

**SAMENVATTING**

---

# Mobiliteit en ethiek

**OP WEG NAAR VERANTWOORDE MOBILITEIT**

**28 FEBRUARI 2022**

---

**Auteurs:** Jeroen Schrijver, Hans Jeekel

**Contact en website**

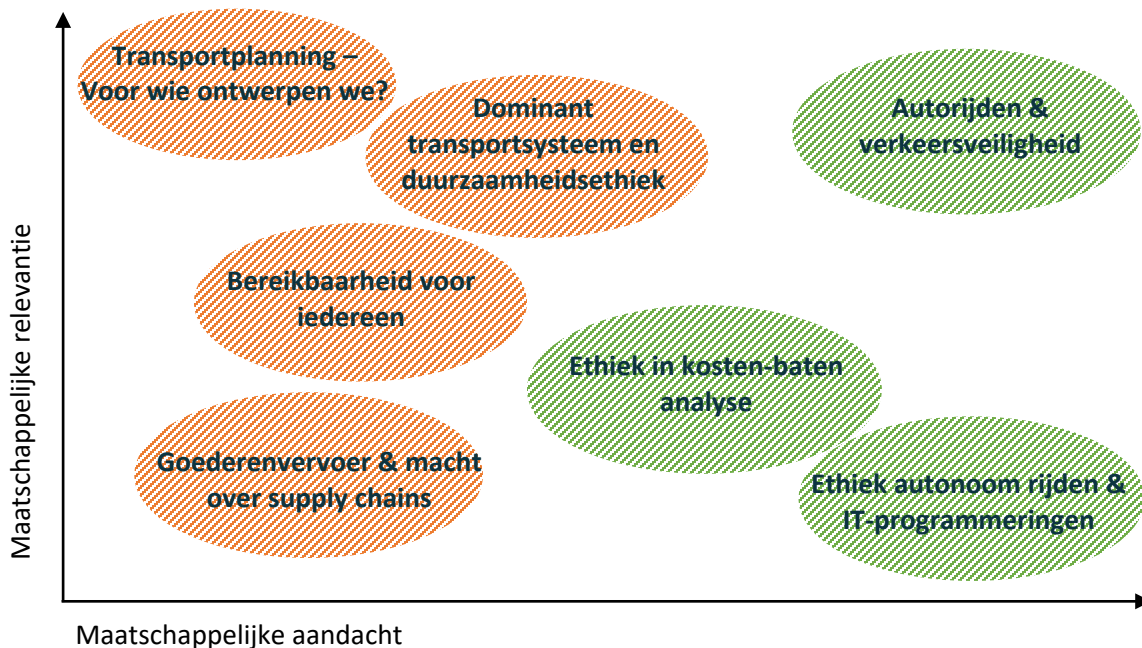
[info@labverantwoordemobiliteit.nl](mailto:info@labverantwoordemobiliteit.nl)

[www.labverantwoordemobiliteit.nl](http://www.labverantwoordemobiliteit.nl)



**Welk maatschappelijk systeem, anders dan mobiliteit, produceert jaarlijks meer dan 600 doden en meer dan 20.000 zwaar gewonden? En slaagt er het minst in de klimaatopgave te realiseren? En is zo ontworpen dat een deel van huishoudens moeite heeft om voor hen essentiële voorzieningen te bereiken? Waarom dan toch zo weinig discussie over ethiek en mobiliteit? Een vraag die in deze derde notitie van het Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit systematisch wordt verkend en onderbouwd, maar zonder debat nog niet kan worden beantwoord. Daarom een discussienotitie.**

Ethiek gaat in onze omschrijving - op basis van gedeelde kennis en literatuur - over de vraag welke handelingen, acties en patronen in mobiliteit we (nog) wel, en welke we niet langer acceptabel vinden. Anders gezegd: welk mobiliteitssysteem en welk mobiliteitsgedrag achten we verantwoord ten opzichte van onze medemensen, ten opzichte van de aarde en ten opzichte van toekomstige generaties? Het gaat daarbij steeds om twee verantwoordelijkheden; een individuele, gekoppeld aan gedrag, en een collectieve, gekoppeld aan het ontwerpen en het in stand houden van mobiliteitssystemen.



*Hardnekkige barrières blokkeren ethisch debat over mobiliteit*

## Kernprobleem van het mobiliteitssysteem

Het kernprobleem van het huidige systeem van verplaatsingen in de westerse wereld is dat het gemak en comfort ervan voor de meeste nu levende personen in strijd zijn met intragenerationele rechtvaardigheid. Denk aan: sociale inclusie, macht in en over supply chains en aan negatieve externaliteiten van mobiliteit zoals overlast in steden. Ook is het huidige systeem in strijd met intergenerationele rechtvaardigheid. Denk aan: permanente toevoeging van broeikasgassen, waardoor de aarde in steeds slechtere conditie raakt en we zo de aarde slechter achterlaten voor toekomstige generaties.

## Drie grote ethische vragen

Willen we een ethisch debat stimuleren over de vraag welk mobiliteitssysteem en welk mobiliteitsgedrag we dan wel verantwoord achten ten opzichte van onze medemensen, ten opzichte van de aarde, en ten opzichte van toekomstige generaties, dan vertalen we deze grote vraag naar drie concrete ethische vraagstukken:

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

## Zeven thema's – een overzicht van het landschap

Wij ontdekken in deze studie zeven thema's die samenhangen met deze drie ethische vragen. Vier ervan kennen weinig ethische discussies. Dit zijn: Voor wie ontwerpen we? Dominant transportsysteem en duurzaamheidsethiek, Bereikbaarheid voor iedereen en - in het goederenvervoer -, macht over supply chains. Drie thema's waarover wel ethische discussies worden gevoerd zijn: autorijden en verkeersveiligheid, Ethiek in kosten-batenanalyse en ethiek autonoom rijden & IT-programmeringen. Zie voor een schema, figuur 1.

Ook bij deze thema's en deelvragen is het van belang goed te kijken naar intergenerationele en intragenerationele rechtvaardigheid. Gebruiken wij in ons deel van de wereld niet een te groot deel van de emissieruimte voor mobiliteit, en denken wij wel na of we de aarde verantwoord achterlaten voor toekomstige generaties? Het debat, als het er is, lijkt primair technisch van aard, op basis van een soort "taken for granted"- benadering. Er wordt met een zeker gemak geaccepteerd dat het systeem van verplaatsingen nu eenmaal zo functioneert.

### **Waarom zijn zoveel thema's ethisch onderbelicht?**

We ontdekten tijdens deze studie verschillende barrières om over ethische vraagstukken na te denken en systematiseren ze als volgt:

1. **Mobiliteit is heel sterk verweven met kapitalisme en neo-liberale systemen.** De kern in het denken en handelen rond mobiliteit lijkt gericht op de relatie met economische groei. Transport faciliteert die groei. Het grootste deel van de wetenschappers, adviseurs, consultants en beleidsambtenaren denkt vanuit dat frame. Het lijkt dat het open ter discussie stellen van dit frame veel weerstand oplevert en derhalve veel energie kost.

2. **Grenzen stellen; hoe doen we dat?** Ethici zelf zijn heel goed in nadenken over de ‘onderzijde’, of wel de basisvereisten, maar veel slechter in het benoemen van de ‘bovenzijde’. Waar zet je de grenzen voor ‘genoeg is genoeg’ en wie bepaalt dat?
3. **Mensen zonder stem.** Eén van de genoemde ethische topics is vervoersarmoede. Een grote invloed heeft ook hier het frame tussen economische groei en mobiliteit. Bovendien is vervoersarmoede niet zichtbaar en raakt het vooral laag opgeleide bevolkingsgroepen, gehandicapten en ouderen.
4. **Ver weg.** Vervolgens is het drama in mobiliteit vaak nogal ver weg. Neem de beginzijde van de ‘supply chains’; ergens in ontwikkelingslanden wordt de primaire productie gedraaid die met veel – vaak sterk verontreinigend – transport via oude vrachtwagens onze kant op komt als halffabricaat, vaak vervolgens verscheept met zwaar verontreinigende bunkeroil.
5. **Weinig emotie – oproepend.** Wat bij mobiliteit ontbreekt is een emotie- oproepend beeld, zoals bijvoorbeeld bij het slachthuis.
6. **Ontbreken sensibel bewustzijn.** Uiteindelijk blijft mobiliteit toch een beetje een geprivilegieerd wereldje, over dergelijke vraagstukken nadenken is niet helemaal eerste natuur van de meeste professionals in de mobiliteitssector. Daardoor is er in deze sector sprake van het ontbreken van een soort ‘sensibel bewustzijn’.
7. **Grote behoefte aan gemak en gebrek aan eenvoudige alternatieven.** Er is in mobiliteit geen alternatief voor ongeveer een zelfde mate van gemak en comfort, zonder de genoemde rechtvaardigheidsproblemen. Het alternatief is fietsen en openbaar vervoer, wat minder comfortabel en ook nog eens beduidend trager of duurder is. \

## Conclusie

Na deze inventarisatie keren we terug naar de drie grote ethische vragen rond mobiliteit en proberen ze iets meer te duiden door ze te koppelen aan de belangrijkste barrières voor een ethische discussie. De drie vraagstukken krijgen dan de volgende toevoegingen:

**Vraag 1:** Is het verantwoord een systeem van verplaatsingen van mensen en goederen in stand te houden dat jaarlijks meer dan 600 doden en 20.000 zwaargewonden produceert?

**Barrière:** voor diepgaander ethische discussie vooral het ontbreken van eenvoudige alternatieven.

**Vraag 2:** Is het verantwoord een systeem van persoonsverplaatsingen te behouden dat voor waarschijnlijk 10% van de huishoudens bereikbaarheidsproblemen m.b.t. centrale diensten en voorzieningen creëert?

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

**Vraag 3:** Is het verantwoord een systeem van verplaatsingen van mensen en goederen in stand te houden dat (nog steeds) permanent overal een hoge mate verontreiniging (luchtkwaliteit, geluid en opwarming van de aarde) en tevens overlast in steden produceert?

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

**Samenvattend:** De kernredenen waarom er zo weinig ethische discussies in mobiliteit gevoerd worden, lijken de volgende.

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

## Discussie

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

Ter voorbereiding van een constructief debat stellen we aan deelnemers vooraf de volgende vragen, ter overweging:

1. Deugen in uw visie de drie kernvragen?
2. Onderschrijft u onze visie op de stand van zaken?
3. Onderschrijft u de zeven oorzaken voor het gebrek aan ethische discussie?
4. Wat zou naar uw inzicht moeten gebeuren om ethische discussies gevoerd te krijgen?

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

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

[Reageren](#)

[Interesse discussiebijeenkomst](#)

## Het Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit, LVM in kernpunten

- Looptijd project: December 2021- 1 Oktober 2024
- Aanleiding: De klimaatopgave bij mobiliteit stagneert. Elektrische aankopen groeien maar langzaam, terwijl 'mobiliteit' in reductie fors achterblijft bij andere maatschappelijke sectoren.
- Doel: Mobiliteit draagt op korte termijn volop bij aan de klimaatopgaven en garandeert daarbij nationale betaalbaarheid, - inclusiviteit en verantwoorde wereldmobiliteit.
- Aanpak: Studenten maken in een laboratoriumomgeving inspirerende notities over aspecten, thema's en inzichten die wél kunnen bijdragen aan versnelde emissiereducties. Deze notities worden aangeboden in de vorm van compacte persberichten voor de media en longreads voor beleid en politiek.
- Wie: Groep van twaalf masterstudenten, van tien masteropleidingen en zes universiteiten, met ondersteuning – op persoonlijke titel- van een vakinhoudelijke deskundigen van onder meer TNO, I&W, Planbureau voor de Leefomgeving en Vos Logistics.
- Werkwijze: Studenten dragen ideeën aan. Zij werken die met een begeleidend hoogleraar en met betrokken professionals uit tot praktische onderzoeksvoorstellen. Deze studies resulteren in korte en langere praktische notities ten behoeve van een versnelde transitie naar verantwoorde mobiliteit.