

De trend voor 2026 en verder...

Samen keuzes maken en verantwoordelijkheid pakken

Mobiliteit is voor iedereen, van iedereen en kent ontzettend veel belangen en versnipperde verantwoordelijkheden. Hoe zorg je dat iedereen weet welke rol hij of zij daarin moet (op)pakken? Wat kan bijvoorbeeld de gemeente doen om het openbaar vervoer in de stad te verbeteren, ook al ligt de opdrachtgeversrol bij de provincie of vervoerautoriteit? Anders gezegd: hoe geef je alle verschillende belangen een goede plek? **Marc Schenk**, strategisch adviseur mobiliteit en **Mirjam de Bok**, adviseur mobiliteit, beiden bij **Mobycon** vertellen.

Marcel Slofstra



Mirjam de Bok, Mobycon

Marc Schenk: "Bij het bespreken van de vraagstukken zijn mensen over het algemeen goed in het benadrukken van verschillen, ik zoek juist naar de overeenkomsten. Hoe zorg je dat iedereen een plekje krijgt en houdt in de stad, zeker als we allemaal naar 'STOMP' (stappen, trappen, ov, MaaS, privéauto) willen en de beschikbare ruimte niet meer wordt maar eerder minder?" Hij vertelt verder: "Als de woningbouwopgave echt versnelt, vergroot dat de druk op de steden, en wordt de mobiliteitsopgave alleen maar groter. We zullen dus meer uitwegen gaan en moeten zoeken om toch die woningen te bouwen en mobiliteit op peil te houden. Die vraag wordt steeds complexer."

De Bok vult aan: "De complexiteit neemt inderdaad toe, maar het gaat ook om de manier waarop je dingen brengt, wees je daar ook bewust van. Waarom noemen we het opnieuw inrichten van straten als 'GOW30' eigenlijk 'afwaarderen'? Kies voor een positieve benadering. En kijk wat dat doet." Ze stapt over naar een ov-visie die Mobycon recent heeft gemaakt voor gemeente Nijmegen. "Ik vind het heel

sterk dat een gemeente kiest voor een duidelijke visie op openbaar vervoer, waarbij we duidelijk maken wat de rol van de gemeente is. Raadsleden stellen vaak vragen over de keuzes die gemaakt worden binnen lijnvoering van het ov, maar daar gaat de gemeente niet over. Waar je wel aan kunt werken, naast je rol als beïnvloeder, is de inrichting van je stad", vertelt De Bok. "De gemeente moet een duidelijk plan hebben over het openbaar vervoer; je zit als gemeente nou eenmaal dicht op het (ov)-vuur."

Ov-visie

De ov-visie Nijmegen is opgesteld door Mobycon en zusterbedrijf Forseti. "We zijn begonnen vanuit de rol van de gemeente op basis van een aantal ontwikkelprincipes, die vervolgens

hoofdstukken zijn geworden in de visie. Welke randvoorwaarden stellen we voor het ov in de stad in de toekomst en welke doelstellingen horen daarbij voor de gemeente? We hebben ook een sessie gehouden met raadsleden, met tekst en uitleg over de invloed van de gemeente op het openbaar vervoer."

De gemeente is eigenlijk de 'Prorail van het busvervoer', stelt De Bok. "Met dát in gedachten kun je best veel meer doen. Zonder Prorail zou de trein immers niet functioneren. Dat besef moet de raad hebben. We kunnen bijvoorbeeld laten zien wat een minuut vertraging kost aan dienstregelingsuren, wat dat voor gevolgen heeft en wat je daar als wegbeheerder aan kan doen."

Lef om keuzes te maken

"We willen vaak alles, maar dat kan niet", vervolgt Schenk. "Durf keuzes te maken. Die lef zie ik niet altijd bij gemeenten maar ook niet bij de samenwerkingspartners zoals de ov-bedrijven en belangenorganisaties. We willen een mobiliteits transitie, we willen meer groen, we willen duurzaamheid, we willen 30 kilometer



Mobycon schreef recent een ov-visie voor gemeente Nijmegen.



Marc Schenk, Mobycon

per uur, maar dat past niet allemaal binnen de bestaande ruimte in de stad. De politieke werkelijkheid is heel lastig, maar we moeten keuzes maken. We hebben de neiging om alles dood te redeneren en compromissen te sluiten, maar uiteindelijk moet je als bestuurder keuzes maken, daar ben je voor aangesteld.

Als goed voorbeeld noemt Schenk de nieuwe brede tram die in Den Haag zijn intrede gaat maken. "Dat is een hele mooie ruime tram, met een lage vloer voor een betere toegankelijkheid maar hij is wel breder en die extra breedte moet gevonden worden in de bestaande straat waar de gevels van de woningen duidelijk de kaders vormen. Als het niet mogelijk is om iedere modaliteit en functionaliteit de ruimte te bieden, maak dan een duidelijke keuze die past bij STOMP maar ook bij de functie van deze straat in je netwerk. Klinkt logisch, maar kiezen is toch lastig of we durven niet, omdat je dan toch altijd een groep tegen de borst stuit. Als je kiest voor ov ten nadele van de auto, dan neem je iemand misschien wel iets af en dat is lang niet altijd dezelfde persoon die voordeel heeft van dat ov."

Hoe kan een bestuurder dan die keuzes maken? Schenk: "Begin met transparant maken wat ieders belangen zijn. We hebben vaak de neiging om alles aan de voorkant uit te pluizen en dan een bestuurder de gemaakte keuze voor te leggen, maar als je open bent over de belangen van de fietsburgemeester, de schoolgaande kinderen, de automobilisten, de winkeliers, het openbaar vervoer, enzovoort dan weet een beslissers veel beter waar hij of zij voor kiest – en waar niet voor. Als je kiest voor A, dan kies je dus niet voor B, dan krijgt je dit wel en dat dus niet, maar etc. etc."

Communicatie

Voorlichting en communicatie spelen een sleutelrol, stellen beide adviseurs. De Bok: "Niet iedereen weet altijd

voldoende waar ze wel of niet een rol in hebben en welke dat dan is. Bovendien liggen de effecten van maatregelen vaak niet op dezelfde plek. Stel dat de gemeente, zoals in Denemarken, mede verantwoordelijk zou zijn voor het ov, dan liggen de pijn of de winst van het toevoegen of schrappen van lijnen ook bij die gemeente. Dat helpt in het keuzeproces. Nu ontstaan er soms verkeerde verwachtingen wat een gemeente kan doen. Zij kunnen bijvoorbeeld niet bepalen waar een lijn wel of niet rijdt, hoogstens beïnvloeden."

Schenk, tot slot: "Men heeft daardoor ook vaak niet in de gaten wat een en ander kost. Neem de regio Rotterdam Den Haag, waar de MRDH regievoerder is. Dan is het als gemeenteraad of inwoner heel makkelijk om te zeggen 'Zorg nou dat die bus tot 23:00 in plaats van 22:00 uur rijdt', of 30 km/uur kan toch best in plaats van 50 km/uur? Het besef dat die aanpassing in de dienstregeling zomaar ertoe kan leiden dat je een paar ton extra exploitatiekosten hebt, is er niet. Het mechanisme dat erachter zit is enorm complex."