

S&D SOCIALISME 1/2 2026 DEMOCRATIE



Meer bereiken
met minder reizen

Een uitgave van de Wiardi Beckman Stichting, wetenschappelijk bureau voor de sociaal-democratie
Verschijnt zes maal per jaar

Redactie

Paul de Beer
Meike Bokhorst
Marco te Brömmelstroet (*gastredacteur*)
Wout Cornelissen
Patricia Dinkela (*eindredactie*)
Tessa Dool
Janneke Holman (*eindredactie*)
Ruud Koole
Annemarijke Nierop (*hoofdredeactie*)
Arjan Reurink
Merel van Rooy
Rick Stegeman
Vera Vrijmoeth
Bram van Welie

**De redactie verwelkomt
bijdragen ter beoordeling.
Kopij graag toezenden
per e-mail naar send@wbs.nl**

Redactieadres

Wiardi Beckman Stichting
Theresiastraat 13
2593 AA Den Haag

E-mail send@wbs.nl

Vormgeving

Jaap Swart

Abonnementen

Bel 06 206 12 852,
mail info@vangennep-boeken.nl voor
een abonnement of kennis-
makingsnummer of meldt u zich aan
via het formulier op
www.vangennep-boeken.nl.

Uitgever

Uitgeverij Van Gennep
A-Lab, Overhoeksplein 2
1031 KS Amsterdam
info@vangennep-boeken.nl
06 206 12 852

Abonnementsprijzen per jaargang

- ▶ Student/aio/oio/Jong WBS/Jonge Socialisten: € 25
- ▶ Particulier Nederland: eerste jaar € 40,50, daarna € 84,50
- ▶ Instelling Nederland: € 164,50
- ▶ Proefabbonnementen: € 15 voor 3 nummers
- ▶ Particulier buitenland: € 147,50
- ▶ Instelling buitenland: € 175,50
- ▶ Losse nummers € 17,50

S&D online

Gratis voor abonnees
Niet abonnees betalen € 2 per maand (per maand opzegbaar)
Aanmelden via send@wbs.nl

© 2026 Uitgeverij Van Gennep

*Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd
en/of openbaar gemaakt zonder voorafgaande schriftelijke
toestemming van de uitgever.*

Reisspecial

In de achttien jaar (!) dat ik voor S&D werk, hebben we verschillende keren geprobeerd een themanummer over 'vervoer' te maken. Het lukte de redactie telkens maar niet een goede invalshoek te vinden. Om verder te komen dan een handvol losse maatregelen zonder samenhang of wenkend perspectief. Het openbaar vervoer gratis maken klinkt leuk, totdat je bedenkt dat dan zoveel mensen er gebruik van gaan maken dat het helemaal vastloopt. Alle auto's elektrisch maken klinkt prachtig, totdat je beseft waar de grondstoffen die hiervoor nodig zijn vandaan moeten komen, en dat die beperkt zijn. En dat er dan nog net zoveel auto's zijn als nu, auto's die in de file staan, die ruimte voor fietsers en voetgangers inperken, die ergens geparkeerd moeten worden.

Eindelijk is het nu toch gelukt een S&D special over vervoer te maken. Het is meteen een dubbelnummer geworden. Met hulp van gastredacteur Marco te Brömmelstroet. Samen met WBS-medewerker Tessa Dool stelt hij voor anders naar mobiliteit te gaan kijken. Niet meer door een technocratische bril, maar ideologisch. Niet door te praten over doorstroming en files, maar door na te denken over hoe we goed kunnen samenleven en over het bereikbaar maken van de voorzieningen die we allemaal nodig hebben.

De keuzes achter de manier waarop we onze mobiliteit organiseren mogen dan uiterst ideologisch en dus politiek zijn, het is ook een onderwerp dat 'links' en 'rechts' kan verbinden. Als je focust op bereikbaarheid van voorzieningen, en op leefbaarheid met het oog op luchtkwaliteit en geluidshinder, als je veiligheid van kinderen vooropzet, dan is het niet per se 'links-progressief' om onze mobiliteit anders te willen organiseren. De tegenstelling is dan niet links of rechts, maar of je een zo goed mogelijk leven centraal stelt voor iedereen die in Nederland woont, of niet.

Veel leesplezier!

Annemarieke Nierop

Hermen Hoek en Marc van Osch zijn werkzaam als docent Nederlands op de OSG Hugo de Groot in Rotterdam. Met Vrijmipo bezorgen zij poëzie op bijzondere en onvermoede plekken.

Je kent het wel: die vage half-wakkere toestand waarin je kunt verkeren vlak voordat je ontwaakt. De dichter heeft in de ochtend een wel erg onheilspellende droom, waarin, als in een droste-effect, iemand anders weer een droom heeft; een dubbele nachtmerrie. Nog beklemmender wordt het, wanneer de droom doorwerkt in het echte leven en daar lijkt te weerklinken in de woorden van Charles Manson, de beruchte sekteleider die wegens het aanzetten tot moord zijn leven lang in de gevangenis doorgebracht heeft.

Met wat hineininterpretiering is het makkelijk en verleidelijk om in het gedicht van Wim Brands zijn naderende einde te lezen: na een korte depressie overleed de dichter en presentator in 2016, twee jaar na het verschijnen van dit gedicht (en één jaar voor de dood van Charles Manson). Toch lijkt het hier niet zo zeer om de dichter zélf te gaan, maar over de algemene onmogelijkheid om weg te kunnen vluchten van de realiteit — ook als dat een nachtmerrieachtige wereld is. Niet voor niets eindigt Brands het gedicht met drie keer het woord ontsnappen — als een negatief mantra. Het is een beetje zoals Willem Jan Otten dicht in zijn gedicht *Op de hoge*, waarin een lyrisch ik opgevoerd wordt dat op de duikplank staat en niet durft te springen: (...) En ik wist: morgen / word ik wakker maar ontkomen / kan ik niet. Uit de schoonspringdroom / ontwaakt men met de schoonspringdroom.

Het gedicht van Wim Brands, dat eerst in literair tijdschrift *Liter* verscheen en na de dood van de dichter werd opgenomen in zijn *Verzamelde gedichten*, is typerend voor het werk van Brands. De taal is glashelder en kaal — het gedicht, hoe onnadrukkelijk verteld ook, tegelijkertijd raadselachtig en diep. Woorden om te herkauwen.



Vanochtend droomde ik over een man
die een nachtmerrie kreeg in een
concentratiekamp. Hij ontwaakte,

stond op en ging naar buiten; er brandde licht in
nog maar één barak:
hij klopte

op de deur, opende die. Onder een lamp zaten
kaartende bewakers tegen wie hij zei:
ik ben zo bang.

's Ochtends probeerde ik me voor te stellen
hoe ze keken. Ik kwam er niet uit en las
verder in de biografie over Charles Manson

aan wie een bewaker ooit vroeg: wil je ontsnappen?
Ontsnappen?, antwoordde Manson,
ontsnappen? Uit wat dan?

Wim Brands (1959–2016)
Uit: *Literair tijdschrift Liter* (2014)
www.leesliter.nl

Hoe onderwijs de samenleving vormt is aan ons

Oorlogen worden gewonnen door leraren, niet door commandanten', zegt Poetin in de indringende docu-film *Mr Nobody against Putin*. De film toont niets minder dan de indrukwekkende macht van onderwijs. Met de camera op een klein mijnstadje in de Oeral wordt pijnlijk duidelijk hoe het Russische slagveld is uitgebreid tot het fundament van het staatsonderwijs: de plek waar waarden worden doorgegeven, óf verloren gaan.

De school van meester Pasha is verworven tot een oefenterrein voor gehoorzaamheid, nationalisme en vijanddenken. Het klaslokaal als voorportaal van het front. De beelden tonen de groeiende greep van de staat op de ziel van het kind en hoe moeiteloos geaccepteerd wordt dat het leraarschap is vervormd tot een politiek wapen. Het roept één grote, frustrerende, vraag op: hoe kan een kind zich hiertegen verzetten?

De film illustreert niet alleen hoe machtig onderwijs is, maar ook hoe kwetsbaar de democratische rechtsstaat is. Zij staat of valt bij een breed gedeeld begrip van haar kernwaarden. Democratie vraagt voortdurend om een zorgvuldig evenwicht tussen meerderheid en minderheden

BRAM VAN WELIE

Redacteur van S&D en rector bij het Edith Stein College

— en dus om het vermijden van machtsconcentratie. De democratie is geen verworvenheid en dat bewustzijn is geen vanzelfsprekendheid. Zij moet blijvend worden aangeleerd en geoefend, en onderwijs is daar een belangrijke plaats voor. Niet alleen om de theorie te leren, maar vooral om de weerbarstige praktijk ervan te ervaren.

In een superdivers land als Nederland lukt dat alleen als meerderheid en minderheden sámen oefenen. Als leerlingen (en hun ouders) gezamenlijk ontdekken dat superdiverse steden de nieuwe norm worden. Dat het kunnen bewegen in diversiteit een cruciale vaardigheid is om maatschappelijk succesvol te zijn. En dat spanningen onvermijdelijk zijn wanneer een vroegere meerderheid moet leren omgaan met gedeelde ruimte, macht en cultuur.

Daarom moet elke regering die de democratische rechtsstaat serieus neemt het funderend onderwijs zo inrichten dat het werkelijk kan fungeren als basis van de constitutionele democratie. Zodat kinderen vanaf jonge leeftijd leren wat het betekent om kapitaal, kennis en macht te delen.

Goed onderwijs gaat verder dan kennisoverdracht. Natuurlijk is het van belang dat kinderen taalvaardig zijn en beschikken over inzicht in de rechtsstaat. Maar dat is pas het begin. Die kennis valt in het niets als we leerlingen onvoldoende de gelegenheid geven — in de luwte van de school en onder begeleiding van de leraar — te kunnen oefenen met vrijheid, gelijkheid en solidariteit. Met hun onderlinge spanningen, met botsende belangen en met het samen leven in diversiteit.

Dat lukt het beste op scholen die — in tegenstelling tot nu toe te vaak het geval is — een afspiegeling vormen van onze samenleving: plekken van brede ontmoeting, waar parallelle werelden elkaar daadwerkelijk raken. Het zal onze democratie robuuster maken. De vraag is of we als samenleving de moeite willen en durven nemen ons onderwijs op deze manier te organiseren.

De verontrustende actualiteit van A.M. de Jong

‘**D**e patroon beweerde, dat je geen slaaf was en dat het je vrij stond op te donderen, als het je niet beviel... Je was toen al op leeftijd, vader, en je berustte, tandenknaarsend, maar je berustte, en je werkte je lijf en je ziel nog een beetje meer kapot... Toen voor het eerst, ik was nog maar een jongen, ontwaakten vage gedachten in mij over ‘mensenrechten’ en over uitbuiting van machtelozen. Je ziet, vader, ik moest wel socialist worden. Jouw eigen leven was daar borg voor.’ Zo schreef Adrianus Michiel de Jong in 1919 in een brief aan zijn vader, ter gelegenheid van de invoering van de achturige werkdag.

Hij was geboren in 1888 in een straatarm katholiek arbeidersgezin in het uiterste westen van Noord-Brabant. Van de dertien kinderen die zijn ouders kregen, overleden er tien al in de vroege kindertijd. Geen wonder dat zijn omvangrijke literaire werk doordeesemd is van het verlangen naar een rechtvaardige samenleving.

De Jong hekelde het Nederlandse asielbeleid dat Joodse vluchtelingen terugstuurde naar nazi-Duitsland

Voor al met zijn romancyclus *Merijntje Gijzens jeugd en jonge jaren* oogstte hij veel waardering. Daarin plaatste hij Merijntje onder het gehoor van een spreker in wie gemakkelijk Pieter Jelles Troelstra (1860-1930) te herkennen valt: ‘Was dit opruiende taal...? Predikte deze man haat? Ja, haat tegen het kwade, het slechte. Maar hij gloeide van liefde voor al wat verdrukt werd en

berooft was van de glans die het mens-zijn is! Liefde tot de vernederde broeder, met wie hij niets te maken had, die hem geen enkel voordeel kon brengen.’

In de jaren dertig nam De Jong scherp stelling tegen het opkomende populisme en fascisme, zeker ook als hoofdredacteur van het socialistische weekblad *De Notenkraaker*. Begin 1939 verscheen zijn brochure *De dans op de vulkaan*

DIRK VAN DE GLIND

Voormalig docent levensbeschouwelijke vorming, schrijver en spreker

waarin hij met vlammende woorden beschreef hoe het monster van het fascisme ontstaan was en groeide. Indringend waarschuwde hij voor de verschrikkingen waartoe dictators in staat blijken te zijn. Hij riep zijn lezers op pal te staan voor de vrijheid en de democratische rechtsstaat. Het is een geschrift dat zich in 2026 als griezelig actueel laat lezen. Zo hekelde De Jong het Nederlandse asielbeleid waarbij Joodse vluchtelingen werden teruggestuurd naar nazi-Duitsland omdat het daar veilig zou zijn. ‘Het is wachten op de Barmhartige Samaritaan’, schreef hij, ‘maar het is duidelijk dat die niet uit Den Haag zal komen.’

Met *De dans op de vulkaan* tekende hij zijn doodvonnis. Op 18 oktober 1943 werd hij in zijn eigen huis vermoord door Nederlandse SS'ers. Het moge echter duidelijk zijn dat hij nog altijd veel te zeggen heeft. Wie zich socialist wil noemen, doet er goed aan zijn nalatenschap levend te houden.

‘De dans op de vulkaan’ van A.M. de Jong is in 2025 heruitgegeven bij Morgenland Uitgeverij.



MEER BEREIKEN MET MINDER REIZEN

‘Verkeer en vervoer behoren mens en samenleving te dienen. We moeten echter vaststellen dat de ontwikkelingen in deze sektor er in veel opzichten toe geleid hebben dat ons samenleven erdoor bemoeilijkt wordt.’ Dit is een citaat uit de WBS-publicatie *Verkeerd Verkeer* uit 1975. Er valt onder andere in te lezen dat ‘de groei van de automobilititeit ingedamd moet worden’.

Alsof er de afgelopen vijftig jaar niets is veranderd! Maar dat is het natuurlijk wel, al was het maar dat we nog veel méér en veel verder zijn gaan reizen, zeker ook met de auto.

Paradoxaal genoeg leidde deze mobiliteitsgroei juist tot onbereikbaarheid voor een steeds groter deel van de samenleving. Dit moeten we keren en dat kunnen we doen door ons radicaal te gaan richten op bereikbaarheid (met minder mobiliteit).

Foto: Jara van den Bosch.

Weg van de waardenloze mobiliteit

Wij zijn iedere dag onderweg. Van huis naar werk, school, de supermarkt, vrienden en familie, sport, de huisarts, bioscoop, een huisje op de Veluwe of op vakantie naar de zon of de sneeuw. En als wij zelf niet onderweg zijn, dan moet er nog steeds van alles bewegen om ons te voorzien van boodschappen, eten en pakketjes. We staan er eigenlijk weinig bij stil, terwijl bewegingen onze wereld ontsluiten. Als we wat verder uitzoomen, blijkt dat mobiliteit historisch gevormd en oneerlijk verdeeld is. En dat deze naast individuele voordelen ook allerlei negatieve maatschappelijke gevolgen heeft.

TESSA DOOL & MARCO TE BRÖMMELSTROET

*Tessa Dool is onderzoeker bij de Wiardi Beckman Stichting.
Marco te Brömmelstroet is hoogleraar Urban Mobility Futures aan de UvA.*

De afgelopen decennia zijn we steeds verder gaan reizen voor werk, voorzieningen en sociale relaties. Met het oog op economische groei en efficiëntie bouwden we snelwegen en spoorwegen, kregen we meer auto's, legden we grotere afstanden af en centraliseerden we voorzieningen zoals ziekenhuizen, scholen en winkels. Waar we in 1950 nog zo'n 7 kilometer per persoon per dag aflegden, is dat inmiddels meer dan 42.¹ Dit heeft ons veel economische voordelen en verbeterde leefomstandigheden gebracht, maar is ook met veel negatieve gevolgen gepaard gegaan: lucht- en geluidsvervuiling, uitstoot van broeikasgassen, ruimteverbruik, gebruik van schaarse middelen, groeiende onderhoudskosten van wegen en spoor, de doorkruising van landschappen, fysieke- en mentale gezondheidsgevolgen van een inactieve leefstijl en verkeersongevallen.

Over de jaren heen is onze oorspronkelijke kijk op mobiliteit, de onderliggende waarden en de keuzes die daaruit volgen, steeds verder uit zicht geraakt. Daarmee zijn gemaakte keuzes gestold in de tijd. In technocratische normen, richtlijnen en modellen. In wetten, regels en instituties. In asfalt, staal en beton. En uiteindelijk ook in onze verbeelding: het is steeds lastiger om aan echt andere alternatieven te denken.

Het is belangrijk een ideologische positie in te nemen in dit debat. Want hoe technocratisch ze ook lijken, de oorspronkelijke keuzes zijn ideologisch. Zonder te spreken over welke waarden er nu bepalend zijn, wat we daarvan vinden en welke alternatieve waarden we kunnen voorstellen, komen we niet verder dan een gesprek over doorstroming en files, en dit zal het steeds moeilijker maken om nieuwe mobiliteitsproblemen op te lossen. Bovendien kunnen we veel meer draagvlak organiseren als we onze mobiliteit bezien vanuit een wenkend perspec-

tief. Dat kan beginnen bij het definiëren van onderweg zijn als een waardevolle activiteit, bij het ontwerpen van straten als publieke ruimte en bij het denken over bereikbaarheid als kernvoorwaarde voor vrijheid, gelijkwaardigheid, een gezonde planeet en solidariteit.²

In dit themanummer van *Socialisme & Democratie* laten we zien dat mobiliteit geen saai technocratisch onderwerp is. Integendeel! Het is fundamenteel politiek, met grote gevolgen voor de levens van mensen. Dit nummer gaat daarom nadrukkelijk niet over verkeer, maar over voorzieningen, ruimtelijke ordening, onze openbare ruimte, hoe we samenleven, de economie, en onze verplaatsingen. We spreken over mensen die onderweg zijn, mensen die dat juist niet zijn, over of die verplaatsingen nodig zijn, en over de gevolgen ervan.

In dit inleidende artikel bespreken we hoe we hier terecht zijn gekomen. We bespreken hoe de politiek in een technocratische taal gevangen is geraakt en bepleiten de noodzaak om het debat

Onze mobiliteit is de afgelopen decennia gevormd door grotendeels onuitgesproken politieke afwegingen en belangen

opnieuw te politiseren. We vragen ons af wat er gebeurt als we helemaal anders naar mobiliteit leren kijken. We trekken lessen uit de verschillende bijdragen aan dit themanummer. Hiermee geven we een eerste aanzet voor een nieuwe links-progressieve visie op mobiliteit, over de waarden die centraal kunnen staan bij het vormgeven van onze publieke ruimte, en hoe ons onderweg-zijn kan helpen om onze waarden te realiseren.

De geschiedenis van alsmaar meer

Net zoals bij veel andere onderwerpen, is in onze openbare ruimte de afgelopen zeventig jaar ingezet op groei en efficiëntie.³ Met die doelen zijn we heel hard één kant opgerend: die van meer en betere verbindingen. Daarmee konden we onze actieradius vergroten, meer plekken bereiken en zo dus onze keuzevrijheid vergroten. En we konden zo allemaal reistijdwinst boeken: wie wil er immers niet eerder thuis zijn?

We bouwden meer wegen (2500 kilometer snelweg en 141 duizend kilometer wegen) en een van de meest uitgebreide en complexe spoornetten van de wereld (ruim 3000 kilometer lang).⁴ We reisden steeds sneller en steeds verder om voorzieningen zoals werk, winkels en sociale relaties te bereiken. Steeds meer mensen werden forens, kregen een eigen auto voor de deur, en gingen in de zomer op vliegvakantie.

Deze toegenomen mobiliteit heeft ons veel gebracht: toenemende productiviteit, verbeterde leefomstandigheden, schaalvoordelen voor bedrijven en voorzieningen en de mogelijkheid om ons met gemak en snelheid te verplaatsen door heel Nederland en ver daarbuiten. Maar dit alles komt met een enorme prijs: het klimaat warmt op door de uitstoot van broeikasgassen, virussen kunnen zich vliegensvlug ontwikkelen tot een pandemie, we worden slachtoffer van verkeersongevallen en onze gezondheid vermindert door lucht- en geluidsvervuiling en door de lange afstanden die we afleggen.

De tien miljoen auto's en de ruim twintig miljoen bijbehorende parkeerplekken hebben onze schaarse publieke ruimte overgenomen.⁵ Het aanleggen en onderhouden van al die infrastructuur drukt een steeds grotere stempel op de overheidsfinanciën, en alle mensen op straat – vooral onze kinderen – moeten worden gedisciplineerd om het nog enigszins veilig te houden.

Maar erger nog: alhoewel we steeds sneller reizen, zijn we geen seconde eerder thuis.⁶ Wetenschappelijke studies laten al sinds de jaren zeventig zien dat we een vast reistijdbudget hebben.⁷ Versnellen van mobiliteit leidt dus niet tot *reistijdwinst*, maar juist tot *reisafstandsverlies* – we moeten een grotere afstand afleggen om dezelfde activiteiten te bereiken. Belangrijke voorzieningen verdwijnen uit buurten en dorpen, met verlies van de gemeenschap en eenzaamheid tot gevolg.⁸ Het streven naar de vrijheid om te reizen is voor velen veranderd in de noodzaak om zich over steeds grotere afstanden te verplaatsen. Zo hebben we sinds de jaren vijftig van een bereikbaarheidsvraagstuk een mobiliteitsvraagstuk gemaakt.

Paradoxaal genoeg leidde deze decennia-lange focus op mobiliteitsgroei juist tot onbereikbaarheid⁹ voor een steeds groter deel van de samenleving. Door de toegenomen afstanden is bereikbaarheid onbetaalbaar geworden voor

Mobiliteit is fundamenteel politiek en er is dringend behoefte aan een politiek debat hierover

groepen in de samenleving. Van alle Nederlanders kan 5 à 6% bijvoorbeeld de auto eigenlijk niet betalen, maar voelt zich hiertoe gedwongen omdat zij ervan afhankelijk is.¹⁰ Ook kaartjes voor het openbaar vervoer worden ieder jaar duurder.

Het zijn vooral de rijke huishoudens die in een huis in het centrum of naast het station wonen, die een of meerdere auto's voor de deur parkeren, die een NS-abonnement hebben en riantere reiskostenvergoedingen ontvangen. Ondertussen heeft de helft van de huishoudens

met een laag inkomen geen eigen auto, is voor hen de bereikbaarheid met de auto vaak beter dan zonder, en zijn voorzieningen buiten de stadscentra verschaald.¹¹

Dit systeem piept en kraakt. De bestaande reflex — meer verbindingen — is niet de oplossing. Ruimte, infrastructuur en publieke middelen

Steeds meer mensen werden forens, kregen een eigen auto voor de deur en gingen in de zomer op vliegvakantie

zijn eindig, en bovendien trekken meer verbindingen altijd meer verplaatsingen aan: we creëren steeds meer files en overvolle treinen en raken er afhankelijk van (of zelfs verslaafd aan).¹² De publieke rekening van de fysieke infrastructuur en het gebrek aan ruimte loopt ondertussen steeds verder op.¹³ Na zeventig jaar lang verbindingen bouwen, nadert het einde van de technische levensduur van veel van de infrastructuur uit de jaren vijftig en zestig. Ook al vergeten we dat snel bij asfalt, staal en beton, onze infrastructuur is eindig, net als stroom, water, grondstoffen, geld en ruimte. Kortom: we kunnen simpelweg niet alsmeer meer verbindingen realiseren om ervoor te zorgen dat iedereen steeds verdere bestemmingen kan blijven bereiken (zie ook het artikel van Wouter Veldhuis in deze S&D).

Bovenstaande uitdagingen roepen de vraag op: schieten we ons oorspronkelijke doel niet voorbij? We kozen ooit voor makkelijker reizen met als doel economische groei, maar ook om onze gezondheid en bereikbaarheid van voorzieningen, werk en sociale relaties te verbeteren. Dit blijkt maar deels te zijn gelukt voor een selecte groep en met enorme, vaak verborgen, maat-

schappelijke kosten. We zijn steeds meer reizen normaal gaan vinden, zonder nog te bevragen of dit houdbaar of überhaupt wenselijk is.

Laten we de oorspronkelijke keuzes uit de naoorlogse tijd weer ter discussie stellen. Als we onze bestemmingen willen (blijven) bereiken, en ondertussen binnen de ecologische, financiële en ruimtelijke realiteit willen opereren moet het roer om, op allerlei schaalniveaus: in de stad, het land, Europa en mondiaal.¹⁴ Maar naast dat we iets *moeten*, is het nodig na te denken over wat we nu echt zouden *willen*.

Technocratische politiek

Over de jaren heen zijn de onderliggende waarden van al onze verplaatsingen steeds verder uit zicht geraakt. We zijn verzeild in een technocratische discussie over reistijdwinst, doorstroming, de bezettingsgraad en efficiëntie. Deze nauwe kijk op ons onderweg-zijn zou kunnen worden omschreven als 'waardenloze mobiliteit'.¹⁵ Het is een vastgeroeste technocratie waarin experts het voor het zeggen hebben.

Dit zien we terug in de nationale politiek, waar debatten worden gevoerd over de toename van reiskilometers, het nastreven van reistijdwinst, hoeveel duurder het treinkaartje moet worden, filebestrijding en spitsmijding, en hoeveel subsidies we moeten inzetten voor de elektrificatie van het wagenpark. Amerikaans milieuwetenschapper Donella Meadows noemt dit 'shallow leverage points' waar we het graag en makkelijk over hebben maar die niet helpen om het systeem echt te veranderen.¹⁶ Bijvoorbeeld, het simpelweg vervangen van de benzineauto door een elektrisch model vermindert weliswaar de CO₂-uitstoot, maar laat ruimtetekort, luchtvervuiling door fijnstof en oplopende kosten van infrastructuur ongemoeid en brengt nieuwe uitdagingen met zich mee.¹⁷

Het gaat in het politieke en publieke debat zelden over de ‘deep leverage points’: de onderliggende wereldbeelden, aannames en waarden waarop een systeem is gestoeld. Zoals: welk minimumniveau van bereikbaarheid we een sociaal grondrecht achten, in hoeverre de vrijheid

Het vervangen van de benzine-auto door een elektrisch model vermindert de CO₂-uitstoot, maar laat problemen als het ruimtetekort en oplopende kosten van infrastructuur ongemoeid

van een individu de vrijheid van het collectief mag inperken, en wat we een rechtvaardige verdeling van publieke ruimte achten. De antwoorden op deze vragen zijn onvermijdelijk veranderd over de tijd, gezien de veranderende context van onze ruimtelijke indeling, arbeidsmarkt en volksgezondheid.¹⁸ En verschillende politieke stromingen zijn het er waarschijnlijk ook stevig over oneens.

Onze mobiliteit is de afgelopen decennia gevormd door grotendeels onuitgesproken politieke afwegingen en belangen. De verminderde bereikbaarheid van banen en voorzieningen, ondanks verbeterde verbindingen, zijn dus geen natuurfenomeen maar het gevolg van politieke keuzes rondom het vervoers-, ruimtelijk- en voorzieningenbeleid. Denk aan het afschalen van het openbaar vervoer, de concentratie van voorzieningen in stedelijke gebieden en de verschuiving van werkgelegenheid naar autolocaties.¹⁹

Economische belangen zijn destijds geprioriteerd boven bereikbaarheid, terwijl bereik-

baarheid een voorwaarde is voor volwaardige deelname aan de samenleving. En dit is vooral ten goede gekomen aan de auto- en olieindustrie, en de theoretisch geschoolde Nederlander met een auto voor de deur.²⁰ Daan Zandbelt noemde dit eerder al de ‘sociale segregatiemachine,’ waar hogere inkomens profiteerden van de toenemende verplaatsingen, en lagere inkomens juist werden benadeeld.²¹

Kortom, mobiliteit is fundamenteel politiek en er is dringend behoefte aan een politiek debat hierover. De onhoudbaarheid van deze technocratische politiek wordt ondertussen zichtbaar in onze steden en gemeenten, waar het begint te schuren. Daar worden soms al grote stappen gezet richting andere vormen van verplaatsingen. Niet altijd omdat we dat anders *willen*, maar vaak omdat het anders *moet*. Zo staat het letterlijk in veel recente omgevingsvisies en mobiliteitsvisies: we kunnen niet langer zo woekeren met onze beperkte openbare ruimte, lezen we, want die is ook nodig voor meer groen, voor meer ruimte om te spelen, sporten en bewegen, voor hogere dichtheden aan betaalbare woningen en voor meer ruimte om te ondernemen.²² We kunnen snelwegen blijven aanleggen, maar binnen de stad loopt het verkeer onvermijdelijk vast.

Wat als we er helemaal anders naar kijken?

Als we onszelf uitdagen helemaal anders naar mobiliteit te kijken, begint dat bij mensen: wat is er belangrijk voor ons en de samenleving? Wat is nodig voor een goed leven? Wat vinden we eerlijk en wenselijk, en wat oneerlijk en onwenselijk? Waar we de afgelopen decennia hebben ingezet op meer en snellere verbindingen, kunnen we nu andere waarden centraal zetten.

Wat als we bereikbaarheid als een sociaal grondrecht zien? Mobiliteit raakt de kern van de links-progressieve agenda als het gaat om toe-

gang tot ontplooiingsmogelijkheden. Fatima Ait Bahmad legt in dit nummer van S&D uit dat toegang tot vervoer in de huidige samenleving een voorwaarde is om volwaardig mee kunnen draaien — een voorwaarde waar nu voor veel mensen niet aan wordt voldaan. Als je geen geld hebt om je werk te bereiken, familie te bezoeken of bij het ziekenhuis te komen, schaaft dat een sociaal grondrecht.

Wat als we welzijn centraal stellen in plaats van welvaart? Wouter Veldhuis bepleit in zijn artikel dat wij geen individueel nut maximaliserende mensen zijn — we zijn niet simpelweg consumenten die zo snel, goedkoop, of comfortabel mogelijk willen reizen. Om betekenis en welzijn te realiseren voor zoveel mogelijk mensen, is het tijd om weer te gaan investeren in het collectief en de gemeenschap. Nabijheid van voorzieningen, werk en sociale relaties vermindert de noodzaak tot reizen en de autoafhankelijkheid. Zo krijgen mensen weer de vrijheid om te kiezen of en hoe zij zich verplaatsen.

Wat als we onze publieke ruimte en verplaatsingen betekenisvol zouden inrichten? Dan is het van belang dat we elkaar kunnen ontmoeten, ons gezond en veilig kunnen bewegen, ruimte geven aan de natuur en haar beschermen, en publieke voorzieningen kunnen bereiken. Ailisha Shannon en Frank Kwanten pleiten in dit nummer voor een nieuwe blik op de straat als onze collectieve woonkamer, waar we gezondheid, leefbaarheid, kansen tot ontplooiing en gemeenschapszin centraal stellen. We moeten hiervoor met elkaar een eerlijk gesprek voeren over wat we echt belangrijk vinden.

Door de groeiende individualisering zijn we de gemeenschap uit het oog verloren. Prettig samenleven lijken we verleerd te zijn, mede doordat we elkaar nog nauwelijks ontmoeten. Als reizen niet primair meer zo snel mogelijk van A naar B moet, maar onderweg zijn een intrinsiek

doel mag hebben — beweging, ontmoeting of ontspanning — kan dit ruimte bieden voor ontmoeting en kan dat eenzaamheid tegengaan. Zo kunnen we wellicht van een 'langs-elkaar-heenleving' terugbewegen naar een 'samenleving'.

Wat als we vrijheid niet zien als iets individueels maar als iets collectiefs? Mobiliteit van nu is gebaseerd op het idee dat iedereen maximale individuele vrijheid nastreeft, en op de over-

**We zijn steeds meer reizen
normaal gaan vinden, zonder
nog te bevragen of dit houdbaar
of überhaupt wenselijk is**

tuiging dat we persoonlijke ontwikkeling niet mogen beperken. Maar dit staat haaks op de realiteit. Ongebreidelde individuele vrijheid staat per definitie vrijheden van het collectief in de weg. We ervaren een individueel 'recht op mobiliteit', onafhankelijk van de negatieve gevolgen voor onze collectieve vrijheid: het recht op bereikbaarheid, een gezonde leefomgeving en lokale gemeenschap. En wat begint met het bieden van kansen, wordt al snel een afhankelijkheid ervan.

Om de negatieve gevolgen voor onze collectieve vrijheid te beperken, kunnen we om te beginnen ophouden met het aanmoedigen van steeds meer mobiliteit. Hannah van Amelsfort en Thomas Straatemeier betogen in dit nummer van S&D dat we moeten denken in termen van bereikbaarheid in plaats van mobiliteit én dat we grenzen moeten durven stellen aan overdaad, om ervoor te zorgen dat iedereen gelijke kansen heeft — niet alleen op papier maar in de werkelijkheid. 'Hoe meer hoe beter' voor wie het kan betalen moet plaatsmaken voor een minimumniveau bereikbaarheid voor iedereen. Als

we zoveel mogelijk mensen toegang willen geven tot bestemmingen die nodig zijn voor een goed leven, is niet meer mobiliteit maar meer nabijheid de oplossing — de andere kant van de bereikbaarheidsmedaille.

*Wat als we in plaats van op het recht van de snelste zouden focussen op gelijke kansen voor iedereen?*²³ Bereikbaarheid is dan een publieke taak. Derk Loorbach pleit in zijn bijdrage voor een nieuw vooruitgangsideaal van ‘mobiliteit voor de massa’, waar we niet meer leunen om privaat autobezit, maar iedereen toegang heeft tot betaalbare verbindingen door middel van publiek en openbaar vervoer.

Hidde Boersma betoogt dat verbindingen tussen plekken een fundamentele voorwaarde voor maatschappelijke kansen vormen. Om ervoor te zorgen dat deze kansen voor iedereen bestaan, is het van belang dat de overheid regie neemt en dat er wordt geïnvesteerd in openbaar vervoer, in plaats van steeds meer investeringen in private vervoersmiddelen.

En wat als deze publieke taken niet ophouden aan de grens? Tessa Dool en Toon Meelen pleiten in hun artikel voor een publieke organisatie van het Europese spoor. Door treinnationalisme en gebrekkige Europese integratie komen internationale verbindingen moeilijk van de grond, maar competitie is niet de oplossing. Het spoor leent zich juist goed voor een publieke organisatie.

Wat als we bereikbaarheid, publieke ruimte en verplaatsingen niet als optimalisatie maar als verdelingsvraagstukken zien, van zowel de lusten als de lasten? De twintig miljoen parkeerplaatsen in Nederland worden nu grotendeels (bijna) gratis aangeboden en deze kosten dragen wij allemaal: doorgerekend in de prijs van de boodschappen of door een lager loon.²⁴

Deze indirecte, regressieve subsidies die we gezamenlijk opbrengen, gaan naar de autobezitter. Door gesubsidieerde parkeerplaatsen

hebben we ook minder ruimte voor woningbouw en stijgen de huizenprijzen.²⁵ De lasten liggen ondertussen vooral bij sociaaleconomisch kwetsbare groepen, die bijvoorbeeld vaker langs drukke wegen wonen, en daardoor meer luchtvervuiling ervaren met gezondheidseffecten tot gevolg.²⁶

Bert van Wee zet uiteen hoe een ‘transitie naar duurzame mobiliteit’ niet alleen om technologische ontwikkeling gaat. Een uitdaging is om minder reizen ook eerlijker te verdelen. Aan gezien vooral mensen met hogere inkomens veel

Het versnellen van mobiliteit leidt niet tot reistijdwinst, maar tot reisafstandsverlies: we moeten een grotere afstand afleggen om dezelfde activiteiten te bereiken

reizen, zouden hogere heffingen nivellerend werken en lagere heffingen juist denivellerend. Maar mensen met lagere inkomens zouden harder worden geraakt als zij hierdoor helemaal niet meer konden reizen. Progressieve belastingen boven een bepaalde grens zouden eerlijker zijn, maar zijn in de praktijk lastig uit te voeren.

De uitdaging van minder eerlijker verdelen gaat in het bijzonder op voor vliegen, door de enorme klimaatimpact en onmogelijkheid de luchtvaart binnen enkele decennia te verduurzamen.²⁷ Harald Buitendijk & Eke Eijgelaar bespreken in dit nummer hoe fossiel toerisme in stand wordt gehouden door klimaatobstructie van fossiele belanghebbenden. Zij betogen dat bestuurders een sterk en inclusief verhaal moeten ontwikkelen om fossiel toerisme te ontmantelen en duurzame alternatieven te bevorderen.

Maar wat als zulke nieuwe verhalen botsen met de status quo die velen van ons voor lief nemen? Het interview met wethouder Arjen Kapteijns uit Den Haag laat zien dat een omwenteling van verplaatsing naar nabijheid in de politieke realiteit erg ingewikkeld is. Hoewel iedereen in theorie voorstander is van een leefbare stad met betere verkeersveiligheid en meer ruimte, is niet iedereen bereid de gevolgen van veranderingen te dragen.

Het artikel van Alexander Premm geeft vier strategieën voor bestuurders die te maken krijgen met weerstand tegen veranderingen. De eerste stap is het verhaal veranderen. Als we niet langer spreken over 'straten die worden afgesloten', maar over 'ruimte die voor burgers wordt gecreëerd', benadrukken we de voordelen van de samenleving in plaats van de nadelen voor de autobezitter.

Een nieuw vooruitgangsideaal

Bovenstaande bijdragen laten zien: het is lastig om ervoor te zorgen dat mobiliteit toegankelijk en betaalbaar is voor iedereen, en ondertussen ook binnen de planetaire, ruimtelijke en financiële grenzen blijft. Het traditionele vooruitgangsideaal — 'Iedere arbeider zijn eigen auto!' — staat op gespannen voet met de ecologische en maatschappelijke realiteit.²⁸ Autorijden, het openbaar vervoer en vliegen worden goedkoper aangeboden dan reëel is gezien de negatieve impact ervan. We hebben dus een nieuw vooruitgangsideaal nodig, waarbij *bereikbaarheid* voor iedereen toegankelijk is en *mobilititeit* eerlijker wordt verdeeld, binnen de grenzen van een gezonde planeet. De uitdaging is hierbij minder reizen tegelijk ook eerlijker te verdelen.

In een links-progressieve visie op mobiliteit, kunnen we door mobiliteit anders in te richten, onze samenleving mooier maken. Om de idealen van vrijheid, gelijkwaardigheid, een

gezonde planeet en solidariteit te realiseren, prioriteren we bereikbaarheid, leefkwaliteit en verbinding in plaats van groei en efficiëntie. Mobiliteit is dan, waar nodig, een instrument om sociale ongelijkheid te verkleinen, door toegang te creëren tot werkgelegenheid, onderwijs en andere mogelijkheden. Daarvoor is het van belang dat de overheid een minimumbereikbaarheidsniveau garandeert voor iedereen.

We kunnen hiertoe alternatieven aanmoedigen: nabijheid, actieve mobiliteit (lopen, fietsen), herwaardering van avontuur dichtbij, en wanneer nodig anders reizen (de trein in plaats de auto of vliegen) of duurzamer reizen (elektrische auto of synthetische brandstoffen). En we kunnen reizen eerlijk beprijsen voor de maatschappelijke en ecologische kosten, in plaats

Hoewel we steeds sneller reizen, zijn we geen seconde eerder thuis

van het actief subsidiëren van fossiele uitstoot. Natuurlijk moet hierbij aandacht zijn voor de mensen die echt van mobiliteit afhankelijk zijn en niet de middelen hebben om die eerlijke prijs te betalen. Maar stel je voor dat we niet meer voor alles zo ver moeten reizen! Dan zijn de verplaatsingen die we nog kiezen echt waardevol. Bijvoorbeeld omdat ze onze gezondheid en kansen tot ontplooiing ten goede komen, of doordat ze kennisuitwisseling, internationale solidariteit of Europese integratie stimuleren.

Daarbij moeten we erkennen dat makkelijke mobiliteit en nabijheid met elkaar concurreren. Het is onmogelijk voor buurtsupermarkten, lokale meubelmakers of kleine winkels te concurreren met een Albert Heijn XL aan de rand van de stad, de grote IKEA's, en de 'mall of the Netherlands' als we het even gemakkelijk maken daar naartoe te reizen. Een omslag naar

een samenleving met meer nabijheid vereist een integrale 'wortel en stok'-strategie waarbij nabijheid wordt aangemoedigd en tegelijkertijd het gemak van reizen wordt ingeperkt. Belangrijk hierbij is om nabijheid niet de nieuwe technocratie te maken, maar te blijven denken, spreken en handelen vanuit onze waarden en idealen.

Mobiliteit kan ook intrinsieke waarde hebben: door te reizen ontmoeten we elkaar, maken we kennis met andere culturen ontmoeten. Dit kan bijdragen aan kennisuitwisseling, Europese integratie en meer solidariteit tussen landen, wat weer kan bijdragen aan geopolitieke stabili-

We zijn verzeild geraakt in een technocratische discussie over reistijdwinst, doorstroming, de bezettingsgraad en efficiëntie

teit en vrede. Het huidige neoliberale beleid ziet toerisme echter primair als een economische activiteit, zonder sociale doelstellingen.²⁹

Ook op lokaal niveau geldt deze meerwaarde van reizen. Onderweg zijn stelt ons in staat om met onze sociale en ruimtelijke omgeving in contact te komen. En dit contact heeft belangrijke positieve effecten op de maatschappij, zoals op 'sense of belonging', nabuurschap en meer onderling vertrouwen.³⁰

Het uitgangspunt is dus niet om de bestaan-de individuele vrijheden om te kunnen reizen af te pakken. De geglobaliseerde wereld kunnen en willen we niet terugdraaien. Het is wel de bedoeling om mobiliteit niet langer zo actief aan te jagen (denk aan financiële voordelen bij verder weg werken), niet meer actief te normaliseren en aan te moedigen (denk aan fossiele reclames) en het is noodzakelijk de excessen in

te perken (denk aan zakenreizigers en frequent flyers). Dit alles is nodig juist om onze collectieve en toekomstige vrijheid te beschermen.

Het is volgens luchtvaartexperts technologisch onhaalbaar de luchtvaart te verduurzamen binnen enkele decennia. Daar wordt vaak tegenover gesteld dat het niet reëel, dan wel wenselijk, wordt geacht de luchtvaart te laten krimpen. Deze discussie over technologische en politieke mogelijkheden staat vooruitgang in de weg. Aangezien de ecologische realiteit vaststaat en planetaire grenzen verder zullen worden overschreden als we geen actie ondernemen, is het van belang zo snel mogelijk voorbij deze discussie te bewegen richting acties die we nu kunnen ondernemen. Fossiel toerisme kunnen we veel sterker ontmoedigen en duurzamere alternatieven dichterbij kunnen we veel meer aanmoedigen.

Het ingewikkelde is dat door beprijzing hogere inkomens weliswaar harder worden geraakt, doordat zij vaker vliegen, maar dat lagere inkomens deze maatregel meer voelen.³¹ En een progressief parkeerbeleid kan zelfs bestaande ongelijkheden vergroten, als lagere inkomens gedwongen zijn verder met de auto te reizen omdat zij het niet kunnen betalen dicht bij werk of ov-knooppunten te wonen. Het onderliggende fundamentele probleem is dat de kloof tussen arm en rijk te groot is. Uiteraard is vermogens- en inkomensnivellering de wijze om dit op te lossen. Maar zolang dit niet gebeurt, moet mobiliteitsbeleid rekening houden met een groep die goedkopere verbindingen nodig heeft.

Progressieve belastingen op reistickets en subsidies voor minima – de eerlijkste optie – zijn in de praktijk lastig te implementeren en kunnen politiek ook negatief uitpakken. Als mensen het gevoel krijgen dat de hoge belastingen die ze afdragen alleen ten goede komen

aan anderen, terwijl zij zelf wel de hoofdprijs betalen voor vervoer, kan dit negatieve gevolgen hebben voor het draagvlak voor publieke voorzieningen en voor de verzorgingsstaat in het algemeen.³² Om deze reden kan het lonen om te investeren in bijvoorbeeld betaalbaarder openbaar vervoer voor iedereen, bij voorkeur tijdens dalperiodes om de spits niet te vergeren – hoewel een dergelijke maatregel het reizen wel aanjaagt.

Niemand beweert dat het simpel is

Het moge duidelijk zijn, de verandering van ons steeds makkelijker verplaatsen naar meer bestemmingen nabij is niet eenvoudig. Deze koerswijziging gaat recht in tegen zeventig jaar aan beleid. Deze verschuiving naar nabijheid vraagt om een integrale aanpak van mobiliteitsbeleid en ruimtelijk, fiscaal en sociaal beleid, met investeringen in regio's met beperkte bereikbaarheid. De noodzakelijke investeringen hiervoor zijn groot, maar die moeten we bezien in de context van de huidige enorme en oplopende kosten voor bouw en onderhoud van infrastructuur.³³ Op termijn zal het goedkoper zijn om bestemmingen in de buurt te hebben, en het verbetert de bereikbaarheid van voorzieningen, leefbaarheid van regio's en duurzaamheid van verplaatsingen.

Deze omwenteling heeft kans van slagen als we een werkend perspectief weten te bieden. Laten we spreken over alles wat we belangrijk vinden en alle positieve gevolgen van mooiere straten en steden, met schone lucht om in te ademen, fijne reizen, meer ruimte voor gemeenschappen en betere publieke voorzieningen. Dit verhaal gaat niet over auto's, files, ov-kaartjes en wegen, maar over gezondheid, gemeenschap in de wijk, leefkwaliteit en de autonomie van kinderen. We kunnen een voorbeeld nemen aan de Parijse burgemeester Anne Hidalgo, die vier

nieuwe principes centraal stelde in haar beleid voor de stad en haar straten: nabijheid, solidariteit, ecologie en participatie.³⁴

Wat betreft reizen en toerisme, kunnen we het avontuur dichterbij herwaarderen, met meer oog op waardevol onderweg-zijn, bijvoorbeeld door te wandelen, te fietsen, of mensen te ontmoeten in de nachttrein.³⁵ Dit behelst vooral een grote cultuurverandering, waarin we ons geluk en onze sociale status niet langer koppelen aan hoeveel kilometers we buiten Nederland treden. Laten we meer ruimte creëren voor de reis zelf en niet alleen voor de bestemming. Zo bewegen we van 'waardenloze mobiliteit' naar betekenisvol onderweg zijn.



Noten

- 1 Snellen, D., Nabielek, K., Hilbers, H., & Hamers, D. (2014). Bereikbaarheid verbeeld: 14 infographics over mobiliteit, infrastructuur en de stad (p. 13). Planbureau voor de Leefomgeving.
- 2 Dit zijn de kernwaarden uit het Concept Beginselprogramma van GroenLinks-PvdA.
- 3 Ook bij bijvoorbeeld (fossiele) energie en (intensieve) landbouw is er de afgelopen zeventig jaar ingezet op groei en efficiëntie.
- 4 CLO (2023). Infrastructuur, 2022 (indicator 2096, versie 09, 20 juni 2023). Compendium voor de Leefomgeving.

- 5 Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). (2025). Hoeveel personenauto's zijn er in Nederland? CBS; Zijlstra, T., Witte, J.-J., & Bakker, S. (2022). De maatschappelijke effecten van het wijdverbreide autobezit in Nederland (Achtergrondrapport). Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).
- 6 Verkade, T. (2020, 21 juli). We reizen steeds sneller, maar komen geen seconde eerder thuis. De Correspondent.
- 7 Zie bijvoorbeeld Faber, R., & Huang, A. (2025). De BREVER-wet onder de loep: Een kwart eeuw ontwikkeling in de reistijdbesteding per dag (KiM-notitie 21-08-2025). Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat; en Stopher, P. R., Ahmed, A., & Liu, W. (2017). Travel time budgets: new evidence from multi-year, multi-day data. *Transportation*, 44(5), 1069–1082.
- 8 Zie bijvoorbeeld Stolwijk, D., & de Vries, B. (2026, 14 februari). Twee auto's, maar toch een gevoel van verlies als de supermarkt sluit. NOS.
- 9 Er wordt vaak gesproken van 'vervoersarmoede' en 'bereikbaarheidsarmoede', maar in dit nummer blijven we hier juist van weg omdat 'vervoersarmoede' enerzijds een symptoom is van algemene armoede en anderzijds ook veroorzaakt wordt door andere factoren dan geld. We spreken daarom van onbereikbaarheid, wat veroorzaakt kan worden door armoede maar ook door bijvoorbeeld je woonplek, een fysieke beperking, leeftijd, of andere factoren.
- 10 Zie de eerder geciteerde KiM-studie van Zijlstra et al. (2022).
- 11 Centraal Bureau voor de Statistiek. (2023, 24 november). Vooral huishoudens met hoog inkomen hebben een stekkerauto.
- 12 Doordat de gemiddelde reistijd van mensen stabiel blijft, trekken nieuwe snel- en spoorwegen nieuwe reizigers aan, waarmee we meer files en overvolle treinen creëren. Dit maakt dat mensen verder weg kunnen gaan werken, studeren, wonen en recreëren, en dat winkels en voorzieningen in de buurt steeds moeilijker openblijven door de toegenomen concurrentie van grotere voorzieningen verder weg. Zo raken we steeds meer afhankelijk van verplaatsing.
- 13 Rijkswaterstaat en ProRail meldden eind 2025 dat zij gezamenlijk een budgettekort van meer dan 50 miljard euro hebben tot 2038, zie bijvoorbeeld Rijkswaterstaat (2025, 8 december). Nederlandse infrastructuur bereikt kritieke grens; De Algemene Rekenkamer berekende in 2025 dat het budgettekort voor de instandhouding van het hoofdwegenet, -vaarwegennet en -watersysteem van Rijkswaterstaat zal oplopen tot 34,5 miljard euro tussen 2024-2038, zie Rijkswaterstaat (2025). Staat van de Infrastructuur.
- 14 Ofwel, binnen de 'donut' te opereren van Kate Raworth's Doughnut economics: Seven ways to think like a 21st-century economist (Random House, 2017).
- 15 Waardenloze mobiliteit kan worden begrepen als een vorm van 'waardenloze politiek', zoals beschreven door Tom van der Meer in zijn boek Waardenloze politiek: Hoe de Nederlandse politiek de kunst van het conflict verloor (Querido, 2024).
- 16 Meadows, D. H., & Wright, D. (2008). Thinking in systems: A primer. Chelsea Green Publishing.
- 17 Batterijen vereisen schaarse grondstoffen die moeten worden gemijnd, wat lokale milieuvervuiling veroorzaakt en vaak onder slechte arbeidsomstandigheden gebeurt. Deze grondstoffen zijn ook nodig voor andere doeleinden, zoals zonnepanelen, windturbines en elektronica. Grondstoffen mijnen zal steeds moeilijker worden zodra de meest bereikbare voorraden beginnen op te raken en concurrentie zal de geopolitieke verhoudingen onder druk zetten. Het is daarom wenselijk het gebruik zo veel mogelijk te beperken, door zowel technologische als sociale innovatie. Zie bijvoorbeeld Jose, D., Mankaa, R. N., & Traverso, M. (2025). Social risk and performance assessment of battery raw materials: Implications for sustainable sourcing and social LCA. *The International Journal of Life Cycle Assessment*, 30, 2280–2299; De Haes, S., & Brink, H. (2025). Social impacts of mining critical raw materials: Challenges and entry points for governance (PBL Report 5740). PBL Netherlands Environmental Assessment Agency.
- 18 Bijvoorbeeld, nu we niet meer massaal in fabrieken werken, is een scheiding van wonen en werk niet in alle gevallen nog nodig voor onze gezondheid; gezien het toenemende ruimtetekort in steden, is het op zijn minst de vraag of het nog wenselijk is om voor ieder huishouden een of meerdere auto's voor de deur te parkeren; en

- gezien de huidige uitdagingen voor de volksgezondheid primair door ongezonde levensstijlen ontstaan, is het de vraag of we onze publieke ruimte niet actiever willen inrichten.
- 19 Bastiaanssen, J. en Breedijk, M. (2024). Beter Bereikbaar? Veranderingen in de toegang tot voorzieningen en banen in Nederland tussen 2012 en 2022. Planbureau voor de Leefomgeving.
 - 20 Vooral praktisch geschoolden zijn hard geraakt door de verminderde bereikbaarheid, aangezien de daling van de bereikbaarheid voor hen beperkter is gecompenseerd door een toename in werkgelegenheid en hun werkgelegenheid zich steeds vaker op autolocaties bevindt, waardoor zij afhankelijker zijn geworden van de auto. Zie de eerder geciteerde PBL-studie van Bastiaanssen en Breedijk (2024).
 - 21 Daan Zandbelt classificeerde het mobiliteitsbeleid als de sociale segregatiemachine waarin de haves profiteren en de have-nots eronder lijden. Zie Rodenburg, H., Thijssen, N., & Bruning, K. (Red.). (2023). Er is wél een alternatief: Postkapitalisme — een einde aan de roofofbouw op aarde en mens. Ambo|Anthos.
 - 22 Zie bijvoorbeeld de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 van de Gemeente Amsterdam (2021).
 - 23 Verkade, T. & te Brömmelstroet, M. (2020). Het recht van de snelste — Hoe ons verkeer steeds asociaal werd. Amsterdam: De Correspondent.
 - 24 Gratis parkeren bij supermarkten wordt doorgerekend in de prijzen van de boodschappen en bij de werkgever wordt het gedekt door ieders salaris te korten. Zie de eerder geciteerde KiM-studie van Zijlstra et al. (2022).
 - 25 Zie bijvoorbeeld Frederik, J. (2018, 22 september). De oplossing voor bijna alles: duurder parkeren. De Correspondent; en Teulings, C. (2025, 25 juni). Die crisis op de woningmarkt bestaat niet. NRC.
 - 26 Lage inkomens dragen vaak een disproportioneel deel van de milieubelasting, ook wanneer zij zelf minder bijdragen aan de emissies, doordat zij bijvoorbeeld geen eigen auto hebben. Zie bijvoorbeeld Van den Brekel, L., Lenters, V., Mackenbach, J. D., Hoek, G., Wagtendonk, A., Lakerveld, J., Grobbee, D. E., & Vaartjes, I. (2024). Ethnic and socioeconomic inequalities in air pollution exposure: a cross-sectional analysis of nationwide individual-level data from the Netherlands. *The Lancet Planetary Health*, 8(1).
 - 27 Dat de luchtvaart niet binnen enkele decennia te verduurzamen is, onderbouwen Harald Buitendijk en Eke Eijgelaar, evenals Bert van Wee, in hun bijdrage.
 - 28 Dit klassieke vooruitgangsideaal werd in 1975 al ter discussie gesteld in de uitgave *Verkeerd Verkeer* van de werkgroep 'verkeer' van de Wiardi Beckman Stichting.
 - 29 Handszuh, H. F. (2023). The prospects of tourism in its geopolitical context. *Études caribéennes*.
 - 30 Te Brömmelstroet, M., Nikolaeva, A., Glaser, M., Nicolaisen, M. S., & Chan, C. (2017). Traveling together alone and alone together: mobility and potential exposure to diversity. *Applied Mobilities*, 2(1), 1-15.
 - 31 Klimaatmaatregelen kunnen de koopkracht van lagere inkomens harder raken omdat zij een groter deel van hun inkomen aan energie en mobiliteit uitgeven en minder middelen hebben om te verduurzamen. Zie Vergeer, R., Rooijers, F., & Davidson Advies. (2017). *Rechtvaardigheid en inkomenseffecten van het klimaatbeleid*. Delft: CE Delft.
 - 32 Brandal, N., Bratberg, Ø. & Thorsen, D. E. (2013). *The Nordic Model of Social Democracy*. Palgrave Macmillan.
 - 33 De uitgaven voor infrastructurele vernieuwing bedroegen in 2021 1,1 miljard euro. TNO verwacht dat deze kosten stijgen naar 2,4 miljard per jaar in de periode tot 2030 en aan het einde van de eeuw zijn opgelopen tot 3,7 miljard euro per jaar. Zie Rasker, P. C., Bletsis, A. J., Brongers, B., Vervuurt, A. H. J. M. & Verweij, E. D. N. (2023). *Vernieuwingsopgave infrastructuur — Landelijk prognoserapport 2023*. TNO.
 - 34 Voor meer informatie over Anne Hidalgo in Parijs, zie bijvoorbeeld: NOS. (2021, 11 januari). *Burgemeester Parijs wil Champs-Élysées verbouwen tot autoluwe 'tuin'*.
 - 35 Voor ideeën over lokaal toerisme, zie bijvoorbeeld Jeuring, J. H. G., & Haartsen, T. (2018). The challenge of proximity: The (un)attractiveness of near-home tourism destinations. In J. Jeuring & I. Díaz Soria (Eds.), *Proximity and intraregional aspects of tourism* (pp. 115-138). Routledge.



Delftselaan

Delftselaan		12:40
12	Van Houten	3
6	Van Houten	7
12	Van Houten	15
6	Van Houten	17

6 12

‘Acht euro voor een dagkaart lijkt weinig’

Fatima Ait Bahmad werkt als sociaal dienstverlener en cliëntondersteuner op vrijwillige basis bij Stichting Humentum in Den Haag. Eén keer per week komen mensen in een financieel kwetsbare situatie daar langs voor het inloopsprekuur.

In mijn werk help ik mensen met een kleine beurs. Vervoer komt bijna dagelijks voorbij als belemmerende factor in hun leven. Samen met mijn cliënten start ik hulptrajecten om hun weer perspectief te geven. Maar door de versplinterde hulpverlening moeten zij doorgaans naar verschillende instanties reizen. Vaak kunnen zij afspraken niet nakomen omdat ze geen geld hebben voor vervoer. Dan zie ik ze wekenlang niet en krijg ik ze moeilijk naar andere instanties. Zij schamen zich, waardoor ze smoesjes gaan verzinnen. Ik breng hen dan zelf een dagkaart voor de tram zodat zij naar afspraken kunnen, maar voel me een indringer in hun privésfeer; zij moeten uit overmacht hun privacy opgeven.

Als je geld hebt sta je er niet bij stil dat hoge vervoerskosten impact hebben op het dagelijks leven van mensen. Acht euro voor een dagkaart lijkt weinig, totdat je maar zestig euro per week hebt voor boodschappen. Dan moeten mensen moeilijke keuzes gaan maken: kan mijn kind nog wel naar sport? Ga ik naar die afspraak om op de lange termijn mijn financiën te verbeteren als ik daardoor nu een dag of twee niet kan eten?

Ik spreek cliënten die naar de tandarts of een operatie moeten, waar gezegd wordt dat je met de auto moet komen in verband met de narcose, maar zij hebben niemand met een auto in hun netwerk. Daardoor zeggen zij afspraken af en mijden ze zorg. Als mensen wel gaan, blijven ze soms uren in de wachtruimte zitten totdat de narcose is uitgewerkt, zodat ze vervolgens een uur of meer naar huis kunnen lopen.

Ook zijn er veel mensen die hun familie al jaren niet hebben gezien omdat ze de reis niet kunnen betalen. Tegelijkertijd horen ze over vliegtickets die duurder moeten worden in verband met het klimaat — dit roept natuurlijk weerstand bij hen op, bij alles rondom klimaat. Een cliënt heeft de begrafenis van haar moeder en broer moeten missen. Daar kom je moeilijk overheen. En dit beperkt zich niet tot mensen met een migratieachtergrond. Ook cliënten met familie in Groningen en Limburg hebben begrafeningen gemist omdat zij het treinkaartje niet konden betalen.

Het beleid moet echt herzien worden. Dit zorgt nu voor zoveel stress in het leven van mensen. Ouders met jonge kinderen kunnen niet even snel de fiets pakken, als ze die al hebben. Mensen worden zo beperkt tot hun eigen wijk of stadsdeel. Betaalbaar openbaar vervoer geeft mensen de kans om hun sociale leven te onderhouden, kansen te pakken en hun wereld te verbreden.’



Fatima Ait Bahmad. Foto: Jara van den Bosch.

Herwaardering van de nabijheid

Na een eeuw waarin we in ons dagelijkse leven steeds grotere afstanden zijn gaan afleggen, is het tijd om radicaal te gaan minderen met reizen. Niet alleen omdat dat beter is voor het milieu, maar ook omdat het leven zo fijner is voor ons allemaal.

WOUTER VELDHIJS

*Stedenbouwkundige bij MUST en voormalig Rijksadviseur
voor de Fysieke Leefomgeving.*

Lange tijd leefden we in de veronderstelling dat het geoliede Nederlandse netwerk van wegen en openbaar vervoer probleemloos het gat kon dichten tussen de door ons gekozen woonlocaties en de bestemmingen die wij in ons dagelijks leven wilden bereiken. Die tijd is voorbij. Snelwegen en spoorwegen kunnen een verdere groei nauwelijks aan en bovendien kost het in stand houden van de bestaande infrastructuur de samenleving al zoveel dat er nauwelijks nog geld beschikbaar is om nieuwe infrastructuur aan te leggen.¹ Maar de belangrijkste reden om te stoppen met het vergoten van de afstanden die we met z'n allen afleggen, is sociaal-maatschappelijk: het leidt tot een onrechtvaardige samenleving.

Hoe groter de afstanden tussen wonen, werken en maatschappelijke voorzieningen hoe hoger de reiskosten. Hoe meer tijd mensen besteden aan reizen, hoe minder tijd er is voor sociale contacten, gemeenschapsvorming en burgerschap. Hoe verder je moet reizen, hoe groter de kans dat je dit zittend doet, in plaats van lopend of fietsend. Kortom: wie dagelijks grote afstanden moet afleggen heeft een grotere kans op eenzaamheid, gebrek aan beweging en armoede. Dit zijn de drie grootste hedendaagse bedreigingen voor de volksgezondheid.² En daar moeten we wat aan doen.

Emancipatie van de arbeider bracht de samenleving in beweging

Het moet een bevrijd gevoel zijn geweest. Toen in 1874 de Vestingwet van kracht werd kregen de overvolle Nederlandse steden eindelijk de ruimte om de stadswallen te slechten en uitbreidingswijken te realiseren. Zo ontstond de broodnodige ruimte voor de snel groeiende bevolking en economie. De Nederlandse steden konden zich opmaken voor de twintigste eeuw.

Dat wil niet zeggen dat alles meteen vanzelf goed ging bij de stadsuitbreidingen. Veel speculanten bouwden te dure kleine woningen en tussen al die nieuwe woningen stonden ook vaak smerige fabrieken. Toegegeven, er was meer ruimte en de woningen waren nieuw, vaak met riolering en stromend water, maar vooral voor de lagere inkomens waren de leefomstandigheden nog steeds verre van gezond.

Vanuit de arbeidersbeweging én de gezondheidszorg groeide de druk om de woonomstandigheden te verbeteren. De Woningwet uit 1901

We moeten stoppen met het vergoten van de afstanden die we met z'n allen afleggen; het leidt tot een onrechtvaardige samenleving

was een belangrijk wapenfeit. Maar vooral het veranderde denken over een gezonde ruimtelijke ordening is allesbepalend geweest voor de steden zoals we die nu kennen. De basisgedachte is vrij simpel: door wonen en werken van elkaar te scheiden en in steden landschapsparken aan te leggen, creëer je gezonde woonwijken en blijft de vervuiling beperkt tot werkgebieden met industrie en havens.

Het idee om wonen en werken van elkaar te scheiden is stevig geworteld in de sociaal-democratische beweging, gericht op emancipatie van de arbeidersklasse. En het heeft ook een nieuwe mens gecreëerd: de forens. Dit is iemand die ergens anders woont dan werkt en die gebruik maakt van openbaar vervoer of de auto voor de dagelijkse pendel.

In de beginjaren was de forens nog een zeldzaamheid, iemand die bijvoorbeeld vanuit het nieuwe forensendorp Hilversum met de tram

naar Amsterdam kwam om te werken. Maar inmiddels reist een groot deel van de Nederlanders dagelijks heen en weer tussen woning en werk. En dit geldt niet alleen voor werkenden. Velen van ons leggen regelmatig grote afstanden af voor onderwijs, zorg, boodschappen, ontspanning en sport.

Niet omdat mensen van nature graag dagelijks grote afstanden afleggen, maar omdat het vaak onvermijdelijk is in het land dat we de afgelopen honderd jaar hebben ingericht op basis van marktprincipes zoals schaalvergroting, clustering en efficiency. Een onderzoek van *Follow the Money* en *De Groene Amsterdammer* maakt duidelijk waar deze principes toe leiden, juist in de publieke sector. Tussen 2007 en 2019 is de afstand tot basisscholen, middelbare scholen, bibliotheken, huisartsenpraktijken en ziekenhuizen in grote delen van Nederland drastisch toegenomen.³

Einde van een tijdperk

En daar staan we dan. In de file, de trein, de bus, de tram of de metro. Bij de geringste verstoring loopt het systeem vast en groeit de verontwaardiging dat onze infrastructuur onvoldoende capaciteit heeft of zo makkelijk verstoord raakt. De afgelopen decennia hebben we geleerd dat het ook niet echt helpt om wegen te verbreden en sporen te verdubbelen. Want hoe meer capaciteit, hoe meer mensen ervoor kiezen om de auto of de trein pakken. Totdat het weer vaststaat.

Dit voelt contra-intuïtief, maar is eenvoudig te verklaren. Meer aanbod creëert in veel gevallen meer vraag. Zo is de reisafstand naar arbeidsplaatsen in Amsterdam in de afgelopen 15 jaar aanzienlijk gegroeid door de verbreding van de A2 en de spoorverdubbeling tussen Amsterdam en Utrecht. Reikte de woonplaats van mensen die in Amsterdam werkten eerst niet verder dan

de noordrand van Utrecht, inmiddels woont een significant deel van de Amsterdamse werknemers in Utrecht, Driebergen, Zeist en Ede. Meer mensen verplaatsen zich over grotere afstanden waardoor er uiteindelijk weer knelpunten ontstaan op de weg en het spoor.⁴

Bovendien is het geld op. De kosten voor het in stand houden van ons zwaar belaste netwerk van wegen en spoorlijnen lopen de laatste jaren zo snel op dat er nauwelijks nog geld is om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Niet voor niets sloegen Rijkswaterstaat en ProRail afgelopen december groot alarm naar aanleiding van het *Jaarverslag Mobiliteitsfonds 2024*.⁵ Veel van onze infrastructuur is tussen 1950 en 1970 aangelegd en is nu dus aan vervanging toe. Maar wegen en sporen slijten ook sneller door het intensievere gebruik en de toename van zwaar verkeer. Bovendien worden er vanuit klimaat, duurzaamheid en weerbaarheid nieuwe eisen gesteld aan de infrastructuur. De Algemene Rekenkamer heeft berekend dat het tekort tussen het benodigde en beschikbare budget voor Rijkswater-

Het idee om wonen en werken van elkaar te scheiden is stevig geworteld in de sociaal-democratische beweging, gericht op emancipatie van de arbeidersklasse

staat tot 2038 oploopt naar € 34,5 mrd. Geen wonder dus dat er steeds een greep moet worden gedaan uit het geld dat gereserveerd is voor grote nieuwe infrastructuur zoals de Lelylijn.

Simpel gezegd: natuurlijk is er wel ruimte om nieuwe steden of nieuwbouwwijken te bouwen op grotere afstand van economische kern-

gebieden en culturele centra, maar het systeem van verbindingen via spoorwegen en snelwegen kan een verdere groei van reizigers niet meer aan. Afgezien van een flinke dip in de coronatijd groeit de filezwaarte in Nederland gestaag

Bij de geringste verstoring loopt het systeem vast en groeit de verontwaardiging dat onze infrastructuur onvoldoende capaciteit heeft of zo makkelijk verstoord raakt

en stations zoals Amsterdam Zuid, Schiphol en Utrecht CS kunnen de groeiende reizigers aantallen nauwelijks nog verwerken.

De afgelopen maanden is weer duidelijk zichtbaar geworden dat als er een storing is op één van deze knooppunten een groot deel van Nederland ernstige overlast ervaart. Het wordt dus tijd te erkennen dat mobiliteit het bittere medicijn is dat je moet slikken om de pijn van te weinig nabijheid te verzachten, en dat het veel verstandiger is om te voorkomen dat deze situatie ontstaat.

Van welvaart naar welzijn

De groei van het aantal woningen in Nederland en de groei van de afstanden tussen wonen, werken, voorzieningen en ontspanning staan niet op zichzelf. Deze groei is onderdeel van een groter maatschappelijk project: het consequent sturen op groeiende welvaart. Denk bijvoorbeeld aan het breed gedragen idee dat Nederlanders vermogen moeten kunnen opbouwen door stap voor stap een steeds duurdere woning te kopen, liefst nieuwbouw. Of het blijvend stimuleren van de aankoop van nieuwe auto's als een van

de belangrijkste aanjagers van de West-Europese economie, die een enorme impuls krijgt als huishoudens door de grote afstand tot werk en voorzieningen meerdere auto's nodig hebben. De stijging van het bruto binnenlands product is een doel op zichzelf geworden, terwijl het bbp aanvankelijk in de Verenigde Staten alleen maar werd geïntroduceerd om de impact van de Grote Depressie te becijferen.⁶

Een economie die alleen maar gezond kan zijn als deze financieel groeit, leidt tot een groeiend ruimtebeslag, uitputting en vervuiling van natuurlijke bronnen, de vergroting van afstanden in wereldomspannende productieketens, groeiende financiële schulden en uitbuiting van mensen.⁷ De laatste jaren is er meermaals op gewezen dat het sturen op welvaart eindig is en ten koste gaat van veel belangrijke andere factoren die het leven waardevol maken, zoals veiligheid, schone lucht, schoon water, gezond voedsel, sociale cohesie, goede gezondheidszorg en passend onderwijs.⁸

In dit verband wordt er vaak voor gepleit om 'brede welvaart' als maatstaf te gebruiken, in plaats van het bruto binnenlands product. Maar ik spreek in navolging van econoom Nicky Pouw liever over welzijnseconomie,⁹ omdat welvaart suggereert dat economische groei en verbetering van de financiële positie van mensen voorop blijft staan. Door te denken vanuit welzijn in plaats van welvaart komt het dagelijks leven en handelen van mensen weer centraal te staan. In een welzijnseconomie wordt de mens als sociaal wezen gedefinieerd in plaats van een rationaliserende individualist.

Betekenisvol leven in een betekenisvolle omgeving

In ons essay *Onderweg naar de rechtvaardige stad* betogen Simon Franke en ik dat een betekenisvol leven uiteindelijk een belangrijke basis is

voor ons welzijn. En dat dit alleen maar mogelijk is in een betekenisvolle omgeving. Hiermee sluiten wij aan op de gedachte van Amartya Sen dat rechtvaardigheid niet alleen maar gaat om de toedeling van hulpbronnen als inkomen en kansen op de arbeidsmarkt, maar vooral ook om ‘capabilities’, de mogelijkheden om te doen wat we kunnen en willen doen en te zijn wie we willen zijn.

Betekenisvol is dus subjectief en contextueel, maar ontstaat uitsluitend in een context waar vertrouwen heerst, waar mensen wederkerige relaties aangaan en gemeenschappen vorm kunnen krijgen.¹⁰ En precies dit hebben we ver-

De afgelopen decennia hebben ons geleerd dat het niet echt helpt om wegen te verbreden en sporen te verdubbelen

waarloosd, want in de euforie van het bevrijde individu was er de afgelopen decennia weinig oog voor wat de samenleving gelijktijdig werd afgenomen: het recht op collectief initiatief en zeggenschap bij nagenoeg alles wat steden en dorpen leefbaar maken.

Gemeenschappen zijn cruciaal in de ruimtelijke ontwikkeling. Zij dienen het publieke belang en heroveren maatschappelijk waardevolle voorzieningen op het private domein. Denk bijvoorbeeld aan de Leeszaal in Rotterdam-West die volledig drijft op de inzet van vrijwilligers, de wooncoöperatie De Nieuwe Meent in Amsterdam waar eigenaarschap gedeeld is evenals alle gemeenschappelijke voorzieningen, of aan de Boschgaard in Den Bosch waar actieve burgers een leegstaand pand hebben getransformeerd tot buurthuis met sociale woningbouw.

De stad is geen ‘service’ zoals velen nu lijken te denken, maar een optelsom van talloze gemeenschappen. Of liever gezegd: de optelsom van praktijken van gemeenschappelijk gebruik. Van het dagelijks goedendag zeggen op de stoep, tot een tijdelijk buurtcomité dat ergens actie tegen voert, tot langjarig vrijwilligerswerk bij een sportclub, tot wonen in coöperatief verband.

En zo komen we via een omweg toch weer terug bij het belang van een nieuwe visie op stad en mobiliteit. Hebben auto’s en treinen in het verleden misschien bijgedragen aan de emancipatie van bevolkingsgroepen, tegenwoordig leiden zij vooral tot individualisatie omdat mensen steeds verder van elkaar komen te wonen en steeds meer tijd onderweg doorbrengen. Het waren de aanjagers van onze welvaartsgroei, maar ze hebben een stedelijk netwerk gecreëerd dat steeds minder bijdraagt aan ons welzijn omdat alles steeds verder weg komt te liggen. Nabijheid is ingeruild voor reistijd.

Nabijheid

Gebrek aan nabijheid zet je op achterstand. Als er te weinig mensen bij elkaar in de buurt leven verdwijnen buurtwinkels, ontbreekt het draagvlak voor openbaar vervoer, sluit de huisarts de deuren en heeft een bibliotheek te weinig bezoekers. Het is duidelijk dat wat betreft werk, zorg, welzijn en dagelijkse levensbehoeften de afgelopen decennia is ingezet op concentratie, schaalvoordelen en het gelijk meten van ongelijke regio’s (denk aan de norm voor het minimaal aantal leerlingen dat een basisschool moet hebben), waardoor de ongelijkheid van de toegang tot zorg, winkels en onderwijs enorm is toegenomen.¹¹

Neem de huisartsenpraktijk in het dorp die eerst een ‘zorgpost’ werd en die nu helemaal is verdwenen. En iedereen heeft gezien hoe de schaalvergroting in de detailhandel en vervol-

gens de opkomst van online winkelen heeft geleid tot het verdwijnen van buurtwinkels.

Misschien is het onvermijdelijk dat de nabijheid van commerciële voorzieningen door marktwerking steeds verder afneemt, maar voor publieke voorzieningen mogen efficiëntie en kostenbesparing niet het enige leidende motief zijn. Toegang tot basale voorzieningen en werk voor iedereen zijn een kwestie van rechtvaardigheid. En het onrechtvaardige is nu juist dat deze toegankelijkheid voor hogere inkomens in veel gevallen aanzienlijk beter is dan voor lagere inkomens.

Een inwoner van Rotterdam-Zuid moet met de fiets of het openbaar vervoer vaak twee keer langer reizen naar werk of onderwijs dan een inwoner die in Noord woont. Om binnen een redelijke tijd op het werk te komen zijn veel bewo-

De stad is geen ‘service’ zoals velen nu lijken te denken, maar een optelsom van talloze gemeenschappen

ners van Rotterdam-Zuid genoodzaakt om een auto te rijden die veel duurder in gebruik is dan een fiets, terwijl ze over het algemeen een veel lager inkomen hebben.

Amsterdam is vergelijkbaar, maar dan vooral ook op regionale schaal. Een groot deel van de binnenstad zat in de jaren tachtig van de vorige eeuw nog aan de onderkant van de woningmarkt. Iedereen die het zich kon veroorloven vertrok naar groeikernen en nieuwe steden zoals Almere. Inmiddels is de situatie radicaal omgedraaid. De rijkdom drukt de binnenstad uit zijn voegen en de armoede landt op steeds grotere afstand in de kwetsbare, beter betaalbare wijken van Zaanstad, Beverwijk en Almere.

Tegelijkertijd is het aantal arbeidsplaatsen in Amsterdam explosief gegroeid terwijl deze in de meeste omliggende gemeenten is afgenomen. Het gevolg: veel mensen met lage inkomens moeten een auto bezitten om naar hun werk te komen in Amsterdam, terwijl hogere inkomens te voet of op de fiets lekker goedkoop maar wel met dezelfde kilometervergoeding naar hun goed betaalde baan kunnen.

Met een progressief parkeerbeleid wordt deze ongelijkheid alleen maar scherper. Lage parkeernormen en hoge parkeertarieven zijn heel goed voor de kwaliteit van de publieke ruimte, maar voor iedereen die afhankelijk is van de auto en die van ver komt, pakken ze erg onrechtvaardig uit.

Rechtvaardige buurt en regio

Sturen op nabijheid is dus in de eerste plaats een strijd tegen schaalvergroting en afnemende voorzieningen. De oplossing is dan niet: meer snelwegen en spoorwegen. Nee, de oplossing is meer (betaalbare) woningen op de plekken waar de mensen willen zijn, nabij werk en voorzieningen.

Bouwen in de buurt betekent overigens dat we niet het bouwen zelf centraal moet stellen, maar de leefkwaliteit van de zittende en nieuwe bewoners. ‘In de buurt’ is niet een vastomlijnde, strak gedefinieerde plek. Wat ‘in de buurt’ is, en wat niet, wordt bepaald door te kijken naar nabijheid. Werk, school, winkels, gezondheidszorg, sport, recreatie en landschap moeten te voet, per fiets of met het openbaar vervoer goed bereikbaar zijn. Door meer woningen te bouwen in een buurt wordt het draagvlak van voorzieningen vergroot, met de kans dat nabijheid eerder groter wordt dan afneemt.

Maar de toevoeging van woningen heeft ook een belangrijk risico. Er zijn heel wat voorbeelden van woningen die zijn gerealiseerd op loca-

ties waar eerst publieke voorzieningen stonden, zonder dat hier betaalbare nieuwe locaties voor terug zijn gekomen. Verdichting van een buurt is dus alleen maar rechtvaardig als dit gebeurt met enorm veel aandacht voor het beschermen en verder ontwikkelen van ruimte voor publiek vastgoed.

En dan is er nog de regio. Op de schaal van de regio worden belangrijke verdelingsvraagstukken besproken die grenzen van buurten en steden overschrijden. Waar komen de ziekenhuizen? Wat zijn de belangrijkste werklocaties en welk soort werkgelegenheid schept dat? Welke landschappen worden versterkt en zijn aantrekkelijk voor recreatief gebruik? Is het aanbod van voortgezet onderwijs eerlijk verdeeld in de regio? Waar liggen de belangrijkste maatschappelijke en culturele voorzieningen? Waar worden welke woningen gebouwd en in welke prijscategorieën? En niet in de laatste plaats: hoe is alles goed met elkaar verbonden?

Ik zie hierbij vooral kansen voor een nieuw fijnmazig netwerk van veilige en aantrekkelijke fietspaden. Want in een rechtvaardige regio waar nabijheid het sturende principe is moet het meest democratische vervoermiddel maatgevend zijn: de fiets.¹² Zeker met de recente opmars van de elektrische fiets is er een uitdagende nieuwe rol weggelegd voor nieuwe regionale fietsnetwerken die zich weinig aantrekken van gemeentegrenzen, bescheiden ruimte innemen, relatief weinig kosten, een gezonde leefstijl stimuleren en het gevoel van nabijheid versterken.



Noten

- 1 Zie onder andere de Kamerbrief d.d. 17 juni 2024. Zie ook recent de motie Habtamu de Hoop over het intrekken van het tracébesluit A12/A27 Ring Utrecht d.d. 22 januari 2026.
- 2 Zie o.a. Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (2022). Risicofactoren van eenzaamheid. Eenzaamheid ontstaat vaak door combinatie van risicofactoren; RIVM (2024). Volksgezondheid Toekomst Verkenning 2024. Kiezen voor een gezonde toekomst.
- 3 Follow the Money (2021). Het platteland verliest zijn voorzieningen en dat vergroot de ongelijkheid.
- 4 Zie de diverse onderzoeken die zijn verricht voor het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid.
- 5 Rijksoverheid (2025). Rijksjaarsverslag 2024 — Mobiliteitsfonds.
- 6 Het bruto binnenlands product is het eerst ontwikkeld en berekend door Simon Kuznets, toen het Amerikaanse Congres hem in 1932 vroeg het Amerikaans nationaal inkomen van de afgelopen vier jaar te meten. Dit om de Grote Depressie, die merkbaar werd vanaf 1929, te becijferen. Hij kreeg in 1971 voor deze prestatie de Nobelprijs.
- 7 Zie onder andere Hans Stegeman (2023). 'Onze economie is verslaafd aan groei, tijd om af te kicken.' Triodos Bank.
- 8 De rij van (Nobel)prijswinnende denkers op dit gebied is te groot om in dit artikel uitputtend op te noemen, maar ik verwijs in ieder geval graag door naar het werk van George Monbiot, Mariana Mazzucato en natuurlijk Kate Raworth.
- 9 Nicky Pouw (2020). *Welzijnseconomie. Hoe en waarom de economie moet veranderen*. AUP. Amsterdam.
- 10 Simon Franke en Wouter Veldhuis Onderweg naar de Rechtvaardige Stad. Over nabijheid, vertrouwen, wederkerigheid en gemeenschap, Trancity*-Valiz 2024.
- 11 Follow the Money (2021). Het platteland verliest zijn voorzieningen en dat vergroot de ongelijkheid.
- 12 Natuurlijk zijn er ook groepen die geen gebruik kunnen maken van de fiets, wat natuurlijk ook geldt voor alle andere vervoermiddelen. Maatwerk en oog voor persoonlijke omstandigheden is dus onvermijdelijk, ook in een wereld waar nabijheid het sturende principe is.

Onze collectieve woonkamer

Onze straten dienen één primair doel: de snelle, vrije doorstroming van auto's en verkeer. Voetgangers, fietsers, spelende kinderen en kwetsbare groepen moeten wijken voor de auto. Elke dag gaan twee mensen dood, raken er dertig zwaargewond en wordt onze gezondheid aangetast door uitlaatgassen.

Mobiliteit en stedelijk ontwerp zijn sociale thema's. Ze bepalen onze toegang tot werk, onderwijs, zorg en sociale contacten, en onze toegang tot spelen, wandelen en het opbouwen van gemeenschappen. Een onrechtvaardige straat versterkt bestaande ongelijkheden: de arme, de jongere, de oudere, de persoon met een beperking of de persoon zonder auto betaalt de prijs voor andermans snelheid.

Het is tijd om het gesprek over de straat radicaal anders te voeren. Wat is een straat eigenlijk? Is die louter een transportcorridor? Of is de straat de belangrijkste publieke ruimte die we hebben — onze collectieve woonkamer — en is die van ons allemaal?

We kunnen zien wat nu onrechtvaardig is, als we gezondheid, leefbaarheid, kansen tot ontplooiing en gemeenschapszin centraal stellen. Onrechtvaardig zijn straten waar spelende kinderen niet welkom zijn door het verkeer, waar parkeerplekken meer ruimte krijgen dan een bankje voor ontmoeting en waar een moeder met kinderwagen niet over de stoep kan lopen door de geparkeerde auto's. Een onrechtvaardige straat kost de samenleving enorm veel: aan gezondheidszorg, eenzaamheid, verminderde leefkwaliteit en klimaatimpact.

Een rechtvaardige straat is een plek die werkt voor ál haar bewoners en gebruikers. In deze straat wordt iedereen gelijk behandeld, met aandacht voor de kwetsbaarsten. De straat

wordt ontworpen met de bewoners en gebruikers, voor meer dan verplaatsing: voor verblijf, spelen en sociale interactie. Met oog voor schone lucht, lopen, fietsen, stilte en groen, en met een inrichting die bijdraagt aan klimaatadaptatie, circulair materiaalgebruik en biodiversiteit.

Dit vereist andere taal, visie en actie. Laten we niet spreken over 'doorstroming', 'parkeerproblemen' of 'verkeersaders', maar over 'verblijfskwaliteit', 'ontmoetingsruimte' en 'kindvriendelijkheid'. Kijk bij de evaluatie van een autobeperkende verkeersmaatregel niet alleen naar autobereikbaarheid, maar ook naar spelende kinderen op straat of mensen met astma die weer met het raam open kunnen slapen.

AILISHA SHANNON & FRANK KWANTEN

Ailisha Shannon, De Rechtvaardige Straat,

Frank Kwanten, The Lab of Thought.

Ja, de politiek kan voetgangers en fietsers voorrang geven bij de straatinrichting, parkeernormen vervangen door mobiliteitsnormen, ruimtelijke ordening koppelen aan nabijheid, en investeringen verplaatsen van asfalt naar groen en sociale infrastructuur.

Maar laten we deze gemeenteraadsverkiezingen het gesprek vooral over waarden voeren, in plaats van over technocratische mobiliteitsjargon zoals 'hubs' of 'STOMP'. Stel in debatten of bij het canvassen de fundamentele vragen: zouden we onze steden en dorpen vandaag als blanco canvas opnieuw inrichten voor gemotoriseerd verkeer? Hoe zorgen we dat kinderen weer autonomie en avontuur op straat ervaren? We kunnen kiezen voor straten die verbinden, gezond maken en kansen bieden. De technische oplossingen komen dan vanzelf.



In het midden: Arjen Kapteijns.

Interview met Arjen Kapteijns

‘Zonder ingrijpen loopt Den Haag volledig vast’

Nergens is de ruimte zo schaars als in de stad, zeker in het dichtbevolkte Den Haag. Om de stad bereikbaar te houden voor iedereen, zal de auto plaats moeten maken voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer. Maar de weerstand tegen veranderingen is groot. Hoe navigeer je tussen alle verschillende belangen? Een interview met Arjen Kapteijns, de wethouder energietransitie, mobiliteit en grondstoffen namens GroenLinks in Den Haag.

TESSA DOOL

Onderzoeker bij de Wiardi Beckman Stichting

Den Haag heeft een grote ruimtelijke opgave. Het is de meest dichtbevolkte stad van Nederland en de stad zal de komende jaren nog verder groeien. Nu al zijn er opstoppingen door de grote hoeveelheid auto's en andere weggebruikers. Zonder oplossing van dit probleem zal de stad volledig vastlopen. Ondanks de urgentie blijkt het onderwerp mobiliteit een politieke splijtzwam. Ook bij de gemeenteraadsverkiezingen in maart zal de auto een van de grote verkiezingsthema's zijn in Den Haag. Hoe kijkt de verantwoordelijke wethouder naar de opgave, spanningen en oplossingen?

Wat is de grote mobiliteitsopgave waar Den Haag voor staat?

Arjen Kapteijns: 'Den Haag is de mooiste stad van Nederland, maar ook een stad die van oudsher gebouwd is voor de auto. Er zijn specifieke uitdagingen wat betreft de bereikbaarheid. De stad ligt aan één kant aan de kust, waardoor er geen ringweg aangelegd kan worden. En de stad gaat de komende jaren nog enorm groeien: in de komende vijftien à twintig jaar komen er nog 100.000 mensen bij. Bovendien hebben we met 2303 auto's per vierkante kilometer ook het hoogste autodichtheid van Nederland per vierkante kilometer.'

Als het autobezit meegroeit met het aantal inwoners, zal dit niet meer passen in de beschikbare ruimte. Het knelt nu al en de prognose is dat de verkeersstromen door de extra inwoners op veel punten in de stad met nog 21% zullen toenemen tot 2040. Zonder ingrijpen loopt de stad volledig vast. Dit betekent dat er veel meer ingezet moet worden op mobiliteitsvormen die weinig ruimte vragen, zoals fietsen, lopen en het openbaar vervoer. Een auto vraagt namelijk tot wel tien keer meer ruimte in de openbare ruimte dan alle andere mobiliteitsvormen. Dat is de uitdaging waar we de komende tijd voor staan.'

Hoe zie jij jouw opgave als wethouder?

'De centrale vraag is hoe we mobiliteit toegankelijk en betaalbaar houden, op een duurzame en rechtvaardige manier. Deze portefeuille is één groot verdelingsvraagstuk van middelen en van ruimte. Mobiliteit is geen doel op zich, maar wel een belangrijk middel voor mensen om deel te kunnen nemen aan de samenleving. Dat draait ook om de inrichting van de stad. We moeten ervoor zorgen dat iedereen prettig kan wonen, niet alleen mensen met een auto, en dat iedereen zich makkelijk en betaalbaar kan bewegen door de stad.'

Zo vind ik dat alle kinderen de bibliotheek moeten kunnen bereiken, niet alleen de kinderen uit een bepaalde wijk. Ook moet iedereen

'Mijn beleid verschilt niet erg van dat mijn VVD-voorganger en diens D66-voorganger'

die dat wil kunnen fietsen. In Den Haag Zuid-west wonen veel gezinnen voor wie dat niet vanzelfsprekend is. Daarom bieden we daar fietsles aan op scholen, stellen we bijna gratis fietsen beschikbaar voor gezinnen die dat nodig hebben en geven we fietslessen aan vrouwen.'

Jullie moeten keuzes maken over de verdeling van de schaarse ruimte. Hoe maken jullie die afweging?

'We hebben ingezet op de Netwerkstrategie 2040, die nu door de gemeenteraad is aangenomen. Hierin staat centraal dat vervoersmiddelen die per persoon minder ruimte innemen dan de auto (zoals lopen, fietsen en het openbaar vervoer) de groei van het verkeer in 2040 moeten gaan opvangen. Tegelijkertijd dragen we hiermee oplossingen aan om plekken en

voorzieningen in de stad, en de mobiliteit daarnaartoe, toegankelijk en betaalbaar te houden.

Omdat de ruimte zo schaars is, moeten we bereid zijn de status quo ter discussie te stellen. De bestaande fietspaden zijn niet passend meer voor het toegenomen aantal fietsen en voor bredere modellen zoals bakfietsen. Ook is de stoep vaak te smal, terwijl aan beide kanten van de straat auto's geparkeerd staan. Deze verdeling van de ruimte zijn we normaal gaan vinden, terwijl het oneerlijk is richting mensen zonder auto. En deze ruimte zou veel kunnen betekenen voor voetgangers en fietsers of als ontmoetings- en speelplek kunnen dienen.'

Wat betekenen zulke veranderingen voor mensen die afhankelijk zijn van hun auto?

'Juist om de stad per auto bereikbaar te houden voor mensen die de auto echt nodig hebben, moeten we randvoorwaarden stellen aan het autogebruik. Als je slecht ter been bent, 's nachts in het ziekenhuis werkt of zwaar gereedschap mee moet nemen, moet je vooral de (elektrische) auto kunnen blijven gebruiken. Om dat in de toekomst ook mogelijk te houden, moeten anderen vaker gebruik gaan maken van de fiets of tram. Anders loopt voor iedereen het verkeer vast.

Op dit moment wordt in Den Haag 18% van de ritten onder de 2,5 kilometer nog met de auto gemaakt, en zelfs 43% van de ritten onder de 5 kilometer. Dat kunnen we niet volhouden in de toekomst. Door nu wat te doen aan het autogebruik, zorgen we ervoor dat de stad in de toekomst voor zowel de auto als andere weggebruikers bereikbaar blijft.'

Waar merk jij in de praktijk de meeste weerstand tegen dit verhaal?

'Als je deze ideeën met mensen bespreekt, vinden ze het aantrekkelijk, totdat het betekent dat ze zelf hun auto niet meer in de straat kunnen

parkeren, maar dat ze deze in een garage wat verderop moeten zetten. Niemand is tegen verkeersveiligheid, maar er moeten keuzes worden gemaakt om het verkeer veiliger te maken en niet iedereen wil de consequenties van zulke keuzes dragen.

Wij maken alternatieven voor de auto aantrekkelijker, juist om de auto beschikbaar te houden voor mensen die hem nodig hebben. Dat is een van onze kernboodschappen, maar dat verhaal is moeilijk uit te leggen en voelt

Juist om de stad per auto bereikbaar te houden voor mensen die de auto echt nodig hebben, moeten we randvoorwaarden stellen aan het autogebruik

voor veel mensen contra-intuïtief. Dit leidt tot sterke emoties bij een groep die moeite heeft met het gevoel dat er keuzes worden opgelegd.

Daarnaast bestaan er over het mobiliteitsbeleid vaak ook onjuiste beelden. Zo denken veel ondernemers dat autobereikbaarheid belangrijk is voor de winstgevendheid, terwijl onderzoeken uitwijzen dat juist een aantrekkelijke winkelstraat voor voetgangers en fietsers tot meer omzet leidt op de lange termijn.

Ook loopt het verkeer bij wegwerkzaamheden soms behoorlijk vast, wat kan zorgen voor frustratie en wantrouwen bij bewoners. Ze vergeten soms dat die werkzaamheden er zijn om de weg die zij gebruiken te verbeteren en niet om hen te pesten. Als vervolgens in dezelfde week een voorstel wordt gedaan om ergens parkeerplaatsen te verwijderen, wordt die weerstand daaraan gekoppeld.'

Hoe ga jij met deze boosheid om?

'Die emoties mogen er zijn. Tegelijkertijd moet ik als wethouder ook het algemene belang van de stad meewegen. Wij proberen met iedereen in gesprek te gaan, maar er is helaas veel wantrouwen richting de overheid en de gemeente. Bovendien, als een inwoner de avond voor een consultatie drie kwartier met de auto heeft vastgestaan, is het ook logisch dat het vertrouwen erg laag is.

We moeten daarom zo veel mogelijk met een leeg vel de buurt in, mensen zelf laten tekenen, en op basis daarvan iedereen stap voor stap meenemen in het proces. Daarin zijn we ook nog erg lerende als gemeente, maar we zien dat er meer begrip ontstaat als we zo vroeg mogelijk met bewoners en ondernemers in gesprek gaan. Het is hierbij van belang om het draagvlak te definiëren. Bewoners van een wijk eigenen zich vaak het alleenrecht toe om te bepalen wat daar moet gebeuren, maar ook andere inwoners komen naar een wijk. Hun ervaringen en belangen moet je ook laten meewegen.

Een voorbeeld is het Hobbemaplein, waar mensen vanuit de hele stad komen voor de Haagse Markt. Er gaat nu veel doorgaand verkeer over het plein en dit gaat ten koste van de verkeersveiligheid en ov-verbindingen. Om de veiligheid te verbeteren en de bereikbaarheid te garanderen moeten we autobeperkende maatregelen treffen. Dat doen we in het grotere stadsbelang.

Vanuit de wijk zelf is er veel weerstand, omdat het autoverkeer in bepaalde rijrichtingen beperkt wordt, waardoor men één tot twee minuten moet omrijden. Helaas is het mij als wethouder niet gelukt om de gemeenteraad ervan te overtuigen dat dit plan, ondanks de lokale weerstand, voor het algemene belang van de stad toch de beste oplossing is.'

Wat maakt de weerstand in Den Haag groter dan in andere steden?

'De bevolkingssamenstelling in een stad als Den Haag of Rotterdam is anders dan die in Amsterdam of Utrecht. Dat zorgt voor flinke discussies over meer onderwerpen in de gemeenteraad. In Amsterdam hebben ze de hele binnenstad een dertigkilometerzone gemaakt. Dat zou in Den Haag niet zo makkelijk gaan.

Ik heb veel bewondering en respect voor Utrecht, waar Lot van Hooijdonk de stad een internationaal voorbeeld van fietsgebruik heeft gemaakt. Dat was daar ook niet makkelijk, maar in Den Haag zou het in dat tempo niet lukken.

De huidige minderheidscoalitie in Den Haag helpt daarbij niet. Op de keper beschouwd, wordt de gedachte achter de mobiliteitstransitie maar moeilijk gedragen door een meerderheid in de gemeenteraad. Het paradoxale is dat een

In Den Haag wordt 18% van de ritten onder de 2,5 kilometer met de auto gemaakt, en 43% van de ritten onder de 5 kilometer

snelle transitie in Den Haag juist extra nodig is. Het gaat hier eerder piepen en kraken dan in andere steden door de hoge bevolkingsdichtheid en de ligging aan de kust. Je wilt niet dat het verkeer eerst moet vastlopen voordat je draagvlak krijgt om dingen te kunnen doen. Je moet nu al grote stappen zetten om op tijd te zijn.'

Is weerstand voor jou een reden om bij te sturen?

'Ja, dat doe ik als het nodig is, maar niet te snel. Een voorbeeld is de Binckhorst, een oud indus-

triegebied met veel bedrijven dat nu wordt herontwikkeld naar woon-werkgebied. De eerste mensen zijn daar nu gaan wonen. Het idee is dat een goed ov-netwerk het gebied verbindt met de rest van de stad. Er rijdt al een bus, maar door rechtszaken heeft de aparte busbaan vertraging opgelopen. De verwachting is dat deze nu in januari 2027 wordt opgeleverd. Ook de tramlijn komt er op termijn. Hierdoor is het ov nog niet op het niveau dat uiteindelijk nodig is.

Deze problemen zorgen ervoor dat bewoners vragen om meer openbare parkeerplaatsen, maar dit past niet in de visie voor de wijk. De wijk wordt heel groen, autoluw en aangenaam wonen, iets waar ook de meerderheid van de raad al jaren voorstander van is, maar het duurt zeker nog tot 2040 voor dat volledig gerealiseerd is. We moeten als politiek naar dat eindbeeld toewerken. Het helpt niet om nu parkeerplaatsen aan te leggen als er wat weerstand uit de stad komt. Dat blijkt juridisch en ruimtelijk gezien overigens ook heel moeilijk te realiseren. Wat we wel doen is bewoners een parkeervergunning voor bezoekers geven tot het ov op orde is.

We zouden nu ook niet meer willen dat je de auto op het Binnenhof kunt parkeren, of dat er auto's rijden in de winkelstraten waar nu de tramtunnel is, terwijl er destijds enorme weerstand was. Ondernemers waren bang dat hun omzet zou dalen, later is gebleken dat we niks beters hadden kunnen doen voor hun omzet dan de auto uit de binnenstad halen. Dit toont dat weerstand tegen verandering van alle tijden is. We zijn nu met dezelfde beweging bezig, maar het lukt ons nog steeds moeilijk om deze voordelen aan iedereen duidelijk te maken.'

Welke rol speelt betaalbaarheid in het mobiliteitsbeleid van Den Haag?

'In Den Haag betaal je nu acht euro per maand voor een parkeervergunning op straat, wat geen

reële prijs is voor de gebruikte vierkante meters. Tegelijkertijd zijn er bewoners die nu net hun auto kunnen betalen en deze nodig hebben voor werk of zorg, voor wie een of twee tientjes extra per maand een probleem kan zijn. Laat staan als we mensen hun auto in een garage laten parkeren, die soms wel honderd euro of meer per maand kan kosten.

Als gemeente kunnen we bij parkeerbeleid helaas moeilijk onderscheid maken tussen groepen bewoners. We zijn dus aan het onderzoeken op welke wijze we deze mensen kunnen ondersteunen om hun kosten voor mobiliteit te verminderen. Ik kijk vooral hoe we dat samen met het Rijk voor elkaar kunnen krijgen.

Als we bijvoorbeeld als gemeente zelf een parkeergarage exploiteren, en deze voor een vergelijkbare prijs van de parkeervergunning zouden aanbieden, zijn we in veel gevallen in overtreding van de Wet Markt en Overheid.

Ondernemers vinden auto-bereikbaarheid belangrijk, terwijl juist een aantrekkelijke winkelstraat voor voetgangers en fietsers tot meer omzet leidt

Daarin is vastgelegd dat we niet onder de kostprijs mogen zitten vanwege oneerlijke concurrentie met commerciële partijen.

Bij het openbaar vervoer gaat het gelukkig iets makkelijker om op lokaal niveau de betaalbaarheid te beïnvloeden. Daar bieden we al producten aan voor mensen met een kleinere portemonnee, zoals gratis openbaar vervoer voor alle kinderen in Den Haag tot 11 jaar en alle 65-plussers met een Ooievaarspas — de Haagse pas voor minima.'

Wat heb je vanuit het Rijk nodig?

‘Het Rijk helpt ons natuurlijk op financieel gebied met grote projecten zoals de opknabbeurt van station Laan van NOI, maar tegelijkertijd vind ik dat het Rijk achterblijft in de steun aan gemeenten bij de noodzakelijke mobiliteitstransitie. Je merkt dat het kabinetsbeleid echt op de auto gericht is. Zo wordt er stevig bezuinigd op het ov, terwijl juist daar enorme investeringen nodig zijn.

Ondertussen worden de benzineprijzen met subsidies laag gehouden en komt rekeningrijden al twintig jaar niet verder, terwijl dat echt hard nodig is. We kunnen de snelwegen wel breder maken, maar in de steden loopt het vast. Voor de grote steden zou het helpen als het kabinet ons wat meer wind in de rug zou geven. Als een minister van Infrastructuur en Waterstaat zou zeggen dat we op een andere manier naar mobiliteit moeten gaan kijken, kunnen wij het gesprek in de wijken makkelijker voeren.’

Er wordt gezegd dat het mobiliteitsdebat te technocratisch is. Wanneer maak jij het weer politiek en wanneer probeer je het juist te politiseren?

‘Met name door rechtser partijen krijgt de auto waarden zoals vrijheid toegekend. Ik zie het daar als mijn rol om het minder politiek te maken: het is een ruimtevraag en als we willen groeien als stad, en leefbaar en bereikbaar willen blijven, dan moeten we andere, slimmere keuzes maken en het autogebruik ontmoedigen.

Het helpt daarbij niet dat ik van een links-progressieve partij ben. Het is makkelijk om te zeggen dat de GroenLinks-agenda wordt uitgerold over de stad, terwijl ik in alle oprechtheid geloof dat mijn beleid niet erg verschilt van mijn VVD-voorganger en diens D66-voorganger. In Den Haag zijn we al lang met deze mobiliteitstransitie bezig, zoals in iedere stad.

Er zijn verschillen in het tempo en de specifieke keuzes, maar de richting is echt apolitiek.

Anderzijds moeten wij er ook een politiek verhaal tegenover zetten. We zien tv-reclames van auto's die door de branding of over een bergpas rijden, terwijl niemand in Nederland zo in de auto zit. Er worden ieder jaar miljarden in autoreclames gepompt waar ons communicatiebudget natuurlijk niet tegenop kan. Terwijl de auto grote negatieve gevolgen heeft voor onze veiligheid en gezondheid, en bijna de helft van de inwoners in Den Haag geen eigen auto heeft. Vinden we het bijvoorbeeld acceptabel dat er ieder jaar nog gemiddeld acht of negen verkeersdoden vallen in Den Haag? Ik in ieder geval niet. Helaas kijkt niet iedereen daarvan op, terwijl het geen gegeven is. We kunnen er iets aan doen als we dat willen.’

Welke les zou je willen delen met anderen die aan mobiliteit werken?

‘De geschiedenis heeft vaak achteraf het gelijk bewezen van koplopers. Als we kijken naar de feiten, moeten we deze transitie door. Maar iedere verandering is moeilijk. Het vergt een rechte rug en verantwoordelijkheidsgevoel van alle wethouders, bestuurders, raadsleden en anderen die hiermee bezig zijn. We moeten het verhaal blijven vertellen, ook al verliezen we soms.

Het is natuurlijk ontzettend jammer dat het voorstel voor het Hobbemaplein het nu niet heeft gehaald, maar over vijf of tien jaar lukt dat misschien wel. Dit moet ons in het grotere verhaal niet ontmoedigen. We moeten blijven luisteren, leren van dingen die wel of niet goed zijn gegaan, en zeker geen gas terugnemen, want dit is nodig.’





Het Hobbemaplein is een van de meest onveilige kruispunten van Den Haag. De plannen voor herinrichting leidden tot spanningen tussen de gemeente en bewoners. Foto: Jara van den Bosch.

Weerstand tegen verandering is voorspelbaar en kan overwonnen worden

Steden over de hele wereld streven ernaar gezonder, veiliger en leefbaarder te worden. Maar telkens wanneer ruimte wordt weggenomen van auto's ontstaat er vaak heftig en emotioneel verzet. Dat verzet volgt een voorspelbaar patroon. Politici die dit begrijpen en hiermee om weten te gaan, worden niet afgestraft, maar vaak juist beloond. Het echte risico blijkt juist te zijn om helemaal niets te doen, omdat de urgente uitdagingen waar steden voor staan zich niet vanzelf oplossen, maar zich jaar na jaar verder opstapelen.

ALEXANDER PREMM

Onderzoeker bij het Lab of Thought.

Elke stad die haar straten veiliger, gezonder en leefbaarder wil maken, krijgt te maken met weerstand. Zodra parkeerplaatsen verdwijnen, rijstroken anders worden ingericht of snelheidslimieten omlaaggaan, laait het debat op. Protesten, emotionele reacties en politieke spanningen zijn eerder regel dan uitzondering. Zoals wethouder Arjen Kapteijns reflecteert in dit nummer van S&D, is de weerstand tegen verandering waar hij tegenaan loopt van alle tijden.¹ Zelfs zorgvuldig voorbereide plannen stuiten op zorgen, wantrouwen en soms felle tegenstand.

Opvallend is dat deze weerstand vaak tijdelijk blijkt te zijn. Hoewel tegenstand in eerste instantie het publieke debat vaak domineert, laat de praktijk zien dat zodra veranderingen zijn ingevoerd en de effecten zichtbaar worden, de steun onder bewoners meestal snel groeit.²

Zodra parkeerplaatsen verdwijnen, rijstroken anders worden ingericht of snelheidslimieten omlaaggaan, laait het debat op

Weerstand is geen afwijking van het proces, weerstand is er onlosmakelijk mee verbonden. En dit is niet zo gek: veranderingen in het ontwerp van de openbare ruimte raken aan dagelijkse routines, vrijheid en economische belangen van bewoners. Voor politici is de kernvraag daarom niet of er weerstand ontstaat, maar hoe ermee om te gaan.

Als weerstand zo voorspelbaar is, waarom zetten sommige steden hun plannen dan door, terwijl andere terugkrabbelen zodra er weerstand komt? Dit artikel deelt inzichten uit in-

ternationaal onderzoek naar steden waar ver- gaande mensgerichte mobiliteitsmaatregelen succesvol zijn ingevoerd. Deze inzichten helpen de weerstand tegen verandering beter te begrijpen en het politieke debat hierover te versterken.

Het onderzoek waarop dit artikel is gebaseerd richt zich op steden waar mobiliteitsmaatregelen zijn ingevoerd die aanvankelijk controversieel waren, maar later brede publieke steun kregen.³ Onderzocht is hoe die weerstand ontstond, hoe bestuurders de publieke opinie interpreterden, hoe zij reageerden onder druk en wat er na invoering van de maatregelen gebeurde.

Het is belangrijk te benadrukken dat dit onderzoek slechts één kant van het verhaal belicht. Het richt zich niet op steden waar maatregelen zijn mislukt of zijn teruggedraaid. De bevindingen moeten daarom niet worden gelezen als een garantie voor succes. Ze vormen een eerste stap in het identificeren van omstandigheden waaronder zulke maatregelen meer kans van slagen hebben. Dit maakt de lessen geen blauwdruk, maar een uitnodiging tot reflectie.

Weerstand volgt een voorspelbaar patroon

De onderzochte maatregelen verschillen, maar hebben één duidelijke gemene deler: zij beperken de dominante rol van de auto in de openbare ruimte. Het gaat onder meer om lagere snelheidslimieten, verkeersluwe wijken, uitgebreide fietsnetwerken en het herbestemmen van ruimte in de straat voor recreatie, groen en sociale interactie.

In veel steden is de openbare ruimte grotendeels gereserveerd voor rijdende of geparkeerde auto's, wat leidt tot onveiligheid, vervuiling en stress. Toch ervaren veel bewoners en ondernemers veranderingen in de eerste instantie als een verlies. Bereikbaarheid en economische ge-

volgen komen volgens hen onder druk te staan. Deze zorgen moeten serieus worden genomen bij het ontwerpen en invoeren van maatregelen: mensen houden niet van verandering, en heldere communicatie over wat het beleid inhoudt —

Als veranderingen zijn ingevoerd en de effecten zichtbaar worden, groeit de steun onder bewoners meestal flink

en wat niet — helpt mensen om zich een nieuwe situatie beter voor te kunnen stellen.

Wat in het onderzoek opvalt, is dat de weerstand tegen de maatregelen op een vergelijkbare manier verloopt, onafhankelijk van het land of de lokale politieke situatie. Of het nu gaat om de invoering van een dertigkilometerzone, het verminderen van parkeerplaatsen, het afsluiten van een straat voor doorgaand verkeer of het herverdelen van rijruimte op straat: telkens volgt het debat eenzelfde patroon. Dit noemen wij de ‘heuvel van hysterie’ en deze heuvel bestaat uit drie fases.

De angst voor het onbekende

De eerste golf van weerstand ontstaat doorgaans nadat een maatregel wordt aangekondigd. Voorstellen schetsen een toekomst die veel mensen zich moeilijk kunnen voorstellen: kan ik nog wel met de auto thuiskomen? Duurt het straks een uur voordat ik een parkeerplek heb gevonden? Alternatieven voor autogebruik voelen abstract, onzeker of zelfs bedreigend, zeker in steden die decennialang voor de auto zijn ingericht.

Het publieke debat wordt in deze fase gedomineerd door een relatief kleine maar luide groep tegenstanders. Petities, juridische proce-

dures en kritische mediaberichtgeving versterken de indruk dat er weinig draagvlak is voor de voorgestelde maatregelen. Die perceptie kan blijven bestaan, zelfs als een meerderheid van de bewoners de doelen van het beleid wel degelijk steunt. Voor politici is deze fase vaak zeer ontmoedigend.

Het stadsbestuur in Graz (Oostenrijk) voerde voor de invoering van een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur op de meeste wegen uitgebreide studies uit naar de publieke perceptie en er was een doordachte communicatiestrategie ontwikkeld. Ondanks deze inspanningen daalde de publieke steun voor de maatregel na aankondiging van dit plan van 64% naar 44%.⁴ Dit moment is het klassieke beslismoment: volhouden, of toch terugkrabbelen?

De piek van de weerstand

De weerstand bereikt doorgaans zijn hoogtepunt rond het moment van invoering. Straten worden heringericht, verkeersborden vervangen en bewoners moeten zich aanpassen. Tegelijkertijd zijn positieve effecten zoals meer veiligheid, minder geluidsoverlast of aantrekkelijkere openbare ruimtes nog niet volledig zichtbaar.

De spanningen zijn in deze tweede fase het grootst. Bewoners ervaren overlast en onzekerheid terwijl zij zich moeten aanpassen aan een nieuwe situatie. Voorstanders van veranderingen blijven vaak stil, soms uit angst om het doelwit te worden van luidruchtige tegenstanders. Meerdere beleidsmakers omschreven deze fase als emotioneel uitputtend.

In 1999 was dit duidelijk te zien in Pontevedra (Spanje), toen de voetgangersgerichte aanpak werd ingevoerd waar de stad nu om bekendstaat. Demonstranten vulden de straten, mediaberichtgeving vergrootte de politieke druk en binnen het gemeentebestuur ontston-

den twijfels. Vergelijkbare piekmomenten werden beschreven in Londen, Bologna en Oslo.

Ervaring vervangt angst en weerstand

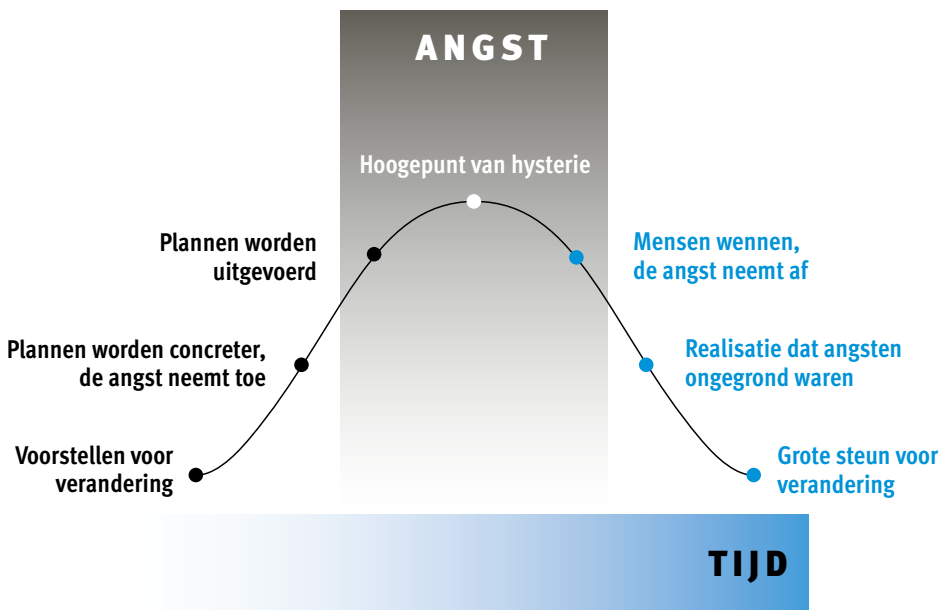
Opmerkelijk is wat er in Pontevedra, Graz, Sydney en alle andere casestudies niet gebeurde; de voorspelde chaos bleef uit. Dit is de derde fase, waarin bewoners de veranderingen zelf ervaren. In deze fase neemt de weerstand meestal af. Zorgen die eerdere debatten domineerden, blijken vaak grotendeels ongegrond. Straten worden rustiger, de geluidsoverlast daalt en de verkeersveiligheid verbetert.

Het beleid is niet langer een abstract toekomstbeeld, maar onderdeel van het dagelijks leven geworden.

De cijfers liegen er niet om: in Graz steeg de publieke steun voor de maatregel binnen zes maanden na invoering van 44% naar 72% — hoger dan voor de aankondiging van de maatregelen.⁵ Ook in Gent bleef na de invoering van een nieuw verkeerscirculatieplan de gevreesde chaos uit. Veel bewoners spraken juist hun waardering uit voor het rustigere en veiligere stadscentrum. En in Tel Aviv bleek uit enquêtes dat bewoners zich massaal verzetten tegen het terugdraaien van de maatregelen.

De ingevoerde maatregelen worden zelden teruggedraaid. In veel gevallen werden politici die tijdens de piek van weerstand onder zware druk stonden, later bij verkiezingen beloond. Zoals een Brusselse beleidsadviseur het samen-

Figuur 1 De 'heuvel van hysterie'



Bron: Fannin, Gary. (2024, oktober). *Why changing our environment is so hard*. Wandsworth, Bridge Road Residents' and Business Association.

vatte: wat aanvankelijk als politiek risico werd gezien, bleek uiteindelijk een politiek voordeel.

Wat succesvolle beleidsprocessen gemeen hebben

Waarom hielden sommige steden koers, terwijl andere terugkrabbelden? In het onderzoek identificeerden we vier terugkerende elementen die vaak samen voorkwamen bij een succesvolle invoering van maatregelen.

Ten eerste werden deze beleidsprocessen gekenmerkt door *politieke veerkracht en een helder doel*. Politici hadden een realistische verwachting van de weerstand die er zou komen: tegenspraak werd niet opgevat als een alarmsignaal dat het beleid ondeugdelijk was, maar als een onvermijdelijk en zelfs betekenisvol onderdeel van verandering. Juist die houding gaf bestuurders de ruimte om koersvast te blijven wanneer de druk opliep.

In plaats van mee te bewegen met de waan van de dag, hielden zij vast aan de onderliggende doelen, vaak gesteund door een kring van vertrouwde bondgenoten binnen en buiten het bestuur. Zoals een bestuurder uit Pontevedra het treffend samenvatte: 'We moesten onze principes verdedigen: levens redden en de kwaliteit van leven voor onze inwoners verbeteren. Die principes moesten we verdedigen en niet loslaten.' Die politieke veerkracht bleek zelden een individuele prestatie, maar werd vrijwel altijd gedragen door een netwerk van bondgenoten dat zichtbaar en eensgezind naar buiten trad.

Ten tweede waren er *brede en zichtbare coalities*, niet alleen binnen de politieke instituties, maar ook daarbuiten: in buurten, netwerken en maatschappelijke verbanden waar beleid voelbaar wordt in het dagelijks leven. Deze allianties bleken een beslissende kracht achter het succes van de maatregelen. Binnen het stadsbestuur zorgde een hechte samenwerking voor een

zichtbaar front, wat in periodes van hoge spanning het beeld van bestuurlijke eensgezindheid versterkte en vertrouwen uitstraalde.

Tegelijkertijd werd het verhaal consequent en breed verteld. Door steeds opnieuw de voordelen van het beleid te duiden, in gesprekken met buurtgroepen, ondernemersverenigingen en andere lokale spelers, ontstond er ruimte om negatieve geluiden tegen te gaan. Het effect was subtiel maar wezenlijk: het publieke debat werd evenwichtiger en de perceptie dat tegenstand namens 'de meerderheid' sprak, verloor aan kracht. Succesvolle steden lieten zien dat veerkracht niet betekent dat kritiek wordt genegeerd, maar dat zij actief werd opgezocht en zorgvuldig werd gewogen.

Mensen houden niet van verandering, en heldere communicatie over wat het beleid inhoudt helpt mensen om zich een nieuwe situatie beter voor te kunnen stellen

Ten derde *luisterden bestuurders actief*, zonder zich door kritiek te laten verlammen. De nieuwheid van de maatregelen en de negatieve framing maakten publieke participatie vaak onmisbaar. Lokale bijeenkomsten fungeerden als een cruciaal ankerpunt: hier konden zorgen worden geadresseerd en werd helder uitgelegd wat de reikwijdte en intentie van het beleid waren. Door consequent te kiezen voor duidelijke, toegankelijke communicatie nam de onzekerheid af. Samenwerking met buurten en ondernemersorganisaties liet bovendien zien dat mensgerichte mobiliteit geen nichebelang dient, maar juist de meerderheid ten goede komt.

Tegelijkertijd wisten succesvolle bestuurders te voorkomen dat een luidruchtige minderheid de democratische besluitvorming gijzelde. Zoals een Londense beleidsmaker scherp verwoordde: ‘Het allerbelangrijkste voor politici is om het ruis van tegenstanders te filteren die er fundamenteel tegen zijn en dat ook willen blijven. Geef een kleine minderheid geen vetorecht in een democratisch proces.’

Want hoe dominant ze soms ook klinken, de luidste stemmen weerspiegelen zelden het volledige spectrum van de publieke opinie. Juist dat besef stelde bestuurders in staat koers te houden en besluiten te nemen die op de lange termijn breed gedragen zijn.

Zorg voor een verhaal dat aansluit bij het dagelijks leven

Niet alleen politieke keuzes en procesafspraken zijn belangrijk, ook het verhaal dat verteld wordt rondom de verandering is dat. De bestuurders in ons onderzoek vertelden *een verhaal dat aansluit op het dagelijks leven*. Individuele opvattingen van bewoners bleken sterk gevormd te worden door dit verhaal. Waar maatregelen met succes werden ingevoerd, werden deze vrijwel altijd verbonden aan tastbare, herkenbare voordelen voor inwoners: veiligere straten voor kinderen, rustigere nachten, een aantrekkelijker openbare ruimte en schonere lucht. Het ging weinig over abstract beleid en vooral over het dagelijkse leven. In Graz werd de invoering van 30 kilometer per uur bewust geframed als een kwestie van veiligheid voor kinderen. De stad investeerde in publieksvoorlichting en deelde enquêtegegevens die een brede steun voor de maatregelen onder bewoners lieten zien. Op scholen leerden kinderen over de maatregel en zij namen dat gesprek mee naar huis, waardoor het beleid een andere, emotionele lading kreeg. Het

publieke debat verschoof merkbaar: van ‘Hoe snel kan ik naar huis rijden?’ naar ‘Hoe zorgen we dat alle kinderen veilig thuiskomen?’ Ook bij experimenten met de inrichting van straten werd de vraag omgedraaid: worden straten afgesloten voor auto's, of juist geopend voor iedereen die niet in een auto zit? Door het gesprek te verbreden – weg van wat automobilisten zouden verliezen en gericht op wat de stad als geheel wint – veranderde de toon van het debat fundamenteel.

‘Ja, maar dat werkt hier niet’

Twijfel aan haalbaarheid is een vast onderdeel van elke grote stedelijke verandering. Veel bestuurders zijn bang dat de hier beschreven strategieën niet werken in hun stad. Steden die voor een grote verandering staan, horen vaak hetzelfde: ‘Ja, maar dat werkt hier niet. Wij zijn geen Amsterdam.’ Zorgen over haalbaarheid, bereikbaarheid en economische effecten zijn wijdverbreid. Hoewel er op korte termijn inderdaad verstoringen kunnen optreden, wordt de vooraf gevreesde langetermijnschade voor ondernemerschap en bereikbaarheid zelden werkelijkheid.

In veel gevallen verbeteren rustigere straten en een betere openbare ruimte juist de toegankelijkheid van een stad en ondersteunen zij lokale bedrijven. Toen Utrecht in 1995 voorstelde om het Neudeplein te transformeren, was de weerstand groot. Vandaag is het idee om het plein als parkeerterrein te gebruiken ondenkbaar. Zodra bewoners het alternatief ervaren, willen zij zelden terug naar de oude situatie.

Waarom het soms mislukt

Niet alle maatregelen slagen. Ook binnen de onderzochte cases werden sommige initiatieven afgezwakt of stopgezet. Waar dat gebeurde, ontbraken de vier succesfactoren grotendeels.

In Wales leidde een landelijke verlaging van stedelijke snelheidslimieten tot spanningen. Op het moment van invoering, tijdens de piek van de weerstand, trokken meerdere coalitiepartners hun publieke steun in. Daardoor domineerden tegenstemmen de media, terwijl ondersteunende perspectieven uit beeld verdwenen. Het beleid bleef uiteindelijk van kracht, maar de verantwoordelijke politicus moest vertrekken.

De patronen die in dit artikel zijn beschreven, bieden aanwijzingen, geen sluitende verklaringen. Politieke processen zijn complex en afhankelijk van de context. Ze vragen om bescheidenheid in interpretatie, zeker bij conclusies op basis van een beperkt aantal gevallen. In een context van groeiende stedelijke uitdagingen kan weerstand gemakkelijk juist het beleid blokkeren dat steden nodig hebben om leefbaarder te worden. Leren van succesvolle mensgerichte mobiliteitstransities helpt steden voorbij de angst te kijken en laat zien dat betekenisvolle verandering kan worden gerealiseerd.

Van weerstand naar vertrouwen

De weerstand tegen een mobiliteit die op mensen is gericht in plaats van op gemotoriseerd vervoer, is echt, emotioneel en vaak luid. Maar ze is ook opvallend voorspelbaar, meestal tijdelijk en geregeld groter in woorden dan in werkelijkheid. De ervaring uit tal van steden is helder: zodra mensen veilige, rustige en prettige straten meemaken, willen de meesten niet meer terug naar hoe het daarvoor was.

Bestuurders die dit begrijpen en het lef hebben om door de eerste weerstand heen te besturen, worden achteraf vaker beloond dan afgestraft. Juist in een tijd van polarisatie en tanend vertrouwen laten zichtbare verbeteringen in het dagelijks leven zien waar politiek toe in

staat is. Meer ruimte voor mensen, minder herrie en vervuiling, en straten die uitnodigen om te verblijven in plaats van doorheen te razen – het zijn geen abstracte idealen. Zodra dit soort straten er zijn, worden ze vanzelf het nieuwe normaal dat niemand meer wil missen.



Noten

- 1 Zie het interview met wethouder Arjen Kapteijns in dit themanummer van S&D.
- 2 Yannis, George, Michelaraki, Eva (2024). Review of City-Wide 30 km/h Speed Limit Benefits in Europe. *Sustainability*, 16(11); Andriolli, Ana C., & Silva, Ligia T. (2024). Are Low Emission Zones Truly Embraced by the Public? *Environments*, 11(6).
- 3 Premm, Alexander (2025). 'Turns Out It's Nicer': Reflections of Successful Political Actors on Implementing Controversial Urban Mobility Policies.
- 4 Hoenig, Michael (2000). *The Graz Traffic Calming Model and its Consequences for Cyclists*. Department of Transportation, City Council Graz.
- 5 Zie ook Hoenig (2000).



Burgerveen is een dorp zonder openbaarvervoersverbinding. De dichtstbijzijnde bus brengt je op 25 minuten wandelafstand van het dorp. Foto: Jara van den Bosch.

De eigen auto moet geslachtofferd

In Nederland rijden er sinds eind vorig jaar meer dan tien miljoen auto's rond. Een overwinning van het volk! De vooruitgangsdroom van de welvaartsstaat is realiteit geworden met een eigen huis, een middenklasser voor de deur en een snelle auto om rechtsreeks de parkeergarage van de supermarkt, woonwinkel of het pretpark in te kunnen rijden. Dankzij royale reiskostenvergoedingen en miljarden geïnvesteerd belastinggeld gaan we dagelijks met een thermoskan koffie in de file naar het werk.

Zie hier de teloorgang van de sociaal-democratische idealen in de praktijk. Mijn opening was cynisch: individuele automobilititeit is een ramp voor mens en natuur. De enorme bijdrage van het wegverkeer aan schadelijke emissies (10% van de Nederlandse CO₂-emissies, jaarlijks 12.000 vroegtijdige doden door luchtverontreiniging), de enorme grondstoffenbehoefte en ruimteclaim, en de impact van alle wegen, asfalt en infrastructuur is een offer van het collectief voor individueel gemak en economische groei.

Daarnaast ondermijnt zeker stedelijke automobilititeit het sociale weefsel op allerlei manieren. Bewoners die elkaar niet meer spreken doordat de autoweg de straat splitst. Gezondheidsproblemen door slechte lucht of het opofferen van groen voor asfalt en parkeren in de buurt. Het niet kunnen betalen of bereiken van mobiliteit met allerlei negatieve sociale gevolgen. De enorme collectieve uitgaven aan individuele mobiliteit voor sommigen, tegenover de constante verschraving van publieke en collectieve vormen van vervoer.

De allereerste vraag is hoe dit zo heeft kunnen gebeuren. Waarom offeren we onze collectieve ruimte, gezondheid en middelen op zodat

mensen individueel kunnen doorrijden tot aan de voordeur? Dit is geen toeval. Individuele automobilititeit is een historisch project vanuit fossiele en economische belangen die in een aantal decennia een cultuur en infrastructuur hebben weten te bouwen waarin we nu vastzitten. Het idee van recht op mobiliteit, dat mobiliteit vrijheid is, en dat het normaal is je eigen belang zo in onze gemeenschappelijke ruimte te parkeren.

Het cynische is dat de politiek van rechts tot links is meegegaan in dit vooruitgangsideaal. De progressieve politiek heeft op zijn best gepoogd de genoemde negatieve kanten wat te verzachten. Maar is daarbij, net als bij veel ande-

DERK LOORBACH

Hoogleraar sociaaleconomische transities en directeur van DRIFT

re thema's, volledig binnen het discours gebleven van individuele vrijheid van consumptie en het vanzelfsprekend opofferen van collectieve waarde. Inmiddels lijkt er ook geen ontsnappen meer aan: de burger wordt boos als zijn auto wordt afgepakt, de autolobby heeft een stevige grip op de politiek (we gaan ook nog wat langer door met brandstofauto's) en progressieve partijen zijn politiek nergens meer 'in the lead'.

De tweede vraag is hoe we hieruit ontsnappen. De klimaat-, biodiversiteits- en grondstofcrises dwingen tot veel fundamentele veranderingen. De enorme sociale en economische kosten moeten toch aanleiding zijn tot herbezinning. En inderdaad, er is al lang een nieuwe realiteit aan het ontstaan. Een die de potentie heeft om te veranderen van een toekomstdroom naar de nieuwe norm: publieke of col-

lectieve mobiliteit. Van de autoclubs in de jaren zeventig tot de professionele deelsystemen die we nu hebben. Van de strooifietsen naar de goed werkende ov-fietsen. Van de autoloze zondagen naar steden met leefstraten, auto-te-gaststraten en emissievrije zones.

Eigenlijk zijn al vijftig jaar lang allerlei mensen, vooral in hun eigen leefomgeving en in steden, bezig met het uitproberen van stedelijk en landelijk samenleven zonder eigen auto's.

Een politiek die het beste met ons voorheeft, zet in op bescherming van onze leefomgeving en het ontwikkelen van mobiliteit die ons zoveel mogelijk biedt en zo min mogelijk kost

Corona gaf autobezit en -gebruik een slinger, maar leidde ook tot een herwaardering van de publieke ruimte, autoloze stedelijke centra en straten, deelsystemen en elektrische mobiliteit. Nu komt alles samen: de urgentie, de (digitale en technologische) mogelijkheden en alle ervaringen en ideeën die in de onderstroom ontstaan zijn.

Het is, kortom, tijd om de toekomstdroom van de auto voor de massa te vervangen door het idee van leven zonder eigen auto. Puur technisch en economisch is het eenvoudig: we kunnen makkelijk met minstens 60% minder auto's dezelfde automobilititeit houden (als alle auto's als Uber zouden rijden zelfs richting de 80%). Als we dat collectief organiseren betekent dat ook direct een halvering van kosten, ruimtegebruik en verdere negatieve impact. Veel steden bewegen deze kant al op, maar schoor-

voetend: de meeste deelsystemen zijn commercieel, de organisatie van openbaar vervoer is vaak conservatief en de overheid is zelf niet ondernemend.

De lichtpuntjes wat dit betreft zijn pogingen in Zeeland met publiek vervoer, ov als basis in combinatie met flexibel vervoer op aanvraag, gesteund door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Of samenwerkingen rond publiek vervoer in de noordelijke provincies. Of steden als Amsterdam die hun openbare ruimtestrategie inzetten voor nieuw mobiliteitsbeleid. Stuk voor stuk lokale bewegingen, weg van traditioneel, verschalend ov en een groeiende individuele automobilititeit. Maar het blijven ontwikkelingen in de marge zolang het heilige huisje op vier wielen niet wordt aangepakt.

Wat nu ontbreekt is een volgende ideologische en politieke stap: de eigen auto moet geslachtofferd. Als we eerlijk zijn, is de echte rekening van automobilititeit veel hoger dan wat de consument nu betaalt. En een politiek die daadwerkelijk het beste met ons en onze leefomgeving voor heeft, zet in op bescherming van die leefomgeving en het ontwikkelen van mobiliteit die (ons) zoveel mogelijk biedt en zo min mogelijk kost. Dat is een systeem dat voor iedereen toegankelijk en betaalbaar is, en dus ook zo min mogelijk ten koste gaat van iedereen. Mobiliteit voor de massa: niemand meer een eigen auto!

Bereikbaarheid voor iedereen, maar binnen grenzen

Het heeft weinig aandacht gekregen, maar een jaar geleden, toen het kabinet van Wilders nog gewoon in het zadel zat, verscheen het rapport *Bereikbaarheid op Peil*. Het werd zelfs aangenomen als kabinetsstandpunt. Voor het eerst ligt hiermee de focus ligt op bereikbaarheid in plaats van mobiliteit en op mensen in plaats van het systeem.

HANNAH VAN AMELSFORT & THOMAS STRAATEMEIER

Hannah van Amelsfort is gepromoveerd op prijsbeleid in mobiliteit aan de TU Delft en Thomas Straatemeier is gepromoveerd op bereikbaarheidsdoelen aan de UvA. Beiden zijn werkzaam als adviseur bij mobiliteitsadviesbureau Goudappel.

‘Drukste ochtendspits van het jaar.’ ‘Komend jaar wordt het weer drukker op de weg.’ ‘Ruim 500 kilometer file.’ Het zijn krantekoppen die je regelmatig voorbij ziet komen. Hierdoor lijken files en drukke wegen het grootste probleem als het gaat om mobiliteit. En ook veel politici denken er zo over. Maar wie iets langer stil durft te staan bij wat mobiliteit eigenlijk is, ziet iets anders.

Bereikbaarheid gaat niet over een paar minuten sneller doorrijden. Bereikbaarheid gaat over of je kind op tijd op school kan komen. Over of je je moeder nog kunt bezoeken als ze ziek is. Over of je een baan kunt aannemen die je uit de armoede trekt. Over of je ’s avonds veilig thuiskomt. Het gaat over vrijheid, over meedoen, over waardigheid — en dus over rechtvaardigheid.

Bereikbaarheid is in Nederland ongelijk verdeeld. Op de meeste plekken in Nederland kun je met de auto, zelfs als het druk is op de weg, binnen dertig minuten vier tot vijf keer zoveel bestemmingen bereiken als met fiets en openbaar vervoer samen.¹ In landelijke gebieden is dat zelfs tien keer zoveel of nog meer. En zelfs dicht bij het station in hartje Amsterdam of Utrecht kun je met de auto twee keer zoveel plekken bereiken binnen een half uur. Alleen op enkele Waddeneilanden is de bereikbaarheid gelijk.

Bereikbaarheid is afhankelijk van waar je woont, maar zelfs burens kunnen een heel andere bereikbaarheid ervaren. Dat komt doordat bereikbaarheid niet alleen afhangt van de afstand tot een treinstation of ziekenhuis, maar ook van persoonlijke omstandigheden: heb je een rijbewijs, kun je het openbaar vervoer betalen, kun je goed lopen of fietsen, voel je je ’s avonds veilig en lukt het je om met apps (zoals van deelscooters) om te gaan?

Hierdoor ervaren sommige groepen structureel minder bereikbaarheid dan anderen —

waarbij toegang tot een auto vaak het grootste verschil maakt. In Nederland heeft één op de vier huishoudens geen toegang tot een auto en daardoor ook minder goede toegang tot zorg, onderwijs, werk en vrienden en familie.² Te weinig toegang zorgt voor ongelijke kansen en soms zelfs voor sociaal isolement.

Juist daarom is het belangrijk dat bestemmingen zoals onderwijs, zorg, dagelijkse boodschappen, natuur, cultuur en sport voor iedereen bereikbaar zijn. Het beleid is nu vaak gericht op de ‘gemiddelde’ reiziger, waardoor mensen buiten de boot vallen. Als je ontwerpt op basis van gemiddelden, wordt het snel onmenselijk. Ontwerp je voor de meest kwetsbare groep, dan kan uiteindelijk iedereen meekomen.

Wie bereikbaarheid serieus neemt, moet twee dingen tegelijk durven zeggen. Eén: niemand mag buitengesloten worden omdat hij of zij niet kan, mag of durft te rijden. Twee: ‘meer mobiliteit’ is niet hetzelfde als ‘beter leven’. Mobiliteit heeft ook een prijs, en die prijs wordt

Bereikbaarheid gaat niet over een paar minuten sneller doorrijden, maar over vrijheid, over meedoen, over waardigheid — en dus over rechtvaardigheid

niet eerlijk verdeeld. Goed bereikbaarheidsbeleid vertrekt vanuit mensen, vanuit basisrechten en het durft grenzen te stellen aan overdaad.

Mobiliteit is een gevolg van de menselijke behoefte aan ontplooiing. Als maatschappij willen we veel mogelijkheden voor ontplooiing creëren, maar mobiliteit kost de samenleving ook veel. Mobiliteit zorgt voor ongezonde lucht, geluidsoverlast, tast onze natuur aan, draagt sterk

bij aan de uitstoot van CO₂, zorgt voor doden en gewonden, neemt veel ruimte in beslag in onze steden en snijdt waardevolle gebieden door-midden. Alle infrastructuur die we aanleggen is een belastingdruk voor komende generaties om te onderhouden.

Ook hier scoort de auto het hoogst, maar niet in positieve zin. De auto heeft door haar ongeëvenaarde actieradius gezorgd dat we veel meer plekken konden bereiken, maar dat heeft ook ruimtelijke spreiding en schaalvergroting in de hand gewerkt. En hier ontstaat een vici-

Bereikbaarheid is afhankelijk van waar je woont, maar zelfs burens kunnen een heel andere bereikbaarheid ervaren

euze cirkel die we te vaak normaliseren: 1) meer ruimte voor de auto zorgt voor verdere bestemmingen, 2) daardoor worden fiets en ov relatief minder aantrekkelijk en haalbaar, 3) daardoor worden mensen afhankelijker van de auto en 4) daardoor groeit de druk om nóg meer te investeren in auto-infrastructuur en doorstroming – en nemen autokilometers toe.

Het gevolg: we reizen verder, vaker en meer – en de negatieve externe effecten nemen toe. Niet omdat mensen dat graag willen, maar omdat de ruimtelijke ordening hen die kant op duwt. De rekening komt vervolgens terecht bij iedereen: via ruimtebeslag, onveiligheid, emissies, belastingdruk, en een leefomgeving die steeds meer ingericht wordt op verplaatsing in plaats van leven.

Dat alles voor iedereen goed bereikbaar is, hoeft niet ten koste te gaan van duurzaamheid of de leefomgeving. Vaak kunnen die twee juist goed samengaan. Want het gaat bij bereikbaar-

heid niet om 'hoe meer hoe beter', maar om genoeg voor iedereen, en vooral: zorgen dat bestemmingen dichtbij zijn zodat mensen niet ver hoeven te reizen.

Een eerlijk en toekomstgericht mobiliteitsbeleid zorgt ervoor dat iedereen in Nederland genoeg bereikbaarheid van bestemmingen heeft, zonder dat hiervoor te veel mobiliteit nodig is en de negatieve effecten voor de maatschappij en klimaat te groot worden. Hierbij houden we rekening met de verschillen in eigenschappen en vermogens die mensen hebben.

Nu de uitwerking nog

In het voorjaar van 2025 is het kabinetsstandpunt *Bereikbaarheid op Peil* aangenomen dat stelt dat iedereen in Nederland recht heeft op bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen zoals ziekenhuizen, scholen en winkels.³ En dat belangrijke goederen op bestemming geleverd kunnen worden. Hiermee lijkt voor het eerst in Nederland bereikbaarheid van relevante bestemmingen de focus te worden van beleid.

Tot nu toe richtte het beleid zicht vooral op mobiliteit. Afhankelijk van de politieke kleur van het kabinet en de maatschappelijke omstandigheden werd afwisselend ingezet op het faciliteren of juist afremmen van mobiliteit. Denk aan het *Rijkswegenplan* van de jaren zestig (nieuwe snelwegen) en de *Nota Mobiliteit* van begin deze eeuw (doorstroomnormen en het uitbreiden van bestaande wegen) als voorbeelden van het faciliteren, of juist aan het *Structuurschema Verkeer en Vervoer-II* van de eind jaren tachtig en begin jaren negentig dat inzette op het beteugelen van autoverkeer door invoering van een spitsheffing, het niet verder uitbreiden van wegen en forse investeringen in het openbaar vervoer.

Van beleid om mobiliteit te beteugelen is in de praktijk minder terechtgekomen dan van beleid gericht op faciliteren. Bij beide benade-

ringen lag de nadruk steeds op het functioneren van het mobiliteitssysteem als geheel. Het belangrijkste doel was zorgen dat het systeem niet vastloopt, met weinig oog voor individuele behoeften. De gedachte was: met een goed functionerend mobiliteitssysteem bieden we goede mobiliteit voor de grootst mogelijke groep. Vaak betekende dit investeren in mobiliteit voor mensen die al het meest mobiel zijn en de minste problemen ervaren in het bereiken van relevante bestemmingen.

Ruimtelijk beleid is op de lange termijn een krachtige knop om mobiliteit te sturen. In de jaren negentig werd gepoogd kantoren met veel werknemers per vierkante meter, te vestigen op een locatie bij goed openbaar vervoer. De uitvoering verliep minder goed, doordat strenge parkeernormen deze bedrijven juist richting minder geschikte locaties duwden.

Ook de welbekende VINEXlocaties waren gepland aan de stadsrand langs ovasen, zodat bewoners stedelijke voorzieningen goed zouden konden benutten. In de praktijk kwam de ovaansluiting echter vaak te laat of niet, bleven parkeernormen relatief hoog en was de toegang tot de snelweg (te) eenvoudig.

Een minder bekend maar succesvoller voorbeeld is het verbod op grote 'weidewinkels' voor dagelijkse boodschappen, uit de jaren zestig en zeventig. Daardoor kent Nederland weinig megasupermarkten aan de randen van steden. Supermarkten zijn in Nederland gemiddeld kleiner dan in de rest van Europa maar talrijker en liggen vaker in wijken en dorpen, waardoor ze veelal lopend en fietsend bereikbaar zijn. Dat effect werkt tot op de dag van vandaag door, ook al geldt het verbod op weidewinkels niet meer.

Ook autobelastingen lijken zichtbaar effect te hebben: Nederland en Denemarken — landen zonder auto-industrie en met hoge belastingen

op autobezit — zitten onder het Europese gemiddelde in autobezit, terwijl Duitsland, Frankrijk en Italië daar juist boven liggen. Daar staat tegenover dat we fiscaal mobiliteit op verschillende manieren juist aanmoedigen: hoe verder je van je werk woont, hoe hoger de belastingvrije

In Nederland heeft één op de vier huishoudens geen auto en dus minder goede toegang tot zorg, onderwijs, werk en vrienden en familie

reiskostenvergoeding en hoe meer kilometers je maakt, hoe gunstiger de leaseautoregeling.

'Bereikbaarheid op Peil' kan echt een breuk worden met het verleden. De focus ligt op bereikbaarheid in plaats van mobiliteit en op mensen in plaats van het systeem. Wat ontbreekt en toegevoegd moet worden is het begrenzen van overdadige mobiliteit om de negatieve effecten te beperken. Daarvoor is prijsbeleid op gebruik een effectieve oplossing, maar dat vraagt wel om een integrale aanpak van mobiliteitsbeleid (het verbeteren van reisalternatieven), ruimtelijk beleid (bestemmingen dichterbij), fiscaal en sociaal beleid (goedkoper voor kwetsbare groepen en duurder voor de welvarende veelgebruiker). Hieronder werken we dat uit langs vier domeinen: ruimtelijke ordening, mobiliteit, fiscaal/prijsbeleid en het sociale domein.

Ruimtelijke ordening: verbeter nabijheid

Het beste mobiliteitsbeleid is ruimtelijk beleid. Als voorzieningen verdwijnen of woningen op de verkeerde plekken worden gebouwd, kun je dat niet 'repareren' met nog een buslijn of een extra rijstrook. Dat is dweilen met de kraan

open, doordat betere verbindingen ruimtelijke spreiding in de hand werken.

De bereikbaarheid van voorzieningen is op verschillende plekken in Nederland verminderd.⁴ In landelijke gebieden is het de uitdaging om de

Goed bereikbaarheidsbeleid vertrekt vanuit mensen, vanuit basisrechten en durft grenzen te stellen aan overdaad

uitholling tegen te gaan en een basisniveau van bereikbaarheid te definiëren voor voorzieningen zoals zorg, onderwijs, dagelijkse boodschappen, sport en natuur. Landelijke streefnormen kunnen helpen, maar een lokale uitwerking daarvan is nodig om rekening te houden met de specifieke omstandigheden en behoeften.

Vervolgens moet je met elkaar nagaan wat dit betekent: waar willen we voorzieningen vasthouden of zelfs toevoegen? Concentreer de behoefte aan nieuwe woningen in kerndorpen, zodat mensen op plekken wonen waar al voorzieningen zijn. Hieronder geven we drie voorbeelden van concrete beleidsmaatregelen.

- Een “basisvoorzieningen-garantie” per regio: een normenkader voor bereikbaarheid van de huisarts, basisschool, boodschappen en ov-knooppunten, bijvoorbeeld in reistijd en kosten van passende vervoermiddelen.
- Een voorzieningenfonds voor krimpregio's: cofinanciering om dorpsvoorzieningen zoals het zorgpunt, de buurtwinkel en bibliotheekfunctie te behouden of te combineren.
- Woonprogrammering koppelen aan bereikbaarheid: alleen uitbreiden waar basisvoorzieningen en (deel)mobilititeit aantoonbaar geborgd zijn.

In stedelijke regio's zou de focus moeten liggen op het bouwen in gebieden waar je qua bereikbaarheid met het ov en de fiets in de buurt komt van de auto. Binnenstedelijke locaties zijn vaak gunstig, maar zeker niet allemaal, bijvoorbeeld als eerst dure ov-investeringen nodig zijn of voorzieningen niet tegelijk worden gerealiseerd met de woningen.

Ook buiten de grote steden bestaan plekken met een goede bereikbaarheid, bijvoorbeeld Driebergen-Zeist, die intensiever benut kunnen worden. Weer drie concrete beleidsmaatregelen:

- De '15-minuten-buurt' als toetssteen bij woningbouw, met harde eisen voor school, zorg, groen en dagelijkse boodschappen op loop- of fietsafstand.
- Geen nieuwe autoverslaving: lage parkeernormen, deelmobiliteit en mobiliteitshubs vanaf dag één mee-ontwerpen, zodat nieuwe bewoners niet automatisch de auto in worden geduwd.
- Publieke regie op grond: sturen op waar, wat en wanneer ontwikkeld wordt. Met een focus op nabijheid en niet alleen woningaantallen. Het voorkomen van ontwikkelingen op plekken waar dat niet gewenst is en een hoger aandeel sociale woningbouw op goed bereikbare locaties.

Focus op basisbereikbaarheid

De nadruk zou moeten liggen op het bieden van voldoende basisbereikbaarheid en verschillende opties voor vervoermogelijkheden, niet op het aanpakken van knelpunten. Ook in het geval van een stremming ergens in het netwerk biedt dat mensen meer mogelijkheden. Gezien de grote verschillen tussen autobereikbaarheid en bereikbaarheid per fiets en ov, betekent dit vooral investeren in het laatste. Bij openbaar vervoer gaat het niet alleen om grote investe-

ringen in spoor en metro, maar ook om het opnieuw definiëren van het belang van openbaar vervoer als basisvoorziening. Publieke mobiliteit is meer dan een bus die elke uur gaat en heeft investeringen nodig in plaats van verkapte bezuinigingen.

De gewenste kwaliteit van het openbaar vervoer moet afgestemd worden op de behoeften van de lokale inwoners. Hierbij moeten we ons geen illusies maken: openbaar vervoer en de fiets alleen kunnen nooit concurreren met de auto. Het gaat juist om integraal kijken naar alle manieren van vervoer en hoe deze slim te combineren zijn. De flexibiliteit van de fiets, buurtbus, regiotaxi en (deel)auto voor de korte afstand met de snelheid en capaciteit van de trein en hoogwaardig openbaar vervoer voor de langere afstanden. Weer drie concretere voorbeelden van beleid:

- Openbaar vervoer als basisrecht: minimale normen per type ov-knooppunt, aangevuld met doelgroepenvervoer en vraaggestuurd vervoer waar nodig en een bredere definitie van openbaar vervoer.
- Fietsnetwerken met doorfietsroutes: niet als 'leuk extraatje', maar als ruggengraat van regionale bereikbaarheid en nieuwe verstedelijking.
- Trage steden en dorpen: de snelheid van lopen en fietsen als uitgangspunten voor de inrichting van onze woongebieden en centra. Een lagere snelheid voor de auto leidt nauwelijks tot bereikbaarheidsverlies, maar wel tot grote winst voor de gezondheid, veiligheid en leefomgeving.

Fiscale en juridische prikkels

Als er één hefboom is die structureel onderschat wordt in het mobiliteitsbeleid, is het wel prijsbeleid. Niet als technocratische rekensom, maar

als morele keuze: wat belonen we, wat ontmoedigen we, en wie draagt de lasten?

In de afgelopen decennia is een fiscaal systeem opgetuigd dat op verschillende manieren meer mobiliteit aanmoedigt: hoe verder je van je werk woont, hoe hoger de belastingvrije reiskostenvergoeding. Of je je leaseauto veel of weinig gebruikt, heeft geen invloed op de bijtelling. Voor fiets en ov is het vaak minder gunstig georganiseerd. Hier staan belastingen tegenover die het autobezit verminderen, zoals de belasting van personenauto's, parkeerbeleid en brandstofaccijnzen, maar die laatste houden weinig rekening met hoe weinig, schoon, klein en voorzicht iemand rijdt.⁵

Dit complexe systeem, van subsidies aan de ene kant en belastingen aan de andere kant, kan eenvoudiger en rechtvaardiger. Opbrengsten kunnen een randvoorwaarde zijn voor het fiscale stelsel rondom mobiliteit, maar zouden niet het doel moeten zijn. Het fiscale stelsel moet gericht zijn op minder noodzaak tot ver

Het gaat bij bereikbaarheid niet om 'hoe meer hoe beter', maar om genoeg voor iedereen, en vooral: zorgen dat bestemmingen dichtbij zijn zodat mensen niet ver hoeven te reizen

reizen en het belonen van nabijheid en duurzame vervoermiddelen, waarbij de sterkste schouders de zwaarste lasten dragen. Excessieve mobiliteit moet ontmoedigd worden en basisbehoeften worden beschermd voor mensen die het echt nodig hebben. Vier beleidsmaatregelen:

- Hervorm de reiskostenvergoeding: maak lopen, fietsen ov en deelopties fiscaal aantrekkelijker dan lange autoritten, door de eerlijke maatschappelijke prijs voor autogebruik te betalen.
- Maak het gebruik van duurzame vervoersmiddelen eenvoudiger met integrale betaal- en kortingsproducten. Eén systeem, één account, met een sociaal tarief, als een overheidstaak in plaats van een markt.
- Zorg voor een minder mobiliteitsaanjagend lease- en bijtellingsstelsel: koppel fiscale voordelen (als die überhaupt nuttig zijn) aan het daadwerkelijke gebruik en aan maatschappelijke kosten, met hogere prijzen voor veel rijden op drukke tijden en ruimte-intensief vervoer.
- Werk met compensatie, bijvoorbeeld een sociaal mobiliteitsbudget, gesubsidieerde elektrische deelauto's, goedkoper ov en een aanschafkorting voor elektrische fietsen — voor kwetsbare groepen die gedwongen zijn ver te reizen.

Denken vanuit de gemeenschap

De afgelopen jaren is er steeds meer inzicht verkregen in de behoeften en problemen van verschillende groepen als het gaat om hun vervoer. Zo ervaart 10% van de mensen financiële problemen met betrekking tot vervoer. Ze maken bepaalde verplaatsingen niet of bezuinigen op andere uitgaven om toch mobiel te zijn.⁶

Voor anderen is meer dan tien minuten lopen of fietsen al te ver en is een kapotte lift op het station een onoverkomelijke barrière. Een aanzienlijk groep mensen, waaronder veel vrouwen, mijdt op rustige tijden de straat of het openbaar vervoer. Voor mensen met een fysieke, visuele of mentale beperking is reizen vaak helemaal een uitdaging. Dit zijn geen randproblemen. Het gaat niet om 'een beetje extra vertraging', maar over de vraag

of je überhaupt kunt deelnemen. Deze behoeften en drempels zouden het vertrekpunt moeten zijn van mobiliteitsbeleid — niet de files.

Een klein beetje minder mobiliteit voor de één kan heel veel opleveren voor de ander. Vervoer is ook bij uitstek iets waar meer en minder mobielen elkaar kunnen helpen. Alleen al in Noord-Holland zijn er 3000 vrijwilligers die jaar-

Publieke mobiliteit is meer dan een bus die elke uur gaat en heeft investeringen nodig in plaats van bezuinigingen

lijks bijna 730.000 passagiers vervoeren naar hun bestemming, waar ze anders niet hadden kunnen komen.⁷

Je kunt dit zien als het effect van harde bezuinigen op het openbaar vervoer, waardoor mensen op vrijwilligersvervoer zijn aangewezen. Maar al dit zelfgeorganiseerde vervoer zorgt vaak niet alleen voor bereikbaarheid, maar versterkt het ook de sociale binding en vermindert eenzaamheid. Huidige regels maken dit soort vervoer vaak eerder moeilijker dan makkelijker. In plaats van denken in markten zouden we bij mobiliteit meer moeten denken vanuit gemeenschappen en mobiliteit als gedeeld goed. Hoe kunnen we in het dorp, in een appartementsgebouw of binnen een bedrijf ervoor zorgen dat mensen elkaar kunnen helpen bij hun verplaatsingen?

- Definieer bereikbaarheidsdoelen per doelgroep en besteedt meer aandacht voor verschillen tussen groepen in beleid en onderzoek.
- Geef iedereen een stem in het mobiliteitsdebat: zorg dat allerlei verschillende groepen betrokken zijn bij het gesprek.

- Bereikbaarheid als gemeenschappelijk goed: ondersteun burgers die elkaar willen helpen bij hun vervoer of die samen een voorziening overeind willen houden.

Het begint met een ander verhaal

Hoe krijgen we dit alles voor elkaar? Het voelt wellicht als een onmogelijke uitdaging, als moeten schaken op veel borden tegelijk. Wat vooral nodig is, is dat we nieuwe doelen, regels, subsidies, verboden en wetten opstellen, die de hiervoor genoemde principes in de praktijk brengen. En dat vergt durf.

Het begint met het vertellen van een ander verhaal. Waarbij we het woord 'bereikbaarheid' weer letterlijk nemen: bestemmingen moeten bereikbaar zijn, dus dichtbij. Waarbij je geen auto *hoeft* te hebben om goed te kunnen leven. Waar de route naar werk, school, zorg en familie niet eindigt bij een te dure ov-rekening, een halte zonder lift, of een bedrijventerrein dat alleen met een auto te bereiken is. Een verhaal over een Nederland waar het juist logisch is om

Een lagere snelheid voor de auto leidt nauwelijks tot bereikbaarheidsverlies, maar wel tot grote winst voor de gezondheid, veiligheid en leefomgeving

te lopen of fietsen en waar het openbaar vervoer betrouwbaar is omdat we het behandelen als basisvoorziening. En waar we eerlijk zijn over de auto: waardevol voor veel mensen, maar te dominant gemaakt met een prijs die nu op het bordje van de samenleving ligt.

En ja, bij dat verhaal horen ook grenzen aan overdaad, zodat vrijheid voor de één niet eindigt

als onvrijheid voor de ander. Misschien lezen we dan straks een andere kop: 'Bestemmingen voor veel mensen steeds dichterbij, maar op sommige plekken nog werk aan de winkel.'



Noten

- 1 Bastiaanssen, J. & Breedijk, M. (2022). Toegang voor iedereen? Een analyse van de (on)bereikbaarheid van voorzieningen en banen in Nederland. Planbureau voor de Leefomgeving (PBL).
- 2 Zijlstra, T. & Durand, A. (2025). Financieel Autoloos. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).
- 3 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2025). Bereikbaarheid op peil: Kabinetsstandpunt en achtergrondrapportage over bereikbaarheid behouden en verbeteren.
- 4 Bastiaanssen, J. & Breedijk, M. (2024). Beter bereikbaar? Veranderingen in de toegang tot voorzieningen en banen in Nederland tussen 2012 en 2022. Planbureau voor de Leefomgeving (PBL).
- 5 Marseille, F. & Jeekel, H. (2025). Op weg naar een verantwoorde prijs voor mobiliteit. Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit.
- 6 Krabbenborg, L. & Durand, A. (2024). Betaalbare mobiliteit?: een verkenning van prijzen van mobiliteit, huishouduitgaven aan vervoer, en bereikbaarheidsproblemen. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).
- 7 Boon, M & Nannes, F. (2022). Overzicht vrijwilligersvervoer Noord-Holland. Kenniscentrum Vrijwilligervoer.



Leiden, Hansenstraat. De kleine stoep wordt geblokkeerd door geparkeerde scooters. Foto: Jara van den Bosch.

Een overheid met regie

Jongeren verhuizen minder vaak voor studie of werk. Zij blijven langer in het ouderlijk huis wonen en beperken vaker hun keuzes tot de eigen regio, met directe gevolgen voor opleidingskansen, loopbanen en persoonlijke en inkomens-ontwikkeling. In het publieke debat wordt deze ontwikkeling vrijwel automatisch gekoppeld aan het woningtekort. Hoewel begrijpelijk, laat dit een tweede structurele factor grotendeels buiten beeld: de staat van onze mobiliteit.

De mate waarin mensen zich eenvoudig, betaalbaar en betrouwbaar kunnen verplaatsen, bepaalt welke banen, opleidingen en voorzieningen voor hen binnen bereik liggen. En dit heeft bredere gevolgen. Betere verbindingen vergroten het functionele stedelijke gebied en

HIDDE BOERSMA

Filmmaker en publicist. Binnenkort verschijnt van zijn hand samen met Floris Kreiken Overvloed.

maken arbeidsmarkten omvangrijker en diverser. Dit vergroot de kans op passende matches tussen mensen en banen, stimuleert kennisuitwisseling en versnelt innovatie.

Investerings in mobiliteit zijn een krachtig instrument tegen schaarste op de woning- en arbeidsmarkt. Goede bereikbaarheid vergroot steden zonder extra ruimtebeslag. Wanneer regio's binnen acceptabele reistijden met elkaar zijn verbonden, functioneren zij feitelijk als één gedeelde arbeids- en woningmarkt. Een woning hoeft zich dan niet in de stad te bevinden om toegang te bieden tot stedelijke kansen.

Voor Nederland zijn er concrete acties voor te stellen. Die Lelylijn tussen Noord-Nederland en de Randstad moet er nu toch echt eens komen: deze verbindt de noordelijke provincies

en verkleint zo regionale verschillen. Een fijnmazig en hoogfrequent openbaarvervoersnetwerk kan de Randstad laten functioneren als één geïntegreerde metropolitane regio.

Op Europees niveau dragen hogesnelheidsverbindingen bij aan economische samenhang, grensoverschrijdende arbeidsmobiliteit en verdere verduurzaming van transport. En zelfs internationale luchtvaart hoort in dit perspectief thuis. Vliegen vergroot handelingsvrijheid, brengt culturen samen en maakt mondiale kennisuitwisseling mogelijk. Een logische links-progressieve visie betreft hierom ook massale investering in duurzame synthetische brandstoffen.

De Amerikaanse historicus Marc Dunkelman beschrijft hoe progressieve politiek de afgelopen decennia sterk is gaan leunen op wat hij 'power-down' noemt: het decentraliseren van macht, het maximaliseren van inspraak en het beschermen van individuele rechten. Dat heeft belangrijke verworvenheden opgeleverd, maar het heeft ook het vermogen ondermijnd om nog grote collectieve vooruitgang te organiseren. Juist bij infrastructuur, woningbouw en mobiliteit werkt machtsspreiding verlamdend. Gemeenschappelijke belangen verliezen het dan van de rechten van enkele individuen.

Een vernieuwend links-progressief verhaal vraagt daarom om herwaardering van 'power-up': een overheid die regie neemt, prioriteiten stelt en grootschalige publieke investeringen organiseert in het algemeen belang. Zonder centrale sturing komen geen nieuwe spoorlijnen tot stand, ontstaat geen geïntegreerd metropolitaan ov-netwerk en blijven duurzame alternatieven voor luchtvaart achter. Een overheid die beweging mogelijk maakt, vergroot vrijheid, samenhang en vertrouwen in de samenleving.

Naar duurzaam en eerlijk vervoer

Ons verkeer en vervoer moeten duurzaam worden. Technologische ontwikkelingen zijn hierbij onmisbaar, maar zijn op zichzelf nog niet de oplossing. Om ervoor te zorgen dat deze transitie rechtvaardig is, moeten we ook kijken naar wie er betaalt en wie er profiteert.

BERT VAN WEE

Emeritus Hoogleraar Transportbeleid, TU Delft.

Een 'transitie naar duurzame mobiliteit' is al decennialang een hot topic in de wereld van verkeer en vervoer. Die transitie gaat niet alleen over energie en CO₂-emissies, maar ook over de rechtvaardigheidseffecten en economische gevolgen. Een gangbare definitie van duurzaamheid stelt 'people, planet, profit' centraal, een balans tussen mens, planeet en economie.

In een links-progressieve visie op duurzame mobiliteit zouden, hierop voortbordurend, de volgende waarden centraal moeten staan:

- bereikbaarheid (people en profit);
- klimaatneutraliteit (vooral planet, op lange termijn ook profit);
- leefbaarheid (vooral planet, op lange termijn ook profit);
- veiligheid (people en profit);
- gezondheid (voor people en profit).

Deze waarden zijn niet exclusief voor een link-progressieve visie, maar de wijze waarop die worden ingevuld en onderling worden afgewogen kan dat wel zijn. Een dergelijke afweging levert veel dilemma's op. Als we bijvoorbeeld vliegen duurder maken, is dat goed voor het milieu (planet), maar hoe zit het met de mogelijkheden om te vliegen voor mensen met lagere inkomens (people)? Als we het openbaar vervoer goedkoper maken, is dat goed voor de betaalbaarheid voor mensen met lagere inkomens (people), maar wat doet dat met het milieu (planet)?

Rechtvaardigheid

Een gangbare opvatting is dat goed beleid effectief, efficiënt én rechtvaardig is. Effectief betekent dat beleid moet resulteren in een verbetering van het gestelde doel. Bijvoorbeeld: als beleid beoogt het aantal verkeersslachtoffers te verminderen, moet dat beleid ook daadwer-

kelijk het aantal verkeersslachtoffers verminderen. Efficiënt, vaak opgevat als kosten-effectief, betekent dat de verhouding tussen voor- en nadelen zo gunstig mogelijk is, bijvoorbeeld door per euro zoveel mogelijk verkeersslachtoffers te verminderen.

Rechtvaardigheid is een complexer begrip, omdat er meerdere opvattingen zijn over wat rechtvaardig is. Het hoofdingrediënt van rechtvaardigheid is dat de verdeling van lusten en lasten eerlijk moet zijn. Het utilisme stelt dat iets rechtvaardig is als het gezamenlijke nut van alle mensen samen zo hoog mogelijk is, onafhankelijk van de verdeling over mensen. Dat druist in tegen het rechtvaardigheidsgevoel van veel mensen.

Voor een links-progressieve visie staan dan ook twee andere principes centraal: 'sufficientarianism' en 'egalitarianism'. Bij het eerste principe gaat het erom het niveau van de mensen die het slechts af zijn te verhogen, zodat ze boven een bepaalde ondergrens komen. Bij het tweede principe gaat het erom dat de verschillen tussen (groepen) mensen niet te groot moeten zijn.

People, planet, profit

Wat betekent people, planet, profit in de praktijk voor verkeer en vervoer? Voor 'people' zou het beleid moeten gaan om bereikbaarheid.¹ Denk aan de bereikbaarheid van werk, winkels, onderwijsvoorzieningen, voorzieningen voor gezondheidszorg en recreatie. Verder is voor de gezondheid van mensen de verkeersveiligheid van belang, net als de kwaliteit van hun leefomgeving en de mobiliteitsvorm: actieve mobiliteit (fietsen, lopen) draagt positief bij aan gezondheid.²

Voor 'planet' lijkt het terugdringen van de CO₂-emissie het meest lastig te realiseren. CO₂-emissie is één-op-één gekoppeld aan het gebruik van fossiele brandstoffen. Luchtverontreiniging kan veel makkelijker met alleen tech-

nologie sterk worden teruggedrongen dan de emissie van CO₂, bijvoorbeeld met een drieweg-katalysator onder benzineauto's.

Voor 'profit', de economie, is bereikbaarheid het centrale thema: de mogelijkheden om plekken te bereiken, zowel voor (zakelijk) personenvervoer en woon-werkverkeer, als voor goederenvervoer. In beleidsdiscussies en de media gaat veel aandacht uit naar de kosten van files op het hoofdwegennet, maar die bedroegen in 2022 'slechts' € 2,7 tot € 3,5 mrd, terwijl de milieu-kosten € 7,4 tot € 19,6 mrd bedragen, en de kosten van verkeersonveiligheid maar liefst € 18,7 tot € 44,4 mrd.³

Huidig beleid

De afgelopen decennia is door gericht beleid de milieu-impact van het verkeer en vervoer al verminderd en de verkeersveiligheid verbeterd. Bijna iedereen profiteert hiervan. De emissies van luchtverontreinigende stoffen door verkeer zijn flink afgenomen door (Europese) emissie-eisen. Maar het tempo waarin dit is gebeurd had flink hoger kunnen liggen, zowel op het gebied van luchtverontreinigende stoffen als CO₂-emissies, als de politiek strengere eisen had gesteld.

Het verkeerssysteem is veel veiliger geworden, onder andere door veiligere auto's en infrastructuur, maar de aandacht voor verkeersveiligheid is in Nederland de afgelopen decennia verslapt. Waar we lang in de top-drie van meest veilige Europese landen stonden, zijn we inmiddels een middenmoter.

Het vigerende ruimtelijke beleid komt erop neer dat verstedelijking zoveel mogelijk binnen de contouren van bestaande steden moet plaatsvinden. Dit bespaart ruimte en zorgt voor een kleine afstand tot voorzieningen, wat goed is voor de bereikbaarheid. Bovendien maken veel steden de rol van de auto minder belangrijk. Denk aan parkeerbeleid met meer betaald

parkeren en minder parkeerplaatsen, straten met eenrichtingsverkeer, fietsstraten, en 30 km per uur als maximumsnelheid.⁴

Dergelijk ruimtelijk beleid en verkeersbeleid is goed voor de leefbaarheid en het milieu, omdat het autogebruik hierdoor afneemt en de bereikbaarheid fietsend en lopend verbetert. En dat laatste draagt ook weer bij aan de gezond-

De kosten van files krijgen veel aandacht, maar die bedragen maar een fractie van de kosten voor het milieu of de verkeers- onveiligheid

heid van mensen. Omdat juist mensen met lagere inkomens minder vaak een auto hebben, zien veel mensen dit beleid ook als rechtvaardig.

Voor mensen die afhankelijk zijn van de auto, en wonen op plekken zonder goed openbaar vervoer, pakken de maatregelen niet altijd gunstig uit. Op het platteland is de bereikbaarheid van veel bestemmingen afgenomen voor mensen die geen auto hebben. Dit komt door afkalkend openbaar vervoer en het verdwijnen van winkels, scholen en andere bestemmingen uit veel dorpen.

Aanbevelingen

Uitgaande van bovenstaande uitgangspunten, is een aantal concrete aanbevelingen te formuleren. Allereerst moet er vol worden ingezet op klimaatneutrale technologie, zoveel mogelijk in Europees verband. Zonder klimaatneutrale technologie zijn de langetermijndoelstellingen voor klimaatverandering nooit te halen — technologisch beleid scoort meestal het hoogst op 'effectiviteit' waar het om terugdringen van broeikasgassen gaat.⁵

Kilometerheffing

Als de inzet is om files terug te dringen, dan is het omzetten van de motorrijtuigenbelasting naar een heffing per kilometer het meest efficiënt. Veel efficiënter dan miljarden extra investeren in snelwegen of goedkoper openbaar vervoer. De efficiëntie wordt vergroot als de heffingen hoger zijn in de spits en op snelwegen waar vaak files staan.

Bij een kilometerheffing neemt het autogebruik af. Bovendien maakt de kilometerheffing het mogelijk ook 'elektrische kilometers' te belasten. Momenteel zijn elektrische auto's relatief groot en zwaar. Dat is ongunstig voor de tweedehandsmarkt; er zijn maar weinig kleinere elektrische tweedehandsauto's, terwijl daar wel veel vraag naar is. De kilometerheffing kan hoger worden voor elektrische auto's die relatief veel stroom gebruiken. Daardoor zal een verschuiving naar kleinere, goedkopere modellen optreden.

Tariefdifferentiatie bij de NS

Het treinvervoer kent een korte, heftige spits, vooral in de ochtend. Het is duur het aanbod op die spitsvraag af te stemmen met extra en langere treinen. Veel efficiënter is het de spits af te vlakken door reizen in de drukste periodes duurder te maken. Reizigers buiten de spits zouden er financieel op vooruitgaan ten opzichte van nu.

Vooralsnog mensen met hogere inkomens reizen tijdens de spits met de trein. Voor spitsreizigers met een laag inkomen die geen werkgeversvergoeding krijgen, zou er een speciale regeling kunnen komen.

Gratis openbaar vervoer

Gratis openbaar vervoer leidt tot meer en verdere reizen. Slechts een klein deel van de extra reizigerskilometers komt van overstappers van de auto. De belasting van het milieu of files worden er dus nauwelijks mee bestreden.

Vooralsnog mensen met een hoog inkomen hebben financieel voordeel bij gratis ov. Als beleidsmakers toch iets willen met de betaalbaarheid van het openbaar vervoer, verdient het aanbeveling om dat beleid te beperken tot de dalperiodes, en alleen tot mensen met lagere inkomens.

Elektrische auto's

Fiscale maatregelen gericht op de verkoop van elektrische auto's komen vooral terecht bij mensen met hogere inkomens. Maar mensen met lagere inkomens hebben er wel baat bij, omdat door die extra verkopen elektrische auto's op termijn goedkoper worden.

Al zouden we het (vracht)autogebruik halveren, dan nog is klimaatneutraliteit zonder techniek ver weg. De nieuwe EU-emissiedoelen dienen te worden gehandhaafd, en worden idealiter nog verder opgeschroefd. Dit beleid stelt dat nieuw geproduceerde auto's vanaf 2035 90% minder CO₂ moeten uitstoten vergeleken met

2021.⁶ Zo snel als redelijkerwijs mogelijk dient het te worden uitgebreid naar andere wegvervoermiddelen, op z'n minst naar bestelwagens en vrachtwagens.

Vooralsnog lijkt elektrisch vervoer de enige reële duurzame optie, onder de voorwaarde dat de elektriciteit duurzaam wordt opgewekt. Om

van duurzaam opgewekte elektriciteit eerst waterstof te maken, en in een voertuig daar weer stroom van te maken, is veel minder efficiënt dan die stroom gelijk in accu's op te slaan. Zelfs als er in de toekomst een groter aanbod duurzame stroom is, blijft het de vraag of we dat kunnen opslaan in waterstof, en vervolgens of de inzet van waterstof in het transportsysteem logisch is, ook gezien het feit dat er andere toepassingen denkbaar zijn zoals bij Tata Steel.

Ook de rol van biobrandstoffen lijkt voorsnog beperkt te blijven, mede omdat het bouwen van hiervoor benodigde grondstoffen concurreert met onze natuur en voedselvoorziening. Een beperkte rol voor biobrandstoffen ligt wel voor de hand, met name als biobrandstoffen geproduceerd worden uit reststromen van bijvoorbeeld de landbouw, en afvalproducten.⁷

Alleen inzetten op klimaatneutrale technologie is echter veel te beperkt. De inzet van technologie leidt niet vanzelf tot een rechtvaardige verdeling van bereikbaarheid. Integendeel: alleen inzetten op technologie maakt dat klimaatdoelen met dure technieken gehaald moeten worden, wat de betaalbaarheid niet ten goede komt. Maatregelen die leiden tot minder reizen of reizen per openbaar vervoer, fiets of lopen helpen ook, en scoren bovendien vaak goed op andere doelen zoals bereikbaarheid, gezondheid, leefbaarheid en veiligheid.

Bovendien is de hoeveelheid grondstoffen eindig en kunnen deze grondstoffen niet in alle landen gewonnen worden. Hier spelen internationale rechtvaardigheidseffecten van het opraken van grondstoffen. De winning van grondstoffen leidt soms tot grote problemen op het gebied van het milieu en arbeidsomstandigheden. Maatregelen voor minder of 'schoner' reizen dragen bij aan de vermindering van de problematiek van grondstoffen.

Om een voldoende niveau van bereikbaarheid voor zoveel mogelijk mensen te realiseren, is het verstandig in te zetten op de mix van ruimtelijk beleid en verkeersbeleid. Het huidige beleid om zoveel mogelijk te verstedelijken

Nederland stond lang in de topdrie van meest verkeersveilige Europese landen, maar is inmiddels een middenmoter

binnen de contouren van bestaande steden en autogebruik te ontmoedigen, dient te worden voortgezet. Dit beperkt het ruimtebeslag voor verstedelijking, vermindert het autogebruik, en verbetert de bereikbaarheid per fiets, te voet en met het openbaar vervoer. Dit komt de leefbaarheid in steden ook ten goede.

Het (stedelijk) openbaar vervoer dient daarbij voldoende capaciteit te bieden. Beter is het meestal om capaciteitsknelpunten op te lossen dan snellere verbindingen te realiseren. Zonder voldoende capaciteit loopt het openbaar vervoer vast, terwijl snellere verbindingen nieuw verkeer genereren, met alle nadelen van dien, naast het gewenste effect dat sommige mensen overstappen van de auto op het openbaar vervoer.⁸

Een verlaging van de maximumsnelheid op wegen waar fietsen en snelverkeer gemengd zijn tot 30 kilometer per uur is wenselijk in verband met de verkeersveiligheid. Nog beter is het om intelligente snelheidsassistentie (ISA) in te voeren. Het snelverkeer kan dan technisch gezien niet harder rijden dan wat op een bepaalde plek verantwoord is, wat kan verschillen per tijdstip. Bijvoorbeeld bij regen of gladheid, of op tijden waarop kinderen van en naar school gaan, kan de snelheid van het snelverkeer op wegen rond scholen lager zijn dan tijdens overige periodes.

Deze mix van ruimtelijk beleid en verkeersbeleid scoort ook goed op rechtvaardigheid. Bij de bereikbaarheid van cruciale bestemmingen zoals scholen, winkels voor dagelijkse levensbehoeften, huisartsen, zwembaden en sportfaciliteiten, kan worden uitgegaan van sufficientarianism: probeer via ruimtelijk en verkeersbeleid ervoor te zorgen dat zoveel mogelijk mensen binnen een redelijke reistijd naar die bestemmingen kunnen reizen. Het mooiste zou zijn als dat lopend of met de fiets kan.

Voor minder mobiele mensen zou de auto een belangrijke rol kunnen blijven spelen, waarbij gehandicaptenparkeerplaatsen van groot belang zijn. Voor andere bestemmingen die een 'luke' karakter hebben, denk aan duurdere culturele en recreatieve voorzieningen, zou het egalitarianism centraal kunnen staan, als enige principe, of gecombineerd met het sufficientarianism. Bij een combinatie van beide principes

Het is een illusie te denken dat op het platteland voldoende bereikbaarheid gerealiseerd kan worden zonder de auto

zou het beleid zowel moeten proberen te bewerkstellingen dat de verschillen in bereikbaarheid niet te groot worden en zoveel mogelijk mensen die voorzieningen binnen een redelijke tijd kunnen bereiken.

Op het platteland is het een illusie dat op grote schaal een voldoende niveau van bereikbaarheid gerealiseerd kan worden zonder de auto. De e-bike vergroot zeker de actieradius en dus het aantal mogelijke bestemmingen. Via innovaties in (vraagafhankelijk) openbaar vervoer, en apps die meerijden stimuleren, kan ook het openbaar vervoer soms zorgen voor een hoger niveau van

bereikbaarheid. Toch blijft de auto voor veel mensen en bestemmingen de enige reële optie.

Een lastig vraagstuk is de luchtvaart, de snelst groeiende vorm van personenmobiliteit. Ik betwijfel of er een snellere of goedkopere manier bestaat om het milieu te belasten dan door te vliegen. Er zit geen heffing op kerosine en btw op internationale vliegtickets, en de huidige heffingen zijn bij lange na niet voldoende om die vrijstellingen te compenseren. Aangezien het vooral mensen met hogere inkomens zijn die veel vliegen, zouden hogere heffingen nivellerend werken.

Er bestaat nauwelijks technologie om de luchtvaart binnen één of enkele decennia klimaatneutraal te maken. Elektrisch vliegen is, afgezien van enkele uitzonderingen, een illusie, alleen al vanwege het gewicht van accupakketten.⁹ Waterstofvliegtuigen zijn in theorie een optie, mits de waterstof duurzaam wordt geproduceerd, maar de tanks en technologie zijn relatief zwaar.¹⁰ Bovendien zouden vliegtuigen volledig herontworpen moeten worden, en voor vliegtuigfabrikanten is het riskant daarop in te zetten.¹¹

E-fuels zijn in theorie een oplossing. Daarbij worden koolwaterstofverbindingen (vergelijkbaar met kerosine) gemaakt van duurzaam geproduceerde waterstof en afgevangen CO₂. Een groot voordeel is dat voor e-fuels vliegtuigen niet opnieuw ontworpen hoeven te worden. De technologie staat echter nog in de kinderschoenen, en grootschalige productie is nog decennia ver weg. Bovendien zijn e-fuels naar verwachting veel duurder dan kerosine. Dat maakt vliegen duurder, wat goed is voor het milieu, maar niet voor de reiziger of de luchtvaartsector.

Veel minder vliegen lijkt daarmee onvermijdelijk een belangrijk onderdeel van een visie voor mobiliteit. Gedacht kan worden aan prijsbeleid, een verbod op kortere vluchten waar een

goed alternatief (per trein) beschikbaar is, en beleid gericht op werkgevers om hun personeel veel minder te laten vliegen.

Draagvlak neemt toe na invoering

Veel beleidsmaatregelen zijn controversieel. Voor politici is het goed zich te realiseren dat na invoering het draagvlak vaak fors toeneemt. Dit geldt zelfs voor een controversiële maatregel als rekeningrijden. Van tevoren is een ruime meerderheid van de mensen vaak tegen, maar na invoering neemt het draagvlak toe, tot vaak meer dan 50%.¹²

Het verschil tussen de spits en de dalperiodes is bij treingebruik veel groter dan op de snelweg. Er is een korte, heftige spits, vooral in de ochtend. Het is heel duur het aanbod op die spitsvraag af te stemmen, met extra en langere treinen, die in de dalperiodes grotendeels leeg blijven rijden. Veel efficiënter is het de spits af te vlakken: de drukste periodes worden duurder, de overige periodes goedkoper.

Neem de tariefdifferentiatie van de NS: deze ging mede niet door om vermeende oneerlijkheid voor een kleine groep reizigers. Volgens cijfers van de NS zou 80% van de reizigers er financieel op vooruitgaan met de regeling, omdat ze in de 'goedkope periodes' reizen of hun tijdstip van reizen zouden aanpassen. Van de overige 20% zou 12% een vergoeding van hun werkgever krijgen. En van de dan nog resterende 8% zou minder dan de helft een relatief laag inkomen hebben.

Stel nu dat de tariefdifferentiatie tien jaar geleden zou zijn ingevoerd, en dat nu voorgesteld zou worden deze terug te draaien? Ik durf te stellen dat dan juist oneerlijkheid een groot probleem zou zijn. Immers, 80% van de reizigers zou er financieel op achteruitgaan, en daar zitten ook veel mensen met lagere inkomens tussen die in de dalperiodes relatief goedkoop bij voorbeeld op familiebezoek kunnen gaan.

Dat brengt mij op een wat algemenere les. Voer bij controversiële maatregelen zoals rekeningrijden, aanscherping van parkeerbeleid, tariefdifferentiatie bij de NS, het autoluw maken

Voor het openbaar vervoer is het belangrijker voldoende capaciteit te bieden dan om snellere verbindingen te realiseren

van delen van steden of invoering van intelligente snelheidsassistentie een 'counterfactual check' uit.¹³ Stel de vraag of mensen er voorstander van zijn het beleid terug te draaien als die maatregelen eenmaal ingevoerd zouden zijn.

De rol van emoties

Voorstellen voor verkeersbeleid maken vaak veel emoties los, zeker als 'ongewenst gedrag', zoals veel autorijden of vliegen, duurder wordt. Een groot bezwaar is dat mensen met hogere inkomens hier minder door worden getroffen dan mensen met lagere inkomens. Vanuit dat perspectief is het denkbaar om bij de invoering van de kilometerheffing de eerste x-duizend kilometers minder zwaar te belasten. Of vliegen boven een bepaalde grens zwaarder te belasten.

Iedereen zou bijvoorbeeld een aantal kilometers per jaar of per vijf jaar relatief licht belast kunnen rijden of vliegen, maar daarboven is de belasting fors hoger. Het concretiseren en uitvoeren van dergelijk beleid kent wel veel haken en ogen, en wellicht is inkomenspolitiek daarom een beter alternatief.

Wat ook van belang is voor de emotionele kant, is de 'framing' van beleid. Hogere heffingen op vliegen kan men framen als 'We maken vliegen

elitair, iets wat alleen beschikbaar is voor mensen met hogere inkomens.' Maar ook als: 'Waarom zou je milieuvriendelijke keuzes, die vooral mensen met hogere inkomens maken, subsidiëren?'

Het helpt ook als duidelijk wordt gemaakt wat er met de opbrengst wordt gedaan. Die kan bijvoorbeeld worden gebruikt om het belastingtarief van de eerste schijf te verlagen, zodat baten vooral terechtkomen bij mensen met lagere inkomens.



Noten

- 1 Het artikel van Wouter Veldhuis en het artikel van Hannah van Amelsfort en Thomas Straatemeier in dit nummer gaan verder in op de noodzaak om bereikbaarheid te prioriteren in plaats van mobiliteit.
- 2 De gezondheidseffecten van mobiliteitsgedrag hangen af van beweging (met name: lopen en fietsen), verkeersveiligheid, inname van schadelijke stoffen, en welbevinden. Zie: Van Wee, B., D. Ettema (2016). Travel behaviour and health: A conceptual model and research agenda. *Journal of Transport and Health* 3(3) 240-248. Fietsen kent wel hogere risico's en resulteert in een hogere inname van schadelijke stoffen, maar de gezondheidswinst van fietsen is veel groter dan beide nadelen, zie: De Hartog, J.J., Boogaard, H., Nijland, H., Hoek, G. (2010). Do the health benefits of cycling outweigh the risks? *Environ. Health Perspect.* 118 (8), 1109-1116. Bovendien is het welbevinden van mensen die fietsen hoger dan van mensen die met de auto of het openbaar vervoer reizen.
- 3 Zie Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, *Mobiliteitsbeeld 2023*. Den Haag: Kennisinstituut voor mobiliteitsbeleid.
- 4 In 2020 is een motie van GroenLinks en de SGP aangekomen in de Tweede Kamer, dat 30 km/u de standaard zou moeten zijn in de bebouwde kom, in plaats van 50 km/u.
- 5 Barbour, N. (2023). Transport and the environment. In: Van Wee, B., J.A. Annema, D. Banister, B. Pudane (Eds.) (2023). *The transport system and transport policy. An introduction*. Second edition. Cheltenham: Edward Elgar.
- 6 Tot eind vorig jaar was er een EU-verbod op nieuwe auto's met een verbrandingsmotor per 2035. Dit werd in december 2025 afgezwakt, als gevolg van de autolobby, waardoor hybride-auto's ook na 2035 nog op de markt kunnen worden gebracht. Idealiter zou dit verbod terug worden ingevoerd.
- 7 Voor een overzicht van technologische opties per vervoerwijze voor klimaatneutraliteit: zie Bakker, S., S. Moorman, M. Knoope, S. van Zyl, J. Moncada Botero, H. Mulder (2022). *Energieketens voor CO₂-neutrale mobiliteit. Efficiëntie, kosten en ruimtegebruik in beeld*. Den Haag: Kennisinstituut voor mobiliteitsbeleid.
- 8 Zie voor de effecten van veranderingen in prijzen en reistijden op mobiliteitsgedrag: Terwindt, M., R. Faber, G. Romijn (2024). *Elasticiteiten van binnenlandse personenmobiliteit*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- 9 Gössling, S., C. Lyle (2021). Transition policies for climatically sustainable aviation. *Transport Reviews* 41 (5), 643-658.
- 10 Zie de eerder geciteerde KiM-studie van Bakker et al. (2022).
- 11 Bij wijzigingen in het beleid van grote spelers, zoals momenteel het beleid in de VS waarbij duurzaamheid nu zelfs een vies woord is, zouden ze op het verkeerde paard gewed hebben en failliet kunnen gaan.
- 12 Zie Van Wee, B., J.A. Annema, S. van Barneveld (2023). Controversial policies: growing support after implementation. A discussion paper. *Transport Policy* 139 79-86
- 13 Zie Van Wee, B. (2023). Is it really a stupid idea? The counterfactual check. *Transport Reviews* 43(6) 1055-1057. Zie voor empirisch onderzoek waaruit daadwerkelijk blijkt dat mensen anders denken over invoering van beleid dan over terugdraaien ervan: Moleman, M.L., van Wee, B., Steketee, L.B., van den Hurk, N., Kroesen, M. (2025). The role of status quo bias in shaping support for controversial transport policies: The counterfactual test. *Transport Policy* 171, 453-461.



Leiden, Hansenstraat. Door de geparkeerde auto's is er weinig ruimte voor voetgangers, kinderen, ouderen en mensen met een beperking. Foto: Jara van den Bosch.

Alleen met fossielvrij toerisme is rechtvaardig klimaatbeleid mogelijk

Fossiel toerisme staat door zijn aanzienlijke en toenemende bijdrage aan klimaatverandering een eerlijk klimaatbeleid in de weg. Die trend moet gekeerd worden, maar fossielvrij toerisme realiseren is niet eenvoudig. Enkel een wenkend perspectief bieden van groene vakantie-alternatieven is een schijnoplossing als het fossiele toerisme zelf ongemoeid gelaten wordt.

HARALD BUIJTENDIJK & EKE EIJGELAAR

*Onderzoekers nexus toerisme-transport-klimaatverandering,
Breda University of Applied Sciences.*

Wereldwijd stijgen de broeikasgasemissies van het toerisme nog steeds. Tussen 2010 en 2020 groeiden de broeikasgasemissies van het wereldwijde toerisme ruim twee keer zo snel als die van de wereldeconomie en bereikten zij een aandeel van bijna 9% in de mondiale uitstoot. Het toerisme groeit veel sneller dan wat er technologisch aan efficiëntie gewonnen wordt.¹ Laat dat een waarschuwing voor de toekomst zijn. Bij dit tempo verdubbelt die uitstoot in de komende twintig jaar, terwijl dan wereldwijd bijna de 'nul' zou moeten zijn bereikt om binnen de limieten van het Parijse Klimaatakkoord te blijven.

Om toerisme binnen de 1,5°C limiet te krijgen zouden de emissies ervan eigenlijk *elk jaar* 10% omlaag moeten, tot en met 2050. De recente groei na COVID volgt echter de oude lijn.² Zonder ingrijpen zal het toerisme dus een steeds groter en onevenredig deel van het resterende koolstofbudget innemen. Volgens Peeters and Papp kan dat aandeel zo'n 25% (2°C limiet) tot ruim 40% (1,5°C limiet) van het resterende budget voor de periode 2019-2050 worden.³ Figuur 1 laat zien hoe de toename van de toerisme-uitstoot in zo'n emissiescenario – met daarin al normale efficiëntieverbeteringen verwerkt – bijna volledig op rekening van de luchtvaart komt.

Zonder ingrijpen is zo'n groei ook voor Nederland te verwachten, waarbij de luchtvaart de afgelopen decennia al een uitzonderingspositie innam. In een vergelijk tussen sectoren voor de periode 1990-2024 blijkt dat de uitstoot van de internationale luchtvaart met 237% gestegen is, terwijl deze in alle andere sectoren (behalve de internationale scheepvaart; 105%) significant daalde.⁴

Verre vliegvakanties en cruisevakanties zijn met afstand de meest problematische vormen van fossiel toerisme. Deze luxeproducten hebben namelijk (1) een disproportionele klimaatim-

pact, (2) zijn niet op een eerlijke manier en op tijd van hun fossiele afhankelijkheid te ontdoen, (3) concurreren met alternatieve vakantievormen die binnen afzienbare tijd volledig fossielvrij zijn en (4) zijn in hoge mate onrechtvaardig. Hieronder gaan we hier verder op in.

Wereldwijd vormen vliegreizen boven de 4000 km 5% van het totale aantal vluchten, maar deze verbranden 39% van alle vliegtuigbrandstof (als proxy voor uitstoot). Voor Europa liggen deze percentages met respectievelijk 6% en 47% nog schever.⁵ Voor Nederland zien we dat de circa 10% vluchten langer dan 6000 km ruim 60% van de CO₂-uitstoot bijdragen.⁶

Deze fossiele vakantieproducten hebben ook effect op de energietransitie in het algemeen, omdat technologische oplossingen zoals alternatieve brandstoffen voor vliegtuigen en cruiseschepen niet op schaal en op tijd te realiseren

Zonder ingrijpen zal het toerisme een steeds groter en onevenredig deel van het resterende koolstofbudget innemen

zijn, en ze een beroep op hernieuwbare energie doen die ook voor de energietransitie van essentiële componenten van de samenleving kan worden gebruikt (woningen, openbaar vervoer, betaalbare hernieuwbare energie voor huishoudens).⁷ In de luchtvaart moeten bio-kerosine en e-kerosine de grootste rol gaan spelen, maar bij de eerste zijn er veel vraagtekens omtrent duurzaamheid en beschikbaarheid, en de tweede staat nog altijd in de kinderschoenen.

Waarschuwingen over de enorme uitdagingen rondom bijvoorbeeld duurzamere vlieg-

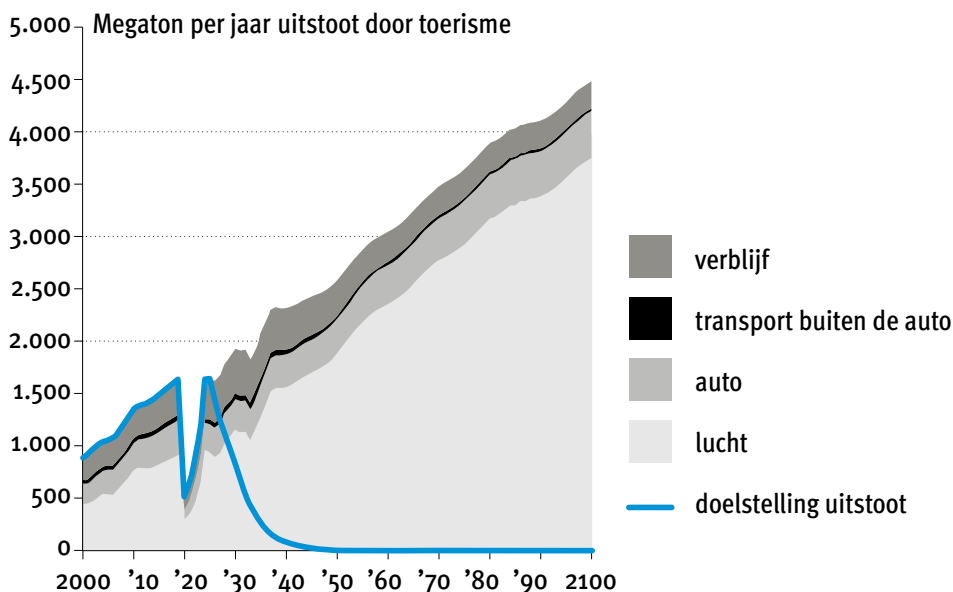
tuigbandstof (ook wel Sustainable Aviation Fuel of SAF genoemd) komen inmiddels zowel van buiten als binnen de luchtvaartsector.⁸ In haar meest recente analyse ziet luchtvaartorganisatie ATAG de rol van SAF richting 2050 een stuk kleiner dan in 2021, en die van carbon removal hoger.⁹ Een teken aan de wand.

De enorme behoefte aan hernieuwbare energie voor (e-)SAF wordt nauwelijks in de maatschappelijke context gethematiseerd. En dat terwijl bijvoorbeeld het Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum berekende dat de energiebehoefte van de Nederlandse luchtvaart om synthetische SAF (e-kerosine) te produceren in 2050 gelijkstaat aan twee tot drie state-of-the-art kerncentrales of 600 tot ruim 900 grote windturbines van 12 MW.¹⁰

Verre vliegvakanties en cruisevakanties concurreren bovendien met vakantieproducten die net zo goed bijdragen aan ons welzijn, maar waar we geen enorme hoeveelheden fossiele brandstof mee verbranden, zoals vakanties per trein of auto. Onderzoek naar de uitstoot door vakanties van Nederlanders toont dat ruim een vijfde van al onze vakanties per dag zelfs minder uitstoten dan het gemiddelde voor dagelijks leven.¹¹ De vakanties die het meest genomen worden – per auto en in de landen om ons heen – zijn bovendien het makkelijkst fossielvrij te maken.

Verre vliegvakanties en cruisevakanties vormen daarbij ook nog eens een schoolvoorbeeld van klimaatonrechtvaardigheid. Deze producten worden weliswaar ‘in de markt gezet’ als betaalbare vakanties, maar zijn alleen betaal-

Figuur 1 Toename uitstoot door wereldwijd toerisme als de huidige trend doorzet



Bron: Peeters en Papp (2024, p. 1792).

baar en beschikbaar voor een klein, relatief kapitaalcrachtig deel van de wereldbevolking en de (super)rijken.¹² Het blijkt dat er geen consumptiecategorie is die ongelijker verdeeld is dan vliegen, zowel wereldwijd als in meer ontwikkelde landen.

Dat geldt ook voor de aparte categorie pakketreizen, die grotendeels leunt op vliegen.¹³ Uit een Europese vergelijking blijkt dat vliegen verantwoordelijk is voor 41% (22,6 ton per persoon) van de jaarlijkse CO₂-voetafdruk van het hoogste 1% segment van de bevolking, op basis van CO₂-uitstoot. Bij de bovenste 10% is dit aandeel 13% (3,0 ton); bij de 90% daaronder is het aandeel zeer klein (en slechts 0,1 ton).¹⁴

In een rijk land als Nederland valt dit minder op, maar ook hier wonen veel mensen die deze producten niet kunnen betalen of mensen die verlangen naar betaalbaardere vakanties dichterbij huis. Zo'n 50% van de Nederlanders vliegt helemaal niet in een gegeven jaar en inkomen speelt daarbij een grote rol: terwijl in de

D66 zet, onder voorwaarden, de deur voor Lelystad Airport open, en breekt daarmee een verkiezingsbelofte

laagste huishoudinkomensklassen (< € 30.000) gemiddeld 0,4 keer per jaar wordt gevlogen, is dat rond de 1 keer bij de mensen met een inkomen van € 65.000 – € 99.000 en die daarboven, maar 2,35 bij de inkomensklasse boven € 165.000. Die laatste groep legt dan ook bijna een achttvoudige afstand af.¹⁵

Fossiel toerisme is geen natuurfenomeen

De luchtvaart bedient zich rijkelijk van allerlei discursieve narratieven die klimaatactie vertra-

gen — een praktijk die in de literatuur inmiddels klimaatobstructie wordt genoemd.¹⁶ Rondom de internationale luchtvaart bestaan zeven van dit soort narratieven, die we ook allemaal in Nederland zien.¹⁷

Narratief 1: Klimaatleiderschap

Het uitdragen van 'klimaatleiderschap' door bedrijven promoot zelfregulering als alternatief voor regulerend beleid vanuit de overheid. Het resulteert veelal in niet bindende en dus vrijblijvende beloften. Voorbeelden zijn het Klimaatplan van KLM¹⁸ en ondertekening van de Glasgow Declaratie door de ANVR, de branchevereniging van de Nederlandse reissector, die daarmee kan stellen dat het streeft naar 50% emissiereductie in 2030.¹⁹

Naast het feit dat de geplande maatregelen niet genoeg zijn om aan Parijse klimaatdoelen te voldoen,²⁰ is de realiteit dat de klimaatambities of -beloftes van vliegtuigmaatschappijen en brancheorganisaties in het toerisme de afgelopen 25 jaar keer op keer niet zijn gehaald.²¹

Narratief 2: Eigen emissies relativeren

De luchtvaart relativeert de eigen uitstoot van emissies door al jarenlang de focus te leggen op haar bijdrage van 'slechts' 2-3% van de wereldwijde CO₂-uitstoot.²² In Nederland was deze bijdrage echter 6,6% in 2024 (CBS, n.d.). Bovendien verhult de focus op CO₂-uitstoot de daadwerkelijke gevolgen van luchtvaartemissies: inclusief niet-CO₂-effecten is de klimaatimpact drie keer zo hoog.²³ Daarnaast verhult het percentage ook eerdergenoemde grote ongelijkheid: het is een bijdrage van een zeer klein deel van de wereldbevolking.

Narratief 3: Vooruitgang suggereren

Door een zogenaamd wetenschappelijk gelegitimeerd klimaatdoel te stellen met behulp van

een organisatie als het Science-Based Targets Initiative kunnen bedrijven haalbare vooruitgang suggereren, die kan worden nagestreefd maar niet hoeft te worden gehaald. KLM formuleerde bijvoorbeeld een afname van 30% CO₂ als intensiteitsdoel voor 2030 ten opzichte van 2019, en daaraan gekoppeld een afname van 12% aan absolute uitstoot.²⁴ In 2024 was die intensiteit echter nog 1,4% hoger dan in 2019. Datzelfde jaar gaf het moederbedrijf van KLM aan dat de uitstoot in 2030 slechts onder die van 2019 'zou moeten blijven'.²⁵

Narratief 4: Schermen met technologische oplossingen

De luchtvaart presenteert de eigen klimaatopgave vaak als een probleem dat grotendeels te overwinnen is met (toekomstige) technologische oplossingen, zie bijvoorbeeld het *Actieplan Slim én Duurzaam van Schiphol*²⁶ of KLM's *Klimaatplan*.²⁷ Zoals eerder beschreven schieten veel van deze oplossingen echter te kort, blijken niet schaalbaar, hebben met grote vertraging te maken (onder andere productiefaciliteiten worden stilgelegd), of zijn zelf inherent onrechtvaardig. En omdat deze maatregelen meer groei vereisen om de gemaakte investeringen terug te verdienen, veroorzaken ze nog meer onrechtvaardigheid.²⁸

Narratief 5: Overdrijven van het eigen sociaaleconomische belang

Het belang van de luchtvaart voor Nederland wordt met regelmaat overdreven, bijvoorbeeld middels te hoge schattingen van toegevoegde waarde en banen, en een geclaimd belang voor het vestigingsklimaat. Al deze beweringen gaan voorbij aan de unieke financiële- en belastingvoordelen voor de luchtvaart (in wezen fossiele subsidies), en geven een eendimensionaal beeld ten aanzien van de schade voor omwonenden,

natuur en klimaat. Dit zogenoemde economische belang is al in vele analyses gerelativeerd.²⁹

Narratief 6: Groei als voorwaarde voor verduurzaming

Elke suggestie of maatregel tot het verhogen of invoeren van belastingen, vliegtaks, en CO₂ of vluchtplafonds, beperkt het huidige, op groei gebaseerde model met lage winstmarges, en is in Nederland een bedreiging voor het zogenoemde 'hub-and-spoke' model, met één centraal knooppunt en vele daaraan gekoppelde verbindingen. De claim is dat die modellen nodig zijn om de transitie te financieren. Zo lobbyt

Het ligt voor de hand om de bestaande vliegtaks te verhogen, ook voor transferpassagiers

de gehele Nederlandse luchtvaartsector tegen een verhoging van vliegbelasting en nationaal beleid in het algemeen³⁰, maar probeert KLM ook een uitbreiding van het Europese systeem voor de handel in emissierechten EU-ETS te voorkomen.³¹

Narratief 7: Anticiperen op mislukking

Regelmatig wordt in publicaties vanuit de luchtvaart geanticipeerd op het mislukken van de technologische transitieplannen, waarbij onoverkomelijke barrières veelvuldig worden opgenoemd. Jaarverslagen staan vol met de transitierisico's met betrekking tot duurzame vliegtuigbandstof, bijvoorbeeld gerelateerd aan de kosten en beschikbaarheid.³² Dit soort berichten vormen vaak de opmaat naar oproepen aan de overheid om meer bij te dragen. Zo geeft bijvoorbeeld Air France-KLM Group in 2025 aan dat

onvoorziene geopolitieke, regulerende, milieu- en economische veranderingen mogelijk (negatief) van invloed zijn op haar mitigatiedoelen voor 2030.³³

Het succes van deze narratieven

In Nederland zijn deze narratieven vooralsnog succesvol gebleken. Kabinetten houden door- gaans de ‘enablers’ van fossiel toerisme de hand boven het hoofd. De denkwijze van groene groei als een realiteit waar men niet omheen kan, economische groei als noodzaak voor het behalen van doelen, en het generiek financieren van technologische innovaties, zit diep verankert in beleidsmedewerkers.³⁴

De invloed op bestuurders is al decennia evident³⁵ en toont zich wederom terwijl wij dit essay schrijven. Neem bijvoorbeeld de recente aanbevelingen van de Duurzame Luchtvaarttafel,³⁶ een overlegorgaan opgericht door en met deelname van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en ondersteund door het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving, maar waaraan geen enkele kritische partij deelneemt. Groei wordt hier als een gegeven beschouwd (want ‘de vraag neemt toe’ — eigenlijk een achtste narratief waarbij de verantwoordelijkheid voor groei bij de consument wordt gelegd) en de oplossing ligt geheel in het opschalen van SAF en innovatie, en overheidssteuning is cruciaal.

Disproportionele vertegenwoordiging van sectorpartijen is overigens kenmerkend voor de internationale luchtvaartlobby.³⁷ Daarnaast rekt demissionair minister Rummenie net voor zijn vertrek de gedoogconstructie omtrent Schiphol ontbrekende natuurvergunning verder op, staat de luchthaven zelfs meer uitstoot van stikstof toe en legt daarbij rechterlijke uitspraken en een reeks van adviezen naast zich neer.³⁸

Ook het onlangs gepresenteerde coalitieakkoord van D66, VVD en CDA toont geen koers-

wijziging. D66 zet, onder voorwaarden, de deur voor Lelystad Airport open, en breekt daarmee een verkiezingsbelofte. Het akkoord zet qua luchtvaartbeleid in op stilstand in plaats van daadkracht. Het inzetten op een Europese in plaats van nationale vliegtaks — een resultaat van de lobby om een gelijk speelveld te creëren, is diplomaten taal voor ‘we doen het niet’.³⁹

Naar een sturend beleid

Gelet op dit krachtenveld, hoe kunnen bestuurders dan burgers en bedrijven op overtuigende wijze betrekken bij het ontmantelen van fossiel toerisme? Fossielvrij toerisme is niet nieuw. Het bestond al eeuwen voordat we voor de zon naar Bonaire vlogen. Zoals gezegd bestaat het meeste vrijetijdstoerisme uit vormen van toerisme die soms al fossielvrij zijn (treinreizen) of binnen afzienbare tijd fossielvrij kunnen worden (bijvoorbeeld autovakanties). Deze vormen van toerisme zijn iets afgenomen na de start van de goedkope luchtvaart, maar kunnen weer groeien. Met recht kan men dan spreken van groene groei.

In deze redenatie kunnen bestuurders dus volop inzetten op het bevorderen van realiseerbare fossielvrije vakantie-alternatieven, zoals autovakanties — verreweg de meeste Nederlanders gaan met de auto op vakantie en de elektrische auto is volop in opkomst in Europa — trein en busreizen. En ze kunnen zich natuurlijk inzetten voor betaalbare vakanties in Nederland.

Dat is echter niet genoeg. Want vakantie in eigen land is een kostbare aangelegenheid, treinreizen vraagt meer tijd en kampt nog met een aantal problemen en kan moeilijk op prijs concurreren met fossiel massa=kassa toerisme. Maar dit is niet ons grootste bezwaar.

Beleid dat alleen alternatieven bevordert, bestendigt klimaatobstructie zolang het de business-as-usual praktijken van de ‘enablers’ van het fossiele toerisme niets in de weg legt. De

Nederlandse reissector is absoluut een voorstander van genoemde alternatieven, maar dit blijven schijnoplossingen zolang men ondertussen onbekommerd in kan zetten op verdere groei van verre vliegvakanties en cruisevakanties. In een tijdperk van toenemende klimaatontwikkeling en geopolitieke instabiliteit is voor de reis-

Verre vliegvakanties en cruisevakanties zijn met afstand de meest problematische vormen van fossiel toerisme

sector ieder jaar dat de fossiele verdienmodellen rendabel blijven mooi meegenomen.

Problematisch hierbij is ook dat op het individu en op gedragsverandering gericht beleid in de praktijk nauwelijks aanslaat.⁴⁰ Fossiele partijen zien dit dan ook graag, omdat het afleidt van beleid gericht op systemische verandering – verantwoordelijkheid wordt bij de consument gelegd. Bestuurders moeten hun focus dus op systemische ingrepen leggen:⁴¹ naast het bieden van alternatieven is ook een stok achter de deur nodig om tot sturend beleid te komen.

Dit vraagt om bestuurders die open staan voor andere paradigma's, naast dat van groene groei. Die ruimte zal door hen in bestuurlijke kringen geschept moeten worden.⁴² Vervolgens zullen bestuurders een sterk en inclusief overkoepelend verhaal moeten ontwikkelen, waarin zij uitleggen waarom fossiel toerisme oneerlijk en desastreus voor de planeet is. Ze zullen moeten durven vertellen dat we geen fossiel toerisme nodig hebben om in onze basisbehoeften te voorzien. Dat vrijetijdsactiviteiten belangrijk zijn voor ons welzijn en dat dit ook zeker geldt voor vrijetijdstoerisme, maar dat er op de wereld vele vormen van vrijetijdstoerisme mogelijk zijn zonder

dat we hiervoor enorme hoeveelheden fossiele brandstof verbranden of een onevenredige aanspraak moeten maken op hernieuwbare energiebronnen. Ze zullen overtuigend moeten vertellen dat fossiel toerisme daarom kan worden gezien als een vorm van niet-essentiële mobiliteit.⁴³

Bestuurders zullen geholpen moeten worden om klimaatobstructie te herkennen en sterke overkoepelende verhalen te vormen waarmee zij klimaatobstructie kunnen overwinnen. Hiertoe zijn in toenemende mate trainingsprogramma's beschikbaar.⁴⁴ Hierbij kunnen zij zich beroepen op recente gerechtelijke uitspraken over fossiele advertentieverboden,⁴⁵ het beschermen van omwonenden tegen ernstige geluidshinder door vliegtuigen⁴⁶ en openvolgende uitspraken waarin de overheid wordt opgedragen een sterker klimaatbeleid in te zetten.⁴⁷ In de recente Bonaire uitspraak wordt ook expliciet gewezen op het feit dat het niet of niet geheel meenemen van de luchtvaartuittoot in Nederlandse klimaatdoelstellingen op gespannen voet staat met het VN-Klimaatverdrag.⁴⁸

Drie voor de hand liggende maatregelen

Stevige beprijzing in de luchtvaart is noodzakelijk. Het ligt voor de hand om de bestaande afstandsgebonden vliegtaks te verhogen, ook voor transferpassagiers.⁴⁹ Met name lange-afstandsvluchten moeten beperkt worden, anders zal de klimaatwinst beperkt zijn, want luchtvaartmaatschappijen zetten nu hard in op grotere vliegtuigen zodat ze toch kunnen blijven groeien (in passagiersaantallen).⁵⁰ Kom hiernaast met een frequent flyer heffing om ongelijkheid en excessieve emissies aan te pakken. Een dergelijke heffing kan toenemen met de totale afgelegde afstand (en/of vluchten of emissies) en rekening houden met de klasse waarin men vliegt.⁵¹

Een tweede maatregel die voor de hand ligt, is om vliegtuigmaatschappijen te dwingen fre-

quent flyer-programma's om te bouwen. Frequent flyer programma's stimuleren *binge-consumptie* en zijn gebaseerd op het principe dat de statusconsumptie een aanzuigende werking heeft op minder kapitaalcrachtige segmenten van de bevolking.⁵² Transport speelt een belangrijke rol in het uitdragen van een hoge sociale status, waardoor fossiel-intensief reizen nog wenselijker voor anderen wordt (en dus genormaliseerd).⁵³ Merktrouw kan op andere manieren beloofd worden, bijvoorbeeld op basis van kwaliteit en emissie-efficiency in plaats van veel-vliegen.⁵⁴

Een derde voor de hand liggende symbolische maatregel is om fossiele reclames in heel Nederland te verbieden en eerdergenoemde enablers zo expliciet duidelijk te maken dat fossiele verdienmodellen de samenleving beschadigen. Zolang er geen nationaal verbod is, worden lokale overheden gedwongen om het vuile werk doen en fossiele advertenties binnen gemeentes te verbieden. De reisbranche schuwt niet om het juridisch gevecht met een democratisch genomen besluit aan te gaan, zoals bleek bij het fossiele advertentieverbod door Gemeente Den Haag.⁵⁵

Na het verbod op fossiele reclames in Den Haag groeit de lijst met gemeentes die fossiele advertenties via lokale wetgeving verbieden gestaag. Onlangs voegde Amsterdam zich bij dit rijtje. Deze lokale verboden omzetten in een nationaal verbod is dan ook een no-brainer.

Dit zijn stuk voor stuk bepalende stappen voor de toekomst van Nederland. Stappen die — zoals we hebben laten zien — veel verder reiken dan het maken van bestuurlijke keuzes rondom luchtvaartsectorbelangen. Alleen met fossielvrij toerisme is rechtvaardig klimaatbeleid mogelijk.



Noten

- 1 Sun, Y.-Y., Faturay, F., Lenzen, M., Gössling, S., & Higham, J. (2024). Drivers of global tourism carbon emissions. *Nature Communications*, 15(1), 10384.
- 2 Ibid.
- 3 Peeters, P., & Papp, B. (2024). Pathway to zero emissions in global tourism: opportunities, challenges, and implications. *Journal of Sustainable Tourism*, 32(9), 1784-1810. Met het resterende koolstofbudget wordt de totale (cumulatieve) netto hoeveelheid kooldioxide (CO₂) bedoeld die nog door menselijke activiteiten kan worden uitgestoten terwijl de opwarming van de aarde tot een bepaald niveau (meestal het 1,5°C of 2°C doel uit het Parijs Akkoord) wordt beperkt.
- 4 Leestemaker, L., & Meijer, C. (2025). Nederlandse klimaatdoelen luchtvaart. Haalbaarheid met huidig beleid en mogelijke beleidsopties. CE Delft.
- 5 Dobruszkes, F., Mattioli, G., & Gozzoli, E. (2024). The elephant in the room: Long-haul air services and climate change. *Journal of Transport Geography*, 121, 104022.
- 6 Peerlings, B. (2024, 4.6.2024). Hoe zit het nou met... CO₂ uitstoot en vliegafstand? NLR.
- 7 Grewe, V., Gangoli Rao, A., Grönstedt, T., Xisto, C., Linke, F., Melkert, J., Middel, J., Ohlenforst, B., Blakey, S., Christie, S., Matthes, S., & Dahlmann, K. (2021). Evaluating the climate impact of aviation emission scenarios towards the Paris agreement including COVID-19 effects. *Nature Communications*, 12(1), 3841. Mayer, B., & Ding, Z. (2023). Climate Change Mitigation in the Aviation Sector: A Critical Overview of National and International Initiatives. *Transnational Environmental Law*, 12(1), 14-41.
- 8 IATA. (2025). Global Feedstock Assessment for SAF Production. Outlook to 2050. IATA Peeters, P., & Melkert, J. (2024). Factsheet Toekomst verduurzaming luchtvaart: update 2024. Tweede Kamer, KNAW, NFU, NWO, UNL, *de Jonge Akademie*; Uitbeijer, G., Knoope, M., & Moorman, S. (2024). Vliegen naar een duurzaam energiesysteem. Een verkenning van de rol van de overheid bij de energietransitie van de luchtvaart. KiM.
- 9 ATAG. (2026). Waypoint 2050. Third edition. ATAG.
- 10 Van der Sman, E., Melkert, J., & Peerlings, B. (2022). Energiebehoefte voor synthetische kerosine voor de Nederlandse luchtvaart in 2030 en 2050. NLR.

- 11 Eijgelaar, E., Peeters, P., Neelis, I., de Bruijn, K., & Dirven, R. (2021). Travelling large in 2019: The carbon footprint of Dutch holidaymakers in 2019 and the development since 2002. Breda University of Applied Sciences.
- 12 Hopkinson, L., & Cairns, S. (2021). *Elite status. Global inequalities in flying*. Possible.
- 13 Oswald, Y., Owen, A., & Steinberger, J. K. (2020). Large inequality in international and intranational energy footprints between income groups and across consumption categories. *Nature Energy*, 5(3), 231-239.
- 14 Ivanova, D., & Wood, R. (2020). The unequal distribution of household carbon footprints in Europe and its link to sustainability. *Global Sustainability*, 3, e18. Om dit in verhouding te plaatsen: 3 ton CO₂ is ongeveer een derde van wat een Nederlander per jaar uitstoot (ca. 9 ton), alleen stoten de meeste Nederlanders veel minder of helemaal niets uit met vliegen.
- 15 Zijlstra, T., & Jonkeren, O. (2025). Verdieping en verbreding van 'De Vliegende Hollander 2024'. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- 16 Ekberg, K., Forchtner, B., Hultman, M., & Jylhä, K. M. (2022). *Climate obstruction: How denial, delay and inaction are heating the planet*. Routledge.
- 17 Gössling, S., Hopkins, D., Schweiggart, N., Cohen, S., Cocolas, N., & Higham, J. (2026). Beyond the Rhetoric of 'Sustainable Aviation': A Counterfactual Confrontation. *Journal of Travel Research*, (online first), 00472875251411867. In het overzicht hieronder geven we slechts enkele voorbeelden, en pretenderen zeker niet volledig te zijn.
- 18 KLM. (2024). Climate action plan.
- 19 ANVR. (2021). Reissector ANVR ondertekent en verplicht zich tot klimaatverdrag Glasgow. ANVR; One Planet Sustainable Tourism Programme. (2021). Glasgow Declaration: A commitment to a decade of climate action.
- 20 Zie bv. Leestemaker, L., & Meijer, C. (2025). Nederlandse klimaatdoelen luchtvaart. Haalbaarheid met huidig beleid en mogelijke beleidsopties. CE Delft; NLR (2024). CO₂ reduction targets for Amsterdam Airport Schiphol based on remaining IPCC CO₂ budgets up to 2050. Royal NLR.
- 21 Scott, D., & Gössling, S. (2025). Beyond ambition: a review of tourism climate change declaration outcomes and prospects from Baku. *Journal of Sustainable Tourism*, 1-22.
- 22 ATAG. (2024). Aviation and climate change. Factsheet; IATA. (n.d.). Climate change Fact Sheet. IATA.
- 23 Lee, D. S., Fahey, D. W., Skowron, A., Allen, M. R., Burkhardt, U., Chen, Q., Doherty, S. J., Freeman, S., Forster, P. M., Fuglestvedt, J., Gettelman, A., De León, R. R., Lim, L. L., Lund, M. T., Millar, R. J., Owen, B., Penner, J. E., Pitari, G., Prather, M. J., ... Wilcox, L. J. (2021). The contribution of global aviation to anthropogenic climate forcing for 2000 to 2018. *Atmospheric Environment*, 244, 117834.
- 24 KLM. (2024). Climate action plan.
- 25 Air France KLM Group. (2025). 2024 Universal Registration Document. Including the Annual Financial Report.
- 26 Schiphol Group, KLM, NLR, & en anderen. (2022). Actieplan Slim én Duurzaam. Stand van zaken. Update 2022. Lucht-en Ruimtevaart Nederland.
- 27 KLM. (2024). Climate action plan.
- 28 Bigby, B. C., Smith, J., & Higgins Desbiolles, F. (2024). Climate justice in tourism. An introductory guide. The Travel Foundation.
- 29 Schuur, J. (2022). Rijk overdrijft het economische belang van de hub Schiphol. *ESB*, 107(4806), 72-75.
- 30 BARIN. (2025). Positionpaper: Toekomst van de luchtvaart in Nederland. BARIN.
- 31 InfluenceMap. (2026). The EU Emissions Trading System for Aviation: New Lobbying Trends for 2025.
- 32 Bijvoorbeeld KLM. (2024). Climate action plan, p. 50.
- 33 Air France KLM Group. (2025). 2024 Universal Registration Document. Including the Annual Financial Report.
- 34 Paradies, G., & Mesdaghi, B. (2025). Verkenning van economische paradigma's in beleidsoverwegingen. Interviews onder beleidsmedewerkers in het duurzaamheidsdomein. TNO.
- 35 Zie: Buitendijk, H., & Eijgelaar, E. (2022). Understanding research impact manifestations in the environmental policy domain. Sustainable tourism research and the case of Dutch aviation. *Journal of Sustainable Tourism*, 30(9), 2089-2106.
- 36 Duurzame Luchtvaarttafel. (2026). Verduurzaming van de luchtvaart als kans voor Nederlandse economie en samenleving. Position paper Duurzame Luchtvaarttafel t.b.v. formatie. Duurzame Luchtvaarttafel.
- 37 InfluenceMap. (2026). The EU Emissions Trading System for Aviation: New Lobbying Trends for 2025.

- 38 Kuijpers, K., & Stokmans, D. (2026, 2026.1.30). Kabinet-Schoof negeert rechter: Schiphol hoeft niet te krimpen. NRC, 1&3.
- 39 Stegeman, H. (2026). Maar waarmee wil het kabinet stoppen? NRC.
- 40 Mehdizadeh, M., Marsden, G., & Anable, J. (2026). Cross-sectional illusions: what we have learned about the attitude-behaviour relationship and its policy implications. *Transport Reviews*, 1-21.
- 41 Chater, N., & Loewenstein, G. (2023). The i-frame and the s-frame: How focusing on individual-level solutions has led behavioral public policy astray. *Behavioral and Brain Sciences*, 46, e147, Article e147.
- 42 Paradies, G., & Mesdaghi, B. (2025). Verkenning van economische paradigma's in beleidsoverwegingen. Interviews onder beleidsmedewerkers in het duurzaamheidsdomein. TNO.
- 43 Zie: Chiappero-Martinetti, E. (2014). Basic Needs. In A. C. Michalos (Ed.), *Encyclopedia of Quality of Life and Well-Being Research* (pp. 329-335). Springer; Snellen, D., Bastiaanssen, J., & 't Hoen, M. (2021). Brede welvaart en mobiliteit. PBL.
- 44 CONL. (2026). Climate Obstruction NL.
- 45 Rechtbank Den Haag. (2025). ECLI:NL:RBD-HA:2025:6874.
- 46 Rechtbank Den Haag. (2024). ECLI:NL:RBD-HA:2024:3734.
- 47 ECHR. (2024). Verein KlimaSeniorinnen Schweiz and Others v. Switzerland — judgment. European Court of Human Rights; Hoge Raad. (2019). ECLI:NL:HR:2019:2006.
- 48 Rechtbank Den Haag. (2026). ECLI:NL:RBD-HA:2026:1344.
- 49 Zie Emmerink, R., Burghouwt, G., & Boonekamp, T. (2024). Verhoog belasting op langsafstandsvluchten. *ESB*, 109(4832), 176-179; Koopmans, C., Behrens, C., Blom, M., van Eck, G., Grebe, S., Jongeling, A., Juijn, D., Konijn, S., Meijer, C., & Heblj, S. (2023). Schiphol: krimpen of verduurzamen? *SEO*, CE Delft, NLR, Significance; van Tilburg, R., Baarsma, B., Beetsma, R., van den Bergh, J., Boot, A., Botzen, W., Buijtendijk, H., Dur, R., Hofkes, M., Janssens, W., Peeters, P., Pels, E., van der Ploeg, R., Schoenmaker, D., Verhoef, E., van Wee, B., van Witteloostuijn, A., Sanders, M., van Staveren, I. Kramer, B. (2024). Laat ver-vliegers en overstappers zelf meer opdraaien voor de kosten.
- 50 Suau-Sanchez, P., Dobruszkes, F., & Mattioli, G. (2025). Does cutting airport slots reduce climate impact? The case of Amsterdam airport. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 143, 104744.
- 51 Zie Büchs, M., & Mattioli, G. (2024). How socially just are taxes on air travel and 'frequent flyer levies'? *Journal of Sustainable Tourism*, 32(1), 62-84.
- 52 Wiedmann, T., Lenzen, M., Keyßer, L. T., & Steinberger, J. K. (2020). Scientists' warning on affluence. *Nature Communications*, 11(1), 3107..
- 53 Cohen, S., Liu, H., Hanna, P., Hopkins, D., Higham, J., & Gössling, S. (2022). The Rich Kids of Instagram: Luxury Travel, Transport Modes, and Desire. *Journal of Travel Research*, 61(7), 1479-1494.
- 54 Gössling, S., Klöwer, M., Leitão, J. C., Hirsch, S., Brockhagen, D., & Humpe, A. (2026). Large carbon dioxide emissions avoidance potential in improved commercial air transport efficiency. *Communications Earth & Environment*, 7(1), 13.
- 55 Rechtbank Den Haag. (2025). ECLI:NL:RBD-HA:2025:6874.



Anneke bezoekt graag haar zus en zwager in Schiedam. Door bezuinigingen rijdt de tram in het weekend na 19.00 uur niet meer en moet ze blijven logeren. Foto: Jara van den Bosch.

Europees spoor: tijd voor een publiek alternatief

Wie heeft er geen slechte ervaring met een internationale treinreis? Met moeilijk te vinden tickets, gemiste overstappen en overvolle treinen? Nog in de roes van de lange jaren negentig stelt de Europese Commissie meer marktwerking voor om het internationale spoor vlot te trekken. Maar dat gaat onze problemen niet oplossen: publieke Europese spoorwegen zijn een beter alternatief.

TESSA DOOL & TOON MEELEN

Tessa Dool is onderzoeker bij de Wiardi Beckman Stichting en werkte voorheen bij de Universiteit Utrecht met Toon Meelen, Universitair docent Innovatiewetenschappen.

Een eerste opvallende observatie uit ons onderzoek naar Europees spoorvervoer is hoe anders mensen kijken naar nationale treinen dan naar internationale treinen.¹ Nationaal openbaar vervoer wordt gezien als sociaal en economisch van groot belang. Zelfs sterk marktgerichte actoren vinden dat de overheid een grote rol op zich moet nemen om de toegankelijkheid en betrouwbaarheid van het nationale vervoer via spoor te waarborgen.

Internationaal vervoer wordt daarentegen gezien als iets extra's, een reis: de nachttrein naar Rome. Maar ook de grensoverschrijdende verbinding heeft maatschappelijke waarde. Sociale waarde, in de vorm van Europese integratie, studenten die over grenzen kunnen studeren, en achtergebleven grensregio's die worden verbonden. Economische waarde, in termen van regionale ontwikkeling en werkgelegenheid, bijvoorbeeld een betere verbinding tussen Nederland en het Duitse Ruhrgebied. En uiteraard klimaatwaarde, met name aanwezig in het vervangingspotentieel voor korte vluchten.²

Voor het realiseren van dit vervangingspotentieel, is het nodig dat vliegen ook onaantrekkelijker wordt. Aan de luchtvaart wordt nu wel veel waarde toegekend en deze profiteert hierdoor van belastingvoordelen zoals vrijstelling van accijnzen op kerosine, geen btw op internationale vliegtickets en grootschalige subsidies voor vliegvelden.³ Bovendien worden de externe kosten, waaronder klimaat- en milieuschade, nu niet meegerekend in de prijs van een vliegticket.

Treinnationalisme

De Europese trein is geen aantrekkelijk alternatief voor de auto of het vliegtuig, door barrières rondom de toegankelijkheid, reistijd, relatieve kosten, en het comfortniveau.⁴ Zo is het veel lastiger een internationaal ticket te boeken voor de trein dan voor een vliegreis, krijgen reizigers te

maken met lange overstaptijden op oncomfortabele stations en wordt laat boeken vaak afgestraft door hoge prijzen of volgeboekte treinen. De capaciteit van het treinvervoer kan worden uitgebreid, maar ook de integratie van Europese verbindingen verdient aandacht.⁵

Voor een verklaring van het gebrek aan Europese spoorintegratie moeten we terug naar de negentiende eeuw. Toen werden de nationale spoornetwerken aangelegd, onafhankelijk van elkaar.

Nationaal openbaar vervoer wordt gezien als sociaal en economisch van groot belang, internationaal vervoer als 'iets extra's'

Het was een proces dat sterk vervlochten was met de ontwikkeling van de natiestaat.⁶ Het gevolg is een zeer gefragmenteerd Europees spoor.

Zo heeft het Iberische Schiereiland een afwijkende spoorwijdte omdat Spanje in de negentiende eeuw bang was voor een Franse invasie. Hierdoor kunnen treinen tot aan de dag van vandaag niet over de grens doorrijden. Elk land heeft een eigen dienstregeling, systemen, infrastructuur met andere voltages of perronhoogtes. Internationaal materieel moet dus voldoen aan verschillende veiligheidsvoorschriften en dat maakt een grensoverschrijdende verbinding een stuk ingewikkelder dan een binnenlandse langeafstandsverbinding.

Dit gebrek aan Europese spoorintegratie en het nationale denken rondom de spoorwegen wordt ook wel treinnationalisme genoemd.⁷ En ook nu nog bestaan er politieke obstakels die verbetering in de weg staan. Nationale overheden hebben meer belang bij de nationale

dienstregeling voor eigen inwoners dan grensoverschrijdende verbindingen. Regionale politieke belangen zorgen daarnaast voor onnodig veel haltes in kleine gemeenten die de reistijden substantieel verlengen. Zo doet de intercity Amsterdam-Berlijn er zes uur over omdat gemeenten hun stop niet willen verliezen, terwijl het in vier uur zou moeten kunnen.⁸

Er valt natuurlijk wat voor te zeggen om nationale belangen zwaarder te wegen. Verreweg het grootste deel van alle treinkilometers is een binnenlandse reis. Tegelijkertijd staat deze houding betekenisvolle verbeteringen van internationale treinreizen in de weg. De centrale opgave is een balans te zoeken tussen verschillende belangen. Dit is een politieke kwestie, die ook binnenlands speelt bij het opstellen van een dienstregeling. Een verschil is dat landen over de jaren heen visies hebben ontwikkeld over de verhouding tussen regionaal en interregionaal vervoer, die ook onderwerp zijn van politiek debat. Voor de verhouding tussen grensoverschrijdend en nationaal vervoer ontbreken dergelijke visies en een politiek debat echter.

Valse versneller: meer marktwerking

De Europese Commissie wil het treinnationalisme doorbreken en het aandeel van de trein vergroten (ten opzichte van het vliegtuig en de auto) door het spoorvervoer te liberaliseren en door het internationaal spoorvervoer te laten verzorgen door marktpartijen. Deze visie stamt uit de jaren negentig, de neoliberale hoogtijdagen, toen de Europese Unie privatisering centraal stelde in haar plannen voor economische en politieke integratie.⁹

Ook op nationaal niveau pusht de Europese Unie al jaren voor liberalisatie, een oproep waar door lidstaten maar beperkt gehoor aan is gegeven. Zo is in Nederland de NS nog steeds volledig in eigendom van de overheid, al is de

NS op meer afstand geplaatst. Slechts een aantal regionale lijnen wordt aanbesteed en ook de infrastructuur is in publieke handen, via ProRail.

Het enige land dat de privatisering echt volledig heeft doorgevoerd was Groot-Brittannië. De nadruk ligt hier op 'was', omdat de Britten op dit moment druk zijn met hernationalisatie en de oprichting van overheidsbedrijf *Great British Rail*. De (zeer) slechte ervaringen van de Britse privatisering wat betreft veiligheid, prijs en kwaliteit zouden een les moeten zijn voor de rest van het Europese spoor.¹⁰

Een argument voor vermarkting van het Europese spoorvervoer is het succes van liberalisering in de vliegsector. Het aantal Europese vliegreizigers is mede door de opkomst van prijsvechters de afgelopen decennia enorm gestegen.¹¹ Niet zelden wordt er dan ook ge-

Elk land heeft een eigen dienstregeling, systemen en infrastructuur met andere voltages of perronhoogtes

mijmerd over 'Easyrail' of 'Ryanrail', teneinde eenzelfde groei in de spoorsector mogelijk te maken — waarbij de kosten voor het klimaat en de arbeidsomstandigheden overigens buiten beschouwing van het 'succes' worden gelaten.

De afgelopen jaren is hier het succes van internationale busverbindingen bijgekomen, waarbij grote platforms zoals Flixbus hun netwerk sterk hebben uitgebreid.¹² De bussector voegt, door de lage ticketprijzen, in het bijzonder een Europese mobiliteitsoptie toe voor lage-inkomensgroepen zoals arbeidsmigranten en studenten.

Toch is het naïef te denken dat meer concurrentie ook voor het spoor tot een sterke groei zal

leiden. Allereerst is het discutabel of het gebrek aan succes van spoorvervoer primair aan de logge staatsspoorwegen te wijten is. Er zijn andere belangrijke verklaringen voor het succes van

Nationale overheden hebben meer belang bij de nationale dienstregeling voor eigen inwoners dan grensoverschrijdende verbindingen

weg- en vliegverkeer ten opzichte van het spoor, los van de sectororganisatie. Denk aan beleid dat de auto en het vliegtuig bevoordeelt en aan investeringen die primair richting wegverkeer gingen.¹³

Daarnaast zijn er structurele factoren die het organiseren van competitie op het spoor lastig maken. Ten eerste wordt het spoor gekenmerkt door een kostbare, inflexibele infrastructuur met beperkte capaciteit. In tegenstelling tot het weg- en luchtvervoer, waar voertuigen elkaar kunnen inhalen, moet een trein zorgvuldig worden ingepland in een samenhangende dienstregeling. Deze afhankelijkheid van centrale coördinatie beperkt de mogelijkheid van spoorwegmaatschappijen zich aan te passen aan een veranderende vraag en maakt het lastig nieuwe verbindingen te introduceren.

Ten tweede zijn er de tegengestelde publieke en private belangen die spelen op het spoor. Wanneer private spoorwegexploitanten actief worden op een spoornetwerk doen zij aan 'cherry-picking': ze kiezen rendabele lijnen met een grotere winstpotentie boven onrendabele lijnen.¹⁴ Bij de internationale verbindingen is er bijvoorbeeld met name interesse in verbindingen tussen mainports zoals Londen en Parijs.

Dit kan leiden tot onderbediening van dunbevolkte gebieden. Veel spoornetwerken zijn bovendien afhankelijk van kruissubsidiëring: de winsten van rendabele lijnen worden gebruikt voor het financieren van onrendabele lijnen. Als die inkomensstroom wegvalt, is er meer publiek geld nodig om het spoor toegankelijk te houden in meer dunbevolkte gebieden.

Daarnaast is het de vraag in hoeverre concurrentie in het openbaar vervoer daadwerkelijk leidt tot innovatie en efficiëntieverbeteringen — en of dit vervolgens leidt tot een hoger aandeel treinreizen. Kostenbesparingen in geliberaliseerde markten komen vaak mede voort uit het drukken van arbeidskosten, met name bij lager betaalde functies.¹⁵ Mogelijk baanverlies, lagere lonen en slechte arbeidsomstandigheden zijn maatschappelijk onwenselijk en kunnen ook leiden tot operationele problemen door personeelstekorten, zoals al het geval is in het busvervoer.¹⁶

Ten derde, de spoorsector is sterk kapitaalintensief en kent grote schaalvoordelen. Om competitie aan te gaan in bestaande markten heb je een grote vloot aan treinen nodig,¹⁷ maar internationaal inzetbaar rollend materieel is prijzig. Anders dan bij de luchtvaart en het busvervoer bestaat er nauwelijks een leasemarkt voor treinen en private investeerders zijn terughoudend vanwege onzekerheid over toekomstige toegang tot schaarse spoorcapaciteit.¹⁸

Grote partijen profiteren van een betere toegang tot kapitaal en schaalvoordelen.¹⁹ Zij kunnen effectiever inkoop, onderhoud en inzet van treinen organiseren en goedkoper energie afnemen. Hierdoor hebben start-ups moeite de sector te bertreden en is er een grote kans op het ontstaan van oligopolies of monopolies.

Ook voorbeelden uit de praktijk bewijzen niet het succes van marktwerking. Verbeteringen in passagiersaantallen sinds het begin van

de spoorhervormingen lijken eerder te danken aan de (veelal publieke) investeringen in hogesnelheidsverbindingen en grensoverschrijdende 'corridors' dan aan de spoorhervormingen.²⁰ Competitie om het spoor (aanbesteding) leidde in het Verenigd Koninkrijk tot een toename van kosten per reiziger en treinkilometer, hogere ticketprijzen en niet tot de verwachte verlaging van subsidies.²¹

Voor internationale treinen wordt voornamelijk ingezet op competitie op het spoor, waarbij meerdere aanbieders hetzelfde netwerk bedienen. Dergelijke competitie bestaat nu primair op drukbezette binnenlandse lijnen tussen twee grote steden, zoals Milaan-Napels in Italië en Wenen-Salzburg in Oostenrijk, met veel vraag en aanbod en daarmee ruimte voor competitie. Op deze trajecten zijn toegenomen frequenties, lagere tarieven en een toegenomen vraag geobserveerd.²² Hoewel door competitie inderdaad de frequentie toeneemt, en daarmee de vraag, wordt op Europees niveau geen relatie tussen competitieniveau en prijs vastgesteld. Andere factoren zoals marktomvang, sociaaleconomische omstandigheden en subsidies spelen hier een grotere rol. Denk aan de grote fondsen vanuit de Europese Unie voor landen om hun spoornetwerken te vergroten.²³

Daarnaast is het op een drukbereden spoor moeilijk meerdere aanbieders te organiseren. Ondanks dat competitie internationaal al sinds 2010 is toegestaan, is deze nog maar mondjesmaat van de grond gekomen. Er zijn enkele sympathieke private initiatieven zoals de nacht-rein-operator European Sleeper en GoVolta.²⁴ Zij lopen echter tegen torenhoge toetredingsbarrières aan, die het opstarten van nieuwe producten bemoeilijken. Overigens vergroten staatsspoorwegen deze barrières ook door te weigeren tickets van derden te verkopen of data te delen voor een open ticketmarkt.²⁵

Toch nog meer liberalisering?

Er bestaat een reële kans dat de overheidsbedrijven van weleer worden ingeruild voor nieuwe private en publiek-private oligopolies en monopolies, zoals in andere geprivatiseerde nutssectoren.²⁶ Dit zal een achteruitgang betekenen omdat de 'oude' overheidsbedrijven onder democratische controle staan, en niet op winstmaximalisatie gericht zijn.

De contouren van dit nieuwe 'oligarchische' systeem van eigenaarschap in de spoorsector is helaas al zichtbaar. Vervoerder Arriva, met grote plannen voor internationale treinen vanuit Nederland, is onlangs opgekocht door het Amerikaanse private-equityfonds I Squared Capital.²⁷ Gezien de huidige zorgen over strategische autonomie van Europa, zou er meer discussie moeten zijn of we dit type actoren überhaupt willen toelaten tot onze vitale infrastructuur.

De andere toetreders tot de Nederlandse spoormarkt zijn grotendeels dochterondernemingen van buitenlandse spoorwegen.²⁸ Het is de ironie van het neoliberale model: het open-

De intercity Amsterdam-Berlijn doet er zes uur over omdat gemeenten hun stop niet willen verliezen, terwijl de reis in vier uur zou moeten kunnen

baar vervoer wordt opgeknipt en 'vermarkt' omdat overheidsbedrijven inherent inefficiënt zouden zijn. Vervolgens komt het vervoer in handen van buitenlandse staatsbedrijven, waarmee de directe democratische controle verdwijnt.

Ook verdere publiek-private samenwerking biedt weinig soelaas. Het beste voorbeeld hiervoor is Eurostar, van de Belgische en Franse

staatsspoorwegen en private aandeelhouders, nadat de Britten hun aandeel verkocht hadden. (Nederland heeft als neoliberal gidsland überhaupt nooit de moeite gedaan zich in te kopen.) Eurostar heeft een de facto monopolie op de verbindingen tussen Londen, Parijs, Brussel en Amsterdam en werd in 2025 uitgeroepen tot slechtste spoorvervoerder van Europa, met name vanwege de hoge prijzen.²⁹

We zijn hier beland in een 'worst of both worlds scenario', waarbij er geen democratische controle is door overheden, noch competitie via de markt.³⁰ De private aandeelhouders van Eurostar streven (logischerwijs) winsmaximalisatie na en met enige regelmaat ontstaat er ophef over het door Eurostar uitgekeerde dividend, waarvan overigens ook de publieke aandeelhouders profiteren.³¹

Tot slot, zelfs in het langeafstandbusvervoer, met veel meer structurele ruimte voor competitie dan de spoorsector, zien we dat fusies leiden tot negatieve effecten voor de consument, zoals prijsstijgingen en minder frequente dienstregelingen.³² Zo kan liberalisering in eerste instantie wellicht leiden tot verbeteringen, maar op de lange termijn leiden tot verslechtering.

Echte versneller: publiek eigendom en coördinatie

Wat als we niet naar de markt kijken om treinnationalisme te overstijgen, maar als we onze hoop richten op Europese publieke samenwerking? Dan zou het mogelijk moeten zijn de voordelen van publiek eigendom te behouden, zoals sturen op maatschappelijke doelen in plaats van winst.

We realiseren ons dat er ook nadelen zitten aan overheidseigendom. Bekende tegenargumenten zijn verminderde efficiëntie en innovatie, verhoogde kosten en verminderde kwaliteit van de service. Onderzoek in de spoorsector

wijst uit dat monopolisten in de praktijk niet per se hogere prijzen hanteren, maar wel de kwaliteit kunnen verwaarlozen, de frequentie en capaciteit van treinverbindingen kunnen verminderen of kernroutes kunnen prioriteren.³³

Remedies hiertegen zijn bekend en worden ook toegepast. Hierbij valt te denken aan internationale benchmarking, interne prestatiecontracten, klantvertegenwoordiging in de spoorwegen en good governance principes zoals een heldere rolverdeling, betrokken en stabiele aansturing vanuit ministeries, onafhankelijk

De zeer slechte ervaringen van de Britse privatisering wat betreft veiligheid, prijs en kwaliteit zouden een les moeten zijn voor de rest van het Europese spoor

toezicht en heldere doelstelling en rapportering.³⁴ Tegelijk kan worden opgemerkt dat een aantal spoorwegen in publiek eigendom, zoals de Zwitserse spoorwegen, (zeer) goed scoren in internationale vergelijkingen.³⁵

Het succes van de nationale publieke spoorwegen kan dus worden herhaald op internationale schaal. Hierbij zijn er drie uitdagingen: 1) onze waardering van internationaal spoorvervoer, 2) de organisatie van de spoorwegen en 3) de politieke en democratische controle op het functioneren van de spoorwegen.

Ten eerste zullen moeten we anders gaan denken over de waarde van internationaal vervoer. Het tijd om ons nationalisme te laten varen en internationale belangen mee te wegen. Een goed voorbeeld hiervan is de Drielandentrein

tussen Aken-Maastricht-Luik. Deze wordt soms afgedaan als 'gimmick'. Maar we moeten deze verbinding vooral zien als een verandering in *mindset*: het denken in natiestaten maakt plaats voor een benadering gericht op de vervoersbehoeften vanuit reizigers, ongeacht in welk land zij wonen.

Ten tweede is er de organisatie van de spoorwegen, die dus nationaal is. Een eerste oplossingsrichting hiervoor bestaat uit het verbeteren van de samenwerking tussen de bestaande publieke Europese vervoerders, overheden en infrastructuurbeheerders. In dit scenario werken bestaande nationale spoorbedrijven samen aan het exploiteren van internationale verbindingen. Dit gebeurt al op grote schaal, bijvoorbeeld tussen Nederland en Duitsland.³⁶

Vervoerder Arriva, met grote plannen voor internationale treinen vanuit Nederland, is onlangs opgekocht door het Amerikaanse private-equity-fonds I Squared Capital

De Europese drang naar concurrentie heeft deze samenwerkingen wel lastiger gemaakt, en nationale spoorbedrijven wantrouwend gemaakt ten opzichte van elkaar.³⁷

Een regionale benadering, of corridorbenadering, van het spoor kan ook dit doorbreken. Lands grenzen doorsnijden vaak functionele voervoerregio's. Een goed voorbeeld is de regio Zuid-Limburg, Aken en Luik.³⁸ Hier zou één vervoersbedrijf een betere oplossing zijn dan de huidige versnippering door nationale afbakening.

We kunnen ook verdere stappen zetten richting een United Railways of Europe, een

supranationale benadering met meer schaalvoordelen. Door de nationale spoorvervoerders en infrastructuurbeheerders samen te laten opgaan in één organisatie die het Europese spoorvervoer coördineert en verzorgt. Wellicht worden weinig mensen direct enthousiast van een fusie tussen de NS, NMBS, SNCF en verder. Maar als we als doel stellen Europese regio's en steden te verbinden, dan is de verdeling in nationale spoorwegmaatschappijen belemmerend.

Commerciële actoren en bijvoorbeeld de Italiaanse staatsspoorwegen FS denken wel Europees. De topman van FS droomt openlijk over een Europees netwerk tussen hoofdsteden.³⁹ Waarom laten we dit puur aan de Italianen over? Een Europese publieke vervoerder voor de hoofdverbindingen zou een goede eerste stap kunnen zijn. Inspiratie kan gezocht worden in landen als China,⁴⁰ maar ook in ons eigen verleden. Ooit werden onze nationale spoorwegen opgericht door het samenvoegen van een potpourri aan kleinere maatschappijen. Een schone taak voor historici om hieruit lessen te trekken voor een schaalvergroting nu.

Ook op het gebied van infrastructuur zijn allerlei tussenstappen mogelijk. Er is al een voorstel om een Europese 'corridor coördinator' te installeren, die zorgt voor een aantrekkelijk aanbod van treinconnecties tussen landen. Deze functie zou uiteindelijk kunnen uitmonden in een Europese spoormanagement die serviceniveau en capaciteitsallocatie organiseert.⁴¹

De derde en grootste uitdaging bij een Europees publiek model ligt in het organiseren van de politieke en democratische controle die nodig is voor het goed functioneren van een publieke spoorbeheerder. De Europese democratie is zwak georganiseerd, met weinig tegenmacht en minder talkrijke toezichthoudende instanties zoals media, onafhankelijke toezichthouders, en sterke belangenbehartigers van passa-

giers dan op nationaal niveau. In Brussel is de lobby van gevestigde belangen daarentegen wel breed aanwezig, zoals de vlieg- en autolobby.⁴²

De angst bestaat dat de Europese bureaucratie alles verder zal vertragen, en dat de EU niet dicht genoeg bij de burger staat om de belangen van de regionale reizigers adequaat af te kunnen wegen. Een duidelijke rolverdeling tussen regionale, nationale en Europese instanties is daarom wenselijk. Het is van belang zowel

Laten we verdere stappen zetten richting een United Railways of Europe, een supranationale benadering met meer schaalvoordelen

de internationale als de nationale en regionale belangen te institutionaliseren, en adequate tegenmacht te organiseren.

Een hoopvolle ontwikkeling is het ontstaan van meer grensoverschrijdende samenwerkingen tussen staatsspoorwegen, tegen de koers van de liberalisering in. Zo hebben Deutsche Bahn en Eurostar in december '25 een overeenkomst gesloten om samen te gaan onderzoeken of een verbinding tussen Londen en Duitsland mogelijk is.⁴³ En zelfs de Europese Commissie, traditioneel altijd pro-marktwerking, heeft in 2023 haar steun uitgesproken voor samenwerkingen tussen staatsspoorwegen over de grenzen heen.⁴⁴

Breekijzer

De internationale trein geeft burgers op duurzamere wijze toegang tot ontplooiingsmogelijkheden, en kan de Europese integratie en solidariteit bevorderen. In tijden van de klimaatcrisis

en toenemend nationalisme en polarisatie, is dit geen overbodige luxe. In dit essay hebben we betoogd waarom publieke organisatie, en niet de markt, de beste oplossingsrichting is voor het verder ontwikkelen van de internationale trein.

Een meer internationale publieke organisatie van spoorvervoer alleen zal echter niet genoeg zijn om van het internationale spoor een succes te maken. Er zal ook kritisch moeten worden gekeken naar de huidige bevoordeling van de auto en het vliegtuig. Het erkennen van Europees spoor als publieke voorziening kan hier wel een breekijzer zijn, doordat het een normatief en institutioneel kader schept om de trein te ondersteunen en structurele steun aan auto en luchtvaart af te bouwen.



Noten

- 1 Meelen, T., & Dool, T. (2025). How socio-political streams shape sustainability transitions: the case of a European rail network (Preprint). SSRN.
- 2 Blainey, S. & Hare, B. (2025). An assessment of the potential contribution of overnight trains to sustainable long distance travel in Europe. *Case Studies on Transport Policy*, 22.
- 3 CE Delft en Directorate-General for Mobility and Transport. (2019). Taxes in the field of aviation and their impact (Final report). European Commission. ISBN 978-92-76-08132-6.
- 4 Witlox, F., Zwanikken, T., Jehee, L., Donners, B., en Veeneman, W. (2022). Changing tracks: identifying and tackling bottlenecks in European rail passenger transport. *European Transport Research Review*, 14(1), 1-12.
- 5 Zie ook bovenstaand artikel van Witlox et al. (2022).
- 6 Martí-Henneberg, J. (2021). From State-Building to European Integration: The Role of the Railway Network in the Territorial Integration of Europe, 1850–2020. *Social Science History*, 45(2), 221–231.
- 7 PvdA-Europarlementariër Vera Taks noemde het gebrek aan integratie treinnationalisme. Jaap Tielbeke. (2023, 17 mei). De treinrenaissance. De Groene Amsterdammer.
- 8 Onderzoek van Pointer naar de regiolobby laat zien dat gemeenten actief lobbyen om hun tussenstop te behouden. De Duitse gemeenten Bad Bentheim en Rheine lobbyden actief om onderdeel te blijven van de dienstregeling en niet te onderzoeken hoeveel tijd het oplevert als hun stations uit het traject vallen. Zie Pointer (2021). Berlijntrein moet sneller, maar regio-lobby zorgt voor vertraging; en Pointer (2020). Duitsland vertraagt trein Amsterdam-Berlijn.
- 9 Clifton, J., Comín, F., & Díaz-Fuentes, D. (2006). Privatizing public enterprises in the European Union 1960–2002: ideological, pragmatic, inevitable? *Journal of European Public Policy*, 13(5), 736–756.
- 10 Zie bijvoorbeeld de Volkskrant. (1999, 9 oktober). Britse privatisering ontspoord.
- 11 Eerder schreef Arjan Miedema hier een artikel over in S&D, genaamd 'Vliegen met Ryanair'. S&D 2013/5. Wiardi Beckman Stichting. Low-cost vliegmaatschappijen zorgen voor een afname in prijs en daarmee een toename in vraag naar vliegreizen, zie bijvoorbeeld De Oliveira, B. F., & Oliveira, A. V. (2025). Low-Cost Carriers in Aviation: Significance and Developments. arXiv preprint arXiv:2511.00932.
- 12 De Haas, M., & Arendsen, K. (2025). Another one rides the bus! Exploring the potential of long-distance buses for cross-border travel to and from the Netherlands (Publication No. KiM-25-A006). Netherlands Institute for Transport Policy Analysis.
- 13 Tomeš, Z. (2017). Do European reforms increase modal shares of railways? *Transport Policy* 60, 143-151.
- 14 Romijn, G., & Verheij, F. (2025). Marktordening voor het personenvervoer per spoor: Wat weten we over de effecten van de verschillende marktordeningvormen? Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).
- 15 Peña-Miguel, N., & Cuadrado-Ballesteros, B. (2021). Effect of privatisation on income inequality: a European analysis. *Empirica*, 48, 697–716.
- 16 Vitols, K., & Voss, E. (2022). Sociale omstandigheden in het bus- en touringcarvervoer in Europa: Samenvatting. European Transport Workers' Federation.
- 17 Zo stelde ook transporteconoom Andrea Giuricin in het NRC. Zie Roox, I. (2025, 18 november). Italianen veroveren met hogesnelheidstreinen Europa, nu is Duitsland aan de beurt. NRC.
- 18 Feuerstein, L., Busacker, T. & Xu, J. (2018). Factors influencing open access competition in the European long-distance passenger rail transport – a Delphi study. *Research in Transportation Economics*, 69, 300-309.
- 19 Zie het eerder geciteerde KiM-rapport van Romijn & Verheij (2025).
- 20 Preston, J. (2009). Trends in European railways over the last two decades. *Built Environment*, 35(1), 11–23.
- 21 Zie het eerder geciteerde KiM-rapport van Romijn & Verheij (2025).
- 22 European Commission. (2016). Study on the prices and quality of rail passenger services. Directorate-General for Mobility and Transport.
- 23 Zie Beria, P., Lunkar, V., Tolentino, S., Pařil, V., & Kvasnička, M. (2023). Long-distance rail in Europe: Comparing the forms of head-on competition across Europe. *Research in Transportation Economics*, 102; Casullo, L. (2016). The efficiency impact

- of open access competition in rail markets: The case of domestic passenger services in Europe. International Transport Forum Discussion Papers, OECD Publishing; het eerder geciteerde artikel van Tomeš (2017); en Wintle, T. (2024, 27 september). EU report says rail liberalisation pays off but is it biased? RailTech.com.
- 24 Zie bijvoorbeeld NRC. (2025, 9 december). Voor €10 met de trein van Amsterdam naar Berlijn: hoe kan dat?
 - 25 European Sleeper wil bijvoorbeeld graag dat de NS ook kaartjes voor hen gaat verkopen, maar de NS houdt dit nog af en stelt tegenstrijdige stimulansen vanuit de EU te ontvangen om zowel te beconcurreren op het spoor, als samen te werken voor de ticketverkoop. Lees meer hier: Koghee, M. (2025, 11 juni). Huidig spoor kan veel meer internationale treinen aan – experts bespreken drempels voor vervoer over grens. Treinreiziger.nl.
 - 26 Zie bijvoorbeeld Blanc, A. & Botton, S. (2012). Water services and the private sector in developing countries. Comparative perceptions and discussion dynamics. ed. Paris: Agence Française de Développement; en Valentin, L. & Steinfert, L. (2024). The living legacy of privatisation in the United Kingdom. Energy transition country struggle. The Transnational Institute.
 - 27 Arriva Group. (2023, 19 oktober). Arriva Group welcomes Deutsche Bahn's agreement to sell its business to I Squared Capital.
 - 28 Huidige toetreders tot de markt in Nederland zijn grotendeels dochterondernemingen van buitenlandse staatsspoorwegen, zoals Arriva (voor I Squared Capital nog van Deutsche Bahn), Qbuzz (Italiaanse spoorwegen) en Keolis (70% eigendom van het Franse SNCF). De Italiaanse staatsspoorwegen FS zijn actief in steeds meer landen, en spelen ook een rol in het Nederlandse busvervoer (Qbuzz).
 - 29 Zie Transport & Environment (2024). Mind the Gap! European Rail Operators Services Ranked.
 - 30 Jon Worth typeerde de huidige situatie al als een 'slechtste van beide werelden' en bedoelde hier toen mee: geen vrije markt, maar ook geen overheidsvoorziening. Zie het eerder genoemde artikel van Jaap Tielbeke in de Groene Amsterdammer (2023).
 - 31 Zie bijvoorbeeld Gill, O. (2025, 21 juni). Eurostar hands French £121 million dividend bonanza. The Times.
 - 32 Blayac, T., & Bougette, P. (2023). What can be expected from mergers after deregulation? The case of the long-distance bus industry in France. Review of Industrial Organization, 62(1), 63–97.
 - 33 Beria, P., Lunkar, V., Tolentino, S., Pařil, V., & Kvasnička, M. (2023). Long-distance rail in Europe: Comparing the forms of head-on competition across Europe. Research in Transportation Economics, 102.
 - 34 Desmaris, C. (2014). The reform of passenger rail in Switzerland: More performance without competition. Research in Transportation Economics, 48, 290–297; en Smits, H. (2025). Het belang van staatsdeelnemingen. Een onderzoek naar het realiseren van publieke outputdoelen door staatsdeelnemingen. Academische Uitgeverij Eburon, Utrecht.
 - 35 De Zwitserse spoorwegen scoren goed op efficiëntie volgens verschillende onderzoeken, zoals Niu, Y., Li, X., Zhang, J., Deng, X. & Chang, Y. (2023). Efficiency of railway transport: A comparative analysis for 16 countries. Transport Policy, 141, 42–53; en Kleinová, E. (2016). Does liberalization of the railway industry lead to a higher technical effectiveness? Journal of Rail Transport Planning & Management 6(1), 67–76. In het eerder geciteerde rapport van Transport & Environment (2024) werden de Italiaanse staatsspoorwegen als beste beoordeeld, en Eurostar het slechtste, gebaseerd op acht criteria. De Zwitserse staatsspoorwegen zijn het meest betrouwbaar maar ook het prijzigst.
 - 36 Zie bijvoorbeeld NS (2025). Internationale verbindingen in Jaarverslag 2024: activiteiten en prestaties in Nederland.
 - 37 Door competitie kan samenwerking moeilijker worden. Dit zagen we in het geval van Deutsche Bahn, die in 2013 uit de Thalys (nu Eurostar) zijn gestapt om mogelijk te concurreren op deze lijn. We zien het ook bij SNCF in Frankrijk en Renfe in Spanje, die pogen te kunnen concurreren op elkaars netwerk en daarmee weigeren samen te werken over de grens. Zie Lakier, L. (2022, 17 februari). SNCF-Renfe: quatre questionos pour mieux comprendre la fin du partenariat. La Tribune.
 - 38 Tussen Maastricht – Aken – Luik rijdt de zogenaamde Drielandentrein, een samenwerking

tussen Arriva, NS en NMBS. De samenwerking tussen drie landen, infrabeheerders en operators, veroorzaakt veel problemen. Zie NOS. (2024, 14 december). Eerste Drielandentrein na jaren oponthoud eindelijk vertrokken.

- 39 De topman van de Italiaanse spoorwegen benoemde het idee van één hogesnelheidsnet tussen grote Europese steden, met daarin een belangrijke rol voor de Italianen zelf. Zie het eerder genoemde NRC artikel van Roos (2025).
- 40 Zie bijvoorbeeld Blussé (2025, 13 november). In China raast de trein op lange afstanden het vliegtuig voorbij – moet Europa daarop jaloers zijn? de Volkskrant.
- 41 Zie het eerder geciteerde artikel van Witlox et al. (2022).
- 42 Zie bijvoorbeeld Teffer, P. (2025, 9 maart). Auto-industrie is nog steeds ‘machtsblok in Europa’, ook na dieselfraude. Follow the Money.
- 43 De samenwerking tussen Deutsche Bahn en Eurostar is extra opmerkelijk gezien DB in 2013 nog uit Thalys stapte om te kunnen concurreren met Eurostar. Het hoofd van langeafstandsvervoer bij de DB verklaarde: “Dit project toont ook aan dat nieuwe grensoverschrijdende langeafstandsdiensten, vanwege de complexe randvoorwaarden, vaak alleen mogelijk zijn via partnerschappen zoals deze”. Het voordeel van een publieke organisatie is eenvoudigere samenwerking over de grens, met verstand van de lokale situatie. Zie Treinreiziger.nl (2025, 8 december). Eurostar en DB gaan samen verbinding Londen – Duitsland opzetten.
- 44 De Italiaanse en Duitse spoorwegen werken samen aan een nieuwe trein tussen München – Rome/Milaan, en de Zweedse, Deense en Duitse spoorwegen tussen Hamburg – Gothenburg. Hiervoor heeft de Europese Commissie steun uitgesproken: European Commission. (2023, January 31). Connecting Europe Train: 10 EU pilot services to boost cross-border rail. European Commission – Mobility and Transport.

INHOUD

- 3 **Redactioneel** Reisspecial
4 **Vrijmipo** Wim Brands
6 **Column** Bram van Welie Hoe onderwijs de samenleving vormt is aan ons
7 **Column** Dirk van de Glind De verontrustende actualiteit van A.M. de Jong
-

S&D THEMA

MEER BEREIKEN MET MINDER REIZEN

- 10 **Tessa Dool & Marco te Brömmelstroet** Weg van de waardenloze mobiliteit
21 **Wouter Veldhuis** Herwaardering van de nabijheid
31 **Column** Ailisha Shannon & Frank Kwanten Onze collectieve woonkamer
32 **Interview met Arjen Kapteijns** 'Zonder ingrijpen loopt
Den Haag volledig vast'
40 **Alexander Premm** Weerstand tegen verandering is voorspelbaar
en kan overwonnen worden
-
- 48 **Column** Derk Loorbach De eigen auto moet geslactofferd
50 **Hannah van Amelsfort & Thomas Straatemeier** Bereikbaarheid voor iedereen,
maar binnen grenzen
59 **Column** Hidde Boersma Een overheid met regie
60 **Bert van Wee** Naar duurzaam en eerlijk vervoer
69 **Harald Buijtendijk & Eke Eijgelaar** Alleen met fossielvrij toerisme
is rechtvaardig klimaatbeleid mogelijk
80 **Tessa Dool & Toon Meelen** Europees spoor: tijd voor een publiek alternatief



9 789461 646835

S&D

JAARGANG 83 NUMMER 1/2 2026



vangennep