

Hoe planners burgers willen verleiden om minder auto te rijden –

Thomas Vanoutrive

Ruimtelijke planners besteden te weinig aandacht aan gedrag, zo stond te lezen in de aankondiging van de Plandag. Gedragswetenschappen zijn beter bekend in de context van duurzame mobiliteit waar men een modal shift naar een lager aandeel auto bepleit. Dat nobele doelen worden nagestreefd door in te zetten op gedragsveranderingen, neemt niet weg dat critici wezen op heel wat kanttekeningen. Valkuilen die worden aangehaald zijn het moraliserende, paternalistische en selectieve karakter van beleid dat de bevolking bijvoorbeeld van de auto naar de fiets leidt. Essentiële vragen daarbij zijn waarom de sturing onbewust moet, en wat dit met democratisch debat doet.

Hoe planners burgers willen verleiden om minder auto te rijden

Thomas Vanoutrive

Stellingen

- de aankondiging van deze Plandag is wel heel optimistisch over het sturen van gedrag
- wat voorstanders van nudging ook beweren, het blijft een vorm van technocratisch manipuleren
- dergelijke gedragssturing past bij het depolitiserend beleid dat streeft naar een cleane door rationele wezens bevolkte realiteit

Hoe planners burgers willen verleiden om minder auto te rijden

- α: goeiedag, dat is weer een hele poos geleden
we zien elkaar minder dan in het verleden
maar het verbaast me uiteraard niet echt
u op de Plandag te treffen hier in Dordrecht
- β: goeiemorgen, 't is inderdaad geen toeval
dat ik hier op de Plandag ben, vooral
omdat ik las in de aankondiging van deze dag¹
dat er een kloof gaapt tussen planintenties en gedrag
op papier zijn de ontwerpen misschien duurzaam
prachtig verbeeld door een planner met faam
in de praktijk maken gebruikers niet de duurzame klik
en transformeert de wandelzone in 'n parking vol blik
de pleidooien voor zuinig ruimtegebruik ten spijt
bouwen promotoren nog steeds met een lage densiteit
geen ontwerp dat niet inzet op duurzame mobiliteit
maar de auto blijft domineren in de weerbarstige realiteit
veelal blijven de plannen terughoudend en bescheiden
en wensen ze mogelijkheden te bieden, niet te leiden
wie dat wenst, kan kiezen de ruimte duurzaam te gebruiken
maar harde dwang is in planningsdocumenten amper te ruiken
- α: nochtans staan planners al jarenlang bekend
als belerende zageventen, steeds malcontent²
- β: maar dit hoeft niet zo te zijn, er is 'n alternatief
de gedragseconomie biedt interessant werkgerief
mensen kan je immers sturen zonder dwang en druk
met slimme ingrepen, doordacht, niet op goed geluk
zet het suikerrijke dessert achter de mand met fruit
en mensen kiezen er spontaan de vitaminebommen uit
in Freiburg experimenteerden ze met een equivalent
waarbij je sneller bij de tram dan bij de garage bent
wil je met dergelijke ideeën resultaten boeken
dan laat je 't wel best door 'n expert onderzoeken
want wat faalt is plannersgewoonte en ontwerpautomatisme
wat niet bestaat, is de maakbare mens van het modernisme
- α: dus de inzichten van de gedragskunde kunnen ook worden toegepast
op planners met oude recepten en gedateerde strategieën als houvast

¹ zie <http://plandag.net/thema/> geraadpleegd op 12/4/2018

² zie p.45 in: Braem, R. (1968) Het lelijkste land ter wereld. Davidsfonds, Leuven.

- β: klopt, want waar alles om draait is het beïnvloeden van keuzes
dat werkt beter dan ruimtelijke metaforen en verdichtingsleuzes
wat ook matig functioneert is rationele keuzes bezingen
we volgen gewoonteregels bij de meeste beslissingen
het woonmodel dat mensen kennen is voor hen de te volgen norm
het vergt energie om hen te doen kiezen voor een andere vorm
mensen leven ook niet op een eiland, wat ze zien bij de rest
evalueren ze door processen van groepsselectie als best
- α: als ik dit even concreet mag verwoorden
dan refereer je naar wat we vaak hoorden
in verkavelingen, bij wie de wagen bepaalt wie je bent
hoe kun je nu zonder auto, hoe kun je leven op 'n appartement
- β: zoiets, en planners mogen ook niet uit het oog verliezen
dat mensen niet optimaliseren wanneer ze kiezen
ze blijven grotendeels blind door hun gewoontegedrag
door rationele argumenten gaan ze niet overstag
vandaar dat mensen onbewust sturen hetgeen is dat werkt
deze visie wordt door Nobel gedragsonderzoek gesterkt
- α: in de wereld van mobiliteit, vervoer en verkeer
is er reeds meer aandacht voor gedrag en dies meer
vervoerswijzekeuze neemt men daar onder de loep
en daarvoor doet men op gedragswetenschappen beroep
vervolgens vertaalt men dit in gedragssturend beleid
dat gericht is op 'n modal shift, waarbij men minder rijdt
het succes van dergelijk beleid is soms beperkt
maar de gedragsfocus wint, ongeacht of 't werkt
- β: wel, de groei van gedragseconomie is een algemene trend
die in heel wat onderzoeks- en beleidsdomeinen wordt erkend³
- α: zeker na 2000 namen velen de term nudging in de mond
en schoten nudging units als paddenstoelen uit de grond
dat mensen daarbij irrationeel en onlogisch worden geacht
zorgde voor extra bekendheid sinds de crisis van 2008
de vraag is wat nudging units wensen te bereiken
door de mens met de homo economicus te vergelijken
men stelt tot doel en heeft als ultieme wens
om rationele wezens te maken van de onlogische mens
dit is een variant van technocratie waarbij 'n expert of tien
bepaalt wat goed is voor anderen, die dit niet willen zien

³ Zuidhof, P.W. (2016) Behavioralizing Europe: How Behavioral Economics Enters EU Policymaking. Paper presented at the Council of European Studies 23rd International Conference of Europeanists, 'Resilient Europe?', April 14-16, 2016 (Philadelphia, U.S.A.).

β: libertair paternalisme, zo werd het door Thaler en Sunstein genoemd omdat het keuze zonder dwang met sturing verzoent⁴

α: deze lieden wijken wat af van andere economen omdat ze minder expliciet van nieuwe markten dromen⁵ maar ze zijn wel compatibel met die dames en heren aangezien ze betere marktspelers trachten te creëren zo hoeven zij die als irrationele mens werden geboren niet langer het rationele marktfeestje te verstoren het leven als som van individuele keuzes in vraag stellen daar laten gedragswetenschappers zich niet door kwellen liever gaan ze alles wat ze aanraken depolitiseren menen ze te weten hoe welvaart te genereren ze leggen niet enkel het algemeen belang vast, ze gaan ook beweren dat ze beter dan uzelf uw individueel belang kunnen definiëren de gedragseconomen klaarden een ongelofelijke klus: enerzijds benadrukken dat we kunnen kiezen, dus dat we vrij zijn om ook andere alternatieven te kiezen, anderzijds degenen die een andere maatschappij believe neutraliseren door paternalistische technieken en aanverwanten die kunnen meten wat het best is voor de welvaart van de klanten

β: wat kan het nu kwaad om de plek te wijzigen van suiker en vitaminen waardoor automatische keuzes onze gezondheid beter dienen wat kan het nu kwaad om fietsen leuker te maken waardoor we makkelijker op het werk geraken we maken openbaar vervoer minder saai en gehaat en dragen zo bij tot een stabiel klimaat waarom een belerend vingertje, als 'k er ook aangenaam geraak niets tegen wat onschuldig paternalisme voor de goede zaak

α: wel, democratie spoort niet altijd met de plannen van gedragseconomen als je in hun visie het anders wilt en verandering wenst te bekomen dan voer je de transactie niet uit, maak je een bepaalde keuze niet maar je hebt weinig te zeggen over de opties die je voor je ziet wanneer je echter een democratische stem hebt gekregen discussieer je in publiek waarheen de wereld moet bewegen⁶ dat brengt ons bij een oud zeer in rechtvaardigheidsgefilosofieer te vaak ligt daar de nadruk op wat 'k na een verdeelproces consumeer⁷ evenzeer is van belang hoe goederen en diensten worden geproduceerd paternalisme blijft dus ongewenst zoals anderen ons hebben geleerd

⁴ Thaler, R.H., Sunstein, C.R. (2003) Libertarian Paternalism. The American Economic Review 93(2), 175-179.

⁵ Zuidhof, Op. cit.

⁶ Anderson, E. (1993) Value in ethics and economics. Harvard University Press, Cambridge, Mass.

⁷ Young, I.M. (1990) Justice and the Politics of Difference. Princeton University Press, New Jersey.; Walzer, M. (1983) Spheres of Justice: A Defense of Pluralism and Equality. Basic Books, New York.

indien we mensen als sociale wezens beschouwen
kunnen we een ander soort beleid bouwen
maar laten we onze blik nu eens richten
en het mobiliteitsbeleid belichten

- β: akkoord, het modal shift beleid kwam reeds aan bod
en ook onder planners is dit thema hot
met campagnes, incentives en ruimtelijke ingrepen
trachten we mensen van auto naar fiets te slepen
minder fijn stof, meer veiligheid, minder auto's op de baan
de goede bedoelingen, daar twijfel je toch niet aan
- α: maar als we daarbij met de vinger wijzen naar allen
die om welke reden ook voor de auto vallen
zonder naar hun verhaal te luisteren
waarom ze zich aan de auto kluisteren
bijvoorbeeld door een gecompliceerde gezinssituatie
of een weinig vrijheid latende arbeidsrelatie
misschien nemen ze hun klimaatverantwoordelijkheid⁸
op een andere manier op, dat weten we niet altijd
riskeren we niet te stigmatiseren
door allen over dezelfde kam te scheren
riskeren we niet te moraliseren
als we autogerichte zieltjes bekeren⁹
- β: graag wat nuance in wat je hier komt vertellen
want we kunnen in deze toch wel stellen
dat door met nudging op 't onbewuste te spelen
we niet met de vinger wijzen, en niets bevelen
- α: maar de nadruk blijft liggen op het individuele vlak
op kleine ingrepen, beperkte keuzes die je maakt met gemak
suggereert dit niet dat we geen grote veranderingen willen beginnen
dat we ons niet langer over structurele factoren wensen te bezinnen
we beperken het verhaal bijvoorbeeld tot hoe we voortbewegen
waarom of waarheen, daarop blijven we het antwoord verlegen
bij nudging hoeven medeburgers elkaar niet te begrijpen
de experts zullen het verplaatsingsgedrag wel herslijpen
een maatschappelijke dialoog lijkt dan overbodig
hebben we dan geen empathie meer nodig

⁸ Cupples, J., Ridley, E. (2008) Towards a heterogeneous environmental responsibility: sustainability and cycling fundamentalism. *Area*, 40(2), 254-264.

⁹ Green, J., Steinbach, R., Datta, J. (2012) The Travelling Citizen: Emergent Discourses of Moral Mobility in a Study of Cycling in London. *Sociology*, 46(2), 272-289.

- β: wacht even, planners kijken ook naar 't grotere geheel, de stad
we maken straten autoluw en investeren in menig fietspad
zo'n ruimtelijke ingrepen sturen mee ons verplaatsingsgedrag
de stad floreert, is aantrekkelijker dan ze 'r vroeger bijlag
- α: investeringen in duurzame mobiliteit zijn wel selectief en partieel
historische centra worden autovrij vanwege 't toeristisch potentieel
daarnaast tonen de promobeelden een opgekuiste, cleane buurt
met succesvolle mensen wiens lokale mobiliteit je 'n beetje stuurt
maar de mensen die niet op degenen in dit plaatje lijken
die zal je met zo'n folders en campagnes niet bereiken
met hun oude wagen de propere stad in rijden is een hele klus
voor de zondaars volgens de duurzame mobiliteitscatechismus¹⁰
het zijn echter zij niet die mogen bepalen
wat rationeel is, en wanneer ze falen
- β: maar pleit je nu voor autodominantie en dieselmetropolen
behoren autoproducenten en oliebaronnen nu tot uw idolen
- α: neen hoor, het ons opgedrongen automobielsysteem en al dat beton
ontplooide zich op basis van macht, en verspilt menige hulpbron¹¹
wat nu problematisch is: alles moet veilig, duurzaam en gezond
maar eigenlijk verbergen we parkings en wegen onder de grond
we nemen nu de trein in plaats van de wagen naar het vliegveld
waarbij de uitstoot en impact van de kerosinemotor niet meetelt¹²
de door mobiliteitsplannen gepropageerde neohygiënistische rationaliteit¹³
is dus zeer selectief en benadrukt vooral individuele verantwoordelijkheid
wie van het verkopen van duurzame oplossingen profiteert
wie achter de schermen de regels definieert
is geen voorwerp van een volwaardig debat
dat is de depolitisering waarover ik het had
de huidige gedragsbenadering past in dit generen
van cleane, rationele mensen door subtiel te domineren
- β: tja, stuur je nu niet alle inzichten van de gedragswetenschappen wandelen
bestaan gewoontes dan niet, ontken je dat we automatisch handelen
- α: ik ontken niet dat er iets als gewoonte bestaat
mensen denken geen uren na over elke daad

¹⁰ Reigner, H. (2016) Neoliberal Rationality and Neohygienist Morality. A Foucauldian Analysis of Safe and Sustainable Urban Transport Policies in France. *Territory Politics Governance*, 4(2), 196-215.

¹¹ Paterson, M. (2007) *Automobile politics : ecology and cultural political economy*. Cambridge University Press, Cambridge.

¹² Boussauw, K., Vanoutrive, T. (2017) Transport policy in Belgium: Translating sustainability discourses into unsustainable outcomes. *Transport Policy* 53, 11–19.

¹³ Reigner, Op. cit.

maar waarom zouden burgers zelf niet mogen reflecteren
over hoe ze hun gedrag kunnen verbeteren, en leren
uit de dialoog die ze met anderen aangaan
respectvol ideeën uitwisselen, er voor openstaan
is nudging niet gewoon een vorm van manipulatie
van een onbekwaam en irrationeel geachte populatie

- β: je kan het manipulatie noemen maar vergeet je dan niet
dat we steeds worden gestuurd, ook als je het niet ziet
ook al plaatste niemand bewust de snoep voor de fruitschaal
gedragssturing is alomtegenwoordig, doorgaans heel banaal
dan heb ik liever dat experts me zachtjes sturen, heel subtiel
en zo de welvaart verhogen door me te gidsen naar m'n rijwiel
- α: ik ben dus iets minder enthousiast over nudgers en hun opgang
en voeg graag wat kritiek toe aan de gedragslofzang
jij vindt dat we planning aan gedrag moeten lijmen
ik stel de vraag of democratie en nudging wel *rijmen*