

Rechtvaardigheid in mobiliteitsbeleid

Een verkennend onderzoek naar de opvattingen van professionals over rechtvaardigheid in het mobiliteitsbeleid.



Bron: www.schiedam.nl



Rechtvaardigheid in mobiliteitsbeleid

Een verkennend onderzoek naar de opvattingen van professionals over rechtvaardigheid in het mobiliteitsbeleid.



Bron: www.schiedam.nl

Bachelorthesis

Roderik van Loon (0608564)

Radboud Universiteit Nijmegen

Faculteit der Managementwetenschappen

Dr. Karel Martens

16 augustus 2010



Voorwoord

Na vele dagen, weekenden, weken en maanden is het dan eindelijk zover. Mijn bachelorthesis met het onderwerp rechtvaardigheid in mobiliteitsbeleid, ter afsluiting van mijn bacheloropleiding Planologie aan de Radboud Universiteit Nijmegen, is af! Vanwege mijn interesse in de onderwerpen mobiliteit en rechtvaardigheid afzonderlijk, ontstond het idee om onderzoek te doen naar een combinatie van deze onderwerpen. Het resultaat, waaraan ik met veel plezier heb gewerkt, ligt nu voor u.

Ik wil dit voorwoord ook graag gebruiken om een aantal mensen te bedanken. Allereerst gaat mijn dank uit naar mijn begeleider, Dr. Karel Martens, voor zijn goede begeleiding en geduld. Daarnaast wil ik de alumni sociale geografie en planologie, die hun medewerking aan dit onderzoek hebben verleend bedanken. Speciale dank gaat uit naar Dr. Alan Hay, die mij ondanks zijn pensioen vanuit Engeland van informatie heeft voorzien. Tenslotte wil ik nog alle anderen bedanken die de tijd en moeite hebben genomen om mij te woord te staan en van informatie te voorzien.

Veel plezier bij het lezen van mijn bachelorthesis.

Roderik van Loon

Samenvatting

Het mobiliteitsbeleid in Nederland staat beschreven in de nota mobiliteit en kent een omvangrijke 'agenda' met vele verschillende thema's. Een thema dat echter nauwelijks aandacht krijgt is rechtvaardigheid. Daarom zal in dit onderzoek gekeken worden naar de opvattingen van de mensen die zich in de dagelijkse praktijk bezig houden met mobiliteit (de professional), ten aanzien van rechtvaardigheid in het mobiliteitsbeleid. Temeer omdat zij degene zijn die, middels het voorbereiden en invullen ervan, invloed hebben op dit beleid. De volgende vraag staat hierbij centraal: *Wat zijn de opvattingen van professionals over rechtvaardigheid in mobiliteit en mobiliteitsbeleid en wat is het relatieve belang dat zij hechten aan rechtvaardigheid in verhouding tot andere centrale doelen van beleid?* Om antwoord te krijgen op de centrale vraag is een internetenquête afgenomen onder alumni sociale geografie en planologie van de Radboud Universiteit Nijmegen.

Om de opvattingen van professionals over rechtvaardigheid in mobiliteit en mobiliteitsbeleid in beeld te brengen, is het van belang een theoretisch kader te ontwikkelen. Hierin wordt allereerst de relevantie voor rechtvaardigheid in mobiliteit en mobiliteitsbeleid verklaard. Rechtvaardigheid speelt namelijk maar een beperkte rol in het mobiliteitsbeleid en dit kan resulteren in een scheve verdeling van mobiliteit in de samenleving, waardoor mensen mogelijk te maken kunnen krijgen met social exclusion. Omdat dit als ongewenst wordt gezien, is het van belang dit te voorkomen. Beleid dat gefundeerd is op principes van rechtvaardigheid, kan bij het voorkomen van social exclusion een belangrijke rol spelen.

Het is daarom van belang om grip te krijgen op rechtvaardigheid en de relatie tussen rechtvaardigheid en mobiliteit. Startpunt hiervoor is de volgende definitie van rechtvaardigheid: 'the morally proper distribution of benefits and burdens among members of a society'. Rechtvaardigheid draait dus om het verdelen van 'iets'. Dit verdelende perspectief zorgt ervoor dat rechtvaardigheid kan worden opgedeeld in drie fundamentele elementen: (1) de goederen die verdeeld dienen te worden; (2) groepen mensen waartussen de goederen worden verdeeld; (3) het criterium dat bepaalt wat

een rechtvaardige verdeling is. Een voorbeeld van een 'goed' is de kilometerheffing, een groep die hierbij kan worden onderscheiden zijn filerijders en het criterium dat bepaalt wat een rechtvaardige verdeling is, is in dit geval het 'gebruiker/vervuiler betaald' criterium.

Op basis van het theoretisch kader is de enquête opgesteld. Zo staat de driedeling (goederen, personen en criteria) ook centraal in het empirische deel van dit onderzoek. Waarbij zal worden ingezoomd op een vijftal 'goederen': mobiliteitsbeleid, kilometerheffing, openbaar vervoer, snelwegen en bereikbaarheid. De enquête is verspreid onder ruim 500 alumni sociale geografie en planologie van de Radboud Universiteit Nijmegen. Op basis van 169 reacties zijn de opvattingen van professionals onderzocht.

De resultaten laten zien dat professionals momenteel het openbaar vervoer, de kilometerheffing en bereikbaarheid als belangrijkste drie transportvraagstukken zien. Daarnaast blijkt uit de resultaten dat professionals de relatie rechtvaardigheid en mobiliteit, direct in verband brengen met criteria aan de hand waarvan goederen verdeeld kunnen worden. Gelijkheid is hierbij het meest genoemde criterium. Verder laten de resultaten zien dat rechtvaardigheid in relatie tot de goederen, mobiliteitsbeleid, kilometerheffing, snelwegen en openbaar vervoer, belangrijk wordt gevonden. Terwijl het belang van rechtvaardigheid ten opzichte van andere beleidsoverwegingen, voor dezelfde 'goederen', maar een bescheiden rol speelt. Tot slot blijkt dat de respondenten het criterium gelijkheid, ondanks dat zij dit criterium in sterke mate in verband brengen met de relatie rechtvaardigheid en mobiliteit, alleen hanteren voor het verdelen van het mobiliteitsbeleid. Bij de verdeling van de andere goederen (kilometerheffing, openbaar vervoer, snelwegen en bereikbaarheid) hanteren zij andere criteria.

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1: Inleiding	p. 3
1.1 Aanleiding	p. 3
1.2 Doel- en vraagstelling	p. 4
1.3 Wetenschappelijke relevantie	p. 6
1.4 Maatschappelijke relevantie	p. 6
1.5 Leeswijzer	p. 7
Hoofdstuk 2: Theoretisch Kader	p. 8
2.1 Inleiding	p. 8
2.2 Social exclusion	p. 8
2.3 Rechtvaardigheid	p. 10
2.4 Rechtvaardigheid & mobiliteit	p.12
2.4.1 Relevantie driedeling	p. 12
2.4.2 Goederen	p. 14
2.4.3 Personen	p. 15
2.4.4 Criteria	p. 16
2.5 Operationalisatie	p. 18
2.5.1 Goederen	p. 18
2.5.2 Personen	p. 21
2.5.3 Criteria	p. 22
Hoofdstuk 3 – Methoden	p. 25
3.1 Inleiding	p. 25
3.2 Onderzoeksstrategie	p. 25
3.3 Onderzoekspopulatie	p. 26
3.4 Onderzoeksmethode	p. 28
3.5 Uitwerking survey	p. 29
Hoofdstuk 4 – Analyse	p. 31
4.1 Inleiding	p. 31
4.2 Populatie (respondenten)	p. 31
4.3 Transportvraagstukken	p. 33
4.4 Relatie rechtvaardigheid en mobiliteit	p. 35
4.5 Belang rechtvaardigheid t.o.v. andere beleidsdoelen	p. 38

Hoofdstuk 5 – Analyse Goederen	p. 41
5.1 Inleiding	p. 41
5.2 Mobiliteitsbeleid	p. 41
5.2.1 Resultaten enquête	p. 41
5.2.2 Interpretatie resultaten enquête	p. 43
5.3 Kilometerheffing	p. 44
5.3.1 Resultaten enquête	p. 44
5.3.2 Interpretatie resultaten enquête	p. 46
5.4 Openbaar vervoer	p. 47
5.4.1 Resultaten enquête	p. 47
5.4.2 Interpretatie resultaten enquête	p. 50
5.5 Snelwegen	p. 51
5.5.1 Resultaten enquête	p. 51
5.5.2 Interpretatie resultaten enquête	p. 53
5.6 Bereikbaarheid	p. 53
5.6.1 Resultaten enquête	p. 54
5.6.2 Interpretatie resultaten enquête	p. 55
Hoofdstuk 6 – Conclusie	p. 56
6.1 Conclusies	p. 56
6.2 Reflectie	p. 59
Literatuurlijst	p. 61
Bijlagen	p. 65
4.1 Enquête	p. 65
4.2 Transportvraagstukken	p. 72

Rechtvaardigheid in mobiliteitsbeleid

Een verkennend onderzoek naar de opvattingen van professionals over rechtvaardigheid in het mobiliteitsbeleid.

Hoofdstuk 1: Inleiding

1.1 Aanleiding

Mobiliteit is niet weg te denken uit het dagelijks leven. Mensen verplaatsen zich vaak meerdere keren per dag en doen dit over een steeds grotere afstand (CBS statline, 2010). Daar biedt mobiliteit het individu ontplooiingsmogelijkheden; beperkingen hierin resulteren in lagere kansen op de arbeidsmarkt, sociale uitsluiting en verminderde persoonlijke culturele ontwikkeling (Bertolini, Bontje & Stelling, 2006). Deze twee voorgaande zinnen schetsen het belang van mobiliteit in de huidige samenleving.

Juist vanwege het belang van mobiliteit in de huidige samenleving stelt Martens (2000) het volgende: 'In de afgelopen eeuw is mobiliteit een onmisbaar onderdeel van vitale samenlevingen geworden en daarom wordt soms gesteld, dat, net als het recht op onderdak en voedsel, ook mobiliteit een algemeen recht is'. De discussie over de relatie 'rechtvaardigheid en mobiliteit' is er echter voornamelijk een die tussen wetenschappers wordt gevoerd (zie o.a. Martens, 2006; Kaufmann, 2004; Hay, 1993).

In de praktijk blijkt de relatie tussen 'rechtvaardigheid en mobiliteit' een veel beperktere rol te spelen. "The national survey indicated that concepts of EFJ (equity, fairness and justice) were becoming increasingly identified as relevant to transport policymaking, although they were far from the most important criteria" (Hay & Trinder, 1991). En in de nota mobiliteit (2004) levert het zoeken naar termen als 'rechtvaardigheid' en 'gelijkheid' maar één resultaat op; de kilometerheffing. Hoewel principes van rechtvaardigheid wel een rol spelen in bijvoorbeeld het openbaar vervoersbeleid (bijvoorbeeld bereikbaarheid van kleine kernen) en allerlei vervoersvoorzieningen in het kader van de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (Thijssen, 2010)

Omdat rechtvaardigheid in mobiliteit en mobiliteitsbeleid maar een zeer beperkte rol lijkt te spelen, zal worden ingezoomd op de mensen die zich in deze dagelijkse praktijk bezig houden met mobiliteit (de professional). De professionals hebben immers, middels het voorbereiden en invullen, invloed op het mobiliteitsbeleid. Temeer omdat mobiliteit tegenwoordig een belangrijk terrein van overheidsingrijpen is geworden (Martens, 2006). De professionals nemen dus een belangrijke positie in omtrent beslissingen betreffende rechtvaardigheid en mobiliteit waar iedere Nederlander mee te maken krijgt. Daarom zal worden onderzocht wat de opvattingen van professionals zijn over rechtvaardigheid in het mobiliteitsbeleid.

1.2 Doel- en vraagstelling

Een taak van de overheid is om te handelen in het belang van eenieder (Maris, 1988). Dit handelen in het belang van eenieder doet de overheid door het onderscheiden van publieke belangen. "Er is sprake van een publiek belang indien de overheid zich de behartiging van een maatschappelijk belang aantrekt op grond van de overtuiging dat dit belang anders niet goed tot zijn recht komt" (Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid, 2000).

Publieke belangen zijn er ook binnen het mobiliteitsbeleid, bijvoorbeeld het openbaar vervoer (Raad voor Verkeer en Waterstaat, 2004). Binnen het mobiliteitsbeleid is het belangrijk om deze publieke belangen te onderscheiden en behartigen. Dit omdat zoals Bertolini, Bontje en Stelling (2006) het verwoorden, mensen door mobiliteit vorm kunnen geven aan hun leven. Wanneer mensen geen of zeer beperkte toegang hebben tot mobiliteit kan dit verregaande consequenties voor hen hebben in de vorm van social exclusion. Rechtvaardigheid kan een belangrijke rol spelen om dit te voorkomen en hier zal in paragraaf 2.2 uitgebreider bij stil worden gestaan.

Vanwege de belangrijke rol die rechtvaardigheid kan spelen ter voorkoming van social exclusion, zal in dit onderzoek geprobeerd worden om inzichtelijk te maken hoe professionals tegenover rechtvaardigheid in het mobiliteitsbeleid staan. Want zoals hiervoor ook al aangegeven, zijn zij degene die een belangrijke positie innemen omtrent de beslissingen betreffende rechtvaardigheid en mobiliteit. Belangrijk hierbij is dat zal worden toegespitst op het mobiliteitsbeleid voor personen en niet voor goederen. De keuze hiervoor vloeit voort uit het feit dat er geen rechtvaardigheidsvraagstuk is voor goederenvervoer zelf en dat dit wel het geval is voor personenvervoer (Martens, persoonlijke communicatie, 2010). Tegen deze achtergrond is de volgende doelstelling geformuleerd:

Het in beeld brengen van de opvattingen van professionals over rechtvaardigheid in mobiliteit en mobiliteitsbeleid.

De centrale vraag die hieruit kan worden afgeleid, luidt als volgt:

Wat zijn de opvattingen van professionals over rechtvaardigheid in mobiliteit en mobiliteitsbeleid en wat is het relatieve belang dat zij hechten aan rechtvaardigheid in verhouding tot andere centrale doelen van beleid?

De centrale vraag valt uiteen in de volgende deelvragen:

- Wat is rechtvaardigheid?
- Wat zijn de opvattingen van de professional ten aanzien van de te verdelen goederen, de verschillende groepen mensen en criteria?
- Wat is het relatieve belang dat de professional hecht aan rechtvaardigheid in verhouding tot andere centrale doelen van beleid?

1.3 Wetenschappelijke relevantie

Over rechtvaardigheid is in de wetenschap al zeer veel geschreven (Rawls, 1973; Walzer, 1983). Evenals over de koppeling tussen rechtvaardigheid en mobiliteit/mobiliteitsbeleid (Hay & Trinder, 1991; Martens, 2008). Vernieuwend aan dit onderzoek is echter het feit dat wordt onderzocht wat de houding is van de personen die zich in de praktijk dagelijks bezig houden met mobiliteit en mobiliteitsbeleid, ten aanzien van rechtvaardigheid. De relevantie van dit onderzoek komt eens te meer naar voren in het artikel 'from growth to equity and sustainability' (Masser, Sviden, et al., 1992). In dit artikel stellen de auteurs namelijk dat Europese beleidsmakers momenteel voor een keuze staan tussen twee tegengestelde richtingen: groei en duurzaamheid/rechtvaardigheid. Dit maakt het wetenschappelijk gezien extra interessant om de opvattingen van professionals in Nederland ten aanzien van rechtvaardigheid en mobiliteit in beeld te krijgen. De wetenschappelijke relevantie van deze thesis komt dan ook voort uit het feit dat over het onderzoeksgebied nog maar zeer weinig bekend en geschreven is.

1.4 Maatschappelijke Relevantie

De maatschappelijke relevantie van deze thesis komt voor uit het feit dat iedere inwoner van Nederland gevolgen, negatief of positief, ondervindt van beslissingen die gemaakt worden bij de vaststelling van beleid, in dit onderzoek het mobiliteitsbeleid. Deze beslissingen kunnen verre gaande gevolgen hebben voor mensen, zoals 'social exclusion' (Social Exclusion Unit, 2003). Immers, een gebrek aan goed transport kan bijdragen aan of kan zorgen voor social exclusion (Bonsall & Kelly, 2005). Het is dus van belang, voor eenieder, om inzichtelijk te krijgen wat de opvattingen zijn van professionals ten aanzien van rechtvaardigheid en mobiliteit. De professional zorgt immers voor de invulling en voorbereiding van het beleid waar wij allen mee te maken hebben. Hay & Trinder (1991) hebben in Engeland een soortgelijk onderzoek gedaan, onder beleidsmakers, waarbij een van de conclusies was dat rechtvaardigheid duidelijk geen significante rol speelde in het mobiliteitsbeleid.

1.5 Leeswijzer

De opbouw van deze bachelorthesis is als volgt. Na dit inleidende hoofdstuk, zal in hoofdstuk 2 het theoretisch kader worden uitgewerkt. In hoofdstuk 2 zal allereerst worden stilgestaan bij social exclusion. Vervolgens wordt het begrip rechtvaardigheid gedefinieerd. Hierna zal het begrip rechtvaardigheid verder worden uitgewerkt in relatie tot mobiliteit. Tot slot van dit hoofdstuk zal het theoretisch kader worden geoperationaliseerd om de stap te maken richting het empirische deel van dit onderzoek.

In hoofdstuk 3 staat de methodologie van het onderzoek centraal. Allereerst zal de keuze voor een onderzoeksstrategie worden besproken. Vervolgens wordt de populatie, waarover in dit onderzoek uitspraken worden gedaan, afgebakend. Tot slot wordt de onderzoeksmethode vastgesteld en uitgewerkt. Het resultaat hiervan, de enquête, is te zien in bijlage 1.

In hoofdstuk 4 staat het eerste deel van de analyse van de resultaten centraal. Hierin zal allereerst de populatie die deelgenomen heeft aan het onderzoek worden beschreven. Vervolgens wordt ingegaan op een aantal meer algemene aspecten van rechtvaardigheid in mobiliteit en mobiliteitsbeleid.

Vervolgens zal in hoofdstuk 5 het tweede deel van de analyse centraal staan. Hierin zullen de vijf, in de enquête onderscheiden, goederen worden geanalyseerd: mobiliteitsbeleid, kilometerheffing, snelwegen, openbaar vervoer en bereikbaarheid.

Tot slot van dit onderzoek, zal in hoofdstuk 6 de conclusie volgen. In dit hoofdstuk worden de conclusies ten aanzien van het onderzoek behandeld en zal kort worden gereflecteerd op het onderzoek.

Hoofdstuk 2: Theoretisch Kader

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zal het theoretisch kader voor dit onderzoek worden uitgewerkt. Allereerst zal het belang van mobiliteit voor personen uiteen worden gezet aan de hand van mogelijke problemen die mensen tegen kunnen komen wanneer zij geen of beperkt toegang hebben tot mobiliteit (social exclusion). Aan de hand van dit belang, zal de relevantie van rechtvaardigheid in mobiliteit en het mobiliteitsbeleid worden verklaard. Vervolgens zal het begrip rechtvaardigheid worden gedefinieerd. Hierna zal de gehanteerde definitie van rechtvaardigheid worden toegepast op mobiliteit. Tot slot worden de gepresenteerde theoretische concepten geoperationaliseerd voor het empirisch onderzoek.

2.2 Social exclusion

Zoals in de aanleiding reeds kort aan bod is gekomen neemt mobiliteit een steeds belangrijkere plaats in de samenleving in. Immers, de afgelopen vijftig jaar is de mobiliteit enorm toegenomen; mensen verplaatsen zich steeds vaker, de afstand die hierbij wordt afgelegd neemt toe en de tijd die men hieraan besteedt wordt steeds langer. Vanwege de huidige, belangrijke, plaats van mobiliteit in de samenleving, kunnen beperkingen op het gebied van mobiliteit problemen opleveren voor mensen. Deze problemen komen naar voren in het integrale concept social exclusion en dit zal hier dan ook worden behandeld. Aan de hand van social exclusion zal vervolgens het belang van rechtvaardigheid in mobiliteitsbeleid worden verduidelijkt.

Bonsall en Kelly (2005) verwoordden social exclusion als volgt: "Social exclusion ... is a multi-faceted phenomenon that implies an inability to participate fully in the life of the community". Met andere woorden, het is een probleem met vele facetten en het impliceert dat mensen niet in staat zijn om volledig deel te nemen aan de maatschappij. Concreet houdt dit in dat mensen geen of beperkt toegang hebben tot bijvoorbeeld: werk, onderwijs, medische zorg, dagelijkse levensbehoeften (bv. eten) en sociale, culturele en sport activiteiten (Social Exclusion Unit, 2003).

Een aspect dat social exclusion kan veroorzaken of verergeren is het gebrek aan goed transport (Bonsall en Kelly, 2005). Meert (2003) stelt het volgende: 'In de huidige samenleving hebben mensen echter een zekere mobiliteit nodig om volwaardig te kunnen participeren aan de samenleving'. Met andere woorden, gebrekkige verplaatsingsmogelijkheden kunnen leiden tot uitsluiting. De 'Social Exclusion Unit' is zich vanaf 2002 dan ook gaan richten op de onderwerpen 'travel, transport and access', omdat dit als belangrijke thema's bij het optreden van social exclusion wordt gezien. In deze maatschappij, waarin het belang van mobiliteit groot is, neemt de auto een zeer belangrijke plaats in (Social Exclusion Unit, 2003). Veel mensen kunnen zich echter geen auto veroorloven en zijn voor hun verplaatsingen dus afhankelijk van andere vervoersmogelijkheden. Deze alternatieven, bijvoorbeeld het openbaar vervoer of hulp van familie, zijn niet altijd toerijkend. "Some people, in both urban and rural areas, cannot reliably get to key places in a reasonable time" (Social Exclusion Unit, 2003). Dit kan bijvoorbeeld komen doordat de kosten te hoog zijn, de bus niet naar de juiste bestemming rijdt en/of omdat mensen zich niet veilig voelen.

Gesteld wordt dat, om te voorkomen dat mensen bijvoorbeeld geen toegang hebben tot onderwijs, de overheid maatregelen moet nemen tegen de oorzaken die ten grondslag liggen aan social exclusion. "It is increasingly argued that such exclusion results from some combination of distance, inadequate transport and limited ways of communicating; that these exclusions are unfair or discriminatory; and that local and national government should reduce such sociospatial exclusion" (Cass, Shove & Urry, 2005). Daarbij heeft onderzoek van de Social Exclusion Unit (2001) aangetoond dat een zwak overheidsbeleid social exclusion in de hand kan werken. Oftewel, een zwak mobiliteitsbeleid kan ten grondslag liggen aan transport gerelateerde social exclusion, vaak vervoersarmoede genoemd (zie o.a. Meert, 2003).

Hierbij kan dan ook de link worden gelegd met het begrip rechtvaardigheid, waar in het inleidende hoofdstuk al kort aandacht aan is besteed. Een zwak overheidsbeleid kan bijvoorbeeld voortkomen uit de bescheiden plaats die rechtvaardigheid inneemt in dit beleid. Wanneer rechtvaardigheid slechts een bescheiden plaats inneemt binnen het mobiliteitsbeleid kan dit tot een scheve verdeling van mobiliteit in de samenleving leiden (Martens, 2006), waardoor mensen dus te maken kunnen krijgen met social exclusion.

2.3 Rechtvaardigheid

In deze paragraaf zal worden ingegaan op het begrip rechtvaardigheid. Allereerst wordt hier kort het algemene concept 'rechtvaardigheid' besproken. Vervolgens wordt de rol van rechtvaardigheid in de samenleving besproken en vergeleken met de rol die het speelt in mobiliteitsbeleid. Tot slot volgt de definitie zoals gehanteerd in dit onderzoek.

Het algemene concept van rechtvaardigheid wordt door Smith (1994) als volgt verwoordt: "Justice involves treating people right, or fairly, in a calculated way". Dit algemene concept van rechtvaardigheid valt uiteen in twee verschillende contexten; juridische rechtvaardigheid en distributieve rechtvaardigheid. Juridische rechtvaardigheid houdt in dat straffen volgens een geschikte en consequente manier worden uitgedeeld aan degenen die schuldig zijn bevonden aan misdaden (Smith, 1994). Distributieve rechtvaardigheid is de manier waarop de belangrijkste instituties fundamentele rechten, diensten en voordelen van sociale steun verdelen (Rawls, 1973). In dit onderzoek zal ingegaan worden op distributieve rechtvaardigheid. Dit omdat hier de verdeling van het mobiliteitsbeleid centraal staat.

Op bepaalde beleidsterreinen (bv. onderwijs) speelt distributieve rechtvaardigheid een belangrijke rol. Rechtvaardigheid is op deze terreinen dan ook een leidend beginsel voor het beleid van de overheid. Zo wordt bijvoorbeeld gesteld dat eenieder toegang tot onderwijs en zorg dient te hebben en daar wordt dan ook naar gestreefd (Commissie van de Europese Gemeenschappen, 2006; Hendriks, 2001). In tegenstelling tot een beleidsterrein als onderwijs, neemt rechtvaardigheid binnen het

mobiliteitsbeleid (zie hoofdstuk 1) momenteel echter maar een bescheiden plaats in en staat daarom ook centraal in dit onderzoek. Om duidelijk te krijgen wat rechtvaardigheid in dit onderzoek betekent, zal nu de definitie volgen.

Hurvitz en Martens (2010) stellen dat de meeste wetenschappers social justice als volgt definiëren: 'the morally proper distribution of benefits and burdens among members of a society'. Startend vanuit deze definitie stellen zij dat de maatschappij gezien kan worden als een verdelende gemeenschap waar mensen dingen produceren die worden gedeeld, verdeeld en uitgewisseld. In dit onderzoek gaat het dus om het 'delen', 'verdelen' en 'uitwisselen' van mobiliteit. Volgens Martens & Hurvitz (2010) zorgt dit verdelende perspectief ervoor dat sociale rechtvaardigheid kan worden opgedeeld in drie fundamentele elementen: (1) de goederen die verdeeld dienen te worden; (2) groepen mensen waartussen de goederen worden verdeeld; (3) het criterium dat bepaalt wat een rechtvaardige verdeling is. Hieronder wordt ingegaan op de driedeling.

Ten eerste dient er een keuze te worden gemaakt ten aanzien van de goederen die verdeeld dienen te worden. Door middel van het mobiliteitsbeleid worden impliciet of expliciet verschillende goederen verdeeld, bijvoorbeeld wegen, openbaar vervoer, parkeerplaatsen, en accijnzen. In dit onderzoek zal worden gekeken welke goederen professionals belangrijk vinden om rechtvaardig te verdelen.

Ten tweede moet er bepaald worden welke groepen relevant zijn om te onderscheiden. Dit om potentiële onrechtvaardigheid te onthullen (Martens & Hurvitz, 2010). Immers, bij ieder 'goed' zijn weer andere belangen en dus groepen te onderscheiden. Enkele kenmerken die gebruikt kunnen worden om verschillende groepen te onderscheiden zijn leeftijd, inkomen, autobezit, werkend/niet-werkend en of mensen eventuele fysieke beperkingen hebben. Binnen dit onderzoek zal worden onderzocht, voor een aantal groepen mensen, bij welke goederen en criteria professionals rechtvaardigheid van belang vinden.

Ten derde moet er een criterium worden vastgesteld dat kan worden gebruikt om te beoordelen of een verdeling van mobiliteit rechtvaardig is of niet. Zonder het gebruik van een duidelijk en goed onderbouwd criterium, is het onmogelijk om te bepalen of een bepaalde verdeling rechtvaardig is of niet. In dit onderzoek wordt daarom onderzocht aan welke criteria door professionals bij bepaalde goederen en groepen mensen de voorkeur wordt gegeven.

2.4 Rechtvaardigheid & mobiliteit

In deze paragraaf zal de definitie van rechtvaardigheid, zoals in paragraaf 2.3 besproken, worden uitgewerkt voor mobiliteit en mobiliteitsbeleid. Allereerst zal de relevantie van de driedeling goederen, personen en criteria worden besproken. Vervolgens zal uitgebreid op de drie onderwerpen afzonderlijk worden ingegaan.

2.4.1. Relevantie driedeling

‘Justice in general and social justice in particular involve the distribution of benefits and burdens’ (Smith, 1994). Bij de distributie van deze voordelen en lasten kan volgens Smith (1994) een belangrijke vraag worden gesteld: ‘who gets what, where, and how’. In deze vraag komt de driedeling, zoals reeds kort in de vorige paragraaf besproken, terug. Immers: what (goederen), who (personen) en ‘who gets what’ (criterium). De vraag ‘who gets what’ kan namelijk alleen beantwoord worden op basis van een criterium (distributief principe). Maakt de overheid namelijk geen gebruik van een criterium, dan is er sprake van een verdeling op basis van ‘willekeur’ en dat is, vanuit het perspectief van verantwoord beleid, onacceptabel. Alvorens in te zoomen op goederen, personen en criterium afzonderlijk, zal eerst de relevantie van de driedeling worden besproken.

Om te beginnen, de keuze van het goed dat verdeeld gaat worden (what). Het is belangrijk om hierbij stil te staan aangezien de keuze voor een bepaald goed ook consequenties heeft voor het uiteindelijke distributieve principe (criterium) dat wordt gehanteerd. Dit kan worden geïllustreerd aan de hand van het klassieke onderscheid

tussen 'equality of resources' en 'equality of opportunity'. Equality of resources gaat uit van het gelijk verdelen van goederen (Dworkin, 1981). Eenieder krijgt dus evenveel van een bepaald goed en de uiteindelijke situatie van een persoon is afhankelijk van wat hij/zij met deze resources (goederen) doet. De andere benadering, 'equality of opportunity', gaat uit van gelijke mogelijkheden voor iedereen. 'Equal-opportunity policy aims to level the playing field' (Roemer, 2002). Aangezien opportuniteiten (mogelijkheden) zelf niet te verdelen zijn, dienen de goederen zo verdeeld te worden dat er gelijke mogelijkheden voor eenieder ontstaan. In dit geval zouden personen die een slechte uitgangspositie hebben (weinig mogelijkheden), bijvoorbeeld meer van een bepaald goed moeten krijgen om op hetzelfde niveau van mogelijkheden als anderen te komen. Doel hiervan is dat de uiteindelijke situatie van een persoon, zoveel mogelijk, alleen afhankelijk is van zijn/haar inzet. In dit laatste geval worden de goederen dus anders verdeeld dan in het geval van 'equality of resources'. Daarom kan gesteld worden dat de focus op ofwel 'equality of resources' ofwel 'equality of opportunity', leidt tot een ander verdelingsprincipe (criterium) voor hetzelfde goed.

Vervolgens de relevantie van het onderscheiden van groepen personen (who). Wanneer er wordt gediscussieerd over social justice gaat dit vaak over het 'aanvallen' van (vermeend) onrechtvaardig beleid. Er wordt geclaimd dat een persoon, of in de meeste gevallen een groep personen, minder voordelen ontvangt dan de groep zou moeten ontvangen of dat zij meer lasten dragen dan zou moeten (Miller, 1999). Kortom, personen zijn een belangrijk 'onderdeel' van de discussie over social justice. Van belang in dit onderzoek is echter het feit dat er onderscheid tussen groepen mensen gemaakt dient te worden om rechtvaardig te kunnen verdelen (Smith, 1994). Het maken van onderscheid tussen groepen vloeit (deels) voort uit het gekozen goed. Immers bij het aanleggen van wegen zijn andere groepen relevant om te onderscheiden dan bij het verdelen van subsidies op het openbaar vervoer. In het eerste geval is het mogelijk relevanter om personen in te delen naar de regio waar zij wonen, terwijl in het laatste geval het bijvoorbeeld relevanter is om personen te onderscheiden op basis van inkomen.

Tot slot wordt stilgestaan bij de keuze voor een bepaald criterium ('who gets what'). 'At least since Aristotle, equality has been defended as the 'default' criterion for the distribution of goods over members of society' (Kolm, 1996; in Martens 2010). Wanneer het gaat over het verdelen van, bijvoorbeeld toegang tot mobiliteit, tussen verschillende groepen in de samenleving, wordt veelal het criterium gelijkheid als standaard criterium gebruikt. Gelijkheid refereert aan een situatie waarin een 'goed' gelijk wordt verdeeld onder mensen, ongeacht de verschillen tussen mensen (Martens, 2010). Ondanks het feit dat gelijkheid veelal als standaard criterium wordt gebruikt, kunnen hier echter vele argumenten tegen in worden gebracht. Bijvoorbeeld het feit dat andere criteria zorgen voor een rechtvaardigere verdeling van een goed. Gelijkheid is slechts één van de criteria voor het verdelen van mobiliteit over de samenleving. Naast gelijkheid zijn er vele andere criteria, hier zal in paragraaf 2.4.4 op worden ingegaan.

Belangrijk om te beseffen is dat de keuze voor een bepaald criterium, voor een belangrijk deel wordt bepaald door het gekozen goed (equality of resources vs. equality of opportunity) en de daarbij te onderscheiden groepen. Immers, wanneer groepen worden onderscheiden naar inkomen ligt een verdeling van een bepaald goed naar financiële draagkracht voor de hand. Echter wanneer voor hetzelfde 'goed' groepen worden onderscheiden op basis van fysieke beperkingen ligt een verdeling naar behoefte meer voor de hand.

2.4.2 Goederen

In deze subparagraaf wordt kort ingegaan op de 'goederen' zelf. Binnen het mobiliteitsbeleid worden zeer veel verschillende goederen verdeeld. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan parkeerplaatsen, wegen, bushaltes of op- en afritten van de snelweg. Martens & Hurvitz (2010) stellen dat goederen in twee soorten kunnen worden onderscheiden, namelijk enkelvoudige en complexe goederen. Enkelvoudige goederen zijn bijvoorbeeld wegen en de kilometerheffing. Complexe goederen kunnen worden beschouwd als een geheel van verschillende objecten en diensten, die er samen voor zorgen dat mensen in een bepaalde behoefte kunnen voorzien. Het meest

gebruikte voorbeeld van een complex goed is bereikbaarheid, maar ook het mobiliteitsbeleid is een complex goed. In paragraaf 2.5.1 zullen de verschillende 'goederen' die centraal staan in het empirische deel van dit onderzoek worden behandeld.

2.4.3 Personen

In deze subparagraaf zal worden ingegaan op de verschillen tussen personen en groepen personen in de samenleving. Allereerst zal worden beschreven dat mensen, in de basis, weinig aan deze verschillen kunnen doen en dat deze verschillen vergaande gevolgen kunnen hebben. Vervolgens wordt beargumenteerd dat het voor professionals van belang is om vast te stellen welke karakteristiek(en) van een persoon of groep personen bepalend moet(en) zijn bij de verdeling van een 'goed'.

Mensen hebben vaak te maken met ongelijke kansen reeds vanaf het moment dat zij geboren worden en het feit dat de maatschappij op (bepaalde punten) zo in elkaar zit dat dit ongelijkheid in de hand werkt. "Er zijn immers grote verschillen tussen mensen in mate van intelligentie, initiatief, inzet, inventiviteit, creativiteit, doorzettingsvermogen, verantwoordelijkheidsbesef, enz." (Simonse, 1980). Dit komt deels voort uit een bepaalde aanleg die mensen hier wel/niet voor hebben, maar ook uit het milieu waarin men opgroeit. Zo is een achterstandswijk, een wijk met bijvoorbeeld hoge criminaliteitscijfers of veel werkloosheid, slecht voor de ontwikkeling van een kind (Marmot, 1997).

De verschillen tussen mensen, waar zij zelf vaak weinig aan kunnen doen, zorgen voor ongelijke kansen in de maatschappij. Deze kunnen tot gevolg hebben dat mensen niet volledig deel kunnen nemen aan de maatschappij en te maken krijgen met social exclusion (Bonsall & Kelly, 2005). Dit kan bijvoorbeeld inhouden dat mensen, doordat zij geen toerijkend vervoer hebben, hun sociale netwerk niet meer kunnen 'onderhouden' (Cass, Shove & Urry, 2003).

Voor professionals is het niet van belang om deze maatschappelijke verschillen in beeld te brengen, maar om vast te stellen welke karakteristieken van een persoon bepalend zijn bij de rechtvaardige verdeling van een goed. Een professional bepaalt namelijk uiteindelijk welke groepen mensen meer of minder van een bepaald goed zullen ontvangen. Martens (Persoonlijke communicatie, 2010) visualiseert het belang van de karakteristieken als volgt: 'Bij het verdelen van een taart kun je kijken naar de hoeveelheid calorieën die iemand nodig heeft of gewoon naar het feit of iemand uitgenodigd is voor het feestje. In het eerste geval verdeel je de taart anders dan in het tweede geval'. Zo was tijdens de apartheid in Zuid Afrika, huidskleur lange tijd een relevante factor. Ook Smith (1994) kaart het bovengenoemde belang aan: 'A central issue in distributive justice is how to justify differential treatment, or how to identify the differences among people which are relevant to the particular attribute(s) to be distributed'. Immers, goederen zijn schaars waardoor niet iedereen kan krijgen wat hij/zij wil of nodig zegt te hebben. Het is dus nodig om een overheid te hebben die dit reguleert (Smith, 1994).

2.4.4 Criteria

Om te kunnen bepalen wat rechtvaardig is, is het van cruciaal belang om een criterium te hanteren. Met behulp van een verantwoord gekozen criterium kan een professional namelijk een 'goed' rechtvaardig verdelen tussen verschillende personen of groepen personen. In deze paragraaf wordt daarom een drietal criteria besproken.

Het eerste criterium is gelijkheid. Dit houdt in dat, ondanks de verschillen tussen mensen, een bepaald goed gelijk wordt verdeeld (Martens, 2010). Volgens Kolm (1996) wordt dit criterium vaak als 'standaard' criterium voor rechtvaardigheid gebruikt en is het een goed criterium omdat er vele argumenten voor gelijkheid en tegen ongelijkheid zijn. Langmyhr (1997) stelt echter dat er niet gesproken kan worden over één criterium dat gebaseerd is op het principe van gelijkheid, maar dat er een tweetal 'gelijkheidscriteria' zijn. Namelijk 'formal equality' en 'outcome equality'. Voor beide criteria is gelijkheid het verdelingsprincipe, het verschil zit in het goed dat wordt

verdeeld. Bij 'formal equality' gaat het er om dat mensen een gelijke 'hoeveelheid' goed ontvangen. Terwijl het er bij 'outcome equality' om gaat dat mensen een verschillende 'hoeveelheid' goed kunnen ontvangen, om te komen tot een gelijke eindsituatie.

Het tweede criterium is dat van behoefte (need). De achterliggende gedachte van het criterium need is het feit dat mensen behoefte hebben aan een bepaald goed en dit ook moeten krijgen. Wanneer minder validen bijvoorbeeld behoefte hebben aan speciaal vervoer om hun dagelijkse boodschappen te kunnen doen, dient de overheid hen hierin te voorzien. Een ander voorbeeld is dat mensen inkomen krijgen naar gelang de hoeveelheid inkomen die men nodig heeft (Sen, 1973). Het criterium toegepast op het terrein van mobiliteit houdt dit in dat personen die een hoger niveau van toegankelijkheid nodig hebben, bijvoorbeeld omdat ze voor hun werk veel moeten reizen, dit hoger niveau van toegankelijkheid ook ontvangen doormiddel van een mobiliteitsstelsel dat hiervoor is ontworpen (Martens, 2010).

Een andere uitwerking van het criterium 'need' is ontwikkeld door Langmyhr (1997). Hij maakt een onderscheid in twee soorten behoefte, de 'basic needs' en 'wider needs'. 'Basic needs' houdt in dat eenieder recht heeft op een minimale toegankelijkheid tot mobiliteit en dat op grond daarvan getoetst kan worden. 'Wider needs' worden wel onderscheiden in dit verband maar zijn eigenlijk geen 'needs'. 'Wider needs' zijn eigenlijk een soort wensen (Hay & Trinder, 1991). Sadurski (1985) stelt daarom het volgende: 'I submit that only basic needs unquestionably require social intervention for the sake of justice'. In het vervolg van dit onderzoek wordt dan ook geen onderscheid meer gemaakt tussen 'wider needs' en 'basic needs'. Wanneer wordt gesproken over needs wordt hiermee 'basic needs' bedoeld.

Het derde en tevens laatste criterium is 'verdienste' (desert). Norman (2001) omschrijft 'desert' als volgt: "I start with what I want to call 'the pure idea of desert': that people's actions deserve praise or blame, gratitude or resentment. I call this 'the pure idea of desert' because the link between the desert base and the deserved treatment is paradigmatic and uncontroversial". Het idee achter dit criterium is dat mensen worden beloond of gestraft voor de bijdrage die zij wel/niet hebben geleverd.

Volgens Sadurski (1985; in Martens 2010) valt het criterium 'desert' uiteen in drie kenmerken; (1) het is altijd gerelateerd aan een last (2) het is altijd gerelateerd aan een moreel oordeel over de acties van een persoon en (3) het is altijd gerelateerd aan acties uit het verleden.

2.5 Operationalisatie

Het theoretisch kader dient als fundament voor dit onderzoek. Om het theoretisch kader toe te kunnen passen op dit onderzoek dient het te worden geoperationaliseerd. Er dient een vertaalslag te worden gemaakt naar het empirische onderzoek dat in de volgende hoofdstukken centraal staat. Hiervoor is het noodzakelijk om de driedeling goederen, personen en criteria te concretiseren. Vervolgens is het mogelijk om te onderzoeken welke goederen professionals belangrijk vinden om rechtvaardig te verdelen, welke groepen mensen zij daarbij onderscheiden en welk criterium zij daar tenslotte voor hanteren. Hierbij is ervoor gekozen om niet specifiek op één goed, één groep mensen en één criterium in te zoomen, maar op een breder scala van goederen, groepen mensen en criteria. Aan het eind van deze paragraaf staat een tabel (tabel 1) die weer geeft welke onderscheiden groepen personen en criteria, bij de verschillende goederen in de enquête aan bod zijn gekomen.

2.5.1 Goederen

In deze paragraaf staan de goederen centraal die in het empirische deel van dit onderzoek worden behandeld. Het gaat om de goederen kilometerheffing, mobiliteitsbeleid, snelwegen, openbaar vervoer en bereikbaarheid. Allereerst zal kort de keuze voor deze goederen worden toegelicht. Vervolgens zullen deze vijf goederen afzonderlijk worden behandeld.

De keuze voor de verschillende goederen, waar professionals in de dagelijkse praktijk mogelijk mee te maken krijgen, vloeit voort uit een aantal redenen. Allereerst hebben de vijf goederen een rechtvaardigheidscomponent. Bij de kilometerheffing (betalen naar gebruik) en het openbaar vervoer (sociale component) is deze vrij

duidelijk, terwijl dit bij mobiliteitsbeleid, bereikbaarheid en snelwegen minder voor de hand ligt. Dit maakt het interessant om te vergelijken. Daarnaast is de kilometerheffing momenteel in Nederland een zeer actueel onderwerp en om die reden interessant om te gebruiken in dit onderzoek. Verder is het mobiliteitsbeleid interessant omdat de resultaten uit de enquête ten aanzien van het mobiliteitsbeleid, vergeleken kunnen worden met antwoorden van meer concrete goederen zoals kilometerheffing, openbaar vervoer, snelwegen en bereikbaarheid. Snelwegen zijn relevant omdat de auto één van de meest gebruikte vervoersmiddelen in Nederland is (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2010). Het openbaar vervoer is vooral interessant omdat dit hét vervoersmiddel is voor mensen die geen auto bezitten en/of geen gebruik kunnen maken van de fiets. Voor deze mensen is het openbaar vervoer immers van cruciaal belang om zichzelf te kunnen voorzien van hun benodigde (basis)mobiliteit. Tot slot is bereikbaarheid relevant omdat dit een integraal concept is dat een belangrijke rol speelt binnen het mobiliteitsbeleid. Met bereikbaarheid wordt hier bijvoorbeeld de bereikbaarheid van werk of scholing bedoeld.

Nu in het bovenstaande kort de keuze voor de verschillende goederen is toegelicht, zullen de goederen afzonderlijk worden behandeld. Allereerst, de kilometerheffing. De reden voor de mogelijke invoering van de kilometerheffing is het feit dat de kilometerheffing moet bijdragen aan het verminderen van files en het ontlasten van het milieu (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2010). Relevant voor dit onderzoek is het feit dat de gebruiker bij de mogelijke invoering van de kilometerheffing, gaat betalen naar hetgeen hij/zij gebruikt. Immers, de 'vaste' belastingen worden geschrapt (bv. Belasting op Personenauto's en Motorrijwielen) en de kilometerprijs komt daar voor in de plaats. Hierdoor is het niet meer zo dat iemand die 3.000 kilometer per jaar rijdt evenveel vaste kosten maakt als iemand die 30.000 kilometer per jaar rijdt. Daarmee streeft de overheid naar een rechtvaardiger mobiliteitsbeleid. Het duidelijk aanwezige rechtvaardigheidscomponent en actualiteit van de kilometerheffing, maken het een zeer interessant 'goed' voor dit onderzoek.

Ten tweede het openbaar vervoer. “Openbaar vervoer is personenvervoer dat openbaar toegankelijk is, dat wil zeggen dat iedereen die dat wil van de vervoerdienst gebruik kan maken” (Centrum vernieuwing openbaar vervoer, 2001). Sterker nog, openbaarvervoersbedrijven hebben een vervoersplicht die hen dwingt iedereen die daar om vraagt te vervoeren, mits de reiziger het geldende tarief betaalt en zich aan de gebruikelijke fatsoensregels houdt. Uit deze vervoersplicht komt direct het sociale karakter van het openbaar vervoer naar voren. Daarnaast is het openbaar vervoer voor mensen die geen toegang hebben tot een auto, van cruciaal belang om zich te verplaatsen (Cass, Shove & Urry, 2005). Dit maakt het zeer relevant om in dit onderzoek gebruiken.

Het derde ‘goed’ zijn snelwegen. Snelwegen zijn wegen voor personen- en goederenverkeer met snelle voertuigen (Van Dale, 2010). Wat snelwegen als ‘goed’ interessant maakt voor dit onderzoek, is het feit dat wegen een voorwaarde zijn voor automobilititeit. Gezien het feit dat de auto één van de meest gebruikte vervoermiddelen in Nederland is (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2010), zijn snelwegen dus relevant in dit onderzoek. Verder zijn er meerdere aspecten van snelwegen, waarbij een rechtvaardigheidscomponent een rol speelt of kan spelen. Bijvoorbeeld, bij het bepalen van het tracé van een nieuwe snelweg; `Is het vanuit het perspectief van rechtvaardigheid beter wanneer de snelweg langs plaats A of langs plaats B komt?`.

Vervolgens wordt stilgestaan bij het mobiliteitsbeleid zelf. De overheid heeft als doel met het mobiliteitsbeleid, goederen en personen vlot en veilig te verplaatsen van deur tot deur (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2010). Bij de keuzes die gemaakt dienen te worden voor het bereiken van dit doel, speelt een rechtvaardigheidscomponent vaak (impliciet) een rol. Bijvoorbeeld bij het verdelen van een bepaald goed over verschillende groepen mensen. Echter, zoals al eerder genoemd neemt rechtvaardigheid maar een bescheiden plaats in binnen het mobiliteitsbeleid. Dit maakt het mobiliteitsbeleid als ‘goed’ interessant voor dit onderzoek.

Tot slot, bereikbaarheid. Bereikbaarheid is een kenmerk van een locatie, respectievelijk een activiteitsruimte (Bos, 2005). Met bereikbaarheid geven we het 'gemak' aan waarmee de afstand naar een bepaalde plaats kan worden overbrugd. Het gemak omvat elementen als reistijd en reiskosten, maar ook vervoersmogelijkheden. Zo neemt het gemak toe wanneer de reistijd of reiskosten afnemen maar ook wanneer er sprake is van toenemende vervoersmogelijkheden (verschillende vervoerwijzen). Bereikbaarheid is voor dit onderzoek een interessant 'goed' omdat het een centraal criterium is voor mobiliteitsbeleid.

2.5.2 Personen

In deze paragraaf zullen de verschillende groepen personen die worden onderscheiden in het empirische deel van dit onderzoek worden behandeld. Een aantal van de groepen die worden onderscheiden zal uitgebreider worden besproken dan andere, dit omdat zij veelvuldig voorkomen in het onderzoek terwijl andere slechts een enkele keer voorkomen.

In het actieplan stedelijke mobiliteit (Commissie van de Europese Unie, 2009) wordt opgeroepen om aandacht te besteden aan de mobiliteitsbehoeften van kwetsbare groepen, zoals bejaarden, mensen met een laag inkomen en gehandicapten, omdat zij minder mobiel zijn. Voor dit onderzoek zijn niet exact dezelfde groepen onderscheiden als in het actieplan stedelijke mobiliteit, maar de groepen vertonen wel veel 'overlap'. De groepen die in dit onderzoek worden onderscheiden zijn minder validen, ouderen en kansarme individuen/groepen. Minder validen kunnen vanwege de beperkingen die zij ondervinden moeilijkheden hebben met de toegankelijkheid tot bijvoorbeeld het openbaar vervoer systeem. In dit kader zal in 2010 de wet gelijke behandeling op grond van chronisch ziekte of handicap (Wgbh/cz) van toepassing worden op het openbaar vervoer (CG-Raad, 2010). Ouderen zijn een belangrijke groep om te onderscheiden, omdat naarmate mensen ouder worden hun mobiliteit veranderd. Zo gaan ouderen zich steeds minder en minder ver verplaatsen (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2008). Daarbij komt dat de samenleving aan het

‘vergrijzen’ is waardoor ouderen een steeds grotere en daarmee belangrijkere groep worden. Daarnaast zijn de kansarme individuen en groepen gekozen omdat de kans relatief groot is dat zij met social exclusion te maken krijgen. Dit vanwege het feit dat zij vaak geen werk en maar beperkte scholing hebben.

Naast deze kwetsbare groepen worden nog een aantal andere groepen onderscheiden. Allereerst de automobilisten. Belangrijkste reden hiervoor is het feit dat de auto één van de meest gebruikte vervoermiddelen in Nederland is (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2010). Daarnaast is het een groep die zeer nadrukkelijk terug komt bij de goederen ‘kilometerheffing’ en ‘snelwegen’ en daarom interessant is om te onderscheiden. In het kader van dit laatste argument zijn ook de groepen filerijders en vrachtwagenchauffeurs onderscheiden. Filerijders vooral omdat de eventuele invoering van de kilometerheffing, mogelijk grote gevolgen voor hen kan hebben. Vrachtwagenchauffeurs vanwege het feit dat zij binnen het goed ‘snelwegen’ een aparte plaats innemen. Bijvoorbeeld vanwege het feit dat zij tijdens de spits niet mogen inhalen op bepaalde stukken snelweg.

2.5.3 Criteria

In deze paragraaf zullen de criteria die worden onderscheiden in het empirische deel van dit onderzoek worden uitgewerkt. In paragraaf 2.4.4 zijn reeds een aantal criteria, die ook in het empirische deel van dit onderzoek aan bod komen, uitgebreid behandeld. Het gaat om de criteria gelijkheid, behoefte (need) en verdienste (desert). Hier zal dan ook niet verder op worden ingegaan. De overige criteria worden hieronder behandeld; minimum, equalization, gebruiker betaald en financiële draagkracht.

Allereerst het criterium ‘minimum’. Dit betekent dat er voor eenieder een bepaalde minimale hoeveelheid van een bepaald goed beschikbaar moet zijn (Smith, 1994). Eventuele verschillen tussen groepen mensen spelen hierbij geen rol. Het maakt dus bijvoorbeeld niet uit dat de ene persoon veel meer van het openbaar vervoer gebruik kan maken dan een ander, zolang zij beide maar een minimaal niveau krijgen. Stel dat het gebruik van het openbaar vervoer kan worden geclassificeerd op een 10-

puntsschaal, is het dus geen probleem wanneer er een verschil van 3 is tussen twee personen (bv. 6 en 9) zolang zij beiden maar een minimaal niveau van 5 halen. Dit minimale niveau dient dan door de overheid te worden vastgesteld.

Vervolgens het criterium equalization of 'verkleinen verschillen'. Dit criterium houdt in dat de verschillen die ontstaan zijn in de verdeling van een bepaald goed moeten worden rechtgetrokken door ingrepen (Smith, 1994). Wanneer er bijvoorbeeld in Groningen minder snelwegen zijn ten opzichte van andere provincies, dienen er in de toekomst vooral snelwegen in Groningen te worden aangelegd om op deze manier de verdeling van het 'goed' snelwegen recht te trekken. Dit voorbeeld is puur hypothetisch en bedoeld om het criterium equalization, toegepast op dit onderzoek, te illustreren.

Het derde criterium is de 'gebruiker betaald'. Dit houdt in dat de gebruiker van een bepaald goed, betaalt voor het daadwerkelijk gebruiken ervan in plaats van te betalen voor het feit dat hij gebruik kan maken van dit goed. Het voorbeeld hiervan, in Nederland, is momenteel de kilometerheffing. Nu is het namelijk nog zo dat automobilisten betalen voor de mogelijkheid om gebruik te maken van de snelweg (via de wegenbelasting), terwijl men met de invoering van de kilometerheffing gaat betalen voor het daadwerkelijk gebruiken van de snelweg. Dit criterium is met name interessant voor dit onderzoek vanwege haar actualiteit met betrekking tot de kilometerheffing.

Als laatste het criterium verdeling naar financiële draagkracht. Dit is met name een interessant criterium omdat het bijvoorbeeld op het gebied van belastingen al een belangrijke rol speelt. Immers, men betaalt meer inkomstenbelasting naar mate men meer verdiend. Zo zou, bijvoorbeeld, ook de hoogte van de autobelasting die eenieder moet betalen hoger kunnen worden naar mate men meer verdient. Onderzoek heeft namelijk aangetoond dat mensen met een hoger inkomen ook meer van de auto gebruik maken (Sociaal en Cultureel Planbureau, 2005). De invloed van inkomen op de hoogte van de autobelasting is puur hypothetisch en alleen bedoeld om te laten zien waarom dit criterium interessant kan zijn voor dit onderzoek.

In onderstaande tabel staat een overzicht van de goederen, personen en criteria die hierboven zijn besproken. De tabel geeft weer welke onderscheiden groepen personen en criteria, bij de verschillende goederen in de enquête aan bod zijn gekomen.

Tabel 1: Overzicht Goederen, personen en criteria.

	Kilometerheffing	Openbaar vervoer	Mobiliteitsbeleid	Snelwegen	Bereikbaarheid
Groepen	Filerijders Vervoerssector Veel/minder rijders Automobilisten (NL) Automobilisten (Buitl)	Minder validen Bew. buitengebied Kansarme individuen en groepen	Minder validen Kansarme individuen en groepen	Automobilisten Vrachtwagen- chauffeurs	Ouderen
Criteria	Gelijkheid Gebruiker betaald Financiële draagkracht	Behoeft Minimum Gelijkheid	Gelijkheid Gebruiker betaald	Vraag Gelijkheid Economisch	Gelijkheid Verkleinen verschillen

Hoofdstuk 3: Methodologie

3.1 Inleiding

Verschuren & Doorewaard (2007) stellen dat het ontwerp van een onderzoek uit twee delen bestaat, te weten het conceptuele ontwerp en het technische ontwerp. Het conceptuele ontwerp bepaalt wat, waarom en hoeveel er onderzocht gaat worden, terwijl in het technische ontwerp beslissingen worden genomen over hoe, waar en wanneer we gaan onderzoeken.

In de voorgaande twee hoofdstukken is het conceptuele model voor dit onderzoek bepaald. Nu dit duidelijk is, is het van belang om het technische ontwerp verder uit te werken. Hiervoor is het van belang allereerst te bepalen op welke wijze de opvattingen van professionals over mobiliteit en mobiliteitsbeleid worden onderzocht (onderzoeksstrategie). Vervolgens dient de onderzoekspopulatie te worden vastgesteld, waarmee wordt bepaald wie in deze thesis de 'professionals' zijn. Hierna zal, op basis van de gekozen onderzoeksstrategie, een methode worden geselecteerd voor de verzameling van empirische gegevens onder professionals (onderzoeksmethode). Tot slot zal deze methode worden uitgewerkt om de opvattingen van professionals over rechtvaardigheid in mobiliteit en mobiliteitsbeleid te achterhalen.

3.2 Onderzoeksstrategie

Een onderzoeksstrategie geeft aan op welke wijze de data zijn verzameld en hoe deze vervolgens zijn verwerkt voor de beantwoording van de vragen. Hierbij moet voorop worden gesteld dat geen enkele onderzoeksstrategie op zichzelf beter of slechter is dan een andere. Waar het immers om gaat is dat de geselecteerde strategie de onderzoeker in staat zal stellen de specifieke onderzoeksvragen te beantwoorden (Saunders et al., 2008).

Om een passende onderzoeksstrategie te selecteren dient allereerst te worden bepaald of een onderzoek de 'breedte' of de 'diepte' in gaat (Verschuren & Doorewaard, 2007). Om dit vast te stellen wordt teruggerepen naar hoofdstuk 1. Hierin is reeds aan bod gekomen dat er over het gekozen onderzoeksgebied maar zeer weinig

bekend en geschreven is. Het enig bekende onderzoek op dit gebied is dat van Hay en Trinder (1991) en Hay (1991). Gezien het feit dat het een vrij nieuw onderzoeksgebied is, ligt het voor de hand om met dit onderzoek de 'breedte' in te gaan. Het is immers weinig zinvol om zeer specifieke uitspraken te doen over een klein deel van de populatie (professionals), als niet een duidelijk is hoe hier in de totale populatie over wordt gedacht. Daarnaast komt in de doelstelling ook naar voren dat het onderzoek de 'breedte' ingaat. Het doel is immers om de opvattingen van professionals over rechtvaardigheid in mobiliteit en mobiliteitsbeleid *in beeld te brengen*.

Nu duidelijk is dat het onderzoek de 'breedte' ingaat, dient hierbij een passende onderzoeksstrategie gevonden te worden. Verschuren & Doorewaard (2007) onderscheiden in hun boek een vijftal onderzoeksstrategieën. Een daarvan is het survey. Het survey is een type onderzoek waarbij de onderzoeker probeert om een breed overzicht te schetsen van een in principe tijdruimtelijk uitgebreid fenomeen (Verschuren & Doorewaard, 2007). Dit sluit goed aan bij het schetsen van een breed beeld over de opvattingen van professionals en daarom is het survey de gekozen onderzoeksstrategie.

Tenslotte kan gesteld worden dat het hier gaat om een verkennend onderzoek. Dit omdat er onderzoek gedaan gaat worden op een nieuw onderzoeksgebied waarbij in de 'breedte' gekeken wordt naar de opvattingen van professionals.

3.3 Onderzoekspopulatie

Gezien het doel van dit onderzoek, 'het in beeld brengen van de opvattingen van professionals over rechtvaardigheid in mobiliteit en mobiliteitsbeleid', zou de onderzoekspopulatie idealiter bestaan uit 'professionals' die zich bezighouden met het voorbereiden van het mobiliteitsbeleid. Echter het vinden en benaderen van specifiek deze mensen is in de praktijk lastig en tijdrovend. Er is immers geen lijst beschikbaar waarop alle 'mobiliteits professionals' in Nederland zijn verzameld en het samenstellen van zo'n lijst is tijdrovend. Daarom is uit praktische overwegingen besloten om alle alumni sociale geografie en planologie van de Radboud Universiteit Nijmegen te

benaderen. Zij zijn in dit onderzoek de onderzoekspopulatie en over hen worden dan ook uitspraken gedaan.

De populatie bestaat hierdoor uit personen met twee verschillende disciplines als achtergrond, sociale geografie en planologie, en hebben allemaal in Nijmegen gestudeerd. Temeer daar dit onderzoek een verkennend karakter heeft, is deze 'brede' achtergrond van de onderzoekspopulatie geen probleem. Doordat er in de enquête tevens wordt gevraagd naar de sector waarin de respondent werkzaam is, kan worden bepaald of de respondent in een voor het onderzoek representatieve sector werkt. Het totale alumni bestand voor de opleidingen sociale geografie en planologie van de Radboud Universiteit Nijmegen bestaat uit ruim 500 alumni.

De keuze voor de alumni heeft een aantal redenen. Ten eerste zijn zij een goede doelgroep vanwege hun achtergrond. Ze hebben namelijk allemaal de studie 'sociale geografie' en/of 'planologie' afgerond en beschikken hierdoor over voldoende (basis)kennis omtrent het onderwerp van dit onderzoek (rechtvaardigheid en mobiliteit). Daarnaast zal een groot gedeelte van deze alumni werkzaam zijn binnen het werkveld van ruimtelijke ordening waardoor zij in contact blijven met relevante onderwerpen en hun kennis up-to-date blijft. De derde reden is van meer praktische aard. Door het gebruik van het alumni bestand kunnen vele potentiële respondenten gemakkelijk (email) benaderd worden. Tot slot, de keuze voor het benaderen van alumni van de Radboud Universiteit heeft een positief effect op de respons. De alumni voelen zich namelijk meer verbonden met de universiteit dan mensen die geen alumni zijn van de Radboud Universiteit. De bereidheid om deel te nemen aan het onderzoek is hierdoor hoger.

Tot slot van deze paragraaf zal kort worden stilgestaan bij de mogelijke bias in de respons. De keuze voor de populatie zoals hierboven beschreven brengt natuurlijk een aantal voordelen met zich mee, maar zorgt er ook voor dat stil moet worden gestaan bij een mogelijke vertekening in de resultaten. Immers, het is mogelijk dat de opleidingen sociale geografie en planologie in Nijmegen meer aandacht besteden aan rechtvaardigheid ten opzichte van deze opleidingen elders in Nederland. Daarnaast is

waarschijnlijk maar een klein deel van de respondenten actief op het gebied van verkeer en vervoer. Het is immers niet realistisch om te verwachten dat het merendeel van de alumni, gezien de studie die zij hebben gevolgd, werkzaam is in de sector verkeer en vervoer. Voor het onderzoek zelf is dit geen belemmering, maar het is wel iets om bij stil te staan en rekening mee te houden bij het lezen van de resultaten en conclusies.

3.4 Onderzoeksmethode

Er zijn verschillende methoden om een survey uit te werken, bijvoorbeeld als schriftelijke of telefonische enquête (Verschuren & Doorewaard, 2007). In dit onderzoek is het survey echter in de vorm van een internetenquête binnen de populatie uitgezet. Een internetenquête biedt namelijk een goede mogelijkheid om een grote groep respondenten snel en arbeidsextensief te ondervragen naar hun opvattingen met betrekking tot rechtvaardigheid in het mobiliteitsbeleid.

Het doel van de internetenquête is hierboven al kort naar voren gekomen en volgt logischerwijs uit de vraagstelling. De enquête heeft dan ook als doel om de opvattingen van professionals over rechtvaardigheid in mobiliteit en mobiliteitsbeleid vast te stellen. Specifiek zal worden ingegaan op de driedeling 'goederen, personen en criteria', zoals besproken in het theoretisch kader (hoofdstuk 2). Welke goederen vinden professionals belangrijk om rechtvaardig te verdelen, welke groepen mensen onderscheiden zij daarbij en welk criterium hanteren zij daar tenslotte voor. Daarnaast wordt ook in kaart gebracht wat het belang is dat de professional hecht aan rechtvaardigheid in mobiliteit en mobiliteitsbeleid in verhouding tot andere centrale doelen van beleid.

3.5 Uitwerking survey

Bij de opzet van de internetenquête is het 'gevaar' van sociaal wenselijke antwoorden één van de belangrijkste aspecten aan de hand waarvan de enquête is opgesteld. Dit omdat bij een gevoelig onderwerp als rechtvaardigheid, respondenten vaak snel geneigd zijn om sociaal wenselijke antwoorden te geven. Met de opzet van de internetenquête is geprobeerd dit zoveel mogelijk te voorkomen. Het is immers de bedoeling om erachter te komen wat de opvattingen van de professionals, met betrekking tot rechtvaardigheid in het mobiliteitsbeleid, zelf zijn en niet wat de respondenten denken dat deze volgens 'de maatschappij' moeten zijn.

Allereerst zal de enquête daarom een anonieme internetenquête zijn. Respondenten hoeven dus niet bang te zijn dat de gegeven antwoorden terug te leiden zijn naar hen. Ten tweede zal het (inhoudelijke) doel van de enquête vooraf niet worden gecorrespondeerd naar de respondenten. Op deze manier zullen zij niet vooringenomen aan de enquête beginnen en zich niet fixeren op antwoorden die zij 'zouden moeten geven'. Tot slot zullen de vragen zo gesteld worden dat de respondenten worden gedwongen tot het maken van keuzes. Er wordt daarom veelal met concrete voorbeelden gewerkt die zijn uitgewerkt in een stelling. Doel hiervan is om ervoor te zorgen dat de respondenten antwoord geven op vragen die zij, bijvoorbeeld in een interview, zouden ontwijken of makkelijk een sociaal wenselijk antwoord zouden geven. Op deze wijze wordt getracht ervoor te zorgen dat de enquête nuttige en bruikbare antwoorden voor het onderzoek oplevert.

Daarnaast biedt het invullen van een enquête op internet als voordeel dat de verspreiding onder respondenten gemakkelijk gaat, de respondent eenvoudig achter de computer de enquête kan invullen en de verwerking en analyse van de resultaten relatief eenvoudig is met behulp van gestandaardiseerde software (SPSS). Dit maakt het mogelijk om de opvattingen van de professionals overzichtelijk en betrouwbaar in beeld te brengen.

De enquête valt grofweg in drie delen uiteen. Begonnen wordt met een aantal inleidende vragen waar de respondent wordt gevraagd naar een aantal persoonskenmerken (vb. man/vrouw). Vervolgens krijgen de respondenten een reeks aan inhoudelijk relevante vragen, die uiteen vallen in twee soorten vragen. Ten eerste, vragen om te onderzoeken hoe belangrijk professionals rechtvaardigheid in verhouding tot andere centrale doelen van beleid vinden. Ten tweede, vragen om te achterhalen welke 'goederen' de professionals belangrijk vinden om rechtvaardig te verdelen, welke groepen mensen zij hierbij onderscheiden en welke criteria zij daarbij hanteren. Tot slot van de internetenquête wordt het doel van de enquête bekend gemaakt, waarna de respondent nog een laatste vraag over de relatie rechtvaardigheid en het mobiliteit gesteld wordt.

Hoofdstuk 4: Analyse

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zal het eerste deel van de resultaten uit de enquête (bijlage 1), over de opvattingen van professionals over rechtvaardigheid in mobiliteit en mobiliteitsbeleid, worden gepresenteerd en geïnterpreteerd. Hierin wordt ingegaan op een aantal meer algemene aspecten van rechtvaardigheid in mobiliteit en mobiliteitsbeleid. Alvorens dit te doen is het belangrijk om duidelijk te hebben 'wie' daadwerkelijk aan het onderzoek hebben deelgenomen. Daarom zal hier kort de populatie (respondenten) worden beschreven. Vervolgens wordt gekeken welke transportvraagstukken de respondenten momenteel het belangrijkste vinden. Hierna zal worden geanalyseerd wat de respondenten verstaan onder de relatie rechtvaardigheid en mobiliteit. Tot slot wordt ingegaan op het belang dat de respondenten hechten aan rechtvaardigheid ten aanzien van vier 'goederen' (mobiliteitsbeleid, kilometerheffing, snelwegen en openbaar vervoer) en ten aanzien van andere beleidsoverwegingen (effectiviteit en economische groei).

4.2 Populatie (respondenten)

Om een goed beeld te krijgen van wie aan het onderzoek hebben deelgenomen (enquête ingevuld) en daarmee dus hoe de populatie eruit ziet, zal hier kort de populatie worden beschreven en vergeleken met het totale alumnibestand. Dit omdat een afwijking in de verhouding van bepaalde persoonskenmerken ten opzichte van het totale alumnibestand gevolgen kan hebben voor de interpretatie van de resultaten. Blijkt in dit onderzoek bijvoorbeeld negentig procent van de respondenten vrouw te zijn dan is dit niet representatief voor de totale populatie alumni. Doordat er echter maar weinig gegevens van het totale alumnibestand beschikbaar zijn, is deze vergelijking maar beperkt mogelijk.

Ruim vijfhonderd alumni zijn benaderd met de vraag of zij wilden meewerken aan dit onderzoek, middels het invullen van de online enquête. Dit leverde 169 volledig ingevulde enquêtes en 28 onvolledige ingevulde enquêtes op. Omdat bij deze

achtentwintig onvolledig ingevulde enquêtes geen inhoudelijke vragen waren beantwoord, zijn deze niet meegenomen in de verdere analyse. Deze onvolledige reacties hebben immers geen toegevoegde waarde voor het onderzoek. De populatie bestaat dus uit 169 respondenten, dit is een respons van 33%. De resultaten, aan de hand van de verschillende persoonskenmerken, staan weergegeven in tabel 2.

Van alle respondenten blijkt dat het merendeel van de respondenten mannelijk (75%) is, hetgeen gezien de studentenpopulatie niet verwonderlijk. Wanneer dit wordt vergeleken met de totale populatie (70% man) laat dit geen opvallende verschillen zien. Kijkend naar de leeftijd van de respondenten is het merendeel (78%), tussen de 25 en 55 jaar. De verdeling, van respondenten, over beide opleidingen is ongeveer gelijk, Sociale geografie (46%) en Planologie (54%). Opvallend is dat deze verhouding, voor de totale populatie, andersom is, Sociale geografie (56%) en Planologie (44%). Dit zijn echter geen significante verschillen.

Van alle respondenten werkt de grootste groep bij de overheid (39%), daarnaast werkt nog een groot deel in de consultancy sector (22%). Verder werkt van alle respondenten de meerderheid (44%) korter dan 10 jaar in de sector waarin hij/zij werkzaam is. Een klein deel werkt er langer dan 30 jaar (9%). Tot slot werkt van alle respondenten bijna 50 procent op een lokaal schaalniveau. Daarnaast heeft 20 procent van de respondenten aangegeven op meerdere schaalniveaus werkzaam te zijn.

Tenslotte is bij de analyse van de resultaten ook nagegaan in hoeverre er verschillen zijn tussen groepen respondenten, op basis van persoonskenmerken (bv. geslacht). Hier zijn echter geen significante verschillen gevonden en daarom zal hier in het vervolg ook niet bij worden stilgestaan.

Tabel 2: Persoonskenmerken van de respondenten en, waar beschikbaar, de totale populatie van alumni van de opleidingen Sociale geografie en Planologie.

Kenmerk		Respondenten	Totale populatie
Geslacht	Man	75%	70%
	Vrouw	25%	30%
Studie	Sociale Geografie	46%	56%
	Planologie	54%	44%
Leeftijd	< 25 jaar	3%	-
	25 - 40 jaar	40%	-
	40 - 55 jaar	38%	-
	> 55 jaar	19%	-
Werkomgeving	Consultancy	22%	-
	Onderwijs	14%	-
	Onderzoek	9%	-
	Overheid	40%	-
	Politiek	1%	-
	Projectontwikkelaar	2%	-
	Vastgoed	4%	-
	Overig private sector	8%	-
	Anders	12%	-
Werkervaring	< 10 jaar	44%	-
	10 - 20 jaar	30%	-
	20 - 30 jaar	18%	-
	> 30 jaar	9%	-
Schaalniveau	Landelijk	33%	-
	Regionaal	40%	-
	Lokaal	47%	-
	Anders	10%	-

4.3 Transportvraagstukken

Om te achterhalen welke vraagstukken de professionals momenteel op het gebied van transport (mobiliteit) het belangrijkste vinden, is hen gevraagd de, volgens hen, drie belangrijkste vraagstukken te benoemen. Omdat dit zeer veel informatie oplevert, zijn de antwoorden op deze vraag geanalyseerd middels de methode 'inhoudsanalyse' waarbij gebruik is gemaakt van het programma Atlas.Ti.

Uit de inhoudsanalyse komen een aantal onderwerpen naar voren die door de respondenten het vaakst worden genoemd (zie bijlage 2 voor de volledige lijst). Dit zijn, beginnend met de meest genoemde: (1) het openbaar vervoer, (2) de kilometerheffing, (3) bereikbaarheid, (4) files en (5) de parkeerproblematiek. Opvallend hieraan is dat de twee meest genoemde onderwerpen (openbaar vervoer en kilometerheffing), ook de

twee onderwerpen zijn die een duidelijke rechtvaardigheidscomponent hebben. Het is op basis van de onderzoeksresultaten echter niet duidelijk in hoeverre de respondenten deze onderwerpen ook hebben gekozen vanwege deze rechtvaardigheidscomponent, of dat andere factoren, zoals de actualiteit in het geval van bijvoorbeeld de kilometerheffing, een rol spelen. In de enquête is namelijk niet gevraagd 'waarom' de respondent een bepaald antwoord heeft gegeven. Enkele citaten van respondenten ten aanzien van de drie belangrijkste transportvraagstukken staan in figuur 1 weergegeven.

Figuur 1: Citaten van respondenten met betrekking tot de drie belangrijkste transportvraagstukken.

"Investeren in de kwaliteit van het OV, nu is het geen serieus alternatief: meer en betere treinen (geen ouwe meuk meer), comfort omhoog, schonere treinen, betere reisinformatie, en moet ook in prijs een reëel alternatief voor de auto gaan vormen (bij reizen met twee personen komt de trein doorgaans economisch al als verliezer uit de bus)."

"Beprijzing: volgens progressieve principes. De grotere vervuiler betaald meer (tarief voor 'schonere' auto's lager), de veelgebruiker betaald meer (hoe meer km's, hoe hoger tarief, net als loonbelasting!) Beprijzen vergezeld doen gaan met afschaffen belasting op autoBEZIT."

"Op welke manier zorgen we voor een vergroting van de autobereikbaarheid?"

"Mensen maken op verschillende momenten gebruik van verschillende modaliteiten, richt je hier op in het beleid en niet in het eenzijdige en achterhaalde mensen uit de auto halen."

"Parkeerproblematiek: de vanzelfsprekendheid waarmee mensen een of meer auto's voor de deur willen parkeren, vaak gratis, in de openbare ruimte leidt tot te veel blik op straat en onvoldoende (kwalitatief en kwantitatief) ruimte voor kinderen en anderen"

De resultaten van de hierboven behandelde vraag, met betrekking tot de drie belangrijkste transportvraagstukken, zijn tevens interessant om te vergelijken met het eerder genoemde onderzoek van Hay & Trinder (1991) in Engeland. Zij stelden namelijk exact dezelfde vraag in hun onderzoek; 'Can you identify for me the four most important current transport planning policy issues for this authority'. De drie hoogst scorende onderwerpen in het onderzoek van Hay & Trinder (1991) waren: de invloed van gemotoriseerd verkeer inclusief files en veiligheid, onderhoud van het OV en financiële beperkingen. Tussen beide onderzoeken zijn een tweetal verschillen waarneembaar. Ten eerste scoort de kilometerheffing in dit onderzoek hoog en in dat

van Hay en Trinder niet. Dit is eenvoudig te verklaren vanwege het feit dat de kilometerheffing momenteel in Nederland een 'hot issue' is en nog niet of nauwelijks als beleids optie in beeld was in Engeland in de vroege jaren 1990. Ten tweede komt de parkeerproblematiek alleen naar voren in dit onderzoek. Een mogelijke verklaring hiervoor is de tijd tussen beide onderzoeken in, dit is namelijk bijna twintig jaar. In de tussentijd is het aantal auto's per huishouden sterk toegenomen (CBS, 2010). Veel (oudere) wijken zijn hier niet op berekend waardoor er nu een hoge mate van parkeerdruk is. Daarnaast is er ook meer besef van de enorme kosten van parkeren en de toenemende problemen om deze kosten te kunnen betalen. Naast de genoemde verschillen zijn er ook een aantal overeenkomsten waarneembaar. Zo komen files/bereikbaarheid en het openbaar vervoer in beide onderzoeken naar voren. Blijkbaar zijn het bestrijden van files, het bereikbaar houden van belangrijke plaatsen en het in stand houden van het openbaar vervoer voorbeelden van een 'wicked problem' dat moeilijk van de beleidsagenda verdwijnt.

4.4 Relatie rechtvaardigheid en mobiliteit

Om te onderzoeken wat de respondenten verstaan onder de relatie rechtvaardigheid en mobiliteit, is de respondenten het volgende gevraagd: 'Kunt u kort vertellen wat u onder rechtvaardigheid in relatie tot mobiliteit verstaat?'. Belangrijk om hierbij te realiseren is het feit dat dit de laatste vraag uit de enquête betreft. De respondenten hebben voorafgaand aan deze vraag dus al meerdere vragen met betrekking tot rechtvaardigheid en mobiliteit beantwoord. De antwoorden die zij geven, kunnen hier mogelijk door beïnvloed of (deels) op gebaseerd zijn.

Omdat de antwoorden van de respondenten, op de hierboven genoemde vraag, een grote hoeveelheid informatie opleveren, is deze vraag geanalyseerd middels de methode 'inhoudsanalyse' waarbij gebruik is gemaakt van het programma Atlas.Ti. Hierbij zijn de verschillende antwoorden gecategoriseerd, om een beeld te schetsen van de meest voorkomende antwoorden die zijn gegeven (tabel 5).

Tabel 5: Percentage respondentent die de relatie rechtvaardigheid en mobiliteit uitlegt aan de hand van de, achteraf, onderscheiden antwoordcategorieën.

	Aantal
Gelijkheid	21%
Betalen naar gebruik/vervuilen	16%
Minimaal niveau	13%
Ziet relatie niet / spreekt tegen	11%
Betalen naar mogelijkheid	6%
Behoeft	3%
Andere prioriteit (vb. economie)	3%
Eerlijke verdeling lusten/lasten	2%
Verkleinen verschillen	1%
Overig	5%
Geen antwoord	19%

Uit de tabel valt af te lezen dat in de antwoorden van de respondenten een drietal distributieve principes (criteria), die gebruikt kunnen worden voor het invullen van rechtvaardigheid, het vaakst wordt genoemd. Namelijk; gelijkheid, betalen naar gebruik/vervuiling en minimaal niveau. Opvallend is om te zien dat een groot deel van de respondenten de relatie rechtvaardigheid en mobiliteit direct in verband brengt met deze distributieve principes. Gezien de ruimte die de vraagstelling open laat voor interpretatie van de relatie 'rechtvaardigheid en mobiliteit', zou verwacht kunnen worden dat de relatie zeer verschillend wordt uitgelegd. Daarom is de concrete invulling door de professionals, middels het gebruik van een criteria, opvallend. Dit komt mogelijk voort uit het feit dat een aantal van deze criteria, eerder in de enquête aan bod zijn gekomen. In figuur 2 staan enkele citaten weergegeven die meer inzicht geven in de antwoorden van de respondenten.

Figuur 2: Citaten van respondenten met betrekking tot de relatie rechtvaardigheid en mobiliteit.

“In beginsel: gelijke monniken, gelijke kappen”

“Het is rechtvaardig als iedereen gelijke toegang tot mobiliteit heeft.”

“Ik vind het belangrijk dat de gebruiker betaald en dat ook het milieuaspect gelijk wordt gewogen in de afweging bij bijv. de aanleg van een snelweg. Het is toch van de zotte dat een automobilist geld krijgt als hij niet in de spits rijdt. En al die mensen die (mogelijk bewust) voor het openbaar vervoer hebben gekozen dan?”

“Rechtvaardigheid = de gebruiker betaalt naar gebruik en milieueffect.”

“Daaronder versta ik dat iedereen een nader te bepalen minimum niveau aan (verschillende mogelijkheden van) mobiliteit is gegarandeerd. Dit betekent dus niet dat iedereen hetzelfde niveau heeft maar wel dat men niet onder dat minimum kan zakken.”

Verder blijkt dat een redelijk aantal respondenten (11%) de relatie tussen rechtvaardigheid en mobiliteit totaal niet ziet of het bestaan van deze relatie expliciet tegen spreekt. In figuur 3 staan een aantal citaten weergegeven waaruit dit naar voren komt.

Figuur 3: Citaten van respondenten die de relatie rechtvaardigheid en mobiliteit niet zien / tegenspreken.

“Ik vind rechtvaardigheid in relatie tot mobiliteit een slecht gekozen term. Gevoelsmatig termen die niet bij elkaar passen.”

“Rechtvaardigheid is in dit kader een vreemd begrip. Het suggereert dat de bestaande verschillen tussen (bijvoorbeeld kansarmen) via het mobiliteitsbeleid opgelost zouden moeten worden.”

“Daartussen bestaat in deze grove eenheden geen één op één relatie.”

Daarnaast is het opmerkelijk dat de respondent in veel gevallen een definitie hanteert die gerelateerd is aan de kilometerheffing. Dit is opvallend omdat de kilometerheffing slechts een instrument is van het mobiliteitsbeleid in Nederland en geen algemeen begrip is zoals mobiliteit. Het feit dat veel respondenten de relatie hebben uitgelegd aan de hand van de kilometerheffing kent twee waarschijnlijke oorzaken, die elkaar versterken. Ten eerste het feit dat dit onderwerp in de enquête terug kwam en daarnaast het feit dat dit momenteel een zeer actueel onderwerp is in Nederland en

hierdoor een sprekend voorbeeld is voor de respondent. Verder moet in ogenschouw worden genomen dat veel respondenten in hun antwoorden een definitie van rechtvaardigheid of invulling van rechtvaardigheid gaven, zonder hierbij nadrukkelijk in te gaan op de relatie met mobiliteit. In figuur 4 staan een aantal voorbeelden van citaten die laten zien dat respondenten een definitie hanteren die gerelateerd is aan de kilometerheffing en een definitie geven van rechtvaardigheid zonder nadrukkelijk in te gaan op mobiliteit.

Figuur 4: Citaten van respondenten die een definitie hanteren van rechtvaardigheid gerelateerd aan de kilometerheffing en die een definitie hanteren zonder in te gaan op mobiliteit.

“De kilometerheffing vind ik een rechtvaardige benadering van de problemen.”

“De gebruiker dient te betalen naar rato van het gebruik rekening houdend met zaken als CO2-uitstoot en rijgedrag (aantal kilometers).”

“Rechtvaardigheid is een eigen afweging vanwege de eigen keus ergens te gaan wonen.”

“Rechtvaardigheid in een samenleving is mensen met minder toegang en mogelijkheden zodanig bevoordelen dat maatschappij in totaal erop vooruit gaat.”

4.5 Belang rechtvaardigheid t.o.v. andere beleidsdoelen

Om inzicht te krijgen in het belang dat de respondent hecht aan rechtvaardigheid en rechtvaardigheid ten opzichte van andere algemene beleidsdoelen, is hen een aantal stellingen voorgelegd. Deze stellingen kunnen worden opgedeeld in twee ‘sets’ van stellingen. Met de eerste ‘set’ is geprobeerd te achterhalen of rechtvaardigheid, volgens de respondenten, een belangrijke rol dient te spelen bij vaststelling of beslissingen over de onderwerpen: mobiliteitsbeleid, kilometerheffing, snelwegen en openbaar vervoer. Doel van de tweede ‘set’ is om te onderzoeken wat het belang van rechtvaardigheid is ten opzichte van andere beleidsdoelen.

Om te beginnen staan de resultaten van de eerste 'set' stellingen weergegeven in tabel 6. De percentages in de tabellen hieronder representeren de categorieën 'eens' en 'zeer eens' (som van de percentages).

Tabel 6: Belang rechtvaardigheid

	Mobiliteitsbeleid	Kilometerheffing	Snelwegen	Openbaar vervoer
Zeer oneens	1%	1%	4%	5%
Oneens	6%	5%	17%	10%
Neutraal	18%	14%	24%	21%
Eens	57%	50%	42%	47%
Zeer eens	18%	30%	13%	17%

Uit de resultaten valt op te maken dat rechtvaardigheid, door de respondenten, het meest van belang wordt gevonden bij vaststelling van de kilometerheffing (80%) en het mobiliteitsbeleid (75%). Maar ook bij beslissingen over het openbaar vervoer (64%) en snelwegen (55%) vindt een meerderheid dat rechtvaardigheid een belangrijke rol dient te spelen. Het feit dat de meerderheid van de respondenten veel belang hecht aan rechtvaardigheid bij elk van deze beleidsthema's lijkt op gespannen voet te staan met het feit dat rechtvaardigheid in het mobiliteitsbeleid nauwelijks een rol van betekenis lijkt te spelen. Deze discrepantie zou op twee manieren kunnen worden verklaard. Ten eerste, doordat dit mogelijk te maken heeft met sociaal wenselijke antwoorden. Of ten tweede, dat de respondenten, wanneer zij worden geconfronteerd met rechtvaardigheid, dit zeer belangrijk vinden, maar in de praktijk niet de prioriteit aan rechtvaardigheid geven boven andere overwegingen.

Verdere resultaten lijken deze laatste interpretatie te ondersteunen. In de tweede 'set' stellingen zijn de respondenten twaalf stellingen voorgelegd, waarbij zij steeds moesten aangeven welk belang zij hechten aan drie algemene beleidsoverwegingen: rechtvaardigheid, economische groei en effectiviteit. De resultaten (tabel 7) laten zien dat effectiviteit bij alle stellingen de meest belangrijke beleidsoverweging gevonden wordt. Economische groei en rechtvaardigheid zijn redelijk in evenwicht, maar afhankelijk van het onderwerp scoort de een beter dan de ander. Zo

scoort rechtvaardigheid hoger op alle stellingen over het openbaar vervoer en de kilometerheffing. Daarentegen scoort economische groei hoger op alle stellingen over het mobiliteitsbeleid en de snelwegen. Er is dus een duidelijk verschil waarneembaar tussen de scores van rechtvaardigheid en economische groei bij de verschillende onderwerpen. Dit is mogelijk te verklaren door de rechtvaardigheidscomponent die bij het openbaar vervoer en de kilometerheffing, in ieder geval, nadrukkelijker aanwezig is dan bij de overige twee onderwerpen.

Tabel 7: Percentage respondenten die een beleidsdoel 'belangrijk' of 'zeer belangrijk' acht bij het nemen van de genoemde beslissingen.

	Economische groei	Effectiviteit	Rechtvaardigheid
Vaststelling mobiliteitsbeleid	67%	89%	54%
Beslissingen verdeling automobilititeit onder verschillende bevolkingsgroepen	50%	63%	61%
Beslissingen verdeling financiële middelen over thema's binnen mobiliteitsbeleid	56%	78%	52%
GEMIDDELDE MOBILITEITSBELEID	58%	77%	56%
Vaststelling 'wet kilometerprijs'	48%	83%	70%
Beslissingen 'tarieven per kilometer' kilometerheffing	49%	83%	68%
Beslissingen invloed CO2 uitstoot op 'tarieven per kilometer' kilometerheffing	39%	72%	63%
GEMIDDELDE KILOMETERHEFFING	45%	79%	67%
Beslissingen over onderhoud van snelwegen	62%	79%	33%
Beslissingen over traject van snelwegen	66%	79%	43%
Beslissingen over investeringen in verbreding van snelwegen	70%	83%	33%
GEMIDDELDE SNELWEGEN	66%	80%	36%
Beslissingen over opwaarderen openbaar vervoer verbindingen	46%	79%	62%
Beslissingen over frequentie openbaar vervoer	43%	83%	57%
Beslissingen over speciale reducties tijdens daluren openbaar vervoer	30%	71%	58%
GEMIDDELDE OPENBAAR VERVOER	40%	78%	59%
GEMIDDELDE TOTAAL	52%	79%	55%

Hoofdstuk 5: Analyse Goederen

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zal het tweede deel van de resultaten uit de enquête (bijlage 1), over de opvattingen van professionals over rechtvaardigheid in mobiliteit en mobiliteitsbeleid, worden gepresenteerd en geïnterpreteerd. Hierin zullen de vijf, in de enquête onderscheiden, goederen worden geanalyseerd: mobiliteitsbeleid, kilometerheffing, snelwegen, openbaar vervoer en bereikbaarheid.

5.2 Mobiliteitsbeleid

In deze paragraaf worden de resultaten van de enquête, voor het 'goed' mobiliteitsbeleid, geanalyseerd. Hierbij zal worden ingegaan op de 'driedeling' zoals besproken in hoofdstuk 2: goederen, personen en criteria. De verschillende stellingen uit de enquête zullen allereerst afzonderlijk worden geanalyseerd. Vervolgens wordt een stap verder gemaakt in de analyse, door het leggen van verbanden tussen de verschillende resultaten (stellingen). Hiermee zal geprobeerd worden om uitspraken te doen over wat een rechtvaardige verdeling van het mobiliteitsbeleid volgens de respondenten inhoudt.

5.2.1 Resultaten enquête

Allereerst is de respondenten het volgende gevraagd: 'Het mobiliteitsbeleid dient zorg te dragen voor ... '. Tabel 8 laat zien dat de respondenten vinden dat het mobiliteitsbeleid zorg moet dragen voor kwetsbare groepen in de samenleving. Ofwel door te zorgen dat men toegang heeft tot vervoer, ofwel doordat men zich middels vervoer kan verplaatsen naar werk.

Tabel 8: Mobiliteitsbeleid (1)

Minder validen toegang hebben tot vervoer		Kansarme individuen en groepen, door passend vervoer, toegang hebben tot werk	
Zeer oneens	1%	Zeer oneens	1%
Oneens	2%	Oneens	4%
Neutraal	9%	Neutraal	15%
Eens	53%	Eens	53%
Zeer eens	35%	Zeer eens	27%

In tabel 9 is te zien dat bijna 50% van de respondenten van mening is dat bij het vaststellen van mobiliteitsbeleid eenieder gelijk behandeld dient te worden. Daarnaast vindt 40% van de respondenten dat kansarme individuen en groepen een hoge prioriteit dienen te hebben. Dat laatste betekent dat er geen differentiatie in de behandeling van verschillende bevolkingsgroepen dient te zijn volgens de respondenten. Verder is te zien dat een meerderheid (58%) van de respondenten van mening is dat de kosten voor de uitvoering van het mobiliteitsbeleid door alle inwoners gedragen dient te worden. Bijna een derde van de respondenten is van mening dat deze kosten gedragen dient te worden door degene die van de voorzieningen gebruik maken.

Tabel 9: Mobiliteitsbeleid (2)

1: Bij het vaststellen van mobiliteitsbeleid zouden kansarme individuen en groepen een hoge prioriteit dienen te hebben.

2: Bij het vaststellen van mobiliteitsbeleid dient eenieder gelijk behandeld te worden.

Volledig 1	Voornameelijk 1	Neutraal	Voornameelijk 2	Volledig 2	Beide niet
2%	25%	15%	33%	15%	10%

1: De kosten voor de uitvoering van het mobiliteitsbeleid dienen te worden gedragen door de personen die van de voorzieningen gebruik maken.

2: De kosten voor de uitvoering van het mobiliteitsbeleid dienen te worden gedragen door alle inwoners.

Volledig 1	Voornameelijk 1	Neutraal	Voornameelijk 2	Volledig 2	Beide niet
5%	29%	6%	41%	17%	2%

5.2.2 Interpretatie resultaten enquête

In paragraaf 4.6 kwam een belangrijke discrepantie aan het licht met betrekking tot het belang dat de respondenten hechten aan rechtvaardigheid in het mobiliteitsbeleid en het feit dat rechtvaardigheid in het mobiliteitsbeleid nauwelijks een rol van betekenis lijkt te spelen. Naast deze discrepantie valt nog iets anders op dat op gespannen voet met elkaar lijkt te staan. De resultaten laten namelijk zien dat de respondenten stellen dat rechtvaardigheid een belangrijke rol moet spelen bij vaststelling van het mobiliteitsbeleid. Echter tegelijkertijd neemt het belang dat de respondenten hechten aan rechtvaardigheid in mobiliteitsbeleid, ten opzichte van andere beleidsoverwegingen een bescheiden plaats in. Rechtvaardigheid wordt namelijk ten opzichte van de andere twee beleidsoverwegingen het minst van belang gevonden.

De enquête biedt onvoldoende houvast voor definitieve uitspraken, maar wel is duidelijk dat het mobiliteitsbeleid in de ogen van de respondenten gelijk behoeft te worden verdeeld. Dit blijkt uit het feit dat een meerderheid van de respondenten een gelijke behandeling van eenieder bij de vaststelling van mobiliteitsbeleid, belangrijker vindt dan kansarme individuen en groepen een hoge prioriteit te geven. Dit komt tevens naar voren in het feit dat de meerderheid van de respondenten vindt dat de kosten voor uitvoering van het mobiliteitsbeleid door alle inwoners betaald dienen te worden. De resultaten lijken echter wel te suggereren dat het mobiliteitsbeleid een minimaal niveau van toegankelijkheid dient te waarborgen. Het overgrote deel van de respondenten is namelijk van mening dat minder validen toegang moeten hebben tot vervoer en dat kansarme individuen en groepen, door passend vervoer, toegang moeten hebben tot werk. Het is echter niet mogelijk om te bepalen in hoeverre respondenten van mening zijn dat een dergelijk minimum betrekking heeft op bepaalde soorten modaliteiten (bv. openbaar vervoer) of juist op een bepaalde groep (bv. minder validen).

5.3 Kilometerheffing

In deze paragraaf worden de resultaten van de enquête, voor het 'goed' kilometerheffing, geanalyseerd. Hierbij zal worden ingegaan op de 'driedeling' zoals besproken in hoofdstuk 2: goederen, personen en criteria. De verschillende stellingen uit de enquête zullen allereerst afzonderlijk worden geanalyseerd. Vervolgens wordt een stap verder gemaakt in de analyse, door het leggen van verbanden tussen de verschillende resultaten (stellingen). Hiermee zal geprobeerd worden om uitspraken te doen over wat een rechtvaardige verdeling van het mobiliteitsbeleid volgens de respondenten inhoudt.

5.3.1 Resultaten enquête

Tabel 10 laat allereerst zien dat de respondenten het rechtvaardig vinden dat mensen die veel in de file rijden, meer gaan betalen voor hun automobilititeit met de invoering van de kilometerheffing. Daarbij vinden de respondenten een compensatie voor de vervoerssector niet nodig. Opvallend is hierbij wel om te zien dat bijna een derde van de respondenten neutraal heeft geantwoord. Dit komt mogelijk vanwege het feit dat dit geen bestaande discussie is omtrent de kilometerheffing en dat respondenten hierdoor (nog) niet goed weten wat ze er van vinden.

Tabel 10: Kilometerheffing (1)

Compensatie voor vervoerssector vanwege de hogere kosten ten gevolge van de kilometerheffing	
Zeer oneens	15%
Oneens	39%
Neutraal	30%
Eens	13%
Zeer eens	3%

Onrechtvaardig dat filerijders meer gaan betalen na invoering van de kilometerheffing	
Zeer oneens	19%
Oneens	44%
Neutraal	17%
Eens	14%
Zeer eens	6%

De resultaten uit tabel 11 laten vervolgens zien dat de respondenten het principe van de kilometerheffing rechtvaardig vinden, immers is ruim tachtig procent het eens met deze stelling. Opvallend hierbij is dat de respondenten in tegenstelling tot de felle kritiek op de kilometerheffing in Nederland (met name ten aanzien van de kosten), het wel eens zijn met het principe ‘achter’ de kilometerheffing. Blijkbaar vinden zij het ‘gebruiker betaald’ een rechtvaardig principe voor de verdeling van de kosten van automobilititeit. Daarnaast laten de resultaten zien dat de meerderheid van de respondenten (73%) vindt dat de individuele kosten van de kilometerheffing volledig afhankelijk van de kenmerken van de verplaatsing dienen te zijn. Slechts een kleine groep (19%) is van mening dat inkomen hierbij ook een rol dient te spelen. Dit komt mogelijk voort uit het feit dat lagere inkomensgroepen ontzien zouden moeten worden.

Tabel 11: Kilometerheffing (2)

Het principe van de kilometerheffing, meer kilometers = meer betalen, is rechtvaardig	
Zeer oneens	2%
Oneens	6%
Neutraal	8%
Eens	38%
Zeer eens	46%

1: De individuele kosten van de kilometerheffing dienen volledig afhankelijk te zijn van kenmerken van de verplaatsing (het aantal afgelegde kilometers, tijdstip, plaats, voertuigtype).

2: De individuele kosten van de kilometerheffing dienen niet alleen afhankelijk te zijn van de kenmerken van de verplaatsing, maar ook van het inkomen van de persoon die zich verplaatst.

Volledig 1	Voornamelijk 1	Neutraal	Voornamelijk 2	Volledig 2	Beide niet
34%	39%	5%	15%	4%	3%

Vervolgens is in tabel 12 te zien, dat de meerderheid van de respondenten (65%) van mening is dat zowel Nederlandse als buitenlandse automobilisten gelijk behandeld dienen te worden bij de kilometerheffing. Een vijfde deel stelt dat er andere tarieven kunnen worden gehanteerd. Wanneer de stelling ‘iedere automobilist dient gelijk te worden behandeld bij de kilometerheffing’ tegenover de stelling ‘het is rechtvaardig dat er verschillen zijn in de ‘tarieven per kilometer’ voor automobilisten bij de

kilometerheffing (afhankelijk van o.a. CO2 uitstoot auto)' staat, dan is ruim 70% van de respondenten het eens met de laatste van beide stellingen. Dit houdt in dat de respondenten persoonskenmerken niet belangrijk vinden bij de kilometerheffing.

Tabel 12: Kilometerheffing (3)

- 1: De kilometerheffing dient zowel Nederlandse als buitenlandse automobilisten gelijk te behandelen.
 2: Het is rechtvaardig wanneer voor buitenlandse automobilisten andere tarieven voor de kilometerheffing worden gehanteerd.

Volledig 1	Voornamelijk 1	Neutraal	Voornamelijk 2	Volledig 2	Beide niet
32%	33%	10%	13%	8%	4%

- 1: Iedere automobilist dient gelijk behandeld te worden bij de kilometerheffing.
 2: Het is rechtvaardig dat er verschillen zijn in de 'tarieven per kilometer' voor automobilisten bij de kilometerheffing (afhankelijk van o.a. CO2 uitstoot auto).

Volledig 1	Voornamelijk 1	Neutraal	Voornamelijk 2	Volledig 2	Beide niet
9%	9%	8%	42%	31%	1%

5.3.2 Interpretatie resultaten enquête

De resultaten uit paragraaf 4.6 schetsen het beeld dat de respondenten rechtvaardigheid in relatie tot de kilometerheffing belangrijk vinden. Immers blijkt uit de resultaten dat de respondenten van mening zijn dat rechtvaardigheid een belangrijke rol moet spelen bij vaststelling van de kilometerheffing. Daarnaast laten de resultaten zien dat de respondenten rechtvaardigheid, in relatie tot de kilometerheffing, ook ten opzichte van andere beleidsdoelen van belang vinden. Effectiviteit scoort weliswaar het hoogst, maar rechtvaardigheid scoort duidelijk hoger dan economische efficiëntie.

Hoewel de enquête niet voldoende houvast biedt voor definitieve uitspraken, is wel duidelijk dat de kilometerheffing in de ogen van de respondenten niet gelijk behoort te worden verdeeld. Verschillen in tarieven, op basis van kenmerken van de verplaatsing en de externe effecten die het veroorzaakt, zijn acceptabel. Dit blijkt uit het feit dat een meerderheid van de respondenten, het rechtvaardig vindt dat filerijders na invoering van de kilometerheffing meer gaan betalen en het feit dat een overgrote meerderheid van de respondenten het principe van de kilometerheffing (meer kilometers = meer

betalen) rechtvaardig vindt. Voor de kilometerheffing komt dus duidelijk het distributieve principe 'gebruiker/vervuiler betaald' naar voren. De resultaten laten daarmee ook zien dat persoonskenmerken, om onderscheid te kunnen maken tussen verschillende groepen, dus niet belangrijk worden gevonden door de respondenten. Het onderscheid in groepen (bv. filerijders) vindt plaats op basis van kenmerken van de verplaatsing en de externe effecten die het veroorzaakt.

5.4 Openbaar vervoer

In deze paragraaf worden de resultaten van de enquête, voor het 'goed' openbaar vervoer, geanalyseerd. Hierbij zal worden ingegaan op de 'driedeling' zoals besproken in hoofdstuk 2: goederen, personen en criteria. De verschillende stellingen uit de enquête zullen allereerst afzonderlijk worden geanalyseerd. Vervolgens wordt een stap verder gemaakt in de analyse, door het leggen van verbanden tussen de verschillende resultaten (stellingen). Hiermee zal geprobeerd worden om uitspraken te doen over wat een rechtvaardige verdeling van het mobiliteitsbeleid volgens de respondenten inhoudt.

5.4.1 Resultaten enquête

Ten eerste laat tabel 13 geen verrassende uitkomsten zien, 95% van de respondenten vindt namelijk dat het openbaar vervoer voor minder validen toegankelijk moet zijn. Verder is ruim 50% van de respondenten van mening dat het openbaar vervoer voor bewoners van het buitengebied niet op loopafstand bereikbaar hoeft te zijn. Opvallend hierbij is, dat bijna een kwart van de respondenten zegt dat dit wel op loopafstand bereikbaar zou moeten zijn. Dit heeft mogelijk te maken met de interpretatie van het begrip buitengebied. De respondenten die 'buitengebied' bijvoorbeeld definiëren als een gebied dat maximaal 2 kilometer buiten de stadsgrenzen ligt, vinden het mogelijk realistisch dat er een bushalte op loopafstand is. Respondenten die 'buitengebied' echter definiëren als een gebied dat minimaal 10 kilometer buiten de stadsgrenzen ligt, zullen minder snel verwachten dat er een bushalte dichtbij is. Het openbaar vervoer kan

immers nooit honderd procent van Nederland ontsluiten. Verder zijn de resultaten bij de vraag, of gratis reizen met het openbaar vervoer, voor bepaalde groepen mensen, rechtvaardig is, redelijk verdeeld. Tot slot is het opvallend om te zien dat bij deze laatste twee stellingen de groep die neutraal heeft geantwoord vrij groot is (23%). Hier ligt mogelijk enige onduidelijkheid in de vraagstelling aan te grondslag. Respondenten vragen zich mogelijk af wie die ‘bepaalde groepen’ zijn en wat ‘te voet bereikbaar’ inhoudt.

Tabel 13: Openbaar vervoer (1)

OV dient ook voor minder validen toegankelijk te zijn		Gratis reizen met het OV, voor bepaalde groepen mensen, is rechtvaardig		OV dient voor, bewoners buitengebied, te voet bereikbaar te zijn	
Zeer oneens	1%	Zeer oneens	11%	Zeer oneens	13%
Oneens	1%	Oneens	23%	Oneens	41%
Neutraal	3%	Neutraal	23%	Neutraal	23%
Eens	48%	Eens	28%	Eens	19%
Zeereens	47%	Zeereens	15%	Zeereens	4%

De resultaten in tabel 14 laten vervolgens zien dat 75% van de respondenten van mening is dat openbaar vervoer niet gelijk maar naar behoefte dient te worden verdeeld. De respondenten vinden dit mogelijk de meest effectieve manier. Iedereen die een auto bezit heeft dan namelijk geen openbaar vervoer meer nodig en dan wordt het alleen nog gebruikt door ‘autolozen’. Verder is te zien dat ruim de helft van de respondenten stelt dat openbaar vervoer zo verdeeld dient te worden dat eenieder een bepaald minimum krijgt en niet dat dit gelijk verdeeld dient te zijn. Dit is in lijn met het ‘sociale karakter’ van het openbaar vervoer. Opvallend hierbij is wel dat ruim een vijfde van de respondenten het niet eens is met beide stellingen. Dit heeft waarschijnlijk te maken met het feit de respondenten een ander criterium willen hanteren. Gezien de resultaten voorafgaand aan deze vraag is dat het criterium behoefte.

Tabel 14: Openbaar vervoer (2)

- 1: Openbaar vervoer dient onder mensen gelijk te worden verdeeld.
 2: Openbaar vervoer dient onder mensen te worden verdeeld naar behoefte.

Volledig 1	Voornamelijk 1	Neutraal	Voornamelijk 2	Volledig 2	Beide niet
6%	6%	5%	47%	28%	8%

- 1: Openbaar vervoer dient onder mensen gelijk te worden verdeeld.
 2: Openbaar vervoer dient onder mensen zo te worden verdeeld dat eenieder een bepaald minimum krijgt.

Volledig 1	Voornamelijk 1	Neutraal	Voornamelijk 2	Volledig 2	Beide niet
4%	10%	12%	42%	11%	21%

Vervolgens laat tabel 15 zien dat het merendeel van de respondenten (53%) van mening is dat openbaar vervoer dient aan te sluiten bij de behoeften van haar reizigers. In tegenstelling tot ruim 40% van de respondenten die van mening zijn dat openbaar vervoer dient aan te sluiten bij de behoeften van haar reizigers, mits zij bereid zijn hier voor te betalen. Hierin komt het sociale karakter van het openbaar vervoer naar voren. De meerderheid van de respondenten vindt immers dat openbaar vervoer aan dient te sluiten bij de behoefte van haar reizigers zonder dat zij hiervoor hoeven te betalen. Verder blijkt uit de resultaten dat de respondenten ongeveer gelijk verdeeld zijn over de laatste twee stellingen. Zo vindt 44% dat eenieder die gebruik wenst te maken van het openbaar vervoer, voor eenzelfde reis, hetzelfde dient te betalen. Daarnaast vind 40% dat kansarme individuen en groepen binnen bepaalde randvoorwaarden gratis openbaar vervoer dienen te krijgen.

Tabel 15: Openbaar vervoer (3)

- 1: Openbaar vervoer dient aan te sluiten bij de behoeften van haar reizigers.
 2: Openbaar vervoer dient aan te sluiten bij de behoeften van haar reizigers, mits zij bereid zijn hier voor te betalen.

Volledig 1	Voornamelijk 1	Neutraal	Voornamelijk 2	Volledig 2	Beide niet
15%	38%	5%	27%	14%	1%

- 1: Eenieder die gebruik wenst te maken van het openbaar vervoer dient, voor eenzelfde reis, hetzelfde te betalen.
 2: Kansarme individuen en groepen dienen binnen bepaalde randvoorwaarden gratis openbaar vervoer te krijgen.

Volledig 1	Voornamelijk 1	Neutraal	Voornamelijk 2	Volledig 2	Beide niet
11%	33%	10%	34%	6%	6%

5.4.2 Interpretatie resultaten enquête

De resultaten uit paragraaf 4.6 schetsen het beeld dat de respondenten rechtvaardigheid in relatie tot het openbaar vervoer belangrijk vinden. Immers blijkt uit de resultaten dat de respondenten van mening zijn dat rechtvaardigheid een belangrijke rol moet spelen bij beslissingen over openbaar vervoer. Daarnaast laten de resultaten zien dat de respondenten rechtvaardigheid, in relatie tot het openbaar vervoer, ook ten opzichte van andere beleidsdoelen van belang vinden. Effectiviteit scoort weliswaar het hoogst, maar rechtvaardigheid scoort duidelijk hoger dan economische efficiëntie.

Hoewel de enquête niet voldoende houvast biedt voor definitieve uitspraken, is wel duidelijk dat het openbaar vervoer in de ogen van de respondenten niet gelijk hoeft te worden verdeeld. Verschillen in de verdeling van openbaar vervoer zijn acceptabel. Dit komt tot uitdrukking in het feit dat een ruime meerderheid van de respondenten vindt dat openbaar vervoer dient te worden verdeeld naar behoefte en dat openbaar vervoer dient aan te sluiten bij de behoeften van haar reizigers. Tegelijkertijd lijken de resultaten ook te suggereren dat een minimaal niveau van toegang tot openbaar vervoer gewaarborgd dient te zijn. Dit blijkt uit het feit dat een overgrote meerderheid van de respondenten vindt dat openbaar vervoer voor minder validen toegankelijk dient te zijn. Echter kan gesteld worden dat, wanneer het criterium behoefte wordt gehanteerd, dit minimale niveau van toegang tot openbaar vervoer altijd wordt bereikt (ervan uit gaande dat toegang tot openbaar vervoer een behoefte is). Het is verder niet mogelijk om te bepalen in hoeverre respondenten van mening zijn dat een dergelijk minimum betrekking heeft op een bepaalde groep.

5.5 Snelwegen

In deze paragraaf worden de resultaten van de enquête, voor het ‘goed’ snelwegen, geanalyseerd. Hierbij zal worden ingegaan op de ‘driedeling’ zoals besproken in hoofdstuk 2: goederen, personen en criteria. De verschillende stellingen uit de enquête zullen allereerst afzonderlijk worden geanalyseerd. Vervolgens wordt een stap verder gemaakt in de analyse, door het leggen van verbanden tussen de verschillende resultaten (stellingen). Hiermee zal geprobeerd worden om uitspraken te doen over wat een rechtvaardige verdeling van het mobiliteitsbeleid volgens de respondenten inhoud.

5.5.1 Resultaten enquête

Allereerst is het in tabel 16 opvallend om te zien dat 75% van de respondenten niet vindt dat snelwegen vanaf elke locatie binnen vijftien minuten bereikbaar dienen te zijn. Dit komt mogelijk door het feit dat de respondenten het bijvoorbeeld niet realistisch vinden dat een snelweg binnen 15 minuten te bereiken is, vanaf een afgelegen (landelijk) gebied. Verder is ruim 90% van de respondenten van mening dat het rechtvaardig is dat de dichtheid van het snelwegennetwerk per provincie verschilt. Tevens vindt bijna 90% van de respondenten het rechtvaardig dat vrachtwagenchauffeurs, op snelwegen, niet mogen inhalen in de spits. Bij deze laatste stelling kan worden afgevraagd of men dit ook echt rechtvaardig vindt; dus dat men bij de verdeling van snelwegen in de spits het rechtvaardig vindt dat vrachtwagen chauffeurs alleen van de rechter rijstrook gebruik mogen maken of dat dit met name voortkomt uit het effect van inhalende vrachtwagens op congestie.

Tabel 16: Snelwegen (1)

Rechtvaardig dat de dichtheid van het snelwegennetwerk per provincie verschilt	
Zeer oneens	0%
Oneens	1%
Neutraal	7%
Eens	51%
Zeer eens	41%

Snelwegen dienen vanaf elke locatie binnen 15 minuten te bereiken zijn	
Zeer oneens	36%
Oneens	39%
Neutraal	17%
Eens	6%
Zeer eens	2%

Rechtvaardig dat vrachtwagenchauffeurs tijdens de spits niet mogen inhalen	
Zeer oneens	1%
Oneens	3%
Neutraal	8%
Eens	36%
Zeer eens	52%

Vervolgens blijkt uit de resultaten van tabel 17 dat ruim 90% van de respondenten van mening is dat een ongelijke verdeling van de dichtheid van het snelwegennetwerk per provincie rechtvaardig is. Slechts een minimaal deel stelt dat dit per provincie gelijk verdeeld dient te zijn. Gezien de enorme verschillen die er zijn tussen provincies (vb. inwoneraantal en filedruk) is dit een te verwachten resultaat. Verder valt te zien dat de meerderheid van de respondenten (65%) stelt dat bij de aanleg van een nieuwe snelweg, niet alleen vraag maar ook economische efficiëntie een doorslaggevende rol moet spelen.

Tabel 17: Snelwegen (2)

1: De dichtheid van het snelwegennetwerk dient per provincie gelijk verdeeld te zijn.

2: Een ongelijke verdeling van de dichtheid van het snelwegennetwerk per provincie is rechtvaardig.

Volledig 1	Voorname-lijk 1	Neutraal	Voorname-lijk 2	Volledig 2	Beide niet
1%	1%	2%	26%	67%	3%

1: De doorslaggevende factor voor het aanleggen van een nieuwe snelweg moet 'vraag' zijn.

2: Naast 'vraag' is ook economische efficiëntie een doorslaggevende factor voor het aanleggen van een nieuwe snelweg.

Volledig 1	Voorname-lijk 1	Neutraal	Voorname-lijk 2	Volledig 2	Beide niet
2%	7%	12%	43%	22%	14%

Verder blijkt uit tabel 18 dat bijna alle respondenten (95%) van mening zijn dat een ongelijke behandeling tussen vrachtwagenchauffeurs en automobilisten op snelwegen rechtvaardig is. Dit is geen opvallende uitkomst. Gezien de grote verschillen die er zijn tussen de transportmiddelen van automobilisten en vrachtwagenchauffeurs is het te verklaren dat men een verschillende behandeling te rechtvaardigen vindt (bv. maximum snelheid). Deze uitkomst ligt tevens in één lijn met die van vraag 31.

Tabel 18: Snelwegen (3)

1: Vrachtwagenchauffeurs dienen ook tijdens de spits op snelwegen gelijk met automobilisten te worden behandeld.

2: Een ongelijke behandeling tussen vrachtwagenchauffeurs en automobilisten, zoals het inhaalverbod voor vrachtwagens tijdens de spits op snelwegen, is rechtvaardig.

Volledig 1	Voorname-lijk 1	Neutraal	Voorname-lijk 2	Volledig 2	Beide niet
2%	1%	3%	32%	62%	0%

5.5.2 Interpretatie resultaten enquête

In de analyse van paragraaf 4.6 komen twee tegenstrijdige resultaten naar voren met betrekking tot snelwegen. Allereerst blijkt dat een meerderheid van de respondenten vindt dat rechtvaardigheid een belangrijke rol moet spelen bij vaststelling van het mobiliteitsbeleid. Tegelijkertijd laten de resultaten echter zien dat het belang, dat de respondenten hechten aan rechtvaardigheid in relatie tot snelwegen, ten opzichte van andere beleidsoverwegingen maar een zeer bescheiden plaats inneemt. Immers wordt rechtvaardigheid ten opzichte van de andere twee beleidsoverwegingen (effectiviteit en economische groei) het minst van belang gevonden.

Hoewel de enquête niet voldoende houvast biedt voor definitieve uitspraken, is wel duidelijk dat snelwegen in de ogen van de respondenten niet gelijk behoeven te worden verdeeld. Verschillen in de verdeling van snelwegen zijn acceptabel. Dit blijkt onder andere uit het feit dat, een overgroot deel van de respondenten, het rechtvaardig vindt dat de dichtheid van het snelwegennetwerk per provincie verschilt en uit het feit dat een ongelijke behandeling tussen vrachtwagenchauffeurs en automobilisten tijdens de spits rechtvaardig is. Het is echter niet mogelijk om te bepalen op welke manier de respondenten snelwegen wel willen verdelen en of dit betrekking heeft op bepaalde regio's of een groep (automobilisten).

5.6 Bereikbaarheid

In deze paragraaf worden de resultaten van de enquête, voor het 'goed' bereikbaarheid, geanalyseerd. Hierbij zal worden ingegaan op de 'driedeling' zoals besproken in hoofdstuk 2: goederen, personen en criteria. De verschillende stellingen uit de enquête zullen allereerst afzonderlijk worden geanalyseerd. Vervolgens wordt een stap verder gemaakt in de analyse, door het leggen van verbanden tussen de verschillende resultaten (stellingen). Hiermee zal geprobeerd worden om uitspraken te doen over wat een rechtvaardige verdeling van het mobiliteitsbeleid volgens de respondenten inhoudt.

5.6.1 Resultaten enquête

Allereerst laat tabel 19 zien dat bijna negentig procent van de respondenten vindt dat de bereikbaarheid van primaire voorzieningen, voor ouderen, gewaarborgd dient te worden. Gezien het feit dat het hier om primaire voorzieningen en indirect om de mate van zelfredzaamheid van ouderen gaat, is het verklaarbaar dat de meerderheid van de respondenten het hier mee eens is.

Tabel 19: Bereikbaarheid (1)

Bereikbaarheid van primaire voorzieningen, voor ouderen, wordt gewaarborgd	
Zeer oneens	0%
Oneens	3%
Neutraal	8%
Eens	52%
Zeer eens	37%

Vervolgens laat tabel 20 zien dat bijna 60% van de respondenten van mening is dat een ongelijke verdeling van bereikbaarheid tussen mensen gerechtvaardigd is. Een minderheid (31%) stelt dat er binnen het mobiliteitsbeleid gestreefd dient te worden naar het verkleinen van de verschillen in bereikbaarheid tussen mensen.

Tabel 20: Bereikbaarheid (2)

1: Binnen het mobiliteitsbeleid dient gestreefd te worden naar het verkleinen van de verschillen in bereikbaarheid tussen mensen.

2: Binnen het mobiliteitsbeleid is een ongelijke verdeling van bereikbaarheid tussen mensen gerechtvaardigd.

Volledig 1	Voornameijk 1	Neutraal	Voornameijk 2	Volledig 2	Beide niet
7%	24%	9%	44%	15%	1%

Uit de resultaten in tabel 21 valt af te lezen dat het grootste deel van de respondenten (65%) stelt dat een ongelijke verdeling van bereikbaarheid tussen automobilisten bij het aanleggen een nieuwe snelweg rechtvaardig is en dus niet dat door het aanleggen van een nieuwe snelweg bestaande verschillen verkleind dienen te worden. Dit komt waarschijnlijk voort uit het feit dat, volgens de respondenten, andere overwegingen (vb. filedruk) een doorslaggevende rol moeten spelen bij het aanleggen van een nieuwe snelweg.

Tabel 21: Bereikbaarheid (3)

1: Nieuwe snelwegen dienen alleen te worden aangelegd wanneer dit de bestaande verschillen in bereikbaarheid tussen automobilisten verkleind.
 2: Een ongelijke verdeling van bereikbaarheid tussen automobilisten bij het aanleggen van nieuwe snelwegen is rechtvaardig.

Volledig 1	Voornameelijk 1	Neutraal	Voornameelijk 2	Volledig 2	Beide niet
1%	10%	17%	44%	21%	7%

5.6.2 Interpretatie resultaten enquête

In de enquête is, in tegenstelling tot de andere vier onderwerpen, niet gevraagd naar het belang dat de respondenten hechten aan rechtvaardigheid en rechtvaardigheid ten opzichte van andere beleidsoverwegingen. Hier kunnen dan ook geen uitspraken over gedaan worden.

De enquête biedt onvoldoende houvast voor definitieve uitspraken, maar wel is duidelijk dat bereikbaarheid in de ogen van de respondenten niet gelijk hoeft te worden verdeeld. Verschillen in bereikbaarheid zijn acceptabel. Tegelijkertijd lijken de resultaten te suggereren dat een minimaal niveau van bereikbaarheid wel gewaarborgd dient te zijn. Dit laatste blijkt uit het feit dat het overgrote deel van de respondenten van mening is dat de toegang tot primaire voorzieningen voor ouderen gewaarborgd dient te zijn. Het is echter niet mogelijk om te bepalen in hoeverre respondenten van mening zijn dat een dergelijk minimum betrekking heeft op bepaalde soorten bestemmingen (zoals primaire voorzieningen) of juist op een bepaalde groep (ouderen).

Hoofdstuk 6: Conclusie

In dit onderzoek stond de volgende vraag centraal: *Wat zijn de opvattingen van professionals over rechtvaardigheid in mobiliteit en mobiliteitsbeleid en wat is het relatieve belang dat zij hechten aan rechtvaardigheid in verhouding tot andere centrale doelen van beleid?* Om de centrale vraag te beantwoorden is gebruik gemaakt van een enquête. In het eerste deel van dit hoofdstuk zal dan ook worden ingegaan op de resultaten van de enquête en de conclusies die hieruit naar voren komen. In het tweede deel volgt tenslotte een kritische reflectie op het onderzoek.

6.1 Conclusies

In deze paragraaf zullen de conclusies van dit onderzoek worden gepresenteerd aan de hand van de verschillende onderwerpen zoals die ook in hoofdstuk 4 en 5 aan bod zijn gekomen.

Met betrekking tot de drie belangrijkste transportvraagstukken van dit moment, kan geconcludeerd worden dat de respondenten het openbaar vervoer, de kilometerheffing en bereikbaarheid als de belangrijkste drie transportvraagstukken zien. Ten opzichte van eerder onderzoek hiernaar in Engeland (Hay, 1991), kan gesteld worden dat de waarneembare verschillen in de resultaten voortkomen uit de actualiteit (bv. kilometerheffing). De resultaten van beide onderzoeken laten echter ook een aantal overeenkomsten zien, deze overeenkomsten zijn problemen die in beide landen al vele jaren spelen (bv. files).

Kijkend naar de invulling die respondenten geven aan de relatie rechtvaardigheid en mobiliteit kan geconcludeerd worden dat zij deze relatie direct in verband brengen met criteria aan de hand waarvan goederen verdeeld kunnen worden. Waarbij de criteria in de hier genoemde volgorde, gelijkheid, betalen naar gebruik/vervuilen en minimaal niveau, het sterkst naar voren komen. Daarnaast geeft een op de tien respondenten aan de relatie niet te zien of spreekt deze zelfs tegen. Verder zijn veel respondenten bij het uitleggen van de relatie rechtvaardigheid en mobiliteit, ‘vergeten’

de koppeling te leggen tussen rechtvaardigheid en mobiliteit. Ze geven in deze gevallen een definitie van rechtvaardigheid, veelal aan de hand van een criterium, zonder daarbij ook in te gaan op mobiliteit.

De derde conclusie die getrokken kan worden heeft betrekking op het belang dat de respondenten hechten aan rechtvaardigheid en rechtvaardigheid ten opzichte van andere beleidsoverwegingen. Zo blijkt dat de respondenten vinden dat rechtvaardigheid, binnen de onderwerpen kilometerheffing, mobiliteitsbeleid, snelwegen en openbaar vervoer, een belangrijke rol moet spelen. Tegelijkertijd kan geconcludeerd worden dat het belang van rechtvaardigheid ten opzichte van andere beleidsoverwegingen (effectiviteit en economisch groei) maar een bescheiden rol speelt. Alleen bij de 'goederen' kilometerheffing en openbaar vervoer lijkt rechtvaardigheid een rol van betekenis te spelen. Bij de overige goederen worden de andere beleidsoverwegingen veel belangrijker gevonden.

Tot slot de conclusies ten aanzien van de vijf, in de enquête, onderscheiden goederen. Allereerst het mobiliteitsbeleid. Geconcludeerd kan worden dat de respondenten vinden dat het mobiliteitsbeleid gelijk verdeeld dient te worden. Waarbij door de respondenten wel wordt gesteld dat een minimaal niveau van toegankelijkheid dient te worden gewaarborgd. Ten aanzien van de kilometerheffing is de conclusie dat de respondenten van mening zijn dat deze ongelijk verdeeld mag worden; verschillen op basis van verplaatsingskenmerken en externe effecten zijn geoorloofd. Het openbaar vervoer dient volgens de respondenten verdeeld te worden naar behoefte. Met betrekking tot snelwegen kan alleen geconcludeerd worden dat deze niet gelijk verdeeld dienen te worden. Tot slot zijn de respondenten van mening dat een ongelijke verdeling van bereikbaarheid is geoorloofd. Wel dient er een minimaal niveau van bereikbaarheid te worden gewaarborgd volgens de respondenten.

Uit bovenstaande conclusies komt naar voren dat rechtvaardigheid in relatie tot mobiliteit een 'ondergesneeuwd' onderwerp is. Dit blijkt allereerst wanneer professionals de relatie tussen rechtvaardigheid en mobiliteit moeten uitleggen. Veel professionals definiëren namelijk rechtvaardigheid maar leggen daarbij geen relatie met mobiliteit. Daarnaast geeft een deel van hen aan de relatie niet te zien/te ontkennen. Tot slot komt dit 'ondergesneeuwde karakter' ook naar voren in het feit dat de professionals aangeven rechtvaardigheid belangrijk te vinden, terwijl het relatieve belang dat de professional hecht aan rechtvaardigheid ten opzichte van andere algemene beleidsdoelen (effectiviteit en economische groei) maar beperkt is.

In het licht van bovenstaande alinea kan worden afgevraagd wat de implicaties van dit onderzoek zijn voor mobiliteit in de praktijk. Met andere woorden, wat kan en/of moet er op basis van deze conclusies gebeuren met betrekking tot rechtvaardigheid in mobiliteit en mobiliteitsbeleid. Dient rechtvaardigheid bijvoorbeeld meer aandacht te krijgen in opleidingen of in het beleid van de overheid? Misschien. Mocht deze vraag met 'ja' worden beantwoord, zal deze extra aandacht voor rechtvaardigheid in ieder geval gericht moeten zijn op het, in de praktijk, toepassen van rechtvaardigheid. De resultaten van dit onderzoek hebben immers de discrepantie laten zien dat mensen rechtvaardigheid in mobiliteit belangrijk vinden, maar dat rechtvaardigheid in het mobiliteitsbeleid nog nauwelijks een rol speelt.

Alvorens hier echter definitieve uitspraken over gedaan kunnen worden, zal aanvullend onderzoek op dit gebied nodig zijn. Dit onderzoek heeft weliswaar een goede eerste stap gezet, maar om echt waardevolle uitspraken te kunnen doen is verder onderzoek noodzakelijk. Hierbij is het met name van belang dat vervolgonderzoek onder de juiste doelgroep, transport/mobiliteit professionals, wordt uitgevoerd.

6.2 Reflectie

Er kan met een kritische noot naar het uitgevoerde onderzoek worden gekeken. Er zijn namelijk een aantal tekortkomingen en/of verbeterpunten aan te wijzen. Deze verbeterpunten kunnen mogelijk gebruikt worden voor vervolgonderzoek.

Allereerst is het voor vervolgonderzoek van belang om te kiezen voor een andere onderzoekspopulatie. De 'ideale' populatie voor vervolgonderzoek, zijn namelijk professionals die zich in de dagelijkse praktijk met transport/mobiliteit bezig houden. Uit praktische overwegingen (zie paragraaf 3.3) is in dit onderzoek gekozen voor de alumni sociale geografie en planologie van de Radboud Universiteit Nijmegen. Vanwege het verkennende karakter van dit onderzoek is dit geen probleem. Voor eventueel vervolgonderzoek is het, om gefundeerde uitspraken te doen over (mobiliteits) professionals, wel van essentieel belang deze groep te benaderen.

Ten tweede bleek het opstellen van de enquête een stuk lastiger dan vooraf gedacht. Dit heeft voornamelijk te maken met het feit dat het een verkennend onderzoek betreft en er dus weinig tot geen referentie is voor het opstellen van een enquête met dit onderwerp. Hierdoor is de enquête, blijkt achteraf, niet altijd even consequent en goed doordacht geweest. Zo blijken de stellingen vaak te specifiek en uiteenlopend. Dit maakte het dan ook moeilijk om hier één lijn in terug te vinden. Het interpreteren van de resultaten en het vaststellen van conclusies was hierdoor zeer lastig.

Ten derde is het voor vervolgonderzoek belangrijk om de respondenten te vragen naar de onderwerpen waar zij zich in de dagelijkse praktijk mee bezig houden. Op deze manier wordt duidelijk in hoeverre de respondenten zich bezig houden met, voor het onderzoek, 'echt' relevante onderwerpen zoals transport en mobiliteit. Het is dan tevens mogelijk om een schifting te maken tussen respondenten die zich bezig houden met de voor het onderzoek relevante onderwerpen en de overige respondenten.

Naast de bovenstaande kritische punten kan er ook met een positieve blik worden terug gekeken op het onderzoek. Zo is de respons, zeker gezien het feit dat het een internetenquête betreft, zeer hoog (33%). Een op de drie respondenten heeft de enquête dus volledig ingevuld. Reden hiervoor is waarschijnlijk het feit dat de alumni een bepaalde 'verplichting' voelen om hun medewerking te verlenen, men heeft immers allemaal in dezelfde situatie gezeten.

Literatuurlijst

- Bergman, M.M., Maksim, H. & Ohnmacht, T. (2009) *Mobilities and inequality*. Farnham, Ashgate Publishing Limited.
- Bertolini, L., Bontje, M. & Stelling, C. (2006) Welke Mobiliteit, welk beleid. *AGORA*. 5: 4 – 7.
- Bonsall, P. & Kelly, C. (2005) Road user charging and social exclusion: The impact of congestion charges on at-risk groups. *Transport policy*. 12: 406 – 418.
- Bos, I. (2005) Definities van bereikbaarheid. *Transumo*.
- Cass, N., Shove, E. & Urry, J. (2005) Social Exclusion, mobility and access. *The Sociological review*. 53: 539- 555.
- Centraal Bureau voor de Statistiek: Statline. (2010)
- Centrum vernieuwing openbaar vervoer. (2001) *Openbaar vervoer van beleid naar praktijk*. Rotterdam: Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- CG-Raad. (2010) *Wet gelijke behandeling in 2010 ook voor openbaar vervoer*. Gevonden op 3 juli, 2010. Website: http://www.cg-raad.nl/wij_werken_aan/vervoer/wet_gelijke_behandeling/index.php?we_objectID=467
- Church, A., Frost, M. & Sullivan, K. (2000) Transport and social exclusion in London. *Transport policy*. 7: 195 – 205.
- Commissie van de Europese Gemeenschappen (2009) *Actieplan stedelijke mobiliteit*. Brussel.
- Commissie van de Europese Gemeenschappen. (2006) *Doelmatigheid en rechtvaardigheid in de Europese onderwijs- en opleidingsstelsels*. (Intern rapport 481 definitief) Brussel.
- Dworkin, R. (1981) What is equality? Part 2: Equality of Resources. *Philosophy and Public Affairs*. 10: 283-345.
- Hay, A. M. (1995). "Concepts of equity, fairness and justice in geographical studies." *Transactions of the Institute of British Geographers*. 20: 500-508.
- Hay, A. M. & Trinder, E. (1991) Concepts of equity, fairness, and justice expressed by local transport policymakers. *Environment and Planning C: Government and Policy*. 9: 453-465.

- Hendriks, A.C. (2001) Gelijke toegang tot zorg – Van ideaal naar recht. *Tijdschrift voor gezondheidsrecht*. Speciaal nummer, 2001.
- Jorritsma, P. & Harms, L. (2006) De mobiliteit van allochtonen bevolkingsgroepen in stedelijke gebieden. *Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2006, 23 en 24 november 2006, Amsterdam*.
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. (2008) *Grijs op reis: over de mobiliteit van ouderen*. Den Haag.
- Kolm, Serge-Christophe. (1996) *Modern Theories of Justice*. Cambridge, MA: MIT Press.
- Langmyhr, T. (1997) Managing equity; the case of road pricing. *Transport policy*. 4: 25 – 39.
- Maris, C.W. (1988) *Gelijkheid en recht*. Deventer, Van Loghum Slaterus bv/Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink.
- Martens, K. (2006) Basing Transport Planning on Principles of Social Justice. *Berkeley Planning Journal*. 19: 1-17.
- Martens, K. (2010) Justice in transport as justice in access: applying walzer's 'spheres of justice' to the transport sector.
- Martens, K. & Hurvitz, E. (2010) Distributive impacts of demand-based modeling. *Transportmetrica*.
- Martens, M. (2000) Mobiliteitsbeleid en rechtvaardigheid. *B en M: tijdschrift voor beleid, politiek en maatschappij*. 27: 143 – 152.
- Masser, I., O. Sviden, et al. (1992). "From growth to equity and sustainability: paradigm shift in transport planning." *Futures(July/August)*: 539-558.
- Meert, H. (2003) Maken we vooruitgang in het bestrijden van vervoersarmoede in Vlaanderen? *Armoedebestrijding in Vlaanderen: Vooruitgangscongres Hasselt 2 juni 2003*.
- Millar, D. (1999). *Principles of social justice*. London, Harvard University Press.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat. (2009) *Mobiliteit en Bereikbaarheid: kilometerprijs*. Gevonden op 27 November, 2009. Website: http://www.verkeerenwaterstaat.nl/onderwerpen/mobiliteit_en_bereikbaarheid/kilometerprijs

Ministerie van Verkeer en Waterstaat. (2010) *Mobiliteit en Bereikbaarheid: mobiliteitsbeleid*. Gevonden op 31 mei, 2010. Website: http://www.verkeerenwaterstaat.nl/onderwerpen/mobiliteit_en_bereikbaarheid/mobiliteitsbeleid/

Ministerie van Verkeer en Waterstaat. (2010) Vervoermiddelen: auto. Gevonden op 20 juni, 2010. Website: <http://www.verkeerenwaterstaat.nl/onderwerpen/vervoermiddelen/auto/>

Ministerie van Verkeer en Waterstaat & Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. (2004) *Nota Mobiliteit*. Den Haag.

Norman, R. (2001). Criteria of justice: desert, needs and equality. *Res Publica*. 7: 115-136.

Rawls, J. (1973) *A theory of justice*. Oxford, Oxford University Press.

Roemer, J.H. (2002) Equality of opportunity: a progress report. *Soc Choice Welfare*. 19: 455-471.

Sadurski, Wojciech. (1985) *Giving Desert Its Due: Social Justice and Legal Theory, Law and Philosophy Library*. Dordrecht: D. Reidel Publishing Company.

Saunders, M., Lewis, Ph. & Thornhill, A. (2008). *Methoden en technieken van onderzoek*. Vierde editie. Nederlandse bewerking Jan Pieter Verckens. Amsterdam: Pearson Education Benelux.

Sen, Amartya Kumar. (1973) *On Economic Inequality*. Oxford: Clarendon Press.

Simonse, J. (1980) *Maatschappelijke gelijkheid*. Alphen aan den Rijn, Samsom.

Smith, D.M. (1994) *Geography and social justice*. Oxford, Blackwell.

Sociaal en Cultureel Planbureau. (2005) *De sociale staat van Nederland 2005*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.

Social Exclusion Unit. (2003) *Making the Connections: Final Report on Transport and Social Exclusion*.

Social Exclusion Unit. (2001) *Preventing social exclusion*.

Steensma, H. & Vermunt, R. (1986) *Sociale rechtvaardigheid in een tijd van schaarste*. Leiden, DSWO Press.

Trinder, E., A. M. Hay, et al. (1991). "Concepts of equity, fairness and justice in British transport legislation, 1960-1988." *Environment and Planning C: Government and Policy*. 9: 31-50.

Thijssen, J. (2010) *Vervoersarmoede onder minima in de Gemeente Nijmegen: een kwalitatieve verkenning*. Masterscriptie Radboud Universiteit Nijmegen.

Van Dale Groot woordenboek der Nederlandse taal (2010).

Viegas, J.M. (2001) Making urban road pricing acceptable and effective: searching for quality and equity in urban mobility. *Transport policy*. 8: 289 – 294.

Verschuren, P. & Doorewaard, H. (2007) *Het ontwerpen van een onderzoek*. Vierde druk. Den Haag: Lemma.

Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid (WRR), *Het borgen van publiek belang*, SDU Uitgevers, Den Haag, 2000.

Bijlage 1 – Enquête

Beste heer/mevrouw,

Hartelijk dank voor uw interesse voor dit onderzoek. Dit onderzoek wordt uitgevoerd in het kader van de bachelorthesis -voor de opleiding planologie- aan de Radboud Universiteit Nijmegen. Graag willen wij u vragen om de vragenlijst in te vullen. Dit kost u ongeveer 10 minuten. In het belang van dit onderzoek wordt u pas na deze enquête verteld wat het doel is van dit onderzoek. Uiteraard zullen enquêtegegevens geheel anoniem worden verwerkt.

Mocht u geïnteresseerd zijn in de resultaten van het onderzoek, dan kunt u dit aan het eind van de enquête aangeven.

Alvast bedankt voor uw medewerking.

Roderik van Loon

Student Planologie, uitvoering van het onderzoek

Karel Martens

Universitair Docent Planologie en Mobiliteit, begeleiding

-
1. Wat is uw geslacht?
 2. Wat is uw leeftijd?
 3. In welke sector bent u momenteel werkzaam? Meerdere antwoorden mogelijk.
 - Consultancy
 - Onderwijs
 - Onderzoek
 - Overheid
 - Politiek
 - Projectontwikkelaar
 - Vastgoed
 - Overig private sector
 - Anders:
 4. Hoe lang bent u al werkzaam in deze sector (aantal jaar)?
 5. Op welk schaalniveau bent u voornamelijk werkzaam? Meerdere antwoorden mogelijk.
 - Landelijk
 - Regionaal
 - Lokaal
 - Anders:
 6. Welke opleiding heeft u afgerond?
 - Sociale geografie
 - Planologie
 7. In welk jaar heeft u deze opleiding afgerond?
-

8. Wat zijn volgens u momenteel de drie belangrijkste vraagstukken met betrekking tot het mobiliteitsbeleid?

U krijgt nu een aantal stellingen voorgelegd. Geef aan of u het hier: 'zeer oneens', 'oneens', 'neutraal', 'eens' of 'zeer eens' mee bent.

(Onderstaand antwoordmodel staat bij de online enquête bij iedere vraag opnieuw)

Ze er o n e e n s	O n e e n s	N e u t r a a l	E e n s	Z e e r e e n s
1	2	3	4	5

9. Rechtvaardigheid dient een belangrijke rol te spelen bij vaststelling van het mobiliteitsbeleid.
10. Rechtvaardigheid dient een belangrijke rol te spelen bij vaststelling van de kilometerheffing.
11. Rechtvaardigheid dient een belangrijke rol te spelen bij beslissingen over de aanleg van snelwegen.
12. Rechtvaardigheid dient een belangrijke rol te spelen bij beslissingen over het opwaarderen van openbaar vervoer verbindingen.

U krijgt nu een aantal stellingen voorgelegd. Hierbij dient u aan te geven wat volgens u het belang van bepaalde beleidsoverwegingen is bij bepaalde beslissingen. De volgende begrippen zijn cruciaal voor de beantwoording van deze vragen en worden daarom hieronder uitgelegd:

- *Economische groei: toename van de economische activiteit, gemeten in Bruto Nationaal Product, vergeleken met een eerder meetpunt.*
- *Effectiviteit: de mate waarin een beslissing bijdraagt aan het behalen van de gespecificeerde doelen (bijvoorbeeld brandstofaccijnzen hebben als doel het generen van inkomsten om de kosten van infrastructuur te financieren).*
- *Rechtvaardigheid: een eerlijke verdeling van lusten en lasten van een beslissing over verschillende groepen (bijvoorbeeld naar inkomen, leeftijd)*

(Onderstaand antwoordmodel staat bij de online enquête bij iedere vraag opnieuw)

Economische groei	<i>onbelangrijk</i>	0	0	0	0	0	<i>zeer belangrijk</i>
Effectiviteit	<i>onbelangrijk</i>	0	0	0	0	0	<i>zeer belangrijk</i>
Rechtvaardigheid	<i>onbelangrijk</i>	0	0	0	0	0	<i>zeer belangrijk</i>

13. Vaststelling van het mobiliteitsbeleid.
14. Beslissingen over de verdeling van automobilititeit onder de verschillende bevolkingsgroepen binnen het mobiliteitsbeleid.
15. Beslissingen over de verdeling van de financiële middelen over de verschillende thema's binnen het mobiliteitsbeleid.
16. Vaststelling van de 'wet kilometerprijs'.
17. Beslissingen over de 'tarieven per kilometer' voor de kilometerheffing.
18. Beslissingen over de invloed van de CO2 uitstoot van auto's, op de 'tarieven per kilometer' voor de kilometerheffing.
19. Beslissingen over het onderhoud van snelwegen.
20. Beslissingen over het traject van snelwegen.
21. Beslissingen over investeringen in verbreding van snelwegen .
22. Beslissingen over het opwaarderen van openbaar vervoer verbindingen.
23. Beslissingen over de frequentie van openbaar vervoer.
24. Beslissingen over speciale reducties tijdens daluren in het openbaar vervoer.

U krijgt nu een aantal stellingen voorgelegd. Geef aan of u het hier: 'zeer oneens', 'oneens', 'neutraal', 'eens' of 'zeer eens' mee bent.

(Onderstaand antwoordmodel staat bij de online enquête bij iedere vraag opnieuw)

Zeer oneens	Oneens	Neutraal	Eens	Zeer eens
1	2	3	4	5

25. Het mobiliteitsbeleid dient zorg te dragen voor het feit dat minder validen toegang hebben tot vervoer.
26. Het mobiliteitsbeleid moet ervoor zorgen dat kansarme individuen en groepen, doormiddel van passend vervoer (aansluitend bij behoeften), toegang hebben tot werk.
27. Het mobiliteitsbeleid dient de bereikbaarheid van primaire voorzieningen, voor ouderen, te waarborgen.
28. Het principe van de kilometerheffing, dat mensen die veel kilometers op de snelweg rijden meer betalen dan mensen die minder kilometers op de snelweg rijden, is rechtvaardig.
29. De vervoerssector dient gecompenseerd te worden voor de hogere kosten die het gevolg zijn van de invoering van de kilometerheffing.
30. Het is onrechtvaardig dat filerijders veel meer aan belastingen gaan betalen na invoering van de kilometerheffing.
31. Het is rechtvaardig dat vrachtwagenchauffeurs op snelwegen tijdens de spits niet mogen inhalen.
32. Snelwegen dienen voor automobilisten vanaf elke locatie binnen maximaal 15 minuten te bereiken zijn.

33. Het is rechtvaardig dat de dichtheid van het snelwegennetwerk per provincie verschilt.
34. Het openbaar vervoer dient ook voor minder validen toegankelijk te zijn.
35. Gratis reizen met het openbaar vervoer, voor bepaalde groepen mensen, is rechtvaardig.
36. Het openbaar vervoer dient ook voor bewoners van het buitengebied op loopafstand bereikbaar te zijn.

U krijgt nu een aantal vragen waarbij telkens twee stellingen worden gegeven en u dient aan te geven met welke stelling u het het meest eens bent.

(Onderstaand antwoordmodel staat bij de online enquête bij iedere vraag opnieuw)

- 0 volledig eens met bovenstaande stelling
- 0 voornamelijk eens met bovenstaande stelling
- 0 neutraal
- 0 voornamelijk eens met onderstaande stelling
- 0 volledig eens met onderstaande stelling
-
- 0 Ik ben het niet eens met beide stellingen

37. *Geef aan met welke stelling u het het meest eens bent:*

De kosten voor het mobiliteitsbeleid dienen volledig voor rekening van de gebruiker te zijn.

De kosten voor het mobiliteitsbeleid dienen niet alleen voor de rekening van de gebruiker te zijn, iedere Nederlander moet hieraan bijdragen.

38. *Geef aan met welke stelling u het het meest eens bent:*

Binnen het mobiliteitsbeleid dient gestreefd te worden naar het verkleinen van de verschillen in bereikbaarheid tussen mensen.

Binnen het mobiliteitsbeleid is een ongelijke verdeling van bereikbaarheid tussen mensen gerechtvaardigd.

39. *Geef aan met welke stelling u het het meest eens bent:*

De individuele kosten van de kilometerheffing dienen volledig afhankelijk te zijn van kenmerken van de verplaatsing (het aantal afgelegde kilometers, tijdstip, plaats, voertuigtype).

De individuele kosten van de kilometerheffing dienen niet alleen afhankelijk te zijn van de kenmerken van de verplaatsing, maar ook van het inkomen van de persoon die zich verplaatst.

40. *Geef aan met welke stelling u het het meest eens bent:*
De inkomsten uit de kilometerheffing dienen zo besteed te worden dat de bestaande bereikbaarheidsverschillen tussen mensen worden verkleind.
De inkomsten uit de kilometerheffing dienen zo besteed te worden dat er sprake is van een gelijke verdeling van bereikbaarheid tussen mensen.
41. *Geef aan met welke stelling u het het meest eens bent:*
De dichtheid van het snelwegennetwerk dient per provincie gelijk verdeeld te zijn.
Een ongelijke verdeling van de dichtheid van het snelwegennetwerk per provincie is rechtvaardig.
42. *Geef aan met welke stelling u het het meest eens bent:*
De doorslaggevende factor voor het aanleggen van een nieuwe snelweg moet 'vraag' zijn. Naast 'vraag' is ook economische efficiëntie een doorslaggevende factor voor het aanleggen van een nieuwe snelweg.
43. *Geef aan met welke stelling u het het meest eens bent:*
Openbaar vervoer dient onder mensen gelijk te worden verdeeld.
Openbaar vervoer dient onder mensen te worden verdeeld naar behoefte.
44. *Geef aan met welke stelling u het het meest eens bent:*
Openbaar vervoer dient onder mensen gelijk te worden verdeeld.
Openbaar vervoer dient onder mensen zo te worden verdeeld dat eenieder een bepaald minimum krijgt.

U krijgt nu een aantal vragen waarbij telkens twee stellingen worden gegeven en u dient aan te geven met welke stelling u het het meest eens bent.

(Onderstaand antwoordmodel staat bij de online enquête bij iedere vraag opnieuw)

- 0 volledig eens met bovenstaande stelling
- 0 voornamelijk eens met bovenstaande stelling
- 0 neutraal
- 0 voornamelijk eens met onderstaande stelling
- 0 volledig eens met onderstaande stelling

- 0 Ik ben het niet eens met beide stellingen

45. *Geef aan met welke stelling u het het meest eens bent:*
Bij het vaststellen van mobiliteitsbeleid zouden kansarme individuen en groepen een hoge prioriteit dienen te hebben.
Bij het vaststellen van mobiliteitsbeleid dient eenieder gelijk behandeld te worden.
46. *Geef aan met welke stelling u het het meest eens bent:*
De kosten voor de uitvoering van het mobiliteitsbeleid dienen te worden gedragen door de personen die van de voorzieningen gebruik maken.
De kosten voor de uitvoering van het mobiliteitsbeleid dienen te worden gedragen door alle inwoners.
47. *Geef aan met welke stelling u het het meest eens bent:*
De kilometerheffing dient zowel Nederlandse als buitenlandse automobilisten gelijk te behandelen.
Het is rechtvaardig wanneer voor buitenlandse automobilisten andere tarieven voor de kilometerheffing worden gehanteerd.
48. *Geef aan met welke stelling u het het meest eens bent:*
Iedere automobilist dient gelijk behandeld te worden bij de kilometerheffing.
Het is rechtvaardig dat er verschillen zijn in de 'tarieven per kilometer' voor automobilisten bij de kilometerheffing (afhankelijk van o.a. CO2 uitstoot auto).
49. *Geef aan met welke stelling u het het meest eens bent:*
Nieuwe snelwegen dienen alleen te worden aangelegd wanneer dit de bestaande verschillen in bereikbaarheid tussen automobilisten verkleint.
Een ongelijke verdeling van bereikbaarheid tussen automobilisten bij het aanleggen van nieuwe snelwegen is rechtvaardig.
50. *Geef aan met welke stelling u het het meest eens bent:*
Vrachtwagenchauffeurs dienen ook tijdens de spits op snelwegen gelijk met automobilisten te worden behandeld.
Een ongelijke behandeling tussen vrachtwagenchauffeurs en automobilisten, zoals het inhaalverbod voor vrachtwagens tijdens de spits op snelwegen, is rechtvaardig.
51. *Geef aan met welke stelling u het het meest eens bent:*
Openbaar vervoer dient aan te sluiten bij de behoeften van haar reizigers.
Openbaar vervoer dient aan te sluiten bij de behoeften van haar reizigers, mits zij bereid zijn hier voor te betalen.

52. *Geef aan met welke stelling u het het meest eens bent:*

Eenieder die gebruik wenst te maken van het openbaar vervoer dient, voor eenzelfde reis, hetzelfde te betalen.

Kansarme individuen en groepen dienen binnen bepaalde randvoorwaarden gratis openbaar vervoer te krijgen.

53. Tot slot. Kunt u kort vertellen wat u onder rechtvaardigheid in relatie tot mobiliteit verstaat?

Beste heer/mevrouw,

Hartelijk bedankt voor uw deelname aan dit onderzoek. Doel van dit onderzoek is in beeld brengen van de opvattingen van professionals met betrekking tot rechtvaardigheid in mobiliteit en mobiliteitsbeleid. Mocht u interesse hebben in de resultaten van dit onderzoek kunt u contact opnemen met Roderik van Loon (roderikvanloon@student.ru.nl) of met Karel Martens (k.martens@fm.ru.nl) die het onderzoek vanuit de Radboud Universiteit Nijmegen begeleidt.

Bijlage 2 – Transportvraagstukken

	EN	67
	VAN	66
	DE	66
	HET	45
	IN	37
	OP	32
→	OPENBAAR	31
	VOOR	29
→	VERVOER	27
→	OV	24
	HOE	23
	MOBILITEIT	22
	WE	20
	MEER	20
	OF	18
	TE	15
	EEN	13
→	BEREIKBAARHEID	13
	NIET	12
	AUTO	11
	VERKEER	10
	MET	10
	IS	10
	GEBRUIK	10
	DOOR	10
	AUTOS	10
	ALS	10
	WEGEN	9
	NAAR	9
	KAN	9
	GROTE	9
	GEEN	9
	DAT	9
	RUIMTELIJKE	8
→	BEPRIJZING	8
	WORDT	7
	WEL	7
	MENSEN	7
	WORDEN	6
	WERKEN	6
	WERK	6
	OPLOSSEN	6
	OM	6
	MILIEU	6
	MAKEN	6
→	FILES	6
	BEPERKING	6
	VRAAG	5
	VERMINDEREN	5
	STIMULEREN	5
	RELATIE	5
	PER	5
	OVER	5
	OOK	5
	NIVEAU	5
	NIEUWE	5
	JE	5
	HOUDEN	5
	ECONOMISCHE	5
	AUTOVERKEER	5



= Frequentie

AUTOVERKEER	5
ALTERNATIEF	5
ZORGEN	4
WELKE	4
VEEL	4
THUISWERKEN	4
STEDEN	4
STEDELIJKE	4
SNELWEGEN	4
RUIMTE	4
→ REKENINGRIJDEN	4
REIZEN	4
→ PARKEREN	4
→ PARKEERBELEID	4
ORDENING	4
ONVOLDOENDE	4
OA	4
MOETEN	4
MINDER	4
MAAR	4
KWALITEIT	4
KRIJGEN	4
INFRASTRUCTUUR	4
IK	4
GOED	4
GAAN	4
→ FILEDRUK	4
FIETS	4
DEZE	4
DAN	4
BV	4
BETERE	4
BETER	4
→ BETALEN	4
BELEID	4
ANDERE	4
AAN	4
ZO	3
ZIJN	3
WONEN	3
WILLEN	3
WERKTIJDEN	3
WEER	3
WAT	3
WAAR	3
VORMEN	3
VERSUS	3
VERSCHILLENDE	3
VERGROTEN	3
VERBREDING	3
VERBETEREN	3
UITBREIDING	3
-----	-