

NOTITIE 3

Mobiliteit en ethiek

OP WEG NAAR VERANTWOORDE MOBILITEIT

28 FEBRUARI 2022

Auteurs: Jeroen Schrijver, Hans Jeekel

Contact en website

info@labverantwoordemobiliteit.nl

www.labverantwoordemobiliteit.nl



Inhoudsopgave

1. Introductie	2
2. De kern van het mobiliteitssysteem.....	4
3. Mobiliteit en ethiek	5
4. Thema's: een overzicht van het landschap	6
5. Waarom zijn zoveel thema's ethisch onderbelicht? Een eerste verklaring.	9
6. Conclusie: terug naar de drie basisvragen	13
Maar toch: basis voor discussie	16

1. Introductie

Voor u ligt een discussienotitie en zeker geen eindproduct. Wij willen discussie en meningsvorming op gang brengen over de vraag hoe het komt dat er rond mobiliteit in de samenleving nogal weinig ethische discussie is. Die discussie is natuurlijk niet geheel afwezig: de auto wordt soms als heilige koe, dan weer als melkkoe neergezet, in het goed verkochte boek *Het Recht van de Snelste* van Verkade en Te Brömmelstroet komt de rol van snelheid in het verkeer nadrukkelijk naar voren als een ethisch probleem, er is het idee van vliegschaamte, en er is discussie of de subsidies voor elektrisch rijden niet sterk de rijkere huishoudens bevoordelen. En er is kortgeleden een notitie over mobiliteit en de brede welvaartsbenadering verschenen. Maar als je het mobiliteitsveld bijvoorbeeld vergelijkt met gezondheid of met voedsel valt direct op dat rond mobiliteit slechts in beperkte mate in ethische termen wordt gedacht en gesproken. En dat terwijl er toch zeker wel het nodige aan de hand is, want welk maatschappelijk systeem produceert jaarlijks meer dan 600 doden en meer dan 20.000 zwaar gewonden, slaagt er het minst in de klimaatopgave te realiseren en is zo ontworpen dat een deel van huishoudens moeite heeft om voor hen essentiële voorzieningen te bereiken?

In deze notitie willen we op zoek gaan naar de oorzaken waarom er over mobiliteit zo weinig in ethische termen wordt gedacht en gesproken. Ethiek gaat in onze omschrijving over de vraag welke handelingen, acties en patronen we (nog) wel, en welke we niet langer acceptabel vinden. Dat ligt natuurlijk van mens tot mens verschillend, maar op een bepaald moment kun je waarnemen dat een bepaald gedrag aan de verkeerde kant van de streep terechtkomt. Wij accepteren dierenleed steeds minder, vinden roken steeds vaker ongepast, hebben steeds meer oog voor grensoverschrijdend gedrag en verwerpen nu kolonialisme of een standenmaatschappij. Bij mobiliteit is de essentiële ethische vraag welk mobiliteitssysteem en welk mobiliteitsgedrag we verantwoord achten ten opzichte van onze medemensen, ten opzichte van de aarde, en ten opzichte van toekomstige generaties. Het gaat daarbij steeds om twee verantwoordelijkheden; een individuele, gekoppeld aan gedrag, en een collectieve, voor het ontwerpen en in stand houden van mobiliteitssystemen.

Rond mobiliteit lijkt veel te worden gezien als vanzelfsprekend. Om een voorbeeld te geven: de positionering van auto- mobiliteit. Eigenlijk is het verhaal dat automobilititeit sociaal contact uitsluit en daardoor kan zorgen voor agressie op de wegen al vaak verteld. Eigenlijk is het verhaal dat de auto leidend is in de ruimtelijke orde en zo kan leiden tot het uitsluiten van niet-autogebruikers van locaties en plekken en kan leiden tot het je afsluiten van ervaringen in de openbare ruimte al vaak verteld. Eigenlijk is het verhaal dat wij mensen helemaal niet zo geschikt zijn om om te gaan met zelfgeproduceerde hoge snelheden, waardoor we behoefte hebben aan volledig gestructureerde, bedachte, abstracte en genormeerde omgevingen om ons in te verplaatsen, snelwegen genaamd, al vaak verteld. Eigenlijk is het verhaal dat de auto helemaal past en aansluit op een nogal gestresste samenleving waarin mensen veel belevingen los van elkaar willen kunnen ondergaan al vaak verteld. Eigenlijk is het verhaal over de grote kracht en de grote flexibiliteit die de auto kan genereren al vaak verteld. Eigenlijk is het verhaal dat de auto voor heel veel mensen gevoelens van vrijheid, gemak en comfort oproept al vaak verteld. Maar daar blijft het dan ook bij. Al deze verhalen leiden niet tot stevige ethische reacties. Zelfs bij een schandaal als Dieseltgate ontstond er alleen ethische ophef bij de pers en het publiek over dat Volkswagen iets illegaals gedaan had. Niet over dat door handelen van de gehele auto-industrie de emissies van diesels vele malen hoger waren dan volgens de geest van de wet de bedoeling was en dat daardoor in Europa per jaar tienduizenden mensen extra voortijdig overleden door slechte luchtkwaliteit. En dat steden miljarden moesten uitgeven aan relatief ineffectieve maatregelen om alsnog aan Europese luchtkwaliteitseisen te voldoen. En autobezitters waren boos omdat diesels een slechte naam kregen wat tot waardedaling van hun voertuigen leidde. Terwijl wetenschappelijk en bij beleidsmakers allang bekend was dat diesels in de praktijk veel vervuilerder waren dan volgens de richtlijnen.

Voor een deel is dat gebrek aan ethische discussie wel te begrijpen. We vergeten zeker niet de positieve kanten van mobiliteit. Mobiliteit stelt ons in staat op andere plekken te wonen dan we werken, ons sociale netwerk te verbreden en levert een grote bijdrage aan de kwaliteit van leven. Ten aanzien van veiligheid stelt het ons in staat zorg snel bij patiënten te brengen, patiënten naar ziekenhuizen te vervoeren en patiënten te verspreiden in tijden van corona. En stelt het ons in staat medicijnen te distribueren en goederen te blijven bevoorraden. Derhalve is mobiliteit ook zeker een grote factor voor stabiliteit en veiligheid, en dat zorgt wellicht voor terughoudendheid rond ethiek.

We presenteren deze notitie over ethiek en mobiliteit nadrukkelijk als onze bijdrage, citeren geen bronnen maar hebben wel aan het einde suggesties voor verder lezen, met auteurs die ons geïnspireerd hebben. We schetsen eerst wat wij als de kern van het huidige mobiliteitssysteem ervaren, benoemen drie grote ethische vragen, kijken dan naar 7 ethische thema's, vragen ons vervolgens af waarom er toch zo weinig ethische discussies zijn rond mobiliteit, en eindigen weer bij de drie grote ethische vragen. Aan het eind van de discussienotitie leggen we een aantal vragen voor, als start van de discussie.

2. De kern van het mobiliteitssysteem

Om kwesties wat betreft ethiek binnen de mobiliteit te kunnen begrijpen, is het belangrijk om eerst een beeld te schetsen hoe in de kern het huidige Nederlandse mobiliteitssysteem in elkaar zit. We kijken daarvoor naar het personenvervoer, vervolgens naar het goederenvervoer.

In het **personenvervoer** is er een dominant vervoermiddel. Rond de 72 % van alle gemaakte kilometers op land wordt per *auto* afgelegd. Bijna altijd gaat het om individuele verplaatsingen. De bezetting van een auto is 1,38 mens, en deze bezetting loopt terug. Vooral de verplaatsing van en naar het werk is een verplaatsing alleen. Met een auto kun je over korte en over lange afstanden overal komen. Dat geldt niet voor de beide andere kleinere verplaatsingsmogelijkheden. Het openbaar vervoer, goed voor 10 % van de kilometers, kan wel voorzien in de verplaatsing over langere afstanden, maar niet in de verplaatsing overal naartoe, vast als deze transportmiddelen zitten aan afgesproken routes. Het fietssysteem werkt precies andersom, er is wel overal te komen, maar slechts op kortere afstanden. Autorijden is gemiddeld genomen voor huishoudens groter dan 1.85 persoon goedkoper dan reizen met het OV. Feitelijk betekent dit dat alleen alleenstaanden met het OV gemiddeld goedkoper uit zijn.

Het dominante mobiliteitssysteem is met een metafoor wel nader te omschrijven als “*een abonnement op de Auto Afhankelijke Organisatie (AAO)*”. In een halve eeuw is onze samenleving gegroeid naar een samenleving die in het functioneren sterk afhankelijk is van de auto. Toch heeft niet iedereen de beschikking over een auto, 78 % van de huishoudens bezit 1 of meer auto's. Hoe kun je nu toetreden tot de AAO? Door het behalen van een diploma, rijbewijs genaamd, door een auto te kopen, of door een individueel leaserecht op een auto te verkrijgen. Je moet een aantal belastingen betalen, je auto goed onderhouden en je kunt dan direct gebruik maken van alle voordelen van de AAO. Wat krijg je voor je abonnement op de AAO? Gebruik van infrastructuur, met een ongereguleerde toegang, met meestal free flow, hoewel dit niet kan worden gegarandeerd in tijden dat veel huishoudens net zoals jij free flow willen. Elk prioriteitsmechanisme ontbreekt.

Maar wat als je nu (tijdelijk of permanent) geen rijbewijs hebt, geen auto, of als je geen auto wilt hebben? Dan zijn er enige subarrangementen. Voor ouderen en gehandicapten, met wel een aantal spelregels die vrijheid inperken, is er het op de auto lijkend systeem van doelgroepvervoer. Alle overige huishoudens moeten met de fiets en het OV aan hun verplaatsingsrepertoire komen, en kennen derhalve van tijd tot tijd (en zeker in de nacht) problemen met het bereiken van voor hun essentiële locaties. Omdat het naar alle waarschijnlijkheid om ongeveer 10% van de huishoudens gaat die dit soort problemen ondervinden is er naast financiële ondersteuning van doelgroepvervoer en OV weinig aandacht voor dit probleem. In de kern wordt er van uit gegaan dat familie en vrienden het verder wel zullen oplossen.

Ondertussen is wel heel veel in het moderne samenleven afhankelijk geworden van autorijden. Dat heeft ook problemen veroorzaakt. Veel mensen lijden aan zwaarlijvigheid, er zijn locaties gebouwd

die zonder auto onbereikbaar zijn en de onafhankelijke mobiliteit van kinderen is enorm afgenomen. Vrij spelen op enige afstand van huis is er nauwelijks meer bij.

In het **goederenvervoer** is het dominante vervoermiddel de truck. Trucks zijn nagenoeg altijd rijdend op fossiele brandstof en kennen lagere beladingsgraden zodat een derde deel van de trucks leeg, en een ander derde deel half gevuld rondrijdt. Deze arrangementen werken zo omdat vergeleken met de prijs van opslag van goederen (in de rijkere wereld) en vergeleken met de prijs van arbeid (overal) de prijs van transport bijzonder laag is. Dat zorgt voor een stevige instandhouding van bestaande arrangementen en leidt tot nauwelijks incentives om het anders en duurzamer te gaan doen.

Goederenvervoer is enorm gegroeid in de afgelopen decennia. Er worden bijzonder veel goederen, mineralen en halffabrikaten over onze aarde versleept. Het produceren en consumeren dicht bij elkaar is wel een vrome wens maar nauwelijks realiteit. Nagenoeg elk bedrijf dat in ons land producten aanbiedt kent een lange aanvoerketen. Het transport in het eerste deel van deze ketens, vaak in lage lonenlanden, produceert veel onduurzaamheid. Het anders richten van dit arrangement zou betekenen dat we fundamenteel moeten nadenken over de gevolgen en effecten van de recente snelle globalisering die veelal plaatsvindt zonder ethische en verantwoorde kaders.

Ook in ons land is sprake van een gebrek aan kaders, speciaal waar het gaat over de achterkant van verplaatsingen in online shopping. Er ontstaat wel gaandeweg iets meer aandacht voor de hier genoemde vraagstukken vooral ook omdat vrachtauto's een steeds groter deel van de ruimte op snelwegen innemen, en omdat steden de overlast in stedelijke distributie willen verminderen. Maar ook hier wordt net als bij het personenvervoer erg veel als ongeveer vanzelfsprekend en permanent aangenomen. En dat terwijl beide arrangementen in de kern pas 50 jaar met ons zijn...

3. Mobiliteit en ethiek

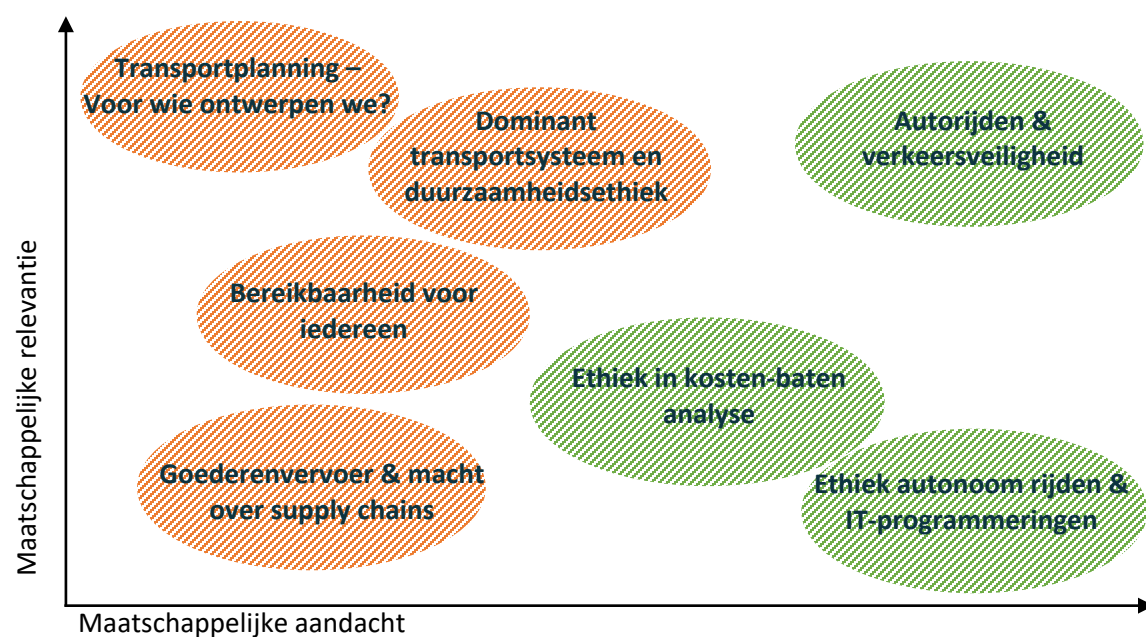
Bij mobiliteit is de essentiële ethische vraag welk mobiliteitssysteem en welk mobiliteitsgedrag we verantwoord achten ten opzichte van onze medemensen, ten opzichte van de aarde, en ten opzichte van toekomstige generaties. Wij vertalen die grote vraag naar **drie grote ethische vragen**:

1. *Is het verantwoord een systeem van verplaatsingen van mensen en goederen in stand te houden dat jaarlijks meer dan 600 doden en 20.000 zwaargewonden produceert?*
2. *Is het verantwoord een systeem van persoonsverplaatsingen te behouden dat voor waarschijnlijk 10% van de huishoudens bereikbaarheidsproblemen m.b.t. centrale diensten en voorzieningen creëert?*
3. *Is het verantwoord een systeem van verplaatsingen van mensen en goederen in stand te houden dat (nog steeds) permanent overal een hoge mate verontreiniging (luchtkwaliteit, geluid en opwarming van de aarde) en tevens overlast in steden produceert?*

Waarschijnlijk zullen de meeste mensen op deze vragen al snel antwoorden dat dit niet verantwoord is. Tezelfdertijd zijn zoveel slachtoffers, is zoveel vervuiling en is vervoerarmoede wel de dagelijkse realiteit. Kortom: het feitelijk mobiliteitsgedrag en het feitelijk functioneren van het mobiliteitsstelsel wijken sterk af van de blijkbaar gewenste situatie. Het is belangrijk om de discussie over ethiek in relatie tot de mobiliteit te starten of te bevorderen omdat er grote vraagstukken over verdeling van rechtvaardigheid aan de orde zijn die maar zelden ter sprake komen, omdat de mobiliteitssector op dit moment het slechtste jongetje in de klas is wat betreft het realiseren van de afgesproken emissie-reductie doelstellingen van het klimaatbeleid, en omdat het lijkt alsof we dat allemaal niet zo enorm problematisch vinden.

Daarom gaan we in het komende stuk verscheidene thema's bespreken die samenhangen met de drie grote ethische vragen. We maken daarbij een onderscheid tussen **rode** thema's (waar maar weinig ethische vragen worden bediscussieerd) en **groene** thema's (waarbij dat wel het geval lijkt). Bij deze thema's en vragen is het ook van belang goed te kijken naar intergenerationele en intragenerationele rechtvaardigheid. Gebruiken wij in ons deel van de wereld niet een te groot deel van de emissieruimte voor mobiliteit, en denken wij wel na of we verantwoord achterlaten voor toekomstige generaties? Het lijkt er echter op dat dit perspectief niet erg vaak gekozen wordt in de maatschappelijke discussies over mobiliteit. Het debat lijkt primair technisch van aard, op basis van een soort "taken for granted"- benadering. Er wordt met een zeker gemak geaccepteerd dat het systeem van verplaatsingen nu eenmaal zo functioneert.

4. Thema's: een overzicht van het landschap



Figuur 1: overzicht ethische thema's, geordend naar maatschappelijke aandacht en maatschappelijke relevantie

Er is een aantal in de kern ethische thema's rond mobiliteit te schetsen. We doen hieronder een poging, zonder nu direct volledigheid te willen nastreven. In Figuur 1 staan zeven relevante thema's, gesorteerd op maatschappelijke aandacht en maatschappelijke relevantie. We kunnen een onderscheid maken tussen de onderbelichte thema's (rood) en de breed gedragen thema's (groen).

De rode thema's

Eerst een overkoepelende vraag die het hele mobiliteitssysteem aangaat. Voor **wie en met wat voor doel wordt en is onze infrastructuur ontworpen?** Is dit om een zo hoog mogelijk economisch rendement te halen? Om zo efficiënt mogelijk mensen van A naar B te verplaatsen? Om te zorgen voor een inclusief transportsysteem? Of zouden we eigenlijk zodanig moeten plannen dat we een zo duurzaam mogelijk transportsysteem creëren? We zien nu bijvoorbeeld een dominante invloed van vooral automobilititeit op de inrichting van de ruimte. Er gaan zeker in de steden steeds meer stemmen op om deze dominantie aan te pakken, ten gunste van grotere duurzaamheid. Maar van welke optie je ook voorstander van bent, het heeft ervan weg dat er vanuit de nationale overheid geen expliciete visie is.

Dat de optie om een zo inclusief mogelijk transportsysteem te realiseren geen prioriteit heeft gekregen is wel duidelijk. Vanuit een sociaal oogpunt zou **bereikbaarheid voor iedereen** een uitgangspunt moeten zijn. Echter, verkeersarmoede is nog altijd present in de Nederlandse samenleving. Zo lijkt een 10 % van de bevolking dagelijks niet de mogelijkheid te hebben om een bepaalde afstand af te leggen, of om een aantal verplaatsingen te realiseren, dan wel vanwege hun economische situatie, hun fysieke gesteldheid of hun digitale vaardigheden. Een ethische vraag die bij deze situatie past is waarom we vervoer niet eerlijk beprijzen en zorgen dat iedereen in de basis mobiel kan zijn. In de literatuur wordt er wel enige aandacht besteedt aan bereikbaarheid van het OV en hoe digitalisering kan helpen met vervoersarmoede.

Een ander aspect waar binnen de mobiliteit nog weinig tractie te vinden is, is **duurzaamheidsethiek**. Natuurlijk; hier gebeurt zeker het nodige. We zijn momenteel bezig om ons wagenpark langzaam te elektrificeren, maar de snelheid waarmee dit momenteel in Nederland gebeurt gaat niet genoeg zijn om binnen het 'CO2-uitstootbudget' van 2035 te blijven. Een nuttig concept om naar duurzame mobiliteit te kijken is avoid-shift-improve. Om echte voortgang te maken richting duurzame mobiliteit zijn alle drie de invalshoeken van belang. Het elektrificeren van het wagenpark valt duidelijk onder improve – door middel van een andere technologie simpelweg de situatie proberen te verbeteren en het huidige dominante mobiliteitssysteem in stand houden. Om een echte duurzame transportsector te bereiken zou dus meer inzet getoond moeten worden naar de andere invalshoeken, bijvoorbeeld naar het (avoid) verminderen van het aantal afgelegde kilometers en de vraag is waarom we zo schuchter en terughoudend zijn om die uit te werken.

Kijken we naar het **goederenvervoer**. Momenteel is ons systeem zo ingericht dat we zo veel mogelijk handelscontracten proberen te faciliteren. Vervolgens is het zo dat er veel vervoermiddelen worden ingezet om de opdrachten voor deze contracten uit te kunnen voeren.

Omdat het volbrengen van opdrachten vaak belangrijker wordt gezien dan het bezorgingssysteem optimaliseren gebeurt het in de praktijk vaak dat vrachtwagens of schepen leeg terugkeren. Vanuit een mobiliteitsoogpunt is dit natuurlijk niet optimaal.

De groene thema's

Op sommige terreinen binnen de mobiliteit wordt er wel ruim nagedacht over ethiek. Een welbekend voorbeeld daarvan zijn **autonoom-rijdende auto's**. Je hoeft maar een zoekterm op een zoekmachine in te voeren en je ziet talloze artikelen over of de mens zulke technologieën moet willen. Voor dit type auto zie je ook veel vragen over wie verantwoordelijk zou zijn voor een aanrijding of wie voor de kosten op zou moeten dragen bij een aanrijding (is dan de fabrikant of de bestuurder verantwoordelijk?), aangezien dit niet nog niet wettelijk bepaald is zoals voor conventionele auto's.

Hetzelfde kan gezegd worden voor algemene **wegverkeersveiligheid**. Denk maar eens na over de verschillende campagnes die lopen om je bewust te maken van je gedrag in het verkeer. Neem zo de BOB-campagne, of acties tegen smartphonegebruik in het verkeer. Ook lopen er promo's om het aantal jaarlijkse verkeersdoden naar nul te brengen, zoals in Noord-Brabant.

Als laatste, en dit relateert ook weer enigszins aan transportplanning en besluitvorming, zijn er de **kosten-batenanalyses voor mobiliteit**. Bij het maken van een sociale kosten-baten analyse wordt natuurlijk wel gekeken naar de sociale waarde van een project, maar de vraag is ook of er vanuit de overheid extra ingezet mag worden voor de socialere oplossingen. Bovendien wordt hierbij vaak gekeken naar gemiddelde utiliteit en niet of te weinig naar verdelingseffecten.

Samenvattend kan worden geconstateerd dat voor een aantal afgegrensde terreinen wel ethiek aan de orde komt, maar dat vooral ethische belangstelling voor de kern van ons mobiliteitsarrangement ontbreekt. We begrijpen dat als sommige thema's opgelost worden dat andere thema's 'kan "tegenwerken', zoals dat mobiliteit voor iedereen leidt tot meer verplaatsingen en dus meer uitstoot. Het doel van de notitie is echter om de ethische thema's aan te kaarten, en niet om de oplossingen te leveren.

5. Waarom zijn zoveel thema's ethisch onderbelicht? Een eerste verklaring.

Nu de ethische vraagstukken die spelen benoemd zijn is het tijd om verder in te zoomen waarom veel vraagstukken onderbelicht worden. Waarom vinden we het blijkbaar gerechtvaardigd om weinig aandacht en discussie aan deze vraagstukken te besteden? Als we naar een rechtvaardig en volledig schoon mobiliteitssysteem willen zonder doden zouden zulke discussies toch aan de oppervlakte moeten komen? Hieronder een uiteenzetting van mogelijke redenen voor deze stand van zaken.

Een van de kernpunten die we zien is de massa en de diepte van maatschappelijke verbondenheid van het mobiliteitssysteem in de samenleving: het systeem heeft haast te veel momentum, 80 % doet zonder veel discussie mee met de AAO, er is te veel vaart en massa om er met gezond verstand en op basis van wetenschappelijke argumenten een tegenbeweging in te creëren die door een meerderheid van de bevolking op draagvlak kan rekenen. Het kan al snel voelen als tegen de wind in roepen.

Het helpt hierbij niet dat het bezitten en gebruiken van een auto al vrij lang op een stabiel niveau van kosten opereert. Natuurlijk fluctueren prijzen altijd en is er sprake van inflatie, maar relatief gezien zijn de total costs of ownership (TCO) niet zo sterk veranderd. Maar als die marginale kosten sterk omhoog zouden gaan en de marginale baten gelijk blijven, dan zou het systeem langzaamaan verandering kunnen ondervinden. Op het moment van schrijven, begin 2022, kan een vergelijking worden getrokken naar de energierekening van een gemiddeld huishouden: door flinke stijgingen in de gasprijzen overwegen (let wel, overwegen leidt niet altijd tot actie) steeds meer mensen om op een andere manier het huis op te warmen. In deze sector is dus wel het maatschappelijk draagvlak dusdanig gegroeid door prijsveranderingen dat men bereid is om te denken buiten de kaders van het huidige systeem, waar dit binnen de mobiliteit nog niet zo zeer voeten aan de grond heeft gekregen.

Wat ook meespeelt, althans bij de thema's klimaat en bij het begin van de aanvoerketens, is dat we te maken hebben met een relatief nieuw probleem: men heeft geen referentiekader. Het ervaren en de consequenties meemaken van een situatie leidt vaak tot een zekere mate van strengheid, tot grenzen. Een deel van de bevolking zal zich helemaal niet bewust zijn van de mate van arbeid in de start van onze gebruikte producten, van vervoersarmoede, van het effect van het huidige systeem op klimaatverandering en de effecten hiervan op de Nederlandse samenleving.

We gaan nu de verschillende barrières om over ethische vraagstukken na te denken systematiseren.

1. Mobiliteit heel sterk verweven met kapitalisme en neo-liberale dominantie

Mobiliteit raakt direct aan kern kapitalistisch systeem, kritiek wordt direct erg groot

Neo-klassieke transportanalyses suggereren een soort “bedachte neutraliteit”



De kern in het denken en handelen rond mobiliteit lijkt gericht op de relatie met economische groei. Transport faciliteert die groei. Het grootste deel van de wetenschappers, adviseurs, consultants en beleidsambtenaren denkt vanuit dat frame. Je merkt dat ook sterk op congressen. Er is met de huidige vormen van transport veel geld gemoeid, en ook nog steeds veel geld te verdienen. En economen en ook veel ingenieurs slagen er wonderwel goed in om uit te stralen dat hun neo-klassieke frame, met een soort “bedachte” neutraliteit van het huidig mobiliteitsarrangement nu eenmaal het enige reële frame is. Het lijkt dat het open ter discussie stellen van dit frame veel weerstand oplevert en derhalve veel energie kost. Een ander frame zou het socio-economisch frame zijn. Maar zie bijvoorbeeld hoe moeilijk het is het concept van de “donut-economie” te slijten aan de meerderheid van economen.

Daarbij komt dat de afhankelijkheid van de auto over de jaren zorgvuldig is opgebouwd. Het is nauwelijks meer een vrije keuze te noemen. Eerder gedwongen consumptie. Politiek en overheid, olie- en auto-industrie hebben de laatste decennia van de vorige eeuw gebouwd aan een autosamenleving.

2. Grenzen stellen; hoe doen we dat?

Er is een overkoepelend probleem dat eigenlijk geldt binnen de hele ethiek: ethici zijn heel goed in nadenken over de ‘onderzijde’, wat het best omschreven kan worden als de basisvereisten (denk bijvoorbeeld aan onderwijs, huisvesting, voeding etc.), maar veel slechter in het benoemen van de ‘bovenzijde’. Waar zet je de grenzen voor ‘genoeg is genoeg’? Kijk naar de woonvoorziening, waar zet je een scheidingslijn voor de ruimte die we onszelf mogen verschaffen om te wonen? We zijn zelfs niet sterk in redeneren over de bovengrens wanneer ‘nog meer’ zelfs weinig extra utiliteit geeft: denk bijvoorbeeld aan megajachten en privé-jets.

Wie mag bepalen wat goede verplaatsingen zijn en wat “overmaat”-verplaatsingen zijn?

In sommige gevallen stellen we wel grenzen aan de bovenzijde, maar mist de overtuigingskracht op basis van empirische argumenten om de grenzen te ondersteunen. Maakt het echt zo veel uit dan als de aarde 2 graden warmer is in 2050, of kan 3 graden ook? Deskundigen kunnen wel overtuigd zijn, maar het wordt lastig om precies te vertellen wat voor gevolgen dat heeft voor de leefbaarheid op onze planeet. Dit is een van de redenen waarom er nog steeds weinig tractie te vinden is bij duurzaamheidsethiek rond mobiliteit: wat maakt het uit als we de CO₂-doelen voor onze sector niet halen? En voor het goederenvervoer, wie bepaalt waar de grens is voor de mate van import en export?

Als we het hebben over personenmobiliteit is er nog een belangrijke factor waarom men het lastig vindt om restricties aan te leggen: mobiliteit op zichzelf is niet een doel, maar een middel om een handeling op een andere plek uit te kunnen voeren. In tijden van vakantie kan mobiliteit op zichzelf ook een streven zijn (sightseeing). Door mobiliteit te bekritisieren, bekritiseer je dus eigenlijk ook het doel. Je moet dan gaan nadenken over wat nu eigenlijk verantwoorde verplaatsingen zijn. En dat vindt bijna iedereen zo tot het “rijk der vrijheid” behoren dat we daar maar niet aan beginnen...

3. Vervoersarmoede is probleem voor mensen zonder stem

Mensen met mobiliteitsproblemen (lagere inkomens, gehandicapten) hebben vaak nauwelijks een stem

Eén van de topics die we geïdentificeerd hebben waar geringe aandacht aan wordt besteed is vervoersarmoede. Een grote invloed heeft ook hier het frame tussen economische groei en mobiliteit. Zolang alle economische belangen behartigd worden, zien veel besluitvormers geen noodzaak om het systeem te veranderen. En dat beeld wordt alleen maar versterkt door de volgende twee argumenten. Ten eerste: vervoersarmoede is niet zichtbaar. Het is niet zoals bij bijvoorbeeld vleesproducten dat we een slachtproces op ons netvlies hebben staan en daardoor uit sentiment andere oplossingen overwegen. Daarbij komt dat vervoersarmoede vooral de laag opgeleide bevolkingsgroepen en de gehandicapten en ouderen raakt. Bij deze groepen geldt dat ze vaak niet de kennis en/of de middelen hebben om op bestuurlijk niveau

hun punt te maken. Bij energiearmoede, wat sinds kort wel weer duidelijk op de politieke agenda staat, wordt een veel grotere doelgroep geraakt (ook de ‘werkende middenklasse’). Hier is bijvoorbeeld de ‘stem van de bevolking’ veel groter.

4. Ver weg

Uit het oog – uit het hart

Vervolgens is het drama in mobiliteit vaak nogal ver weg. Neem de beginzijde van de “supply chains”; ergens in ontwikkelingslanden wordt de primaire productie gedraaid die met veel – vaak sterk verontreinigend – transport via oude vrachtwagens onze kant op komt als halffabricaat, vaak vervolgens verscheept met zwaar verontreinigende bunkeroil.

5. Weinig emotie-oproepend

Wat bij mobiliteit ook ontbreekt is een emotie-oproepend beeld, zoals het slachthuis. Dat maakt het voeren van ethische debatten niet eenvoudiger.

6. Ontbreken sensibel bewustzijn

Privileges binnen de mobiliteit leiden tot het ontbreken van sensibel bewustzijn

Uiteindelijk blijft mobiliteit toch een beetje een geprivilegieerd wereldje, over dergelijke vraagstukken nadenken is niet helemaal eerste natuur van de meeste professionals in de mobiliteitssector. Er ontbreekt in de sector tamelijk sterk een soort “sensibel bewustzijn”.

7. Grote behoefte aan gemak en gebrek aan eenvoudige alternatieven

Het gebrek aan ethische discussie was heus wel het hoofd geboden als er een alternatief zou zijn dat ongeveer een zelfde mate van gemak en comfort zou kunnen genereren zonder de genoemde rechtvaardigheidsproblemen. Het probleem is alleen dat een dergelijk systeem niet bestaat. Het alternatief is fietsen en openbaar vervoer, wat minder comfortabel en ook nog eens beduidend trager is. En zo is er een grote barrière want de meeste mensen beginnen maar liever niet over rechtvaardigheid en ethiek in een situatie waarin ze eigenlijk geen alternatieven zien. Dat levert te veel zelfreflectie op. Wij hebben sterk het idee dat dit een heel belangrijke oorzaak is voor het gebrek aan ethische discussie over grote mobiliteitsvragen.

We leven voorts in een wereld die gemak en comfort bovenmatig waardeert, en waarin mensen er min of meer van uitgaan dat het volstrekt logisch is dat dat gemak en comfort er ook zijn. Het kernprobleem van het huidige systeem van verplaatsingen in de Westerse wereld is dat gemak en comfort voor de meeste nu levende personen in strijd zijn met intragenerationele rechtvaardigheid (sociale inclusie, macht in en over supply chains, negatieve externaliteiten van mobiliteit zoals overlast in steden) en met intergenerationele rechtvaardigheid (permanente toevoeging van broeikasgassen, waardoor de aarde in steeds slechtere conditie raakt, en we zo de aarde slechter achterlaten voor toekomstige generaties).

6. Conclusie: terug naar de drie basisvragen

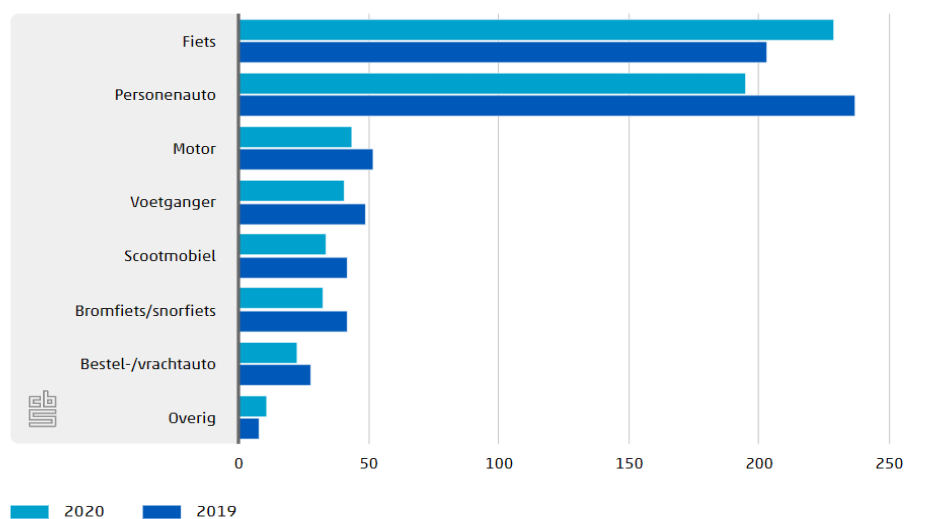
Na deze inventarisatie gaan we terug naar de drie grote ethische vragen rond mobiliteit uit het begin. We gaan proberen deze drie vragen iets meer te duiden, en zullen bezien of ze wel of niet benaderd worden vanuit ethische kaders.

Vraag 1

Is het verantwoord een systeem van verplaatsingen van mensen en goederen in stand te houden dat jaarlijks meer dan 600 doden en 20.000 zwaargewonden produceert?

Hier valt wel waar te nemen dat er bezorgdheid is, wellicht niet zozeer over het aantal doden en zwaargewonden, maar de laatste jaren meer nog over de situatie dat deze aantallen niet langer afnemen, terwijl dat de afgelopen decennia wel het geval was. Fiets en auto kennen beiden rond de 200 doden jaarlijks, waarbij het aantal fietsdoden wat groeit en het aantal autododen wat daalt.

Verkeersdoden naar wijze van vervoer



Het vraagstuk van verkeersveiligheid wordt ook ethisch wel onderkend, en gezien als probleem. Maar dat leidt primair tot een serie mitigerende en infrastructurele maatregelen en vrijwel niet tot enig debat over bronbeleid, over gewoon minder of anders verplaatsen. We gaan er nog van uit dat we ondanks stagnerende resultaten met het scala maatregelen het mobiliteitssysteem wel veiliger zullen weten te krijgen. Het idee dat we nu aan de grens zijn gekomen van wat met verzachtende en infrastructurele maatregelen kan worden bereikt, wat betekent dat voor echt betere resultaten ingegrepen moet worden in de kern van het mobiliteitssysteem, leeft niet. We kunnen ons daar niets bij voorstellen....

-	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Totaal	18.800	20.700	21.300	21.400	20.800	21.700	21.400

Tabel 1: Ontwikkeling werkelijke omvang aantal ernstige verkeersgewonden (SWOV)

Het aantal ernstig verkeersgewonden is al jaren stabiel hoog. Interessant is dat de SWOV de maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid schat op rond de 17 miljard. Vergelijk dit met de filekosten, geschat rond de 4 miljard, en de bevreesing slaat ons wat toe...

Welke barrières voor het voeren van een ethische discussie zijn hier nu dominant? Natuurlijk het gegeven dat er wel degelijk een soort ethische discussie over verkeersveiligheid is. Dan het gegeven dat dit een onderwerp is waar telkens de retoriek van; *“schouders eronder- goede infra, goede rijlessen, goede techniek”*- uit de kast wordt getrokken. De kosten komen niet in debat, omdat, zo lijkt ons, de laatste in hoofdstuk 5 gesignaleerde barrière echt dominant is; het ontbreken van eenvoudige alternatieven.

Vraag 2

Is het verantwoord een systeem van verplaatsingen van personen in stand te houden dat voor 10% van de huishoudens bereikbaarheidsproblemen m.b.t. centrale diensten oplevert?

Dit thema wordt zelden vanuit de ethische kant benaderd. De oorzaak hier lijkt eenvoudig; het wordt door de meerderheid van de bevolking en van de besluitvormers niet als een groot en serieus probleem gezien. Problemen van de arme en gehandicapte kant van de samenleving komen maar moeizaam op de maatschappelijke agenda; dat geldt net zo zeer voor kinderarmoede of voor daklozen als voor dit probleem. Het probleem speelt voor de meeste huishoudens alleen op grote afstand, en er zijn maar moeilijk aansprekende treurige verhalen te houden. Sterker, tot voor kort was bijvoorbeeld voor het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid het nog de vraag of er eigenlijk wel zoiets was als vervoersarmoede. Meer aandacht voor de ethische aspecten van dit thema zou ontstaan als we het in ons land zouden aandurven om maatschappelijke solidariteit weer op de agenda te plaatsen.

Vraag 3

Is het verantwoord een systeem van verplaatsingen van mensen en goederen in stand te houden dat nog steeds permanent verontreiniging en overlast in steden toevoegt?

In feite worstelt de klassieke economie nu al meer dan 50 jaar met de zgn. ongeprijsde schaarste. Iedereen kan zien dat transport veel ongeprijsde schaarste genereert. Transportemissies zorgen voor opwarming van de aarde en transport genereert ook op grote schaal lokale luchtverontreiniging. Al deze negatieve effecten in de prijs van verplaatsingen brengen zal de transportprijs al fors doen stijgen. Die gaat nog verder omhoog als we een taakstellende prijs zouden vaststellen, zoals wordt

voorzien met de CO2 prijs. Als deze prijs de omvang zou krijgen welke past bij de na te streven doelen in de klimaatopgave zou de prijs van verplaatsingen nog beduidend meer stijgen. Als we alleen dit zouden doen zou het systeem in het goederenvervoer fors gaan veranderen. Tezelfdertijd zou dit grote gevolgen hebben voor het huishoudbudget, zeker voor de lagere inkomens. En als de realisatie van een verantwoorde prijs alleen in ons land zou worden ingevoerd dan zou dat ook grote gevolgen voor de gehele economie krijgen. Iedereen is zich hier wel van bewust, maar niemand wil de welvaart die past bij de huidige transportprijzen echt kwijt. Daarom wordt – en hier lijkt de aanpak op die bij de eerste vraag - fors ingezet op technische mitigatie, in dit geval via elektrisch rijden. Hoewel we allang weten dat we het alleen hiermee niet zullen redden qua klimaatopgave proberen we de consequenties van dit gegeven wat weg te drukken. We opteren dan voor relatief marginale prijsaanpassingen. Daar komt nog iets bij; veel hogere prijzen zullen leiden tot grotere ongelijkheden tussen rijkere en armere huishoudens, en als we echt moeten gaan reduceren komt al snel de vraag naar wat nu genoeg is, een vraag die moeilijk te bespreken lijkt.

Samenvattend

Vraag 1: *barrière voor diepgaander ethische discussie vooral het ontbreken van eenvoudige alternatieven.*

Vraag 2: *barrières zijn vooral dat mensen met mobiliteitsproblemen nauwelijks een stem hebben - uit het oog, uit het hart, en weinig emotie.*

Vraag 3: *raakt aan de kern van het kapitalisme, overheersen van de neo-klassieke economie, wie mag bepalen wat goede verplaatsingen zijn, en het ontbreken van eenvoudige alternatieven.*

Als je het zo analyseert zou je bijna gaan begrijpen waarom er zo weinig ethische discussies in mobiliteit gevoerd worden. Dit lijken de kernredenen

Kernredenen	
Het autosysteem vormt de bloedsomloop in het neo-liberale systeem van productie en consumptie dat in de OECD- landen domineert.	Gemak en comfort zijn in moderne samenlevingen enorm belangrijk, en vormen moeizame thema's om ter discussie te krijgen
Elke discussie over wat verantwoorde verplaatsingen zijn wordt onmiddellijk scherp en onaangenaam	De alternatieven voor het systeem van individuele automobilititeit voor langere afstand- verplaatsingen zijn onhandig, ongemakkelijk en al jaren oud

Maar toch: basis voor discussie

Natuurlijk moeten ook de ethische thema's achter de huidige dominante vormen van mobiliteit ter discussie komen. Met deze discussienotitie willen wij graag een stevige bijdrage leveren aan zo'n debat. Debatteert u mee?

Aan u de onderstaande vragen:

- a. Deugen in uw visie de drie kernvragen (in hoofdstuk 3)? Moeten deze drie vragen de kern van de ethische discussie vormen?
- b. Onderschrijft u de stand van zaken (in hoofdstuk 4) ? Hebben we de thema's waarover niet of nauwelijks ethische discussie is goed in beeld gebracht?
- c. Onderschrijft u (in hoofdstuk 5) de zeven oorzaken voor het gebrek aan ethische discussie
- d. Wat zou naar uw inzicht moeten gebeuren om ethische discussies gevoerd te krijgen?

Laat graag aan ons weten of u deze discussie van belang vindt en mede wilt gaan voeren. Wij organiseren, op basis van de reacties een discussiebijeenkomst.

Klik op de rechterlink om daar interesse voor zo een bijeenkomst aan te geven. Klik om de link "Reageren" om digitaal een reactie achter te laten op de vier vragen hierboven.

[Reageren](#)

[Interesse discussiebijeenkomst](#)

Suggestie voor verder lezen

Banister, D (2018): Inequality in transport

Krznaric, R (2020): De goede voorouder. Langetermijndenken voor een kortetermijnwereld, Ten Have

Martens, K (2016): Transport Justice. Designing Fair Transportation Systems

McKinnon, A (2017): Decarbonizing Logistics. Distributing goods in a low – carbon world

Paterson, M (2007): Automobile Politics. Ecology and cultural political economy

Raworth, K (2017): De donuteconomie. In zeven stappen naar een economie voor de 21^{ste} eeuw.

Sheller, M (2018): Theorising mobility justice

SWOV (2020): Factsheet Kosten van Verkeersongevallen (daarin uitgebreide bronnenlijst)

Urry, J; eigenlijk zijn totale werk. Eén van de zeldzame normatief georiënteerde mobiliteitwetenschappers!

Van Wee, B (2011): Transport and Ethics. Ethics and the Evaluation of transport projects and policies

Verkade, T. & Te Brömmelstroet, M. (2020): Het recht van de snelste

Suggestie voor verder kijken

Sorry we missed you – Ken Loach