

Mobycon gaat voor rechtvaardiger mobiliteitssysteem

Martijn van de Leur en Johan Diepens van Mobycon zien dat ons mobiliteitsbeleid zich al jarenlang juist richt op mensen die zich al verplaatsen. Zij willen die trend doorbreken door mobiliteit rechtvaardiger te verdelen.

GUUS PUYLAERT

Mobycon-directeur Diepens constateerde vorig jaar al dat met de samenleving ook mobiliteit verandert. “In de covidperiode gingen mensen lokaler werken en hadden we het over de tienminutenstad. Maar we zien ook andere ontwikkelingen. In bijvoorbeeld het landelijk gebied verdwijnen steeds meer voorzieningen, wat de auto-afhankelijkheid vergroot. De afgelopen jaren kwamen er een miljoen auto’s en zes miljoen parkeerplaatsen bij.”

Daardoor verandert de ruimtelijke discussie ook. “Ik geloof nog steeds in de tienminutenstad, want anders loopt het systeem vast. Maar in nieuwbouwgebieden worden naast woningen nauwelijks voorzieningen gebouwd. Dus de afstand die mensen moeten afleggen groeit. Die ontwikkeling zie ik somber in.”

Meerdere groepen reizigers

Commercieel directeur Van de Leur ziet lichtpuntjes. “Jarenlang beschouwden we reizigers als één groep, terwijl er verschillende behoeften bestaan om op weg te (kunnen) gaan. Door de veranderende wereld kan dat niet langer. We willen dat iedereen kan meedoen aan de maatschappij. We zien in het land gelukkig veel interessante initiatieven, alleen is er vaak onvoldoende structureel budget om te werken aan ‘mobiliteitsgeluk’ voor iedereen. Terwijl er wel genoeg geld zit in het mobiliteitssysteem. Besteden we het geld aan de juiste dingen?”

Veel besluiten worden gemaakt met behulp van een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). “Alleen levert de MKBA niet altijd een even eerlijk beeld op. Een MKBA



**MARTIJN VAN DE LEUR,
COMMERCIEEL DIRECTEUR:**

‘Het gaat juist ook om thema’s als eenzaamheid, participatie en bereikbaarheid’

gaat uit van de bereikbaarheid om ergens voor te betalen. Reistijd is hierbij een belangrijke factor, maar rechtvaardigheid is vaak niet bespreekbaar en meetbaar.”

Diepens: “We leggen verkeersdeelnemers die van A naar B willen reizen in de watten, zowel automobilisten als fietsers. Maar overstekende fietsers en voetgangers zorgen voor een onderbreking van de reis, een verlies van reistijd en kruisende bewegingen noemen we ‘conflicten’. Het is toch raar dat kinderen niet zelfstandig naar school kunnen in hun woonwijk? Als gemeenten zeggen dat ze de voetganger op één willen zetten, moet je ook écht omgekeerd ontwerpen. Maar nog steeds wordt de voetganger vaak vergeten.”

Mindshift

Met de door Mobycon ontwikkelde Mobiliteitsdonut kunnen we het systeem eerlijker en beter inrichten, zegt Van de Leur. “We wil-



len toe naar mobiliteit die past binnen de grenzen van de Mobiliteitsdonut. Daarvoor is wel een mindshift nodig. Als iedereen qua mobiliteit tussen de onder- en bovengrens blijft, is de donut in balans en creëren we een mobiliteitsgelukkigere samenleving. Met een sociale ondergrens en een teveel aan mobiliteit als bovengrens.”

Maar wat moet die onder- en bovengrens dan zijn? “Op dat vraagstuk moeten samenleving en politiek een antwoord geven. Wij vinden het niet nodig dat een deel van de mensen niet mee kan doen. We moeten van kwantitatieve benaderingen, zoals de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA), naar instrumenten die bijdragen aan mobiliteitsgeluk en meer kwalitatieve benaderingen.”

Wat is rechtvaardig?

Diepens: “Met de Mobiliteitsdonut in het achterhoofd onderzochten we het fietsbezit in Nederland. Een uitkomst is dat vier procent van de kinderen geen fiets heeft. Dat betekent dat 1 op de 20 kinderen bijvoorbeeld niet mee kan op een schoolreisje per fiets. Dat maken we inzichtelijk en dan is het aan de politiek wat die daar mee doet.”

Van de Leur ziet dat steeds meer buslijnen op de nominatie staan om geschrapt te worden, vooral in het landelijk gebied. “Samen met Forseti zetten we in op flexibele, vraag-

JOHAN DIEPENS, ALGEMEEN DIRECTEUR:

‘Het is toch raar dat kinderen niet zelfstandig naar school kunnen in hun woonwijk?’

afhankelijke en inclusieve vervoersvormen om mensen mobiel te houden.”

Stapje voor stapje

Mobycon wil de discussie over rechtvaardige mobiliteit graag op gang houden, zegt Diepens. “Met denkkaders als de Mobiliteitsdonut kunnen we klanten beter begeleiden. Maar het is wel pionierswerk om onze kijk op de wereld handen en voeten te geven en anders denken aan te wakkeren.”

Dat gaat stapje voor stapje, waarbij het belangrijk is met zoveel mogelijk mensen in dialoog te gaan. Van de Leur: “We proberen omgevingspartijen te betrekken in participatietrajecten, werken met enquêtes, interviews en focusgroepen, koppelen activiteiten aan onderzoeken en evalueren die activiteiten. Zo leren we wat nodig is om mensen

andere keuzes te (kunnen) laten maken.”

Daarin leert Mobycon steeds beter de gebruiker kennen, vervolgt hij: “Er is wel een belangrijk aandachtspunt, hoe betrekken we de unusual suspects bij onze projecten? We bekijken steeds welke mensen we graag bij onze projecten betrekken, hoe we hen het beste kunnen bereiken en op welke manier zij willen meedenken of meedoen. Dat is dus echt maatwerk.”

Het verschil willen maken

Op die voet wil Mobycon ook komend jaar verder, vervolgt hij. “We gaan de dialoog nog meer opzoeken. Het gaat niet om de weg van A naar B, maar juist ook om thema’s als eenzaamheid, participatie en bereikbaarheid. We moeten ons bij ieder project blijven afvragen ‘wie is erbij geholpen?’, ‘wie heeft er last van?’ en ‘wie zien we misschien over het hoofd?’”

Want uiteindelijk kan dat wél het verschil maken. Diepens: “Bij het kinderfietsplan in Tilburg pakten politiek en samenleving het samen op. De wethouder heeft de actie geopend, organisaties en particulieren zamen samen geld in om al die kinderen fietsen te geven. Zo is het plan in relatief korte tijd uitgegroeid tot iets concreets. Daar ben ik trots op.”