

Wegen naar welzijn

stimuleringsfonds creatieve industrie

Wegen

naar welzijn

ARO

essay

Dit essay wordt ter inspiratie aangeboden in het kader van de Open Oproep Wegen naar Welzijn, onderdeel van het Actieprogramma Ruimtelijk Ontwerp 2021-2024. Het programma biedt aan deelnemers en geïnteresseerden ook een flankerend activiteitenprogramma waarin we inhoudelijke verdieping bieden op de verschillende relevante thema's en kennisuitwisseling stimuleren. Lees meer over de activiteiten op:

denieuweruimte.org

Tekst: Sophie Buchel

Maart 2024

Mobiliteit is meer dan auto's, treinen en fietspaden. Mobiliteit is hoe we in verbinding staan met de wereld. Hoe krijgen we toegang tot werken, leren, sociaal contact en recreatie? Soms is mobiliteit een arena van politieke strijd. Vaak een middel van in- en uitsluiting, maar in de eerste plaats, een middel van mogelijkheden.

Met de Open Oproep Wegen naar Welzijn riep het Stimuleringsfonds Creatieve Industrie coalities van partijen op om te werken aan vernieuwende perspectieven en oplossingen voor de mobiliteitstransitie door middel van ontwerpend onderzoek. De opdracht aan de aanvragers was om het perspectief brede welvaart centraal te zetten, zodat mobiliteit niet langer als een economische motor wordt benaderd, maar als middel om kwaliteit van leven te vergroten.

Mobiliteit als middel voor brede welvaart

Nederland staat bekend om haar infrastructuur en transportsystemen van wereldklasse. Onze (water-)wegen, havens, treinnetwerk en fietspaden trekken internationaal aandacht. De manier waarop dit succes wordt gemeten vanuit traditioneel verkeers- en infrastructuurbeleid is vooral een economisch model. Winst wordt in theorie gemaximaliseerd door het optimaliseren van reistijdminuten (overigens tot weinig resultaat¹). Dus hoe meer mobiliteit hoe beter. Daarbij wordt de daadwerkelijke functie van personenvervoer miskend: de mobiliteit van mensen en hoe hun welzijn daardoor wordt vergroot. Een benadering van mobiliteit vanuit het perspectief van brede welvaart richt zich op een ander perspectief. Welvaart gaat niet alleen over economische waarde maar over alles wat van invloed is op het welzijn van mensen: materiële welvaart, gezondheid, veiligheid, opleiding, sociale verbanden, zingeving, zorg, persoonlijke ontplooiing, vrijetijdsbesteding en kwaliteit van de leefomgeving. Het Planbureau

voor de Leefomgeving (PBL) heeft een inventarisatie gemaakt van hoe mobiliteit bijdraagt aan brede welvaart. PBL stelt dat mobiliteit geen doel op zich is, maar een middel dat mensen in staat stelt belangrijke bestemmingen en activiteiten te bereiken zoals banen, voorzieningen, sociale contacten en daarnaast een activiteit die onder de juiste omstandigheden mentale en fysieke gezondheid kan verbeteren².



In ons dichtbebouwde land wonen en leven we dicht bij onze wegen, sporen en vliegvelden. Dat vervoer zorgt voor ongezonde lucht, geluidsoverlast, verkeersongevallen, fysieke barrières in de openbare ruimte en klimaatverandering. Onze mobiliteit draagt bovendien bij aan klimaatcatastrofes in andere landen en brengt schade aan natuurgebieden. Daarnaast is het verdelingsvraagstuk van

Figuur 1: Vier dimensies van brede welvaart in relatie tot mobiliteit (PBL)

¹ Verkade (2020). "[We reizen steeds sneller, maar komen geen seconde eerder thuis,](#)" De Correspondent.

² Snellen et al. (2021). [Brede welvaart en mobiliteit.](#) Den Haag: PBL.



belang. Wie heeft er toegang tot mobiliteit? Bijna vijf procent van de Nederlanders leeft onder de armoedegrens³, twee miljoen mensen leven met een beperking⁴ en de variëteit aan vervoersmiddelen waaruit een stadsbewoner kan kiezen is lang niet overal zo vanzelfsprekend. Bovendien maakt het voor je ervaring van mobiliteit uit wie je bent en hoe anderen jou zien. Zo kunnen transgenderpersonen zich onveilig voelen in het openbaar vervoer, durven meisjes en vrouwen 's avonds niet alleen over straat, en worden mensen van kleur vaker staande gehouden door politie en handhaving. Al deze problematiek is persistent: het lukt de overheid (en andere partijen) niet om ze op te lossen binnen het huidige systeem. Hoe meer asfalt we bouwen, hoe meer file. Stikstof- en CO₂-uitstoot verminderen nauwelijks⁵. Bestaansonzekerheid stijgt en daarmee het risico op vervoersarmoede. Hoe zorgen we voor meer brede welvaart?

Mobiliteitstransitie

Deze problemen laten zien dat er een transitie nodig is naar een radicaal ander mobiliteitssysteem. We hebben een systeem nodig dat veilig, schoon en duurzaam is, dat past bij de dichtbebouwde steden van de toekomst, toegankelijk is voor iedereen en onze buitenruimte prettig en leefbaar maakt.

Op die manier kan mobiliteit sociale inclusie verbeteren. PBL noemt een aantal functies van mobiliteit als drager van brede welvaart:

- bereikbaarheid: van banen, sociale contacten en voorzieningen;
- veiligheid: in het verkeer en sociale veiligheid;
- gezondheid: door lichaamsbeweging en het reduceren van schadelijke emissies;
- leefomgeving: tegengaan van barrièrewerking, milieuvervuiling, klimaatverandering en verbeteren van ruimtelijke kwaliteit.

Het ontwerp van mobiliteitsoplossingen en infrastructuur is essentieel in deze transitie. Ontwerpers, stedenbouwkundigen en verkeerskundigen brengen de creatieve oplossingen voor bovenstaande functies in balans. In nieuwe woonwijken wordt mobiliteit al steeds vaker anders ontworpen – bijvoorbeeld met lagere parkeernormen, deelmobiliteit en ondergrondse garages–

Figuur 2: Voetgangsinclusief ontwerp tegen vervoersarmoede (Witteveen+Bos)

³ CPB (2023). [Augustusraming 2023 \(cMEV 2024\)](#).

⁴ Rijksoverheid (2023). [Rechten van mensen met een beperking](#).

⁵ CBS (2022). [Hoeveel uitstoot veroorzaakt het Nederlandse vervoer over land?](#)

waardoor de buitenruimte kan worden gebruikt voor natuur en recreatie. Zo wordt een straat geen opslagplaats voor stilstaande auto's of een onveilige, vervuilde corridor, maar een gebruiks- en ontmoetingsruimte voor bewoners.

Rechtvaardige mobiliteit

De functies van brede welvaart zijn veelal aspecten die oneerlijk onder mensen zijn verdeeld. Wie aan een snelweg woont is kwetsbaarder voor gezondheidsschade dan iemand op het platteland. Aan de andere kant is in die plattelandsgemeente de bereikbaarheid van banen waarschijnlijk een stuk lager dan voor iemand die op fietsafstand van een intercitystation woont. Ontwerpvragestukken die met verdeling te maken hebben, roepen de vraag op: wat is een rechtvaardige verdeling van mobiliteit? Er zijn verschillende manieren om hiernaar te kijken: streven naar maximale bereikbaarheid voor de grootste groep, gelijke bereikbaarheid voor iedereen of een basisniveau van 'voldoende' bereikbaarheid. In onze huidige vervoerspolitiek wordt het perspectief van rechtvaardige verdeling niet expliciet gemaakt. We zien in de praktijk dat de overheid kiest om bereikbaarheid te maximaliseren voor een grote groep mensen, die bovendien de meeste economische meerwaarde genereren. Hierbij gaat het om autobezitters, vliegpassagiers en mensen die met intercitytreinen reizen. Onderzoekers naar rechtvaardige mobiliteit noemen deze groep ook wel de 'kinetische elite'. Er wordt veel geïnvesteerd in het optimaliseren van vervoerssystemen, en dus in het vergroten van de mobiliteit van de groep die al het meest mobiel is. Echter, voor veel groepen zijn deze vormen van vervoer niet toegankelijk. Omdat een auto kopen of de trein nemen te duur is, bijvoorbeeld. In het huidige systeem is er wel een minimum aan bereikbaarheid voor minderheidsgroepen, zoals ouderen of mensen met een beperking. Hiervoor worden doelgroepenvervoer en regiotaxi's ingezet. De overheid hanteert dus het principe 'maximale bereikbaarheid' met

daarnaast een (laag) basisniveau van voldoende bereikbaarheid voor bepaalde groepen.

Innovatieve vervoersoplossingen zoals deelmobiliteit zijn gemaakt voor de standaardreiziger. Deze reiziger kan kiezen tussen verschillende vervoersvormen, want hij heeft een middeninkomen en een lichaam zonder beperkingen of ziekte. Hij voelt zich als witte, hetero cisgender-man op de meeste plekken veilig. Hij heeft een rijbewijs, paspoort, creditcard en een smartphone met mobiel internet. Hij spreekt Nederlands, kan goed lezen en is handig met technologie. Maar verreweg de meeste mensen hebben een andere ervaring van vervoer.

Als ons huidige systeem niet eerlijk is, hoe bepalen we dan wat wél rechtvaardig is? Hierbij komen erkenning en procedurele rechtvaardigheid om de hoek kijken. Rechtvaardigheid gaat niet alleen over eerlijke verdeling, maar ook over welke personen of groepen worden erkend in het maken van beleidskeuzes. Dus niet alleen die 'standaardreiziger', maar mensen met allerlei identiteiten en sociaalmaatschappelijke posities en de intersecties daartussen. Met procedurele rechtvaardigheid wordt bedoeld hoe eerlijk besluitvormingsprocedures zijn. Hoe is participatie ingericht? Zo is beleid of ontwerp waarin gebruikers daadwerkelijk mogen meeproduceren of meebeslissen rechtvaardiger dan beleid waarover alleen de politiek beslist, of gebruikers alleen worden geïnformeerd door middel van bewonersavonden – zeker als die plaatsvinden nadat de plannen al zijn vastgesteld.

Ontwerpend onderzoek

Het Stimuleringsfonds Creatieve Industrie daagt met het Actieprogramma Ruimtelijk Ontwerp 2021-2024 coalities van partijen uit om op zoek te gaan naar nieuwe toekomstperspectieven en oplossingsrichtingen voor ruimtelijke transitieopgaven door middel van ontwerpend onderzoek. Voor Wegen naar

Welzijn stelde het Stimuleringsfonds de volgende vraag: welke duurzame vormen en netwerken van mobiliteit zijn er nodig om ervoor te zorgen dat mensen, door middel van mobiliteit, maximaal kunnen participeren in de samenleving? Vijftien projecten zijn gehonoreerd en gestart met integraal ontwerpend onderzoek waarin ze mobiliteitsopgaves verkennen, zoeken naar duurzame en sociale alternatieven, en alternatieve keuzes verbeelden en bespreekbaar maken. Uit de geselecteerde projecten zijn vier perspectieven op de mobiliteitstransitie in relatie tot brede welvaart te ontdekken.

1. Mobiliteit verduurzamen en ruimte-efficiënter maken

Enkele projecten benaderen de mobiliteitstransitie primair als een manier om milieuproblematiek en ruimtegebrek op te lossen, waarbij het verminderen van emissies en ruimtebeslag de focus hebben. Dit is een belangrijk aspect van de transitie richting een systeem dat brede welvaart bevordert, maar geeft hiervan zeker geen compleet plaatje. Zo begint het project *Huisje, boompje, beetje verandering* bij de aannahme dat mensen uit de auto krijgen het doel is van de mobiliteitstransitie. Het project richt zich verder op gedragsverandering bij kritieke verandermomenten in individuele levens, zoals verhuizen. Het project laat echter andere aspecten van brede welvaart onderbelicht en neemt variaties in mobiliteitsbehoeftes en -toegang door verschillende groepen niet in overweging. Ook gebruiken enkele projecten de groei van stadslogistiek als kans om *last mile delivery* te verduurzamen, efficiënter te maken en beter in het straatbeeld te integreren – zoals het project *Riders on the Street*. Mobiliteit wordt in dit perspectief niet gezien als middel om brede welvaart te vergroten, maar als een gegeven waarbij alleen brandstof- en ruimtegebruik ter discussie worden gesteld. Het écht verbeteren van brede welvaart vereist een breder perspectief.

2. Mobiliteit als hefboom voor ruimtelijke opgaven

Veel projecten benaderen mobiliteit als hefboom om de leefbaarheid van gebieden te vergroten, en om tegelijk andere transitieopgaven aan te pakken. Zo worden er koppelkansen gezien met klimaatadaptatie en de energietransitie. Het project *Groeipijn in de groeikern* wil bijvoorbeeld de leefkwaliteit van naoorlogse wijken vergroten door het opwaarderen van de publieke ruimte, diversificatie van het woningaanbod, het toevoegen en spreiden van voorzieningen en het koppelen van energietransitie en klimaatadaptatie. In dit type wijk is circa vijftig procent van de ruimte oorspronkelijk aangelegd voor mobiliteit. Er ligt dus ruimtelijk een grote kans voor verdichting en/of een andere inrichting waarbij meer brede welvaart kan worden gerealiseerd. Het project *ParkMen* beoogt een betere leefbaarheid door het inwisselen van parkeerplaatsen voor onder andere deelmobiliteitshubs, groenvoorzieningen, energieproductie en verdichting. In dit project krijgen bewoners zelf zeggenschap over de vrijgespeelde ruimte en dus de ruimtelijke opgave waarvoor ze die willen inzetten. Projecten in dit perspectief voorzien in een integrale benadering van ruimtelijke transitieopgaves, waarbij mobiliteit wordt ingezet als aanjager van de leefomgeving van brede welvaart.

3. Mobiliteit als middel voor sociale in- en uitsluiting

Dit perspectief zet bereikbaarheid en toegankelijkheid voorop. Mobiliteit wordt begrepen als een middel voor sociale uitsluiting, maar dus ook van inclusie en het vergroten van de kansen die mensen hebben. Het bestrijden van vervoersarmoede wordt genoemd als primair doel van de projecten Sport verbindt en Voetgangerinclusief ontwerp tegen vervoersarmoede. Deze projecten willen beide mobiliteit rechtvaardiger maken door het verbeteren van het basisniveau van bereikbaarheid voor de

meest kwetsbare groepen in Rotterdam. Het eerste project gaat hierbij uit van de mate waarin verschillende kwetsbare groepen barrières ervaren om bij sportvoorzieningen te komen. Er worden oplossingen ontworpen die bereikbaarheid en toegankelijkheid voor die mensen vergroten. Het tweede project neemt een beoogde oplossing als uitgangspunt: beter ontwerp voor voetgangers. De impact van deze aanpak op bereikbaarheid is daarmee beperkt.

4. Actieve mobiliteit als drager van gezondheid

Het vierde perspectief verbindt een grote groep projecten die zich richt op vormen van actieve mobiliteit zoals lopen en fietsen. Deze projecten zien vele kansen: fietsen en lopen zijn duurzaam, gezond, goedkoop en kunnen worden gekoppeld aan het verbeteren van de leefomgeving. Social HUB Kampen onderzoekt het omvormen van een autodominante plek naar een plaats waar spelen, verblijven, lopen, rollen en fietsen voor ouderen en kinderen veilig en prettig wordt. Dit is een uniek uitgangspunt, waarbij juist die doelgroepen die geen autorijden in ruimtelijk ontwerp centraal worden gesteld. Het project Kookboek dat mensen beweegt gebruikt ruimtelijke ingrepen om een naoorlogse wijk aantrekkelijker te maken

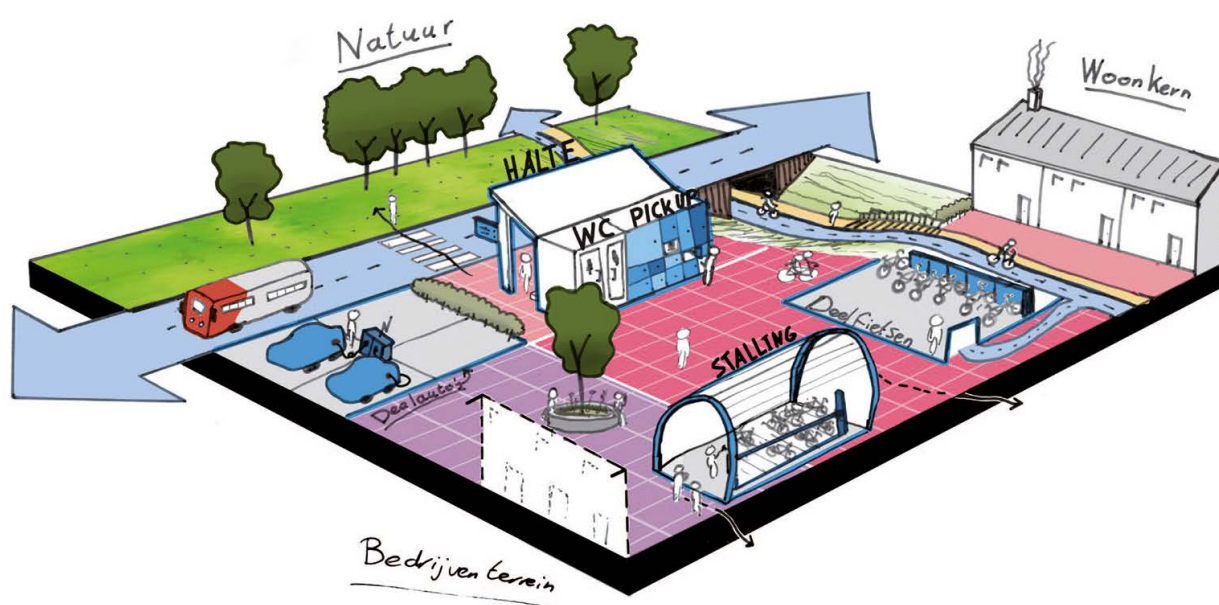
voor fietsen en wandelen, door middel van nudges en tactical urbanism. Dit zijn spontane interventies, denk aan de pop-up tuintjes, installaties en hacks die een omgeving vaak snel, tijdelijk en op een goedkope wijze leefbaarder en fijner maken met weinig risico's. De pijlers gezondheid, veiligheid en leefbaarheid van brede welvaart zijn in dit perspectief dominant, maar bereikbaarheid van bestemmingen verder weg blijft in deze benadering onderbelicht.

Spanningen

Deze vier perspectieven richten zich op aspecten van brede welvaart, maar het verbeteren van één functie van brede welvaart (zoals leefkwaliteit of gezondheid) is nog niet voldoende om bijvoorbeeld vervoersarmoede aan te pakken. Zoals duurzaamheid in alle projecten een rol speelt, zo zal dat ook met de sociale functies van mobiliteit moeten gebeuren om daadwerkelijk tot een toekomstbestendig en inclusief systeem te komen.

Hierin speelt rechtvaardigheid een cruciale rol. Er is immers door beperkte ruimte en middelen altijd sprake van een verdelingsvraagstuk. PBL stelt dat het relevant is expliciet te maken welk ethisch verdelingsprincipe wordt gehanteerd. Dit

Figuur 3: De weg naar een nieuwe en bereikbare bereikbaarheid voor niet-stedelijk Nederland (DTNP)



debat is van recente datum, dus het is begrijpelijk dat in de meeste projecten het nog ver zoeken is naar een uitgesproken perspectief op wie er toegang krijgt tot mobiliteit en tegen welke prijs.

En hoe voorkomen we dat de transitie vooral bijdraagt aan meer welvaart voor de kinetische elite? Hoe zorgen we voor minder ongelijkheid? Enkele projecten richten zich op kinderen of ouderen, maar gemarginaliseerde groepen, zoals mensen met een beperking of mensen met een migratieachtergrond, worden niet expliciet genoemd. Zeker voor participatietrajecten zal het een belangrijke uitdaging zijn om een diversiteit aan identiteiten en perspectieven uit te nodigen mee te denken en ontwerpen. De projecten vertegenwoordigen gezamenlijk wel een diversiteit aan plaatsen: grote en kleine steden, dorpen en naoorlogse wijken, krijgen allemaal aandacht.

In de grotere mobiliteitstransitie zijn er een aantal spanningen die het meest prangend zijn:

- De grote verschillen in opgaven en mogelijke oplossingen tussen steden, suburbane omgevingen en de (landelijke) regio. Veel onderzoek en beleid richt zich op de dichtbebouwde stedelijke omgeving met kortere reisafstanden. Voor gebieden met een ander karakter zullen ook andere oplossingen moeten worden gevonden. Het is dus mooi dat deze projecten daaraan kunnen bijdragen.
- Een rechtvaardige afweging van ruimte, klimaat en luchtkwaliteit leidt al snel tot de conclusie dat een vervoerssysteem met minder privéauto's en meer duurzame collectieve alternatieven eerlijker is. Verreweg de meeste mensen (inclusief gemarginaliseerde groepen) houden echter graag vast aan automobilititeit of zijn autoafhankelijk. Hoe bewegen we samen richting een beter systeem voor iedereen, waarin we ruimte houden voor diversiteit en keuzevrijheid?

- De (on)betaalbaarheid van mobiliteit veroorzaakt de grootste ongelijkheid in kansen, zeker in de bestaanszekerheids crisis waarin we ons momenteel begeven. Hoe kunnen we brede welvaart door mobiliteit garanderen voor de mensen die nu geen auto, trein of deelvervoer kunnen betalen? Modaliteiten die verschuiven terwijl de prijskaders hetzelfde blijven zal hierop geen antwoord bieden.

De ontwerpers zijn aan de slag met serious games, tactical urbanism en coproductie met bewoners om een aantal van deze spanningen productief te maken. Dit is wat ik de ontwerpers en onderzoekers wil meegeven:

- Bevraag aannames over wat de mobiliteitstransitie is en vanuit welk uitgangspunt het project een modal shift beoogt. Bekijk of het project toewerkt naar een toekomstbeeld waarin de verschillende aspecten van brede welvaart volgens het PBL worden gerealiseerd;
- Neem de zorgen van verschillende groepen (autobezitters met nachtdiensten, mensen met kleine portemonnee etcetera) serieus, en weeg de complexe realiteit van mobiliteitsbehoeften en bereikbaarheid op korte én lange afstand mee;
- Maak ruimte voor een diversiteit aan stemmen van de mensen om wie de opgave gaat, en zorg voor actieve participatievormen waarin zij daadwerkelijk kunnen meebeslissen;
- Vergeet de financiële dimensie niet: voor veel mensen is vervoer een kostenafweging;
- Niet elk project kan alles oplossen voor iedereen, maar wees expliciet over uitgangspunten rondom rechtvaardige verdelingsvraagstukken en welke aspecten van brede welvaart voor welke mensen worden bevorderd.

Alleen zo komen we tot mobiliteit die zorgt dat iedereen mee kan doen in onze samenleving.