



UvA-DARE (Digital Academic Repository)

Mobiliteit als optie

Bertolini, L.

Publication date
2014

Published in
Agora

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):

Bertolini, L. (2014). Mobiliteit als optie. *Agora*, 30(2), 30. http://www.agora-magazine.nl/wp-content/uploads/2014/04/AGORA-2014-2_Mobiliteitstransities_Vrije-Ruimte_Bertolini.pdf

General rights

It is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), other than for strictly personal, individual use, unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

Disclaimer/Complaints regulations

If you believe that digital publication of certain material infringes any of your rights or (privacy) interests, please let the Library know, stating your reasons. In case of a legitimate complaint, the Library will make the material inaccessible and/or remove it from the website. Please Ask the Library: <https://uba.uva.nl/en/contact>, or a letter to: Library of the University of Amsterdam, Secretariat, Singel 425, 1012 WP Amsterdam, The Netherlands. You will be contacted as soon as possible.

Vrije ruimte

Mobiliteit als optie

Luca Bertolini

Er zijn twee mogelijke antwoorden op de vraag wat mijn ideale eindbeeld van een transitie naar duurzame mobiliteit is. Het eerste is dat ik er geen heb. De transitie naar duurzame mobiliteit is niet gebaat bij eindbeelden, maar eerder bij een voortdurend debat over wat het probleem eigenlijk is, en het voortdurend experimenteren met potentiële, en noodzakelijk voorlopige oplossingen. Dit omdat de transitie naar duurzame mobiliteit geen oplosbaar probleem is, maar een dilemma: we weten dat we moeten, maar we willen, of kunnen niet. Dit maakt het benoemen van eenduidige eindbeelden onmogelijk. Punt. Maar ook verder, want ik weet dat ik hiermee niet weggom.

Dus laten we nu naar het tweede mogelijke antwoord gaan: minder zuiver, maar wellicht prikkelender. Het begint met het duiden van dat dilemma. Het zit zo: we zijn afhankelijk van mobiliteit voor ons welzijn en welbevinden, maar onze mobiliteitspraktijken zijn op geen enkele manier houdbaar op de lange termijn. De lijst van redenen is lang: klimaat, energie, biodiversiteit, landschap, openbare ruimte, gezondheid, gemeenschap, en nog meer. Een 'ideaal eindbeeld' moet dit dilemma beheersbaar maken. Maar een dilemma kan je niet 'oplossen'. Het moet van twee kanten komen.

De zoektocht naar het eindbeeld moet op honderden manieren tegelijk

De claim op niet of moeilijk hernieuwbare hulpbronnen van mobiliteitspraktijken moet radicaal minder, maar – en dit is een cruciaal punt – we moeten ook minder afhankelijk van mobiliteit worden. Mobiliteit moet meer een optie worden (zoals bij een incidenteel bezoek aan een vriend of een zakelijke relatie) en minder een noodzaak (zoals bij dagelijks forensen of voedsel dat de wereld rondreist).

De zoektocht naar dat ideale, maar steeds verschuivende, eindbeeld moet op honderden manieren tegelijk, want kansen en bedreigingen zitten in iedere hoek van de samenleving. Ja, elektrisch vervoer. Ja, en nog beter, niet-gemotoriseerd vervoer, of virtuele verplaatsingen. Maar ook, ja, meer focus van het dagelijks leven op het lokale, en meer selectief en incidenteel langeafstandsverplaatsingen aangaan. Utopie? Ja en nee. Ja, het lijkt een utopie, want onze samenleving steunt op

allerlei manieren op zeer lage transportkosten, die de bredere, op lange termijn negatieve impact van vervoer totaal negeren, en die in de weg staan van een overgang naar radicaal zuiniger vervoer. Nee, het lijkt geen utopie, want er zijn nu al voorbeelden waar dit lijkt te lukken. We zien bijvoorbeeld, met name bij jongeren en in steden, mobiliteitspraktijken ontstaan waar nabijheid het lijkt te gaan winnen van fysieke afstand, met navenant meer lopen en fietsen (naast meer internetten), en minder autorijden. Dit zijn geen losers of milieuactivisten, maar veelal hippe mensen die hun status niet meer aan het bezitten van een auto lijken te ontleneren, maar eerder aan toegang tot wat ze op dat moment leuk of nodig vinden. Mobiliteit is een van de opties om dit te bemachtigen, maar niet de enige.

Geen, of in ieder geval minder, mobiliteitsafhankelijkheid in deze opkomende praktijken dus. Gewoon opschalen dan? Zo makkelijk is het ook weer niet, want hier komt het dilemma weer opdoemen: minder auto, en meer lopen en fietsen, maar naar het lijkt ook meer vliegen, veel meer. Nog steeds goed voor een aantal dimensies van het duurzaamheidsdilemma (denk aan landschap, openbare ruimte, gezondheid of gemeenschap) maar desastreus voor andere (denk aan klimaat of energie). Dit brengt mij alsnog terug bij mijn eerste antwoord. We moeten blijven discussiëren: over welke aspecten van dit meerkoppige probleem we willen gaan aanpakken, over welke oplossingen we de moeite waard vinden om mee te gaan experimenteren, over wat de criteria zijn om die experimenten als geslaagd of gefaald te beschouwen.

Misschien is dit wel mijn belangrijkste punt. Het debat over de transitie naar duurzame mobiliteit moet uit de kringen van deskundigen, bureaucraten en geïnteresseerde bedrijven, en in het midden van de maatschappij. Het gaat tenslotte over tamelijk fundamentele zaken: over wat wij geluk vinden, en welke mate van risico voor onszelf en anderen we acceptabel vinden om dat geluk te bereiken.

Luca Bertolini (L.Bertolini@uva.nl) is hoogleraar Planologie aan de Universiteit van Amsterdam.