

ADVIESDIENST VERKEER EN VERVOER

“ZEVEN BRIEVEN AAN MINISTER NETELENBOS”

OVER DE SOCIALE EN CULTURELE BETEKENIS VAN MOBILITEIT

Concepteindrapport
Peter Heerema, juni 2000

INLEIDING

Het nationale verkeer en vervoerbeleid is te kenschetsen door een primaire oriëntatie op aanbod van voldoende infrastructuur en voorzieningen om de afwikkeling en doorstroming van verkeer op efficiënte wijze mogelijk te maken. Hoewel in het beleid uiteraard wel rekening wordt gehouden met de mogelijke toekomstige groei van het verkeer, leidt de focus op het aanbod onvermijdelijk tot een reactief beleid, waarin het beheer van een goed functionerend verkeer- en vervoersysteem voorop staat. Op zich is dat een uitdaging van formaat en de geboekte resultaten van het ministerie dwingen respect af. De activiteiten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat hebben geleid tot een hoogwaardig nationaal verkeer en vervoersysteem. Buitenlanders, die op bezoek zijn in ons land, waarderen dan ook vaak de kwaliteit van ons wegen- en spoorlijnnennet.

De functie van infrastructuur en van verkeerssystemen is om maatschappelijke en economische processen ordentelijk te laten verlopen. Beleidsdoelen dienaangaande spreken vooral over bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Omdat samenleving en economie steeds diverser en complexer worden, wordt bovendien door burgers en bedrijven steeds meer gevraagd om maatwerk als het om de oplossing van specifieke verkeersproblemen gaat. Voor het beleid is daarmee een nieuwe uitdaging geformuleerd, namelijk die om meer en gevarieerder in te spelen op maatschappelijke en economische veranderingen. In plaats van oriëntatie op het aanbod, treedt daarbij een sterkere oriëntatie op de (variatie in) de vraag naar infrastructuur en verkeer- en vervoervoorzieningen op de voorgrond. Eigenlijk zouden in dit opzicht sociaal-culturele factoren een primaire rol moeten gaan spelen in de beleidsontwikkeling bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Om de discussie over dit thema een impuls te geven en te prikkelen is door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer in opdracht van DGP gevraagd om een 'verhaal' waarin kort en helder de wisselwerking tussen sociaal culturele ontwikkelingen en de mobiliteit van mensen in kaart wordt gebracht, voorzien van aangrijpingspunten voor mogelijk beleid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Zo'n verhaal is de eerste fase van een meeromvattend project van het ministerie om sociaal culturele ontwikkelingen in de beleidsontwikkeling te incorporeren. Nodig is een vertaalslag naar concreet werkvloerniveau opdat de sociaal-culturele dynamiek niet alleen onderdeel kan gaan vormen van het vocabulaire van beleidsmakers, maar dat bovenal dat dit in de vormgeving en uitvoering van beleid herkenbaar tot uitdrukking kan worden gebracht.

Dit verhaal is door AGV geschreven in de vorm van zeven brieven aan minister Netelenbos.

In elke brief wordt een afzonderlijke, sociaal-culturele invalshoek belicht en besproken, wordt terug geblikt op de relatie tussen sociaal-culturele ontwikkelingen en mobiliteit en worden raadgevingen aan de hand gedaan richting minister. Alle brieven zijn bovendien voorzien van een bijlage, bijvoorbeeld in de vorm van een overzicht van bronnen of een overzicht van statistische gegevens. Met deze brieven wordt uiteraard niet de beleidsagenda vooraf gedictieerd. Veeleer zijn ze te beschouwen als impressionistische bijdragen aan de interne discussie binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Als zodanig zijn de brieven inmiddels ook gebruikt.

Ze vormden de input voor een VenW-brede workshop over aard, omvang en implicaties van sociaal culturele veranderingen voor het beleidsveld van het ministerie. Deze workshop, gehouden op 11 april 2000, was een succes en heeft op interactieve wijze geleid tot een aanzet voor een agenda van relevante thema's op dit vlak. Die agenda en de verdere uitwerking daarvan is aan het ministerie zelf en valt buiten de scope van dit rapport.

De hoofdlijn van de zeven brieven is als volgt:

1. Van NVVP als beheersplan naar politiek ontwikkelingsplan. Een lofrede op de netwerksamenleving in wording. Mobiliteit is vooruitgang.

2. Individualisering. Kleinere huishoudens en meer zelfbepaling. Kleinere huishoudens leiden tot meer mobiliteit. Vervoerwijze? Voor de lange afstand snel collectief vervoer, voor de korte afstand people movers, fiets en taxi. Voor de verplaatsingen in de regio: eigen auto, deelauto of auto op afroep. Meer zelfbepaling betekent minder acceptatie van betutteling door de overheid. Moet de overheid dan tegendraads verder gaan met sociale disciplineren? Of kunnen mensen zelf meer zorg en verantwoordelijkheid voor de openbare ruimte aan?
3. Tijdsdruk. Samenleving is geconstrueerd rond vaste, wettelijk vastgelegde roosters van werk, school, voorzieningen e.d. Mensen hebben daarin maar weinig te kiezen en kunnen maar beperkt hun eigen tijd indelen. Toch lijkt er meer behoefte te zijn aan "baas in eigen tijd": meer zeggenschap (tijd-soevereiniteit), misschien in de vorm van modules. Auto, haast en complexe roosters passen goed bij elkaar. Verkeersbeleid zou time-management moeten zijn. Dat past in versnelling en groeiende hectiek. Of zouden we voorrang moeten geven aan sociaal verkeer? Is dat een samenleving van 2 snelheden?
4. Sociale rechtvaardigheid. Lage inkomensgroepen, ouderen: sociale uitsluiting? Niet alleen leven velen in de stad in achterstand, ook hun openbare ruimte verloedert. Basiskwaliteiten van het verkeerssysteem zouden moeten zijn: goed, eenvoudig en betaalbaar. Is openbaar vervoer de panacee? Maak een SWAT: samen werken aan toegankelijkheid (voor allen).
5. Het Verhaal van de Weg. Snelweg is onderdeel van onze cultuur en heeft ook een eigen cultuur. Tragedie en romance. Cultuuromslag nodig van civieltechnische opgave naar snelweg als culturele opgave.
6. Hartslag van de samenleving. Burgerbetrokkenheid organiseren op het niveau waar problemen spelen en de verantwoordelijkheid ligt. Is vaak niet niveau en zorg van VenW. Breng infra-geld onder in het ISV. Wel de sociale en culturele hartstocht in het beleid vergroten. Door: een kritische elite als counterpart (vgl. NIROV), regelmatig een gast aan tafel (van buiten naar binnen) en open fora (van binnen naar buiten).
7. Agenda. Belang: de fragmentatie in diverse sferen van de samenleving wordt samengebonden door de netwerken van fysieke en virtuele infrastructuur. Het verkeer- en vervoerbeleid bepaald dus ook de kansen voor sociale en culturele vernieuwing.

Ik wens u veel leesplezier en inspiratie.

Aan de minister van Verkeer en waterstaat
mevrouw Tineke Netelenbos,
Datum: 27 februari 2000

Brief nummer: 1

Onderwerp: Nieuwe kansen

Excellentie,

Mobiliteit is vooruitgang.

Uw ambtenaren hebben mij gevraagd enkele gedachten op papier te zetten over de sociale en culturele betekenis van mobiliteit. Doel is om binnen uw departement iets in gang te kunnen zetten met betrekking tot beleidsvernieuwing in het verkeer en vervoer.

Om eerlijk te zijn, verbaasde mij die vraag wel een beetje. De verkenning van de wisselwerking tussen sociale en culturele ontwikkelingen en mobiliteit had toch al een item op uw beleidsagenda moeten zijn? Door de geschiedenis heen (en waarom zou dat in de toekomst anders zijn?) zijn mensen mobiel geweest en heeft de reis bijgedragen aan culturele vorming en ontwikkeling. Beweging zit in onze genen en benen, al was het maar om een geschikte partner te vinden voor reproductie. Zelfs Internet wordt daarvoor gebruikt. Op zijn minst een deel van de groei van de mobiliteit is toe te schrijven aan verandering in leefpatronen van de bevolking, denk bijvoorbeeld maar aan herintredende huisvrouwen en de toename van taakcombinaties.

Deze maand las ik uw nieuwsbrief nummer 4 over het NVVP. Ik begrijp dat u die onhandige doelstelling over het willen terugdringen van mobiliteit uit het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer verlaten hebt. Ik weet wel dat die doelstelling eigenlijk alleen over het autogebruik ging, maar het blijft raar om een trend van verplaatsing en versnelling die een paar eeuwen geleden in gang is gezet en in belangrijke mate heeft bijgedragen aan welvaart en welzijn, te willen ombuigen. Het zal wel de sombere tijdgeest van de jaren tachtig geweest zijn. Nix was toen ook in de mode.

In diezelfde nieuwsbrief lees ik: "De richtinggevende visie in en achter het NVVP is dat vervoer van personen, goederen en informatie onmisbaar is in onze samenleving".

Dat lijkt mij een apologie, zoiets als: jammer, het is niet anders en we kunnen niet zonder, dus het moet maar. Mensen moeten zich nu eenmaal verplaatsen voor hun werk, voorzieningen, sociale contacten, zorgtaken of recreatie. U (samen met anderen) zorgt vervolgens voor een goedlopend systeem dat efficiënt verkeer en vervoer mogelijk maakt zonder mens en milieu al teveel te hinderen. Gezien de hang binnen uw departement naar technisch perfecte oplossingen op basis van grote deskundigheid, verwacht ik zeker succes. Voor zover de file nu een probleem is, is hij straks functioneel en betrouwbaar. Het is daarbij logisch dat u inzet op minder verkeersslachtoffers, minder uitstoot en zuinigheid. Exit volumebeleid en op naar effectbeleid. Al met al lijkt het NVVP daarmee een goed beheersplan voor het gebruik van de Nederlandse infrastructuur. Het legt de status-quo vast en vooral prijs en techniek reguleren het gebruik. Het zal wel de tijdgeest van de jaren negentig zijn. Alles gedoseerd, zakelijk, beheerst en met mate.

Wat ik jammer vind, is dat u een kans laat liggen. Een schot voor open doel, als het ware. Uw beleid hoeft en mag niet gereduceerd worden tot alleen een beheersplan.

U heeft nu de kans om in te spelen op een netwerksamenleving die steeds mobieler wordt en om die reden juist om meer en andere infrastructuur en fysieke en virtuele verplaatsingsarrangementen vraagt. De nog steeds groeiende variëteit in de samenleving zal gepaard gaan met grote en grillige beweeglijkheid: sociaal, economisch, cultureel, politiek en virtueel. Niet alleen is mobiliteit dé dominante factor voor toekomstige maatschappelijke ontwikkeling, het is ook een factor die positief zal uitwerken en plezier aan ons bestaan geeft.

Geen zakelijk beheersplan dus, zoals het NVVP, maar een politiek ontwikkelingsplan.

Geen apologie, maar een eulogie, een lofrede op de netwerksamenleving in wording.

Niet: mobiliteit is onmisbaar, maar: mobiliteit is vooruitgang.

Ik noem dat een politiek stimuleringsplan omdat het volgens mij zou moeten gaan om veranderingen die verbeteringen beloven, die de fantasie en daadkracht voeden en dromen en visioenen stimuleren. Misschien is ook dát wel de tijdgeest, van de nieuwe eeuw, vol emotie en virtuele werkelijkheden. Maar er zijn voldoende kiemen van verandering waar u iets mee kunt.

Het is bovendien niet de RPD die de ruimtelijke ordening van Nederland bepaalt, maar de kwaliteit van 'uw' wegennet en de snelheid van 'uw' auto's. Het is niet VWS dat bepaalt of het emancipatiebeleid slaagt, maar de prijs van 'uw' boodschappen-creche-werk-autootjes en de kwaliteit van 'uw' transferia. Het zijn niet de strategen van EZ die bepalen hoe vaak we waar naartoe op vakantie kunnen gaan, maar de capaciteit van 'uw' vliegtuigen en de kwaliteit van 'uw' vliegvelden. En het is niet DGM dat bepaalt hoe schoon ons land is, maar de kwaliteit van 'uw' spoor, 'uw' vaarwegen en 'uw' vrachtauto's.

In mijn volgende brieven zal ik op een aantal van die onderwerpen nader ingaan. Denk hierbij vooral aan het volgende: de fragmentatie in diverse sferen van de samenleving wordt samengebonden door het netwerk van fysieke en virtuele infrastructuur.

Ik zal pleiten voor een perfectionering van het individueel vervoer, voor een herontwerp van het mobiliteitssysteem ten dienste van het moderne samenleven van mensen, voor een deltaplan sociale infrastructuur (een coalitie met VWS) en voor nog andere zaken. Het motto daarbij is verleiding, niet beheersing.

Tot slot: ik hoef u het belang van ICT niet uit te leggen. Wat mij wel verbaast, is de wanverhouding tussen investeringen in fysieke infrastructuren en investeringen in elektronische infrastructuren. Net zoals indertijd bij wegen en spoor kan de overheid de conceptuele en institutionele blokkades op het gebied van ICT wegnemen en een integratieproces bewerkstelligen. Niet om te standaardiseren, maar om kansen te creëren voor nieuwe arrangementen van sociale, culturele, economische en ICT-netwerken.

Ik wens u veel leesplezier toe.

Met vriendelijke groeten,

Peter Heerema

Bijlage: geraadpleegde bronnen voor brieven 1 tot en met 7:

Achterhuis, H. en B. Elzen, Cultuur en mobiliteit, Studie Rathenau Instituut 33, Den Haag, 1998

Adviesdienst Verkeer en Vervoer en Sociaal en Cultureel Planbureau, Concept-rapportage gedragskundige kennis in het verkeer- en vervoerbeleid, februari 2000

Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Autogebruik te sturen?, april 1998

Baaijens, S. e.a., Slow motion: een andere kijk op snelheid, Serie Infrastructuur, Transport en Logistiek, Delftse Universitaire Pers, 1997.

Batenburg, R.S. en W.P. Knulst, Sociaal-culturele beweegredenen; onderzoek naar de invloed van veranderende leefpatronen op de mobiliteitsgroei sinds de jaren zeventig, Sociaal en Cultureel Planbureau, 1993

Beckers, Th.A.M. en S.F.J.M. Raaijmakers, Tijd-ruimtelijke dynamiek, PRO-Voorstudie 30, 1991

Bekkering, H.C., Snel Weg in Nederland, Experiment One

Burgers, J.P.L., De stad van de jaren negentig: postmoderne nederzetting?, in: SG 90/2 jg. XXXVII

Duivesteijn, A., Laat politiek weer ergens over gaan!, in: Volkskrant 11 maart 2000

Frieling, D.H., Nieuwe Tijden: leven in een pluralistische maatschappij, november 1996

Frissen, P.H.A., De staat aan de onderkant; een essay voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag...

Heinemeijer, W.F. Dynamiek in tijd en ruimte, in: Conferentiebundel PRO, Den Haag, 1992

Jong, Martin de, Rijkswaterstaat (1798-1998): na 200 jaar Frans model klaar voor een omwenteling?, in: Beleid en Maatschappij, 1998, 25 no. 5
Knulst, W.P. en P. van Beek, Tijd komt met de jaren, Sociale en Culturele Studie-14, SCP, Rijswijk, 1991

Kremer, A.A., P. Veen en S.J. Peereboom, De plaats en betekenis van stedelijke recreatie binnen het vrijetijdsgedrag, Groningen/Nijmegen, 1983

Lans, Jos van der, De naïeve hang naar sociale cohesie, in: Binnenlands Bestuur 19, 9/5/1997

Leidemeijer, K., F. van Wijk en A. Buijs, Toekomst van de mobiliteit; omgevingsverkenning, RIGO, Amsterdam, februari 1993

Mey, Margot, Tijd-ruimtelijke dynamiek en stedelijke inrichting, PRO-verkenning, 1996

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Projectteam NVVP, Nieuwsbrief nummer 4, Den Haag, februari 2000

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer e.a., De ruimte van Nederland, Den Haag 1999

Netelenbos, T., Toespraak op de relatiedag in de Nieuwe Kerk, Den Haag, 2000

Onderzoeksschool WTMC, Mobiliteit: cultuurfilosofische en beleidsmatige perspectieven, Reader voor workshop, Universiteit Twente, Enschede, 1997

Peters, Peter, De Verdwenen Horizon; over de anatomie van de reis in 2050, Den Haag, 1994

Peters, Peter, Concept-rapportage literatuurinventarisatie sociale en culturele betekenis van mobiliteit, Den Haag, februari 2000

Projectbureau IVVS, Mobiliteit? Geen probleem!, Den Haag, 1997

Scheele, R.J., Navigare necesse est; de toekomst van vervoersystemen en hun mogelijke ruimtelijke weerslag vanuit een historisch perspectief gezien, Universiteit Utrecht, 1994

Schmidt, T., Gedragsbeïnvloeding van de automobiliteit, Werkgroep Energie- en Milieuonderzoek, Faculteit Sociale Wetenschappen, Rijksuniversiteit Leiden, 1988

Steg, L. en C. Vlek, Beïnvloeding van verplaatsingen door ruimtelijk beleid, in: Rooilijn, nummer 8, 1998

Stoep, J. van der en B. Kee, *Wat mensen beweegt; over waarden in verkeer en vervoer*, Instituut voor Cultuurethiek/Faculteit Wijsbegeerte, Amersfoort/Amsterdam, 1998

Stoep, J. van der en D. van der Goot, *Een kwestie van bereikbaarheid; over mobiliteit en sociale verantwoordelijkheid*, Marnix van St. Aldegonde Stichting, publikatie nr. 23, 1996

Sociaal en Cultureel Planbureau, *Sociaal en Cultureel Rapport 1998*, Den Haag

Temporary Autonomous Network, *The Time-Speed Debate; quotations on relativity of knowledge, time-speed-space, cities and planning*, Haarlem, 1997.

Aan de minister van Verkeer en waterstaat
mevrouw Tineke Netelenbos,
Datum: 28 februari 2000

Brief nummer: 2

Onderwerp: Zoveel hoofden, zoveel zinnen

Excellentie,

Mobiliteit is sociaal zijn.

Dominante sociale trend van de afgelopen decennia is de individualisering van mensen. Zoveel hoofden, zoveel zinnen, lijkt het wel. Dan gaat het vooral om een grotere sociale diversiteit en meer zelfbepaling. Mensen kiezen hun eigen leefstijl en laten zich minder sturen. Het risico is ook dat alles in het honderd loopt als mensen maar doen wat ze zelf willen. De 'natuurlijke' beleidsreactie is dan die van meer beheersing om het systeem op orde te houden. Verkeers- en vervoerbeleid zou echter juist open moeten staan voor het persoonlijke stempel. Laat mij dit toelichten.

Sommige zaken rond mens en mobiliteit zijn tamelijk algemeen en vanzelfsprekend. Meer mensen betekent normaal gesproken ook meer mobiliteit. Als het goed gaat met de economie en we verdienen meer, dan neemt onze mobiliteit ook meestal toe. En als we het ons financieel kunnen veroorloven, dan kopen we een auto en die brengt status en een hele wereld aan nieuwe mogelijkheden. Dat doen we allemaal niet omdat we persé zo graag mobiel willen zijn, maar omdat we wel moeten én omdat we nieuwsgierig zijn. Het verplaatsen zelf - hoe onbetekenend dan ook - is onvermijdelijk, want op één en dezelfde plek is nooit alles binnen handbereik wat ons in leven houdt. Dus moeten we wel, net als ademen, en lijkt het gras elders vaak groener dan hier.

Op dit moment maken we ons zorgen over de groei van het volume aan mobiliteit. We spreken over een verkeersinfarct en kunnen mensen maar niet de overstap laten maken naar collectief vervoer. We lijken daarmee gevangen in een denkkader waarin geen ruimte is voor een maatschappelijke werkelijkheid die veel gevarieerder is en in complexiteit

nog zal toenemen. Achter de algemene vanzelfsprekendheid van mobiliteit schuilt namelijk een toenemende diversiteit en persoonlijkheid in verplaatsingen. Niet iedereen doet hetzelfde. Dat zien we in de huishoudens- of relatievorming en in waarden en normen van mensen en die hebben gevolgen voor de organisatie van het verkeer.

Eerst de relatievorming.

Mensen voeren steeds vaker alleen een huishouden. Zelfs binnen hetzelfde huishouden kiezen de leden steeds vaker een eigen activiteitenpatroon.

Het individu is daarmee steeds autonomer komen te staan ten opzichte van de directe leefomgeving. Dat begon in de 19^e eeuw met de erosie van verwantschapsnetwerken en dorpsgemeenschappen. In de 20^e eeuw lag het gezin als laatste bastion van de traditionele samenleving onder vuur. Het Nederlandse culturele patroon van weleer is nu een individuele optie met varianten van uitstel van een vaste tweerelatie, vrijwillige kinderloosheid, grotere kans op echtscheiding en seriële monogamie. Het is tegenwoordig niet ongebruikelijk om mensen te vragen of zij een traditionele dan wel moderne starter zijn of een groepswoner, flexwerker, anderhalfverdiener of mobiele tweeverdiener in verschillende leefphasen. Het is hier overigens niet alles goud wat er blinkt, er blijven ook mensen met lege handen aan de kant staan. Ik kom daar op terug in brief 4.

Relaties worden ook vluchtiger en onzeker. Mensen kiezen veel meer dan vroeger hun opvattingen en gedrag à la carte, waarbij de menukaart aan keuzemogelijkheden veel meer ruimte geeft voor de samenstelling van eigen leefstijlen dan vroeger. Onderscheidingen naar stand, klasse of religie lijken daarbij steeds minder vanzelfsprekend de basis voor zelfidentificatie. Daarbij komt dat verzuiling, ideologische en politieke tegenstellingen, het middenveld en andere traditionele maatschappelijke structuren sterk aan belang hebben ingeboet. De burger is mondiger geworden en stippelt zijn eigen koers uit. De sociale ruimte is een zelf gekozen netwerkruimte geworden. De moderne mens is niet afhankelijk van familie maar van 'infrastructuur'.

De cijfers illustreren deze constatering. In de jaren tachtig en negentig van de vorige eeuw groeide het aantal huishoudens gemiddeld met zo'n honderdduizend per jaar, maar het kerngezin van man, vrouw en kinderen

is niet langer de dwingende constructie van weleer. De omvang van het gemiddelde huishouden is nu meer dan gehalveerd. Van de in totaal 6,7 miljoen huishoudens in ons land (1998), is nu 34% alleenstaand. Het aantal huwelijken neemt af en men huwt op latere leeftijd. Het aandeel kinderloze gezinnen neemt toe, het gemiddeld kindertal stabiliseert zich op ca. 1,5 kind per vrouw. De bevolking verouderd in snel tempo. De vruchtbaarheid van allochtonen past zich rap aan. Het CBS verwacht dat in 2030 het aantal huishoudens gestabiliseerd zal zijn op ongeveer 8,2 miljoen. Dat zijn dan vooral oudere, kleine huishoudens.

Deze trend vertaalt zich per definitie in meer mobiliteit.

Om contact te hebben zullen individuen zich vaker verplaatsen. Als het hén uitkomt, met de vervoerwijze die hén bevalt en naar een bestemming waarnaar op dat moment hún voorkeur uit gaat. Als we gewend zijn om mobiel te zijn, willen we dat ook blijven als we oud zijn. Meer flexwerk en hogere arbeidsparticipatie van vrouwen betekent ook meer mobiliteit. Meer verplichtingen en versnippering in de vrije tijd idem dito. Daarnaast onderhouden mensen steeds vaker sociale contacten over grotere afstanden, terwijl de relatie met de burens minder belangrijk is geworden. De vervoerwijzekeuze voor een verplaatsing is daarmee ook een persoonlijke keuze geworden. Soms komt de auto gewoon beter uit, soms is het slimmer om met de trein te gaan, afhankelijk van het persoonlijke programma.

Als ik even naar mijzelf kijk dan herken ik dat wel. Ik woon aan de rand van het centrum van Leiden, mijn kantoor staat in Nieuwegein, opdrachtgevers zitten in Den Haag, één avond in de week ga ik naar Hoofddorp voor mijn hobby, familie woont in Den Haag, Amsterdam, Enkhuizen, Bovenkarspel, Lelystad, Rotterdam, Zoetermeer, Eindhoven en vrienden van Zwolle tot Oegstgeest: een groot deel van het land dus, waarin mijn sociale netwerk zich uitstrekt en bijna alles doe ik met de auto. Mijn burens ken ik niet, maar we gaan wel elke zaterdag op de fiets naar de markt in de Leidse binnenstad. De trein gebruik in nu niet zoveel meer, eigenlijk alleen wanneer ik weet dat het me teveel moeite zal kosten om de plek met de auto te bereiken.

De trend van individualisering in de vorm van zelfgekozen sociale netwerken is sterk. De vervoerwijze die hierbij het beste past is die van de auto. Het verkeersinfarct waar ik over sprak zal echter niet plaatsvinden omdat de vele infrastructuur die er nu al is, vanzelf beter gebruikt zal gaan worden. Door de vluchtigheid en variatie in het kriskrasverkeer zal de huidige eenzijdige druk in ruimte en tijd op de infrastructuur worden gespreid. Er is geen eenrichtingsverkeer meer maar veel-richtingsverkeer op zelfgekozen tijdstippen van dag of week. Op termijn, wanneer de ontwikkeling naar kleinere huishoudens zich zal stabiliseren en in het autobezit de verzadigingsgraad is bereikt, zal overigens ook de groei van de mobiliteit vanzelf afnemen. Op die situatie zou het verkeer- en vervoerbeleid kunnen anticiperen.

Volgens mij is het zonde van het geld om nu zwaar te investeren in regionale systemen voor openbaar vervoer. Die kunnen het kriskrasverkeer nooit goed bedienen. Misschien alleen als het de kwaliteit heeft van de Parijse metro, maar om dat nu in te voeren kost gigantisch veel geld. Voor de korte afstand, in de vorm van people movers, o.k. Voor de lange afstand collectief vervoer in de vorm van hoge snelheidslijnen of magneettreinen, ook akkoord. Maar voor het regionale niveau zou het beter zijn om het individuele vervoersysteem te perfectioneren. We zouden veel meer gebruik kunnen maken van de goedkope taxi ("Laat je rijden!") en de fiets, skates etc. Dat zie ik in samenhang met hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte in steden (met als gevolg weinig parkeerbehoefte want dat doet afbreuk), 2x zoveel ruimte voor langzaam verkeer, voldoende parkeergelegenheid aan de rand en auto/taxi- en auto/fietstransferia. En meer deelauto's of auto's die op afroep beschikbaar zijn. Met de ervaring van de experimenten die er nu zijn, zou u daarmee een groot gebaar moeten kunnen maken.

Tweede belangrijke kenmerk van de individualisering is dat het waarden- en normenpatroon verandert. Accent ligt op de zelfbepaling: dat mensen meer ruimte willen voor zelfontplooiing. Dat zie je vooral bij jongeren, alles zelf uitmaken en een leuk leventje hebben. Dat speelt zich af voorafgaand aan de levensfase waarin ze de traditionele keuzen maken. Hoewel de jeugd van tegenwoordig veel eerder zelfstandig is dan die van twintig jaar geleden, is er ook sprake van een verlengde adolescentie. De

stap naar de harde maatschappij vindt later plaats. In deze opvatting is iedereen uniek, bepalen mensen zelf hun eigen sociale ruimte.

Men zegt wel dat traditionele waarden, die richting geven aan ons handelen, in snel tempo teloor lijken gegaan. Denk aan stabiliteit, een vaste baan, solidariteit en allerlei gedragsnormen rond opvoeding, fatsoen en respect. Gek genoeg blijkt uit onderzoek onder jongeren dat waarden zoals zelfontplooiing, hard werken en carrière maken door de tijd heen relatief stabiel zijn en dat men zelfs tradities, zoals trouwen en een gelukkig gezinsleven, belangrijker is gaan vinden. Het lijkt er op dat de grotere ruimte voor zelfontplooiing, zelfbeschikking en zelfverwennerij niet per definitie leidt tot een ander waardepatroon en bijgevolg ander gedrag. Maar waar vroeger het gedrag sterk samenhangt met traditionele waarden, lijkt de voorspelbaarheid nu minder vanzelfsprekend. Misschien is het dus wel zo dat je niet automatisch meer doet wat wordt aangenomen dat je hoort te doen. Fatsoen en respect, het is soms ver te zoeken, maar een goede baan en veel geld verdienen staat bij velen in een hoog vaandel.

In maatschappelijk opzicht betekent dit dat ook steeds minder een beroep kan worden gedaan op gedeelde en verinnerlijkte waarden en normen van sociabiliteit, wederzijds begrip, rationaliteit, kortom: burgerlijke verantwoordelijkheid. Het maatschappelijk verkeer wordt dan ook steeds minder gereguleerd door sociale discipline. De uitkomst van maatschappelijke processen, ook in het verkeer, is niet langer gebaseerd op een vanzelfsprekende en gedeelde norm, maar op het ongewisse resultaat van onderhandeling. Denk maar aan voorrang geven of voorrang nemen. Daarom zien we ook steeds vaker mechanische installaties en negatieve richtlijnen die ons gedrag sturen. De sociale norm is in die gevallen vervangen door een apparaat of een straf.

Sprekende voorbeelden in het verkeer zijn de verkeersdrempel, die het verkeersbord met de maximumsnelheid in de bebouwde kom vervangt, en de parkeerpaal: het vriendelijke verzoek om ergens niet te parkeren is in toenemende mate vervangen door het aanbrengen van obstakels die parkeren fysiek onmogelijk maken. De videocamera in uitgaansgebieden is het meest recente voorbeeld waarbij het eerbiedigen van fatsoensnormen vervangen wordt door controle door techniek. De maatschappelijke

diversiteit leidt dan tot toenemende spanning tussen zelfbepaling en technische handhaving van sociale discipline door een overheid.

Men noemt dat dan betutteling door de overheid. Soms leidt dat tot agressie: de camera die de snelheidsovertreding registreert, wordt vakkundig gesloopt. Ook leidt dat tot een grote vindingsrijkheid van mensen om technische disciplinerende te ontduiken of te omzeilen, zoals met radardetectie. Als je niet meer automatisch doet wat je hoort te doen omdat een dergelijke gedeelde norm niet geïnternaliseerd is, dan zijn technische middelen, of zoiets als prijsmechanisch rijden, een heilloze weg bij de handhaving van het verkeer- en vervoerbeleid. Dat is gebaseerd op onpersoonlijk regelsysteemdenken en een overschatting van wat men nog vermag als overheid ter beheersing van mobiliteit.

Ik zou het juist een uitdaging vinden als we de infrastructuur zouden gaan zien als een ruimte die én publiek én toch persoonlijk is. Op welke wijze zou de infrastructuur als openbaar domein kunnen gaan functioneren als levende etalage van persoonlijke verschillen en culturele verscheidenheid? Een voorbeeld, dat richting geeft om over na te denken, is het voor een deel verplaatsen van het rouwritueel van de stilte en afzondering van het kerkhof naar de openbaarheid en het dagelijkse bestaan van de straat in de vorm van een stoeptegels ter nagedachtenis¹. Waarom laten we in de verkeersruimte (=sociale ruimte) niet meer van deze persoonlijke stempels toe, niet meer kleur en verscheidenheid? Het is toch onze ruimte?

Met vriendelijke groeten,

Peter Heerema

¹ Een voorbeeld geopperd door socioloog Cas Wouters in *Socialisme & Democratie*, mei 1996.

Bijlage: grafieken en illustraties

Aan de minister van Verkeer en Waterstaat
Mevrouw Tineke Netelenbos
Datum: 4 maart 2000

Brief nummer: 3

Onderwerp: Tijdsdruk

Excellentie,

Mobiliteit is op tijd aankomen.

De uitvinding van het mechanisch uurwerk door monniken in de dertiende eeuw blijkt zo gek nog niet. Niet langer bepalen de natuurlijke cycli van de seizoenen, de sterren of de wisseling van dag en nacht de ritmes van ons bestaan. We kunnen gaan tellen hoe lang we over iets doen en onze tijdsefficiëntie verbeteren. Tijd is afspraak.

Als we sneller zijn kunnen we meer doen, meer verdienen of onze horizon verleggen. Er ontstaat gelijk zo iets als tijdverlies, haast en een tekort aan tijd. De gestandaardiseerde tijd is een handige meetlat om maatschappelijke activiteiten heel precies op elkaar af te stemmen. Kijk maar naar de lopende band van Henry Ford. Roosters zijn bedacht om activiteiten te synchroniseren. Vaste werktijden, vaste schooltijden enzovoorts en het ritme van de roosters lijkt alleen maar te worden opgevoerd. Nu wil het geval dat er in de samenleving steeds meer behoefte lijkt te bestaan aan zelfbeschikking over de tijd. Ontroostering als het ware, meer flexibiliteit, maar toch ook wel met een beetje synchroniteit voor de broodnodige face-to-face contacten. Hoe kan daarmee in het verkeersbeleid worden omgegaan?

Tijd is geld, snelheid is macht: hoe hoger het inkomen, hoe sneller men wil gaan. We lijken het soms wel te betreuren dat we niet overal tegelijk kunnen zijn. En tegelijkertijd blijven we mensen van vlees en bloed. We worden moe, hebben slaap nodig en tijd voor contact met elkaar, tijd om te leren of te ontspannen of om gewoon rustig de krant te lezen. Dus proberen we zo goed mogelijk ook persoonlijk onze tijd te plannen. Daarom is de onverwachte file of vertraging met de trein ook zo vervelend. Ons hele tijdschema valt dan in duigen. De tijd en de versnelling vragen om beheersing. Daarvoor bedenken we veel apparaten waarmee we tijd kunnen besparen, in feite is de auto er één van. Wat we sinds de monniken in de dertiende eeuw ook bedacht hebben zijn roosters.

Een rooster schetst een opeenvolging van handelingen in de tijd: eerst dit, dan dat. Vaak is het niet alleen een chronologie, maar ook een choreografie: dit hier, dat daar. Roosters zijn sociale constructies die

nodig zijn om de complexiteit van de maatschappelijke versnelling te beheersen.

Een modern voorbeeld is de strategie van 'just in time': vanwege een hoge omloopsnelheid van goederen, onder meer door een snel wisselende vraag, is het te riskant om voorraad te houden en dus wordt de productie afgestemd op directe levering, net op tijd. Voorwaarde voor succes is dat deze handelingen synchroon verlopen. Dat betekent ook dat de activiteiten die met behulp van een rooster georganiseerd worden belangrijker zijn dan de personen die de activiteiten uitvoeren. Zelf hebben we daarin vaak maar weinig te kiezen. Het is gereguleerde tijd die samenhangt met wettelijke voorschriften, conventies of overeenkomsten die wederzijds bindend zijn.

In de regel is een rooster gebonden aan een institutie of maatschappelijke instelling. Denk niet alleen aan werkroosters of schooltijden, maar ook aan de dag waarop de vuilnisman komt en het tijdstip waarop de post wordt bezorgd. Soms is het rooster gebaseerd op een religieuze afspraak. Tijdens de Franse en Russische revoluties heeft men geprobeerd de zevendaagse week te vervangen door respectievelijk een tiendaagse en een vijfdaagse week. De bedoeling was om de religieuze betekenis van de zondag te elimineren. De pogingen mislukten omdat de religieuze conventie sterker bleek. Overigens: niet alleen de organisatie van zogenaamde productieve tijd of de zondagsrust is gebaseerd op dergelijke roosters of conventies, ook wachttijden kunnen dat zijn. Onze persoonlijke verliestijd is dan maatschappelijk of economisch ingecalculeerd, denk maar aan de tijd die het kan kosten om telefonisch een helpdesk te bereiken, om nog maar te zwijgen van de wachttijden in het openbaar vervoer. De schaarste aan capaciteit wordt dan afgewenteld op onze persoonlijke agenda.

In de dagelijkse praktijk kunnen mensen nog steeds maar beperkt zelf hun tijd indelen. Een treffend voorbeeld is wanneer er kinderen geboren worden in een huishouden. De tijdsvensters worden vanaf dat moment gedicteerd door voedertijd, slaaptijd, schooltijd e.d.

Maar de tijd staat niet stil. De betekenis en inrichting van de tijd veranderen onder invloed van maatschappelijke en technologische ontwikkelingen. Er is behoefte aan 'ontroostering'.

Mensen hechten steeds meer waarde aan mogelijkheden om persoonlijk zinvolle tijdsindelingen te kiezen (paradoxaal genoeg vaak met een gejaagdheid en een onrust van jewelste). Men noemt dit wel de behoefte aan tijd-soevereiniteit, individuele zeggenschap over tijd. De standaardroosters ervaren we dan als knellend. De mogelijkheden hiervoor worden steeds ruimer nu de individuele actieradius door moderne vervoersmiddelen en welvaart aanmerkelijk is vergroot en voor veel

activiteiten een echte verplaatsing zelfs niet meer nodig is door gebruik te maken van de moderne communicatietechnologie. Flexibiliteit lijkt hier het toverwoord, zowel voor individuen als voor het bedrijfsleven en onderwijs, waar computer en ICT leiden tot wisselwerkplekken, flexcontracten en teleleren.

Collectieve patronen worden verlaten en maken plaats voor individuele keuzes. Gelijk het assortiment in de supermarkt, wordt het dagelijks leven als het ware in modules verdeeld, waaruit ieder voor zich kan kiezen. Dat zien we in het onderwijs, maar ook in arbeidstaken en op het gebied van de zorg (zoals het persoonsgebonden zorgbudget) en flexibele pensioenregelingen. Consequentie is wel dat over tijd steeds meer onderhandeld moet worden. Verplaatsingstijd wordt dan steeds meer verliestijd.

Het groeiende tijdsbewustzijn is een opvallende tendens, tegelijkertijd met een toename van het aantal personen dat verschillende taken combineert, zoals een mix van betaald werk, scholing, huishoudelijk werk en zorgtaken. Zelfs binnen één en hetzelfde huishouden wordt samenleven zonder agenda steeds lastiger, zeker voor de taakcombineerders die tussen de roosters ook nog de quality time voor hun kinderen moeten inplannen. Taakcombinatie leidt bovendien dikwijls tot verplaatsingen tussen verschillende locaties, mogelijk op tijdstippen die niet per definitie samenvallen met files. Hoe groter de flexibiliteit en de wens om onafhankelijk te zijn in de tijd, hoe aantrekkelijker de auto als ideaal vervoermiddel. De auto wint het glansrijk van de fiets op het punt van de afstand en van de trein op het punt van de flexibiliteit. Auto, haast en complexe roosters passen domweg goed bij elkaar. Gegeven deze trend ligt een verdere groei van het autosysteem voor de hand.

We leven in hectische tijden.

Met de welvaartsontwikkeling speelt voor veel mensen geld in steeds mindere mate een belemmerende rol. Geld zat, toch?

Rekeningrijden is daarom de verkeerde term. Tijdreizen zou veel beter zijn, want tijd wordt de doorslaggevende factor. Tijd tekort, niet?

Verkeersbeleid zou daarom time management moeten zijn. De term 'paylanes' is dan ook verkeerd; het zouden tijdgarantiestroken moeten zijn.

En met snelheid kopen mensen afstand. Tijdssoevereiniteit betekent dus ook ruimtelijke soevereiniteit. Het ambitieniveau van de moderne, snelle samenleving laat zich noch beperken door vaste roosters van werktijden en winkeltijden, noch door een traditionele ruimtelijke inrichting waardoor mensen geacht worden aan wijk of buurt gebonden te zijn, noch door

dienstregelingen van openbaar vervoer. De term netwerkstad sluit hier goed op aan: goede en snelle verbindingen tussen actieve locaties, als ware het de modules waar mensen hun zappende leefstijlen kunnen ontplooiën. Telematica lijkt daarbij te zullen worden aangewend om de individuele verplaatsing in ruimte en tijd nog flexibeler te maken.

Gaan we mee in deze groeiende hectiek?

Je kan in het beleid niet tegen de tijdgeest oproeien. Die tijdgeest lijkt te worden bepaald door wendbare mensen die zich tijd-flexibel kunnen inzetten voor elkaar en voor de zich ontwikkelende zestienuurseconomie.

Misschien is dat maar een kleine, doch spraakmakende elite?

Van het verkeer- en vervoersysteem wordt door hen evenwel dezelfde aanpasbaarheid en beschikbaarheid verwacht, een vorm van massa-individualisering.

Dat is één weg waarmee het belang van de factor tijd omgezet kan worden in een naadloos aansluitend en zichzelf versterkend verkeer- en vervoersysteem. Versnelling en tijdgaranties in het verkeer op de draaggolf van toenemende maatschappelijke hectiek en vervreemding. Mobiliteit is dan zoiets als het heen en weer schieten van neuronen in een neuraal netwerk?

Er is mogelijk ook een andere weg. En misschien is die weg te combineren in een model van samenleven op twee snelheden. Snel én langzaam.

De andere weg is die van de vrije tijdsruimte. Dan denk ik aan de oorspronkelijke maatschappelijke functie van het verkeer tussen mensen. Dat is pas echt vraaggestuurd beleid.

Wat je zou kunnen doen is een positief herontwerp van het mobiliteitssysteem ten dienste van het moderne samenleven van mensen. Denk daarbij eerst eens aan sociale en culturele verbindingen, ontmoetingsplekken en de beschikbare 168 uur per week, en niet direct aan zakelijk verkeer en de ochtendspits.

De basis voor zo'n herontwerp zou gevormd kunnen worden door die sociale activiteiten waarvoor samenzijn echt noodzaak is, zoals liefde, leren, zorg en recreatie. Dat is pas mustverkeer: "go where you care to be". Kijk pas daarna eens naar allerlei economische activiteiten en het daarmee samenhangend verkeer. Misschien kunnen vele daarvan

doelbewust vervangen worden door ICT en wellicht zijn sommige van die zogenaamd economische activiteiten wel simpelweg overbodig.

De uitdaging die ik u dus voorleg is om te trachten vanuit een samenleving van twee snelheden het hele verkeer- en vervoersysteem opnieuw te bezien. De aantrekkelijkheid van de reis kan daarbij een rol spelen ("langzaam, maar zeker"), de DRIP's zouden de werkelijke reistijd kunnen overschatten (zodat een soort inherente rust ontstaat in de file) en misschien zou één van de rijstroken gereserveerd kunnen gaan worden voor zorgverkeer?

Met vriendelijke groeten,

Peter Heerema

Bijlage: grafieken en illustraties

Aan de minister van Verkeer en Waterstaat
Mevrouw Tineke Netelenbos
Datum: 8 maart 2000

Brief nummer: 4

Onderwerp: Sociale rechtvaardigheid

Excellentie,

Mobiliteit is smeerolie.

De kwestie, die ik u in deze brief wil voorleggen, gaat over sociale rechtvaardigheid, de distributie van de voordelen van het verkeer en vervoersysteem. Gemiddeld gezien is de sociale staat van Nederland verbeterd. Veel Nederlanders zijn welvarender geworden, maatschappelijk betrokken en vol vertrouwen in de toekomst. Maar hoe zit het met kansarmen en kwetsbare groepen?

Ik vind dat voor elke burger arbeid, huisvesting, onderwijs, cultuur, zorg, welzijn en sport goed en eenvoudig fysiek bereikbaar zouden moeten zijn. Dat noem ik sociaal rechtvaardig, met gelijke kansen voor iedereen, voldoende zeggenschap en gelijke toegang tot het publieke domein en tot maatschappelijke voorzieningen zowel in de stad als op het platteland. De kracht van een samenleving wordt immers bepaald door de mate waarin burgers bereid en in staat zijn te participeren in economische en sociale verbanden. Lukt dat niet of onvoldoende, dan liggen achterstelling en uitsluiting op de loer. Voor participatie is niet alleen het opheffen van taalachterstand, een Melkertbaan, maar dus ook infrastructuur nodig.

In de jaren zeventig spraken we over 'bouwen voor de buurt' en de 'sociale functie van het openbaar vervoer'. Solidariteit was toen nog een begrip dat tot onze vocabulaire behoorde en we hadden nog zuilen en een verzorgingsstaat. Nu hebben we het poldermodel en in de modernisering lijkt de sociale cohesie verloren gegaan. Alleen het gezin kan nog aanspraak maken op vanzelfsprekende loyaliteit, zij het niet meer met de reikwijdte en stabiliteit van weleer. De overheid propageert de markt, stuurt op afstand en stelt zich bescheiden op. Morele binding is een optie geworden en onverschilligheid viert hoogtij terwijl zich tegelijkertijd een multicultureel drama afspeelt. In theorie zou de infrastructuur een samenbindend element kunnen zijn als toegankelijk netwerk voor sociale kansen. In de praktijk maken we dat lastiger, want duurder. In het verkeer- en vervoerbeleid lijkt weinig oog te zijn voor mogelijk isolement of de opeenstapeling van ongunstige leefomstandigheden.

Over wie heb ik het?

Ik denk op de eerste plaats aan de 1,3 miljoen personen die moeten rondkomen onder of rond het sociaal minimum.

Volgens het SCP zijn de lage inkomensgroepen er in de afgelopen jaren relatief op achteruit gegaan. In 1997 had ruim 10% van de huishoudens een inkomen onder of rond het sociaal minimum. Dat zijn die 1,3 miljoen personen. Velen zijn langdurig arm: 7% van alle huishoudens verkeerde langdurig beneden de lage inkomensgrens. Zij raken bovendien meer en meer geconcentreerd in bepaalde gebieden. Vooral de vier grote en een aantal middelgrote steden herbergen veel uitkeringsafhankelijke, vaak allochtone inwoners.

De sociale status van veel concentratiegebieden is de afgelopen 25 jaar bovendien sterk gedaald en een grote meerderheid van de grootstedelijke wijken behoort in sociaal-economisch opzicht tot de laagst geklasseerde gebieden van Nederland. Dat is vooral een gevolg van immigratie en ruimtelijke uitsortering, waarbij hogere en middeninkomensgroepen de stad verlaten hebben. De verwachting is dat Nederland in 2015 twee miljoen allochtonen telt. Ongeveer de helft van de bevolking in de grote steden is dan allochtoon.

Nieuw is de opkomst van de feminisering van de armoede: in 1997 had 56% van de huishoudens met een laag inkomen een vrouwelijke hoofdkostwinner. De toegenomen arbeidsparticipatie van vrouwen heeft deze feminisering niet kunnen compenseren.

Op de tweede plaats denk ik ook aan de situatie van veel ouderen.

Maatschappelijk actief blijven, onder de mensen komen en niet achter de geraniums verpieteren is voor hen van vitaal belang. Dan gaat het om heel gewone activiteiten, zoals boodschappen doen, een dagje stadten, kopje koffie bij de HEMA en bezoek aan familie of kennissen. Maar naarmate je ouder wordt, wordt het sociale netwerk steeds dunner en je wilt niet steeds afhankelijk zijn van je kinderen om je ergens naartoe te brengen. Bovendien worden de afstanden in de leefwereld van veel ouderen langer; familie, vrienden en kennissen zijn in de loop der jaren verhuisd en vertrouwde voorzieningen zijn verdwenen of weggetrokken.

Voor hen die nog fit en gezond zijn is dit misschien geen probleem, maar wanneer je niet meer goed kunt lopen, snel moe bent of mentaal begint af te takelen, dan wordt de verplaatsing een hele opgave. Openbaar vervoer levert dan al gauw problemen op: te ver lopen naar de halte, te complexe informatie, gesjouw met bagage en al dan niet terecht een gevoel van sociale onveiligheid. De auto kan voor deze groep nog lang een uitkomst zijn, en voor wie het kan betalen de taxi. Ik vermoed echter dat ook binnen deze groep sprake is van feminisering: het zijn de vele, oudere vrouwen die alleen zijn komen te staan na het overlijden van hun man en

die geen rijbewijs hebben of te weinig geld voor een taxi, die in onvrijwillig isolement terecht kunnen komen.

Als probleem nummer 1 zie ik daarom het risico van sociale uitsluiting. Dit duidt er op dat de samenleving er niet in slaagt een aanzienlijk deel van de burgers te integreren. Dan kan het gaan om sociaal isolement, culturele uitsluiting of het wonen in gestigmatiseerde buurten.

Voorzieningen, zoals postkantoor, bibliotheek, winkels en ziekenhuizen, zijn verplaatst en functioneren steeds meer op regionale schaal en dus op grotere afstand van de burgers. Op het platteland worden onrendabele buslijnen opgeheven. Het risico dreigt dat zwakke groepen worden uitgesloten, bijvoorbeeld zij die vrijwillig of noodgedwongen autoloos zijn. Het vangnet van WVG-vervoer is er alleen voor hen die een duidelijk functiegebrek hebben en overigens is dat vervoer vaak een mijl op zeven (wachtijden, omrijden e.d.) en op zichzelf weer stigmatiserend. Kortom: ben je in ons land oud en zwak en/of arm en vrouw dan dreigt een positie van isolement en afhankelijkheid.

Probleem nummer 2 vind ik de kwaliteit van de openbare ruimte in de stad. Niet alleen leven velen in de stad in achterstand, ook hun openbare ruimte verloedert.

Wat we voor het gemak meestal infrastructuur noemen, heeft in de stad vaak ook betekenis als openbare ruimte, publiek domein. In theorie misschien toegankelijk voor iedereen, maar in de praktijk allerm minst. Vooral in de steden is hier en daar namelijk de openbare ruimte veronachtzaamd en verloederd. Het onderhoud van pleinen, plantsoenen en parken laat vaak te wensen over. Dit leidt tot een groeiend gevoel van onveiligheid bij velen. Bovendien vinden we het kennelijk normaal dat de schaarse ruimte in de stad buitenproportioneel gebruikt wordt voor autoverkeer, vaak forensen van buiten de stad. Gewoon voetballen op straat is er niet meer bij. Velen in de stad klagen ook over verkeerslawaaï en stank door verkeer.

De openbare ruimte is er evenwel niet alleen voor anoniem blijvende passanten of parkeerders, maar ook voor contact en interactie. Een sociaal onveilige, verkeersonveilige of stinkende openbare ruimte nodigt evenwel niet uit tot actieve participatie. Dat geldt ook voor stations en overstapplaatsen, die nu vaak in zichzelf gekeerde, ontoegankelijke plekken zijn, uitsluitend gericht op efficiënte vervoersafwikkeling als zogenaamde overstapmachines. Het is om die reden niet verrassend dat mensen het openbaar vervoer - zeker in de avonduren - links laten liggen om zich in de eigen, veilige en vertrouwde auto te verplaatsen. En op die manier zien velen zich met een eigen belangenconflict geconfronteerd: de omgeving nodigt niet uit met als gevolg dat we die omgeving zelf ook weer aantasten etc. Een vicieuze cirkel.

Heeft infrastructuur als verbindend systeem dan geen sociale betekenis? Het merkwaardige in de beleidsdiscussies is dat vooral economische motieven nogal dominant aanwezig zijn (mainport, corridor, doelgroepstroken). Dit leidt er toe dat mensen die al over voldoende mogelijkheden beschikken (mooi huis buiten de stad, mooie auto, mooi inkomen) met extra infrastructuur door de overheid ondersteund worden. Maar wie heeft er nu last van het fileprobleem in de Randstad? Dat is maar een beetje overlast van gemiddeld 4,5 minuut reistijd voor een zeer beperkte groep Nederlanders die ook nog eens wit, man, werkend en tussen de dertig en vijftig jaar is. En daar spenderen we zoveel miljarden aan, terwijl veel meer mensen in sociaal isolement zijn of dreigen te komen en hun openbare ruimte verpietert. Over deze gedepriiveerden hoor je niets, terwijl we het toch ook hebben over hún deelname aan het maatschappelijk verkeer. Dan denk ik aan basale maatschappelijke waarden zoals culturele mobiliteit, emancipatie, zelfredzaamheid en zelfstandigheid.

Verkeer- en vervoerbeleid kan wel degelijk daaraan bijdragen.

De uiteindelijke toets is of de concrete omstandigheden er voor alle mensen praktischer op worden. Vanuit het gezichtspunt van sociale rechtvaardigheid betekent dit het voor de burgers bereikbaar maken en houden van maatschappelijke voorzieningen, werk, zorg, de zogenaamde sociale infrastructuur e.d.. Goed, eenvoudig en betaalbaar. Dat is eigenlijk een sociale basiskwaliteitseis aan het verkeer en vervoersysteem.

Is openbaar vervoer daarvoor de panacee?

In de jaren zeventig was gebruik van het openbaar vervoer vooral bedoeld voor die groepen in de samenleving die niet over een auto beschikten. Nederland had zich na de oorlog in snel tempo gemotoriseerd, maar er waren nog ouderen, kinderen en gehandicapten die hierin achtergesteld bleven. Openbaar vervoer had toen nog een sociale functie. Die betekenis lijkt in uw beleid vrijwel verdwenen.

Of regionaal openbaar vervoer nu voldoende uitkomst biedt, waag ik te betwijfelen. Dan blijft het letterlijk een 'poor man's choice'. Ook een speciale mobiliteitssubsidie (vergelijkbaar met de huursubsidie) lijkt mij een heilloze weg, want dat is duur en bovendien bevoogdend wanneer mensen er alleen maar trein- en buskaartjes van mogen kopen. Aan de andere kant wordt het openbaar vervoer steeds meer uitgedund, dus wat hebben ze er dan aan? Wellicht is het wel goedkoper om van overheidswege een schone, zuinige en stille auto te verstrekken aan hen die echt achtergesteld zijn.

Misschien kunt u eens nadenken over de stelling dat we nu wel voldoende hebben geïnvesteerd in het hoofdwegennet en spoorlijnen en dat de tijd rijp is voor een deltaplan sociale infrastructuur en wellicht een coalitie

met het ministerie van VWS. Politiek doel van dit plan is niet de bereikbaarheid, maar de toegankelijkheid. Niet SWAB, maar SWAT, Samen Werken Aan Toegankelijkheid.

Onderdelen van zo'n deltaplan kunnen zijn het daadkrachtig maar met gevoel voor sociale verhoudingen investeren in de kwaliteit van de openbare ruimte als verblijfsruimte, verbetering van de sociale veiligheid en verkeersveiligheid, nieuwe constructies van vervoer-op-maat, bijvoorbeeld met goedkope wijkgebonden taxibedrijfjes en (be-)zorgdiensten die gerund worden door langdurig werklozen in samenwerking met voorzieningen en wijkgezondheidscentra, en bovenal het binnen het financiële bereik houden van een milieuvriendelijke auto voor de minder draagkrachtige.

Met vriendelijke groeten,

Peter Heerema,

Bijlage: grafieken en illustraties

Aan de minister van Verkeer en Waterstaat
Mevrouw Tineke Netelenbos
Datum: 10 maart 2000

Brief nummer: 5

Onderwerp: Het Verhaal van de Weg

Excellentie,

Mobiliteit is weg gaan, op pad.

In deze brief wil ik een lans breken voor het Verhaal van de Weg.

Ik vind dat de snelweg uit het verdomhoekje moet; we moeten de snelweg adopteren, oppoetsen en herwaarderen.

Mensen hebben benen gekregen om zich te kunnen verplaatsen. Vroeger, toen we nog in de savannen rondzwierven, kwam dat goed van pas als we moesten vluchten voor roofdieren, voor de jacht of voor het roven van vrouwen en goederen bij vijandige stammen.

Nu hebben we een huiskamer op wielen die een moment van rust biedt, weg van het werk en nog even niet thuis. We kunnen er mee cruisen op een zomerse dag langs strand of stadsboulevard. Veel jongeren in Amerika doen de eerste seksuele ervaring op in de auto: 'paradise by the dashboard light'.

De auto is hét cultuursymbool van de twintigste eeuw. Hoewel we geworteld zijn in een geworteld bestaan van huis en tuin, biedt de auto voor even de kans op een nomadische droom, slechts overtroffen door de symboliek van de Harley Davidson, die voor sommigen de icoon is van de diepere Zen-dimensies van de kwaliteit van het bestaan. Het is de vrijheid om te kunnen gaan en staan waar je wilt. Misschien gaan straks wel steeds meer mensen zonder vaste woon- en verblijfplaats met behulp van ICT een pseudo-nomadisch leven leiden, maar wegen blijven ook voor hen nodig.

Waar mee kan een mens zich nog onderscheiden, anders dan met de auto?

Ik noemde zo-even de auto het cultuursymbool van de 20^e eeuw, maar misschien is dat niet zo. Je zou ook kunnen zeggen dat de snelweg hét symbool is: "drifting on the highway, looking for adventure, born to be wild". Er is al veel geschreven over psychologie van de auto, veel minder over de identiteit en het imago van de snelweg.

Eerst een stukje geschiedenis.

Wat deden de Romeinen om hun rijk politiek en militair te kunnen beheersen? Zij legden met grind verharde wegen aan. Wat deed Duitsland

om de eenheid te versterken? Er werd een netwerk van 'Autobahnen' aangelegd. Wat gebeurde er in ons land na de Tweede Wereldoorlog? Het wegennet werd gigantisch uitgebreid. En hoe noemen we het medium voor elektronische datatransmissie? Dat heet elektronische snelweg (en niet: elektronisch spoor).

Aan het begin van de 19^e eeuw was er nog geen landelijk wegennet. Onder Lodewijk Napoleon wordt het wegennet voor het eerst integraal aangepakt met het 'décret impérial' van 16 december 1811. Dit werd verbeterd door koning Willem I met het wegenplan van 1821. De groei van nederzettingen begon pas echt na die tijd, vanaf circa 1870 in ons land onder invloed van de spoorweg, maar vanaf circa 1930 vooral als gevolg van de betekenis van de weg.

De versnelling van de samenleving zou wel eens voor een belangrijk deel op conto kunnen komen van de uitbreiding van het wegennet; de gemiddelde snelheid van de auto is namelijk helemaal niet zo sterk toegenomen. Kort na de oorlog lag de topsnelheid op ca. 100 km per uur, nu ligt de maximumsnelheid op veel wegen op 100 km per uur. Het wegennet daarentegen is uitgebreid van 400 km in 1800 tot 115.000 km in 1997.

Het verhaal van de weg is een verhaal van een netwerk dat alle plekken in Nederland goed bereikbaar heeft gemaakt en daarmee voorwaarde is geweest voor de dynamiek van het modernisme. Het spoor kan daaraan niet tippen. Sociale relaties konden worden losgemaakt uit hun sociale context en werden opnieuw gestructureerd over grote afstand. Door de snelweg is Nederland vijftien keer kleiner dan ten tijde van de trekschuit die een gemiddelde snelheid had van 7 km per uur.

Ook heeft de weg zelf een verhaal, de 'roadside culture' en de fraaie kunstwerken van fly-over, brug en parkeerplaats. De auto is deel van dit netwerk want zonder wegen kan de auto niet functioneren en zonder auto is onze cultuur ondenkbaar.

De weg leent zich voor tragedies en romances, de weg kan ook neutraal zijn en discrimineert niemand. De snelweg ontspant, leid je naar een bestemming of reikt de horizon aan.

Bovendien is de snelweg zelf een plaats geworden, compleet met eigen normen en waarden, culturele codes, heroïek en tragiek. De MacDonald's, de benzinestations, de motels en uitrustplaatsen (slaapplaatsen voor truckers) en niet te vergeten de wegrestaurants van Van der Valk, waar bruiloftspartijen worden gehouden, zakenlunches en verjaardagsfeestjes. Ook is de weg zelf vaak gewoon mooi, zeker wanneer het asfalt tamelijk nieuw is, en de weg zich als ontspannen lint door het landschap beweegt. Of midden in de nacht in alle eenzaamheid als solitaire weggebruiker, je verbazend over de zee aan licht die Schiphol uitstraalt. Lyrisch kan je er van worden en voorbeelden te over, van de prachtige kaarsrechte wegen

van de Route National in Frankrijk, die je over de ene na de andere heuvel leidt naar opnieuw een historisch stadje, tot de spannende ervaring van de weg over de Afsluitdijk of de Moerdijkbrug, voor even in de waan meester over het water te zijn.

Toch staat de snelweg in een kwaad daglicht. Planologen geloven er niet in, die denken alleen maar in rails. Voor veel milieubewakers is elke autokilometer er eentje teveel.

Wegen nemen ruimte in beslag (al beslaat alle infrastructuur maar 4% van ons grondgebied), het gebruik van de weg levert hinder op. We zien de snelweg als aanslag op stad en landschap, als gebiedsvreemd element dat weggemoffeld moet worden achter geluidschermen. Terwijl de snelweg juist staat voor samenhang en verbinding, voor economische vitaliteit en sociale cohesie en voor avontuur en uitzicht. Dat 10% van de bevolking hinder ondervindt van verkeerslawaai is een probleem. Maar in plaats van de weg te verstoppen, zou je dat ook kunnen aanpakken door nog stiller asfalt en nog stillere auto's (hoewel er wat dat betreft al een hoop bereikt is!).

Maatregelen van de overheid die gebaseerd zijn op technisch systeemdenken, worden bovendien door de weggebruiker vaak niet begrepen. Het zijn verschillende werelden, met aan de ene kant toeritdosering, rekening rijden en verlaging van de maximumsnelheid en aan de andere kant de cultuur van de snelweg en de beleving van vrijheid.

Eigenlijk zou een cultuuromslag gemaakt moeten worden.

We weten dat de snelweg een wezenskenmerk is van onze cultuur en nog in belang zal toenemen naarmate we meer in een netwerksamenleving en netwerkeconomie komen. ICT zal daar niets aan af doen, het verkeer verandert louter van karakter. Daarbij past een positieve appreciatie van de hardware aan wegen als integraal element in onze bewegingsruimte.

In die zin is het ontwerp van de weg dus eigenlijk een cultuuropgave, zeker in zo'n vol land als Nederland. Op dit moment is de snelweg jammer genoeg een architectonisch en stedenbouwkundig hiaat.

Adoptie van de snelweg dus.

Kijken naar mogelijkheden om te verbinden, te herstellen, vernieuwing aan te brengen, conservering e.d. Kijken ook naar de mogelijkheden om plekken langs de snelweg meer betekenis te geven. U zou voor het stimuleren van kwaliteit veel meer geld uit moeten trekken. Op termijn betaalt dat zichzelf terug. Dan zouden het echt Wegen naar de Toekomst zijn.

Dus niet woonwijken met hun rug naar de snelweg of blinderende geluidsschermen, maar snelwegen als entree - en niet de achterdeur - van de stad.

Wanneer de ontmoeting tussen stad en snelweg wordt versterkt, maakt dit de snelwegen boeiender en herkenbaarder en de steden levert het meer vitale dynamiek op.

Een mooie pilot zou de A2 bij Den Bosch kunnen zijn. Gezien de verkeersdruk is verbreding van de A2 van 2x2 naar 2x3, misschien 4x2 aan de orde. Maar de stad heeft ook ruimte nodig, ingesnoerd als het is tussen water en ecologische hoofdstructuur. Waarom maken we van de A2 dan niet de poort van Den Bosch en stadsboulevard tegelijkertijd? Met een lagere rijsnelheid (dus ook minder hinder) kan de ontmoeting versterkt worden en de ruimte langs de snelweg voor de stad hergebruikt worden.

Met vriendelijke groet,
Peter Heerema

Bijlage: grafieken en illustraties

Aan de minister van Verkeer en Waterstaat
mevrouw Tineke Netelenbos,
Datum: 14 maart 2000

Brief nummer: 6

Onderwerp: Vinger aan de pols

Excellentie,

Mobiliteit is richting kiezen.

Daaraan zit een wilselement, net als in de politiek.

Politiek is ook een kwestie van iets willen: veranderingen die verbeteringen beloven, die de fantasie en de daadkracht voeden en dromen en visioenen stimuleren. De bron is de persoonlijke ervaring, woede of hartstocht.

Deze optimistische opvatting van politiek lijkt evenwel te worden verdrongen door een uitdijend technocratisch domein. De politiek wordt steeds reactiever, bezemwagen in plaats van vaandeldrager. Het is dan niet eenvoudig nog dromen en visioenen te voeden. Dat kan anders, ook in het verkeer- en vervoerbeleid, bijvoorbeeld door meer de vinger aan de pols te houden om de hartslag van de samenleving te voelen.

In mijn vorige brieven heb ik opgemerkt dat in uw beleid weinig creatieve stimulansen aanwezig zijn die inspelen op de groeiende en gevarieerde sociale, culturele en virtuele beweeglijkheid van burgers in onze netwerksamenleving. Het NVVP als beheersplan beschouw ik dan ook vooral als een goede onderlegger voor het macro-economisch beleid van uw collega Jorritsma. Daarmee zit uw beleid in de bezemwagen van EZ en kan het hooguit indirect via de relatie tussen bereikbaarheid en welvaartsontwikkeling bijdragen aan de kwaliteit van de Nederlandse samenleving. Aan dat motto van Kok-2 - "om de kwaliteit van de samenleving" - kunt u echter ook rechtstreeks een steentje bijdragen, namelijk door de blik te richten op de relatie tussen mobiliteit en sociale en culturele verandering. Dat vraagt om een cultureel verkeer- en vervoerbeleid, net zoals staatssecretaris Van der Ploeg onlangs gepleit heeft voor culturele planologie. Niet alleen behoudend, maar ook en vooral vernieuwend. Modern.

We hebben lang gedacht dat de goed opgeleide ingenieur voldoende in staat was om problemen op te lossen. Als ik even de vergelijking mag maken met het waterbeleid: ook Jantje Brinker heeft ontdekt dat een dijk en een vinger niet langer volstaan om het water de ruimte te geven. Technische deskundigheid alleen volstaat ook niet meer voor maatschappelijke probleemoplossing. Dat leidt niet alleen tot maatregelen zonder draagvlak, soms zou het kunnen leiden tot maatschappelijk apert ongewenste effecten, zoals bijvoorbeeld de mogelijk grotere kans op sociale uitsluiting van bepaalde maatschappelijke groepen door de simpele filosofie 'de gebruiker betaalt' via prijsmechanisch rijden en tolpoorten. Het is eigenlijk een middeleeuws middel in een modern jasje.

Ook gewone burgers zijn minder geneigd technische optima voldoende basis te vinden voor besluitvorming; op zijn minst willen ze gekend worden in de oplossing van maatschappelijke problemen zodra die hen raken. Op zijn best zoeken ze hun eigen kansen, leefstijl, sociaal netwerk of productiestijl en zien dan graag een overheid die meebeweegt en niet tegen de maatschappelijke stroom oproeit. Weet ú eigenlijk wel wat er onder burgers leeft? Kent u de hartslag van de maatschappelijke stromingen? Wilt u een dijk of droomt u van een vloeiend en flexibel mobiliteitsstelsel in dienst van het moderne samenleven van mensen? Ik wil u graag enkele suggesties aan de hand doen om beter te weten wat er onder burgers leeft. Naar mijn mening zijn dat twee niveaus van inzicht. Ik denk in de eerste plaats aan de betrokkenheid van burgers bij de besluitvorming. Op de tweede plaats denk ik aan de sociale en culturele hartstocht in uw beleid.

Eerst de burgerbetrokkenheid.

Ik weet dat in diverse projecten van uw departement, zoals onder meer Infralab, Infraplan en Wegverlichting, onderzocht is hoe de besluitvorming kan worden gemoderniseerd en de interactie met de samenleving kan worden verbeterd. Daaruit zijn vele nieuwe ideeën voortgekomen en het is ongetwijfeld een leerzaam proces (geweest) voor de ingenieur. Voor zover ik kan overzien, dient de inbedding in de institutionele structuur van het departement echter nog plaats te vinden. Ik twijfel er echter aan of u die weg moet gaan.

Burgerbetrokkenheid kan alleen maar bij kwesties die hen rechtsreeks raken en dus zo dicht mogelijk in hun leefwereld liggen. Als het om concrete projecten en besluitvorming over concrete infrastructuur gaat, zie ik veel meer in decentralisatie naar het laagste bestuurlijke niveau denkbaar. Uw departement kan niet met vijftien miljoen Nederlanders praten en moet dat dus ook niet ambiëren. Laat de burger betrokken zijn op het niveau waar het concrete beleidsprobleem speelt en de bestuurlijke verantwoordelijkheid ligt. Vaak zal dat de (deel-) gemeente zijn. Mijn voorstel is daarom ook om uw infrastructuurmiddelen nú onder te brengen in het Investeringsfonds Stedelijke Vernieuwing.

Tweede punt is de vraag op welke wijze u de sociale en culturele hartstocht in uw beleid kan vergroten. Het is weten wat er in de samenleving leeft en daarop anticiperen zonder meebeslissende stem van de burger anders dan via de reguliere democratisch gekozen organen. U hoeft immers niet alle waterdruppels te kennen om met de stroom mee te roeien; u hoeft niet iedereen te raadplegen want dan komt er nooit iets terecht van innovatief beleid en toekomstgericht richting kiezen. Sterker nog: een vaandeldrager loopt meestal vóór de troepen uit. Dan is ook de vooruitblik het meest helder, loopt er niemand voor de voeten, kan de marsroute worden aangegeven, de richting gekozen. Een elitepositie dus, zonder het uitvoerende werk van de blazers en trommelaars. Maar wel samen één fanfare.

Ik wil u drie punten aanreiken ter overweging om te starten met cultureel verkeer- en vervoerbeleid onder het motto: "Vinger aan de Pols".

Organiseer een kritische elite.

Organiseer een gast aan tafel.

Organiseer een open forum.

Met Kritische Elite bedoel ik een georganiseerde, maatschappelijke en hoogstaande counterpart voor uw beleid. Nu komt het mij vaak nogal verbrokkeld over: de ANWB zegt wat, de ENFB komt met een bekend geluid, RAI-BOVAG draaien nog een 65-toerenplaat, de TU-Delft komt met een nieuwe variant etc. etc. Verschillende belangen van verschillende achterbannen. In de wereld van de stedenbouw en planologie daarentegen is er bijvoorbeeld één BNSP, er is één BNA voor architecten, er is één

NIROV. Die kunnen gefundeerd kritisch reflecteren op bijvoorbeeld het ruimtelijke beleid in ons land en doen dat ook, met één stem. U heeft in feite een BNSV nodig, een Bond van Nederlandse Sociaal Verkeerskundigen, een NISEV (een Nederlands Instituut voor Samenleving En Verkeer) of een "Netwerk De Mobiele Samenleving".

Met *Gast aan Tafel* bedoel ik: haal in een vroegtijdig stadium van beleidsontwikkeling de Nederlandse expertise op het gebied van cultuur, sociologie, culturele antropologie, psychologie etc. binnen in uw huis aan de Plesmanweg. Laat ze meedenken, laat ze de sociale en culturele dynamiek binnen brengen. Geef ze een stem in uw beleid en reflecteer mee. Want vergeet niet dat u en uw ambtenaren ook allemaal lid zijn van onze samenleving zijn. Haal daarbij vooral niet alleen het grijze, maar ook het pimpelpaarse naar voren. Combineer jong en oud, blank en gekleurd, rijk en arm.

Met *Open Forum* bedoel ik uw stem laten horen op Internet of in de krant en daarmee een maatschappelijk debat stimuleren. Een prachtig recent voorbeeld is de steen in de vijver van Paul Scheffer over het Multicultureel Drama. Nog vrijwel dagelijks verschijnen er ingezonden stukken in de krant van burgers en migrantenorganisaties in reactie op het Drama. Ook over de noodzaak voor beleidsvernieuwing in verkeer en vervoer zou een dergelijk opiniërend artikel geschreven kunnen worden in een bekend landelijk avond- of ochtendblad.

Een mogelijk onderwerp zou het volgende kunnen zijn.

Het gaat over: "Verkering in Europa".

Het frappeert mij dat in het Nederlandse verkeer- en vervoerbeleid (m.u.v. de TEN's en zo) weinig aandacht is voor de Europese dimensie. Waarom is er eigenlijk geen Noordwest Europees structuurplan voor verkeer en vervoer? Waarom kijkt u wel naar beneden naar de lagere overheden en regionale ontwikkelingen, maar zo weinig naar boven naar onze buurlanden en grensoverschrijdende ontwikkelingen. In een dergelijk thema kan de interferentie tussen fysieke en virtuele mobiliteit gelijk worden meegenomen, gebaseerd op het stimuleren van wenselijke, grensoverschrijdende maatschappelijke en economische effecten². Ook

² Voor uw informatie wijs ik er op dat de Eo Wijers Stichting ter bevordering van het ruimtelijk ontwerpen op bovenlocaal schaalniveau (gelieerd aan het NIROV)

kan ruimte gemaakt worden voor verbeeldingskracht, fantasie en voor het leren van anderen. De Regio TriRhena in en om Basel, een grensoverschrijdende samenwerking tussen Zwitserland, Frankrijk en Duitsland is een goed voorbeeld. Me dunkt dat er na afloop van het Europees kampioenschap voetbal en als iedereen weer terug is van zomervakantie over dit onderwerp best wel een opinievormend stuk is te maken. Of is die droom nog een brug te ver voor de politiek?

Met vriendelijke groeten,

Peter Heerema

dit jaar een ideeënprijsvraag wil uitschrijven over de potenties van grensoverschrijdende infrastructuur in relatie tot ruimtelijke, ecologische, culturele en economische dynamiek in Nederland en Duitsland.

Bijlage: grafieken en illustraties

Aan de minister van Verkeer en Waterstaat
mevrouw Tineke Netelenbos
Datum: 15 maart 2000

Brief nummer: 7

Onderwerp: agendavorming

Excellentie,

Mobiliteit is thuiskomen.

Wie veel reist kent veel verhalen. Maar velen reizen ook om eenmaal weer thuis de herinnering te koesteren en zien pas aan de foto waar ze daadwerkelijk geweest zijn. Zij hadden net zo goed thuis kunnen blijven en een goed boek kunnen lezen, misschien wel over het land waar ze nu geweest zijn. Hadden ze dan meer of minder geleerd?

Vanuit de leunstoel heb ik in de afgelopen brieven enkele verhalen over mobiliteit op u afgevuurd. De opdracht was niet meer en niet minder dan het vaststellen van de sociale en culturele betekenis van mobiliteit voorzien van aangrijpingspunten voor mogelijk beleid van uw hand. Ik heb daarvoor niet of nauwelijks fysiek gereisd, alleen in gedachten met raadpleging van fantasie en manuscripten. Heb ik nu meer of minder geleerd?

Mensen verplaatsen zich niet zonder reden.

Zelfs het ouderwetse 'ommetje' is terug te voeren op de behoefte om voor even de huiselijke sleur te verlaten en in de buitenlucht te vertoeven, een 'luchtje te gaan scheppen'. In gezelschap van anderen (kinderen, ouders, vrienden...) kan dit ook een belangrijke sociale inhoud hebben omdat de context lossier en ongedwongen is met ruimte voor openhartige gedachtewisselingen die soms verstrekkende relationele consequenties kunnen hebben.

Deze eenvoudige vorm van mobiliteit heeft daarmee op kleine schaal ook sociale betekenis. Het is vooral sociaal gedrag. We doen dat misschien te weinig en daarmee heeft het ook - zo futiel als het lijkt - een culturele dimensie: welke tijd reserveren we nog voor dit soort 'mobiele gesprekken' en meer algemener gesteld: is het reserveren en agenderen van quality time als vertaling van een sociaal-culturele waarde omtrent aandacht en zorg hét moderne antwoord op de hectiek van ons dagelijks leven?

Misschien maken we ook wel minder vaak een ommetje omdat de omgeving daartoe niet meer uitnodigt: te druk, te saai of te gewoon (of volstaat het om mobiel te bellen).

Het ommetje staat mijlenver af van het nationale verkeer- en vervoerbeleid. Dat gaat over belangrijker zaken van aanleg en benutting van infrastructuur, bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid in relatie tot maatregelen en instrumenten zoals prijsbeleid, verknoping en wellicht regionale mobiliteitsfondsen.

Toch staat ons ommetje ook heel dichtbij: het beschrijft in een notendop de aard van de relatie tussen sociaal-culturele aspecten en mobiliteit en in het mogelijke verdwijnen ervan vormt het ook een indicatie van een trend op sociaal-cultureel gebied, zelfs in relatie tot de betekenis van openbare ruimte niet alleen als verkeersgebied, maar ook als verblijfsruimte en publiek domein. In theorie is het zelfs beleidsrelevant, want het heeft ook alles te maken met de inrichting van woonwijken, de situering van voorzieningen en de routes die aangenaam gelopen kunnen worden. Wellicht heeft het verbeteren van de infrastructuur hiervoor invloed op het gedrag van mensen en zouden nieuwe ontmoetingen kunnen worden uitgelokt en zouden de sociale interactie en het sociale weefsel versterkt kunnen worden. Veel bejaarden bijvoorbeeld missen dat, wanneer ze naar voren brengen dat hun buurt niet meer gezellig is, dat er zo weinig contact is.

Onderzoek naar de sociaal culturele betekenis van mobiliteit heeft precies die strekking om het 'harde' verkeer- en vervoerbeleid (asfalt, rails, haltes, systemen) te bezien in het licht van maatschappelijke veranderingen en om doelen, maatregelen en instrumenten zoveel mogelijk in overeenstemming te brengen met wat de samenleving in al zijn geledingen wil en daarvoor over heeft.

Eigenlijk zouden sociaal-culturele factoren een primaire rol moeten spelen in het verkeer- en vervoerbeleid. Dat kan ook, maar een omslag in denken is daarvoor wel een vereiste. Ik loop de verschillende onderwerpen nog even voor u na.

Mobiliteit is sociaal zijn. Als het gaat om sociale diversiteit en de behoefte aan zelfbepaling is het van belang om het individuele vervoersysteem te perfectioneren en de infrastructuur te gaan beschouwen als openbare ruimte en levend theater van verschillen.

Mobiliteit is op tijd aankomen. Als het gaat om 'ontroosting' van de samenleving en de blijvende behoefte aan samenzijn op enig moment, dan is het van belang om te komen tot een positief herontwerp van het mobiliteitssysteem ten dienste van het moderne samenleven van mensen. Basis hiervoor zijn die activiteiten waarvoor samenzijn echt essentieel is, zoals liefde, leren, zorg en recreatie. Dát is het echte mustverkeer, daar is tijd voor nodig.

Mobiliteit is smeeroilje. Vanuit het gezichtspunt van sociale rechtvaardigheid betekent dit het voor alle burgers bereikbaar maken en houden van maatschappelijke voorzieningen, werk, zorg, onderwijs etc. Een deltaplan sociale infrastructuur zou wenselijk zijn, met het beleidsaccent op Samen Werken Aan Toegankelijkheid. Goed, eenvoudig en betaalbaar zijn de basiskwaliteitseisen die aan het verkeer- en vervoersysteem gesteld mogen worden.

Mobiliteit is weggaan, op pad. De tegenpolen stad en auto vinden elkaar in het netwerk van snelwegen. Ook de weg zelf heeft een Verhaal. We zouden de snelweg kunnen adopteren als cultuuropgave en kijken naar de mogelijkheden om te verbinden, te herstellen, vernieuwing aan te brengen of te behoeden voor verandering. U zou meer geld kunnen uittrekken voor kwaliteit. Op termijn betaalt dat zichzelf terug.

Mobiliteit is richting kiezen. Ook de politiek is kiezen. Eerst dromen en visioenen, dan daadkracht. Om aan te sluiten bij veranderingen in de samenleving zou het ministerie van Verkeer en Waterstaat de vinger aan de pols van de hartslag van de samenleving moeten houden. Organiseer een kritische elite als counterpart voor uw beleid, organiseer een gast aan tafel voor multiculturele inbreng en organiseer een open forum voor debat en ideeënuitswisseling.

Ik ben mijzelf er volledig van bewust dat ik onmogelijk recht heb kunnen doen aan alle sociale en culturele veranderingen die van invloed zijn op de mobiliteit. Ik zal niet alle onderwerpen noemen waar ik geen aandacht aan heb besteed. Ik hoop dat u met mijn brieven al voldoende uit de voeten kunt.

Met vriendelijke groeten,

Peter Heerema

Bijlage: Agendavoorstel Sociale en Culturele Betekenis van de Mobiliteit
(in willekeurige volgorde)

1. De netwerkregio met perfect individueel vervoer
2. Infrastructuur als publieke en persoonlijke ruimte
3. Sociale netwerken als uitgangspunt voor het verkeerssysteem
4. SWAT: een deltaplan sociale infrastructuur
5. De snelweg als culturele opgave
6. Naar een cultureel verkeer- en vervoerbeleid