

INZETTEN OP DEELMOBILITEIT VANUIT EEN ANDER PARADIGMA

Door Christian Ratering – Kenniswerker CROW – mei 2023

Het verkeer- en vervoersysteem van de 20^{ste} eeuw is grotendeels gebaseerd op het denken vanuit een *homo economicus*, een rationeel denkend mens die tegen zo min mogelijke kosten (tijd) zo maximaal of optimaal mogelijk binnen een verkeerssysteem beweegt. Een paradigma dat niet meer van deze tijd is. De basis van de traditionele benadering van mobiliteitsplanning is in de jaren vijftig in de Verenigde Staten van Amerika gelegd, deels als antwoord op de toenemende congestie door autoverkeer. Binnen deze benadering liggen accenten onder meer op verkeersintensiteiten; verkeerscapaciteit; reistijden en -snelheden; sectoraal van aard en zelden op mogelijke impact van verkeersmaatregelen op de omgeving en op anderen. Steeds meer en vaker wordt in de huidige eeuw onderkend dat de *homo economicus* niet bestaat en dat mensen andere gronden hebben om al dan niet, en zo ja op welke wijze, deel te nemen aan het verkeer (Mayo et al., 2020; Mladenovic et al., 2021; Silvestri et al., 2022; Yanar, 2023). Vaak zijn die complexer dan voorheen werd verondersteld. De wijze waarop mensen reizen wordt vaak anders gemotiveerd dan in de traditionele opvatting werd gedacht. Het gaat ook om persoonlijke voorkeuren, opvattingen en fysieke en/of mentale (on)mogelijkheden. Steeds meer komt er een besef dat alleen maar of vooral investeren in het autoverkeerssysteem tot uitsluiting van doelgroepen leidt of mensen in hun mogelijkheden om toegang te hebben tot bepaalde locaties in meer of mindere mate beperken. Ook wordt vaker gezien dat er ook mensen zijn die helemaal geen auto kunnen, durven of willen rijden of sommige onderdelen van het verkeerssysteem als een heel groot obstakel ervaren waardoor ze die proberen te vermijden (bijvoorbeeld door om te rijden), hun vervoerskeuze hierop aanpassen of zo min mogelijk de deur uit gaan. Het dringt steeds meer door dat het rechtvaardiger is om de menselijke maat en gelijke behandeling van personen bij mobiliteitsplanning als vertrekpunt te nemen in plaats van het verkeerssysteem of de toegankelijkheid van plaatsen. Ook groeit het bewustzijn dat de fysieke ruimte op is, terwijl de behoefte aan mobiliteit onverminderd groot is en dat er anders omgegaan moet worden met mobiliteit juist mede door de beperkte fysieke ruimte. Het verkeer- en vervoerssysteem wordt steeds vaker als één geheel gezien dat tegelijkertijd niet los gezien kan worden van menselijk welzijn en welbevinden. Het is duidelijk dat op dezelfde voet doorgaan, ook vanuit duurzaamheid, niet langer een optie is. Maar hoe past inzetten van deelmobiliteit nu binnen het plaatje van menselijk welzijn en welbevinden? Vanuit welk perspectief?

Doelstellingen deelmobiliteit

In Nederland wordt ingezet op deelmobiliteit om bij te dragen aan maatschappelijke doelstellingen als: (1) vermindering van CO₂ uitstoot, klimaatdoelstelling is 55% CO₂ reductie in 2030 ten opzichte van 1990 (KiM, 2021); (2) de verlaging van de parkeerdruk waardoor ruimte beschikbaar is voor andere ruimtelijke invullingen, in gemeentelijk beleid soms in relatie gebracht met 'leefbaarheid' of 'versterken leefomgeving' (Amsterdam, 2022; Gouda, 2023; Rotterdam 2020); (3) de realisatie van de woningbouwopgave van 900.000 woningen tot 2030; (4) het bieden van een mobiliteitsgarantie aan mensen die in binnenstedelijke gebieden wonen waar ruimte schaars is en parkeercapaciteit niet zonder meer kan worden toegevoegd; (5) het bijdragen aan bereikbaarheid door het beperken van de congestie-ontwikkeling; (6) het ruimte bieden aan ontwikkelingen die een kwaliteitsimpuls voor de fysieke leefomgeving betekenen; (7) het hoofd bieden aan de bevolkingsgroei tot 19 miljoen in 2034 met bijbehorende mobiliteitsopgaven.

In gemeentelijke beleidskaders staan voordelen van deelmobiliteit genoemd die doorgaans een directe relatie met (potentiële) deelmobiliteitsgebruikers. Het gaat dan om aspecten als betaalbaarheid, flexibiliteit, duurzaamheid, beschikbaarheid, bekendheid (Amsterdam 2022; Gouda, 2023), concepten die allemaal een relatie hebben met verplaatsingsgedrag van mensen die zich gemakkelijk kunnen verplaatsen, dus nog nauw verknoot met de traditionele benadering van vervoersplanning. Het gaat vooral om mensen die tot een relatief grote groep met relatief kleine vervoersproblemen behoren (Martens, 2018), terwijl een nog relatief onzichtbare groep, waarvan we de omvang nog onvoldoende kennen, grote vervoersproblemen heeft met

substantiële gevolgen in hun dagelijkse leven doordat ze bepaalde activiteiten (solliciteren, familie- of vriendenbezoek, bezoek medisch specialist), niet doen of uitstellen, omdat ze de beoogde locatie niet kunnen bereiken. In het meest extreme geval kan verplaatsingsongemak tot uiting komen in vervoersarmoede en tot werkloosheid en sociaal isolement leiden (Lucas, 2012; Martens, 2018). Vaak betreft dit kwetsbare groepen als kinderen, ouderen, mensen die door fysieke en/of mentale omstandigheden tijdelijk of structureel tegen verplaatsingsongemakken aanlopen (Mackett, 2019; Mackett 2021; Mladenovic et al., 2021). Momenteel ligt het accent van ons vakgebied nog sterk op het registreren en meten van verplaatsingsgedrag. Een andere benadering, die van het systematisch in kaart brengen van verplaatsingsongemak van de niet zichtbare doelgroep, kan ons *“juist een veel rijker beeld opleveren van de kwaliteiten en gebreken van ons vervoersysteem (als geheel, alle modaliteiten) en een veel betere basis om te werken aan een vervoersysteem dat iedereen adequaat bedient. De uitdaging is om het hele spectrum van vervoersproblemen beter in beeld te brengen en aan te pakken. Dat vergt een radicaal ander perspectief op ons vakgebied. Niet kijken naar verplaatsingen, maar naar de mate waarin mensen problemen ervaren met betrekking tot vervoer”* (Martens, 2018) en de impact hiervan op hun dagelijkse leven. Er is een hausse aan literatuur met een relatief enge focus op de impact van deelmobiliteitsconcepten op de gebruiker hiervan (Kent, 2014), autodelen op het autobezit (Chicco et al., 2022; Haustein, 2021; Zhou et al., 2020), en de acceptatie van autodelen door auto-gebruikers (Burghard et al., 2022; Valor, 2020) wat ongetwijfeld te maken heeft met de traditionele benaderingswijze van ons vakgebied. Ook de Toolkit Autodelen van CROW-KpVV (2023) is nog niet uitgerust met handreikingen voor deelmobiliteitsbeleid in relatie tot verplaatsingsongemak voor niet zichtbare doelgroepen. Echter, in wetenschappelijke literatuur wordt, hoewel niet direct gerelateerd aan deelmobiliteit, steeds vaker een relatie gelegd tussen gezondheid, welzijn en vervoersproblemen (Gobind, 2018; Haas et al., 2020; Mackett, 2019; Mackett, 2021; Sundling, 2015) en wordt aangespoord om aandacht te hebben voor menselijk welzijn, hoe dit bereikt kan worden via de gebouwde omgeving en politieke interventies (Engineer et al., 2021; Mladenovic et al., 2021) vanuit het paradigma van rechtvaardigheid (Martens, 2017; Schwanen, 2021). En juist op rechtvaardige mobiliteit heeft mobiliteitsplanning gevoerd vanuit het perspectief van duurzaamheid, een paradigma dat doorgaans de basis vormt voor deelmobiliteitsbeleid, ‘ver reikende gevolgen doordat paradoxaal de ambitie om autogebruik te verminderen onvermijdelijk tot een focus op autogebruik leidt en die benadering beleidsinterventies ondersteunt die eerder gericht zijn op de reispatronen van (voormalige) autogebruikers dan op autoloze huishoudens’ (Martens, 2017, p.18) zoals ook benoemd in Remme et al., 2022. Ons vakgebied, ook bij toepassing van deelmobiliteit, kan juist baat hebben bij kritische reflecties op het welzijn van mensen en hierbinnen zou vooral steeds de vraag gesteld moeten worden of het nastreven van het welzijn van de ene groep wenselijk is als het andere groepen marginaliseert of benadeelt (Schwanen, 2021).

Welzijn, gezondheid en rechtvaardigheid in mobiliteit

In academische literatuur wordt onder welzijn verstaan welbevinden, gelukkig en gezond zijn (WHO, 2013). Volgens de WHO (2013, abstract) is ‘welzijn’ een multidisciplinair concept met subjectieve en objectieve elementen. Het behelst individuele levenservaringen en vergelijkingen van levensomstandigheden met sociale normen en waarden’. Welzijn en gezondheid hangen met elkaar samen. Welzijn kan bepalend zijn voor de mate van gezondheid, terwijl de mate van gezondheid gelijktijdig bepalend kan zijn voor welzijn (WHO, 2013). Bij subjectief welzijn is dit gerelateerd aan individuele perceptie hiervan, terwijl objectief welzijn op basis van vooraf bepaalde indicatoren wordt vastgesteld. Sociaal-demografische variabelen (leeftijd, geslacht, economische status, geografische locatie et cetera) worden dan in verband gebracht met het onderwerp van onderzoek, bijvoorbeeld sociale context (familierelaties, vrienden, schoolprestaties), gezondheidsstatus, risicogedrag, mate van maatschappelijke uitsluiting. Zo kunnen sociaal-demografische variabelen worden gerelateerd aan bijvoorbeeld ‘eenzaamheid’, in Nederland een substantieel probleem met 1,8 miljoen mensen die ernstig eenzaam zijn (Hofman et al., 2023; 2022, Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport; Van Tilburg, 2023) en waarvoor momenteel geïnitieerd vanuit het Rijk een Landelijk Actieprogramma loopt (2022, Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport). ‘Eenzaamheid is: *‘het subjectief ervaren van een onplezierig of ontoelaatbaar gemis aan (kwaliteit van) bepaalde sociale relaties. Het kan zijn dat het aantal contacten dat men heeft met andere mensen geringer is dan men wenst. Het kan ook zijn dat de kwaliteit van de*

gerealiseerde relaties achterblijft bij de wensen.' (Van Tilburg et al., 2007, p.14). Daarnaast kan eenzaamheid ook te maken hebben met zingevingsvragen (2022, Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport).

Eenzaamheid beïnvloedt gezondheid (Bower et al., 2023; De Jong Gierveld, 2006; Kleeman et al., 2023) en betreft zowel ouderen alsook jongeren (Wyzer, 2023). Aan eenzaamheid liggen verschillende factoren ten grondslag, waaronder ook maatschappelijke zoals het gemak waarmee in onze samenleving mensen met elkaar contact (kunnen) leggen. Blijkens wetenschappelijke literatuur in de disciplines van ruimtelijke planning, mobiliteit en gezondheid is de fysiek ruimtelijke omgeving, 'de door de mens gemaakte ruimte waar mensen dagelijks leven, werken, en recreëren' (Roof et al., 2008, p.24), van invloed op eenzaamheid, verbondenheid en het gevoel om ergens toe te behoren (Bower et al., 2023; Thomése, 2007). Buurtcontacten, omgevingen waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en met plezier verblijven, spelen hierbij een rol (Holst Algren et al., 2020; Kleeman et al., 2023; Thomése, 2007). Mits met deelmobiliteit (en andere mobiliteits- en ruimtelijke planningsmaatregelen) ruimte wordt vrijgespeeld die via inrichting en vervoersgemak mensen mogelijkheden biedt om anderen te ontmoeten, kan dit mobiliteitsbeleidsonderdeel bijdragen aan het beperken van de mate van eenzaamheid. Het ontwikkelen van rechtvaardigheid in mobiliteit voor iedereen en toepassen van het STOMP-principe (CROW-KpVV, 2021) kunnen hierbij helpen.

STOMP-principe en rechtvaardigheid in mobiliteit

Met STOMP wordt bedoeld het doorlopen van vijf opeenvolgende onderdelen ('stappen' door voetganger, 'trappen' door fietser, openbaar vervoer, Mobility as a Service – waaronder dus deelmobiliteit-, en als laatste stap de private auto) in het ontwerpproces. Het is een handreiking om duurzame mobiliteitsvormen voorrang te geven op minder duurzame vervoerswijzen. Hoewel STOMP een duurzaamheidsinvalshoek heeft, lijken er raakvlakken te zijn met welzijn die de moeite waard zijn om verder te onderzoeken. Domènech-Abella et al., (2020) suggereren op basis van onderzoek naar de relatie tussen eenzaamheid, depressie en walkability dat investeren in de walkability van buurten bijdraagt aan het verminderen van eenzaamheid. Williams et al., (2022) stellen op basis van literatuuronderzoek dat er een relatie is tussen kunnen reizen en eenzaamheid. Ook menen zij dat reisafstanden om familie, vrienden, zorginstellingen et cetera te bezoeken in combinatie met toegang hebben tot modaliteiten een rol spelen bij de mate van eenzaamheid. Hoe langer de afstand en hoe groter de inspanning (tijd, kosten, moeite) die geleverd moet worden om plekken te kunnen bereiken, des te groter is de kans op eenzaamheid door afzien van die inspanning. De onderzoekers benoemen dat dit bij actieve mobiliteit in mindere mate aan de orde is (relatief korte afstanden) dan bij inadequaot OV of het niet kunnen gebruiken van een auto. Zij stellen ook dat voetgangers, fietsers en OV-gebruikers zich over het algemeen in mindere mate eenzaam voelen doordat ze meer sociale contacten ervaren dan autobestuurders. Williams et al., (2022) adviseren dan ook om bij interventies in mobiliteitsbeleid alle mobiliteitsgebruikers mee te nemen en niet slechts autogebruikers. Dit laatste wordt, vanuit verschillende vertrekpunten (welzijn, rechtvaardigheid), steeds meer bevestigd in vakliteratuur (Martens, 2017; Mladenovic et al., 2021; Schwanen, 2021). Kortom, het is tijd om vervoersplanning te verrijken met andere paradigma's die bovendien aansluiten bij de actuele aandacht voor 'Brede Welvaart' (CROW-KpVV, 2023). Dus met aandacht voor iedereen!

Conclusie

Het benaderen van deelmobiliteitsbeleid vanuit het duurzaamheidsparadigma leidt paradoxaal tot een focus op autogebruik, wat in beleid is terug te zien. Enkel hierop focussen werkt onrechtvaardige mobiliteitsplanning in de hand doordat beleidsinterventies niet gericht zijn op autoloze huishoudens. Mobiliteitsbeleid in zijn geheel, waaronder dus ook deelmobiliteitsbeleid, gebaseerd op een rechtvaardigheidsperspectief met nadrukkelijke aandacht voor menselijk welzijnsproblematiek is een veel belovend alternatief voor het duurzaamheidsparadigma en de traditionele mobiliteitsplanning doordat dit perspectief het primaire doel van vervoerssystemen benadrukt: alle mensen toegang geven tot bestemmingen en daarmee bijdragen aan hun welzijn.

Literatuur

Amsterdam (2023). Handreiking deelmobiliteit en hubs in gebiedsontwikkeling.

Bower, M., Kent, J., Patulny, R., Green, O., McGrath, L., Teesson, L., Jamalishahni, L., Sandison, H., Rugel, E. (2023) The impact of the built environment on loneliness: A systematic review and narrative synthesis. *Health and Place* 79. 102962.

Burghard, U., Scherrer, A. (2022). Sharing vehicles or sharing rides - Psychological factors influencing the acceptance of carsharing and ridepooling in Germany. *Energy Policy* 164. 112874.

CBS (2022). Brede Welvaart. Wat is Brede Welvaart? Monitor Brede Welvaart & Sustainable Development Goals 2022. <https://www.cbs.nl/nl-nl/dossier/brede-welvaart-en-de-sustainable-development-goals/monitor-brede-welvaart-sustainable-development-goals-2022/brede-welvaart>

Chicco, A., Marco, D. Loos, W., Nehrke, G. (2022). Comparing car ownership reduction patterns among members of different car sharing schemes operating in three German inner-city areas. *Transportation Research part A* 163. Pp. 370-385.

CROW-KpVV (2021). Toepassen STOMP voor duurzame gebiedsontwikkeling.

CROW-KpVV (2023). Toolkit Autodelen. <https://toolkitautodelen.crow.nl/>

CROW-KpVV (2023). Themapagina Brede Welvaart. <https://www.crow.nl/thema-s/brede-welvaart>

Domènech-Abella, J., Mundo, J., Leonardi, M., Chatterji, S., Tobiasz-Adamczyk, B., Koskinen, S., Ayuso-Mateos, J.L., Haro, J.M., Olaya, B. (2020). Loneliness and depression among older European adults: The role of perceived neighborhood built environment. *Health and Place* 62. 102280.

Engineer, A. Gualano, R.J., Crocker, R.L., Smith, J.L., Maizes, V., Weil, A., Sternberg, E.M. (2021). An integrative health framework for wellbeing in the built environment. *Building and Environment* 205. 108253.

Gobind, J. (2018). Transport Anxiety and Work Performance. *SA Journal of Human Resource Management/SA Tydskrif vir Menslike hulpbronbestuur*, 16(0), a943.

Gouda (2023). Beleidskader Deelvervoer.

De Jong Gierveld, J. (2006). A 6-Item Scale for Overall, Emotional, and Social Loneliness Confirmatory Tests on Survey Data. In: *Research on Aging* Volume 28 Number 5 September 2006. Pp. 582-598 Sage Publications 10.1177/0164027506289723 <http://roa.sagepub.com> hosted at <http://online.sagepub.com>.

Haas, K., Wilson, N.J., Cordier, R., Vaz, S. & Chung-yeung Lee, H. (2020). The experiences of young autistic adults in using metropolitan public transport. Brisbane, Australia: Cooperative Research Centre for Living with Autism.

Haustein, S. (2022). What role does free-floating car sharing play for changes in car ownership? Evidence from longitudinal survey data and population segments in Copenhagen. *Travel Behaviour and Society* 24. Pp. 181-194.

Holst Algren, M., Ekholm, O., Nielsen, L., Kjær Ersbøll, A. Kronborg Bak, C., Tanggaard Andersen, P. (2020). Social isolation, loneliness, socioeconomic status, and health-risk behaviour in deprived neighbourhoods in Denmark: A cross-sectional study. *SSM Population Health* 10. 100546.

KiM (2021). Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland Ontwikkelingen, effecten en potentie.

Kleeman, A., Giles-Corti, B., Gunn, L., Hooper, P., Foster, S. (2023). The impact of the design and quality of communal areas in apartment buildings on residents' neighbouring and loneliness. *Cities* 133. 104126.

- Knet, J.L. (2014). Carsharing as active transport: What are the potential health benefits?
- Lucas, K. (2012) Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy*, doi:10.1016/j.tranpol.2012.01.013.
- Mackett, R.L. (2019). *Mental health and travel*. Report on a survey. Centre for Transport Studies. University College London.
- Mackett, R.L. (2022). Mental health and travel behaviour. *Journal of Transport and Health* 22. 101143.
- Martens, K. (2017). *Transport Justice. Designing Fair Transportation Systems*. Routledge. Taylor and Francis Group.
- Martens, K. (2018). Van verplaatsingsarmoede- naar gemak. *Verkeer in Beeld* 01/2018.
- Mayo, F.L., Taboada, E.B. (2020). Ranking factors affecting public transport mode choice of commuters in an urban city of a developing country using analytic hierarchy process: The case of Metro Cebu, Philippines. *Transportation Interdisciplinary Perspectives* 4. 100078.
- Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (2022). Één tegen eenzaamheid. Actieprogramma 2022 – 2025.
- Mladenovic, M.N., Willberg, E., Toivonen, T., Geurs, K. (2021). *Transport in Human Scale Cities*. NECTAR Series on transport and communication networks research. Edward Elgar Publishing.
- Remme, D., Siddharth, S., Haarstad, H. (2022). Who benefits from sustainable mobility transitions? Social inclusion, populist resistance and elite capture in Bergen, Norway. *Journal of Transport Geography* 105. 103475.
- RIVM (2003). *Kwaliteit van de Leefomgeving en Leefbaarheid*.
- Roof, K. , Oleru, N. (2007). Public health: Seattle and King County's push for the built environment. *Journal of environmental health*. 71. 24-7.
- Schwanen, T. (2021). Urban transport and wellbeing: a critical analysis. In: Mladenovic, M.N., Willberg, E., Toivonen, T., Geurs, K. (2021). *Transport in Human Scale Cities*. NECTAR Series on transport and communication networks research. Edward Elgar Publishing.
- Silvestri, A., Foudi, S., Galarraga, I. (2022). How to get commuters out of private cars? Exploring the role of perceived social impacts in mode choice in five European countries. *Energy Research and Social Science* 92. 102811.
- Sundling, C. (2015). Travel Behavior Change in Older Travelers: Understanding Critical Reactions to Incidents Encountered in Public Transport. *Int. J. Environ. Res. Public Health* 2015, 12. Pp. 14741-14763.
- Thomése, F. (2007). Hoofdstuk 8. Woonomgeving. In: Van Tilburg, T. G., de Jong Gierveld, J. (2007). *Zicht op eenzaamheid: Achtergronden, oorzaken en aanpak*. Van Gorcum.
- Van Tilburg, T. G. (2022). Weinig eenzaamheid in Nederland? Een onderschatting van het probleem. *Nederlands Tijdschrift voor Geneeskunde*, 166(38), 28-31. [D6814].
<https://www.ntvg.nl/artikelen/weinigeenzaamheid-nederland>
- Van Tilburg, T. G., de Jong Gierveld, J. (2007). *Zicht op eenzaamheid: Achtergronden, oorzaken en aanpak*. Van Gorcum.
- Williams, A.J., McHale, C., Chow, C. (2021) Final report on Loneliness and transport systematic review. School of Medicine, University of St Andrews

Yanar, T. (2023). Understanding the choice for sustainable modes of transport in commuting trips with a comparative case study. *Case studies on Transport Policy* 11. 100964.

Zhou, E., Zheng, Z., Whitehead, J., Perrons, R.K., Washington, S., Page, L. (2020). Examining the impact of car-sharing on private vehicle ownership. *Transportation Research Part A* 138. Pp. 322-341.