

Brede welvaart in mobiliteitsbeleid: ingrediënten voor beleidsplannen met maatschappelijke impact

Marco van Burgsteden – CROW/Universiteit Twente – marco.vanburgsteden@crow.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
13 en 14 oktober 2022, Utrecht**

Samenvatting

Brede Welvaart maakt als begrip een opmars in overheidsbeleid, dus ook in beleid voor mobiliteit, infrastructuur en ruimtelijke ordening. Het vertalen van dit abstracte begrip naar verkeers- en vervoersbeleid dat hier ook echt rekening mee houdt, is niet eenvoudig. Door te kijken naar wat er vanuit de wetenschappelijke literatuur wordt gezegd over welke aspecten relevant zijn voor brede welvaart, kunnen we bepalen wat er minimaal in een beleidsplan moet staan om te kunnen spreken van bredewelvaartsgebaseerd verkeers- en vervoersbeleid. Dit geeft ook handvatten om te onderzoeken welke analyses een vervoersplanoloog kan maken om hier invulling aan te geven. Daarbij is het werken volgens een methode, zoals SUMP, noodzakelijk.

1. Inleiding

1.1 Overheidssturing op brede welvaart is in opkomst

De Nederlandse overheden beginnen het begrip 'brede welvaart' te omarmen in hun beleidsvisies, coalitieakkoorden en andere strategische documenten (VNG, 2022). De vraag is hoe de praktische uitvoering van het beleid hier beter op kan aansluiten. Voor verkeer, vervoer en infrastructuur geldt dit ook; op nationaal niveau heeft dit inmiddels geleid tot een RLI-advies (2021) en een aantal moties in de Tweede Kamer, die oproepen om te sturen op brede welvaart bij het maken van beleidskeuzes en het afwegen van projectalternatieven (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2021a, 2021b; Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2022; Snellen, 't Hoen, & Bastiaanssen, 2021; Tijdelijke Commissie Breed Welvaartsbegrip, 2016; Tweede Kamer, 2021, 2022a, 2022b).

Genoeg aanleiding voor vakgenoten om brede welvaart op te nemen in het verkeers- en vervoersbeleid. Maar wat is brede welvaart nu precies en hoe bepalen we of dat beleid 'voldoende' rekening houdt met brede welvaart? Dit artikel geeft, op basis van wetenschappelijke literatuur en discussies met vakgenoten, een voorzet, waarbij vooral wordt gekeken naar de elementen die daar minimaal voor nodig zijn.

1.2 Leeswijzer

Eerst ga ik in op wat brede welvaart is of zou kunnen zijn in meer algemene zin. Op basis daarvan kan worden ingezoomd op de betekenis van brede welvaart voor mobiliteit (en belangrijk: ook andersom). Daarbij zal ik proberen om niet in herhaling te vervallen ten opzichte van een eerder CVS-paper (van Burgsteden, 2021). Op basis daarvan moet het mogelijk zijn om de basiselementen van een beleidsplan te benoemen, die maken dat er gewerkt wordt vanuit 'brede welvaart'.

2. Wat is brede welvaart in het algemeen?

2.1 Brede welvaart is vaag gedefinieerd

Brede welvaart is tot op heden niet eenduidig gedefinieerd, maar wordt door verschillende personen en instanties wel beschreven, vaak in algemene termen: '*... het gelijktijdig wegen en sturen op zowel economische doelen als op sociaal en cultureel gebied, de leefomgeving en onze democratie.*' (Putters, 2022). Voor ons vakgebied is het denken vanuit brede welvaart gestart in de periode dat de parlementaire Tijdelijke Commissie Breed Welvaartsbegrip (2016) hierover een advies uitbracht. Grofweg komt het erop neer dat brede welvaart niet alleen kijkt naar een 'overall' prestatie van een land in zuiver economische termen (zoals het bruto binnenlands product) maar dat het ook rekening houdt met de verdeling van rijkdom en de draagkracht van de planeet, verdelingsvraagstukken en de kwaliteit van het bestuur. In die zin sluit zo'n begrip aan op de Sustainable Development Goals van de Verenigde Naties. Het is daarom niet verwonderlijk dat de jaarlijkse CBS-monitor Brede Welvaart en SDG's dit combineert (CBS, 2021; Horlings & Smits, 2019). Anderen combineren verschillende databronnen tot één bredewelvaartsscore (Rijpma, Moatsos, Badir, & Stegeman, 2017).

2.2 Brede welvaart bevat meerdere dimensies en is niet domeingebonden

Zoals hierboven geschetst, is het blijkbaar nog niet mogelijk om een harde en eenduidige definitie van brede welvaart te geven, maar zijn de dimensies waarlangs het begrip van brede welvaart zich ontwikkelt, wel te benoemen. Dit is inmiddels door meerdere onderzoekers, filosofen en beleidsmakers gedaan en daarin is het eerder genoemde rijtje herkenbaar van:

- Economisch functioneren
- Sociaal-cultureel functioneren
- Kwaliteit van de leefomgeving, en
- Kwaliteit van het openbaar bestuur.

Dit zou (ook) voor verkeers- en vervoersbeleid moeten betekenen dat een beleidsvisie, de inzet van een beleidsinstrument en het afwegen van overheidsinvesteringen altijd op deze vier dimensies doordacht moeten worden. Verder houdt brede welvaart zich niet aan de klassieke beleidsdomeinen die we in ons openbaar bestuur vaak tegenkomen. Dat betekent dat de beleidsprofessional voor mobiliteit, verkeer en infrastructuur een bredere blik moet hanteren om het eigen handelen in een bredewelvaartsperspectief te kunnen plaatsen.

Om even bij de verdere uitwerking van brede welvaart te blijven: de genoemde dimensies zijn nog steeds algemeen van aard. Op basis van de beschikbare literatuur van de afgelopen jaren werk ik deze hieronder verder uit.

Economisch functioneren

Het economisch functioneren gaat over de mate waarin individuen, groepen en de maatschappij als geheel in staat zijn om in de behoeften en wensen te voorzien (consumptie). Daarbij is in de recente overheidspublicaties over brede welvaart veel aandacht voor verdelingsvraagstukken. Denk hierbij aan financieel vermogen, inkomen en de toegang tot diensten en activiteiten (Horlings & Smits, 2019).

Binnen de vakliteratuur wordt in dit opzicht vaak over rechtvaardigheid en (on)gelijkheid gesproken. Daarbinnen zijn verschillende (ideologische) denkstromen te herkennen. In de context van ruimtelijke ordening, wonen en verstedelijking is het onderscheid van Buitelaar (2020) een nuttig en goed uit te leggen startpunt. Hij stelt in zijn essay dat er vier zienswijzen bestaan op de verdeling van de ruimte in de stad: (1) Maximaal (de Welvarende stad), (2) Gelijk (de Egale stad), (3) Voldoende (de Voorzienende stad) en (4) Vrij (de Vrije stad).

Omdat ik straks het idee van bereikbaarheids- of vervoersarmoede behandel, ga ik wat dieper op deze zienswijzen in.

Bij 'Maximaal' past het klassieke beeld van de door de overheid nageestreefde welvaartsmaximalisatie die wij nu al kennen en die zijn weerslag vindt in de zogenaamde utilitaire welvaartstheorie. De 'zuivere' aanpak van maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA) is hierop gebaseerd en kan in deze context worden opgevat als de smalle welvaart (Putters, 2022), die vooral wordt uitgedrukt in het Bruto Binnenlands Product.

Bij 'Gelijk' past een zogenaamde egalitaire benadering: het nastreven van gelijkheid (nivellering) is daarbij een hoofddoel. Bij het egalitarisme is het adagium dat hoe gelijkjer de samenleving is, hoe rechtvaardiger. Buitelaar concludeert daarbij dat het gaat om de gelijkheid van de *uitkomsten*, dus de uiteindelijke verdeling van inkomen en kapitaal over de bevolking, en niet over de verdeling van *kansen* en *rechten*.

Bij 'Voldoende' is het standpunt dat er best verschillen tussen mensen en groepen mogen ontstaan in termen van *uitkomsten*, maar dat iedereen tenminste *voldoende* middelen heeft om op een zinvolle en volwaardige deelname aan de maatschappij deel te nemen. Dit wordt ook wel suffiëntarisme genoemd. Een belangrijk element daarin is dat duidelijk is waar de grens ligt tussen 'voldoende' en 'armoede'. Onder andere Rawls (1971) gaan hier uitgebreid op in, door te stellen dat er 'sociale primaire goederen' zijn, zoals een bepaald (minimum) inkomen of vermogen. Moroni (2001) heeft deze geprobeerd te vertalen naar de praktijk van ruimtelijke ordening, en spreekt van 'ruimtelijke primaire goederen'.

Bij 'Vrij' gaat het om een radicale toepassing van het liberalisme. Het verdedigen van vrijheden en rechten staat hierbij centraal. Mensen kunnen zelf kansen benutten en de ruimte ordent zich op basis van spontaniteit en zelforganisatie en -selectie.

Sociaal-cultureel functioneren

Het sociaal-cultureel functioneren gaat over de mate waarin individuen en groepen in de samenleving onderling contact hebben en in staat zijn om relaties op te bouwen en zichzelf verder te ontplooien. Denk hierbij aan het ontmoeten van vrienden en familie, verenigingsleven, hobby's en andere vormen van ontspanning, etc. Uit de literatuur blijkt dat dit functioneren essentieel is voor het individueel en collectief welzijn van (groepen in) de samenleving. Geluk, gezondheid, tevredenheid met het leven, het behalen van levensdoelen, goede persoonlijke relaties en persoonlijke ontwikkeling vallen onder deze noemer (Taylor, 2015). Veel onderzoekers halen het werk van Layard (2005) en zijn 'big seven' aan als determinanten voor geluk: (1) familierelaties, (2) financiële situatie, (3) werk, (4) gemeenschap en vriendschappen, (5) gezondheid, (6) persoonlijke vrijheid en (7) persoonlijke waarden.

Kwaliteit van de leefomgeving

De kwaliteit van de leefomgeving bestaat uit zowel de eigen woning, de buurt en het verdere *daily urban system*'. De aanwezigheid van voorzieningen, sociale veiligheid, de aantrekkelijkheid van de (openbare) ruimte – inclusief het beheerniveau, groen, luchtkwaliteit, geluidhinder, verkeersveiligheid, etc. kunnen allemaal onder deze dimensie worden geschaard en raken aan het domein van volksgezondheids- en milieubeleid (Barton, 2009; Caldatto, Bortoluzzi, Pinheiro de Lima, & Gouvea da Costa, 2021; Fischer, Matuzzi, & Nowacki, 2010; Hiscock et al., 2017; Keith & de Souza Santos, 2020; Mitchell, Richardson, Shortt, & Pearce, 2015).

Kwaliteit van het openbaar bestuur

De kwaliteit van het openbaar bestuur hangt samen met de mate waarin de rechtsstaat functioneert enerzijds en de wijze waarop de democratie functioneert anderzijds. Dit kan vertaald worden in de wijze waarop instituties omgaan met de behoefte van mensen om

invloed uit te oefenen op hun eigen omgeving (inspraak) en het navolgen van algemene beginselen van behoorlijk bestuur. De mate waarin de overheid rekening houdt met duurzaamheid en een langetermijnperspectief hanteert, zijn wellicht ook kwaliteitsaspecten voor deze dimensie; het werk van Jacobs (2008) gaat daar, aan de hand van besluitvorming over pensioenen, uitgebreid op in:

In recent decades, most of the study of public policy and political economy has been an investigation of (...) who gets what, and how. In contrast, the analysis of government activity has devoted far less attention to the matter of when- to how governments allocate costs and benefits over time. The normative importance of choices about timing is striking. Policy goals as diverse as reducing public debt, conserving scarce natural resources, restructuring an economy and slowing global warming all require governments to arrange losses and gains in a particular temporal order: to impose social costs long before most of the benefits will arrive. Yet, on the whole, political analysts have characterized the policy tradeoffs that politicians face in largely distributive terms - as choices about the cross-sectional allocation of pain and gain. Far less frequently have scholars inquired systematically into the intertemporal dilemmas governments face in designing public policies: tradeoffs between short-term and long-term social consequences.

2.3 Brede welvaart en beleid: complexiteit en wicked problems

De vier hoofdelementen van brede welvaart overlappen en hebben onderling invloed op elkaar. Het hele concept van (her)verdeling grijpt immers in op alle andere aspecten. Dit maakt het ingewikkeld om brede welvaart te vertalen naar beleid; zeker als we een klassieke opvatting hanteren over wat beleid is of zou moeten zijn: '... *het streven naar het bereiken van bepaalde doeleinden met bepaalde middelen en bepaalde tijdskeuzen.*' (Hoogerwerf, 1989). Het hebben van doelen en het kiezen van middelen veronderstelt immers dat er vanuit causale relaties wordt gewerkt en dat de beleidsmakers bekend zijn met de mechanismen die voor maatschappelijke problemen zorgen (Astbury & Leeuw, 2010; Olejniczak, Śliwowski, & Leeuw, 2020; van der Heijden, Kuhlmann, Lindquist, & Wellstead, 2019).

Dit is in de praktijk niet altijd het geval. Dit begint vaak al bij het stellen van heldere doelen: dit is een fase waarbij politiek en andere stakeholders een belangrijke invloed uitoefenen op het beleidsproces. Voor de inzet van middelen geldt daarbij dat niet altijd duidelijk is hoe deze middelen daadwerkelijk ingrijpen op het probleem, welke neveneffecten er kunnen optreden en hoe lang dit effect standhoudt.

Redeneren vanuit brede welvaart betekent dus ook dat de beleidsmakers accepteren dat ze aan een 'wicked problem' werken. Wicked problems zijn over het algemeen (beleids)problemen die (1) moeilijk te definiëren zijn, (2) geen 'eind' kennen, (3) geen absoluut juiste oplossing hebben, hooguit betere of slechtere, (4) waarvan we niet weten of een oplossing gaat werken, (5) pogingen om iets op te lossen zelf ook onomkeerbare of onvergetelijke gevolgen hebben, (6) geen duidelijke oplossing hebben of waarvoor het de vraag is of er überhaupt een oplossing voor is (7) niet vergelijkbaar is met andere problemen, (8) wellicht een symptoom is van een ander probleem, (9) meerdere verklaringen heeft en (10) de beleidsmaker geen ruimte geeft om ongelijk te hebben.

Over deze definitie wordt nog steeds discussie gevoerd, overigens (Termeer, Dewulf, & Biesbroek, 2019).

Wicked problems laten zich dus niet met vastomlijnde plannen vangen, maar vragen om een veel kortcyclischer, meer adaptieve en op basis van experimenteren en leren gebaseerde aanpak (Scholl & De Kraker, 2021).

Een laatste complicerende factor is dat de overheid in vakdisciplines (ook wel beleidssilo's) is verdeeld, waarbij mijn constatering is dat de beleidsschotten sterker worden naarmate organisaties groter zijn; samenwerking tussen bijvoorbeeld het sociale domein en verkeer bij een kleine gemeente is waarschijnlijker dan tussen twee ministeries. Brede welvaart houdt zich niet aan deze beleidsgrenzen en is per definitie multidisciplinair (La Placa, McNaught, & Knight, 2013).

3. Toepassing op mobiliteit en mobiliteitsbeleid

Mobiliteitsbeleid is in Nederland sterk gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid, zeker als we het nationale mobiliteitsbeleid beschouwen (Rijksoverheid, 2021). In die zin is het hoofddoel van de overheid om de bereikbaarheid voor personen en bedrijven te maximaliseren. Simpel gezegd: het optreden van vertragingen is het primaire beleidsprobleem, waardoor de ingezette middelen vooral gericht zijn op het wegnemen van de vertragingen en het verkorten van de reistijd – een utilitaristische (Maximaal!) benadering. Dit 'getemde' probleem beschouwt verdelingseffecten derhalve in de basis als irrelevant en gaat voorbij aan welzijnsaspecten. Leefomgeving wordt daarbij gezien als een (knellende) randvoorwaarde maar niet als doel.

Natuurlijk is dit een oversimplificatie, maar het schetst wel de uitdaging die we hebben als we de vier elementen op een gelijkwaardige en zinvolle manier integreren in mobiliteitsbeleid. Toch doe ik deze poging hier door te beschrijven waar mobiliteitsbeleid aan zou moeten voldoen, wil het in aanmerking komen om het stempel 'brede welvaart' te krijgen.

Mobiliteitsbeleid dat is gebaseerd op brede welvaart gaat wat mij betreft expliciet in op zowel (1) bereikbaarheid, (2) de welzijnseffecten van het reizen en (3) de externaliteiten van het mobiliteitssysteem. Het mobiliteitssysteem staat daarin centraal, maar met name de ruimtelijke spreiding van voorzieningen en activiteiten (nabijheid) zou binnen de invloedssfeer van het mobiliteitsbeleid moeten vallen. Het proces van beleidsontwikkeling heeft een duidelijke (korte) cyclus waarin het raadplegen van stakeholders, het stellen van doelen (inclusief het kiezen van passende indicatoren), het doordenken van maatregelen op de (her)verdeling van de effecten en het monitoren van de voortgang zijn geborgd.

De bovenstaande eisen worden hieronder verder toegelicht.

3.1 Omarm de complexiteit: de drie gezichten van mobiliteit

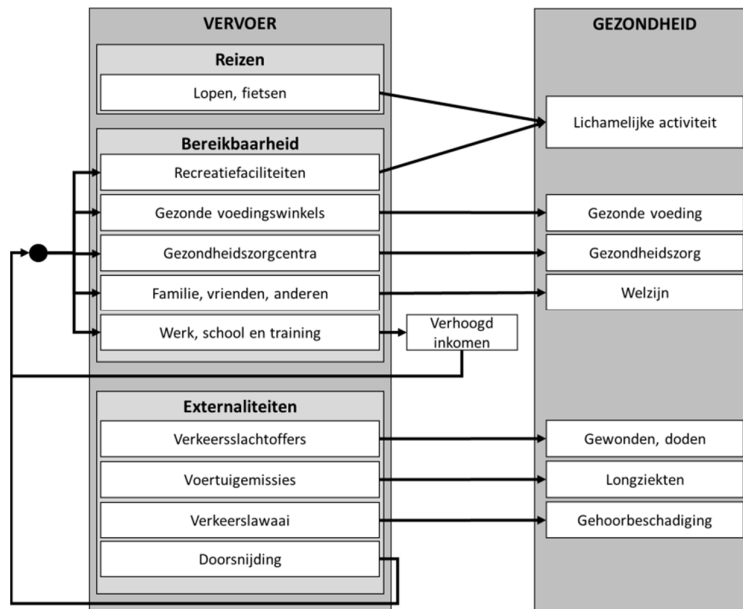
Mobiliteitsbeleid is gericht op ingrepen/interventies in het mobiliteitssysteem. Deze kunnen infrastructureel zijn, maar ook organisatorisch (regelgeving, belastingheffing, informatieverstrekking, etc.), verdeeld over tijd, plaats en doelgroepen, etc. De ingrepen hebben vervolgens effecten op brede welvaart. Deze effecten kunnen via complexe mechanismen binnen en buiten het mobiliteitssysteem optreden en zijn niet altijd te overzien. In die zin is het per definitie een domein van wicked problems. Toch is het mogelijk om hier een bepaalde ordening in aan te brengen, dat kan helpen om een beleidsmaatregel op voorhand te doordenken, en wel door de drie 'gezichten' van het mobiliteitssysteem te onderscheiden:

1. Het mobiliteitssysteem als verdeler van bereikbaarheid
2. Het mobiliteitssysteem als bron van welzijnseffecten
3. Het mobiliteitssysteem als omgevingsfactor.

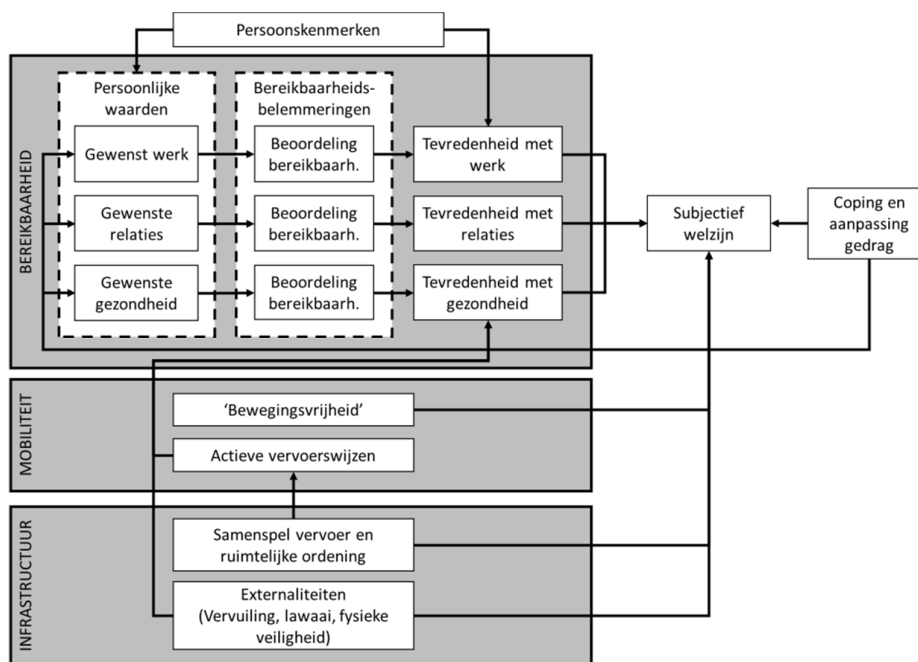
Is het mogelijk om mobiliteitsbeleid te formuleren dat de drie gezichten van mobiliteit gelijkwaardiger beschouwt? De wetenschappelijke literatuur biedt een aantal denkmodellen die daarbij kunnen helpen. In Figuur 1 zien we een voorbeeld van Mackett and Thoreau (2015), dat focust op de gezondheidseffecten die samenhangen met sociale inclusie en de rol die mobiliteit daarin speelt. In Figuur 2 zien we een variant van Delbosc (2012), die kijkt naar de subjectieve welzijnseffecten, en die aansluit op het conceptuele model van Vecchio and Martens (2021), die de capabilitiesbenadering (Robeyns, 2017) toepassen op mobiliteit (zie Figuur 3)

Het lastige van het deze plaatjes is, dat het vooral de individuele keuzes en effecten beschouwt. Beleidsmakers hebben in het algemeen meer behoefte aan geaggregeerde denkmodellen. Daarbij zien we dat vooral het bereikbaarheidsaspect in toenemende mate kan worden gekoppeld aan bestaande concepten over (met name) individueel welzijn, maar dat het ingewikkelder is om dit te combineren.

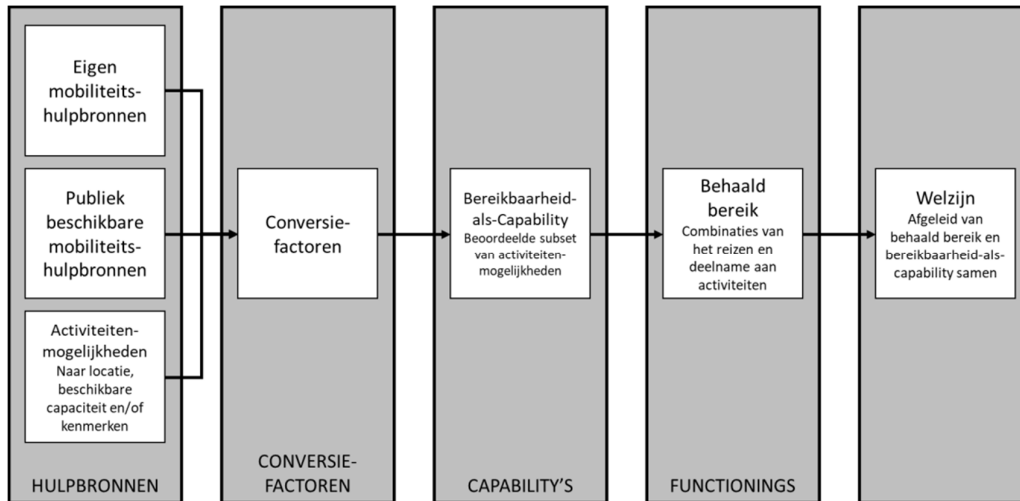
Via de leeromgeving Brede Welvaart en Mobiliteit (voorheen Integrale Kijk op Bereikbaarheid) werkt CROW de komende jaren aan zo'n denkmodel (ook wel een beleidstheorie genoemd).



Figuur 1: De drie gezichten van mobiliteit en gezondheid, ontleend aan Mackett and Thoreau (2015)



Figuur 2: de drie gezichten van mobiliteit en welzijn, ontleend aan Delbosc (2012)



Figuur 3: Capabilitiesbenadering toegepast op bereikbaarheid, ontleend aan Vecchio and Martens (2021)

3.2 Bereikbaarheid en brede welvaart

Als een beleidsmaatregel genomen wordt ten behoeve van de bereikbaarheid, is het essentieel dat deze bereikbaarheid wordt gebaseerd op de combinatie van nabijheid en beschikbare mobiliteitsopties: hoe dichterbij een bestemming is, hoe meer opties iemand heeft om daar naartoe te gaan. Hoe verder weg, hoe meer mogelijke beperkingen er ontstaan, zoals het niet beschikken over een voertuig, het niet kunnen of mogen rijden, gebrek aan financiën om een rit te kunnen betalen of het niet hebben van digitale vaardigheden of hulp daarbij om een rit te kunnen plannen en reserveren.

Door gebruik te maken van de capabilitiesbenadering kan een beleidsmaker voor een specifieke doelgroep nagaan of er sprake is van een potentieel probleem, dat vaak 'vervoersarmoede' of 'bereikbaarheidsarmoede' wordt genoemd (Martens & Bastiaanssen, 2014). Het in beeld brengen van bereikbaarheidsongelijkheid voor verschillende typen activiteiten (werk, school, sociaal/recreatief), uitgesplitst naar groepen in de samenleving, kan hiervoor een nuttig instrument zijn. Afhankelijk van het beleidsvraagstuk vraagt dit om specifiek inzicht in de bevolkingsopbouw van een wijk of buurt ten aanzien van bijvoorbeeld geletterdheid, fysieke gezondheidsproblemen zoals COPD, obesitas, inkomen en misschien zelfs het stemgedrag (de Voogd, 2022). Op basis van Geurs (2018) is het daarbij van belang dat er minder focus op reistijd en knelpunten moet liggen, maar dat er vooral naar (potentiële) bereikbaarheid moet worden gekeken. Een expliciete keus voor een suffiëntaristische benadering ligt daarbij voor de hand (Van Wee & Geurs, 2011).

CROW wil met een open modelontwikkeling in samenwerking met de professionals van overheden en adviesbureaus een overzicht creëren van instrumenten die dergelijke analyses kunnen maken. Deze kunnen via de mobiliteitsscan of met eigen GIS-software worden toegepast en doorontwikkeld.

3.3 Reizen en brede welvaart

Het verplaatsen en onderweg zijn kan positieve effecten hebben op het welzijn. Daarbij hebben actieve verplaatsingswijzen een positief (volks)gezondheidseffect (Chatterjee et al., 2019; Ettema, Friman, Gärling, & Olsson, 2016; Van Wee & Ettema, 2016). Deze inzichten horen thuis in integraal verkeers- en vervoersbeleid. Dit heeft implicaties op zowel de eerder genoemde waardering van 'nabijheid' als op de noodzaak om de beleving van de openbare ruimte voor lopen en fietsen hierin te benoemen (Bornioli, Parkhurst, & Morgan, 2019).

3.4 Het mobiliteitssysteem als omgevingsfactor

De recente aandacht voor de stikstofuitstoot, ook door verkeer, laat zien hoe mobiliteit meerdere kanten op werkt in maatschappelijke vraagstukken. Naast de eigenlijk al bekende effecten van verkeer, zoals verminderde luchtkwaliteit, verkeersonveiligheid en lawaai is het effect van infrastructuur als doorsnijding van gebieden een belangrijke overweging (Anciaes & Jones, 2020; Anciaes & Mindell, 2021). Mobiliteitsbeleid dat uitgaat van brede welvaart zou er meer op gericht moeten zijn om de nabijheid van bestemmingen te koesteren; dit maakt dat meer mensen zelfstandig, lopend en fietsend, de door hun gewenste activiteiten kunnen ondernemen en dat de oversteekbaarheid van wegen en spoorwegen een groter aandeel krijgt in het beoordelen van infrastructuurplannen en beheerplannen. Helemaal als blijkt dat het gebruik van deze doorsnijdende of vervuilende infrastructuur een 'teveel' aan mobiliteit faciliteert. Een analysekader dat de mogelijkheid geeft om een begrip als 'excessieve mobiliteit' in beeld te brengen, kan helpen om juist daar snel de leefbaarheid te vergroten.

3.5 Langetermijneffecten meenemen

Een verstandige overheid denkt vooruit en is niet bang om nu te investeren, zodat de problemen in de toekomst minder hevig zijn. Voor mobiliteitsbeleid gaat dit ook op. Mobiliteitsbeleid dat uitgaat van brede welvaart zal dus expliciet moeten maken wat de effecten van een maatregel zijn, niet alleen hier en nu (of in de nabije toekomst), maar juist ook later en elders. Het doordenken van tweede-orde-effecten, zoals de groei van verkeer na een capaciteitsverhoging, maar ook het beoordelen van een maatregel op effecten in andere beleidssilo's (zoals het effect het beter en doelgericht bereikbaar maken van scholing en arbeid op de kosten van sociale zekerheid, gezondheidszorg en criminaliteitsbestrijding), verdient een verdere ontwikkeling.

3.6 Conclusie: herverdelen via mobiliteit

Brede Welvaart gaat in de basis over het herverdelen van welvaart, welzijn en gezondheid. Mobiliteitsbeleid, dat pretendeert de brede welvaart te bevorderen, zal daarom ook gericht zijn op het dusdanig beïnvloeden van het mobiliteitssysteem dat deze herverdeling wordt gefaciliteerd. Daarbij is een impliciete conclusie dat de recente keuzes van de Rijksoverheid en alle gemeenten die deze term in hun coalitieakkoord noemen, ook een keuze voor een sufficiëntaristische bereikbaarheidsdefinitie betekenen.

Dit biedt kansen voor een beleid waarin maatregelen zijn gericht op het tegengaan van bereikbaarheidsarmoede aan de ene kant en het voorkomen of terugdringen van de schadelijke effecten van excessieve mobiliteit aan de andere kant. Door dit te koppelen aan begrippen zoals 'nabijheid' en het actief toepassen van de capabilitiesbenadering kunnen ook doelen voor gezondheid en ruimtelijke kwaliteit worden nagestreefd.

Dit vraagt om een overheid die hier serieus en gestructureerd werk van maakt. Dat brengt me op een laatste aanbeveling: hanteer hiervoor een gedegen beleidsproces. De SUMP-methodiek lijkt hiervoor alle ingrediënten in huis te hebben (Rupprecht Consult (Ed), 2019). Het stelt eisen aan de wijze waarop – met stakeholders – doelen worden gesteld en welke indicatoren daarvoor moeten worden gemonitord. Voor de Nederlandse situatie zou dit dan wel betekenen, dat gemeenten actief moeten worden ondersteund bij het werken volgens deze principes. In eerste instantie kan voor de indicatoren worden gekeken naar het werk van TNO (2021). Deze set indicatoren wordt via CROW omgewerkt naar een online kennisomgeving, waar verbeteringen en aanvullingen met het werkveld worden verkend.

Referenties

- Anciaes, P., & Jones, P. (2020). A comprehensive approach for the appraisal of the barrier effect of roads on pedestrians. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 134, 227-250. doi:<https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.02.003>
- Anciaes, P., & Mindell, J. S. (2021). Community Severance. In R. Vickerman (Ed.), *International Encyclopedia of Transportation* (pp. 246-253). Oxford: Elsevier.
- Astbury, B., & Leeuw, F. L. (2010). Unpacking Black Boxes: Mechanisms and Theory Building in Evaluation. *American Journal of Evaluation*, 31(3), 363-381. doi:10.1177/1098214010371972
- Barton, H. (2009). Land use planning and health and well-being. *Land Use Policy*, 26, S115-S123.
- Bornioli, A., Parkhurst, G., & Morgan, P. L. (2019). Affective experiences of built environments and the promotion of urban walking. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 123, 200-215. doi:10.1016/j.tra.2018.12.006
- Buitelaar, E. (2020). *Maximaal, gelijk, voldoende, vrij: vier perspectieven op de rechtvaardige stad* (H. Ronden Ed. 10-10-2020 ed. Vol. 5). Den Haag: Trancity x Valiz.
- Caldatto, F. C., Bortoluzzi, S. C., Pinheiro de Lima, E., & Gouvea da Costa, S. E. (2021). Urban Sustainability Performance Measurement of a Small Brazilian City. *Sustainability*, 13(17). doi:10.3390/su13179858
- CBS. (2021). *Monitor Brede Welvaart & Sustainable Development Goals*. Retrieved from https://www.cbs.nl/-/media/pdf/2021/19/2021wb02_mbw_2021_def.pdf
- Chatterjee, K., Chng, S., Clark, B., Davis, A., De Vos, J., Ettema, D., . . . Reardon, L. (2019). Commuting and wellbeing: a critical overview of the literature with implications for policy and future research. *Transport Reviews*, 40(1), 5-34. doi:10.1080/01441647.2019.1649317
- de Voogd, J. J. (2022). Recht doen aan verschil. *brede welvaart, grote opgaven!*, 63.
- Delbosc, A. (2012). The role of well-being in transport policy. *Transport Policy*, 23, 25-33.
- Ettema, D., Friman, M., Gärling, T., & Olsson, L. E. (2016). Travel Mode Use, Travel Mode Shift and Subjective Well-Being: Overview of Theories, Empirical Findings and Policy Implications. In *Mobility, sociability and well-being of urban living* (pp. 129-150): Springer Berlin Heidelberg.

- Fischer, T. B., Matuzzi, M., & Nowacki, J. (2010). The consideration of health in strategic environmental assessment (SEA). *Environmental Impact Assessment Review*, 30(3), 200-210. doi:10.1016/j.eiar.2009.10.005
- Geurs, K. T. (2018). *Transport planning with accessibility indices in the Netherlands*, *International Transport Forum Discussion Paper, No. 2018-09*. Paper presented at the International Transport Forum, Paris.
- Hiscock, R., Asikainen, A., Tuomisto, J., Jantunen, M., Parjala, E., & Sabel, C. E. (2017). City scale climate change policies: Do they matter for wellbeing? *Prev Med Rep*, 6, 265-270. doi:10.1016/j.pmedr.2017.03.019
- Hoogerwerf, A. (1989). *Overheidsbeleid* (A. Hoogerwerf Ed. 4th revised ed.). Alphen aan den Rijn: Samsom H.D. Tjeenk Willink.
- Horlings, E., & Smits, J.-P. (2019). *Measuring well-being and sustainability in the Netherlands: the first monitor of well-being*. Paper presented at the ESCoE Conference, King's College London.
- Jacobs, A. M. (2008). The Politics of When: Redistribution, Investment and Policy Making for the Long Term. *British Journal of Political Science*, 38(2), 193-220. doi:10.1017/s0007123408000112
- Keith, M., & de Souza Santos, A. A. (2020). *Urban transformations and public health in the emergent city*: Manchester University Press.
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. (2021a). *Mobiliteit is een vehikel*. Den Haag
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. (2021b). *Uitwerking van brede welvaart voor de monitoring en evaluatie van mobiliteitsbeleid*. Den Haag
- La Placa, V., McNaught, A., & Knight, A. (2013). Discourse on wellbeing in research and practice. *International journal of wellbeing*, 3(1).
- Layard, R. (2005). *Happiness: lessons from a new science*. New York: The Penguin Press.
- Mackett, R. L., & Thoreau, R. (2015). Transport, social exclusion and health. *Journal of Transport & Health*, 2(4), 610-617.
- Martens, K., & Bastiaanssen, J. (2014). *Een index om het risico op bereikbaarheidsarmoede te meten*. Paper presented at the Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk, Eindhoven.
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. (2022). *Denkkader Brede Welvaart*. In. Amsterdam: De ArgumentenFabriek.
- Mitchell, R. J., Richardson, E. A., Shortt, N. K., & Pearce, J. R. (2015). Neighborhood Environments and Socioeconomic Inequalities in Mental Well-Being. *American journal of preventive medicine*, 49(1), 80-84. doi:10.1016/j.amepre.2015.01.017
- Moroni, S. (2001). *Pianificazione del territorio: ragioni, bisogni, responsabilità*: Città Studi.
- Olejniczak, K., Śliwowski, P., & Leeuw, F. (2020). Comparing Behavioral Assumptions of Policy Tools: Framework for Policy Designers. *Journal of Comparative Policy Analysis: Research and Practice*, 22(6), 498-520. doi:10.1080/13876988.2020.1808465
- Putters, K. (2022). *Het Einde van de BV Nederland: over de noodzaak van een verhaal voor onze samenleving*. Amsterdam: Prometheus.
- Rawls, J. (1971). *A Theory of Justice*: Harvard University Press.
- Rijksoverheid. (2021). *Integrale Mobiliteitsanalyse 2021: achtergrondrapport 1a,b en c: mobiliteitsontwikkeling-wegen-en-stedelijke-bereikbaarheid*. Den Haag
- Rijpma, A., Moatsos, M., Badir, M., & Stegeman, H. (2017). *Netherlands beyond GDP: A Wellbeing Index*.
- RLI. (2021). *Naar een integraal bereikbaarheidsbeleid*. Retrieved from Den Haag:
- Robeyns, I. (2017). *Wellbeing, freedom and social justice: The capability approach re-examined*: Open Book Publishers.
- Rupprecht Consult (Ed). (2019). *Guidelines for developing and implementing a sustainable urban mobility plan*. Retrieved from https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf
- Scholl, C., & De Kraker, J. (2021). Urban Planning by Experiment: Practices, Outcomes, and Impacts. *Urban Planning*, 6(1), 156-160. doi:10.17645/up.v6i1.4248

- Snellen, D., 't Hoen, M., & Bastiaanssen, J. (2021). *Brede welvaart en mobiliteit*. Retrieved from Den Haag:
- Taylor, T. E. (2015). The markers of wellbeing: A basis for a theory-neutral approach. *International journal of wellbeing*, 5(2).
- Termeer, C. J. A. M., Dewulf, A., & Biesbroek, R. (2019). A critical assessment of the wicked problem concept: relevance and usefulness for policy science and practice. *Policy and Society*, 38(2), 167-179. doi:10.1080/14494035.2019.1617971
- Tijdelijke Commissie Breed Welvaartsbegrip. (2016). *Parlementair onderzoek breed welvaartsbegrip*. (kst-34298-3). Den Haag: Tweede Kamer Retrieved from <https://www.tweedekamer.nl/sites/default/files/atoms/files/34298-3.pdf>
- TNO. (2021). *Indicatoren Brede Welvaart Mobiliteit*. Retrieved from Tweede Kamer.
- Tweede Kamer. (2021). *Motie van het lid Bouchallikh c.s. over het toepassen van het brede welvaartsbegrip bij het MIRT*.
- Tweede Kamer. (2022a). *Motie van de leden Van Ginneken en Bouchallikh over werk maken van de aanbevelingen van het KiM inzake een vergelijking tussen modaliteiten vanuit het perspectief van brede welvaart*.
- Tweede Kamer. (2022b). *Motie van de leden Van Raan en Sneller over bij alle beleidsvoorstellen toelichten hoe ze bijdragen aan de brede welvaart*.
- van Burgsteden, M. (2021). *Wat betekent brede welvaart voor mobiliteit? (en v.v.)*. Paper presented at the Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk, Utrecht.
- van der Heijden, J., Kuhlmann, J., Lindquist, E., & Wellstead, A. (2019). Have policy process scholars embraced causal mechanisms? A review of five popular frameworks. *Public Policy and Administration*, 36(2), 163-186. doi:10.1177/0952076718814894
- Van Wee, B., & Ettema, D. (2016). Travel behaviour and health: A conceptual model and research agenda. *Journal of Transport & Health*, 3(3), 240-248.
- Van Wee, B., & Geurs, K. (2011). Discussing equity and social exclusion in accessibility evaluations. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 11(4).
- Vecchio, G., & Martens, K. (2021). Accessibility and the Capabilities Approach: a review of the literature and proposal for conceptual advancements. *Transport Reviews*, 41(6), 833-854. doi:10.1080/01441647.2021.1931551
- VNG. (2022, 21-1-2022). Een duurzaam coalitieakkoord met de Global Goals als kompas. Retrieved from <https://vng.nl/nieuws/een-duurzaam-coalitieakkoord-met-de-global-goals-als-kompas>