

Shay (39), reiziger,  
Paul Krugerstraat

‘Ik kom oorspronkelijk uit Israël en woon sinds een half jaar in Rotterdam. Ik reis veel en zie overal dat wijken beter worden zodra er studenten komen wonen. Dan verschijnen er vanzelf barretjes waar mensen elkaar ontmoeten. De gemeente zou in Rotterdam-Zuid ook meer studenten moeten huisvesten. Jongeren zijn meer open dan oudere mensen. Dat helpt wanneer je in de wijk een open sfeer wil creëren die uitnodigt elkaar wat vaker aan te spreken in de publieke ruimte. Rotterdam heeft al een geweldig openbaar vervoersnetwerk. Je kunt overal komen. Elkaar ontmoeten gaat hier een stuk gemakkelijker dan in de meeste andere steden van de wereld.’

Me

ge

sle

ee

st

# obiliteits- luk als eutel voor en inclusieve

ad **Hans Stevens**  
Programmamanager //  
De Verkeersonderneming

Verkeerskundigen benaderen mobiliteit traditioneel vaak als het vervoeren van zoveel mogelijk mensen van A naar B, tegen zo laag mogelijke kosten. We streven efficiency na en steken onze energie in de belangrijkste verkeersaders: de ‘dikke’ vervoersstromen. We willen files oplossen, intercityvertragingen voorkomen. Door deze focus op de *mainstream(s)* valt echter een flinke groep (vaak kwetsbare) personen buiten de boot. Zij behoren tot de ‘dunne’ vervoersstromen. Het openbaar vervoer is voor hen te duur, te lastig begaanbaar (vanwege gezondheidsproblemen), of kan hen niet brengen waar zij moeten zijn. Zij raken geïsoleerd en kunnen niet goed meedoen aan de samenleving. In dit essay pleiten we voor meer balans in het mobiliteitsbeleid in de Zuidvleugel Randstad, zodat iederéén (zo efficiënt mogelijk) van A naar B kan komen.

### **Vervoersarmoede**

Er bestaat een woord voor het hebben van beperkte mobiliteitsmogelijkheden: vervoersarmoede. Het komt voor op het platteland, waar steeds meer buslijnen worden opgeheven, maar ook in wijken van de grote stad. Vervoersarmoede heeft een grote impact op het leven van mensen. Als je slechtere vervoersmogelijkheden hebt, beïnvloedt dat je toegang tot werk, zorg, onderwijs, sport, recreatie en je sociale netwerk. Vervoersarmoede komt veel voor bij mensen met lage inkomens en/of een slechte gezondheid. Terwijl die groepen juist een steuntje in de rug kunnen gebruiken om te participeren in de maatschappij.

Het ontstaan van verkeersarmoede ligt voor een deel aan verkeerskundige modellen die we gebruiken om te bepalen welke investeringen we in mobiliteit moeten doen. Omdat we iedere euro maar één keer kunnen uitgeven, maken we inschattingen van de economische waarde van de bespaarde reistijd van specifieke reizigersgroepen bij bepaalde investeringen. Wat er vervolgens gebeurt, legt Anne van der Veen in *De Correspondent* treffend uit: “Hoe hoger je inkomen, hoe waardevoller je tijd, dus hoe zwaarder een paar minuten reistijdwinst wegen. Het gevolg is dat een nieuwe weg die een welgestelde wijk met het stadscentrum verbindt altijd beter uit zo’n kosten-batenanalyse komt dan eenzelfde weg voor een achtergestelde wijk.” Economisch gezien zijn nieuwe mobiliteitsopties voor dunne vervoersstromen dus minder rendabel dan voor dikke vervoersstromen. De tram en buslijnen die de ‘vervoersarmen’ zo hard nodig hebben, komen er dus niet. Hun isolement wordt verder vergroot.

### **Mobiliteitsgeluk voor iedereen**

Namens De Verkeersonderneming – een samenwerkingsverband tussen het Havenbedrijf Rotterdam, gemeente Rotterdam, Metro-

poolregio Rotterdam Den Haag, het ministerie van Infrastructuur en Milieu en Rijkswaterstaat – pleit ik ervoor om verder te kijken dan de dikke vervoersstromen. Een inclusieve stad biedt de kans aan iedereen om mee te doen, binnen zijn of haar eigen vermogen. In het mobiliteitsbeleid willen we daarom álle mensen centraal stellen en niet alleen diegenen wiens tijd economisch gezien het meeste waard is. In onze optiek kent mobiliteit drie kanten: een economische, een culturele en sociale kant. Pas als we die drie kanten gezamenlijk afwegen kan er een mobiliteitsbeleid ontstaan dat bijdraagt aan een gebalanceerde en inclusieve stad. Een stad waarin we vervoersarmoede kunnen inwisselen voor maximaal mobiliteitsgeluk voor iedereen. Stadsbreed mobiliteitsgeluk betekent efficiënt kunnen reizen – niet alleen voor de *lucky majority*, maar voor iedereen – waarbij het plezier van de reis niet alleen een toevallige spin-off is van economische kosten-batenanalyses.

## Een stad waarin we vervoersarmoede kunnen inwisselen voor maximaal mobiliteitsgeluk voor iedereen

Ik zal onze visie op de drie kanten van mobiliteit – economisch, cultureel en sociaal – hieronder verder toelichten.

### 1. Economische kant van mobiliteit

Verkeerskundigen krijgen in hun opleiding de economische kant van mobiliteit met de paplepel ingegoten: files kosten veel geld, dus die moeten we oplossen.

Naast investeringen in capaciteitsvergrotenende infrastructuurprojecten heeft ook de gedragswetenschap hierin langzamerhand een plek in gekregen. Denk aan Beter Benutten, dat in Rotterdam het vlieg-wiel was voor beloningsprojecten (het monetair belonen van reizigers als ze niet met de auto in de spits reizen terwijl ze dat voorheen wel deden) en de Marktplaats voor Mobiliteit. Met deze laatste bieden marktpartijen met behulp van marketing mobiliteitsdiensten op maat aan om reizigers tegen betaling van en naar woon-werklocaties te vervoeren.

Niet alleen in Rotterdam, ook elders in het land wordt gewerkt aan de totstandkoming van ‘MaaS’, *Mobility as a Service*. MaaS maakt alle soorten van vervoer toegankelijk zodat de consument zijn reis kan plannen, boeken en betalen. Onderweg wordt hij ondersteund bij onvoorziene omstandigheden en kan hij zijn reis moeiteloos aanpassen.

### 2. Culturele kant van mobiliteit

Bij de culturele kant van mobiliteit hebben we het over de beleving van infrastructuur en de mogelijkheid daarmee een bijdrage te leve-

ren aan de stad en de omgeving waar we als bewoners trots op zijn en als bezoeker benieuwd naar zijn. ‘Trots en benieuwdheid’, dat zijn hele andersoortige woorden dan ‘sober en doelmatig’, waar de overheid vaak voor kiest uit oogpunt van een verantwoorde besteding van gemeenschapsgeld.

Een sober en doelmatige manier om een rivier over te steken is een ‘plank over het water’. Maar... het kan ook een Erasmusbrug zijn. Een herkenbaar punt in de stad, een brug waarmee de Rotterdammer verbonden is, waar hij trots op is en waar toeristen voor naar Rotterdam komen. Dat is ook zelfbewust omgaan met gemeenschapsgeld. We hebben het ook over het nieuwe Centraal Station in Rotterdam, de wind door je haren op de Watertaxi, over de Parkshuttle, de eerste zelfrijdende bus in het Rivium in Capelle aan den IJssel (waar nog altijd veel vakmensen naar komen kijken).

Schoonheid, kwaliteit en innovatie in de aanleg van infrastructuur zet het land, de stad en het landschap op de kaart. We moeten niet alleen spreken over het ergens komen, maar ook over de ervaring van het ‘er zijn’, over trots en benieuwdheid, over vernieuwing, over een verbinding met kunst en over de iconische waarde van infrastructuur. Door mobiliteit zo op te vatten, reizen we niet zomaar van A naar B. We ervaren en beleven de reis. We genieten ervan. We voelen dat het vervoer voor ons gemaakt is. We voelen mobiliteitsgeluk!

### **3. Sociale kant van mobiliteit**

Het ontbreken van vervoer is voor mensen geen luxeprobleem. Vervoersarmoede heeft een reële en ernstige negatieve impact op het gehele leven. Mobiliteitsgeluk daarentegen draagt juist bij aan het welzijn en het plezier van mensen en de benutting van hun talenten. Zonder voldoende of zonder betaalbare mobiliteit nemen mensen onvoldoende deel aan de samenleving, kunnen zij zich niet ontwikkelen, zijn zij niet in staat een baan te vinden en hebben zij geen toegang tot zorg, onderwijs, sport, recreatie en hun sociale netwerk. De uitval van groepen bewoners uit de maatschappij is schrijnend en de maatschappelijke kosten die hierdoor worden veroorzaakt zijn enorm. In onze huidige berekeningen en besluitvormingsprocessen voor mobiliteit worden ze veel te weinig meegenomen.

### ***Twee voorbeelden uit de Rotterdamse praktijk***

#### ***Onbenutte werkgelegenheid in de haven***

*De Rotterdamse haven biedt volop werkgelegenheid. Rotterdam en de regio kent een groot aantal mensen die op zoek zijn naar werk. De Tweede Maasvlakte is echter zo'n 50 kilometer verderop, er rijdt geen openbaar vervoer, fietsen is onmogelijk. Mensen komen daardoor niet op het sollicitatiegesprek van de baan die zij dus nooit zullen krijgen, door gebrek aan OV of een auto.*

#### ***Kledingbank***

*In Hellevoetsluis is De Kledingbank gevestigd die een functie heeft voor de hele regio (Voorne-Putten, Goeree-Overflakkee, Hoeksche Waard). De Kledingbank stelt kleding, speelgoed en een ontmoetingsruimte beschikbaar. Vanuit Hellevoetsluis kunnen mensen op de fiets of te voet naar de Kledingbank. Mensen uit de regio voor wie de diensten ook bedoeld zijn en die er behoefte aan hebben, kunnen er niet komen door een gebrek aan OV, een auto of een fiets.*

### **Voorstellen**

De mobiliteitstransitie waar de Zuidvleugel Randstad en ons hele land voor staat, zou niet alleen over de economische kant van mobiliteit moeten gaan. Als je op een positieve manier wilt deelnemen aan de maatschappij, mag een gebrek aan mobiliteit je niet in de weg staan. Het is aan de samenwerkende overheden om dit te garanderen. Ons streven is: mobiliteitsgeluk voor iedereen. Zonder de verantwoordelijkheid voor het eigen geluk weg te halen bij ieder mens zelf!

Bij De Verkeersonderneming willen we onderzoeken hoe we geldende mobiliteitsregimes kunnen doorbreken en vervoersarmoede kunnen verminderen. We willen ruimte creëren voor de volgende activiteiten:

- **Experiment: Social Return on Investment**

We moeten onderzoeken of *Social Return on Investment* mogelijk is in mobiliteitsland, door de financieringsstromen voor OV en infrastructuur zo in te richten, dat financiering van dunne vervoersstromen (*Social MaaS*) wordt verbonden met de financiering van dikke vervoersstromen (*Economic MaaS*). We pleiten voor een experiment met het gecombineerd aanbesteden van OV en Wmo-vervoer, het liefst in een voor deze gelegenheid regelarm gemaakt gebied.

- **Pilots: Niet lullen maar testen!**

Rotterdam Mobility Lab heeft een aantal startups succesvol de mogelijkheid geboden hun nieuwe mobiliteitsdiensten uit te proberen met echte klanten en met echte behoeftes: ‘Niet lullen maar testen!’ We trekken dit initiatief door naar een Socio Mobility Lab.

- **Onderzoek: De Mobiliteitsgeluk Index**

Wie heeft mobiliteitsgeluk of juist niet? Wat is er nodig om het wel te krijgen? Allemaal vragen waar we graag antwoord op willen. Daarom is door De Verkeersonderneming de Mobiliteitsgeluk Index ontworpen. Een index die is geïnspireerd op de index van het Bruto Nationaal Geluk van Bhutan. Op basis van vragen en indicatoren proberen we voor verschillende leeftijdscategorieën en op wijk- of buurtniveau vast te stellen of mensen ‘mobiliteitsgelukkig’ zijn of (nog) niet. En zo niet, welke interventies nodig zijn om hier verandering in te brengen? [www.mobiliteitsgelukindex.nl](http://www.mobiliteitsgelukindex.nl)

## LITERATUUR

Martens, K. (2017). *Waarom moeten armen altijd langer reizen?*

Trouw, <https://www.trouw.nl/samenleving/waarom-moeten-armen-altijd-langer-reizen--a39f3654/>

Van der Veen, A. (2017). *Grote groepen mensen hebben geen baat bij efficiënt openbaar vervoer. Tijd voor een eerlijk systeem.* Amsterdam: De Correspondent, [www.decorrespondent.nl](http://www.decorrespondent.nl).