

Artikel

Duurzaam vervoer en reflexieve mobiliteit

Absoluut economisch uitvoerbaar en altijd sociaal aanvaardbaar

Hoe komt het dat iedereen, van Europees Commissaris tot de man aan de toeg in het café, weet dat het anders, "duurzaam" moet met onze mobiliteit. Hoe komt het dat beleidsplannen, van VN-documenten tot lokale mobiliteitsplannen, vol "duurzame" maatregelen staan, en er toch niets verandert? Jörg Beckmann formuleert de stelling dat onze beleidsmakers niet ver genoeg durven gaan. Duurzame mobiliteitsmaatregelen zijn per definitie sociaal gewenst, én economisch haalbaar. Als mensen maatregelen zien en voelen werken, slaan ze ook aan. De oplossing voor het probleem is een ver doorgevoerde reflexiviteit. Ons vervoerssysteem, onze instituties, organisaties en bedrijven, maar ook wij zelf moeten door een interne analyse een veranderingsproces op gang brengen dat problemen oplost, en niet enkel toedekt.

Jörg Beckmann

Inleiding

De prestaties die in de transportsector geleverd worden zijn niet duurzaam. Daarover bestaat een wijdverspreide consensus binnen de transportwereld. De manier waarop onze maatschappij het vervoer van mensen en goederen organiseert is voor een deel sociaal onrechtvaardig, economisch oneerlijk en ecologisch ongezond. Voorts heerst er overeenstemming over enkele basisprincipes waarmee ons vervoerssysteem duurzaam gemaakt kan worden. Dat gaat dan van het internaliseren van externe kosten, tot principes als de gebruiker betaalt of eerlijke competitie tussen verschillende vervoerswijzen. Verder reikt de consensus waarschijnlijk niet. Hoewel bijna alle betrokkenen de gemeenschappelijke visie op duurzame mobiliteit onderschrijven, willen de meest invloedrijke groepen het concept niet in de praktijk omzetten. Alsof die politieke onwil niet voldoende is, spreken de overheden en de industrie vaak ook nog met één stem. Samen verwerpen ze de veranderingsscenario's en strategieën met dezelfde commentaar: niet aanvaardbaar, niet haalbaar. Ze bewijzen lippen dienst aan het idee van duurzame mobiliteit omdat ze de wettelijke en regelgevende maatregelen die zowel de mobiliteit als het milieu proberen te verbeteren, afwijzen. De maatregelen zouden noch *sociaal aanvaardbaar*, noch *economisch uitvoerbaar* zijn. "Zero aanvaardbaarheid" of "Niet haalbaar" zo luidt de beschuldiging aan het adres van groene activisten en mobiliteitsplanners. Het is hoog tijd deze holle frasen te ontmaskeren en aan te tonen dat duurzame mobiliteit *altijd sociaal aanvaardbaar* en *zeker economisch uitvoerbaar* is.

In het eerste deel van deze tekst schetsen wij waarom zowel de sociale aanvaardbaarheid als de economische haalbaarheid over het algemeen hoog zijn. Wij zetten een aantal gevestigde argumenten op een rij. Die argumenten toetsen we dan analoog aan de manier waarop tijdens debatten vervoersmaatregelen worden geëvalueerd op uitvoerbaarheid en aanvaardbaarheid.

De hier vermelde argumenten hebben het werk van de Europese Federatie voor Vervoer en Milieu, afgekort T&E, sterk bepaald in het verleden en zullen dit in de toekomst blijven doen. Ondanks de consensus inzake de niet-duurzaamheid van het mobiliteitsbeleid, worden belangrijke beleidsaanbevelingen van T&E en andere milieu-NGO's slecht omgezet in beleid. We moeten daar op blijven hameren. Onze boodschap vindt daardoor nog meer rechtvaardiging: duurzame mobiliteit is *altijd sociaal aanvaardbaar* en *zeker economisch uitvoerbaar*. De voortdurende politieke onwil om milieuzorg te integreren in de vervoersector - onwil die wij binnen de Europese Commissie aantreffen - doet automatisch de vraag rijzen waar die onwil vandaan komt en hoe we die kunnen ombuigen.

In het tweede deel van dit document stellen we een nieuw concept voor. Van daaruit kunnen we een begin van antwoord op die vragen formuleren. Dit concept noemen we de reflexiviteit: de capaciteit van een individu, een organisatie of een sector zich zelf te analyseren, te interpreteren en te bekritisieren. Wij stellen voor de "reflexiviteit" van beleidsbepalende mobiliteitspartners zoals bedrijven, Europese administraties en nationale overheden te verbeteren. Wij beweren dat om duurzaamheid te doen werken, deze instellingen hun visie op vervoer en mobiliteit moeten veranderen. Wij beweren dat duurzaam mobiliteitsbeleid begint binnen de organisaties die het mobiliteitsbeleid maken. In feite begint het in het hoofd van de ambtenaren, de ingenieurs of planners die het beleidsproces stofferen. Alleen als elk individu en elke organisatie reflexief leert kijken naar mobiliteit kan de politieke wil groeien om een duurzaam mobiliteitsbeleid te voeren.

Dit voorstel is het resultaat van het kritisch herdenken van ons dagelijks werk als milieu-NGO. Wij zijn tot het besef gekomen dat duurzame mobiliteit geen kans maakt als relevante organisaties niet meer reflexief worden. Vanuit deze veronderstelling stellen we voor duurzaamheid van het vervoerssysteem aan te vullen met de notie "reflexieve mobiliteit".

Reflexieve mobiliteit benadrukt een alternatieve sociale visie op vervoersbeleid. Het steunt weliswaar volledig op de principes van duurzaam mobiliteitsbeleid maar het gaat ook verder, buiten de grenzen van de transportsector. Het biedt een *Leitmotiv* voor verschillende mobiliteitsvormen en voegt aan het debat over vervoersbeleid de idee van reflexiviteit toe. Reflexieve mobilisering beschrijft het streven van de samenleving naar een meer eerlijke distributie van mobiliteit.

Het begrip van reflexieve mobiliteit maakt het debat over de oorzaken van het mobiliteitsprobleem fundamenteeler. Het begrip laat ons toe verder te gaan dan het beheersen of beheren van de sociale, economische en technologische oorzaken van het mobiliteitsprobleem. We moeten deze oorzaken veranderen en niet enkel beheersen! Reflexiviteit wordt daartoe het instrument

Reflexiviteit appelleert binnen grote internationale organisaties als de Europese luchtvaartindustrie of de Europese Commissie aan het implementeren van wat daar zo graag de globale verantwoordelijkheid wordt genoemd. Wil men binnen die organisaties de fundamentele oorzaken van de transportproblemen aanpakken, dan is daar een andere kijk, een reflexieve kijk op mobiliteit noodzakelijk. Mensen en organisaties moeten zich een ander beeld vormen over transport en mobiliteit.

Zeker economisch uitvoerbaar

Duurzame mobiliteit is zeker economisch uitvoerbaar. In het algemeen houdt het geen steek te beweren dat het internaliseren van externe kosten van vervoer, economisch onhaalbaar is. Het tegendeel is waar. Minder vervoer is goed voor de economie omdat een vermindering van transport zowel de efficiëntie als de productiviteit verhoogt. Het stimuleert een efficiënter gebruik van schaarse middelen, zoals energie, land of schone lucht. Het verhoogt de productiviteit in die regio's die door de centralisatie en ruimtelijke concentratie van productieprocessen minder delen in de rijkdom.

Om de efficiëntie en productiviteit te bevorderen en te komen tot duurzaamheid moet het mobiliteitsbeleid enkele economische instrumenten of parameters invoeren. Essentieel wordt het om externe kosten van vervoer aan te rekenen aan gebruikers. Tegenwoordig debatteren politici druk over de nauwkeurigheid van verschillende methodes om de marginale externe kosten van vervoer te berekenen. Economen hebben een aantal manieren voorgesteld om de 'juiste prijs' te berekenen door de bereidheid tot betalen te onderzoeken. Een andere methode bestaat erin de feitelijke kosten te bepalen om een verdere degradatie van het leefmilieu te vermijden. Dit wetenschappelijk debat was van essentieel belang om de bewustwording over deze kwesties te vergroten. Tegelijkertijd deed het debat de wetenschappelijke kennis toenemen over de monetaire effecten van mobiliteit op volksgezondheid en leefmilieu. Nu wij het verband tussen vervoer, economie en milieu begrijpen, is het tijd voor directe en consistente politieke actie. In plaats van de marginale externe kosten exact te bepalen moeten we nu antwoorden op de vraag hoeveel mobiliteit we eigenlijk willen. In plaats van een politiek debat over duurzaam vervoer te dwarsbomen zouden economen beter meehelpen met de uitvoering van fiscale en economische maatregelen zodat de politieke doelstellingen die de samenleving zich heeft gesteld bereikt worden.

De tarifiering van transport is een efficiënte maatregel om internationale doelstellingen voor de vermindering van broeikasgassen te halen, om lawaai en luchtverontreiniging in stedelijke gebieden te verminderen en om de wegen voor alle burgers veiliger te maken. De enige weg voorwaarts is om doelstellingen, zoals die in het Kyoto-protocol, vast te leggen en ervoor te zorgen dat de vervoerssector de doelstellingen haalt. Op die manier is de prijs voor vervoer in de Europese Unie onvermijdelijk verbonden met de Europese milieu-indicatoren en –doelstellingen. Het doel van tarifiering is de economie en het leefmilieu te verbeteren, niet om een academische oefening in vervoerseconomie op te zetten.

Elke hervorming van het prijzenstelsel voor vervoer zal moeten streven naar een vermindering van het vervoersvolume. Dat kan bereikt worden door de kosten van het gebruik van infrastructuur te verhogen en de gebruiker/vervuiler te doen betalen. Transport moet dus in verhouding duurder worden dan andere productiefactoren, zoals arbeid. Als de arbeidskost wordt verminderd en die van vervoer wordt verhoogd, zal dit de regionale productie, distributie en consumptiecycli ten goede komen. Als de kosten van niet-duurzame vervoerswijzen relatief meer worden verhoogd als de kosten van de duurzame, zullen de milieuprestaties van de hele sector verbeteren.

Om een meer eerlijke competitie te vergemakkelijken, moeten de opbrengsten van ecologisch gedifferentieerde tarifiering gebruikt worden om minder vervuilende vervoerswijzen te bevorderen. Zodra je dergelijke stimulans kan inzetten vergroot de haalbaarheid en de aanvaardbaarheid van om het even welke prijshervorming. In een erg op mobiliteit gerichte maatschappij staat de haalbaarheid om niet-duurzame vervoerswijzen aan banden te leggen in rechtstreeks verband met de aanwezigheid van efficiënte en minder vervuilende manieren om zich te verplaatsen.

Altijd sociaal aanvaardbaar

De sociale aanvaardbaarheid van beleid dat tot voordeel strekt van de hele samenleving is per definitie hoog. Dat bepaalde sociale groepen hun voorrechten bedreigd zien, zou niet mogen meespelen bij de vraag of beleid sociaal aanvaardbaar is of niet. Verduurzaming van mobiliteit is zo'n beleid omdat het tussentijdse voordelen biedt naast onmiddellijke voldoening voor huidige en toekomstige generaties. De negatieve houding van bepaalde industrieën als scheepvaart en luchtvaart tegenover een meer duurzaam prijsbeleid is begrijpelijk. Dat mag echter de integratie van milieuzorg in de transportsector niet verhinderen.

Naast het feit dat sommige industrietakken maatschappelijk noodzakelijke maatregelen zelf niet aanvaarden, gebruiken ze de term 'aanvaardbaarheid' zelf om elk progressief mobiliteitsbeleid te nekken. De tegenstanders van duurzame mobiliteit brengen vaak het begrip van aanvaardbaarheid te berde om de mythe te creëren dat 'mensen een bepaald beleid niet lusten'. Daardoor rechtvaardigen ze hun eigen tegenzin. De term sociale aanvaardbaarheid gebruiken om eigenbelang te dienen, getuigt van grote sociale onwetendheid en misprijzen. Van de wereldwijde transportindustrie zou men eerder sociale verantwoordelijkheid mogen verwachten.

Wanneer we spreken over aanvaardbaarheid is het in vele gevallen nuttig om duidelijk te zijn en de term maatschappelijk te vervangen door individueel. Verandering van verplaatsingspatronen in de maatschappij begint met het veranderen van het gedrag van individuen. Daarom is het belangrijk om zowel een algemene sociale aanvaarding als een individuele aanvaarding van duurzaam mobiliteitsbeleid te verwerven. Hierna, zullen wij het begrip aanvaardbaarheid ontraadselen en proberen om te verklaren wat duurzaam mobiliteitsbeleid zowel individueel als sociaal voordelig en aanvaardbaar maakt. De stelling luidt: zodra de voordelen van duurzame mobiliteit onmiddellijk worden gerealiseerd, algemeen worden waargenomen en beter worden gecommuniceerd, wordt duurzaam mobiliteitsbeleid individueel en maatschappelijk aanvaard.

▪ individuele aanvaardbaarheid

Als de overheid individuen wil stimuleren in de richting van duurzaamheid, moet ze zich richten op bewustwording, belang, informatie, professioneel advies en rationeel gedrag. Dit wordt gewoonlijk gedaan door de cognitief-rationele reacties van individuele reizigers op de milieuproblemen veroorzaakt door gemotoriseerd vervoer te vergroenen. De focus ligt hierbij op de uitleg aan de burger over de noodzaak

om transportpatronen te veranderen. De wijziging komt ten goede aan het leefmilieu en aan toekomstige generaties. Ongetwijfeld is deze benadering een belangrijke stap om de individuele aanvaarding van maatregelen te bereiken.

We moeten evenwel benadrukken dat mensen zich in hun keuze voor transportmiddelen laten leiden door gewoontes, affectie en emotie. Informatieverstrekking gevolgd door hoop op rationeel gedrag heeft zijn grenzen. Daarom suggereren we om naast maatschappelijke vorming ook werk te maken van maatschappelijke verleiding. Wat bedoelen we daarmee?

Een *voorwaarde* voor het veranderen van het gedrag bestaat erin de burger te helpen inzien dat zijn niet duurzame vervoersgedrag invloed heeft op het milieu. De verleiding van de autobestuurder om de fiets te nemen of een treinkaartje te kopen is echter de *slentel* tot verandering. Eerder dan het veranderen van de houding van burgers tegenover mobiliteit, zou hun daadwerkelijk gedrag gewijzigd moeten worden. Een specifieke houding bepaalt immers nog geen specifiek gedrag.

Eén truc om deze gedragsverandering te realiseren bestaat er bijvoorbeeld in om autobestuurders te verleiden om een stukje te lopen, te fietsen of de trein te gebruiken. Zodra de geneugten ervaren worden van niet te moeten rijden of parkeren, verandert de houding min of meer automatisch. Als de burger de voordelen van een auto-loos leven niet alleen verstaat maar aan den lijve voelt, verandert zijn houding tegenover culturele mythes over gemotoriseerd vervoer. Bewijzen daarvan vinden we in studies naar het veranderende gedrag van mensen die van het privé-bezit van hun wagen zijn overgestapt naar het delen van een auto. Andere voorbeelden vinden we in onderzoek verricht naar de verbetering van de levenskwaliteit in gezinnen zonder auto. Het belangrijkste zijn echter de inzichten in de esthetische, emotionele en niet-rationele dimensies van mobiliteit die door de auto-industrie zelf worden aangeboden. Het succes van de auto is het resultaat van een campagne die meer verleidt dan informeert en eerder aan onze instincten appelleert dan aan onze verlichte zorg voor gezondheid en milieu.

Het succes van een dergelijke campagne wordt geïllustreerd door de ononderbroken reproductie van automythes [1] zoals deze: "Het op autogebruik gebaseerde leven kan buitengewoon lonend zijn. Reizen met de auto biedt comfort, een gemakkelijk leven en privacy zonder voorgaande, zelfs royalty kende nooit dezelfde voordelen". Dit citaat zou deel kunnen uitmaken van een eigentijdse autoreclame, maar staat jammer genoeg in de ontwerpversie van een toekomstig OESO-rapport over ecologisch duurzame mobiliteit. In om het even welke poging om individuele weerstand te overbruggen is het belangrijk om de ongemakken van het bestaande te benadrukken. Met andere woorden, de nadelen verbonden aan het bezit van een auto worden geaccentueerd tegelijkertijd met de voordelen van het te voet gaan en fietsen.

▪ Maatschappelijke aanvaardbaarheid

De maatschappelijke aanvaardbaarheid van maatregelen om verplaatsingspatronen van mensen te veranderen stijgt als deze maatregelen worden geïntroduceerd. Om de introductie van dergelijke maatregelen te bevorderen en te tonen hoe maatschappelijk aanvaardbaar duurzame mobiliteit is, moet het beeld op mobiliteit van besluitvormers veranderen. Net zoals het succes van duurzaam mobiliteitsbeleid afhangt van individueel verplaatsingsgedrag, zo is het ook afhankelijk van politieke actie om een kader voor maatschappelijke aanvaardbaarheid te creëren. Studies hebben aangetoond dat de dominante overtuiging van beleidsmakers die met transport bezig zijn, vaak leidt tot een onderschatting van wat kiezers aanvaarden inzake leefmilieu. Met andere woorden, mensen staan over het algemeen positiever tegenover maatregelen die duurzaam vervoer bevorderen, dan politieke besluitvormers denken.

Om tot duurzame mobiliteit te komen, hebben wij een nieuw sociaal mobiliteitscontract nodig. Dat contract moet het brede geloof dat modernisering samenvalt met mobilisering in vraag stellen. De modernisering van de manier waarop wij reizen kan niet automatisch samenvallen met "sneller, sneller!" of "verder, verder!". Vooral niet wanneer de persoonlijke tijdwinst door snellere verplaatsingen steeds opnieuw wordt geïnvesteerd in meer reizen, beweging en mobiliteit. Als modernisering van individueel vervoer betekent dat we meer reizen in minder tijd, dan geraakt de sociale ontwikkeling in een vicieuze cirkel die uiteindelijk niemand voordelen biedt.

Deze kijk op mobiliteit, die tot doel heeft om het huidige verband tussen modernisering en mobilisering te doorbreken, is al vertaald in vervoerseconomie. Daarbinnen wordt gepleit voor een ontkoppeling van economische groei en transportgroei. De kernmaatregel om deze loskoppeling te bewerkstelligen is een eerlijke prijszetting, anders gezegd, de internalisering van de externe kosten van vervoer. Naast het gebruik van economische instrumenten om de vervoerssector meer duurzaam te maken, moeten nieuwe sociaal-culturele visies en duidelijke politieke doelstellingen worden bedacht. Nu al zijn er een aantal benaderingen beschikbaar waar we een meer reflexieve, zelfkritische visie op mobiliteit kunnen aanhaken. Zij bestaan uit instrumenten als efficiëntie en transportpreventie of radicalere begrippen als "verlangzaming" zoals die bijvoorbeeld wordt gebruikt door de beweging "*reclaim the streets*" en door de "*slow city movement*".

Wat deze thema's gemeenschappelijk hebben is dat zij een verandering van onze mobiliteit bepleiten die hoofdzakelijk sociaal is. Ze stellen de manier waarop wij omgaan met elkaar en in relatie tot elkaar staan in vraag. Daarom komen ze vooral ten goede aan die groepen mensen die in de verlangzaming een verhoging van de levenskwaliteit zien. Dit soort van onmiddellijke voldoening moet als een essentieel argument worden gezien om de sociale aanvaardbaarheid van duurzaam mobiliteitsbeleid te communiceren. Het is een belangrijke surplus bij het argument dat duurzame mobiliteit vooral ten goede komt aan toekomstige generaties. Het beklemtoont dat er directe voordelen zijn voor huidige generaties.

Samenvattend, illustreren de eerder genoemde argumenten hoofdzakelijk twee punten. Ten eerste, dat duurzaam mobiliteitsbeleid sociaal (en individueel) aanvaardbaar en economisch uitvoerbaar is, omdat zowel de economie als de maatschappij er voordeel uithalen. Ten tweede, wordt het duidelijk dat beide termen dikwijls gebruikt worden voor het blokkeren van maatregelen die noodzakelijk zijn om een momenteel niet duurzaam vervoerssysteem te veranderen. Vanuit dit standpunt bekeken zijn aanvaardbaarheid en haalbaarheid vooral zuivere constructies of holle frasen. Zij worden dan ingezet om beleidsmaatregelen te voorkomen die de huidige machtsstructuren inzake mobiliteit uitdagen. Dominante vervoerpartners gebruiken deze constructies vaak en stellen de aanvaardbaarheid en de haalbaarheid van maatregelen in vraag om de eigen belangen veilig te stellen. Dit is voor hen belangrijker dan hun sociale verantwoordelijkheid te op te nemen.

Elke stap die wordt gezet naar meer duurzame mobiliteit, zal vertrekken vanuit een veranderend wereldbeeld. Nieuwe opvattingen moeten hun weg vinden binnen de relevante industrieën en bij politieke besluitvormers. Een andere visie op mobiliteit bij die partners is noodzakelijk. Een zeer belangrijk kenmerk van zo een veranderde visie op mobiliteit is de graad van reflexiviteit van een organisatie of een instelling. Met andere woorden, het is noodzakelijk ons eigen doen en laten meer kritisch te bekijken en de waarde van onze daden te evalueren. De nood aan meer zelfkritische actie binnen de transportsector kan onder de noemer van reflexieve mobiliteit worden gevangen.

Reflexieve mobiliteit

Wie de relevante documenten erop naslaat die recentelijk in de vervoerssector zijn gepubliceerd, wie de pamfletten van autofabrikanten, luchtvaartmaatschappijen of bedrijven van openbaar vervoer bekijkt, wie door de beleidsdocumenten van lobbyisten, mobiliteitsplanners en beslissers bladert, of de kranten en lifestylemagazines in om het even welke Europese taal leest op zoek naar artikels over transport, verkeer en mobiliteit, zal niet naast één bepaalde vaststelling kunnen. Alle betrokken en alle organisaties beweren de duurzaamheid te bevorderen. Om het even welke organisatie, of die nu SUV's produceert, luchthavens uitbaat of Transeuropese Netwerken plant, zegt duurzaam te handelen. Het lijkt erop dat de milieuactivisten hun uiteindelijke doel hebben bereikt: een volledige integratie van milieubeleid in de vervoerssector.

Nader bekeken is dit niet het geval. Ondanks de beweringen van de industrie en overheden, dalen de milieuprestaties van vervoer. De sector staat ver af van ware duurzaamheid. Enerzijds is dit toe te schrijven aan de verscheidenheid aan interpretaties over wat wel of niet duurzaam is, anderzijds aan het soms tegenstrijdige resultaat van zogenaamde duurzame acties. Wij hebben de ervaring dat bepaalde maatregelen om duurzaamheid te bevorderen soms zeer ambigu zijn. Een paar voorbeelden ter verduidelijking.

Technische verbeteringen van personenauto's waardoor ze milieuvriendelijker en efficiënter worden kunnen de weg effenen voor een blijvende toename van het aantal auto's. Soms helpen de end-of-the-pipe technologieën om luchtvervuiling te verminderen en zo lucht - én levenskwaliteit in stedelijke gebieden te verbeteren. De directe winst in levenskwaliteit kan een verlies betekenen op middellange termijn omdat een steeds toenemende massa van milieuvriendelijke auto's steeds meer stedelijke ruimte veroverd. Door één probleem op te lossen, kunnen sommige technische oplossingen tot andere problemen leiden.

Maatregelen om openbaar vervoer te bevorderen, hoe goedbedoeld ook, schieten soms hun doel voorbij.

De groene forenzen switchen tussen fietsen en bussen, terwijl de automobilisten in hun auto's bleven. Nog een voorbeeld van hoe een duurzaam beleid zich om de een of andere manier tegen zichzelf keert.

De ecologische productie van voedsel brengt niet automatisch ecologische distributie en consumptie van dit voedsel met zich mee. Het milieusaldo van Egyptische ecologische aardappels die in Duitse bio-winkels worden verkocht is negatief door het niet duurzame transport van één continent naar het andere. Vaak keert groen voedsel zich tegen zichzelf omdat het de globale markt is opgegaan: het kan niet meer als volledig duurzaam voedsel worden beschouwd.

Deze voorbeelden illustreren dat bepaalde beleidsmaatregelen, die voorgesteld worden als zijnde duurzaam, het nog zijn ook. Het label duurzaam, zoals het momenteel door diverse overheden en bedrijven wordt gebruikt, is echter geen garantie dat een maatregel zich niet tegen zichzelf en zijn eigen doelstellingen keert.

Het is belangrijk om te erkennen dat deze pervertering van sociale of politieke processen één van de essentiële kenmerken van een moderne maatschappij is. Het is ook één van de belangrijkste thema's geworden binnen het sociaal onderzoek sinds 1990. De populariteit van dit thema begon met de introductie van het begrip risicomaatschappij door Ulrich Beck. Het is een maatschappij die niet alleen meer betrokken is bij de productie van goederen maar ook met de verdeling en de herverdeling van de nadelen of risico's voor het natuurlijke milieu en de volksgezondheid. Beck en anderen begrijpen deze pervertering als een enigszins reflexief proces. Hier wordt reflexiviteit gebruikt als een beschrijvende termijn die aangeeft hoe de onbedoelde gevolgen van (mobiliteits)beleid de doelstellingen van datzelfde beleid kunnen tegenwerken.

Tegen deze achtergrond kan reflexiviteit dienen als een te beschrijven kenmerk van bepaalde fenomenen die wij vaak in mobiliteitsbeleid kunnen waarnemen. Zoals de voorbeelden illustreren, blijkt het huidige vervoerbeleid beladen te zijn met verscheidene reflexieve processen die de eigenlijke beleidskeuzes tegenwerken.

Toch kan men naast het beschrijvende gebruik van de term reflexiviteit, een meer normatief gebruik van de term voor ogen hebben. In dit licht kunnen we reflexiviteit beschouwen als het overkoepelende leidmotief voor die zeer structurele veranderingen waarvoor T&E en anderen campagne voeren. Als leidmotief zou reflexiviteit geheel in lijn zijn met de principes van duurzaamheid zoals die in het rapport Brundtland werden geschetst. Duurzame mobiliteit is dan de doelstelling van een beleid dat reflexieve mobiliteit wil bevorderen.

Deze uitvinding van reflexief mobiliteitsbeleid blijkt noodzakelijk omdat duurzame mobiliteit aan talrijke maatschappelijke kwesties wordt gerelateerd die normaal niet door mobiliteitsdeskundigen worden behandeld. De maatschappij aan het begin van de 21ste eeuw wordt geconfronteerd met de complexe taak om de mobiliteit van personen en goederen te verstrekken, te beheren en te controleren. Het daadwerkelijke vervoer van A naar B is slechts één van de vele problemen die door toekomstige mobiliteitsmanagers moeten worden aangepakt. Ze worden geconfronteerd met een serie van onderling afhankelijke problemen die zich over verschillende beleidsgebieden uitstrekken. Bijvoorbeeld problemen van immigratie mobiliseren zowel het ministerie van Justitie, van Binnenlandse Zaken als van Mobiliteit. De internationale luchthavens, de Kanaaltunnel en de wereldhavens zijn meer dan vervoershubs of missing links, zij zijn het brandpunt voor een strijd over Europese veiligheidskwesties. Technologiebeleid vloeit samen met mobiliteitsplanning en zorgt voor de verbetering van intermodaliteit zodat het traditionele onderscheid tussen openbaar en privé, spoor en weg, gemotoriseerd en niet-gemotoriseerd vervoer langzaam verdwijnt. GPS en andere satellietssystemen brengen samen met kilometerheffing nieuwe

vragen met zich mee over de grens tussen verkeersmanagement en privacy. Demografische veranderingen (een stijgend aantal ouderen), culturele transitie (o.a. integratie), en nieuwe sociale conflicten (tussen een globale, mobiele en een immobiele, lokale klasse) hebben ook hun impact op de toekomst van duurzame mobiliteit.

Het zijn maar enkele kwesties in de structurele transformatie van vervoer en mobiliteit. De introductie van de notie reflexiviteit bij deskundigen en besluitvormers helpt om dergelijke noodzakelijke structurele veranderingen op een duurzamere manier te behandelen.

Om reflexiviteit meer praktisch te maken en het te vertalen in besluitvorming, kan een eerste stap de volgende zijn. We werken met een reflexiviteitscyclus. Binnen die cyclus heeft reflexiviteit vier stadia, die gaan van een beschrijvend naar een meer normatieve interpretatie. De stadia zijn

- a) zelfreferentie
- b) zelfanalyse
- c) zelfinterpretatie
- d) zelfkritiek

Hoe zijn deze stadia te begrijpen in de context van mobiliteit?

▪ zelfreferentie :

Zelfreflectie of zelfreferentie beschrijft het feit dat de ontwikkeling van het vervoer zich tegen zichzelf heeft gekeerd. Het vervoerssysteem bedreigt zijn eigen fundamenten. Het vernietigt de hulpmiddelen waarop het vertrouwt. De dagelijkse file is het beste voorbeeld van hoe een bepaalde vorm van mobiliteit zijn eigen tegendeel - stilstand - heeft veroorzaakt en zo tegen zichzelf is gekeerd.

▪ Zelfanalyse :

Na dit soort van eenvoudige reflexiviteit (zelfreferentie) is een proces van zelfanalyse een volgende logische stap. Een illustratie van hoe de zelfanalyse een integraal deel vormt van mobiliteitsbeleid en mobiliteitsplanning is de milieueffectrapportage (MER) en de strategische milieueffectrapportage (SMER) Met de MER en de SMER heeft reflexiviteit een ander stadium bereikt: van het zuivere tegenwerken van de eigen doelen, is het een hulpmiddel voor beleidsvorming geworden.

▪ Zelfinterpretatie:

Dit is duidelijk het stadium waarbij de complexiteit toeneemt. De resultaten van de MER of de SMER worden teruggekoppeld in de besluitvorming over mobiliteit. Toch staan zelfs de duidelijkste resultaten van dergelijke beoordelingen open voor uiteenlopende interpretaties vanuit diverse hoeken. De manier waarop de resultaten worden gelezen en opnieuw worden geïntroduceerd in de besluitvorming, wordt niet vooraf bepaald door de rapportagemethodes, maar is ook afhankelijk van de interpretatie door politici en planners. Om in overeenkomst te zijn met ons leidmotief - reflexieve mobiliteit, zouden dergelijke politieke interpretaties zelfkritisch moeten zijn: kritisch over de rol van de persoon of de instelling die interpreteert.

▪ Zelfkritiek:

Om het even welke organisatie, beleid of actie dat dit laatste stadium van reflexiviteit als zelfkritiek beleeft, heeft zeker een grote stap vooruit gezet in het implementeren van reflexieve mobiliteit. Ze zijn doorgroeid van het opmaken van eenvoudige oplossingen voor complexe mobiliteitsproblemen naar het bevorderen van structurele verandering aan ons dagelijks mobiliteitspatroon.

Het is duidelijk dat zelfreferentie, zelfanalyse, zelfinterpretatie en zelfkritiek, leidende principes zijn voor om het even welke organisatie die met mobiliteit bezig is. Planners, vervoersaanbieders en politici moeten nadenken over de negatieve milieueffecten van hun plannen, producten, diensten en politiek. Zij zouden zich moeten bewust worden van de onbedoelde gevolgen die zich waarschijnlijk bij elke ontwikkeling van een plan, product, dienst of beleidsmaatregel zullen voordoen. Deze individuele verandering in houding, bedrijfscultuur of wereldbeeld is een noodzakelijke voorwaarde voor reflexiviteit van een hele organisatie en voor een werkbare reflexieve mobiliteit. Ook nu maken sommige van deze principes al deel uit van bedrijfsplannen of zijn ze geïntegreerd in regeeringsbeleid.

Een goed voorbeeld van een dergelijke verschuiving naar meer reflexiviteit is te vinden in het Deense nationale vervoersplan uit 1993, getiteld Traffic 2005. In tegenstelling tot de plannen uit 1987 en 1990 stelt Traffic 2005 openlijk de veronderstelling in vraag dat vervoer en mobiliteit enkel sociale voordelen kennen. Het uit twijfels over de haalbaarheid om verkeer te voorspellen. Terwijl de vroegere plannen over het algemeen dergelijke prognoses als feiten interpreteerden, spreekt dit plan van mogelijke, eerder dan van waarschijnlijke, toekomstige verkeersscenario's. Traffic 2005 reageert anders op de voorspelde verkeersgroei dan enkel met meer infrastructuur. Het plan bevat ook pro-actieve antwoorden, namelijk om actief de transportwereld in te stappen en collectieve en individuele vervoersvragen te wijzigen. Voorts erkent het de negatieve gevolgen van wegebouw en introduceert het plan andere middelen om zowel de verkeersstroom te verzekeren als natuur en cultuur te beschermen tegen de bijwerkingen van autogebruik. De impliciete twijfel en openheid van het plan, worden het best zichtbaar in de catalogus van vragen in de inleidende hoofdstukken. Hier wordt mobiliteit uitdrukkelijk behandeld als een vraag, als ambigu, eerder dan in oude termen van het ontsluiten van gebieden en het ondersteunen van verkeersstromen.

In het algemeen is het plan alles behalve overdreven optimistisch over de sociale voordelen van de nieuwe vervoerstechnologie. Het erkent bijvoorbeeld openlijk dat bepaalde technologische verbeteringen de wegcapaciteit zullen verbeteren, en zo verkeersgroei zullen betekenen, maar het neemt een kritische houding aan ten opzichte van het potentieel van de intelligente transportsystemen. Dit gedeeltelijke techno-scepticisme legt de nadruk op het individuele mobiliteitsgedrag en de individuele vervoersvraag. Het plan stelt voor dat naast *planning van het verkeerssysteem*, het toekomstige beleid zal moeten *werken met de gebruiker van transportmiddelen*.

Dit Deense voorbeeld illustreert hoe mobiliteitsbeleid meer reflexief gemaakt kan worden. Het benadrukt ook dat een dergelijke verschuiving niet duurzaam kan zijn, zoals de recente politieke wijzigingen in het Deense mobiliteitsbeleid bewijzen. Met de sluiting van enkele progressieve instellingen en voorstellen voor niet-duurzame en onveilige mobiliteitsmaatregelen heeft de Deense politiek zijn reflexieve momentum verloren.

Conclusie: reflexiviteit doen werken

Tegen deze achtergrond, blijken vervoer en mobiliteit belangrijke gebieden voor de implementatie van reflexief beleid te zijn. Als naast duurzaamheid, reflexiviteit in deze domeinen wordt geïntroduceerd, zal duurzame mobiliteit met wederkerende mobiliteit worden aangevuld. Maar wat betekent reflexieve mobiliteit? De term reflexieve mobiliteit bundelt die mobiliteit die zelfkritisch is. Met andere woorden, mobiliteit die een kritische houding heeft ten opzicht van haar eigen onbedoelde gevolgen. Een vorm van mobiliteit die stilaan meer reflexief is geworden is de automobilititeit zelf: de dagelijkse verplaatsingen met de auto. Met *carsharing* heeft automobilititeit één of andere soort van een reflexieve tak ontwikkeld. Aangezien sommige landen en steden *carsharing* voor hun burgers hebben opgezet, nemen zij een kritisch perspectief in tegen één van de fundamentele motoren van automobilititeit: het privé bezit van een auto. *Carsharing* valt dan te begrijpen als een reflexieve oplossing voor de door zichzelf georganiseerde problemen die de privé-auto in stedelijke gebieden brengt. Een volledig niet-reflexieve benadering van deze flessenhals zou de ononderbroken uitbreiding van de infrastructuur van onze wegen zijn, omdat er geen aandacht wordt besteed aan het onbedoelde gevolg van een dergelijke maatregel: de blijvende, steeds grotere vraag naar auto's. Vanuit een duurzaam perspectief blijkt bijna geen enkele uitbreiding van weginfrastructuur reflexief te zijn, aangezien meer wegen meer verkeersgroei zullen veroorzaken. Het hoofddoel van reflexieve mobiliteit is daarom bepaalde niet-duurzame vormen van vervoer te verminderen en te vermijden.

Het tweede deel van dit document had als bedoeling de noodzaak aan te tonen van een meer zelfkritische visie onder de dominante vervoerspartners. Slechts door een meer reflexieve verhouding tegenover mobiliteit te creëren kan mobiliteit duurzaam worden. Reflexiviteit is daarom de preconditione voor duurzaamheid. Het is de cognitief-rationele basis voor duurzaam mobiliteitsgedrag zowel op persoonlijk als op organisatorisch niveau.

Alle betrokkenen zowel individuen als groepen, moeten zich afvragen of hun mening over mobiliteit reflexief is. Of met andere woorden, er moet een ononderbroken openbaar debat gevoerd worden over de vraag waar we naar op weg zijn. Willen wij het traditionele ontwikkelingspad volgen en steeds meer infrastructuur aanleggen voor nog snellere transportmiddelen die ons nog vaker verder dan ooit brengen?

Of kiezen we voor een haarspeldbocht, zetten we een stap opzij en stappen we uit de voortdenderende achtbaan. Zou het niet beter zijn om onze 'haastige stap op de plaats' te verlaten om de weg naar meer duurzame mobiliteit in te slaan? Als ons antwoord op de laatste vraag ja is, zal een meer reflexieve relatie met onze mobiliteit ons zeker helpen.

Om te besluiten volgende beleidsaanbevelingen:

- Om de economische haalbaarheid van duurzaam vervoer te verzekeren is het nu tijd voor directe consistente politieke actie. De weg voorwaarts is het formuleren van doelstellingen zoals in het Kyoto-protocol en ervoor te zorgen dat de vervoerssector deze doelstellingen haalt. In plaats van eindeloze debatten te blijven voeren over de juiste prijs van de maatschappelijke kosten, zouden de Europese parlementsleden de langverwachte kaderrichtlijn over de prijs van het gebruik van infrastructuur definitief moeten goedkeuren. Ook moeten ze beginnen aan relevante dochterrichtlijnen voor de verschillende vervoerswijzen.
- De sociale aanvaardbaarheid van duurzame mobiliteitsmaatregelen stijgt exponentieel wanneer hun succes tastbaar is en er directe persoonlijke voordelen aan verbonden zijn. Dit soort van onmiddellijke voldoening wordt het sterkst gewaardeerd waar de mobiliteitsproblemen het sterkst zijn, zoals in stedelijke gebieden in Europa. Daarom is Europese wetgeving over stedelijk vervoer het meest nodig. De Europese Commissie zou haar activiteiten op dit gebied moeten uitbreiden en haar bindende doelstellingen en wetgeving uitvoeren

Op het niveau van de Europese Unie zou een eerste stap naar een meer reflexieve mobiliteitspolitiek erin moeten bestaan een duurzaamheidsrapport op te stellen. Dat is al gevraagd door de Raad van Göteborg in juni 2001. Om het even welk beleid, plan of project dat gerelateerd is aan transport moet tot in detail beoordeeld worden op zijn effecten naar de drie dimensies van duurzaamheid. Transportprojecten moeten aan een MER en een SMER onderworpen worden. Dat zou ook moeten gelden voor het Europees beleid op vlak van belastingheffing, technologie, concurrentie enz.. De beoordeling moet aantonen wat de positieve en negatieve terugkoppelingen zijn om het overkoepelende doel, duurzaam vervoer en reflexieve mobiliteit, te bereiken. Het zou in de Europese Unie de maatstaf moeten leveren om de flexibiliteit te meten voor beleid dat verbonden is met transport.

Vertaling Ivo Cré

Bio:

Jörg Beckmann was stafmedewerker van de 'European Federation for Transport and Environment en is nu Directeur van de 'European Transport Safety Council'.

Voor zijn betrokkenheid bij het Europese transportbeleid, was hij werkzaam aan verscheidene onderzoeksinstituten en Universiteiten in Duitsland en in Denemarken, rond thema's zoals: beheer en organisatie van de vraag naar transport en culturele studies rond mobiliteit.

Jörg Beckmann is afgestudeerd in de Sociologie (transportsociologie) en in de Ruimtelijke Ordening. Hij woont met zijn partner en dochter in Brussel.