



Delft University of Technology

Brede welvaart heeft ethische blik nodig

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

de Boer, L.E.; Mouter, N.; de Vries, M.O.

Publication date
2022

Document Version
Final published version

Citation (APA)
de Boer, L. E., Mouter, N., & de Vries, M. O. (2022). *Brede welvaart heeft ethische blik nodig: Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 13 en 14 oktober 2022, Utrecht*. Paper presented at Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2022, Utrecht, Netherlands.

Important note
To cite this publication, please use the final published version (if applicable).
Please check the document version above.

Copyright
Other than for strictly personal use, it is not permitted to download, forward or distribute the text or part of it, without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license such as Creative Commons.

Takedown policy
Please contact us and provide details if you believe this document breaches copyrights.
We will remove access to the work immediately and investigate your claim.

*This work is downloaded from Delft University of Technology.
For technical reasons the number of authors shown on this cover page is limited to a maximum of 10.*

Brede welvaart heeft ethische blik nodig

Lauri de Boer – Bureau de Boer – lauri@bureaudeboer.nl

Niek Mouter – TU Delft – n.mouter@tudelft.nl

Martijn de Vries – TU Delft – m.o.devries@tudelft.nl

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

Samenvatting

Brede welvaart betekent breder naar vooruitgang kijken dan in termen van economische groei of – in het mobiliteitsdomein – capaciteitsknelpunten alleen. De behoefte aan een brede welvaart benadering resoneert in toenemende mate bij professionals, beleidsmakers en politici. Het oude verhaal is als een jas die om meerdere redenen steeds minder goed past. Maar er moet tegelijkertijd nog een grote slag worden gemaakt om een nieuw breed-welvaartsverhaal zinvol toe te kunnen passen. Het kiezen van een set indicatoren is een eerste stap, die erkent dat het streven naar brede welvaart of 'het goede leven' niet eendimensionaal kan zijn. In dit artikel bepleiten wij dat het echter niet de laatste stap kan zijn. Sturen op brede welvaart vraagt ook om uitspraken over hoe hoog of laag de scores op indicatoren mogen zijn en om informatie die helpt bij het maken van afwegingen. Want er zullen altijd dilemma's zijn, al is het maar omdat in mobiliteitsbeleid sneller of makkelijker reizen voor de één vrijwel altijd samengaat met meer emissies, meer hinder, minder bereikbaarheid of minder veiligheid voor de ander. De vraag hoe dergelijke afwegingen te rechtvaardigen zijn is een belangrijke om te stellen.

Om het brede welvaart debat verder te brengen moeten we daarom terug naar de basis. Wat zijn ook alweer de filosofische perspectieven op het goede leven en 'doing the right thing'? Aan de hand van de drie klassieke normatief ethische stromingen – te weten het utilitarisme, de deontologie en de deugdenethiek – bespreken we verschillende antwoorden op deze vraag. We laten ook zien hoe verschillende instrumenten om beleidsopties te evalueren voortkomen uit bepaalde ethische stromingen en wat hun tekortkomingen zijn. We beargumenteren dat het nieuw ontwikkelde instrument de Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) de potentie in zich heeft om recht te doen aan alle drie de stromingen en verrijkende inzichten biedt die het brede welvaart debat verder brengen. Om dit te illustreren eindigen we met een voorstel voor een PWE-raadpleging over de invulling van de mobiliteitstransitie. Met de resultaten hiervan kan de politiek kennis nemen van wat Nederlanders denken over de grote strategische keuzen en wat voor hen een toekomstbestendig en rechtvaardig vervoerssysteem is dat de brede welvaart bevordert.

Inleiding

Brede welvaart vraagt ons om de blik te verruimen en te streven naar een vooruitgang waarbij niet economische groei, maar welzijn centraal staat. Dit streven is nauwelijks nieuw te noemen, maar resoneert vooral de afgelopen jaren steeds sterker, ook in het mobiliteitsdomein (zie bijvoorbeeld PBL, 2021b, KiM 2021). Het doet een appèl op verlangens en behoeften – het streven naar een goed leven, welzijn, duurzaamheid en inclusiviteit. Ook kan het taalkundig ruimte creëren om anders en breder naar het overheidsbeleid te kijken, met het oog op de grote vragen van deze tijd, van klimaatverandering, sociale ongelijkheid tot biodiversiteit en vertrouwen in de overheid. Tegelijkertijd moet er ook nog een grote slag worden gemaakt om brede welvaart als concept zinvol toe te passen. Hoe moet het invulling krijgen en welke beleidsinformatie en -instrumenten zijn hiervoor nodig? Een nieuw denkkader, een lijst met brede welvaartsindicatoren voor mobiliteit? Andere evaluatie-instrumenten om af te wegen, voorbij de MKBA? Deze vragen leiden bij het Ministerie van IenW tot een interessante zoektocht, die kansen biedt, maar ook tot kritische vragen leidt. Is brede welvaart geen oude wijn in nieuwe zakken? Zijn nieuwe instrumenten echt nodig? En hoe te zorgen dat het kind niet met het badwater wordt weggegooid, want de MKBA en de Integrale Mobiliteits Analyse (IMA) brengen ook veel goeds.

Wij beargumenteren in dit artikel dat het streven naar brede welvaart inderdaad een heroverweging van het instrumentarium nodig maakt. Dat is echter geen eenvoudige opgave, omdat een nieuwe praktijk het werkelijke probleem van het huidige instrumentarium moet adresseren, zonder daarmee de huidige consistente beoordelingspraktijk te verzwakken. Zo klagen experts in het Verenigd Koninkrijk en Zweden er bijvoorbeeld over dat er in het brede beoordelingskader dubbeltellingen zitten tussen verschillende indicatoren (Mouter, 2014) en wijzen ook in Nederland wijst een econoom als Bas Jacobs op het risico dat het welvaartsbegrip verwordt 'tot een container waarin iedereen naar gelieven zijn opvatting van welvaart kan dumpen, wat kan leiden tot beleidsfouten' (Jacobs, 2021)

In dit artikel doen wij een voorstel om het debat een stap verder te brengen. Onze stelling daarbij is dat brede welvaart niet alleen over aspecten en indicatoren, maar ook over het integraal afwegen van beleidsopties moet gaan. En in de afwegingen verdienen ethisch normatieve aspecten een centralere plek verdienen dan ze nu krijgen.

Leeswijzer

We starten met het beantwoorden van de vraag waarom het streven naar brede welvaart inderdaad vraagt om een aangepast instrumentarium (1) Vervolgens werken we uit dat het bij dialogen over brede welvaart cruciaal is om te erkennen dat je hier vanuit verschillende ethische perspectieven op het goede leven naar kan, of misschien wel moet, kijken: het utilitaristisch perspectief (2), het deontologisch perspectief (3) en de deugden-ethiek (4). We sluiten af met een voorstel om te experimenteren met een instrumentarium, dat uitgaat van de werkelijke waarden, voorkeuren en zorgen van burgers en rekening kan houden met alle drie de ethische perspectieven (5).

Methodologie

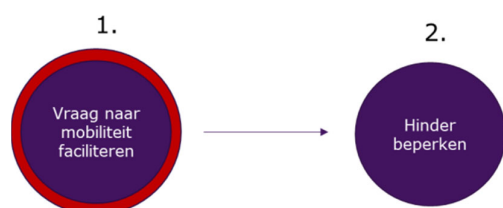
De inzichten in dit artikel zijn gebaseerd op literatuurstudie naar de relatie tussen evaluatiemethoden en ethiek, aangevuld met inzichten uit diverse workshops die de

auteurs hebben bijgewoond, waaronder over een denkkader Brede Welvaart (Argumentenfabriek, 2022) en indicatoren Brede Welvaart (TNO, 2021). Alle conclusies zijn voor onze eigen rekening.

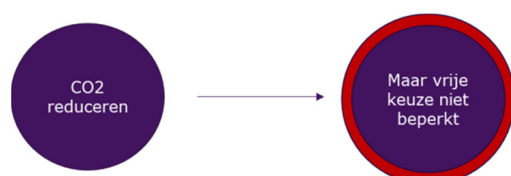
1. Brede welvaart vraagt een ander startperspectief

1.1 *Het huidige perspectief en bijbehorend instrumentarium*

Het faciliteren van de economie, de mobiliteit en bereikbaarheid zijn van oorsprong de belangrijkste doelen van het Ministerie van IenW. Het gedachtegoed dat iedereen zich zo vrij, autonoom en snel mogelijk moet kunnen verplaatsen staat hoog aangeschreven. Bereikbaarheidsproblemen die een oplossing vragen, komen op de beleidsagenda op basis van capaciteitsanalyses, waarbij de voorspelde vraag naar mobiliteit en voertuigverliesuren leidend waren. De 4-jaarlijkse Integrale Mobiliteits Analyse (IMA) en haar voorganger de NMCA zijn hierbij al jaren de belangrijkste richtingaanwijzer. Daarnaast speelt op dit moment dat de infrastructuur die in de jaren 60 is aangelegd tegen het einde van de levensduur loopt, hetgeen leidt tot een grote renovatie en vervangingsopgave om Nederland bereikbaar te houden. De hinder die de werkzaamheden en de groeiende mobiliteit opleveren is in beeld en wordt als een vorm van 'damage control' zoveel mogelijk beperkt, meestal aan de hand van vaste processen, procedures en technische normeringen.



CO2 reductie is recent als primaire doelstelling toegevoegd en schuurt met de traditionele doelstellingen van IenW. Het uitgangspunt van het ministerie is dat iedereen de transitie naar duurzame mobiliteit moet kunnen maken (Min IenW, 2022). Het beperken van de mobiliteit ligt daarbij gevoelig. Het grootste deel van het beleid richt zich dan ook op de elektrificatie van het huidige wagenpark en andere vrijwillige verduurzaming. Als leidend principe voor beleid vindt de mobiliteitstransitie met name weerklank in steden, op nationaal niveau minder. Het huidige perspectief benadrukt zowel de noodzaak om CO2 te reduceren als de noodzaak dat iedereen mee moet kunnen (autonomie van burgers en bedrijven). In praktijk lijkt het tweede deel van het perspectief dominant.



1.2 *...loopt tegen grenzen aan...*

Het huidige perspectief stuit in toenemende mate op grenzen. We noemen er vijf. Allereerst de emissies. Infrastructuurprojecten en de aanhoudende groei van de mobiliteit vergroten de CO2 en stikstofproblematiek, waarvoor binnen de politieke doelstellingen en wettelijke normen geen plek meer is. De nieuwe 'indicatieve'

sectordoelelstelling voor mobiliteit van het ontwerp beleidsprogramma klimaat is met een reductie tot 23,7 Mton CO₂ restemissies in 2030 beperkt ambitieus en nog een eind verwijderd van de PBL doorrekening die in 2021 uitkwam op 28,7 Mton (PBL, 2021a). Ten tweede financiële grenzen; met de grote vervangings- en renovatieopgave is een groot deel van de beschikbare budgetten gemoeid, waardoor overige opgaven in de knel komen. Ten derde de effectiviteit. Ondanks jarenlang investeren ter bestrijding van files, zijn we niet filevrij en zal extra investeren in infrastructuur daar volgens wetenschappers ook niet toe leiden (Duranton et al, 2011). Ten vierde zijn er groeiende zorgen over kwetsbare groepen. Hun behoeften zijn vele jaren niet in beeld geweest bij mobiliteitsbeleidsmakers, wat voor velen ten koste is gegaan van de mogelijkheden om werk, familie en voorzieningen te bereiken. Ten vijfde is er de beperkte ruimte en de vele zaken die daarbinnen om voorrang strijden. Denk aan woningbouw, duurzame energie, klimaatadaptatie, natuur, recreatiegebieden en natuurlijk mobiliteit. Dit naast de wens van burgers om vrij en ongestoord te wonen, werken en recreëren.

Het besef dat het anders moet is onder professionals in het mobiliteitsdomein zo langzamerhand gemeengoed geworden. Maar zolang de ideeën van vrije mobiliteit en bestaande 'rechten' in de status quo de facto het uitgangspunt blijven, zullen de genoemde grenzen blijven knellen, buiten beeld blijven of – in het geval van de milieugrenzen – worden overschreden.

1.3 En is aan vervanging toe

Als we de transitie serieus willen nemen, is het dus tijd voor een nieuw perspectief. Steeds vaker wordt daarbij een paradigma shift van 'predict and provide' naar 'decide and provide' voorgesteld, met als uitgangspunt een gewenste en verbeelde toekomst in plaats van een vanuit het verleden doorgetrokken toekomst (zie bijvoorbeeld Hajer en Pelzer, 2018). Dit is wenselijk, omdat het de ruimte biedt om een duurzamer, gezonder en ruimtebesparend mobiliteitssysteem op lange termijn te verbeelden en voor mensen voorstelbaar te maken hoe dat eruit ziet.

Dit is wat ons betreft de kern van het brede welvaartsdebat in het mobiliteitsdomein. Als we de huidige trend doortrekken, en het doel van overheidsbeleid blijft om de toekomstige mobiliteitsvraag te faciliteren en de hinder van mobiliteit beperken, dan hebben we het in onze ogen over 'smalle welvaart', waarbij we op steeds meer grenzen zullen stuiten. Als we nadenken over het gewenste mobiliteitssysteem van de toekomst, welk beleid past bij het bereiken van deze toekomst, en welke waardenafwegingen er worden gemaakt, dan hebben we het over redeneren vanuit 'brede welvaart'.

Wat de 'gewenste toekomst' precies inhoudt is echter tegelijkertijd een lastige en niet eenduidig te beantwoorden vraag. Een gesprek vanuit een breed welvaartsperspectief kan handvatten bieden, maar alleen als daarbij ook ethisch-normatieve aspecten expliciet worden gemaakt. Er zijn immers verschillende antwoorden te geven op de vraag "wat is het juiste om te doen". Er blijven vele dilemma's, al is het maar omdat in mobiliteit sneller of makkelijker reizen voor de één vrijwel altijd samengaat met meer emissies, meer hinder, minder bereikbaarheid of minder veiligheid voor de ander en andersom. En of dat rechtvaardig is. Deze vraagstukken beginnen bij het bepalen van de beleidsagenda. Wat is de opgave en wat zijn doelen van beleid?

Het is zichtbaar dat het Ministerie van IenW hierin beweegt. Sinds vorig jaar zijn aan de IMA indicatoren toegevoegd op het gebied van o.a. verkeersveiligheid, emissies en de bereikbaarheid van voorzieningen en banen. De teksten van de IMA ademen ook meer

nuance. Er is nog steeds aandacht voor potentiële capaciteitsknelpunten, maar het rapport benadrukt ook dat een mobiliteitsontwikkeling niet direct tot een opgave hoeft te leiden. Dit is ook afhankelijk van wat belangrijk of aanvaardbaar wordt geacht. “Een verslechtering betekent niet altijd dat iets onder een aanvaardbaar niveau zakt, en een verbetering betekent niet altijd dat we op een aanvaardbaar niveau komen.” (Min IenW, 2021).

Dit maakt het leven niet eenvoudiger. Het faciliteren van de vraag en het voorkomen van voertuigverliesuren was lange tijd een onomstreden, éénduidige en relatief onzichtbare doelstelling. Nu moeten er meer en complexere afwegingen worden gemaakt en zullen politici en beleidsmakers kleur moeten bekennen. Als niet langer de vraag naar mobiliteit en het voorkomen van knelpunten en hinder voldoende legitimatie vormen, wat zijn dan aanvaardbare niveaus die indicatoren moeten bereiken of waar ze niet onder mogen zakken? Kunnen ook gezondheid en rechtvaardigheid doelen zijn van mobiliteitsbeleid? Wat krijgt prioriteit bij het verdelen van de schaarse middelen en de schaarse ruimte en hoe vertaalt zich dat in een zero emissie mobiliteitssysteem van de toekomst? Het kiezen van een set brede welvaartsindicatoren is een eerste stap, die erkent dat het je richten op het ‘goede leven’ of brede welvaart inherent meerduidig is. Mensen vinden zowel bereikbaarheid, als gezondheid als veiligheid en emissies van waarde. Het kan echter niet de laatste stap zijn. Sturen op brede welvaart vereist ook een uitspraak over de aanvaardbare niveaus en informatie die helpt bij het onderling wegen van de indicatoren. Deze informatie hoeft de afweging niet eenduidig te maken, maar wel beter hanteerbaar. Daarvoor is het in onze ogen goed om eerst terug te gaan naar de basis. Wat zijn ook alweer de verschillende filosofische perspectieven op het goede leven en ‘doing the right thing’?

	Utilitarisme	Deontologie	Deugden ethiek
Belangrijkste karakteristiek	Sturen op maximaal nut	Respect voor rationale morele rechten en plichten als principe	Ontwikkeling van individuele capaciteiten en deugden
Ultieme doel	Nut / Plezier / geluk	‘right before good’	Het goede leven – menselijk floreren
Oude denkers	Bentham/JS Mill/Pigou	Kant/Rawls	Aristoteles/Macintyre
Hedendaagse denkers	Layard	Raworth/Krznaric	Sandel/van Staveren
Hoe te bereiken?	Beleid, investeringen en regels met het grootste nut.	Overheidsbeleid beschouwt fundamentele rechten van individuen en natuur als intrinsiek. Deze zijn niet af te ruilen tegen nut voor anderen.	Een rechtvaardige samenleving vereist debat over de betekenis van het goede leven en een publieke cultuur die om kan gaan met de verschillen van inzicht tussen mensen.
Bijbehorende wijze van evalueren mobiliteitsbeleid:	Berekenen: Evaluatie op basis van de verwachte gevolgen en	Toetsen: Mobiliteitsbeleid respecteert planetaire	Deliberatie: Mobiliteitskeuzen en -beleid worden context afhankelijk
	hoe individuen deze waarderen.	grenzen en rechten van mensen	bediscussieerd in publieke dialoog in termen van betekenis en waarde
Typerend instrumentarium	MKBA	Toetsing op criteria	Maatschappelijke dialoog / burgerberaad

2. Utilitarisme: the greatest good for the greatest number

De eerste ethische stroming die handvatten biedt om te wegen wat van waarde is, is het utilitarisme. Kort gezegd gaat het in het utilitarisme om het streven naar maximaal nut voor het grootste aantal mensen (greatest good for the greatest number). Bij het maken van keuzen zijn alleen de consequenties in termen van nut van belang. De klassieke utilitaristen zoals Bentham en Mill, vertaalden nut als geluk. Volgens hen heeft elk individu en dus ook de overheid de morele plicht om keuzen op die manier af te wegen. Het vereist dat alle consequenties in beeld zijn en dat vormen van geluk op dezelfde schaal worden gemeten, zodat deze onderling kunnen worden vergeleken en opgeteld. De klassiek utilitaristische stroming vernieuwt zichzelf nog steeds onder wetenschappers die zich bezighouden met subjectief welzijn en 'happiness'-onderzoek. Daarnaast heeft ook de welvaartstheorie, waarop de MKBA is gebaseerd, zijn wortels in het utilitaristisch denken. De eerste econoom die welvaartseconomie als een aparte discipline onderscheidde, was Pigou in 1922. Hij ging uit van het idee dat nut gelijk staat aan het bevredigen van individuele voorkeuren. Zo'n tien jaar later ontstond de zogenaamde "nieuwe" welvaartseconomie, die - in tegenstelling tot zijn voorgangers - een kader zocht dat objectief was en vrij van ethische, normatieve veronderstellingen. Het doel was om de economische wenselijkheid van beleid te beoordelen, zonder het nut van individuen te hoeven vergelijken met elkaar. Met het principe van een Pareto-verbetering, waarbij alleen een verandering waarbij niemand erop achteruitgaat, wordt gedefinieerd als een welvaartsverbetering, werd deze nieuwe manier van welvaartsevaluatie mogelijk.

De MKBA

De MKBA is het utilitaristische instrument bij uitstek. Het te maximaliseren nut wordt gezien als de vervulling van (welovertogen, rationele) individuele voorkeuren. De voorkeuren worden gemeten aan de hand van de bereidheid om te betalen uit het eigen budget. Bij voorkeur blijkt dit uit marktgedrag (revealed preferences). Als er geen geschikte markten zijn voor het afleiden van prijzen, is onderzoek naar verklaarde voorkeur (stated preferences) de uitwijkmogelijkheid. Als dat ook niet werkt, zoals bij het waarderen van CO₂-emissies, worden alternatieve waarderingen gebruikt die zijn afgeleid van overheidsdoelstellingen.

In de evaluatiepraktijk is de Pareto-eis niet werkbaar. Er ondervindt immers altijd wel iemand nadeel van een verandering en compensatie kan in de praktijk niet voor elk project en elk effect plaatsvinden. In de MKBA is de Pareto-eis daarom vervangen door het Kaldor Hicks-compensatiecriterium. Volgens dit criterium is het voldoende als de winnaars de verliezers *kunnen* compenseren en dan nog steeds beter af zijn: een mogelijke paretoverbetering dus.

Velen zien het MKBA-saldo als een maatstaf voor welvaartsverbetering (zie bijvoorbeeld de beschrijving in de MKBA-leidraad). Daar is echter ook de nodige kritiek op van

degenen die menen dat de MKBA alleen een maatstaf voor efficiëntie kan zijn, wanneer de baathebbers degenen die hinder ondervinden niet daadwerkelijk compenseren. Zij wijzen erop dat in het MKBA-saldo mensen met hoge inkomens bevoordeeld worden. Bijvoorbeeld in de vorm van een hogere waarde van tijd voor (gemiddeld rijkere) treinreizigers (en gemiddeld nog rijkere) luchtvaartreizigers dan voor busreizigers. Of in de vorm van een hogere waarde voor hinder in duurdere wijken dan in wijken met veel sociale woningbouw. Het is één euro één stem in plaats van één man één stem. Nyborg (2014) pleit ervoor om uitkomsten van MKBA's niet meer te koppelen aan uitspreken over maatschappelijk rendement of brede welvaart, maar het te presenteren als wat het daadwerkelijk is: de totale betalingsbereidheid uit privaat budget, op basis van de voorkeuren zoals we die uit het verleden kennen.

De MKBA heeft in Nederland een prominente rol bij het beoordelen van projecten, maar niet bij het bepalen van de beleidsagenda. Probleemanalyses en doelstellingen worden niet op basis van kosten en baten bepaald en daar is het instrument ook niet geschikt voor. Het biedt een methodiek om verschillende maatschappelijke kosten en baten van een concrete beleidswijziging af te wegen ten opzichte van de situatie zonder die beleidswijziging (CPB/PBL, 2022). Om effecten te kunnen kwantificeren en monetariseren is het nodig dat het project heel concreet is en dat alle effecten en de (schaduw)prijzen daarvan kenbaar en voorspelbaar zijn. Voor normatieve en nieuwe ideeën over hoe de stad van de toekomst eruit zou moeten zien, is in de MKBA in de huidige vorm geen ruimte. Allereerst omdat het gaat om een grote hoeveelheid samenhangende beleidswijzigingen en projecten in plaats van één. En daarnaast omdat burgers voorkeuren voor dit soort toekomstbeelden niet kunnen uiten in de keuzes die zij als consument maken, zoals bij het kopen van een huis (Mouter en Pelzer, 2021).

Participatieve Waarde Evaluatie

De MKBA is niet de enige methode die kan worden gebruikt om het gedachtegoed van het utilitarisme in de praktijk te brengen. Recent is aan de TU Delft de Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) ontwikkeld, initieel als alternatief voor de MKBA (Mouter et al., 2021a). In zijn oorspronkelijke vorm gaat deze benadering een heel eind mee in de keuzes die worden gemaakt in de welvaartstheorie en de MKBA. Het zijn de consequenties van beleid en de voorkeuren van individuen die tellen. De manier waarop de voorkeuren worden gemeten is echter fundamenteel anders. Allereerst verschilt de context. De MKBA meet de betalingsbereidheid op basis van de private beslissingen vanuit de eigen portemonnee, bijvoorbeeld op de huizenmarkt of in keuze-experimenten waarin reistijd en reiskosten tegen elkaar worden afgewogen. De MKBA benadert individuen daarmee eigenlijk als consumenten van overheidsinvesteringen. De PWE meet de betalingsbereidheid vanuit een publieke context. Burgers geven in een online raadpleging advies aan het bestuur, bijvoorbeeld voor het verdelen van een vast budget over projecten. Daarmee laten ze hun voorkeuren zien voor de besteding van publieke middelen in plaats van uit eigen portemonnee. Verder gaat het bij de PWE niet alleen om de waardering van de effecten voor het individu zelf. De raadpleging presenteert beleidsopties met de verwachte effecten voor alle leden van de samenleving. De vraag aan de deelnemers is om een integrale afweging te maken. Zo hebben eventuele altruïstische voorkeuren en ideeën over rechtvaardigheid, in tegenstelling tot de MKBA, wel een plek in de PWE. (Mouter et al, 2021a). Uit verschillende onderzoeken blijkt dat de verschillen in uitkomsten tussen beide methoden aanzienlijk zijn. In PWE kennen

mensen meer waarde toe aan veiligheid en milieueffecten ten opzichte van reistijdwinsten dan in de waarderingsmethoden die voor de MKBA worden gebruikt (Mouter et al., 2021a). Deelnemers redeneren vanuit een ruimer perspectief, meer als burger dan als consument, en komen zo tot andere voorkeuren. De afgelopen tijd ontwikkelt de PWE zich door als een participatie-instrument, waar de pluriformiteit in argumentatie meer centraal staat dan de utilitaristische financiële vertaling van de gemaakte keuzen (Mouter et al., 2021b). We komen hierop terug in paragraaf 4 over de deugden-ethiek.

3. Deontologie: verantwoordelijkheden, rechten en plichten

Een alternatief voor het utilitarisme ligt in het denken in verantwoordelijkheden, rechten en plichten van de deontologische ethiek. Deze stroming richt zich op het vinden van de juiste morele regels. Bijvoorbeeld wat we verschuldigd zijn aan elkaar, aan toekomstige generaties en aan mensen elders, die geen stem hebben in onze besluitvorming. In de deontologische stroming komen veel ongelijksoortige denkers bij elkaar. Zo vinden libertairen bijvoorbeeld de individuele vrijheid zo belangrijk, dat belastingheffing, herverdeling en/of regulering vrijwel in alle gevallen indruist tegen het fundamentele recht om met ons eigendom te doen en laten wat we willen. Hoeveel goed de overheid ook kan doen met belastinggeld, het recht op vrijheid weegt zwaarder. De belangrijkste denker binnen het deontologisch kader is Kant. Hij redeneert dat een handeling niet goed of slecht kan worden genoemd op basis van de verwachte gevolgen. Ook betekent het feit dat iets veel mensen plezier geeft, nog niet dat iets een goede zaak is. Het is in Kant's ogen de handeling zelf die moreel of immoreel is, afhankelijk van het achterliggende motief. Daarbij heb je als mens de plicht om anderen nooit alleen als een middel te zien om een doel te bereiken, maar altijd *ook* als een doel in zichzelf, een rationeel individu dat respect verdient. Het idee van de universele rechten van de mens vindt zijn oorsprong in dit denken. Ook de ideeën van contract-filosofen als Rawls passen in de deontologische traditie. Hij komt tot een idee van een rechtvaardige maatschappij op basis van wat mensen zouden kiezen wanneer ze niet zouden weten welke plek ze gaan innemen in deze maatschappij; vanachter de 'sluier der onwetendheid', zonder eigen belangen mee te wegen dus. Zo komt hij tot rechtvaardigheidsprincipes die zowel basisvrijheden als een vergaande sociale en economische gelijkheid voorschrijven. Waar consequentialisten en utilitaristen veranderingen beoordelen en zich niet uitspreken over de wenselijkheid van de huidige situatie, kijken deontologen meer naar een wenselijke staat of toestand die bereikt moet of kan worden.

In onze tijd kan de Donut-economy van Kate Raworth (2017) in een deontologisch licht worden gezien. Zij stelt de donut voor als een kompas voor brede welvaart in de 21e eeuw, met als doel te voorzien in de behoeften van alle mensen binnen de mogelijkheden van de levende planeet. De Donut bestaat uit twee concentrische ringen: een sociale basis, om ervoor te zorgen dat niemand tekortschiet in de essentiële levensbehoeften, en een ecologisch plafond, om ervoor te zorgen dat de mensheid niet collectief de planetaire grenzen overschrijdt. Tussen deze twee reeksen grenzen ligt een donutvormige ruimte die zowel ecologisch veilig als sociaal rechtvaardig is: een ruimte waarin de mensheid kan gedijen (Raworth, 2017). Het idee van de donut is eenvoudig en aansprekend en vindt daarom veel weerklank. Het geeft de contouren van een afwegingskader en helpt

zo om concrete doelstellingen te formuleren en probleemanalyses te maken. Een deontologische evaluatie van het beleid en de projecten kan vervolgens gericht zijn op het behalen van concrete doelstellingen, zoals een niet te overschrijden grens aan CO₂ uitstoot per jaar. Raworth heeft de sociale basis gebaseerd op de SDG's, die op hun beurt weer gebaseerd zijn op de capabilities-benadering. Het ecologisch plafond is gebaseerd op de planetaire grenzen benadering.

Sociale basis gebaseerd op de capabilities benadering

De capabilities benadering, ontwikkeld door Amartya Sen en Martha Nussbaum wordt door velen gezien als het belangrijkste alternatieve denkkader voor brede welvaart naast de welvaartstheorie (zie bijvoorbeeld PBL 2021). Wat volgens deze benadering gemaximaliseerd moet worden is niet 'nut', maar de zogenoemde 'capabilities', ofwel de set van keuzemogelijkheden die mensen hebben om het leven te leiden waarvoor ze reden hebben om het te waarderen. Vanuit deze 'capabilities, kiezen mensen zelf gewenste 'functionings', het scala aan goederen, diensten, activiteiten en posities dat iemand kan consumeren, ondernemen of zijn. Sen beredeneert dat niet iedereen in dezelfde mate in staat is om inkomen of basisgoederen om te zetten in daadwerkelijk kwaliteit van leven. Daarom kan iemand met een beperking bijvoorbeeld meer inkomen of andere bronnen nodig hebben dan iemand zonder. De capabilities approach vormt de inspiratie bij vele recent ontwikkelde indicatorensets, waarvan de in 2015 geïntroduceerde SDG's het meest invloedrijk zijn (Hoekstra, 2019).

Nussbaum (1992) positioneert de capabilities benadering in de traditie van Rawls en werkte een minimale theorie van sociale rechtvaardigheid uit met als uitgangspunt dat ieder mens recht heeft op een minimumniveau ten aanzien van een lijst van 'basis capabilities'. Een samenleving die deze rechten en vrijheden niet kan garanderen aan haar burgers is volgens haar geen rechtvaardige samenleving. Nussbaum's benadering kan worden gekenschetst als suffiëntaristisch, waarbij rechtvaardigheid gaat over een genoeg voor ieder individu. In de wetenschappelijke literatuur groeit de belangstelling voor het toepassen van de Capabilities Approach op vragen rondom mobiliteitsbeleid, vervoersplanning en het afwegen van investeringen (Hananel et al. 2016; Nahmias-Biran & Shiftan, 2020; Vecchio et al., 2021). Hoewel mobiliteit in de lijst van Nussbaum niet voorkomt, zien verschillende wetenschappers mogelijkheden om het concept uit te breiden naar het mobiliteitsdomein. De dominante richting in deze literatuur is dat *bereikbaarheid* de relevante capability is. De concepten van transport justice (Martens, 2016) en vervoersarmoede krijgen hier een plek. Hoewel meerdere onderzoekers het als een kansrijke richting zien om evaluatiemethoden te ontwikkelen waarin bereikbaarheid voor verschillende groepen centraal staat, benadrukken ze ook dat er nog heel veel werk en onderzoek moet worden gedaan voordat hier een bruikbare methode uit voortkomt.

Ecologisch plafond o.b.v. planetaire grenzen

Een belangrijke kritiek op de capabilities approach is dat het onvoldoende aandacht heeft voor duurzame ontwikkeling en intergenerationele rechtvaardigheid (zie Rauschmayer & Lessmann, 2013). Kate Raworth vult haar model daarom aan met de planetaire grenzen benadering. De bedenkers van de benadering hebben negen planetaire grenzen vastgesteld waarbinnen de mensheid moet zien te blijven om duurzaam gebruik te kunnen blijven maken van de hulpbronnen van de planeet (Rockström et al, 2009). De grenzen betreffen bijvoorbeeld de CO₂ in de atmosfeer, verlies van biodiversiteit, de

stikstof- en fosforkringloop, oceaanzuuriging en chemische verontreiniging. De grenzen zijn vastgesteld op basis van het idee dat het overschrijden schadelijk of zelfs catastrofaal is, omdat het niet-lineaire, abrupte veranderingen in het milieu op continentale of planetaire schaal veroorzaakt. Hoewel de vaststelling van de grenzen nog veel onzekerheden kent, is het denkkader behulpzaam, mede omdat het een exclusieve focus op CO2 kan voorkomen. Het kan inzicht geven in de mate waarin inspanningen om het ene milieuprobleem aan te pakken, negatieve effecten heeft op andere milieudomeinen. Neem de wens om grondstoffen te vinden voor elektrische auto's versus de schade van diepzeemijnbouw aan de zeebodem en de daar aanwezige ecosystemen. Of de wens voor windenergie op zee versus de grote invloed op het leven onder water en in de lucht.

Deontologie en het maken van afwegingen

Een deontologische visie geeft geen direct afwegingskader, maar helpt om concrete doelstellingen te formuleren en probleemanalyses te maken. In zijn pure vorm is de deontologische visie nogal streng. Ze vraagt om abstracte universele morele regels waar we ons aan moeten houden, bij voorkeur verdergaand dan wat is vastgelegd in wet- en regelgeving. Hiervoor moeten vaste stelregels en principes worden gevonden. De planetaire grenzen kunnen daarbij behulpzaam zijn, maar dan nog moet de vraag beantwoord worden welke bijdrage de mobiliteitssector moet leveren en hoe de grenzen ten opzichte van elkaar gewogen worden. Voor de sociale basis is het nog lastiger. Allereerst bestaan er verschillende ideeën over wat rechtvaardig is, daarnaast is er de vraag wie verantwoordelijk is en welke prijs we over hebben om een minimum bereikbaarheid voor iedereen tot stand brengen. Het is de vraag of we daar politiek en maatschappelijk uit gaan komen. Mogelijk kan de derde ethische stroming, de deugdenethiek uitkomst bieden.

4. Deugdenethiek - met de burger, niet over de burger

Zoals hierboven beschreven, helpen het utilitarisme en de deontologie ons gedeeltelijk in de zoektocht naar een brede welvaart instrumentarium. De utilitaristische benadering heeft een specifieke visie op welzijn en ziet toe op efficiëntie, maar houdt van oorsprong weinig rekening met vragen ten aanzien van rechtvaardigheid. Vanuit een deontologisch perspectief kunnen de capabilities benadering en de planetaire grenzen benadering helpen om grensniveaus te bepalen waarnaar we zouden moeten streven, maar we moeten erkennen dat er nog veel discussie over mogelijk is wat dan de doelen vanuit mobiliteit moeten zijn én hoe die ten opzichte van elkaar te wegen. Sommige denkers beweren zelfs dat een deontologische benadering onmogelijk eenduidige en praktisch haalbare morele principes kan voorschrijven (Maniates, 2001; Fragnière, 2016). Daarom is het interessant om vanuit een derde ethische stroming – de deugdenethiek – naar brede welvaart te kijken. Het kan helpen om een toekomst te formuleren niet in termen van nut, of morele grenzen maar in termen van gewenste systeemveranderingen en transities in dienst van het 'goede leven'.

Volgens de deugdenethiek kan een rechtvaardige samenleving niet zonder publiek debat over de betekenis van het goede leven en een politiek en publieke cultuur die om kan gaan met de verschillen van inzicht tussen mensen. De deugden-ethiek gaat terug tot

Aristoteles, voor wie participatie in politiek een fundamenteel onderdeel is van het goede leven. In zijn visie kan de menselijke natuur alleen verwezenlijkt kan worden door in een gemeenschap te leven en deel te nemen aan het politieke leven. Politieke dieren is wat we ten diepste zijn (Sandel, 2009). Als ethisch normatieve benadering is de deugdenethiek lange tijd ondergesneeuwd geweest door discussies tussen deontologen en utilisten, maar sinds de tweede helft van het laatste eeuw winnen de uitgangspunten ervan weer aan aantrekkingskracht (b.v. Anscombe, 1958; MacIntyre, 1982, Sandel 2009). We lichten een aantal aspecten uit:

1. *Deugdelijk zijn is doel in zichzelf.* Niet alleen de intenties bij of gevolgen van individuele afwegingen tellen, maar ook of onze daden weerspiegelen wie we zijn en willen zijn, in lijn met onze potentie tot menselijk floreren. De deugden ethiek legt een verantwoordelijkheid bij mensen om een onderzoekende houding aan te nemen en een deugdelijk karakter te vormen. Een belangrijke vraag is daarbij volgens welke waarden we willen leven.
2. *Pluralistische waarden:* De deugden-ethiek erkent dat de praktische rede niet voldoende is om mensen te motiveren. Om in specifieke gevallen te bepalen wat de juiste beslissing is zijn daarbij zowel ratio, emotie als waarden van belang. Er zijn geen vaste regels en moreel gedrag is context specifiek. Het vraagt van de persoon in kwestie begrip van en verbinding met de (morele) beslissing. Tegelijkertijd is er ook geen sprake van relativisme, omdat beslissingen bij dienen te dragen aan het inherente doel (telos) van hetgeen waarover besloten wordt en uiteindelijk aan karaktervorming en menselijk floreren.
3. *Verbindende verhalen:* De deugden-ethiek ziet mensen als sociale wezens die alleen kunnen functioneren in relatie tot anderen. Ook voorkeuren en waarden ontstaan in relatie met anderen (van Staveren, 2007) en vereisen dat een gemeenschap wordt gevormd middels dialoog, gezamenlijk onderzoek en verbindende verhalen. De gemeenschap wordt ondermijnd door een te grote nadruk op autonomie en als de invulling van goede leven wordt beschouwd als een persoonlijke aangelegenheid.
4. *Leren.* De deugdenethiek erkent dat het goede geen universele standaard heeft, en dat moreel gedrag per definitie onvolmaakt is en zich voortdurend aanpast aan veranderende sociale omstandigheden. Moreel gedrag wordt geleerd en beoefend via een proces van vallen en opstaan (van Staveren, 2007)

Hedendaagse denkers als Bas Heijne en Michael Sandel onderschrijven het belang van het brede democratische dialoog volgens deze principes. Ze geven aan hoe het huidige politieke debat is verarmd tot een pragmatische politiek van haalbaarheid, waarin beleid wordt voorbereid door deskundigen op basis van technische, economische en sociale analyses. Ideologie of visie spelen geen expliciete rol. Het voordeel hiervan is dat voor- en nadelen van beleid zo veel mogelijk op basis van feiten en ratio worden afgewogen en dat (deel)belangen niet lijken te prevaleren. Het bezwaar is dat dit ten koste gaat van de rol van waarden en de invloed van burgers. Het groeiende onbehagen is, in de woorden van Heijne, dat het algemeen belang, de publieke zaak, het onderspit delft en dat het rationele wereldbeeld "verwordt tot zielloos nutsdenken". De politiek gaat te vaak over 'slimme' oplossingen, en onvoldoende over de fundamentele vraag hoe we samenleven en wie we willen zijn.

Deugdenethiek en het maken van afwegingen

De uitgangspunten van de deugden-ethiek vormen een uitdaging voor het opstellen van afwegingskaders, zeker waar de behoefte bestaat aan een objectieve lijst met aspecten en een weging. Het geeft een aantal aandachtspunten:

- Niet alleen de uitkomst, maar ook het proces en de kwaliteit van het gedrag van de beslisser telt;
- Waarden en verbindende verhalen zijn van belang;
- Waarden moeten worden bediscussieerd in relatie tot het vraagstuk dat voorligt, gericht op het vinden van het juiste besluit en de juiste actie.

Burgerberaad en PWE

Pleidooien voor meer burgerparticipatie, deliberatieve instrumenten als burgerberaden en de aandacht voor nieuwe narratieven komen aan deze uitgangspunten tegemoet. Deliberatieve instrumenten zijn zeer geschikt om een diepgaand debat te voeren, waarbij de tijd wordt genomen en daardoor recht kan worden gedaan aan de complexiteit van het vraagstuk. Een kritiek hiertegen is echter dat het aantal betrokkenen over het algemeen laag is en dat het moeilijk is om een representatieve groep samen te stellen, omdat veel mensen uiteindelijk de uitnodiging om deel te nemen niet aannemen. Dit heeft te maken met de grote gevraagde tijdsinspanning, een mindere interesse om mee te praten en/of een gevoelde drempel om met anderen te debatteren. De visie op burgerschap van Aristoteles is veeleisender dan wat wij in onze tijd gewend zijn. Een alternatieve wijze van participeren biedt de Participatieve Waarde Evaluatie. Zoals aangegeven in paragraaf 2 ontwikkelt de PWE zich door als een participatie-instrument, waar de argumentatie meer centraal staat dan de financiële vertaling van de gemaakte keuzen. Het instrument achterhaalt achterliggende (gemeenschappelijke) waarden, op basis waarvan leidende principes voor rechtvaardigheid en verbindende verhalen kunnen worden ontwikkeld (Mouter et al., 2021b). In Sudwest-Fryslan zijn deze principes bijvoorbeeld gebruikt voor de toetsing van al het energiebeleid van de gemeente (Itten en Mouter, 2022). Door burgers in de stoel van de bestuurder te zetten, hen te vragen moeilijke keuzen te maken en te beargumenteren waarom ze deze keuzen maken, zorgt de PWE ervoor dat de waarden en voorkeuren scherper worden. Zowel voor de beslissers die met de afwegingen kunnen werken als voor de burger zelf. In de praktijk worden PWE en het burgerberaad regelmatig gecombineerd (Itten en Mouter, 2022). Zo werden in een PWE in Sudwest-Fryslan voorkeuren, waarden en zorgen van burgers geïnventariseerd voor het maken van energiebeleid in de gemeente. Hierna stelde het burgerberaad op basis van de resultaten de gemeenschappelijke waarden en principes vast. De gemeente gebruikte deze principes vervolgens voor de toetsing van al het energiebeleid.

5. Conclusie en vervolgstappen

Vele publicaties, opiniestukken, workshops en gesprekken maken duidelijk dat het brede welvaartperspectief een snaar raakt en dat beleidsmakers behoefte hebben om het mobiliteitsbeleid breder te bekijken en af te wegen. Hoe dat moet en welke instrumenten daarvoor geschikt zijn is echter nog een zoektocht. In dit artikel hebben wij beargumenteerd dat er vanuit verschillende ethische perspectieven gekeken kan worden naar het afwegen van beleid en dat ze allemaal opportuun kunnen zijn.

Het **utilitaristisch** perspectief van de MKBA geeft zicht op de efficiëntie van beleidsopties. Inzicht in de betalingsbereidheid uit eigen portemonnee – zonder dubbeltellingen – kan dienen als een sanity check op de wenselijkheid van beleidsopties. Een zeer laag MKBA-saldo, zoals bijvoorbeeld ooit voor de Zuiderzeelijn is terecht een reden voor grote vraagtekens bij de wenselijkheid van een project. Zeker als de belangrijkste effecten, zowel in de eerste-orde als in de tweede en derde orde – kenbaar en in euro's uit te drukken zijn.

Het **deontologisch** perspectief is geschikt om doelstellingen te formuleren vanuit specifieke visies op rechtvaardigheid. De IMA kan op basis daarvan worden aangevuld met indicatoren die nagestreefd worden ten aanzien van brede welvaart later (alle planetaire grenzen), elders en minimale bereikbaarheid in het hier en nu (transport justice o.b.v. capabilities). Het start met indicatoren. Daarna zullen ook concrete grenzen en streefgetallen moeten worden ontwikkeld, zoals nu al wordt gedaan voor CO2.

Het **deugdenethisch** perspectief is in onze ogen het meest onderbelicht in het mobiliteitsdomein en tegelijkertijd misschien wel het belangrijkste. Het geeft geen uitgewerkt idee hoe berekend of beoordeeld moet worden wat slim, juist of rechtvaardig is, maar vertrekt vanuit de burger en de politieke samenleving waarbinnen tot besluiten moet worden gekomen. Centraal staat wat burgers werkelijk belangrijk vinden en hoe meningen en voorkeuren vorm krijgen in debat en uitwisseling. Daarbij zal blijken dat mensen verschillend redeneren, sommigen redeneren utilitaristisch en vinden slimme efficiënte oplossingen van belang, sommigen zijn meer principieel en ideologisch gedreven en anderen zoeken een middenweg. Informatie hierover zal politici helpen om de juiste afwegingen te maken.

PWE gezien vanuit drie stromingen

Hoe kunnen we bij beleidsevaluaties recht doen aan alle stromingen? In onze ogen heeft de PWE goede papieren om daar een belangrijke rol in te spelen.

- **PWE doet recht aan het utilitarisme:** Het presenteert deelnemers de consequenties van de beleidsopties, zodat ze op basis van hun eigen waarden en voorkeuren een afweging kunnen maken tussen de kosten en baten van beleid. Op basis van de keuzes van deelnemers kan de portfolio aan projecten worden vastgesteld met het hoogste maatschappelijk nut (Mouter et al., 2021a)
- **PWE doet recht aan de deontologie:** In de ontwerpfase worden samen met stakeholders de constraints van de raadpleging vastgesteld, die aan de deelnemers worden meegegeven. Dat kunnen bijvoorbeeld CO2 doelstellingen zijn, budgetrestricties, ruimtelijke beperkingen of bereikbaarheid doelstellingen. Deelnemers aan een PWE maken keuzes binnen deze restricties. Zij worden daarnaast in staat gesteld om aan te geven wat hun mening is over deze doelen en restricties. In open vragen, maar bijvoorbeeld ook door te kiezen voor meer CO2 besparing of juist minder budget uitgeven.
- **PWE doet recht aan de deugdenethiek:** De opzet van de PWE biedt een mooie basis voor meer burgerparticipatie en meer maatschappelijke dialoog, zeker wanneer het wordt gecombineerd met een burgerberaad. Op basis van een PWE kan worden vastgesteld hoe verschillende groepen burgers publieke waarden

wegen, welke waarden groepen burgers met elkaar delen (gemeenschappelijke waarden) en hoe deze waarden moeten worden vertaald in beleid. Het definiëren van gemeenschappelijke waarden op basis van de resultaten van de PWE en het vertalen van deze waarden in beleid kan ook een opdracht zijn van het burgerberaad (Itten en Mouter, 2022).

Ons pleidooi is om de potentie van de PWE als instrument voor brede welvaart verder te onderzoeken en in een experimentele setting verder invulling te geven. Een onderwerp dat zich daar goed voor leent is bijvoorbeeld de concrete invulling van de mobiliteitstransitie in stedelijk gebied. Hoe krijgen we het voor elkaar dat de mobiliteit in 2030 veel schoner is en dat het aantal woningen in stedelijk gebied kan toenemen, zonder te veel beslag te leggen op de beperkte ruimte in ons land met extra infrastructuur zoals parkeerplaatsen en wegen? In de PWE kunnen we burgers meerdere opties voorleggen, waaruit zij een pakket kiezen dat aan bepaalde (deontologische) restricties voldoet, zoals een maximaal beslag op de beschikbare ruimte, een limiet aan de CO2 uitstoot en een beperkt budget. Mogelijke keuze-opties zijn: lagere snelheden, autovrije zones, parkeerbeperkingen, nieuwe fiets en wandelroutes en het bevorderen van deelmobiliteit. Behalve de gestelde doelen, worden ook andere (utilitaristische) kosten en baten inzichtelijk gemaakt. Denk bijvoorbeeld aan het effect op gezondheid en de bereikbaarheid voor verschillende groepen burgers. Deelnemers wordt ook gevraagd op welke gronden ze de keuzen maken en of ze het ook eens zijn met de gestelde doelen. Op deze manier krijgen politici inzicht in de overwegingen en de morele afwegingen die burgers maken. Wat zou het mooi zijn als ze daarmee - in de geest van de deugden-ethiek - hun eigen morele afweging kunnen aanscherpen en het politieke debat verrijken.

Literatuur

- Anscombe, G.E.M. (1958). Modern Moral Philosophy. The Journal of the Royal Institute of Philosophy, 33(124), 1-19.
- Argumentenfabriek (2022), denkkader brede welvaart, in opdracht van het Ministerie voor Infrastructuur en Waterstaat
- CPB, Renes, G., Romeijn, G. (2013) Algemene Leidraad voor maatschappelijke kostenbatenanalyse.
- CPB/PBL (2022). Maatschappelijke kosten-batenanalyse en brede welvaart: een aanvulling op de Algemene MKBA-Leidraad, CPB / PBL Notitie
- CPB/PBL/SCP (2022). Verankering van brede welvaart in de begrotingssystematiek: voortgangsrapportage van de drie planbureaus.
- Duranton, G., and Turner, M.A. (2011). "The Fundamental Law of Road Congestion: Evidence from US Cities." American Economic Review, 101(6), 2616-52.
- Hoekstra, R. (2019). Replacing GDP by 2030, towards a Common Language for the Well-being and Sustainability Community
- Nahmias-Biran, B., Shiftan, Y. (2016), Towards a more equitable distribution of resources: Using activity-based models and subjective well-being measures in transport project evaluation, Transportation Research Part A: Policy and Practice, 94, 672-684.
- Hajer, M.A., Pelzer, P. (2018). 2050—An Energetic Odyssey: Understanding

- 'Techniques of Futuring' in the transition towards renewable energy. *Energy Research & Social Science* 44, 222 – 231.
- Itten, A.V., Mouter, N. (2022). When Digital Mass Participation Meets Citizen Deliberation: Combining Mini- and Maxi-Publics in Climate Policy-Making. *Sustainability*, 4(8), 4656.
 - Jacobs, B. (2021). Het beleidsdebat over welvaart mist theoretische fundering, *ESB*, 106(4800S).
 - Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2021). Uitwerking van brede welvaart voor de monitoring en evaluatie van mobiliteitsbeleid.
 - MacIntyre, A. (1981). *After Virtue: A Study in Moral Theory*. London: Duckworth.
 - Maniates, M.F. (2001). Individualization: Plant a Tree, Buy a Bike, Save the World? *Global Environmental Politics*, 1(3), 31-52.
 - Martens, K., (2016) *Transport Justice: designing fair transportation systems*. Routledge. London
 - Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. (2022). Voortgangsbrief duurzame mobiliteit.
 - Mouter, N. (2014). MKBA Internationaal. Lessen uit een vergelijking van de Nederlandse MKBA-praktijk met vier andere MKBA-praktijken.
 - Mouter, N., Pelzer, P., (2021) Op zoek naar een verbeeldend utilisme: Besluitvormingsinstrumenten voor bestuurders en burgers bij beeldbepalende projecten, *Bestuurskunde*, 1, 18-30.
 - Mouter, N., Koster, P., Dekker, T. (2021a) Contrasting the recommendations of participatory value evaluation and cost-benefit analysis in the context of urban mobility investments, *Transportation Research Part A* 144 (2021) 54–73,
 - Mouter, N., Van Beek, L., de Ruijter, A., Hernandez, J.I., Schouten, S. et al. (2021b) Brede steun voor ambitieus klimaatbeleid als aan vier voorwaarden is voldaan.
 - Nussbaum, M. (1992). Human Functionings and Social Justice: In defense of Aristotelian Essentialism. *Political Theory*, 2, 202-246.
 - Nyborg, K., (2014), Project evaluation with democratic decision-making: What does cost-benefit analysis really measure? *Ecological Economics*, 106, 124–131.
 - Planbureau voor de Leefomgeving (2021a) *Klimaat- en Energieverkenning*.
 - Planbureau voor de Leefomgeving (2021b), *Brede Welvaart en mobiliteit*.
 - Rauschmayer, F., Lessmann, O. (2013). The Capability Approach and Sustainability. *Journal of Human Development and Capabilities*, 14(1), 1-5.
 - Raworth, Kate, (2017), *Doughnut economics, seven ways to think like a 21-st century economist*. Random House Business Books, London.
 - Rockström, J., Steffen, W., Noone, K. Persson, A., Chappin F.S. et al. (2009). A safe operating space for humanity. *Nature*, 461, 472-475.
 - Sandel, M.J., (2009) *Justice: what is the right thing to do*. Penguin books, London
 - TNO (2021). Indicatoren voor brede welvaart in het mobiliteitsdomein – een vertrekpunt voor discussie gebaseerd op een quickscan. R12422.
 - Van Staveren, I. (2007). Beyond Utilitarianism and Deontology: Ethics in Economics. *Review of Political Economy*, 19(1), 21-35,
 - Vecchio, G., Martens, K. (2021) Accessibility and the Capabilities Approach. *Transport Reviews*, IF9.643.