vanoutrive, 2014). Voor dichtslibbende aders die een verkeersinfarct kunnen veroorzaken, zijn verwijdde verkeersaders of 'bypasses' nodig' (Peeters, 2014: 19). De medische metafoor draagt een ideaalbeeld in zich van een perfect systeem.

De technologie voedt het ideaal van perfectie. De mogelijkheden voor technologische innovatie worden in mobiliteit breeduit omarmd. De snelle ontwikkeling van hoogwaardige technologie in auto's, elektrische fietsen en het benutten van reizigersdata voor persoonlijk reisadvies in het openbaar vervoer. Automobilisten zijn voorzien van alle comfort en luxe van wat vaak al bijna functioneert als tweede huiskamer. De auto gaat hierdoor voor mensen steeds meer als een verlengstuk van henzelf functioneren (Urry, 2004). Toepassing van data-informatiesystemen speelt hierbij een steeds grotere rol. Rijkswaterstaat experimenteert met sensoren in de weg die kunnen ingrijpen bij verkeerslichten om de doorstroming optimaal te maken. Ook vervoersmiddelen worden door technologische innovaties en gebruik van data-informatiesystemen steeds geavanceerder en sneller.

Het streven naar perfectie gaat 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. Ook hierin legt het openbaar vervoer het nogal eens af. Niemand kiest voor een blauw-gele auto.

4.2 *Andere idealen*

Mobiliteit, en vooral de auto, biedt mensen een ongeëvenaarde vrijheid en flexibiliteit om snel en efficiënt te kunnen reizen, waar en wanneer men maar wil (Handy, 2006). De individuele autonomie die de auto zijn bestuurders geeft, vergroot de keuzeopties van mensen en daarmee hun mogelijkheden om aan ruimtelijk verspreide activiteiten deel te nemen (Urry, 2004). Automobilititeit stelt mensen in staat om diverse activiteiten op verschillende locaties uit te voeren, maar resulteert ook in verlangens naar flexibiliteit, dat tot nu enkel door de auto geboden kan worden (Urry, 2004). Achterhuis spreekt van een maatschappelijk erkende behoefte aan mobiliteit die niet gefrustreerd mag worden (1998: 163). Dit belang van (auto)mobiliteit wordt ook onderkend in mobiliteitsbeleid. Zo spreekt de Nota Mobiliteit (2005) van mobiliteit als verworvenheid, die mensen de kans biedt zich te ontplooiën en te ontspannen.

De idee van een recht op mobiliteit, het individu dat zich vrijelijk moet kunnen verplaatsen, is diep geworteld in de Westerse cultuur en ons gevoel van welzijn (Sager, 2005). Maar dit kan botsen met andere idealen. Vooral het toegenomen autoverkeer heeft een grote impact op de leefomgeving, in termen van lucht- en geluidsemissies, beslag op natuurlijke hulpbronnen en een stijgend aantal verkeersongevallen (Givoni & Banister). Het beleid promoot inmiddels meer milieuvriendelijke technologieën, onder meer door de bevordering van elektrische auto's of minder vervuilende brandstoffen. Zo beoogt de SVIR (2012: 38) een leefbare omgeving door een verdere transitie naar duurzame mobiliteit, via afname van fossiele brandstoffen en CO₂-reductie.

De 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. Juist de afhankelijk van mobiliteit, zoals de noodzaak om tussen woon- en werklocaties te pendelen en goederenstromen die de hele wereld over gaan, zou volgens velen moeten worden verminderd.

Deze opvatting vindt zijn weerslag in beleid gericht op het terugdringen van het verkeer door inzet op carpoolen en deelauto's en de inzet op 'groene' vervoersmiddelen, zoals openbaar vervoer, fietsen en lopen. Ook de ruimtelijke ordening wordt ingezet om de vervoersbehoefte te matigen. Door het stedelijk gebied compact te houden wordt geprobeerd de noodzaak tot reizen te beperken en zodoende 'Belgische toestanden' te voorkomen, waarin een te grote vrijheid en vrijblijvendheid in de ruimtelijke ordening hebben geleid tot meer gespreide verstedelijking en verrommeling van het landschap en de behorende mobiliteitspatronen.

4.3 *'Looking for adventure'*

De behoefte om ongehinderd en snel te kunnen reizen zit diep geworteld in de menselijke psyche. Het is gerelateerd aan de ambitie 'to break the tether of physical friction': een verlangen verankerd in de Westerse samenleving en een drijvende kracht achter de uitbreiding van wereldrijken, de ontdekkingsreizen en de zoektocht naar snelheid vanaf de industriële revolutie (Couclelis 1996; Harvey 1990; Sager 2005). Met de introductie van de trein en later van de auto en het vliegtuig is het verkeerssysteem geperfectioneerd, versneld en is afstand een relatief begrip geworden. Mensen hebben hierdoor hun verplaatsingen steeds verder vergroot. Harvey (1990) spreekt van 'time-space compression': snellere vervoersmiddelen hebben de ruimte doen krimpen, door

plaatsen in zekere zin naderbij te brengen. Beleidsmakers en verkeerskundigen redeneren dat mensen hierdoor steeds meer locaties kunnen bereiken en meer activiteiten ontplooiën, maar voor mensen ligt die geneigdheid tot reizen veel dieper.

Reizen is een wijze om spanningen thuis of op het werk tijdelijk te ontvluchten, 'er even uit te kunnen' (Mokhtarian en Salomon, 2001). Voor sommige mensen is de file het enige rustpunt in de hectische dag. In de 18e tot in het begin van de 20e eeuw was de Grand Tour in zwang, waarbij jonge mannen uit welgestelde families een rondreis maakten langs Europa's beroemdste steden en monumenten. Het werd beschouwd als een onderdeel van de opvoeding, het leren kennen en waarderen van de (met name klassieke) kunsten. Voor veel jongeren was de grand tour ook een gelegenheid om tijdelijk te ontsnappen uit hun maatschappelijke keurslijf.

Het nummer 'Born to be wild' van rockband Steppenwolf vat in de filmklassieker Easy Rider uit 1969 exact het gevoel dat mobiliteit voor veel mensen oproept: de mogelijkheid om vrij en onafhankelijk van anderen te kunnen zijn. In de film trekken de twee hoofdpersonen er op uit met hun Harley Davidson's door het oneindig weidse Amerikaanse landschap en dromen van vrijheid en geluk. Alleen op de weg met hun motoren voelen ze zich echt vrij: de 'freedom of the road'. Niet alleen een stoere motor, ook de doorsnee gezinsauto appelleert aan gevoelens van vrijheid en onafhankelijkheid. Het kan mensen gewoon gaan om het gevoel van vrijheid om het gas open te gooien of te toeren over landweggetjes (Steg et al., 2001).

Het succes van televisie programma 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. Hoe meer regels worden opgesteld ten faveure van milieuvriendelijke mobiliteit, des te meer sommigen zich er tegen afzetten. Voor sommigen gaat dat heel ver. Motorclubs zoals de Bandidos, de Satudarah en de Hells Angels profileren zich als 'outlaw'. Het streven naar autonomie is zo sterk, dat men zich *en groupe* buiten de wet plaatst en naar verluide gedragen de bendeleden zich daar ook naar. De doorsnee verkeersdeelnemer gaat minder ver, maar elke verkeerskundige kent het percentage roodlicht negatie bij verkeerslichten. Het alternatief van 'shared space' inrichting van verkeerspleinen appelleert aan de neiging van verkeersdeelnemers om zelf te willen bepalen wat veilig verkeersgedrag is ten opzichte van andere deelnemers.

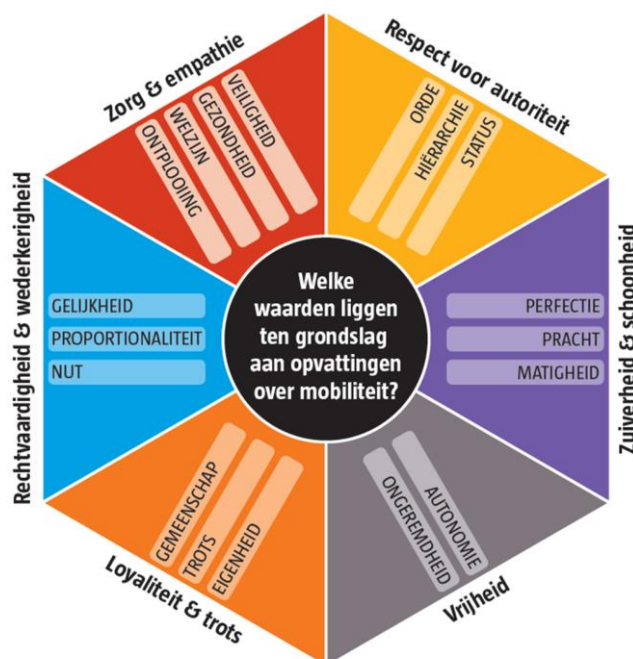
4.4 *Waarden die verbonden zijn met zuivere idealen en vrijheid*

In deze paragraaf zijn extreme opvattingen weergegeven over de eigenzinnigheid van verkeersdeelnemers en de verschillende idealen waaraan zij geloof hechten. Hierin laten zich waarden herkennen als perfectie en pracht. 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. Het geloof in de mogelijkheden van techniek zijn groot en mensen blijken veel over te hebben voor een mooi vormgegeven fiets of technisch hoogstaande auto.

Het streven naar een duurzame mobiliteit dat een minder groot beroep doet op hulpbronnen, is voor een belangrijk deel gebaseerd op een waarde die van een zelfde karakter is. Matigheid als geloofsartikel dat met overtuiging wordt uitgedragen als beter dan voorheen. Voor wie de vrijheid van het reizen hoog acht, kan het 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.

5. Slotbeschouwing

Mensen hebben sterk uiteenlopende opvattingen over mobiliteit. Voor een goed begrip van deze fundamentele verschillen in opvattingen die mensen hebben, is het belangrijk om oog te hebben voor de onderliggende waarden die de grondslag vormen voor deze opvattingen. Zo is 'bereikbaarheid' nu bijvoorbeeld een belangrijk uitgangspunt van mobiliteitsbeleid. Veel mensen zien mobiliteit als 'smeerolie van de economie'. Zij vinden dat het verkeer vooral moet kunnen doorstromen. Voor anderen is 'status' heel belangrijk in het denken over mobiliteit. Zij hechten aan hun auto, of kiezen juist voor de fiets om uiting te geven aan hun milieubewuste levensstijl. In discussies over verkeer en vervoer is het lastig de variëteit aan opvattingen over mobiliteit te herkennen en te begrijpen. De Waardenkaart Mobiliteit is gemaakt als een analyse-instrument om deze veelkleurigheid in beeld te brengen.



Uitsnede van de Waardenkaart Mobiliteit met de 18 waarden die ten grondslag liggen aan opvattingen over mobiliteit, geordend naar moreel fundament.

Analyse instrument

De Waardenkaart Mobiliteit geeft een overzicht van de achttien waarden die ten grondslag liggen aan de opvattingen die mensen hebben over mobiliteit. Met mobiliteit wordt op deze kaart de verplaatsing van mensen bedoeld 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 Waardenkaart geeft de variëteit aan opvattingen over mobiliteit weer van individuen, beleidsmakers, wetenschappers, vervoerders en belangenverenigingen.

Voor beleidsmakers met interesse in de diepere beweegredenen van actoren in beleidsprocessen en voor het maatschappelijke en politieke debat over mobiliteit, vormt de Waardenkaart Mobiliteit een praktisch analyse instrument om een goede besluitvorming voor te bereiden over plannen en projecten. Een goede besluitvorming vraagt in een pluriforme samenleving immers om een volwaardige afweging.

Referenties

- Aarts, L.T., Davidse, R.J., Louwarse, W.J.R., Mesken, J. & Brouwer, R.F.T. (2006). Herkenbare vormgeving en voorspelbaar gedrag; Een theorie- en praktijkverkenning. R-2005-17. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.
- Banister, D. & Berechman, J. (2000). *Transport Investment and Economic Development*. London: Routledge
- Baumeister, R. & M. Leary (1995). The Need to Belong: desire for Interpersonal Attachments as a Fundamental Human Motivation. *Psychological Bulletin*. Vol. 117 (3), 497-529
- Bertolini, L. (2014). Mobiliteit als optie. *Agora* (2), p.30
- Bertolini, L., M. Bontje & C. Stelling (2006). Welke mobiliteit, welk beleid? *Agora* 22 (5), p.13-15
- Brikkels (2014). 22-11. 'Ducati Monster 821 test: Intense vakantieliefde ' www.brikkels.nl
- Buunk, W.W. en 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. en L.M.C. van der Weide (2014). *A value-oriented approach to discursive analysis of urban and regional planning* in: E.A. Silva et al. *The Routledge handbook of planning research methods*, chapter 3.8 pp. 213-224. London: Routledge
- Cottaar, A. (1996). *Kooplui, kermisklanten en andere woonwagenbewoners. Groepsvorming en Beleid 1870-1945*. Amsterdam: Het Spinhuis
- Couclecis, H. (1996). The Death of Distance. *Environmental Planning B*, Vol. 23, 387-389
- 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.
- Dittmar, H. (1992). *The social psychology of material possessions: To have is to be*. Hemel Hempstead, UK: Harvester Wheatsheaf; New York: St. Martin's Press.
- 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. et al. (2004). *Ontwerp weg- en spoorinfrastructuur*. Delft: TU Delft
- Harvey, D. (1990). *The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change*. Blackwell: Malden.
- Het Financieele Dagblad (2013). Nieuw geld krikt classicmarkt op. <http://www.vsoc.nl>
- Jensen, O.B. (2009). Flows of meaning, cultures of movements - urban mobility as meaningful everyday life practice. *Mobilities* 4(1): 139-158.
- Kaufmann, V., M. Bergman & D. Joye (2004). Motility: Mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, Volume 28, 4, p.745-756
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) (2012). *Bereikbaarheid en concurrentiekracht; Twee kanten van dezelfde medaille*. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu

- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) (2014). Niet auto-loos, maar auto later; Voor jongvolwassenen blijft de auto een aantrekkelijk perspectief. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu
- CROW (2014). Werken met verkeers- en mobiliteitsmodellen. Ede: CROW
- Martens, K. (2014). Rechtvaardigheid als raamwerk. *Agora* (2), p.18-21
- Miller, D. (2001). *Car Cultures*. Oxford: Berg
- Ministerie van Economische Zaken (1999). Nota Ruimtelijk Economisch Beleid. Den Haag: ministerie van Economische Zaken.
- 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
- Mom, G. & R. Filarski (2008). *Van Transport naar Mobiliteit: De mobiliteitsexplosie 1895-2005*. Zutphen: Walburg Pers
- 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, nr. 6, p. 462-469.
- NRC (1999). Campagne tegen rekeningrijden. In: NRC Handelsblad, 20 januari 1999
- 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: PBL
- Popkema M. (2014). *Tussen techniek en planning. De geschiedenis van de verkeerskunde 1950-1970 Eindhoven-Tue (proefschrift)*
- Raad voor Verkeer en Waterstaat (2010). *Wie ik ben en waar ik ga*. Den Haag: Raad voor Verkeer en Waterstaat
- Sager, T. (2005). Footloose and Forecast-free: Hypermobility and the Planning of Society. *European Journal of Spatial Development*, Vol. 17, p.1-23
- Steg, L. (2005). Car use: lust and must. In: T. Rothengatter & R.D. Huguenin (Eds.), *Traffic and Transport Psychology: Theory and application*, pp. 443-452. Amsterdam: Elsevier.
- Steg, L., C. Vlek & G. Slotegraaf (2001). Instrumental-reasoned and symbolic-affective motives for using a motor car. *Transportation Research Part F* 4, 151-169.
- Stradling, S.G., M.L. Meadows & S. Beatty (1999). *Factors affecting car use choices*. Edinburgh, UK: Transport Research Institute, Napier University.
- Urry, J. (2004). The 'System' of Automobility. *Theory, Culture & Society*, Vol.21, (4/5), p.25-39
- Voogd, H. (2001). *Facetten van de planologie*. Alphen a/d Rijn: Kluwer
- Wee, B, van, J.A. Annema & D. Banister (2013). *The Transport System and Transport Policy*. Cheltenham: Edward Elgar
- Wismans, L. (2003). *Verkeersmodellen. Algemeen. Notitie ter ondersteuning van de modelkeuze. In het kader van het project 'Routekeuze in een wegennet'*. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.
- WRR (2003). *Waarden, normen en de last van het gedrag*. Den Haag: WRR
- Zijlstra, T. & T. Vanoutrive (2014) *De bloedsomloop van onze economie*. *Agora*, 30 (2), p.13-16