

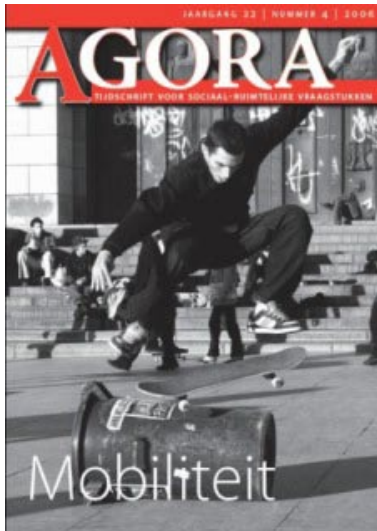
## PDF hosted at the Radboud Repository of the Radboud University Nijmegen

The following full text is a publisher's version.

For additional information about this publication click this link.

<http://hdl.handle.net/2066/47156>

Please be advised that this information was generated on 2021-09-16 and may be subject to change.



## Mobiliteit (2006-5)

### Welke mobiliteit, welk beleid?

*Luca Bertolini, Marco Bontje & Casper Stelling*

**Mobiliteit is niet weg te denken uit het dagelijkse leven. Tegelijk is het een bron van overlast. Transportplanning moet die overlast aanpakken, maar het inperken van de vrijheid van het individu lijkt onwenselijk.**

Het zijn spannende tijden voor mobiliteitsonderzoekers en beleidsmakers. Enerzijds blijken fysieke verplaatsingssystemen belangrijker dan ooit om individuen en organisaties toegang tot bestaans- en welvaartsbronnen te geven. Anderzijds groeit de weerstand tegen de uitbreiding van (stedelijke) transportsystemen door een heterogene mix van groeiende financiële en fiscale beperkingen aan de uitbreidingsmogelijkheden en een groeiend bewustzijn van de negatieve effecten van mobiliteit. Het laatste argument

betekent dat de traditionele 'predict and provide'-benadering van transportplanning geen optie meer is. Maar het eerste argument betekent dat ook de door sommigen gepropageerde alternatieve vraaggestuurde benadering ('predict and prevent') mogelijk geen aanvaardbare oplossing biedt. De foto op de cover van deze uitgave van AGORA spreekt wat dat betreft tot de verbeelding: het is een abstracte weergave van vrijheid, uitgedrukt in mobiliteit. De jongen is bezig zich te verplaatsen door middel van een skateboard. Het behoeft geen argumentatie dat deze vorm van mobiliteit voor weinigen is weggelegd. En dat hoeft ook niet. Echter, andere vormen van mobiliteit, zoals lopen, fietsen, reizen met bus of trein, of autorijden, maar ook telefoneren en internetten, dienen echter wel breed beschikbaar te zijn. Zij vormen de mobiliteit waarmee 'gewone' mensen het dagelijkse leven vorm kunnen geven. Ook bieden zij het individu ontplooiingsmogelijkheden. Beperkingen hierin resulteren in lagere kansen op de arbeidsmarkt, sociale uitsluiting en verminderde persoonlijke culturele ontwikkeling. De beschikbaarheid en de efficiëntie van de verschillende vormen van mobiliteit vormen de randvoorwaarden waarbinnen de organisatie van het leven plaatsvindt.

Met deze invalshoek wordt in dit themanummer gekeken naar het wetenschappelijke en beleidsmatige mobiliteitsdebat. Met andere woorden: als zowel de 'predict and provide'- als de 'predict and prevent'-methode ongewenst is, welke weg moet de transportplanning dan wel volgen?

### Mobiliteit heeft haar prijs

Transport en stedelijke ontwikkeling zijn onderling altijd sterk verbonden geweest. Toch wordt er vandaag de dag steeds gespeculeerd over het mogelijk afnemende belang van transport in steden ten gunste van informatie- en telecommunicatietechnologieën, ook vanuit de planningspraktijk van stedelijke transportplanners. Het bewijs is echter niet eenduidig. Informatie en telecommunicatie blijken bijvoorbeeld niet alleen transport te vervangen, maar ook bij te dragen aan de groei van transport en nieuwe vormen van fysiek-virtuele mobiliteit te genereren. Denk bijvoorbeeld aan de ambivalente relatie tussen internetgebruik en reisgedrag, wat in dit themanummer onder andere door Kesselring besproken wordt. Een ander, en wellicht nog belangrijker, inzicht is dat informatie, communicatie én transport allemaal ingebed zijn in een globaliserende en individualiserende wereld, waarin continu groeiende en diverser wordende stromen van mensen, goederen en informatie een essentieel element vormen. De conceptualisering van de moderne samenleving als 'netwerksamenleving' of 'age of access' past goed bij het allesbehalve afnemende belang van stromen, inclusief de fysieke, voor samenleving en economie. Maar mobiliteit heeft haar prijs. De exponentiële mobiliteitsgroei heeft grote negatieve effecten op het lokale en mondiale milieu, maar ook op de leefbaarheid en het economische succes van plaatsen. Dit betreft bijvoorbeeld congestie, emissies, lawaai, verstoring van gemeenschappen, ongevallen, verbruik van niet-hernieuwbare energie en de productie van afval. Een verdere complicatie is dat maatregelen om deze negatieve effecten te verminderen de uitbreiding van infrastructuur alleen maar duurder maken. Dit vergroot de toch al toenemende zorgen over hoe die uitbreiding gefinancierd moet worden, vooral met het oog op de nog altijd zeer ongelijk verdeelde toegang tot vervoerswijzen binnen en tussen landen en de afnemende invloed van de publieke sector daarop. Het zijn juist deze thema's die tot een brede consensus over de noodzaak tot stappen richting een 'duurzame mobiliteit' in overheids-, industrie- en planningskringen leiden. Hoewel er bemoedigende voorbeelden zijn, is de vooruitgang gering of zelfs verwaarloosbaar. Wereldwijd, maar vooral in steden in zich snel ontwikkelende gebieden, blijven duurzaamheidsindicatoren in de verkeerde richting wijzen.

### **Drie trends en uitdagingen**

Er zijn drie globale trends, of uitdagingen, die om een antwoord van transportplanners vragen. Ten eerste het proces van regionalisering en globalisering van de activiteitenruimte van stedelijke huishoudens en bedrijven. Dit resulteert in de noodzaak om transportnetwerken, die oorspronkelijk bedoeld waren voor de lokale en nationale schaal, te 'herschalen'. In tegenstelling tot de naoorlogse periode moet deze herschaling plaatsvinden in een context van grote en nog groeiende beperkingen aan infrastructuurexpansie. Zeker in Europese steden valt deze vraag om herschaling samen met een structurele verschuiving van een snel naar een langzaam verstedelijkingstempo, dat in sommige gevallen zelfs omslaat in absolute krimp. Deze verschuiving maakt het noodzakelijk dat plannen en beleid stedelijke ontwikkeling proactief vormgeven in plaats van slechts min of meer 'spontane' stedelijke groei te accommoderen, zoals dat in het verleden meestal gebeurde.

Ten tweede bestaat er een urgentie om instituties te herdefiniëren om de 'mismatch' tussen bestaande instituties, opkomende problemen en mogelijke oplossingen te overwinnen. Deze 'mismatch' veroorzaakt nu nog een forse afname van strategische capaciteit. Zo'n institutionele herdefiniëring richt zich zowel op schaal (van lokaal en nationaal richting regionaal en mondiaal), bestuursvorm (van publieke overheid naar publiek-publiek en publiek-privaat bestuur en beheer) als op beleidstoewijzing (herverdeling van sectorale verantwoordelijkheden van transport-, ruimtelijk, sociaal en economisch beleid).

Als deel van het bovenstaande bestaat er ten slotte een hardnekkige scheiding tussen de processen van transportplanning enerzijds en ruimtelijke planning anderzijds. Dit staat in scherp contrast met de aard van stedelijke problemen, die juist om een integrale benadering vraagt. Hoewel er onder academici en praktijkplanners een brede consensus over die noodzaak is, leidt dit nog nauwelijks tot integratie van transport- en ruimtelijke planning. De beleidsinconsistenties die hiervan het gevolg zijn, schreeuwen om een betere integratie.

### **Op zoek naar oplossingen**

In de geschetste context is de traditionele 'predict and provide'-benadering van stedelijke transportplanning geen optie meer. Die benadering was gebaseerd op twee aannames: de betrouwbaarheid van voorspellingen van de toekomstige vraag naar mobiliteit en de bereidheid om met uitbreiding van het transportsysteem aan de voorspelde mobiliteitsgroei tegemoet te komen. De onzekerheid over het resultaat van de eerder beschreven processen betekent dat het moeilijker wordt om betrouwbare voorspellingen van de mobiliteitsvraag te doen, of dat de aannames achter die voorspellingen steeds meer omstreden worden. Het effect is hetzelfde. En zelfs als dat niet zo zou zijn, zijn de politieke en financiële middelen om aan de verwachte mobiliteitsgroei via systeemuitbreiding tegemoet te komen er simpelweg niet. Een alternatieve vraaggestuurde benadering is ook problematisch, omdat dan het risico bestaat dat ontkend wordt dat mobiliteit een essentiële voorwaarde is geworden voor actieve deelname aan de samenleving en de economie. Het beperken van mobiliteit grijpt in op de ontplooiingsmogelijkheden van het individu. Bovendien worden zwakkere bevolkingsgroepen het hardst getroffen. Hoewel er al een aantal interessante verkenningen is gemaakt van hoe een alternatieve benadering van stedelijke transportplanning er uit zou kunnen of moeten zien, blijft een duidelijk vooralsnog antwoord uit. Enige successen komen bijvoorbeeld uit de hoek van het mobiliteitsmanagement, dat onlangs door de Vereniging Mobiliteitsmanagement (VM2) gedefinieerd werd als 'het organiseren van slim reizen'. Mobiliteitsmanagement omvat initiatieven om mensen te helpen van A naar B te komen. Denk hierbij aan het collectief vervoer van pendelaars over de vluchtstrook tussen Almere en Amsterdam, flexibele werktijden van verschillende werkgevers op een bepaalde kantoorlocatie, het samen naar school lopen van jonge kinderen, zodat zij niet per auto gebracht hoeven worden, of het organiseren van toe- en afstroom van bezoekers van evenementen. Dergelijke meestal kleinschalige alternatieven zijn vaak succesvol, maar bieden nog geen grootschalige oplossingen.

### **De artikelen**

Dit themanummer heeft een sterk internationaal karakter met bijdragen uit Nederland, België, de Verenigde Staten, Groot-Brittannië, Frankrijk en Duitsland. Met een vernieuwde blik op mobiliteit als meer dan fysieke verplaatsing alleen worden alle hierin benoemde uitdagingen voor transportplanners besproken.

David Banister maakt de balans op van het wetenschappelijke en maatschappelijke debat over de relaties tussen mobiliteit, samenleving en klimaatverandering. Hij stelt dat de inspanningen van vandaag de dag in schril contrast staan met de toekomstige opgave door groeiende mobiliteit in het Westen en in ontwikkelingslanden. We zijn ons inmiddels wel bewust van onze verantwoordelijkheden, maar een substantiële gedragsverandering - "do your bit" - blijkt moeilijk, aldus Banister.

De tweede auteur is Martin Dijst. Dijst ziet de tijdsbudgetten, die nodig zijn om te communiceren, krimpen. Maar,

zo meent Dijst, door afhankelijkheid van materie zal fysieke afstand nooit teniet worden gedaan. Hij stelt een herinterpretatie van de tijdgeografie van Hägerstrand voor als model om vat te krijgen op de nieuwe mobiliteit. De boodschap voor onderzoek en beleid is dat er meer aandacht besteed moet worden aan het in kaart brengen van alle relaties met personen en materiele elementen die relevant zijn voor het functioneren van een individu. De twee volgende artikelen, die van Joram Grünveld en van Marianne Bronkhorst en Menno Moerman, gaan in op de relatie tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening en de implicaties daarvan voor het dagelijkse leven. Grünveld kijkt naar forensen in polycentrische kernen en onderzoekt de invloed van de veranderende ruimtelijk-functionele structuur van stedelijke regio's op woon-werkrelaties. Bronkhorst en Moerman bezien het debat over transport en ruimtelijke ordening vanuit een gezondheidsoogpunt. De meest bewegingsvriendelijke buurt in hun selectie blijkt er een te zijn met een hoge functiemenging, gelegen om de hoek van een stadspark en met weinig parkeerruimte.

De drie hiernavolgende artikelen bespreken de mobiliteitspositie van verschillende subgroepen in de maatschappij. Johan Meire bespreekt het mobiliteitsgedrag en de beleving van kinderen. Hij beargumenteert dat mobiliteit voor kinderen veel meer is dan zich verplaatsen. Het is ook een manier om de wereld te verkennen. Kinderen worden gezien als een kwetsbare groep. Zij dienen dus beschermd te worden tegen de gevaarlijke buitenwereld. Maar deze isolatie uit het publieke domein ontnemt kinderen veel ontplooiingsmogelijkheden, en de autoafhankelijkheid die hierbij past, voedt hen op in de wereld van de automobilititeit, wat ook op langere termijn consequenties heeft.

Eric le Breton gaat vervolgens in op de kansen van minderheden en uitkeringsgerechtigden. Le Breton stelt dat achtergestelde groepen kwetsbaarder worden naarmate mobiliteit belangrijker wordt. Hij laat met voorbeelden uit Frankrijk zien hoe investeringen in mobiliteitssteun ook geld opleveren, doordat de doelgroep eerder aan werk komt en dan geen aanspraak meer maakt op een uitkering.

Het derde artikel dat ingaat op een specifieke groep is dat van Sven Kesselring. Kesselring beschouwt de zogenaamde mobiliteitspioniers. Hij interpreteert mobiliteit niet alleen als 'beweging', maar ook en vooral als 'beweeglijkheid'. Wie meer beweegt, wordt ook beweeglijker, bijvoorbeeld in de zin van openstaan voor nieuwe ervaringen en uitdagingen. Hij illustreert deze gedachte met extreme voorbeelden van wat Sennett 'de flexibele mens' en Bauman 'liquid life' heeft genoemd. Enerzijds beschrijft Kesselring mensen die continu op reis zijn en in feite geen thuisbasis meer hebben. Anderzijds geeft hij het voorbeeld van een vrouw die vanuit haar huis via internet en e-mail klanten in de hele wereld bedient zonder zich fysiek te verplaatsen. Hij ziet beiden als pionier van een nieuwe mobiliteit, die vooralsnog echter alleen voor de 'happy few' lijkt weggelegd.

Susan Handy biedt ten slotte een kritisch perspectief op de autoafhankelijkheid in de Verenigde Staten. Het transportbeleid is er daar sinds de introductie van de auto als massaproduct op gericht geweest het autorijden makkelijker te maken. Het resultaat is een samenleving waaruit de auto niet meer weg te denken is. De kosten in geld, tijd en gezondheid wegen lang niet op tegen de vrijheid om te gaan waar en wanneer je wilt. Hoe kunnen transportplanners het autogebruik selectief terugdringen en tegelijkertijd de voordelen van het autorijden behouden? Handy wijst op maatregelen die vaker genoemd worden: het stimuleren van alternatieve vervoervormen, een daaraan gekoppelde ruimtelijke ontwikkeling en beprijzen, maar ook het blijven investeren in milieuvriendelijker auto's.

Met dit themanummer wil AGORA bijdragen aan een meer fundamentele discussie over de positieve en negatieve effecten van mobiliteit op de samenleving en de zoektocht naar beleidsmatige sturingsmogelijkheden voor de geschetste dilemma's. Mobiliteit is een onmisbaar element van onze samenleving, die zonder mobiliteit letterlijk en figuurlijk tot stilstand zou komen. We zijn gewend geraakt aan, en misschien ook wel verwend geraakt door, de vrijwel onbegrensde mogelijkheden die fysieke en virtuele mobiliteit ons bieden. Maar de mobiliteit zoals we die nu kennen, levert ook veel problemen en ergernissen op. Mobiliteit lijkt soms een onontkoombaar natuurverschijnsel, maar is toch echt het resultaat van menselijk handelen en kan derhalve ook door mensen beïnvloed worden. Het moet en kan dus anders, maar hoe? Ook daarover gaat deze AGORA.

Luca Bertolini (l.bertolini@uva.nl) is senior docent en onderzoeker bij AMIDSt aan de Universiteit van Amsterdam. Marco Bontje (m.a.bontje@uva.nl) is onderzoeker bij AMIDSt en redactieadviseur van AGORA, Casper Stelling (C.Stelling@fm.ru.nl) is promovendus bij 'Governance and Places' aan de Radboud Universiteit Nijmegen en redacteur van AGORA. Deze inleiding is deels gebaseerd op de bijdrage van L. Bertolini, F. le Clercq en T. Straatemeier aan het seminar 'Transportation planning: a policy design challenge?', Amsterdam, 14-16 juni 2006.

## Literatuurselectie

- Banister, D. (2005) *Unsustainable transport*. Londen & New York: Spon Press.
- Castells, M. (1996) *The rise of the network society*. Oxford & Malden: Blackwell Publishers.
- Graham, S. & S. Marvin (1996) *Telecommunications and the city. Electronic spaces, urban spaces*. Londen & New York: Routledge.
- Janelle, D. G. (2004) *Impact of information technologies*. In: Hanson, S. & G. Giuliano (Eds.) *The geography of urban transportation* (3th edition). New York & Londen: The Guilford Press.
- Marvin, S. & S. Guy (Eds.) (1999) *Policy forum. Towards a new logic of transport planning?* *Town Planning Review* 70, 2, pp. 139-158.
- Rifkin, J. (2000) *The age of access: The new culture of hypercapitalism. Where all of life is a paid-for experience*. Londen: G.P Putman's Sons.
- Salet, W., A. Thornley & T. Kreukels (2003) *Metropolitan governance and spatial planning*. Londen & New York: Spon Press.
- Storper, M. (1997) *The regional world. Territorial development in a global economy*. New York & Londen: The Guilford Press.
- Wheeler, J. O., Y. Aoyama & B. Warf (Eds.) (2000) *Cities in the telecommunication age. The fracturing of geographies*. New York & Londen: Routledge.

## Inhoudsopgave

### *Welke mobiliteit, welk beleid?*

Luca Bertolini, Marco Bontje & Casper Stelling

Mobiliteit is niet weg te denken uit het dagelijkse leven. Tegelijk is het een bron van overlast. Transportplanning moet die overlast aanpakken, maar het inperken van de vrijheid van het individu lijkt onwenselijk.

### *Minder overgewicht in klassieke stadswijken*

Marianne Bronkhorst & Menno Moerman

Wie vaker de auto gebruikt, beweegt doorgaans minder, wat de kans op overgewicht vergroot. Het blijkt dat stedenbouwkundige kenmerken van de buurt invloed hebben op autobezit en -gebruik van bewoners en hun gezondheid.

### *De waarde van autonome mobiliteit*

Johan Meire

Mobiliteitsbeleid voor kinderen richt zich vaak eenzijdig op verkeersveiligheid. Daardoor worden kinderen kansen ontnomen om sociale en ruimtelijke competenties op te doen.

### *Maatschappij, mobiliteit en klimaatsverandering*

David Banister

Iedereen houdt van reizen, maar hoe kunnen individuele voorkeuren in overeenstemming worden gebracht met maatschappelijke verantwoordelijkheden? Het lijkt erop dat we niet voorbereid zijn op een substantiële gedragsverandering.

### *Mobiliteitssteun voor achtergestelden*

Eric le Breton

Door het versnipperen van de ruimte en het ontstaan van nieuwe tewerkstellingsvormen is de maatschappij grondig veranderd. Achtergestelde bevolkingsgroepen zijn door hun beperkte mobiliteit extra kwetsbaar voor deze veranderingen.

### *Wisselende situaties in de netwerksamenleving*

Martin Dijst

Het tijdsbudget dat nodig is om iemand honderd kilometer verderop te bereiken, is in de loop der eeuwen gekrompen van dagen tot nanoseconden. Toch zal fysieke afstand nooit echt tot het verleden gaan behoren.

*'Liquid life' en oneindige reistijd*

Sven Kesselring

Mobiliteit is een basisprincipe van het moderne, een dynamische mix van sociale, fysieke en technologische elementen die ons leven structuur geven. Individuele pioniers onderstrepen de invloed van mobiliteit op de ordening van fysieke en mentale ruimte.

*Nieuwe forensen in polycentrische regio's*

Joram Grünfeld

De ontwikkeling van polycentrische regio's heeft economische voordelen. In de Amsterdamse regio lijken vooral groepen met een sterke maatschappelijke positie de nieuwe kansen te benutten.

*De automobiele samenleving*

Susan Handy

De voordelen van automobilititeit hebben een keerzijde. Transport-planners zouden zich moeten richten op het minder noodzakelijk maken en het ontmoedigen van autorijden. Het autovriendelijke beleid van Amerika maakt zulke strategieën daar echter zinloos.

***VARIA: Terrorisme***

*De blinde vlek voor terrorisme*

Ben de Pater

Na de aanslagen van 11 september 2001 hebben geografen terrorisme als studieobject ontdekt. Voor die tijd hielden zij zich er niet of nauwelijks mee bezig, terwijl terreuraanslagen toch geregeld voorkwamen. Hoe is dat te verklaren?

*Geografie in Amerika na 9/11*

Virginie Mamadouh

De aanslag op het World Trade Center heeft de geografie in de Verenigde Staten nieuwe relevantie verleend. Kritische reflectie en distantie blijken soms echter ver te zoeken.

*Het schrikbewind als bestuursvorm*

Herman van der Wusten

Overheden plegen geen terreur, zo wordt vaak gedacht. Ten onrechte. Alleen al de geschiedenis van het terreurbegrip leert anders. Geografische patronen van staatsterreur verdienen meer onderzoeksaandacht.

Boekrecensie Vluchtig en snel vooruitgaan Mirjam Fokkema

Scriptierecensie Beleidstheorie en de praktijk Marloes Wevers