

# Benader mobiliteit als basisrecht



**EGBERT DE VRIES**  
BESTUURSVORZITTER VERVOERREGIO  
AMSTERDAM

We moeten toe naar een andere benadering van mobiliteit. Waar mobiliteitsbeleid nu nog vaak het domein is van ingenieurs, techneuten en economen, zou ik graag zien dat we de komende jaren vanuit een meer sociaal vertrekpunt naar mobiliteit kijken. Nodig is een mobiliteitsbeleid waarin niet het materieel en de technische oplossingen, maar de mens centraal staat.

bestemming kan komen. Een mobiliteitsbeleid waarin niet het materieel en de technische oplossingen, maar de mens centraal staat.

## Naar een basisrecht

Het feit dat mobiliteit niet voor iedereen goed geregeld is, komt doordat mobiliteit (in contrast met bijvoorbeeld onderwijs of huisvesting) niet als 'basisrecht' wordt gezien. De doorstromingsproblematiek en de gevolgen daarvan worden goed in kaart gebracht, technische oplossingen aangedragen, maar de mens achter de modellen wordt vaak vergeten. Terwijl mobiel zijn fundamenteel is om in de samenleving van nu te kunnen deelnemen en volwaardig mee te doen.

De letterlijke betekenis van mobiliteit is 'de beweeglijkheid of het gemak waarmee iemand zich verplaatst'. Het gemak waarmee iemand zich kan verplaatsen, zou voor mij de basis moeten vormen van het mobiliteitsbeleid voor de komende jaren. Dit zou de rol van de overheid bij mobiliteit veranderen: van een primair faciliterende rol naar een rol waarbij mobiliteit niet alleen wordt gefaciliteerd, maar de overheid er ook zorg voor draagt dat iedereen binnen redelijke tijd, moeite én betaalbaar op de

## De 5 B's

Om werk te maken van inclusieve mobiliteit – mobiliteit als basisrecht – moeten we de 5 B's aanpakken: betaalbaarheid, beschikbaarheid, bruikbaarheid, begrijpelijkheid en de beleving. Het is van belang dat we de ambtelijke organisatie meer met elkaar verbinden. Domeinen als Wmo, kennis en ov horen bij elkaar. Weet welke halten toegankelijker moeten worden gemaakt (bruikbaarheid). Laat hulpmiddelen opvolgend en aanvullend op elkaar zijn, zoals in Amsterdam en omgeving de Haltehulp en OV-coach dat zijn (beleving en begrijpelijkheid). Ken de plekken waar vervoersarmoede heerst op het vlak van financiële middelen bij de beoogde gebruikers én op het vlak van aanbod (beschikbaarheid en betaalbaarheid).

## Blauwdruk

De kennis op microniveau opgedaan, kan de blauwdruk zijn voor een landelijke basisformulering bereikbaarheid die we nodig hebben om het mobiliteitsbeleid een meer sociaal vertrekpunt te geven. Mobiliteit als basisrecht: klein(er) beginnen is groot winnen.

**'Willen we werk maken van inclusieve mobiliteit moeten we de 5 B's aanpakken: betaalbaarheid, beschikbaarheid, bruikbaarheid, begrijpelijkheid en beleving'**

# Vraag eerst de bewoners naar hun mobiliteitsbehoeften

Inclusieve mobiliteit staat steeds vaker op de beleidsagenda's. We willen ervoor zorgen dat kwetsbare groepen zoveel mogelijk zelfstandig onderweg kunnen gaan en deel kunnen nemen aan de samenleving. In een ruimtelijk landschap waar de afhankelijkheid van de auto gegroeid is in de afgelopen jaren, is het zelfstandig onderweg gaan uitdagend voor verschillende groepen. Veel maatschappelijke organisaties bieden ondersteuning en hulpmiddelen en het mobiliteitsdomein beschikt over flexibel en vraagafhankelijk aanbod. Zo helpen we mensen op weg in een land waar onze ruimtelijke planning te veel is ingesteld op autobezit.



**BABET HENDRIKS**  
MOBYCON

De mobiliteitsbehoeften van beoogde bezoekers van een voorziening zijn te vaak kadervolgend in plaats van kaderstellend. Als mobiliteitsadviseurs komen we vaak aan tafel bij een gemeente wanneer er al een aantal belangrijke keuzes is gemaakt. Zo kiezen gemeenten in landelijke gebieden geregeld voor het clusteren van voorzieningen, vanuit economische overwegingen. De veranderende mobiliteitsbehoeften, als gevolg van het verplaatsen van voorzieningen, worden daarbij soms over het hoofd gezien.

## Mobiliteitsvraag niet bekend

Denk aan de toename van Wmo-ritten om ouderen of kwetsbaren op deze nieuwe locatie te krijgen. Ook zorgwoningen ben ik op vreemde plekken tegengekomen. Op locaties waar mensen te ver verwijderd zijn van hun dagelijkse boodschappen, de huisarts of de bibliotheek. Hiermee nemen we een stukje autonomie weg en drijven we de vervoerskosten op. Dit komt vaak doordat we de potentiële bezoekers en hun mobiliteitsvraag onvoldoende kennen. Ze worden niet gehoord bij het ontwikkelen van nieuwe locaties of zitten niet aan tafel bij het ontwerp van infrastructuur. We gaan ervan uit dat bepaald aanbod passend is, maar

missen hierdoor soms de aansluiting met de initiële behoefte.

## Goed voorbeeld: Goeiestoepkesroute

Er zijn ook wel degelijk plekken waar ik mooie voorbeelden langs zie komen. Onlangs hoorde ik van de Goeiestoepkesroute in gemeente Drimmelen. Daar hebben ze gezamenlijk met lokale bewoners en organisaties de belangrijke looproutes aangewezen en deze verbeterd. Zo zijn de belangrijkste verplaatsingen nu binnen het dorp op loopafstand via drempelloze en goed begaanbare voetpaden.

## Behoeftenonderzoek

Zelf voerden we voor een ontwikkellocatie in de regio Rotterdam onderzoek uit naar de mobi-

liteitsbehoeften van toekomstige bewoners. Dit heeft inzicht gegeven in realistische kansen en mogelijkheden om het autobezit van de toekomstige bewoners te verlagen, om op basis hiervan te werken met een lagere parkeernorm. Met behulp van ons onderzoek hebben we verschillende scenario's met bijbehorend mobiliteitsaanbod uitgewerkt dat is afgestemd op de daadwerkelijke behoeften van toekomstige bewoners.

## Kom tijdig aan tafel

Door eerder de mobiliteitsbehoeften in beeld te hebben bij het verplaatsen of weghalen van een voorziening, kan er nauwkeuriger worden afgewogen wat het waard is om een voorziening te verplaatsen of te verwijderen. Laten we als mobiliteitsadviseurs zo vroeg mogelijk aan tafel komen bij ruimtelijke ontwikkelingen. Staan er fusies of sluitingen van basisscholen, supermarkten, huisartsen, sportclubs enzovoort op de planning? Achterhaal wie er gebruikmaken van de voorziening en hoe ze toch onderweg kunnen blijven door een alternatieve voorziening dichtbij of door een simpele oplossing. Zo bieden we geen doekjes voor het bloeden maar voorkomen we onnodige wonden.