

[FIETSCOMMUNITY 3.0](#) [AGENDA](#) [CONTACT](#)[CYCLING COMMUNITY](#)[HOME](#) [BIJDRAGEN](#) [BLOGS](#) [NIEUWS](#) [ARCHIEF](#)[COMMUNITY](#) [KENNISBANKEN](#) [KENNISPLATTEGROND](#)[NIEUWS TICKER](#) > [2024-08-20] Geen fiets, geen werk:

SEARCH ...

[HOME](#) > [ARCHIEF](#) > Strijd over mobiliteit

Strijd over mobiliteit

HOGESCHOOL WINDESHEIM

© 2019-04-26 Arjen Klinkenberg Archief

UITGELICHT



Verhuizen / Moving

© 2024-12-19



Cycling professor appointed at Ghent University

© 2024-01-30



8th Annual Meeting of the Cycling research board

© 2023-12-21



7th Annual Meeting of the Cycling research board

© 2023-10-30



Domeinen: **(E1) Effectieve mobiliteit** Kringen: **(C1) Bovenbouw**

Onderzoekstypen: **(R2) Toegepast wetenschappelijk**

Projectnaam

Strijd
over

| Strijd over mobiliteit | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------------|----------|----------|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--|
| Onderzoekstypen | R | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | |
| Domeinen | E | 1 | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| | | 2 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| | | 3 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| | | 4 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| | | 5 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| Kringen | | C | 1 Bovenbouw | | | | | 2 Middenveld | | | | | 3 Basis | | | | |

mobiliteit, de onderliggende waarden in onze opvattingen over reizen, verkeer en openbaar vervoer

Projecteigenaar, of -opdrachtgever

Hogeschool Windesheim

Projectomgeving

De opvatting van mobiliteit

Projectonderzoeker of -uitvoerder



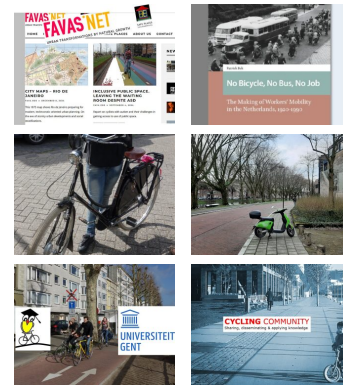
**Summer Update
Cycling
Community**

🕒 2023-07-26



**10 jaar
Fietscommunity**

🕒 2023-06-12



REDACTEUREN

FC RED.
published 68 articles

BELLA BLUEMINK
published 65 articles

ARJEN KLINKENBERG
published 46 articles

ROBVDBIJL
published 6 articles

Willem Buunk & Jeroen Bastiaanssen

Trekker Fietscommunity

Jeroen Bastiaanssen

Tweede contact

Fietscommunity

Trigger

Mobiliteit wordt door een ieder anders beschouwd. De een is groot voorstander van de fiets en duurzame vormen van transport, de ander is verknocht aan de auto. Het leidt tot vurige discussies bij de stedelijke inrichting en lastig te anticiperen reacties in een debat.

Domeinen

(E1) Effectieve mobiliteit

Kringen

(C1) Bovenbouw

Onderzoekstypen

(R2) Toegepast Wetenschappelijk

Samenvatting

Over mobiliteit wordt in onze samenleving heel verschillend gedacht. Waar sommigen vurige pleitbezorgers zijn van de fiets of het openbaar vervoer voor een duurzame mobiliteit, zijn anderen verknocht aan hun auto. Decennia aan onderzoek en zorgvuldige beleidsvoorbereiding hebben deze verschillen niet weg kunnen nemen, noch kunnen overbruggen. Elk voorstel voor herinrichting van parkeerplaatsen in een buurt of over tariefswijziging in het openbaar vervoer kan steevast rekenen op een fel maatschappelijk debat. Voor de technisch geschoolde verkeerskundige die projectvoorstellen netjes modelmatig doorgerekend heeft, komt de felheid van reacties vaak rauw op het dak vallen en is het moeilijk te anticiperen op dit debat.

Deze strijd over mobiliteit heeft te maken met een grote variëteit

aan opvattingen over reizen, verkeer en openbaar vervoer en de scherpe tegenstellingen in die opvattingen. Waar komen die fundamenteel verschillende opvattingen over mobiliteit vandaan? Een goed begrip van opvattingen wordt verkregen door op zoek te gaan naar achterliggende waarden. Opvattingen over mobiliteit zijn nooit waardenvrij en daarom het is belangrijk om deze achterliggende waarden te expliciteren. Waar opvattingen, standpunten en argumenten in een schier eindeloze variatie voorkomen, zijn onderliggende waarden beperkter in aantal en minder veranderlijk. Een overzicht van de waarden maakt de pluriformiteit in het denken over mobiliteit makkelijker te herkennen en beter hanteerbaar bij afwegingen.

In dit onderzoek wordt een overzicht gegeven van de variëteit aan opvattingen over mobiliteit en de achttien waarden die daaraan ten grondslag liggen. Deze waarden zijn overzichtelijk in beeld gebracht en op basis van hun onderlinge verbondenheid geordend op de Waardenkaart Mobiliteit. Deze waardenkaart kan als analyse-instrument gebruikt worden om de complexe maatschappelijke omgeving en het politieke-bestuurlijk speelveld rond mobiliteit inhoudelijk in beeld te brengen. In deze onderzoekspublicatie laten we zien hoe we tot deze waardenkaart zijn gekomen en geven we een toelichting op de fundamenteel verschillende voorkeuren die mensen hebben als het gaat om de manier waarop zij zich verplaatsen. Veel zal herkenbaar zijn voor de goed ingevoerde professional, maar een aantal verrassende invalshoeken laat zien waar de blinde vlek zit van menige mobiliteitsdeskundige. Voor een effectieve inzet van deskundigheid en een goede beleidsvoorbereiding is het erkennen van andermans en van de eigen normatieve uitgangspunten een onmisbaar startpunt.

Uw tags

Mobiliteit, Waarden, Analyse, Voorkeuren, Opvattingen

Beschrijving

Doel en opzet

Het doel van dit onderzoek is een overzicht te geven van de variëteit aan opvattingen over mobiliteit en de waarden die daaraan ten grondslag liggen. Deze waarden worden overzichtelijk in beeld gebracht en op basis van hun onderlinge verbondenheid

geordend op de Waardenkaart Mobiliteit, waarmee een analyse-instrument beschikbaar komt om de complexe maatschappelijke omgeving en het politiek-bestuurlijke speelveld rond mobiliteit inhoudelijk in beeld te brengen.

Organisatie en financiering

Het onderzoek is uitgevoerd door onderzoekers Willem Buunk en Jeroen Bastiaanssen van het lectoraat Area Development van Hogeschool Windesheim. Daarbij is nauw samengewerkt met de begeleidingscommissie van het onderzoek, bestaande uit de analisten ('kaartenmakers') Bas Ebskamp en Sara Blink van De Argumentenfabriek, Frans Bekhuis van het CROW-KpVV, Daniëlle Snellen van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en Karel Martens van de Radboud Universiteit (leerstoel Planologie).

Financiering is geregeld door bijdrages van De Argumentenfabriek, CROW-KpVV, het PBL en de Radboud Universiteit.

Periode en beschikbaarstelling

Het onderzoek is afgerond, en het rapport gepubliceerd in de zomer van 2016.

Werkpakketten

Voor de uitvoering van het onderzoek zijn vijf fasen doorlopen die voor een deel parallel aan elkaar zijn uitgevoerd:

- 1. Fase 1: Verkenning thema mobiliteit** In de eerste fase van het onderzoek is in overleg met de begeleidingscommissie een verkenning van het thema mobiliteit gemaakt en is de inhoudelijke afbakening bepaald. Onder mobiliteit verstaan we in dit onderzoek de verplaatsing van mensen en hoe beleidsmakers deze verplaatsingen sturen. Daaronder wordt het hele spectrum verstaan van collectieve voorzieningen van infrastructuur en openbaar vervoer tot individuele vervoersvormen, van lopen en fietsen tot gemotoriseerd vervoer zoals de auto en motor.
- 2. Fase 2: Analyse modellen, analyses expliciteren van opvattingen en beoordelingen** In een interactieve denksessie bij het CROW-KpVV is met een gevarieerde groep van zeven verkeerskundigen en mobiliteitsdeskundigen van gemeenten en verkeerskundige adviesbureaus zoals

Goudappel Coffeng de achtergronden en afwegingen zoals die in verkeersmodellen worden gehanteerd in beeld gebracht.

3. Fase 3: Analyse van literatuur, beleid en debat, inventarisatie opvattingen

Voortbouwend op de verkenning en afbakening van de thematiek is een tweede literatuurstudie uitgevoerd om de variëteit aan opvattingen over mobiliteit verder aan te vullen, met name gevoelens en emoties die vervoersmiddelen en reizen oproepen bij mensen. Er is daarom uitgebreid aanvullende literatuur gezocht en geanalyseerd, in het bijzonder over mobiliteitsbeleving en verkeerspsychologie. Daarnaast is populaire lectuur geanalyseerd, zoals auto- en motorbladen. Hiermee zijn de denksessies van de vierde fase van het onderzoek voorbereid.

4. Fase 4: Organisatie van denksessies, interpretatie en concept-Waardenkaart

Op basis van het literatuuronderzoek en de analyse van verkeersmodellen zijn twee cases geselecteerd voor de denksessies, welke de variëteit aan opvattingen over mobiliteit zo goed mogelijk weerspiegelen. De eerste casus had betrekking op de argumenten voor en tegen mobiliteitsmanagement en beleid gericht op gedragsbeïnvloeding van reizigers. De tweede casus was gericht op argumenten voor en tegen overheidssubsidiëring van het openbaar vervoer (inclusief de voorzieningen op knooppunten voor auto en fiets). In de eerste denksessie is ingegaan op mobiliteitsmanagement en beleid gericht op gedragsbeïnvloeding van reizigers. In de tweede denksessie is ingegaan op overheidssubsidiëring van het openbaar vervoer, waarvoor op eenzelfde wijze elf deelnemers bereid zijn gevonden voor deelname, afkomstig van provincies, stadsregio's, vervoerders, en belangenverenigingen voor reizigers en het milieu. Op basis van de resultaten uit de denksessie met verkeerskundigen en mobiliteitsdeskundigen (fase 2), de literatuuranalyses (fase 1 en 3) en de uitkomsten (mind maps) van de denksessies met beleidsmakers, wetenschappers, medewerkers van onderzoek- en adviesbureaus, vervoerders²¹ en belangenverenigingen (fase 4), heeft het onderzoeksteam in nauwe samenwerking met de begeleidingscommissie bepaald welke waarden schuil gaan achter de variëteit aan opvattingen over mobiliteit, en welke kenmerkende

zinsneden daarbij pasten. Het resultaat hiervan was de concept Waardenkaart Mobiliteit, vormgegeven in de stijl van De Argumentenfabriek, die vervolgens voor een laatste toetsing is voorgelegd aan de begeleidingscommissie.

5. **Fase 5: Productie Waardenkaart en publicatie Strijd over**

Mobiliteit De concept Waardenkaart mobiliteit is in een gezamenlijke testsessie voorgelegd aan een selectie van deelnemers, eveneens uitgenodigd via het eigen netwerk en het contactenbestand van CROW/KpVV, die als de doelgroep van de waardenkaart werd gezien, waaronder gemeenten en provincies, universiteiten, onderzoeks- en adviesbureaus, hogescholen en belangenverenigingen. Aan de hand van een eigen casus hebben de deelnemers van deze sessie getest of de waardenkaart duidelijk en bruikbaar was om de praktijkcases mee te analyseren. De inzichten uit de testsessie zijn gebruikt om de concept-waardenkaart mobiliteit van een passende handreiking te voorzien. De uitkomsten van de analyses van fases 1, 2 en 3 en de aanvullende inzichten uit fasen 4 en 5 zijn tot slot vastgelegd in de voorliggende onderzoekspublicatie

Toepassingen

Er is een Waardenkaart gepubliceerd, net als een publicatie over de Strijd over Mobiliteit.

Overige

PM

Achtergronden

Aanvullingen

PM

Publicaties en referenties

Publicatie: "Strijd over Mobiliteit"

Betrokken maatschappelijke partijen

De Argumentenfabriek, CROW-KpVV, PBL, Radboud Universiteit

Gerelateerde projecten

PM

Gerelateerde toepassingen

PM

Vervolgonderzoek

PM

Links

https://hbo-kennisbank.nl/details/sharekit_windesheim:oai:surfsharekit.nl:c458a8ff-ce4f-4a43-bd8d-f59064e96ff8?q=Strijd+over+mobiliteit

Andere media

PM

Tekst- en beeldrechten

Flickr Creative Commons, Wikimedia Commons, Stockvault, Foter en beeldmateriaal van Gemeente Rotterdam, Rijkswaterstaat en Rob Poelenjee, Ministerie van IenM / DGRW.

Contactgegevens

Jeroen Bastiaanssen
redactiereeks@windesheim.nl



ANALYSE

MOBILITEIT

OPVATTINGEN

VOORKEUREN

WAARDEN



« **PREVIOUS**
Zolang ik fiets

NEXT »
Zo gaan we het
doen!



RELATED ARTICLES

nbtc·nipo
research

**ContinuVrijeTijds
Onderzoek**



Fietsen Alle Jaren



**Urban Cycling
Institute**

[FIETSCOMMUNITY 3.0](#)

[AGENDA](#)

[CONTACT](#)

[CYCLING COMMUNITY](#)

© Fietscommunity 2013-2023