

De introductie van de mobiliteitsdonut

Aandacht voor de mens binnen het werkveld van mobiliteit groeit. Niet alleen voor de mensen die al onderweg zijn, maar ook voor de mensen die nog niet onderweg zijn. Mensen die bijvoorbeeld geen toegang hebben tot de bestaande mobiliteitsmogelijkheden, of de vaardigheden niet hebben om gebruik te kunnen maken van die mogelijkheden. Wij zijn blij met deze groeiende aandacht voor de sociale kant van mobiliteit en dragen er vanuit onze kennis en ervaring graag aan bij om dit onderwerp verder te brengen. Daarnaast zien we dat mobiliteit een steeds grotere negatieve impact heeft op de leefomgeving, luchtkwaliteit, geluid en klimaat. En dat een groeiende groep steeds mobieler wordt.

Mobiliteit is een basisbehoefte. Iedereen wil prettig, makkelijk, snel en veilig op de plek van bestemming aankomen. Mobycon helpt overheden om beleid te ontwikkelen en reizigers goed te informeren, te faciliteren, te verleiden of te sturen, zodat ze vaker voor een alternatief van de auto kiezen. Verkeersdeelnemers op weg helpen werkt ook. Denk aan leren fietsen en vaardigheden ontwikkelen om diensten, zoals de ov-chipkaart en reisplanners, te gebruiken. Wij helpen om mobiliteit toegankelijk en bereikbaar te maken voor iedereen. Maar we zien ook dat mobiliteit niet oneindig kan zijn en dat nabijheid en matigheid noodzakelijk zijn om de negatieve gevolgen van mobiliteit te beperken. Hier ligt een essentiële relatie naar ruimtelijke ordening en de wijze waarop deze bijdraagt aan het verminderen van bovenmatige mobiliteit.

Wij zien positieve en interessante ontwikkelingen bij onze klanten. Zo zijn we betrokken (geweest) bij 'basismobiliteit' in Gelderland, 'mobiliteitsgeluk' bij De Verkeersonderneming, 'Fietsarmoede' in Brabant en volgen we al langer de ontwikkelingen rondom 'vervoersarmoede' en 'mobiliteitsarmoede' bij de Radboud Universiteit en meer recent het KiM en CBS. Wij hebben de behoefte om beter te begrijpen wat deze termen precies betekenen en denken dat ze met elkaar samenhangen. En hoe deze termen relateren aan de steeds groeiende mobiliteit van andere groepen. Aan de hand van levendige gesprekken aan de tafel 'Participatie & Gedrag' zijn we gekomen tot het concept van de mobiliteitsdonut. Dat is waar dit paper over gaat.

Wat betekenen basismobiliteit, mobiliteitsgeluk en mobiliteitsarmoede?

We zijn op zoek gegaan naar de definities die horen bij de verschillende concepten, die los van elkaar gebruikt worden. Dit zijn de definities per term:

Basismobiliteit: onder basismobiliteit verstaan we de mogelijkheid voor zoveel mogelijk doelgroepen om zich te kunnen verplaatsen met minimale inspanningen en tegen redelijke kosten. Basismobiliteit richt zich vooral op het openbaar vervoer, iedereen moet op een bepaalde afstand van zijn verblijfsplaats de mogelijkheid hebben om ov te gebruiken.

Mobiliteitsgeluk: mobiliteit is een middel dat helpt bij een zinvol en gelukkig leven. Mobiliteitsgeluk gaat over de eigen leefomgeving, de reis naar de bestemming en het geluk dat je ondervindt doordat je de bestemming kunt bereiken. In de visie van De Verkeersonderneming kent mobiliteitsgeluk een sociale, economische en culturele kant.

Mobiliteitsarmoede: mensen hebben te maken met mobiliteitsarmoede als zij niet, of onvoldoende, mobiel zijn door beperkte middelen, mogelijkheden en vaardigheden en dit hen belemmert in hun deelname aan het maatschappelijk leven. Zij hebben daardoor een mindere kwaliteit van leven.

In ons werk met opdrachtgevers hebben we met alle drie de concepten te maken. In de uitwisseling met elkaar aan de thematafel zijn we in gesprek gegaan over wat de gemene deler is van de concepten en wat we daarmee kunnen. We zijn daarbij tot twee inzichten gekomen. Allereerst zien we dat er een duidelijke samenhang is tussen de begrippen. Ten tweede vinden we dat we niet alleen moeten spreken over een ondergrens, maar ook over een bovengrens.

Onze missie om de auto-afhankelijkheid te verkleinen is van invloed op zowel de onder- als de bovengrens. Er is een duidelijke relatie tussen een sterke auto-afhankelijke samenleving en ervaren mobiliteitsarmoede. Dit is bijvoorbeeld zichtbaar in België. Daarnaast zorgt automobilititeit voor veel externe effecten. Hier gaan we hieronder verder op in. Door het ontwikkelen van alternatieven en daarmee verminderen van auto-afhankelijkheid dragen we bij aan het terugdringen van deze externe effecten en verminderen we de kans op mobiliteitsarmoede.

De introductie van de mobiliteitsdonut

Onze mobiliteitsdonut is geïnspireerd op het gedachtegoed van econoom Kate Raworth dat zij Donuteconomie genoemd heeft¹. In haar boek beschrijft Kate hoe achterhaalde economische theorieën een wereld mogelijk gemaakt hebben waarin nog steeds extreme armoede heerst, terwijl de allerrijksten elk jaar rijker worden. Bovendien tast economisch handelen onze leefwereld zo sterk aan dat onze toekomst gevaar loopt. Als alternatief introduceert zij de Donuteconomie die kan helpen om in de samenleving op het punt te komen waarop in de behoefte van iedereen kan worden voorzien, zonder dat dit ten koste gaat van onze planeet.

Wij zien hierin een parallel met het thema mobiliteit. We zien dat er voor mensen die al vervoermogelijkheden hebben, nog meer mogelijkheden gecreëerd worden. Of dat eraan gewerkt wordt dat zij nog sneller en comfortabeler op hun bestemming kunnen komen. Terwijl er tegelijkertijd in ons land kinderen zijn die niet mee kunnen doen met bepaalde schoolactiviteiten omdat zij in armoede opgroeien en geen fiets bezitten. Ook zien we dat automobilititeit in bijvoorbeeld woonwijken of een stadscentrum zo'n druk op de ruimte kan leggen, dat daarmee de mobiliteit van groepen als kinderen en ouderen onder druk komt te staan.

Met het introduceren van de mobiliteitsdonut willen we bijdragen om, analoog aan de Donuteconomie "in de samenleving op het punt te komen waarop in de behoefte van iedereen kan worden voorzien, zonder dat dit ten koste gaat van onze planeet."

De mobiliteitsdonut is een balansoefening tussen een sociale fundering van mobiliteit en de grenzen van het ecosysteem van de aarde. De binnenzijde van de donut kent 'basismobiliteit' als grens. Op het moment dat een individu in de eigen situatie onder deze grens zakt dan is er sprake van 'niet

¹ Donuteconomie, Kate Raworth, 2019

kunnen participeren' en levert dit waarschijnlijk schade op voor de persoon zelf. Denk hierbij aan eenzaamheid en armoede. De buitenrand van de donut staat voor 'bovenmatig vervoer'. Bovenmatig vervoer kan leiden tot schade en hoge kosten voor de omgeving. Denk hierbij aan ruimtebeslag, de bereikbaarheid, de leefomgeving en niet onbelangrijk, het milieu. Als we in de samenleving binnen deze grenzen blijven, dan durven wij te spreken van een mobiliteitsgelukkige samenleving. Voor hen die mobiliteitsgelukkig zijn, is de mobiliteit betaalbaar, de keuze voldoende flexibel en de ruimte waarin zij zich voortbewegen leefbaar.

Basismobiliteit als sociale ondergrens

Wij zouden graag zien dat iedereen kan deelnemen aan het maatschappelijk leven. Op dit moment is het nog onduidelijk hoe een groot deel van de Nederlandse bevolking mobiliteitsarmoede ervaart.² Wel is het duidelijk dat er bepaalde bevolkingsgroepen vaker over gebrekkige vervoersmogelijkheden kunnen beschikken. Dit is vaak in de volgende groepen:

- Mensen met een laag inkomen
- Werkzoekenden werklozen
- Ouderen (met name vrouwen)
- Mensen met een migratieachtergrond
- Niet-rijbewijsbezitters
- Mensen met een functiebeperking
- Bewoners van rurale gebieden³

Hier kunnen allerlei redenen aan ten grondslag liggen. Denk bijvoorbeeld aan financiële problemen, niet met internet om kunnen gaan, of fysieke beperkingen. Deze mensen zakken onder de grens van basismobiliteit en er is hier sprake van mobiliteitsarmoede. Hierdoor ervaren deze mensen vaak sociale en/of economische uitsluiting en kunnen zij zich moeilijk verder ontplooiën.

Mobiliteitsarmoede is vaak een complexe meervoudige problematiek. Het verzachten van mobiliteitsarmoede kan ondersteunend zijn aan het weer deel kunnen nemen aan de samenleving. Vele actoren zijn relevant voor het aanpakken van deze problematiek. Denk aan lokale maatschappelijke organisaties die in contact staan met de mensen, landelijke organisaties en fondsen die steun bieden en diverse maatschappelijke initiatieven die de doelgroep helpen. Maar ook aan de overheid die hier vanuit verschillende wettelijke kaders en een zorgplicht voor haar bewoners een rol heeft.

De maximumgrens: bovenmatige mobiliteit

Dagelijks zijn miljoenen Nederlanders mobiel. Ze willen zich snel en gemakkelijk verplaatsen, en tegelijkertijd willen ze ergens graag aangenaam verblijven. Dit levert in toenemende mate spanning op tussen enerzijds de mobiliteit en anderzijds ruimtegebruik, klimaat, luchtkwaliteit, veiligheid en gezondheid. Deze zijn niet los van elkaar te zien. Het gaat er om dat mobiliteit voor iedereen mogelijk

² Jorritsma, P., Baveling, J., De Haas, M., Bakker, P. & Harms, L. (2018). Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem?

³ Jorritsma, P., Baveling, J., De Haas, M., Bakker, P. & Harms, L. (2018). Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem?

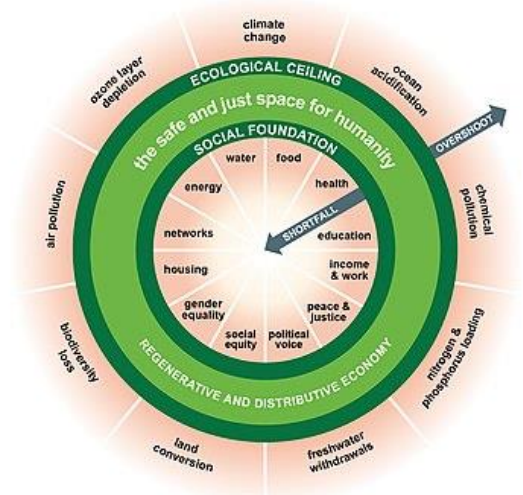
moet zijn, maar dat tegelijkertijd klimaat, luchtkwaliteit en veiligheid niet in het geding zijn en er sprake kan zijn van een aantrekkelijk leef- en verblijfsgebied. Als dat in balans is, functioneert het systeem goed.

Discussies in de zoektocht naar balans tussen mobiliteit en ruimtegebruik, klimaat, luchtkwaliteit, veiligheid en gezondheid, zijn erbij gebaat als we niet alleen aandacht hebben voor een ondergrens van mobiliteit, maar ook voor een maximumgrens. Als basis voor een maximumgrens aan mobiliteit introduceren wij een nieuwe term: bovenmatige mobiliteit. Hiermee doelen we op het bovenmatige gebruik van mobiliteit. Bij bovenmatige mobiliteit wordt er onvoldoende rekening gehouden met de externe effecten van mobiliteit. De wens tot mobiliteit zelf is de enige factor die telt in de beslissing. Wanneer de lijn van acceptabele externe effecten overschreden wordt, leidt dit tot allerlei ongewenste externe effecten. En dit willen we niet.

Het gaat erom een gulden middenweg te vinden; een rationele afweging door mensen om op een bepaald moment wel of niet mobiel te zijn, te kiezen voor het ene vervoermiddel danwel het andere, of te kiezen voor de ene route, danwel de andere. In de afweging worden de externe effecten van verschillende keuzemogelijkheden meegenomen ten koste of faveure van jezelf of de samenleving. Bijvoorbeeld milieu-, verkeersveiligheids- en gezondheids-effecten. Deze keuze kan bijvoorbeeld gestuurd worden door in ruimtelijke ordening beleid te sturen op nabijheid. Hierdoor wordt de kans op mobiliteitsarmoede kleiner én vermindert de bovenmatige mobiliteit.

Hoe ziet de mobiliteitsdonut eruit?

Met de mobiliteitsdonut introduceren we een nieuwe kijk op ons mobiliteitssysteem. Ons verhaal begint met het idee over hoe de mobiliteitsdonut er uit moet zien. In onderstaand figuur is de originele weergave van de donuteconomie te zien. Dit vormt voor ons het startpunt om het naar de mobiliteitsarmoede te vertalen. We stellen vragen als: Waar liggen de grenzen van het mobiliteitssysteem? Wat is een constructieve manier om hierover in gesprek te gaan met elkaar? Welke uitdagingen ervaart men rondom de begrippen uit de mobiliteitsdonut? Welke theorieën en begrippen hebben we nodig voor het invullen van de binnenkant en buitenkant van de donut?



Een grote uitdaging momenteel is om te bepalen waar de grenzen van de mobiliteitsdonut liggen. Dit is mede afhankelijk van de perceptie van elke individuele reiziger. Misschien is iemand niet in staat om zich buiten zijn wijk te verplaatsen, maar heeft hij daar ook geen behoefte aan omdat de voorzieningen en sociale contacten die hij wil bereiken zich op loopafstand bevinden. Grotendeels worden deze grenzen politiek bepaald.

Op dit moment geeft Mobycon de mobiliteitsdonut verder vorm, onder andere met behulp van input van spelers in het systeem. Hierbij geven we niet alleen verder invulling aan de inhoud, maar bekijken we ook het handelingsperspectief.

Hoe passen we de mobiliteitsdonut toe?

De mobiliteitsdonut kan op verschillende manieren handen en voeten krijgen in het werkveld. Zo kan de mobiliteitsdonut bijvoorbeeld een dialoog faciliteren tussen bestuurders en bewoners of toegepast worden als afwegingskader voor mobiliteitsprogramma's. Op deze manier kan de mobiliteitsdonut helpen bij het creëren van begrip en bijdragen aan een goede samenwerking tussen verschillende betrokkenen.