



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem?

Peter Jorritsma, Jaco Berveling, Mathijs de Haas, Peter Bakker, Lucas Harms

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM



Inhoud

Samenvatting [3](#)

1 Inleiding [6](#)

2 Vervoersarmoede of mobiliteitsarmoede? [8](#)

3 Zienswijzen op mobiliteitsarmoede [10](#)

- [3.1 Social Exclusion Perspective \(sociale uitsluiting perspectief\)](#) [10](#)
- [3.2 Social Capital and Capability Perspective: Motility](#) [13](#)
- [3.3 Transport Justice Perspective](#) [15](#)
- [3.4 Naar een model van mobiliteitsarmoede](#) [18](#)

4 Bij welke groepen speelt mobiliteitsarmoede? [20](#)

- [4.1 Combinaties van factoren](#) [20](#)
- [4.2 Sociaal-economische bevolkingssegmenten](#) [21](#)
- [4.3 Mensen met een fysieke beperking](#) [26](#)
- [4.4 Bewoners van rurale gebieden](#) [26](#)
- [4.5 Waar is de kans op mobiliteitsarmoede aanwezig?](#) [27](#)
- [4.6 Omvang van mobiliteitsarmoede](#) [28](#)
- [4.7 Conclusies](#) [29](#)

5 Openbaar vervoer en doelgroepenvervoer als vangnet [30](#)

- [5.1 Openbaar vervoer](#) [30](#)
- [5.2 Doelgroepenvervoer](#) [31](#)
- [5.3 Conclusie: openbaar vervoer en doelgroepenvervoer als vangnet](#) [31](#)

6 Conclusies en vervolgonderzoek [32](#)

- [6.1 Conclusies](#) [32](#)
- [6.2 Vervolgonderzoek](#) [33](#)

Summary [36](#)

Literatuur [39](#)

Bijlage 1 [42](#)

Samenvatting

Of er in Nederland mobiliteitsarmoede bestaat en, zo ja, hoe groot die is, is op basis van de ter beschikking staande studies niet of nauwelijks te bepalen. Wel zijn er bevolkingssegmenten aan te wijzen die over gebrekkige vervoersmogelijkheden beschikken, waardoor hun kans op deelname aan activiteiten en het bereiken van activiteitenlocaties wordt beperkt en hun risico op sociale uitsluiting wordt vergroot. Het gaat hierbij voornamelijk om mensen met een laag inkomen, werklozen/ werkzoekenden, ouderen (met name vrouwen), mensen zonder rijbewijs, mensen met een migratieachtergrond en bewoners van rurale gebieden. Ruimtelijk gezien concentreren deze groepen zich in de grote steden en in de krimpgebieden in Nederland. Voor mensen met een functiebeperking (fysiek of mentaal) is een vangnet aanwezig, namelijk het doelgroepenvervoer. Nader onderzoek moet inzicht geven in waar, in welke omvang en in welke mate mobiliteitsarmoede speelt in Nederland. Daarbij wordt aan de hand van een ontwikkeld conceptueel model de samenhang en invloed van verschillende factoren op mobiliteitsarmoede in beeld gebracht.

Doel en onderzoeksvragen

Vaak wordt verondersteld dat mensen een zeker niveau van mobiliteit nodig hebben om volwaardig te kunnen deelnemen aan de samenleving. De gedachte hierachter is dat wie onvoldoende mobiel is, door welke oorzaak dan ook, tal van problemen kan ondervinden in het dagelijkse leven. Bijvoorbeeld bij het boodschappen doen, het volgen van onderwijs, werken, het beleven van cultuur en het onderhouden van een sociaal leven. Een gebrekkige bereikbaarheid van bestemmingen en gebrekkige verplaatsingsmogelijkheden in combinatie met beperkte persoonlijke mogelijkheden of vaardigheden vergroot de kans dat uiteenlopende groepen mensen in mindere mate aan het mobiliteitssysteem kunnen deelnemen, oftewel 'mobiliteitsarm' zijn.

In deze verkenning verschaft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) meer inzicht in het begrip mobiliteitsarmoede, de groepen die hiermee te maken hebben en de omvang van de mobiliteitsarmoede in Nederland. De uitkomsten van dit onderzoek kunnen de start zijn voor een verder debat over de manier waarop het thema mobiliteitsarmoede moet worden geborgd in de bereikbaarheidsopgaven die het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor zich ziet. De centrale vraagstelling van deze verkenning is:

Is er in Nederland sprake van mobiliteitsarmoede, en zo ja, hoe werkt dit uit voor verschillende groepen mensen in de samenleving?

Om hierop een adequaat antwoord te kunnen geven is in deze verkenning een antwoord gegeven op de volgende deelvragen:

- 1 Welke kennis is aanwezig over het begrip mobiliteitsarmoede in Nederland en in het buitenland?
- 2 Is er in Nederland sprake van mobiliteitsarmoede onder specifieke groepen in de samenleving?
Om welke groepen gaat het hierbij? En in welke mate is de ruimtelijke context hierbij van belang?
- 3 Wat zijn de mogelijke maatschappelijke gevolgen van mobiliteitsarmoede?

Op basis van een uitgebreide literatuurstudie is een antwoord gegeven op deze vragen.

4 Naar een model en definitie van mobiliteitsarmoede

In deze verkenning zien we mobiliteitsarmoede als een multidimensionaal begrip. Het gaat om zowel de toegang tot vervoermiddelen als de mogelijkheid (moeite) om activiteitenlocaties te kunnen bereiken. Daarbij speelt de sociaal-economische positie van een persoon in de samenleving een belangrijke rol.

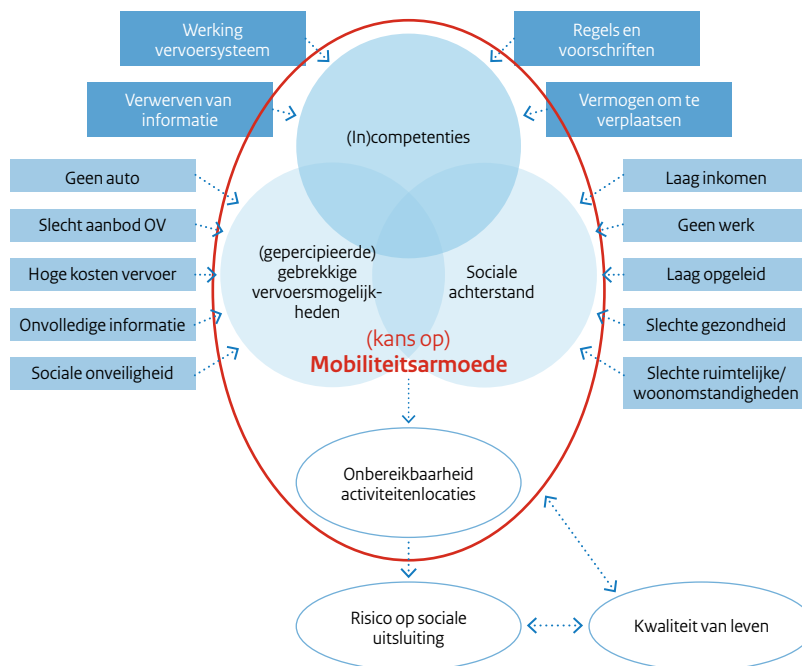
Mobiliteitsarmoede kan vanuit verschillende gezichtspunten worden bekeken, namelijk vanuit:

- het 'Social Exclusion'-perspectief (Lucas, 2012);
- het 'Social Capital and Capability'-perspectief (Kaufmann et al., 2004);
- het 'Transport Justice'-perspectief (Martens, 2017).

De drie zienswijzen verschillen fundamenteel gezien niet erg van elkaar, maar kiezen een ander vertrekpunt. De gemeenschappelijke noemer van de drie zienswijzen is 'sociale uitsluiting'. Op basis van de beschreven zienswijzen op mobiliteitsarmoede, de relatie met sociale uitsluiting en de verschillende elementen die daarbij een rol spelen, hebben we een model opgesteld dat als uitgangspunt kan dienen voor de bestudering van de mobiliteitsarmoede in Nederland. We gebruiken het conceptuele model van het 'Social Exclusion'-perspectief van Lucas (2012) als kapstok en voegen hieraan elementen toe uit het Social 'Capital and Capability'-perspectief van Kaufmann et al. (2004). We definiëren mobiliteitsarmoede als:

“Het niet of moeilijk kunnen bereiken van activiteitenlocaties (in termen van moeite) als gevolg van gebrekkige vervoersmogelijkheden (zowel objectief als gepercipieerd), in combinatie met de sociaal-economische en ruimtelijke omstandigheden waarin mensen verkeren en hun vaardigheden. Hierdoor worden zij belemmerd in hun deelname aan het maatschappelijk leven, waardoor de kwaliteit van leven negatief wordt beïnvloed.”

Conceptueel model mobiliteitsarmoede.



Hoe groot is de mobiliteitsarmoede in Nederland en bij wie speelt het?

Uit de ter beschikking staande Nederlandstalige literatuur kan niet of nauwelijks worden afgeleid of er in Nederland mobiliteitsarmoede bestaat en, zo ja, in welke omvang. Wel is duidelijk dat er specifieke groepen in de samenleving zijn die op de een of andere manier over gebrekkige vervoersmogelijkheden beschikken, waardoor de kans op deelname aan activiteiten en het bereiken van activiteitenlocaties wordt beperkt en het risico op sociale uitsluiting wordt vergroot. Het gaat hierbij voornamelijk om mensen met een laag inkomen, werklozen/werkzoekenden, ouderen (met name vrouwen), mensen zonder rijbewijs, mensen met een migratieachtergrond en bewoners van rurale gebieden. Ruimtelijk gezien concentreren deze groepen zich in de grote steden en in de krimpgebieden in Nederland. Voor mensen met een functiebeperking (fysiek of mentaal) is er voor een groot deel een vangnet aanwezig, namelijk het doelgroepenvervoer.

Over de mogelijke maatschappelijke gevolgen van mobiliteitsarmoede in Nederland is niet heel erg veel bekend. Mobiliteitsarmoede (of een gebrek aan vervoersmogelijkheden) kan een negatief effect hebben op iemands baanperspectieven en kan de toegang tot het sociale netwerk beperken.

Mobiliteitsarmoede: domeinoverstijgend.

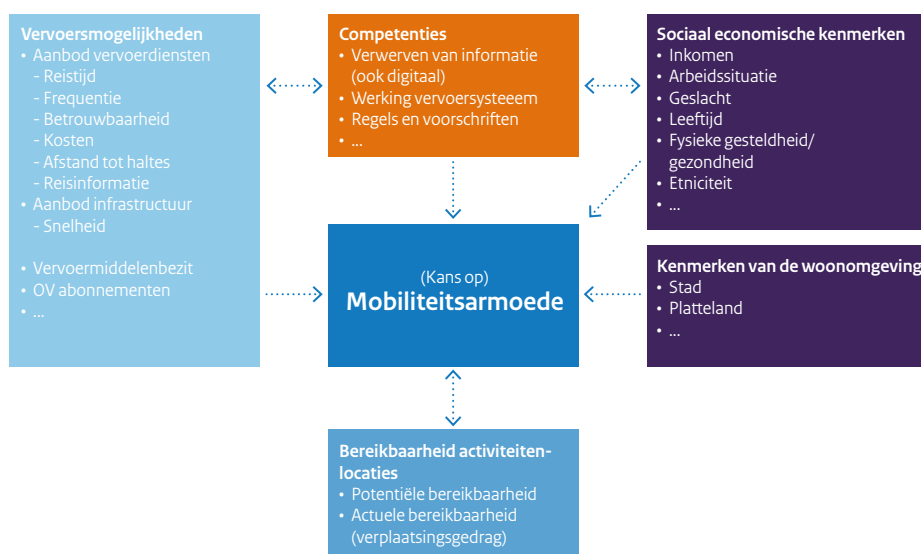
De resultaten van deze verkenning roepen wel de vraag op of – als sociale uitsluiting als uitgangspunt wordt genomen – oplossingen en/of maatregelen alleen in het fysieke en of mobiliteitsdomein liggen of dat oplossingen in andere domeinen – sociaal-economisch/cultureel/onderwijs/gezondheidsdomein – wellicht meer voor de hand liggen. Het vraagstuk overstijgt de verschillende domeinen en moet uit verschillende perspectieven worden benaderd.

Vervolgonderzoek

Vanwege het relatieve gebrek aan kennis over de mobiliteitsarmoede in Nederland stelt het KiM voor om vervolgonderzoek langs twee lijnen te benaderen:

- 1 Kwalitatief onderzoek om meer inzicht te krijgen in de segmenten waar mobiliteitsarmoede naar verwachting mogelijk speelt. Dit kan door focusgroepsessies te organiseren onder verschillende bevolkingssegmenten die in verschillende sociaal-economische en ruimtelijke omstandigheden leven.
- 2 Kwantitatief onderzoek om de omvang en de mate van mobiliteitsarmoede vast te stellen en de samenhangen tussen verschillende invloedsfactoren te bepalen. Hierbij kan het onderstaande model als uitgangspunt dienen.

Onderzoeksmodel mobiliteitsarmoede.



1 Inleiding

Het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP) meldde in de *Sociale Staat van Nederland* (Bijl et al., 2017) dat de verschillen tussen gezonde en ongezonde mensen, hoog- en laagopgeleiden, werkenden en niet-werkenden, en hoge en lage inkomens, na tussen 2008 en 2015 te zijn afgenomen, de afgelopen twee jaar weer groter zijn geworden. Ook constateert het SCP een zogenoemde digitale kloof: mensen met voldoende toegang tot digitale media en met digitale vaardigheden versus hen die dat niet of in onvoldoende mate hebben. Een belangrijke vraag is of de 'ongelijkheid' tussen groepen mensen in Nederland zich vertaalt in verschillen in maatschappelijke participatie (deelname aan activiteiten) en daarmee van invloed is op het mobiliteitsgedrag van de verschillende groepen. Maar misschien wel belangrijker is de vraag of de 'ongelijkheid' tussen die groepen zich vertaalt in verschillen in de toegang tot het mobiliteitssysteem en daarmee in de mate van maatschappelijke participatie.

Vaak wordt verondersteld dat mensen een zeker niveau van mobiliteit nodig hebben om volwaardig te kunnen deelnemen aan de samenleving. De gedachte hierachter is dat wie onvoldoende mobiel is, door welke oorzaak dan ook, tal van problemen kan ondervinden in het dagelijkse leven. Denk aan het doen van boodschappen, het volgen van onderwijs, werken, het beleven van cultuur en het onderhouden van een sociaal leven. Bovendien gaat het eigenlijk niet om mobiliteit op zich. De centrale vraag is of de plaatsen die maatschappelijk belangrijk zijn, wel voor iedereen te bereiken zijn.

Een gebrekkige bereikbaarheid van bestemmingen en gebrekkige verplaatsingsmogelijkheden in combinatie met beperkte persoonlijke mogelijkheden of vaardigheden vergroot de kans dat uiteenlopende groepen mensen in mindere mate aan het mobiliteitssysteem kunnen deelnemen, oftewel 'mobiliteitsarm' zijn. Denk bijvoorbeeld aan mensen met een fysieke beperking, zorgbehoevenden, mensen in armoede, plattelandsbewoners, mensen met een migratieachtergrond, mensen zonder rijbewijs, alleenstaanden met kinderen, digibeten. Tegelijkertijd kan het minder mobiel zijn een belangrijke dimensie zijn bij maatschappelijke uitsluiting.

Binnen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) is er aandacht voor het thema 'maatschappelijke tweedeling'. De vraag is of de toenemende 'ongelijkheid' tussen groepen mensen in Nederland mogelijk leidt tot toenemende verschillen tussen bevolkingssegmenten als het gaat om vervoermogelijkheden en bereikbaarheid (mobiliteitsarmoede). De kennis hierover en de aandacht ervoor is in Nederland nog vrij beperkt, maar groeiende.

Doel en onderzoeksvragen

Voordat een antwoord kan worden gegeven op de vraag of toenemende ongelijkheid tussen groepen mensen leidt tot toenemende mobiliteitsarmoede, en wat hiervan de gevolgen zijn, dienen we ons eerst af te vragen wat het begrip mobiliteitsarmoede inhoudt en of er in Nederland überhaupt sprake is van mobiliteitsarmoede. Het doel van deze verkenning is daarom om meer inzicht te verschaffen in het begrip mobiliteitsarmoede, de groepen die hiermee te maken hebben en de omvang ervan in Nederland. De uitkomsten van dit onderzoek kunnen de start zijn voor een verder debat over de manier waarop het thema mobiliteitsarmoede beter moet worden geborgd in de bereikbaarheidsopgaven die IenW voor zich ziet. De centrale vraagstelling in deze verkenning is daarom:

Is er in Nederland sprake van mobiliteitsarmoede en, zo ja, hoe werkt deze uit voor verschillende groepen mensen in de samenleving?

Om op deze vraag een adequaat antwoord te geven beantwoorden we in deze verkenning de volgende deelvragen:

1 *Welke kennis is aanwezig over (het begrip) mobiliteitsarmoede in Nederland en in het buitenland?*

- Theoretische invalshoeken die te maken hebben met het begrip mobiliteitsarmoede;
- Inzicht in de begrippen en definities van mobiliteitsarmoede.

2 *Is er in Nederland sprake van mobiliteitsarmoede onder specifieke groepen in de samenleving, om welke groepen gaat het hierbij en in welke mate is de ruimtelijke context hierbij van belang?*

- Inzicht in de groepen waar mobiliteitsarmoede mogelijk speelt en of wordt gepercipieerd en de aspecten/factoren die hierbij een rol spelen;
- Inzicht in de mogelijke ruimtelijke verschillen van mobiliteitsarmoede.

3 *Wat zijn de mogelijke maatschappelijke gevolgen van mobiliteitsarmoede?*

- Inzicht in de mogelijke maatschappelijke gevolgen van mobiliteitsarmoede.

We gaan in deze studie niet in op de kwaliteit van het vervoersaanbod in Nederland. Ondanks een kwalitatief goed vervoersaanbod en infrastructuurnetwerken zullen er altijd specifieke groepen zijn die in objectieve en subjectieve zin mobiliteitsarmoede ervaren. Iedereen kan en mag bijvoorbeeld in het openbaar vervoer stappen, maar niet iedereen heeft hiervoor voldoende inkomen (openbaar vervoer wordt als duur ervaren), is even gezond (bijvoorbeeld vanwege fysieke beperkingen) of woont in de buurt van een openbaar vervoervoorziening (het openbaar vervoer is niet makkelijk bereikbaar). Bovendien zal er altijd een kloof zijn tussen de objectieve situatie en hoe mensen deze (subjectief) ervaren.

Leeswijzer

In deze notitie gaan we in hoofdstuk 2 eerst in op de begrippen vervoersarmoede en mobiliteitsarmoede en welke van de twee we in deze notitie hanteren. Vervolgens bespreken we in hoofdstuk 3 drie theoretische invalshoeken (zienswijzen) die mobiliteitsarmoede in relatie brengen met 'sociale uitsluiting'. Vervolgens geven we – op basis van de beschreven zienswijzen – een definitie van mobiliteitsarmoede en presenteren we een conceptueel model waarin de kans op mobiliteitsarmoede centraal staat. In hoofdstuk 4 volgt een kort overzicht van de groepen in de samenleving waarbij in meer of mindere mate sprake is van mobiliteitsarmoede. Hiervoor hebben we een uitgebreide literatuurstudie verricht over de (negatieve) effecten die bij bepaalde bevolkingsgroepen neerslaan. Daarna gaan we kort in op de rol van het openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer en de relatie met mobiliteitsarmoede (hoofdstuk 5). We sluiten de notitie af met de belangrijkste resultaten die deze verkenning heeft opgeleverd. Ook bevat het laatste hoofdstuk een voorstel voor vervolgonderzoek. Dit vervolgonderzoek is aan de ene kant nodig om meer inzicht te verkrijgen in de segmenten waarvan we verwachten dat er mogelijk mobiliteitsarmoede speelt. Aan de andere kant kan onderzoek dienen om de omvang en de mate van mobiliteitsarmoede vast te stellen en de samenhangen tussen verschillende invloedsfactoren te bepalen.

2 Vervoersarmoede of mobiliteitsarmoede?

In deze studie verkennen we het veld van de mobiliteitsarmoede. In de literatuur worden hiervoor verschillende begrippen gebruikt. Naast mobiliteitsarmoede bijvoorbeeld ook vervoersarmoede. Deze begrippen worden nogal eens naast elkaar gebruikt, zonder aan te geven wat de verschillen zijn en of er tussen de begrippen sowieso een verschil bestaat. In dit hoofdstuk willen we een duidelijke keuze maken: spreken we van vervoersarmoede of van mobiliteitsarmoede?

De universiteit van Antwerpen hanteert het begrip *vervoersarmoede*: “*vervoersarmoede kan worden opgevat als een situatie waarin de persoonlijke vervoersbehoeften niet vervuld kunnen worden en de kansen tot sociale integratie en dus tot persoonlijke ontwikkeling afnemen*” (Universiteit Antwerpen, 2001).

Meert et al. (2003) spreken eveneens over vervoersarmoede: “*Wanneer mensen door beperkte verplaatsingsmogelijkheden niet meer op een volwaardige manier aan het maatschappelijk leven kunnen deelnemen, noemen wij hen vervoersarm*”.

Ook Martens (Martens & Golub, 2011; Martens & Bastiaanssen, 2015) hanteert consequent de term vervoersarmoede: “*vervoersarmoede betreft personen die als gevolg van gebrekkige verplaatsingsmogelijkheden niet kunnen deelnemen aan ‘normale’ activiteiten en daardoor ernstige sociale gevolgen ondervinden*”.

De drie bovenstaande definities spreken over vervoersarmoede in termen van *persoonlijke vervoersbehoeften, beperkte verplaatsingsmogelijkheden of gebrekkige verplaatsingsmogelijkheden*, zonder te expliciteren wat hiermee wordt bedoeld. Wel refereren ze aan *volwaardige deelname aan maatschappelijk leven, sociale integratie, deelnemen aan normale activiteiten*. Dit geeft impliciet aan dat het onvoldoende kunnen deelnemen aan activiteiten een integraal onderdeel is van de vervoersarmoede.

Mobiel 21 (Mobiel 21, 2015) betoogt dat vervoersarmoede meer facetten heeft dan enkel een gebrek aan een eigen auto of een handige busverbinding. Vervoersarmoede wordt grotendeels bepaald door de socio-economische positie van een persoon in de maatschappij. De (beperkte) beschikbaarheid van mobiliteit, om welke reden dan ook, vormt een eerste drempel. Daarnaast moet iemand het aanbod kennen en begrijpen en het kunnen en durven gebruiken. Volgens Mobiel 21 vat de term *mobiliteitsarmoede* de problematiek beter samen: mobiliteitsarmoede is veel meer dan alleen een gebrek aan vervoermiddelen.

In een metastudie naar de definitie van ‘transport poverty’ en de indicatoren die hierbij worden gehanteerd, stellen Lucas et al. (2016) dat dit een breed overkoepelend begrip is dat bestaat uit verschillende dimensies, te weten:

- ‘Mobility poverty’: een systematisch gebrek aan toegang tot vervoer, dat vaak (maar niet altijd) is verbonden aan een gebrek aan diensten of infrastructuur;
- ‘Accessibility poverty’: de moeilijkheid om bepaalde kernactiviteiten te bereiken – zoals werk, onderwijs, gezondheidszorg, winkels enzovoort – tegen redelijke kosten, gemakkelijk en op een redelijk tijdstip;
- ‘Transport affordability’: het gebrek aan individuele financiële middelen om zich te kunnen verplaatsen met een bepaalde vervoerwijze (auto/openbaar vervoer).

De term ‘transport poverty’ komt het dichtst in de buurt van het begrip ‘mobiliteitsarmoede’, juist omdat wordt betoogd dat deze meerdere dimensies inhoudt. Het begrip ‘mobility poverty’ verwijst naar het gebrek aan toegang tot vervoer of vervoerswijzen. Het gaat hier in feite om gebrekkige vervoersmogelijkheden. Het begrip ‘accessibility poverty’ richt zich op de moeite (geld, gemak en tijd) die iemand moet doen om bepaalde activiteitenlocaties te bereiken die belangrijk zijn om aan het maatschappelijk leven te kunnen deelnemen. Het gebrek aan financiële middelen refereert aan mensen met een laag inkomen, maar kan ook wijzen op autoafhankelijkheid (*forced car ownership*), waardoor huishoudens met een laag inkomen een groot gedeelte van hun inkomen spenderen aan het reizen met de auto doordat alternatieve vormen van transport ontbreken.

In deze verkenning zien we mobiliteitsarmoede als een multidimensionaal begrip. Volgens ons gaat het om zowel de toegang tot vervoermiddelen en de mogelijkheid (moeite) om activiteitenlocaties te kunnen bereiken. Daarbij speelt de sociaal-economische positie van een persoon in de maatschappij een belangrijke rol. Vervoersarmoede is in onze ogen een te eng begrip omdat het slechts verwijst naar gebrekkige vervoersmogelijkheden. In het vervolg van de notitie gebruiken we derhalve het begrip mobiliteitsarmoede.

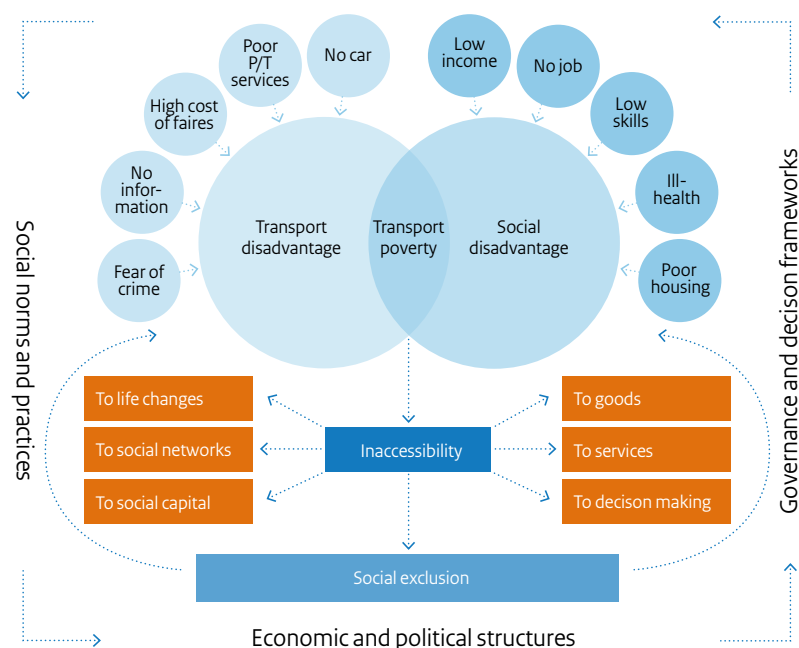
3 Zienswijzen op mobiliteitsarmoede

In dit hoofdstuk bespreken we drie zienswijzen die fundamenteel gezien niet erg van elkaar verschillen, maar elk een ander vertrekpunt kiezen als het gaat om mobiliteitsarmoede: Social Exclusion Perspective, Social Capital and Capability Perspective: *Motility*, en Transport Justice perspective. De gemeenschappelijke noemer van de drie zienswijzen is ‘sociale uitsluiting’ (het uiteindelijke mogelijke effect), als gevolg van bijvoorbeeld gebrekkige vervoersmogelijkheden of de (on)mogelijkheid van personen om aan het vervoersysteem deel te nemen, of vanuit het oogpunt van ongelijke kansen van bepaalde bevolkingsgroepen om gebruik te maken van het mobiliteitssysteem. Bij de bespreking van de zienswijzen gaan we in op de bijbehorende definities en begrippen van mobiliteitsarmoede. Waar mogelijk geven we aan op welke wijze begrippen worden geoperationaliseerd. Op basis van de beschreven zienswijzen komen we tot een definitie van het begrip mobiliteitsarmoede.

3.1 Social Exclusion Perspective (sociale uitsluiting perspectief)

In de zienswijze van ‘social exclusion’ (sociale uitsluiting) (Lucas, 2012) staat de relatie tussen ‘transport disadvantage’ (gebrekkige vervoersmogelijkheden), ‘social disadvantage’ (sociale achterstand) en ‘transport poverty’ (mobiliteitsarmoede) centraal (zie figuur 3.1).

Figuur 3.1 Conceptueel model: relatie tussen gebrekkige vervoersmogelijkheden, sociale achterstand en sociale uitsluiting. Bron: Lucas (2012).



Mobiliteitsarmoede wordt in deze zienswijze gezien als de uitkomst van:

- Gebrekkige vervoersmogelijkheden: geen auto hebben, slecht aanbod openbaar vervoervoorzieningen, hoge kosten van het openbaar vervoer, gebrekkige informatie voorhanden hebben over vervoersmogelijkheden;
- Sociale achterstand: laag inkomensniveau, slechte gezondheid, werkloosheid, laag opleidingsniveau, onvoldoende vaardigheden.

Gebrekkige vervoersmogelijkheden en sociale achterstand werken direct en indirect op elkaar in, zodat mobiliteitsarmoede ontstaat. Deze leidt tot onbereikbaarheid en/of ontoegankelijkheid van essentiële goederen, diensten, sociale netwerken, en plannings- en besluitvormingsprocessen, sociaal kapitaal, wat kan resulteren in sociale uitsluiting. Dit hele systeem wordt geplaatst in het raamwerk van de heersende politiek-economische besluitvormingsprocessen.

Kort gezegd leiden deze belemmeringen en factoren ertoe dat iemand belangrijke activiteitenlocaties niet of moeilijk kan bereiken. Hierdoor kan hij of zij niet meer deelnemen aan het maatschappelijk leven, waardoor sociale uitsluiting ontstaat. Hierdoor worden sociale achterstand en de toegang tot vervoer verder versterkt (feedbackloop in figuur 3.1).

Lucas legt in dit conceptueel model dus sterk de nadruk op '(on)bereikbaarheid' in de meest brede zin van het woord:

“the key word is ‘access’: the link between transport poverty and social exclusion is the inaccessibility of social capital, inability to access decision-making, services, and a multiple other social ‘goods’” (Lucas, 2012).

Church et al. (2000) gaan in op zeven specifieke kenmerken van het vervoersysteem die bijdragen aan, of in ieder geval een relatie hebben met, de sociale uitsluiting van bepaalde bevolkingsgroepen. Dit geeft meteen aan dat het probleem van sociale uitsluiting in relatie tot mobiliteit meerdere dimensies heeft. De door de auteurs geïdentificeerde kenmerken zijn:

- Uitsluiting van voorzieningen: de te overbruggen afstand van de woning tot belangrijke voorzieningen, zoals winkels, scholen, gezondheidszorg of vrijetijdsdiensten, is een barrière;
- Economische uitsluiting: de hoge kosten van vervoer kunnen de toegang tot voorzieningen of werk verhinderen of beperken;
- Op tijd gebaseerde uitsluiting: andere eisen aan tijd, zoals gecombineerd werk, huishoudelijke taken en kinderopvang, verminderen de tijd die beschikbaar is voor reizen (tijdarmoede);
- Fysieke uitsluiting: fysieke belemmeringen, zoals het ontwerp van voertuigen, het ontbreken van voorzieningen voor gehandicapten of een gebrek aan informatie over de dienstregeling, belemmeren de toegankelijkheid tot vervoersdiensten;
- Geografische uitsluiting: de woonlocatie, zoals het platteland of perifere stedelijke locaties, kan de toegang tot vervoersdiensten beperken;
- Ruimtelijke uitsluiting: beveiliging of ruimtebeheer kan bepaalde groepen toegang tot openbare ruimten verhinderen, bijvoorbeeld ‘gated communities’ of eersteklaswachtkamers op stations;
- Op angst gebaseerde uitsluiting: angst voor persoonlijke veiligheid sluit het gebruik van openbare ruimten en/of vervoersdiensten uit (sociale veiligheid).

Van den Broeck en Van Os (2015) spreken over drempels in het mobiliteitssysteem die kunnen leiden tot mobiliteitsarmoede en sociale uitsluiting. In aanvulling op de door Church genoemde dimensies onderscheiden zij nog:

- Een beperkt netwerk: een beperkt netwerk van mensen die zouden kunnen helpen met het vervoer zelf, of met de kennis over of toegang tot alternatieven;
- Een tekort aan persoonlijke vaardigheden in mobiliteit: het niet kunnen omgaan met het doolhof van tarieven en abonnementen van het openbaar vervoer. Het online uitzoeken van een route, het regelen van een toegankelijke bus of het reserveren van een belbus. De fiets vraagt om bepaalde vaardigheden die niet voor iedereen zijn weggelegd (zie ook het Social Capital and Capability Perspective in paragraaf 3.2).

Voor sommige wetenschappers (zie bijvoorbeeld Stanley et al., 2011) is sociale uitsluiting niet het sluitstuk. Sociale uitsluiting wordt dan nog gevolgd door een gebrek aan 'wellbeing' (oftewel welzijn). Welbevinden is immers afhankelijk van het een bijdrage kunnen leveren aan de samenleving (werk), toegang tot primaire bronnen (boodschappen kunnen doen, gezondheidszorg) en de interactie met anderen (contact met familie en vrienden).

Currie en Delbosc (2010) betogen dat gebrekkige vervoersmogelijkheden en vervoersgerelateerde sociale uitsluiting niet noodzakelijkerwijs synoniem aan elkaar zijn. Iemand kan sociaal zijn uitgesloten en toch een goede toegang hebben tot vervoer, of aan de andere kant gebrekkige vervoersmogelijkheden hebben en toch volledig aan het maatschappelijk leven kunnen deelnemen (bijvoorbeeld door de hulp van familie, vrienden en kennissen of doordat activiteitenlocaties zich binnen een beperkte actieradius afspelen en lopend te bereiken zijn).

Keynon et al. (2002) betogen dat, in het debat over sociale uitsluiting, mobiliteit of het gebrek aan mobiliteit slechts één van de dimensies is die daarin een rol speelt. Zij definiëren mobiliteitsgerelateerde uitsluiting als volgt:

"The process by which people are prevented from participating in the economic, political and social life of the community because of reduced accessibility to opportunities, services and social networks, due in whole or in part to insufficient mobility in a society and environment built around the assumption of high mobility."

Deze definitie sluit nauw aan bij hetgeen Lucas (2012) in haar definitie verwoordt, echter met één verschil, namelijk: *"in a society and environment built around the assumption of high mobility"*.

Het betekent volgens Lucas dat de hoge en toenemende mobiliteit van bepaalde groepen in de samenleving een belangrijke oorzakelijke factor is van een verminderde bereikbaarheid voor de minder mobiele bevolkingsgroepen. Deze leidt uiteindelijk tot een toename van sociale uitsluiting. Door bijvoorbeeld te investeren in weginfrastructuur profiteren mensen die toch al een hoge mobiliteit hebben, in relatieve zin meer. De bereikbaarheidskloof tussen mobiele groepen en minder mobiele groepen in de samenleving wordt daardoor vergroot (zie ook het Transport Justice Perspective in paragraaf 3.3).

In dit verband wijzen Baeten et al. (1997) erop dat vervoersongelijkheid in de hand wordt gewerkt doordat beleidsmaatregelen worden genomen, waarvan dominante sociale groepen profiteren. Hun mobiliteitsproblemen worden verholpen, terwijl andere sociale groepen worden uitgesloten van specifieke onderdelen van het mobiliteitssysteem of de nadelen dragen van het mobiliteitsaanbod. Als voorbeeld noemen Baeten et al. (1997) de toepassing van kosten-batenanalyses bij infrastructurele projecten. De analyses maken gebruik van financiële kosten en baten van een investering, zonder rekening te houden met de sociale gevolgen van het project. De verdelingseffecten van investeringen hebben de neiging diegenen te bevoordelen die reeds mobiel zijn, zoals autobezitters (Beyazit, 2011; Martens, 2006).

3.2 Social Capital and Capability Perspective: Motility

Kaufmann et al. (2004) introduceren het begrip 'motility' (mobiliteit)¹. Dit als reactie op het onderzoek naar mobiliteit, waar de nadruk voornamelijk lag op het bestuderen van verplaatsingen in tijd en ruimte in plaats van ook aandacht te besteden aan de interactie tussen actoren en de sociale, culturele, economische en politieke processen en structuren in de samenleving die van invloed zijn op de mobiliteit. Daarnaast vinden zij dat slechts het empirisch beschrijven van mobiliteit onvoldoende is om de impact van een bepaalde sociale fenomenen te begrijpen. Daarom pleiten zij ervoor om mobiliteitsstudies te bezien vanuit het oogpunt van de potentiële mobiliteit van mensen:

"A study of the potential of movement will reveal new aspects of the mobility of people with regard to possibilities and constraints of their manoeuvres, as well as the wider societal consequences of social and spatial mobility. We propose a theoretical concept that conceives of spatial and social mobility as indicants of a more comprehensive form of mobility that is not limited to actual or past displacements. The name of this construct shall be 'motility'" (Kaufmann et al., 2004).

'Motility' heeft dus betrekking op de potentiële mobiliteit van een persoon: *de wijze waarop een individu zich toe-eigent wat mogelijk is op het gebied van mobiliteit en dit potentieel gebruikt voor zijn of haar activiteiten.*

Kaufmann onderscheidt drie dimensies die van invloed zijn op de 'motility' van individuen:

- *Toegang* tot verschillende vormen van mobiliteit: in feite zijn dit de vervoersmogelijkheden die iemand heeft op basis van plaats, tijd en andere contextuele beperkingen, zoals zijn of haar sociaal-economische positie. Hierbij speelt ook de ruimtelijke verdeling van de bevolking en infrastructuur mee. Het ruimtelijk beleid en het bereikbaarheidsbeleid kunnen worden gezien als contextuele beperkingen.
- *Competenties* of vaardigheden van iemand om gebruik te maken van de vervoersmogelijkheden en zich deze toe te eigenen: het vermogen om zich binnen de gegeven beperkingen van de ene naar de andere locatie te verplaatsen is hierbij van belang. Eveneens zijn verworven vaardigheden met betrekking tot de regels en voorschriften om zich te verplaatsen belangrijk (bijvoorbeeld een rijbewijs, vergunningen en specifieke kennis van regelgeving). Daarnaast spelen organisatorische vaardigheden, zoals planning en afstemming van activiteiten met inbegrip van het verwerven van informatie, een rol.
- *Toe-eigening*: hierbij gaat het er om hoe mensen toegang en competenties interpreteren en hiernaar handelen. Toe-eigening wordt gevormd door de ambities en plannen van individuen en komt daarmee voort uit hun strategieën, waarden, opvattingen en gewoonten.

De toegang en competenties van een individu kunnen worden omgezet in motility, maar de mate van omzetting is afhankelijk van de mate van toe-eigening. Toe-eigening is in feite een handelingsperspectief, ingegeven door de toegang en/of de ter beschikking staande vervoerwijzen (wel of niet kunnen fietsen, lopen, van de auto gebruikmaken) en competenties. Iemand kan bijvoorbeeld het idee hebben dat een bepaalde vervoerwijze niet aansluit op zijn of haar vervoersbehoeften, waardoor hij of zij er geen gebruik van maakt. De motility van een individu betreft daarmee het totaal van alle ter beschikking staande, en dus mogelijk toe te eigenen, vervoermiddelen.

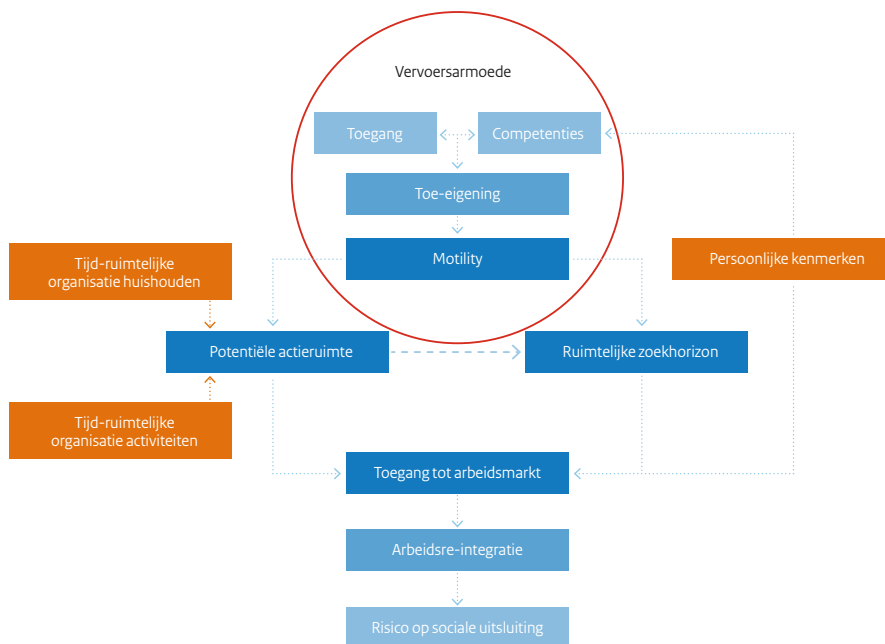
De drie dimensies van motility worden beïnvloed door sociale, culturele, economische en politieke processen en structuren. In hoeverre de motility van een individu wordt omgezet in daadwerkelijke mobiliteit, hangt volgens Kaufmann et al. (2004) af van compromissen tussen ambities, activiteiten en levensstijl, waardoor de uiteindelijke mobiliteit per individu zal verschillen. Zo kunnen volgens Kaufmann et al. twee individuen dezelfde motility hebben maar, als gevolg van verschillende ambities, activiteiten en levensstijlen, een verschillende mobiliteit realiseren.

¹ De term motiliteit wordt in de biologie en de geneeskunde gebruikt om te verwijzen naar het vermogen van een organisme om te bewegen (zoals de beweeglijkheid van een vis). In de sociologie is het de term gebruikt door Bauman (2000) in *Liquid Modernity* (2000) om het vermogen om mobiel te zijn te beschrijven. Bron: Kaufmann (2004).

Vanuit dit perspectief kan mobiliteitsarmoede worden gezien als het gebrek aan motility dat nodig is om zich te verplaatsen en toegang te krijgen tot activiteiten. Concreet betekent dit dat indien de motility erg beperkt is, de mobiliteit hieronder zal lijden (Bastiaanssen, 2012), waardoor het risico op sociale uitsluiting ontstaat.

In Nederland heeft Bastiaanssen (2012) in een onderzoek naar arbeidsparticipatie, mobiliteitsarmoede en sociale uitsluiting in Rotterdam-Zuid het begrip motility als uitgangspunt genomen en het conceptueel model in figuur 3.2 gebruikt om de relatie te leggen tussen mobiliteitsarmoede en het risico op sociale uitsluiting.

Figuur 3.2 Conceptueel model motility, vervoersarmoede en sociale uitsluiting. Bron: Bastiaanssen (2012).



Om een begrip te krijgen van de drie dimensies die een rol spelen bij 'motility' – toegang, competenties en toe-eigening – is in tabel 3.1 een overzicht opgenomen van de indicatoren die in de studie van Bastiaanssen (2012) zijn gebruikt.

Tabel 3.1 Indicatoren motility. Bron: Bastiaanssen (2012)

Variabelen motility	Indicatoren
Toegang	• Bezit/beschikt over fiets • Bezit/beschikt over auto, motor, bromfiets, snorfiets • Vervoermiddel is bruikbaar/niet kapot • Openbaar vervoer is beschikbaar (vervoerstypen, locatie halteplaatsen, vertrek-/aankomsttijden, frequentie) • Beschikt over financiële middelen om gebruik te kunnen maken van vervoermiddelen
Competenties	• Kan lopen (grotere afstanden) • Kan fietsen in verkeer (kent verkeersregels) • Beschikt over rijbewijs B (auto), A (motor), AM (snorfiets, bromfiets, brommobiel) • Weet waar of hoe vervoermiddel te repareren • Weet hoe openbaar-vervoersysteem functioneert (vervoersbewijs aanschaffen/gebruiken, tijdschema's, overstappen, gebruik reisplanners vervoersdiensten) • Weet hoe met vervoermiddelen activiteiten kunnen worden bereikt • Voelt zich veilig tijdens lopen/gebruik vervoermiddelen
Toe-eigening	• Loopt naar activiteiten (werklocaties) • Gebruikt fiets om activiteiten (werklocaties) te bereiken • Gebruikt auto, motor, bromfiets, snorfiets om activiteiten (werklocaties) te bereiken • Gebruikt openbaar vervoer om activiteiten (werklocaties) te bereiken • Gebruikt taxi om activiteiten (werklocaties) te bereiken

3.3 Transport Justice Perspective

Sociale-rechtvaardigheidstheorieën onderzoeken vervoersgerelateerde nadelen en hun relatie met armoede vanuit het perspectief van ongelijkheid. Deze benadering heeft vooral betrekking op het onderliggende idee dat iedereen toegang moet hebben tot vervoer (kansen voor iedereen). Degenen die deze zienswijze aanhangen, vinden daarom dat het beleid zou moeten zijn gericht op het bieden van het grootste voordeel aan de minst bevoorrechte leden van de samenleving.

Deze zienswijze heeft met name voet aan de grond gekregen in het Verenigd Koninkrijk en in België (Vlaanderen). In deze landen wordt mobiliteit gezien als een basisrecht. Het vervoersbeleid is erop gericht om voor mensen die in een 'achterstandssituatie' verkeren, de toegang tot vervoer te vergemakkelijken.

Van Wee en Lucas (2012) beschrijven twee ethische theorieën die passen binnen de zienswijzen van Transport Justice en sociale uitsluiting: het Egalitarianisme en het Sufficientarisme. Zij stellen deze tegenover het Utilisme, dat als theoretisch uitgangspunt wordt gebruikt voor kosten-batenanalyses.

Het *Egalitarianisme* stelt dat alle mensen gelijkwaardig moeten worden behandeld en sluit aan op de Theory of Justice van Rawls (1971). Niet welvaart moet centraal staan, maar het aan mensen verschaffen van zekere goederen (primaire goederen). Hiernaast moet worden gestreefd naar een optimale situatie voor mensen die het slechtst af zijn. Van Wee en Lucas stellen dat deze theorie kan worden gebruikt om beleidsopties te beoordelen die sociale uitsluiting moeten verminderen. "In de theorie kan een rechtvaardiging worden gevonden voor het verwerpen van de betalingsbereidheid als maatstaf voor het meten van bereikbaarheidsbaten" (Van Wee & Lucas, 2012), zoals in de maatschappelijke kosten-batenanalyses wordt gedaan. Zij stellen dat de bereikbaarheid van voorzieningen kan worden gezien als een primair sociaal goed. Het Egalitarianisme geeft een basis voor het concept 'relatieve bereikbaarheid', omdat het de verschillen tussen individuen of groepen aan de orde stelt: hoe (on)gelijk zijn verdelingen.

Het *Sufficientarisme* stelt dat iedereen boven een bepaalde drempelwaarde moet zitten ten aanzien van bepaalde behoeften. Binnen de stroming is er nog een onderscheid. Zo gaat het 'weak sufficientarism' uit van het relatief verbeteren van het welzijn van mensen die onder de drempelwaarde vallen. Het 'strong sufficientarism' stelt daarentegen dat absolute prioriteit moet

worden gegeven aan mensen die beneden de drempelwaarde vallen. Volgens Van Wee en Lucas (2012) geeft het Sufficiëntarisme “een rechtvaardiging om een minimum niveau aan bereikbaarheid te willen garanderen voor bevolkingsgroepen die onder de drempelwaarde zitten” (zie ook hierna bij de bespreking van Martens, 2017).

In een academische overzichtsstudie over ‘rechtvaardig’ mobiliteitsbeleid laat Martens (2017) zien dat het verkeers- en vervoersbeleid zich de afgelopen decennia vooral heeft gericht op een efficiënt en effectief mobiliteitssysteem (het utilisme), terwijl de sociale effecten (in termen van ‘rechtvaardigheid’) in veel westerse landen zijn veronachtzaamd. Daarom pleit hij voor een zogenoemd ‘People-Centered Transport Planning’. Volgens deze planningswijze is mobiliteitsbeleid in de eerste plaats gericht op het garanderen van rechtvaardigheid: een voldoende bereikbaarheid voor alle burgers, waarbij risico’s voor onvoldoende bereikbaarheid (door fysieke beperkingen, door een laag inkomen of door wonen in een perifere regio) moeten worden vermeden.

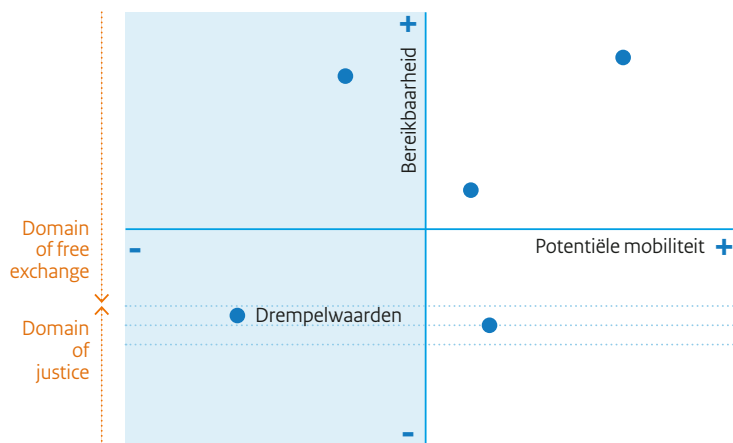
Martens (2017) definieert mobiliteitsarmoede als volgt:

“The measurement of accessibility is thus a measurement of the risk of participation poverty, i.e. of the chance that a person will experience a lack of activity participation due to problems in accessibility”.

Mobiliteitsarmoede betreft personen die als gevolg van gebrekkige verplaatsingsmogelijkheden niet kunnen deelnemen aan ‘normale’ activiteiten en hierdoor ernstige sociale gevolgen ondervinden. Een laag bereikbaarheidsniveau hoeft geen probleem te zijn, zolang dit geen wezenlijk effect heeft op de kwaliteit van leven. “Echter, bij een forse daling van de bereikbaarheid kan het vervoerssysteem een barrière creëren voor toegang tot werk, medische diensten, onderwijs, en vrienden en familie. Op dit niveau is sprake van mobiliteitsarmoede. Dit kan leiden tot werkloosheid, gezondheidsproblemen en sociaal isolement (Martens en Bastiaanssen, 2015).” Met bovenstaande redenering sluit Martens in feite naadloos aan bij het perspectief van Lucas, zij het dat zijn vertrekpunt normatief van aard is.

Martens operationaliseert de mate van mobiliteitsarmoede in een raamwerk waarin hij onderscheid maakt tussen potentiële mobiliteit en (geografische) bereikbaarheid (zie figuur 3.3). In het linker gedeelte van het schema vallen bevolkingssegmenten met een gemiddeld lage potentiële mobiliteit. Zij worden relatief slecht bediend door het verkeers- en vervoerssysteem. Helemaal linksonder in het schema staan de groepen die worden gekenmerkt door mobiliteitsarmoede: zij hebben geografisch gezien een slechte bereikbaarheid, zijn laag (potentieel) mobiel en zitten onder een bepaalde drempelwaarde. Deze drempelwaarden kunnen naar gelang de beleidsprioriteiten verschillend worden ingevuld. Martens noemt dit het ‘domain of justice’. In feite past dit binnen het door Van Wee en Lucas (2012) besproken Sufficiëntarisme.

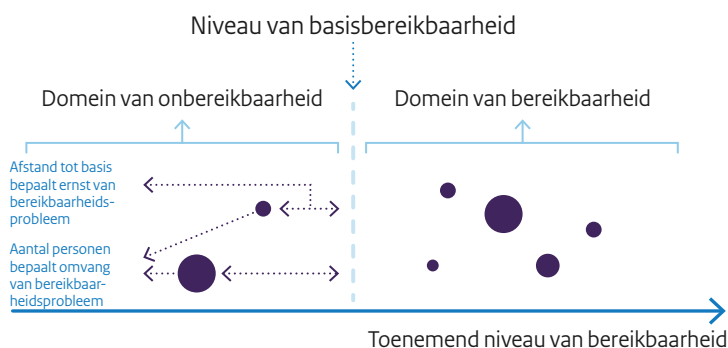
Figuur 3.3 Schema potentiële mobiliteit en bereikbaarheid. Bron: Martens (2017).



Martens introduceert vervolgens de 'Vervoersarmoede-indicator' (of 'index van basisbereikbaarheid'). Deze houdt rekening met de omvang van het potentiële bereikbaarheidsprobleem (de zogenoemde 'diepte' van vervoersarmoede) en het aantal mensen dat hierdoor wordt getroffen (de omvang van vervoersarmoede). In figuur 3.4 wordt dit geïllustreerd. Deze figuur geeft een nadere invulling aan het theoretisch kader in figuur 3.3. Het niveau van basisbereikbaarheid in figuur 3.4 geeft de drempelwaarde aan zoals benoemd in figuur 3.3. Het domein van onbereikbaarheid komt overeen met het 'domain of justice' en het domein van bereikbaarheid is vergelijkbaar met het 'domain of free exchange'.

De omvang van de mobiliteitsarmoede in een regio is afhankelijk van het aantal personen met een ontoereikend bereikbaarheidsniveau. Bij het bepalen van de mobiliteits- of bereikbaarheidsarmoede van een groep kan bijvoorbeeld worden uitgegaan van een percentage van het gemiddelde bereikbaarheidsniveau met de auto in de spits of van het inkomen: huishoudens in het laagste inkomenskwintiel (bijvoorbeeld de laagste 20 procent). Dit bepaalt de drempelwaarde of het niveau van basisbereikbaarheid (Martens & Bastiaanssen, 2015; Martens, 2016). Het vaststellen van een ontoereikend bereikbaarheidsniveau is overigens een normatieve grens, die naar gelang de politieke/ beleidsprioriteiten verschillend kan worden ingevuld.

Figuur 3.4. Visuele weergave van de ernst en de omvang van bereikbaarheidsproblemen. Bron: Martens (2016).



3.4 Naar een model van mobiliteitsarmoede

De drie zienswijzen die mobiliteitsarmoede en (het risico op) sociale uitsluiting centraal stellen, hebben inzicht opgeleverd in de wijze waarop tegen het vraagstuk van de mobiliteitsarmoede wordt aangekeken. De focus is sterk gericht op het niet of moeilijk kunnen bereiken van activiteitenlocaties (in termen van moeite) doordat mensen beschikken over gebrekkige vervoersmogelijkheden (zowel objectief als gepercipieerd), meestal in combinatie met de sociaal-economische en ruimtelijke omstandigheden waarin zij verkeren en hun vaardigheden. Hierdoor worden mensen belemmerd in hun deelname aan het maatschappelijk leven, waardoor hun kwaliteit van leven negatief wordt beïnvloed.

Het conceptueel model van Lucas (figuur 3.1) in het ‘social exclusive’-perspectief is in vergelijking met de andere besproken perspectieven het meest uitgebreid en brengt de relaties tussen de verschillende elementen die een rol spelen bij mobiliteitsarmoede en sociale uitsluiting, goed in beeld. Anderen (bijvoorbeeld Stanley et al., 2011) voegen daar nog het wellbeingsaspect (kwaliteit van leven) aan toe.

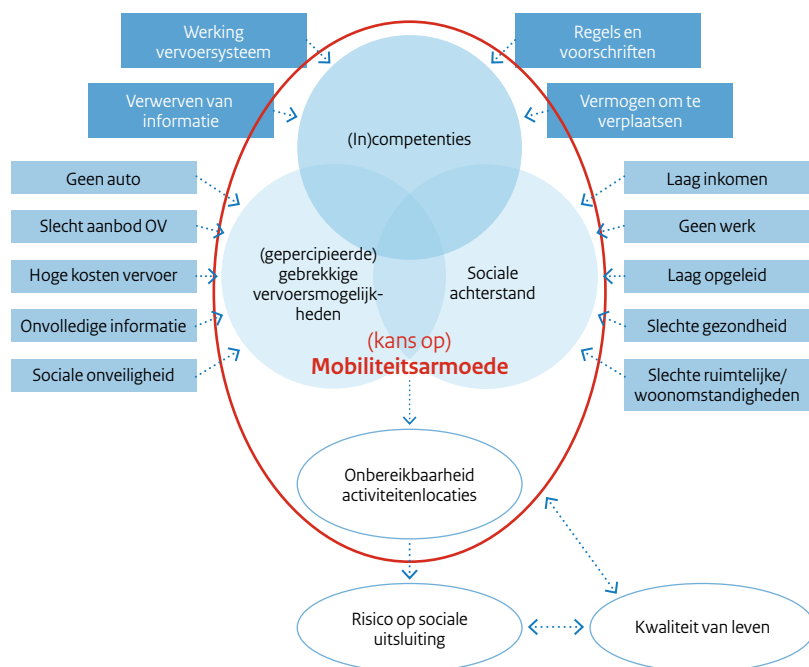
In het ‘Motility’-perspectief staat potentiële mobiliteit centraal. Hierbij spelen de competenties van een persoon om de aanwezige vervoersmogelijkheden te benutten, een belangrijke rol. Indien deze competenties onvoldoende aanwezig zijn, ontstaat een gebrek aan motility die nodig is om zich te verplaatsen en toegang te krijgen tot activiteiten. Het risico op sociale uitsluiting neemt hierdoor toe.

De stromingen in het ‘Transport Justice’-perspectief nemen het rechtvaardigheidsprincipe als uitgangspunt en stellen dat de bereikbaarheid van voorzieningen moet worden gezien als een primair sociaal goed. Daarom is het adagium: een voldoende bereikbaarheid voor alle burgers, waarbij de risico’s voor onvoldoende bereikbaarheid en sociale uitsluiting moeten worden vermeden. Dit is een standpunt vanuit een ethische invalshoek, dat wordt vertaald naar een zekere basisbereikbaarheid (drempel). Dit laatste is natuurlijk een normatieve manier van benaderen, maar geeft wel mogelijke handvaten om mobiliteitsarmoede te operationaliseren.

Op basis van de beschreven zienswijzen op mobiliteitsarmoede, de relatie met sociale uitsluiting en de verschillende elementen die daarin een rol spelen, presenteren we een model dat als uitgangspunt kan dienen voor de bestudering van mobiliteitsarmoede in Nederland. We gebruiken het conceptueel model van Lucas (2012) als kapstok en voegen elementen toe uit het ‘Motility’-perspectief (zie figuur 3.5). Hierbij definiëren we mobiliteitsarmoede als volgt:

“Het niet of moeilijk kunnen bereiken van activiteitenlocaties (in termen van moeite) als gevolg van gebrekkige vervoersmogelijkheden (zowel objectief als gepercipieerd), in combinatie met sociaal-economische en ruimtelijke omstandigheden waarin mensen verkeren en hun vaardigheden. Hierdoor worden zij belemmerd in de deelname aan het maatschappelijk leven, waardoor de kwaliteit van leven negatief wordt beïnvloed.”

Figuur 3.5 Conceptueel model mobiliteitsarmoede.



In het model staat (de kans op) mobiliteitsarmoede centraal. Deze wordt veroorzaakt door gepercipieerde en/of objectieve (gebrekkige) vervoersmogelijkheden, de sociaal-economische en ruimtelijke omgeving waarin iemand verkeert en de (on)vaardigheden die hij of zij heeft om gebruik te maken van de vervoersmogelijkheden en zich deze toe te eigenen. Het samenspel van deze drie dimensies leidt tot onbereikbaarheid en/of ontoegankelijkheid van activiteitenlocaties: het niet of moeilijk kunnen bereiken van werklocaties, medische diensten, onderwijs en sociale netwerken (vrienden en familie). Hierdoor ontstaat er een kans op een mate van sociale uitsluiting. Dat heeft weer een effect op de kwaliteit van leven.

Dit model is aan de ene kant een vereenvoudiging van het model van Lucas (2012) en aan de andere kant een uitbreiding daarvan. Een vereenvoudiging in de zin dat bij (on)bereikbaarheid de nadruk ligt op activiteitenlocaties die bepalend zijn voor het kunnen deelnemen aan 'normale' activiteiten. Een uitbreiding van het model in de zin dat het de dimensie (in)competenties van personen en kwaliteit van leven (wellbeingaspect) introduceert.

4 Bij welke groepen speelt mobiliteitsarmoede?

In sommige landen wordt sociale inclusie, of het tegendeel ‘sociale uitsluiting’, gezien als een belangrijk thema voor de toekomst. Het is een thema dat in toenemende mate aan belang wint. De uitsluiting van mobiliteit leidt volgens Belgische auteurs tot nieuwe breuklijnen in de samenleving “... die hoe dan ook op de politieke agenda zullen worden geplaatst” (Baeten et al., 1997). Met het oog op de toekomst is in Duitsland een ‘Hinweise zu Mobilität und Sozialer Exklusion’ uitgebracht, waarin de samenhang tussen sociale ongelijkheid en mobiliteit wordt verkend (Wilke, 2015). Wil iemand volwaardig aan de samenleving kunnen deelnemen, dan is mobiliteit een voorwaarde, aldus de auteurs. Maar er kunnen grote verschillen zijn tussen landen. Een studie gericht op de mate van sociale inclusie in de 28 landen van de Europese Unie laat zien dat Nederland over het algemeen geen gek figuur slaat. In vrijwel alle Europese landen staat de sociale rechtvaardigheid in toenemende mate onder druk – zo neemt de kloof tussen arm en rijk toe –, maar Nederland behoort nog steeds tot de best scorende landen. Samen met landen als Zweden, Denemarken en Finland springt Nederland er met zijn sociale-inclusiebeleid (waaronder het bestrijden van armoede, het waarborgen van toegang tot onderwijs en arbeidsmarkt, enzovoort) in positieve zin uit. Niettemin kan in Nederland de integratie van migranten in de arbeidsmarkt nog sterk worden verbeterd (Schraad-Tischler & Kroll, 2014).

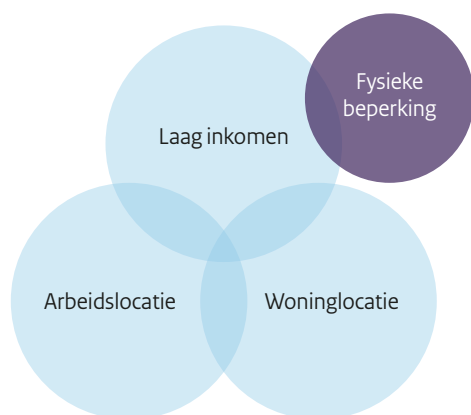
In dit hoofdstuk geven we een kort overzicht van de groepen in de samenleving die in meer of mindere mate te maken hebben met mobiliteitsarmoede. Er bestaat een uitgebreide literatuur over de (negatieve) effecten die bij bepaalde bevolkingsgroepen neerslaan. Overigens beschrijft deze literatuur slechts in beperkte mate de effecten in Nederland. We kunnen dus leren van studies uit andere landen, met name het Verenigd Koninkrijk, Duitsland en Vlaanderen, evenals de Verenigde Staten en Australië.

Voor Nederland kan bij de inzichten uit het buitenland een belangrijke kanttekening worden geplaatst. Namelijk dat de sociaal-ruimtelijke verschillen in mobiliteit tot op zekere hoogte worden beperkt door de nivellerende rol van de fiets: veel voorzieningen zijn binnen een ‘befietsbare’ afstand beschikbaar (Schaap et al., 2015).

4.1 Combinaties van factoren

Verschillende bevolkingsgroepen hebben te maken met mobiliteitsarmoede. Vaak gaat het hierbij om een combinatie van factoren die van invloed zijn en onderling met elkaar samenhangen. Zo is er bijvoorbeeld een samenhang tussen een laag inkomen, de woninglocatie en arbeidslocatie. Huizen die goed bereikbaar zijn, zijn vaak wat duurder, en arbeidsplekken waar veel wordt verdiend, liggen vaak op beter bereikbare plaatsen. Ook een fysieke beperking en een laag inkomen gaan relatief vaak hand in hand. (zie figuur 4.1), maar ook andere combinaties komen (zoals zal blijken) voor.

Figuur 4.1 Combinaties van factoren bepalen mobiliteitsarmoede



4.2 Sociaal-economische bevolkingssegmenten

Lage inkomensgroepen

Zoals al uit het overzicht van de zienswijzen blijkt, is de hoogte van het inkomen waarschijnlijk van invloed op het voorkomen van mobiliteitsarmoede. Uit een studie van de Social Development Commission (SDC) in het Verenigd Koninkrijk blijkt dat de rijkste 10 procent van de bevolking effectief viermaal zo veel profiteert van de publieke uitgaven aan mobiliteit als de armste 10 procent. Verder is het autobezit in de laagste inkomensgroepen (veel) lager dan gemiddeld (SDC, 2011). Clifton en Lucas (2004) wijzen er op dat een laag inkomen van invloed is op de manier waarop en de mate waarin mensen reizen. Mensen kunnen bepaalde plekken, zoals kantoren en fabrieken, winkels en ziekenhuizen, vaak niet kunnen bereiken omdat zij het vervoer er naartoe niet kunnen betalen. Met name de laagste inkomensgroepen kunnen zich geen auto veroorloven en zijn aangewezen op het openbaar vervoer (Bakker & Zwaneveld, 2009). Deze situatie kan leiden tot een vicieuze cirkel omdat deze mensen zich geen (hoger) inkomen kunnen verwerven.

Voor Vlaanderen wordt geconstateerd dat er “een onzichtbare, maar ijzersterke rode draad in het leven van vele mensen in armoede [is]: het gebrek aan mobiliteit”. Vlamingen die in armoede leven, verplaatsen zich het minst, minder snel en met een kleiner bereik dan de gemiddelde inwoner van Vlaanderen (Van den Broeck & Van Os, 2015).

In Vlaanderen geven de lage inkomensgroepen slechts 7 procent van hun besteedbaar huishoudbudget uit aan vervoer, terwijl het Belgisch gemiddelde rond de 15 procent ligt (Mobiel 21, 2015). Vanaf een bepaalde inkomensgrens zijn er meer vervoersuitgaven en wordt de keuze tussen (eigen of snelle) vervoersmodi groter. Dit betekent dat deze mensen binnen eenzelfde tijdspanne grotere afstanden kunnen afleggen, en dus logischerwijs een grotere keuze hebben in activiteiten (Mobiel21, 2015). Uit studies van Mobiel 21 (Mobiel21, 2017) en de Universiteit Antwerpen (2001) komt verder naar voren dat vervoersarmoede zich niet alleen voordoet bij lage inkomensgroepen, maar ook bij niet-rijbewijsbezitters, gehandicapten, bij vrouwen, kinderen, ouderen, alleenstaanden met kinderen, plattelandsbewoners en mensen met een migratie achtergrond (zie ook Welzijnszorg, 2013).

Studies uit Schotland van Hine (2009), Hine en Mitchell (2017), Lucas (2004) en Clifton en Lucas (2004) in het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten bevestigen dit beeld. Ook zij komen tot de conclusie dat ouderen, mensen met gezondheidsproblemen, vrouwen, werklozen, mensen met een laag inkomen en jongeren het meest gevoelig zijn voor vervoersarmoede en hierdoor ook een grotere kans hebben op sociale uitsluiting.

De afgelopen tien jaar hebben onderzoekers in Duitsland aandacht besteed aan de relatie tussen mobiliteit, bereikbaarheid en sociale uitsluiting. De belangstelling wordt gevoed door trends als vergrijzing en een toenemende inkomens- en vermogensongelijkheid (Nuijsl et al., 2015). De kloof tussen arm en rijk wordt in Duitsland steeds groter, met name onder ouderen. In bepaalde delen van Duitsland, met name het oosten, zal 'Altersarmut' gaan toenemen. Ook al staat het onderzoek naar sociale uitsluiting en mobiliteitsarmoede nog in de kinderschoenen, toch zijn er inmiddels enkele eerste studies verschenen. De discussie over mobiliteitsarmoede is gestimuleerd met discussiepapers, waarin de stijgende kosten van mobiliteit worden geproblematiseerd (Altenburg et al., 2009). Met name voor lage inkomensgroepen kunnen de stijgende kosten gevolgen hebben voor het (kunnen) deelnemen aan sociale en economische activiteiten. Gezinnen met een laag inkomen worden als risicogroep gezien. Het zijn huishoudens die zijn aangewezen op de auto (auto-afhankelijken), de stijgende kosten hiervan niet kunnen opvangen en daardoor minder aan maatschappelijke activiteiten gaan deelnemen.

Verder is op basis van enquêtes en paneldata de relatie onderzocht tussen sociale uitsluiting, verkeersgedrag en bereikbaarheidsproblemen (Scheiner & Schlump, 2012). De mate van sociale achterstelling of deprivatie wordt bepaald op basis van het inkomen, de toegang tot betaald werk, fysieke beperkingen en opleiding. Bij bereikbaarheid wordt gekeken naar de bereikbaarheid van voorzieningen (werk en winkels) en het bezit van vervoermiddelen (auto, fiets). Voor het operationaliseren van verplaatsingsgedrag worden onder andere het aantal reizen, de actieradius en het vervoermiddelgebruik in kaart gebracht. Bereikbaarheidsproblemen blijken met name te spelen bij mensen met een laag inkomen, een lage opleiding, ouderen (75+) en jongeren (<18). De groep met de meeste deprivatie (met, onder andere, een laag inkomen) gebruikt niet alleen de auto minder vaak dan meer welgestelde groepen, maar ook het openbaar vervoer, de fiets en het vliegtuig. De achtergestelde groep is minder mobiel en legt minder kilometers af. Dit geldt met name in krimpgebieden.

In Duitsland blijkt ook uit gesprekken met mensen uit de lage inkomensgroepen dat mobiliteit een van de belangrijke voorwaarden is voor een goed leven ('a good life') (Andresen, 2016). Een (zeer) laag inkomen is hiervoor een grote barrière. Zo zijn in Berlijn negentien gesprekken gevoerd met mensen die onder de armoedegrens leven (Daubitz, 2017). Een groot deel van de geïnterviewden kan weliswaar gebruik maken van een kortingskaart voor het openbaar vervoer, maar voor hen is het gebruik hiervan in veel gevallen toch nog te duur. Ze reizen zo nu en dan zwart, gaan te voet of kiezen voor de fiets. Ook de kosten die met het onderhoud van fietsen zijn gemoeid, zijn voor de lage inkomensgroepen een groot probleem.

Nederlandse situatie

De relatie tussen een laag inkomen en vervoersarmoede is bijna twintig jaar geleden al tot op zekere hoogte onderzocht (Aarnink, 1999; Jankovic & Aarnink, 2001). Aarnink (1999) gaat in op de relatie tussen sociaal isolement en de sociale functie van het openbaar vervoer. Hierbij is gebruik gemaakt van de Armoedemonitor van het SCP uit 1996. Het SCP concludeerde in die monitor dat armoede niet leidt tot minder maatschappelijke participatie of meer sociale uitsluiting en vond het voorbarig om te stellen dat mensen met een laag inkomen eerder in een sociaal isolement raken dan mensen met een hoger inkomen.

Twee jaar later houden Jankovic & Aarnink (2001) ook de nodige slagen om de arm. In de studie kijken zij naar kwetsbare doelgroepen, zoals gehandicapten, minderheden, ouderen en jongeren en mensen met een laag inkomen. Zij besteden aandacht aan de 'sociale functie' van mobiliteit oftewel "de garantie van een minimum aan toegankelijkheid op individueel niveau". In het onderzoek stellen zij vast dat de invulling van mobiliteit (vervoerwijze, afstand) samenhangt met het inkomen. Zij achten het mogelijk dat de laagste inkomensgroepen mobiliteitsarmoede kennen: "Als er al sprake is van mobiliteitsarmoede dan is dit gekoppeld aan een laag inkomen". De vermoedelijke mobiliteitsarmoede zou zich dan concentreren in de oude wijken van de grote steden. Met name bij de oudere werkloze allochtonen (Turken, Marokkanen) en de op bijstandsniveau levende éénoudergezinnen (van veelal Surinaams/Antilliaanse afkomst).

Thijssen onderzocht in Nijmegen onder mensen met een minimuminkomen in hoeverre zij te maken hebben met vervoersarmoede of beperkte vervoersmogelijkheden (op basis van 18 diepte-interviews met personen tussen de 18 en 65 jaar) (Thijssen, 2010). Een tweede onderzoek in Nijmegen richt zich op acht mensen zonder auto en zonder fysieke of mentale belemmeringen (Holder, 2010). De problemen blijken bij de meeste respondenten mee te vallen. Zo blijken 'zorgverplaatsingen' geen serieuze problemen op te roepen. Uit het exploratieve onderzoek in Nijmegen komt naar voren dat de omvang van de vervoersarmoede, waarschijnlijk ook in Nederland als geheel, relatief bescheiden is. Volgens de onderzoekers hangt dit onder meer samen met de rol van de fiets als vervoerswijze en de relatief compacte verstedelijking (Martens et al., 2011; Bastiaanssen et al., 2013; Martens, 2013).

Werkzoekenden

In Engeland en Vlaanderen is er onder de noemer 'vervoersarmoede' al geruime tijd aandacht voor vervoersproblemen bij het bereiken van banen. Zo constateert de Social Exclusion Unit (2003) in een uitgebreid onderzoek in Engeland dat gebrek aan een auto en ontoereikend openbaar vervoer maken dat twee op de vijf werkzoekenden moeilijk een baan kunnen vinden. Personen die niet in het bezit zijn van een auto, kost het vaak meer tijd en moeite om een bestemming te bereiken dan iemand met een auto (Department of the Environment, Transport and the Regions [DETR], 2000), of zij kunnen de bestemming vaak helemaal niet bereiken binnen een redelijke tijd. Een belangrijke oorzaak hiervan is dat de ruimtelijke ontwikkeling in de meeste Westerse landen steeds meer is gebaseerd op autogebruik. Deze bevindingen zijn recent nog bevestigd in een onderzoek binnen zes achterstandsbuurten in Engeland en Schotland (Crisp et al., 2018). Op basis van interviews met bewoners concluderen de onderzoekers dat het openbaar vervoer maar al te vaak een belemmerende factor is bij het vinden van werk. In veel gevallen ontbreekt het aan betaalbaar en betrouwbaar vervoer naar werklocaties.

Recent onderzoek in Vlaanderen (Mobiël 21, 2015) toont aan dat bijna zeven op de tien werkzoekenden met een laag inkomen moeilijk werk krijgen vanwege vervoersbeperkingen. Vervoersarmoede, armoede waarbij het gebrek aan mobiliteitsmogelijkheden centraal staat, benadeelt een grote groep van werkzoekenden in hun zoektocht naar werk (Mobiël 21, 2017).

Nederlandse situatie

Uit een onderzoek van Bastiaanssen (Bastiaanssen, 2012; Bastiaanssen, Martens et al., 2013) onder Rotterdamse werkzoekenden blijkt dat vervoersproblemen kunnen bijdragen aan problemen in de arbeidsre-integratie. De werkzoekenden geven aan door een gebrek aan vervoer minder kans te hebben op een baan en dus meer kans op een langere werkloosheidsperiode. Dit is een eerste aanwijzing dat in Nederland, net als in Engeland en Vlaanderen, werkzoekenden te maken hebben met vervoersarmoede. De toenemende suburbanisatie van werkgelegenheid zou in de toekomst bovendien kunnen leiden tot een verdere toename van de mobiliteitsarmoede. In veel westerse landen is laaggeschoolde werkgelegenheid verplaatst naar bedrijventerreinen aan de stadsranden en langs snelwegen. Werkzoekenden kunnen deze werkgelegenheid zonder auto vaak niet of nauwelijks bereiken.

Ouderen

Belgisch onderzoek (2015; Iedereen op Weg) laat zien dat ouderen en mensen met een handicap sterker te kampen hebben met vervoersarmoede. Zij hebben vaker geen rijbewijs, zijn vaker alleenstaand en hebben gemiddeld een lager inkomen.

Onderzoek in Duitsland toont aan dat ouderen met een laag inkomen, vergeleken met de hogere inkomens, minder mobiel zijn, minder toegang hebben tot transport, significant minder reizen maken en kortere dagelijkse afstanden afleggen (Giesel & Köhler, 2015).

Bij ouderen speelt vaak ook de angst voor persoonlijke veiligheid (sociale veiligheid) bij het reizen met het openbaar vervoer. De Social Development Commission (SDC) in het Verenigd Koninkrijk ziet deze angst als een significante barrière voor ouderen om zelfstandig te blijven functioneren. De commissie constateert ook een verband tussen het geen toegang hebben tot een auto en meervoudige sociale uitsluiting/isolement.

Ook in Australië is de ervaring dat ouderen die niet (meer) in het bezit zijn van een auto of die geen toegang hebben tot het openbaar vervoer, in de problemen kunnen komen. Uit een casestudy van een gemeente in de buurt van Melbourne blijkt dat de meeste diensten en faciliteiten in veel gevallen alleen bereikbaar zijn met de auto. Doordat een adequaat regionaal openbaar-vervoersysteem ontbreekt, wordt de sociale exclusie van senioren vergroot (Engels & Liu, 2011).

Nederlandse situatie

Ouderen maken, met het vorderen van de leeftijd, steeds minder en kortere verplaatsingen (Jorritsma & Olde Kalter, 2008). Ze kiezen steeds vaker een bestemming in de buurt van hun directe woonomgeving. Naarmate de leeftijd vordert, neemt de uithuizigheid af. Van de 55- tot 64-jarigen maakt gemiddeld 83 procent één of meerdere verplaatsingen per dag; voor 75-plussers is dit 62 procent. Op oudere leeftijd neemt ook het gebruik van vervoermiddelen en het aandeel autobestuurders verder af.

Onder Nederlandse ouderen komt eenzaamheid relatief veel voor. Van de 55-plussers is een derde eenzaam. Een slechte gezondheid (gepaard met fysieke immobiliteit), het wegvallen van mensen in de persoonlijke omgeving, een gebrek aan maatschappelijke participatie, inkomensachteruitgang en een ongewenste woonsituatie zijn factoren die van invloed zijn op het gevoel van eenzaamheid. Een van de doelen van gratis openbaar vervoer is het doorbreken van het sociale isolement van (bepaalde groepen) ouderen (Jorritsma & Olde Kalter, 2008).

(Oudere) vrouwen

In een aantal studies wordt speciaal aandacht besteed aan oudere vrouwen. Ouderen (met een laag inkomen) zijn in Duitsland minder mobiel. Dit geldt met name voor oudere vrouwen (65+) (Giesel & Köhler, 2015). Op basis van een landelijke enquête concluderen de onderzoekers dat slechts 47 procent van de vrouwen in de laagste inkomensgroep toegang heeft tot een auto (tegenover 69 procent van de vrouwen in de hogere inkomensgroep) en dat slechts 8 procent van hen een seizoenkaart heeft voor het openbaar vervoer (tegenover 12 procent van de vrouwen in de hogere inkomensgroep). De oudere vrouwen reizen voornamelijk in hun directe omgeving (een actieradius van 5 kilometer per dag). De vraag of de vrouwen dit ook als mobiliteitsarmoede beleven, wordt in de studie niet beantwoord. In de buitenwijken van Berlijn is de situatie van oudere vrouwen (70+), gezien het gebrek aan essentiële faciliteiten in de directe omgeving, eveneens reden tot zorg (Giesel & Rahn, 2015). Ook in België worden oudere vrouwen (op het platteland) als een risicogroep voor mobiliteitsarmoede gezien (Welzijnszorg, 2013).

Nederlandse situatie

De Cuyper (2016b) heeft niet alleen gekeken naar de situatie van MBO-studenten in Zeeland, maar ook naar die van vrouwen van 60 jaar en ouder. Hieruit blijkt dat 13 procent van deze vrouwen een structureel vervoersprobleem ervaart. De redenen die zij hiervoor aangeven, zijn: geen of beperkt eigen vervoer beschikbaar, hoge reiskosten, beperkte hulp van anderen, weinig kennis van de mogelijkheden die er zijn met vervoer op afspraak. Verder spelen een laag inkomen, gezondheidsproblemen en het afhankelijk zijn van anderen voor vervoer. Van de autogebruikers is bijvoorbeeld ongeveer de helft niet in staat om zelf te rijden; zij rijden daarom mee als passagier. Een kanttekening is echter dat het bij de onderzoeken van De Cuyper gaat om vrij geringe aantallen respondenten gaat.

Mensen met een migratieachtergrond

Kanmaz (2016) besteedt in zijn onderzoek aandacht aan de positie van mensen met een migratieachtergrond in België in relatie tot mobiliteit. Dit geldt met name voor vrouwen met een migratieachtergrond. De laatste jaren is de aandacht voor de zogenoemde ‘gekleurde armoede’ in België geleidelijk gestegen. De armoede bij Belgen met een Marokkaanse en Turkse achtergrond ligt aanmerkelijk hoger dan bij Belgen zonder migratieachtergrond. Op basis van focusgroepgesprekken concludeert Kanmaz dat vrouwen met een migratieachtergrond en een laag inkomen zodanig geïsoleerd leven dat ze de stad nauwelijks kennen, laat staan alleen een tram of een bus nemen. Het ontbreekt hen ook aan de vaardigheden om met het openbaar vervoer om te gaan (denk aan het raadplegen van de dienstregeling).

Zowel in de Verenigde Staten als in het Verenigd Koninkrijk zijn er aanwijzingen dat etniciteit een rol speelt bij de toegang tot de auto. Zo heeft in de Verenigde Staten 5 procent van de blanke bevolking geen auto, tegenover 20 procent van de zwarte bevolking. Ook in het Verenigd Koninkrijk rijden etnische minderheden vergeleken met de blanke meerderheid minder vaak met de auto naar hun werk. Clifton en Lucas vermoeden dat etnische minderheden in Engeland, net als in de Verenigde Staten, minder vaak een auto bezitten (Clifton en Lucas, 2004: 24).

Nederlandse situatie

In een al wat oudere studie van het SCP komt Harms (2006) voor Nederland, wat betreft autobezit, tot vergelijkbare conclusies. Allochtonen hebben in Nederland minder vaak een auto, minder vaak een rijbewijs en vooral ook veel minder vaak een fiets dan autochtone Nederlanders. Een kwart van de Turken, een derde van de Marokkanen en Surinamers en bijna de helft van de Antillianen beschikt binnen het huishouden niet over een auto. Van de onderzochte autochtone huishoudens moet slechts 15 procent het zonder auto stellen. Allochtonen beschikken wel vaker over openbaarvervoerabonnementen. De studie concludeert verder dat allochtonen minder vaak onderweg zijn dan autochtonen en minder kilometers afleggen.

Niet-rijbewijsbezitters/autolozen

Clifton en Lucas (2004) wijzen erop dat mensen zonder auto meer tijd nodig hebben, zich meer moeten inspannen en hogere marginale kosten betalen om dezelfde bestemmingen te bereiken dan mensen met een auto. Mensen zonder auto leggen kortere afstanden af. In de ogen van Clifton en Lucas wijst dit erop dat zij minder toegang hebben tot diensten en voorzieningen dan autobezitters.

In 1997 constateren Baeten et al. dat in Vlaanderen de auto ‘het troetelkind’ is en het openbaar vervoer en het langzaam verkeer ‘de verstoten stiefdochters’ (Baeten et al., 1997). Wie geen auto bezit, komt – in de “door de auto gedomineerde samenleving” – al snel in de problemen. Uit een recent doctoraatsonderzoek van Koos Fransen (UGent) blijkt dat wie in Vlaanderen niet over een rijbewijs beschikt, 72 procent minder kans heeft om een baan te vinden dan wie wel een rijbewijs heeft. Fransen ontwikkelde een model dat de kans kan voorspellen dat iemand in langdurige werkloosheid vervalt. Voor wie geen rijbewijs heeft, is die kans aanzienlijk groter – net als voor ouderen en migranten. Vervoersarmoede treft in hoofdzaak mensen die geen eigen auto hebben (Fransen, 2017).

Nederlandse situatie

Mensen zonder auto hebben beperkte verplaatsingsmogelijkheden en beperkte mogelijkheden om deel te nemen aan maatschappelijke activiteiten (Holder, 2010). Vervoersarmoede kenmerkt zich door een slechte toegang tot voorzieningen, beperkte baanperspectieven door vervoer en een beperkte toegang tot het sociale netwerk. Het laatste kenmerk is onderzocht met acht diepte-interviews met verschillende mensen zonder auto uit de Nijmeegse wijk Hatert. Holder (2010) concludeert dat deze autoloze mensen niet te maken hebben met sociale uitsluiting vanwege problemen bij het onderhouden van sociale netwerken te onderhouden. Ondanks hun autoloosheid hebben de respondenten naar eigen zeggen voldoende contact met belangrijke vrienden en familieleden. In bijna alle gevallen biedt het openbaar vervoer voor langere afstanden en de fiets voor korte afstanden een goed alternatief om een sociaal contact te realiseren.

In Rotterdam-Zuid ondervonden autoloze werkzoekenden problemen bij het vinden van werk. Laaggeschoold werk is vaak te vinden op perifere locaties (vaak bedrijventerreinen langs snelwegen) en deze zijn slecht bereikbaar met het openbaar vervoer. De mensen die werk zoeken, zijn met name aangewezen op bus, tram en metro, maar dienstregelingen sluiten vaak niet aan op de werktijden. Bijna de helft van de respondenten heeft geen geld voor een goede fiets. Bovendien liggen potentiële banen meestal niet op fietsafstand (Bastiaanssen, 2012; Bastiaanssen, Martens et al., 2013).

Het niet beschikken over een auto stelt ook dorpsbewoners voor problemen. Dorpsbewoners zonder auto ervaren meer problemen met vervoer, nemen minder deel in het verenigingsleven en ervaren meer eenzaamheid dan bewoners met een auto. Zeker wanneer dit samengaat met ouderdom en een slechte gezondheid. Dorpsbewoners voelen zich bij vervoer vaker onveilig, mogelijk omdat ze 's avonds vaker gebruikmaken van de fiets of het openbaar vervoer (Vermeij, 2015).

4.3 Mensen met een fysieke beperking

Ouderen en mensen met een handicap hebben in België te kampen met vervoersarmoede, concludeert het Vlaams Expertisecentrum Toegankelijkheid. Ze hebben vaker geen rijbewijs, zijn vaker alleenstaand en hebben gemiddeld ook een lager inkomen. Ze zouden zich veel meer willen verplaatsen als dat kon. Een handicap, ziekte of tijdelijke beperking kan mobiliteitsproblemen opleveren. Maar ook hindernissen zoals hoge en oneffen stoepen, onveilige oversteekplaatsen, ontoegankelijke haltes, bussen of treinen kunnen maken dat mensen genoodzaakt zijn thuis te blijven. Hiernaast kan onvoldoende vervoersaanbod in de buurt, in het weekend, of 's avonds roet in het eten gooien (2015).

Nederlandse situatie

Nederlands onderzoek op dit gebied lijkt beperkt. Uit het onderzoek van Thijssen onder minima in Nijmegen (18 respondenten) blijkt dat twee respondenten met een fysieke beperking moeite hebben om zich buiten hun eigen wijk te verplaatsen. De beperking zorgt ervoor dat beide respondenten zich niet of nauwelijks met de fiets en ook niet met de bus kunnen verplaatsen. Het gevolg is dat een van hen geen pogingen meer onderneemt om een baan te vinden, dat beide respondenten problemen hebben met bepaalde zorgverplaatsingen en dat zij beiden moeilijk sociale contacten kunnen onderhouden. Ook aan maatschappelijke activiteiten kunnen zij moeilijk deelnemen. Bij deze 'groep' is er duidelijk sprake van 'vervoersarmoede' (Thijssen, 2010).

4.4 Bewoners van rurale gebieden

Mathijssen (2010; 2012) concludeert dat bereikbaarheid voor plattelandsbewoners in België een steeds groter probleem wordt. Dit geldt met name voor de armste bevolkingsgroep, die zich het minst, minder snel en met een kleiner bereik verplaatst. Op het Belgische platteland is een auto in veel gevallen noodzakelijk om te kunnen spreken van een 'kwaliteitsvolle leefomgeving'. De ernst van de bereikbaarheidsproblematiek en vervoersafhankelijkheid neemt toe naarmate iemand meer zorgbehoevend en/of arm is. Kinderen en jongeren uit gezinnen zonder auto ondervinden vaak moeilijkheden om zelfstandig deel te nemen aan sport, jeugdbewegingen of andere activiteiten. Werkloosheid of een ontoereikende uitkering leiden tot minder koopkracht en minder mobiliteit. Beperkingen in mobiliteit zorgen weer voor moeilijkheden bij het zoeken en houden van een baan. Vlaamse industrieterreinen zijn bijvoorbeeld amper bereikbaar met het openbaar vervoer.

Uit een studie van Delbosc en Currie (Delbosc & Currie, 2011a; 2011b) in Australië komt naar voren dat 75 procent van de ondervraagden die een gebrek aan vervoersmogelijkheden hebben en sociaal uitgesloten zijn, in de laagste inkomensgroep vallen, werkloos zijn of een baan zoeken en gezondheidsproblemen ondervinden. In hun studie onderzoeken Delbosc en Currie ook of er een verband bestaat tussen 'transport disadvantage' en 'wellbeing', oftewel de kwaliteit van leven. Inwoners van het

platteland die gebrekkige vervoersmogelijkheden ervaren, scoren lager op 'wellbeing' dan mensen die woonachtig zijn in stedelijke gebieden. Gebrekkige vervoersmogelijkheden die inwoners van stedelijke gebieden ervaren, hebben daarentegen weinig invloed op hun welzijn.

Nederlandse situatie

Hoewel er voor Nederland niet veel onderzoek bekend is (uitzonderingen daarop zijn Bastiaanssen en Martens), geeft recent onderzoek van De Cuyper (2016a) indicaties dat bepaalde bevolkingsgroepen problemen hebben met vervoer. Zo blijkt dat 48 procent van de MBO-studenten in Zeeland een structureel vervoersprobleem ervaren om voorzieningen te bereiken. Dit probleem komt voornamelijk voor in de niet-stedelijke gebieden van Zeeland, waar 67 procent van deze studenten een structureel vervoersprobleem ervaart. Redenen voor de ervaren vervoersproblemen zijn onder meer: het niet bezitten van een rijbewijs of een auto, gebrekkig aanbod van het openbaar vervoer (naar tijd en plaats), de hoge kosten van vervoer, beperkte kennis over vervoer op afspraak en autodeelsystemen. Zij ervaren vooral een probleem bij het bereiken van de school en uitgaansgelegenheden.

Het openbaar vervoer in de Nederlandse steden is relatief goedkoop (in vergelijking met bijvoorbeeld Engeland) en goed georganiseerd (Thijssen, 2010). Dit gaat waarschijnlijk niet helemaal op voor de plattelandsgebieden. De dorpen op het platteland in Nederland zijn veranderd. Jongeren vertrekken van het platteland naar de stad en het aandeel ouderen blijft toenemen. Tegelijkertijd verandert het dorp fysiek, omdat het voorzieningenniveau verschaalt. Een gevolg van deze veranderingen is dat dorpsbewoners tegenwoordig zijn aangewezen op hun automobilititeit en het openbaar vervoer om de voorzieningen te bereiken in de steden of de grotere plaatsen. Niet alle dorpsbewoners beschikken echter over een auto. Zij hebben te kampen met een laag inkomen, zijn mindervalide of zijn door hun leeftijd minder mobiel. Deze kwetsbare bewoners hebben een grotere kans op vervoersarmoede dan andere groepen. Ook het SCP stelt in de Dorpenmonitor dat er, mede in het licht van een vergrijzende bevolking, aandacht dient te zijn voor de risico's van vervoersarmoede en voor de algemene behoeften van ouderen in de dorpen (Steenbekkers & Vermeij, 2013).

4.5 Waar is de kans op mobiliteitsarmoede aanwezig?

In het voorgaande hebben we in beeld gebracht welke groepen in de samenleving in meer of mindere mate te maken kunnen hebben met mobiliteitsarmoede. De vraag is nu waar die groepen ruimtelijk gezien de overhand hebben. Aan de hand van CBS-statistieken ontstaat het beeld uit tabel 4.1: de groepen met een kans op mobiliteitsarmoede concentreren zich met name in de grote steden en in de krimpgebieden in Nederland.

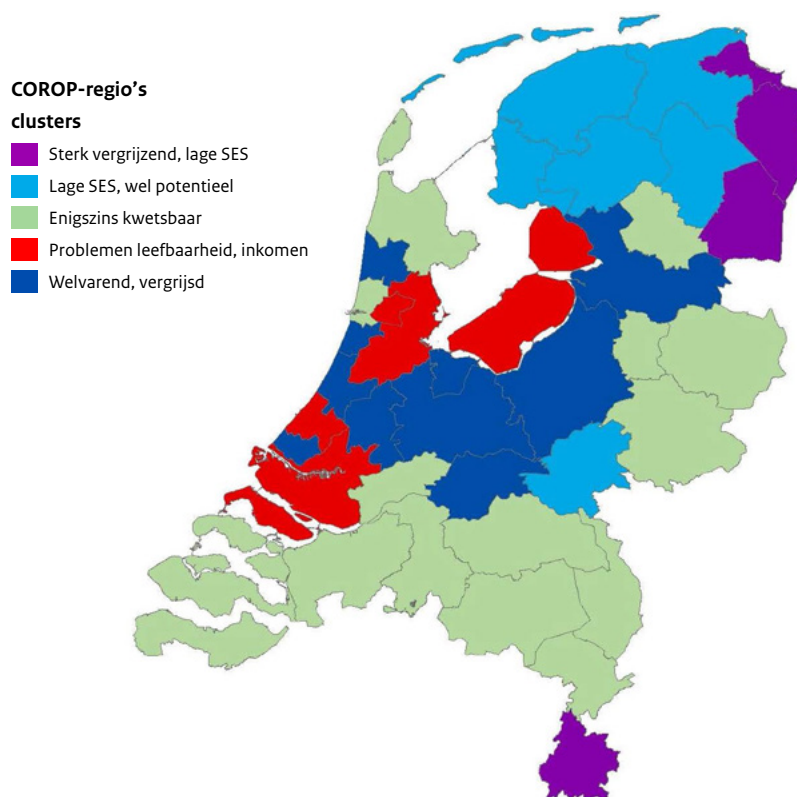
Tabel 4.1 Ruimtelijke verdeling sociaal-economische segmenten: Bron CBS

Groep	Regio
Laag inkomen	Noord Nederland, Zeeuws Vlaanderen, Amsterdam, Rotterdam, Den Haag
Werkzoekenden/werklozen	(Oost) Groningen, Den Haag, Rotterdam, Amsterdam
Ouderen (met name vrouwen)	Zuid-Limburg, Oost-Groningen en Zeeland
Mensen met een migratieachtergrond	Vooral in de grote steden: Agglomeraties Amsterdam, Den Haag en Rotterdam (>30%). Almere, Schiedam, Diemen, Utrecht en Capelle aan den IJssel (20-30%)
Niet-rijbewijsbezitters/autolozen	Centrumgebieden grote steden
Mensen met een functiebeperking	-
Bewoners van rurale gebieden	Krimpgebieden

Een studie van Leidelmeijer et al. (2015) onderschrijft het bovenstaande beeld. Aan de hand van elf indicatoren² en een clusteranalyse is een indeling van regio's op COROP-niveau ontstaan met meer en met minder 'uitdagingen' (zie figuur 4.2). Twee groepen regio's springen er qua kwetsbaarheid uit, te weten:

- Grootstedelijke regio's (problemen leefbaarheid en inkomen): Groot-Amsterdam, Rijnmond en agglomeratie Den Haag, aangevuld met twee regio's met een sterke band met Amsterdam: Zaanstreek en Flevoland. Hier zijn vooral sociaal-economische indicatoren en leefbaarheid en veiligheid ongunstig.
- Regio's met krimpproblematiek (sterke vergrijzing en ongunstige economische condities en kansen): Delfzijl en omgeving, Oost Groningen, Zuidoost Drenthe en Zuid-Limburg.

Figuur 4.2 Ruimtelijke verdeling van clusters van COROP regio's. Bron: Leidelmeijer et al. (2015).



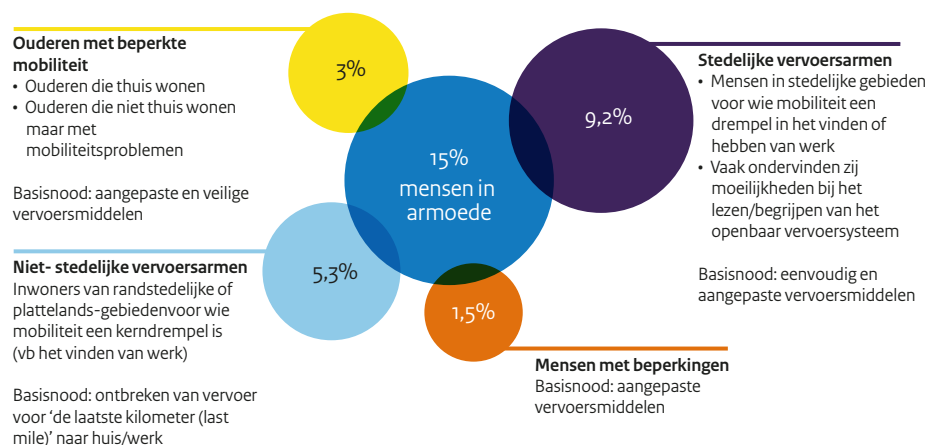
4.6 Omvang van mobiliteitsarmoede

Buitenlandse situatie

In België zouden 2 miljoen mensen, 19 procent van de bevolking, vervoersarm zijn (Mobiel 21, 2015). Dit percentage is min of meer vergelijkbaar met het armoedecijfer van 15 procent voor België. Bij lage inkomensgroepen gaat 7 procent van het budget naar mobiliteit, bij een gemiddeld Belgisch huishouden is dit 15 procent. Er is in Vlaanderen geen exact cijfer beschikbaar dat aangeeft hoeveel mensen vervoersarm zijn. Wel zijn cijfermatige indicaties verzameld van de impact bij verschillende risicogroepen (zie figuur 4.3).

² % laag inkomen, langdurig laag inkomen, % met groot vermogen, % 75+, % 18-, % laagopgeleid, arbeidsongeschikt, bijstand, veiligheid, leefbaarheid.

Figuur 4.3 Segmentering van vervoersarmen (% van Belgische bevolking). Bron: Mobiel 21.



Vervoersarmoede	Armoede
stedelijke vervoersarmen	9,2%
mensen met beperkingen	1,5%
niet-stedelijke vervoersarmen	5,3%
Ouderen met beperkte mobiliteit	3%
Totaal	19%
	15%

Nederlandse situatie

Op basis van de aanwezige Nederlandse literatuur kunnen we geen uitspraak doen over de omvang van mobiliteitsarmoede in Nederland.

4.7 Conclusies

Uit de literatuurstudie komt naar voren dat verschillende bevolkingsgroepen te maken kunnen hebben met mobiliteitsarmoede of met een gebrekkige toegang tot vervoersmogelijkheden. Dit zijn:

- mensen met een laag inkomen;
- werkzoekenden werklozen;
- ouderen (met name vrouwen);
- mensen met een migratieachtergrond;
- niet-rijbewijsbezitters;
- mensen met een functiebeperking;
- bewoners van rurale gebieden.

Ruimtelijk gezien concentreren deze groepen zich in de grote steden en in de krimpgebieden in Nederland. Over de omvang van mobiliteitsarmoede in Nederland is geen uitspraak te doen.

5 Openbaar vervoer en doelgroepenvervoer als vangnet

In het voorgaande hoofdstuk hebben we laten zien welke groepen te maken hebben met mobiliteitsarmoede of met een gebrekkige toegang tot vervoer. Hierbij hebben we zijdelings aandacht besteed aan het openbaar vervoer. In dit hoofdstuk besteden we expliciet aandacht aan het gebruik van het openbaar vervoer door bepaalde bevolkingssegmenten en aan het doelgroepenvervoer. We betogen dat waar het openbaar vervoer onvoldoende voorziet in de behoefte van specifieke doelgroepen, diverse overheden wel voorzien in verschillende vormen van doelgroepenvervoer. In relatie met mobiliteitsarmoede kan dit worden gezien als een sociaal vangnet.

5.1 Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer wordt vanouds gezien als vangnet voor mensen die niet met eigen vervoermiddelen in hun mobiliteit kunnen of willen voorzien. Bakker en Zwaneveld (2009) noemen als één van de doelen die de politiek wil bereiken met openbaar vervoer: “bijdragen aan de maatschappelijke deelname en sociale doelen: door het ov iedereen in staat stellen deel te nemen aan het sociale en maatschappelijke verkeer”. Zij gaan na welke bijdrage het openbaar vervoer daaraan levert.

Het blijkt dat vooral de groep volwassenen zonder rijbewijs een groot deel (35 procent) van de door hen gereisde kilometers aflegt met het openbaar vervoer. Een dergelijk hoog percentage (30 procent) wordt ook genoemd voor de groep studerende, maar deze overlapt met de voorgaande groep. Jongvolwassenen (18-25 jaar) zijn goed voor een kwart van het aantal volwassenen zonder rijbewijs.

Voor meer specifieke doelgroepen als ouderen, mensen met een handicap of huishoudens met lage inkomens is de rol van het openbaar vervoer in de mobiliteit niet, of niet veel, groter dan bij de gemiddelde inwoner van Nederland. Ook zij maken (veel) meer gebruik van de auto en de fiets of lopen. Bij huishoudens in de twee laagste inkomensklassen is het aandeel van trein en bus, tram en metro in de gereisde kilometers weliswaar ongeveer tweemaal zo groot als bij huishoudens in de twee hoogste inkomensklassen, maar ook bij hen blijft het aandeel van het openbaar vervoer bescheiden: circa 10 procent voor de trein en 4 tot 7 procent voor bus, tram en metro. En ook mensen uit huishoudens met een lager inkomen leggen nog bijna twee derde van hun kilometers af met de auto, als bestuurder dan wel als passagier. Zij maken hiervoor wel gebruik van oudere auto's.

Plattelandsbewoners

MuConsult (2006) gaat na wie er gebruik maakt van het openbaar vervoer op het platteland. Zij constateren dat het autobezit onder plattelanders hoger is dan onder stedelingen: 87 procent van de huishoudens op het platteland beschikt over een auto. Plattelanders regelen daarmee zelf hun mobiliteit en zijn, uitzonderingen daargelaten, nauwelijks afhankelijk van het openbaar vervoer. Plattelandsbewoners blijken gemiddeld niet minder mobiel dan stedelingen: zij verplaatsen zich juist vaker en leggen meer kilometers af.

De relatief kleine groep plattelandsbewoners die geen auto bezit, is afhankelijk van alternatieve vervoerwijzen. Voor een deel steunen deze mensen op de hulp van burens en familieleden. Daarnaast maken zij gebruik van vraagafhankelijke vervoersystemen (MuConsult, 2006). Het openbaar-vervoergebruik op het platteland betreft in de helft van de gevallen reizen voor het volgen van onderwijs. Scholieren en studenten zijn hiermee een belangrijke doelgroep. Ouderen op het platteland maken nauwelijks gebruik van het openbaar vervoer (met vaste dienstregeling). De groep ouderen die is aangewezen op vraagafhankelijke vervoersystemen, is wel bang dat dergelijke systemen in de toekomst verdwijnen. Ook gezinnen maken relatief weinig gebruik van het openbaar vervoer op het platteland, dit met uitzondering van de schoolgaande gezinsleden (MuConsult, 2006).

Zijlstra et al. (2018) zoomen nader in op het busgebruik in de haarvaten van de vervoervraag, daar waar de stromen dunner zijn (daluren, platteland, enzovoort). Gebruikers van de bus in deze haarvaten hebben vooral een wat lager opleidingsniveau en een lager huishoudinkomen dan de busgebruikers elders. Ook hebben zij vaker een lager rijbewijs- en autobezit, vaker een mobiliteitsbeperking, en geven ze vaker aan geen andere mobiliteitsoptie te hebben voor hun gemaakte reis.

5.2 Doelgroepenvervoer

Het openbaar vervoer wordt vaak als vangnet gezien voor mensen die niet met eigen vervoermiddelen in hun mobiliteit kunnen of willen voorzien. Hiernaast zijn er in Nederland nog diverse voorzieningen voor specifieke mensen die niet in het openbaar vervoer terecht kunnen: vaak aangeduid als doelgroepenvervoer. Het gaat hierbij vooral om het vervoer van mensen met een zodanige lichamelijke of verstandelijke beperking, dat het voor hun vervoersbehoefte geen optie is om met het reguliere openbaar vervoer te reizen. Zijlstra en Bakker (2016) becijferen dat met de vijf grootste bestaande regelingen³ voor doelgroepenvervoer in Nederland jaarlijks in totaal 0,6 miljard passagierskilometers worden afgelegd, waarmee 0,75 miljard euro subsidie per jaar is gemoeid. Ter vergelijking: met bus, tram en metro werden in 2016 5,5 miljard reizigerskilometers afgelegd (CROW-KpVV, 2016) en het totaalbedrag dat de decentrale overheden aan de exploitatie voor het openbaar vervoer besteden beloopt 1,2 miljard (TransTec, 2014). Collectief vervoer in het kader van de Wet maatschappelijke ondersteuning (WMO) is van de vijf regelingen de grootste; het richt zich op het binnenregionaal sociaal-recreatief vervoer. Een groot deel van de gemeenten biedt een collectief vraagafhankelijk vervoersysteem aan, dat met taxi(bussen) wordt verzorgd. Zo'n 650.000 mensen hebben hiervoor een indicatie, maar het aantal daadwerkelijke gebruikers ligt rond de 350.000.

5.3 Conclusie: openbaar vervoer en doelgroepenvervoer als vangnet

Specifieke groepen, die vaak met mobiliteitsarmoede in verband worden gebracht, zijn voor hun mobiliteit sterker dan anderen afhankelijk van openbaar vervoer en doelgroepenvervoer. Maar zij zijn zeker niet de grootste gebruikersgroep van regulier openbaar vervoer. Dit, doordat ze vaak minder reizen dan gemiddeld, en evengoed voor het grootste deel van hun vervoersbehoefte de auto of de fiets gebruiken of lopen. Met name de gebruikersgroep 'mensen zonder rijbewijs' maakt voor een groot deel van zijn vervoersbehoefte gebruik van het openbaar vervoer; onder hen een belangrijk aandeel studerende. Waar het openbaar vervoer onvoldoende voorziet in de behoefte van specifieke doelgroepen, voorzien de diverse overheden naast het openbaar vervoer in verschillende vormen van doelgroepenvervoer.

³ Collectief vervoer in het kader van de Wet maatschappelijke ondersteuning (WMO), Zittend Ziekenvervoer, het Leerlingenvervoer, Valys (bovenregionaal sociaal-recreatief vervoer) en vervoer in het kader van de Wet langdurige zorg.

6 Conclusies en vervolgonderzoek

6.1 Conclusies

Uit deze verkenning blijkt dat mobiliteitsarmoede vanuit verschillende gezichtspunten kan worden bekeken, hoewel het thema voornamelijk vanuit het perspectief van sociale uitsluiting wordt benaderd. Op basis van de verschillende theoretische benaderingen hebben we in hoofdstuk 3 een definitie van mobiliteitsarmoede geformuleerd en een conceptueel model gepresenteerd, waarin we verschillende elementen met elkaar in verbinding hebben gebracht die een rol spelen bij mobiliteitsarmoede.

In de Nederlandstalige literatuur is er aandacht voor het fenomeen mobiliteitsarmoede, maar problematisch is de kleinschaligheid en het gebrek aan representativiteit van het onderzoek. Het gaat meestal om onderzoek in specifieke gebieden en onder specifieke groepen van kleine omvang. Meestal is voor deze studies gebruik gemaakt van diepte-interviews met een beperkt aantal respondenten. Bovendien kan uit de studies niet of nauwelijks worden afgeleid of er in Nederland mobiliteitsarmoede bestaat en, zo ja, in welke omvang. Wel is duidelijk dat specifieke groepen in de samenleving op de een of andere manier over gebrekkige vervoersmogelijkheden beschikken, waardoor de kans op deelname aan activiteiten en het bereiken van activiteitenlocaties wordt beperkt en daarmee het risico op sociale uitsluiting wordt vergroot. Het gaat bij deze groepen voornamelijk om mensen met een laag inkomen, werklozen/werkzoekenden, ouderen (met name vrouwen), mensen zonder rijbewijs, mensen met een migratieachtergrond en bewoners van rurale gebieden. Ruimtelijk gezien concentreren deze groepen zich in de grote steden en in de krimpgebieden in Nederland. Voor een groot deel is er voor mensen met een functiebeperking (fysiek of mentaal) een sociaal vangnet aanwezig, namelijk het doelgroepenvervoer.

Een andere belangrijke constatering is dat in Nederland de sociaal-ruimtelijke verschillen in mobiliteit tot op zekere hoogte worden beperkt door de nivellerende rol van de fiets: veel voorzieningen zijn binnen een 'befietsbare' afstand beschikbaar. Hierbij dient wel een kanttekening te worden geplaatst: er zijn groepen in de samenleving die niet kunnen of mogen fietsen (bijvoorbeeld vrouwen met een niet-westerse achtergrond), de actieradius van de fiets is beperkt (bijvoorbeeld op het platteland zijn de afstanden naar activiteitenlocaties groter dan in de stedelijke gebieden), op hogere leeftijd (75+) is de fiets vaak geen alternatief meer en de aankoop en het onderhoud van een fiets kunnen voor sommige mensen een grote kostenpost zijn (lage inkomensgroepen). Empirische studies naar het fenomeen mobiliteitsarmoede zijn voornamelijk afkomstig uit de het Verenigd Koninkrijk, België, Duitsland en de Verenigde Staten.

Over de mogelijke maatschappelijke gevolgen van mobiliteitsarmoede in Nederland is niet heel erg veel bekend. In een aantal onderzoeken komt naar voren dat mobiliteitsarmoede (of een gebrek aan vervoersmogelijkheden) een negatief effect heeft op baanperspectieven en de toegang tot het sociale netwerk kan beperken. Aan de andere kant laat kwalitatief onderzoek zien dat bijvoorbeeld auto-loosheid geen beperkingen oplegt aan contact met belangrijke vrienden en familieleden. Het openbaar vervoer op de langere afstanden en de fiets op de korte afstanden is een goed alternatief om een sociaal contact te bereiken.

De resultaten van het empirisch onderzoek roepen wel de vraag op of – als sociale uitsluiting als uitgangspunt wordt genomen – oplossingen en/of maatregelen alleen in het fysieke en/of mobiliteitsdomein liggen of dat oplossingen in andere domeinen – bijvoorbeeld het sociaal-economisch/cultureel /onderwijs/gezondheidsdomein – wellicht meer voor de hand liggen. Het is een vraagstuk dat de verschillende domeinen overstijgt en waarvoor het vraagstuk vanuit verschillende perspectieven moet worden benaderd.

6.2 Vervolgonderzoek

Uit de ter beschikking staande Nederlandse studies kan moeilijk worden afgeleid of en, zo ja, in welke omvang er mobiliteitsarmoede in ons land bestaat. Specifieke groepen in de samenleving hebben op de een of andere manier gebrekkige vervoersmogelijkheden, waardoor de kans op deelname aan activiteiten en het bereiken van activiteitenlocaties afneemt (mensen met een laag inkomen, werklozen/ werkzoekenden, bewoners van rurale gebieden, ouderen enzovoort; zie hoofdstuk 4). In hoofdstuk 3 hebben we mobiliteitsarmoede gedefinieerd als:

“Het niet of moeilijk kunnen bereiken van activiteitenlocaties (in termen van moeite) als gevolg van gebrekkige vervoersmogelijkheden (zowel objectief als gepercipieerd), in combinatie met sociaal-economische en ruimtelijke omstandigheden waarin mensen verkeren en hun vaardigheden. Hierdoor worden zij belemmerd in de deelname aan het maatschappelijk leven, waardoor de kwaliteit van leven negatief wordt beïnvloed”.

Deze definitie gebruiken we als uitgangspunt voor mogelijk vervolgonderzoek. Vanwege het relatieve gebrek aan kennis over mobiliteitsarmoede in Nederland stellen wij voor vervolgonderzoek langs twee lijnen te benaderen:

- 1 Kwalitatief onderzoek om meer inzicht te krijgen in de segmenten waarvan we verwachten dat er mogelijk mobiliteitsarmoede speelt. Dit kan door focusgroepsessies te organiseren onder verschillende bevolkingssegmenten die in verschillende sociaal-economische en ruimtelijke omstandigheden leven.
- 2 Kwantitatief onderzoek om de omvang en de mate van mobiliteitsarmoede vast te stellen en de samenhangen tussen verschillende invloedsfactoren te bepalen.

Ad 1. Kwalitatief onderzoek

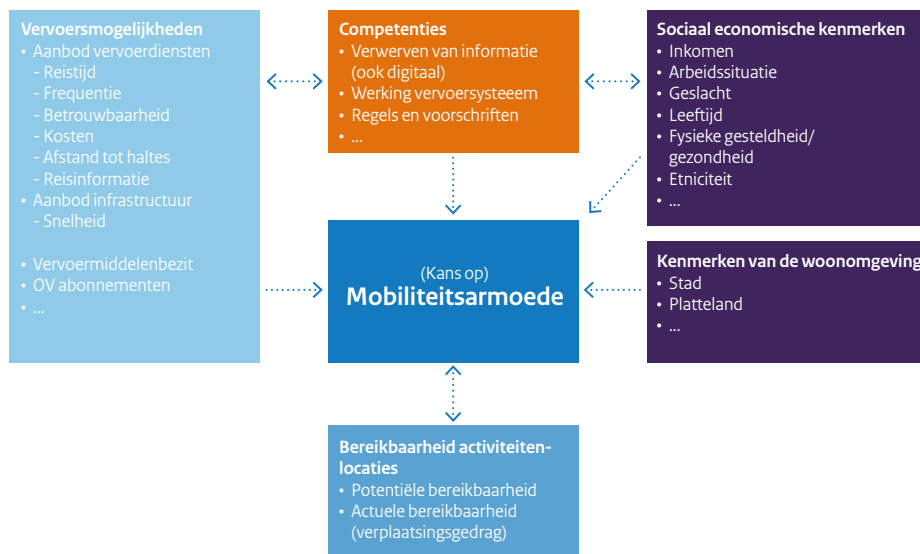
Om dieper inzicht te krijgen in de segmenten waarvan we verwachten dat er mogelijk mobiliteitsarmoede speelt (mensen met een laag inkomen, werkzoekenden/werklozen, ouderen, mensen met een functiebeperking, etnische minderheden enzovoort.) kunnen focusgroepsessies worden georganiseerd. In deze sessies worden mensen gevraagd naar hun percepties, meningen, gevoelens en ideeën over mobiliteitsarmoede, hun reis- en activiteitengedrag en de barrières die daarbij een rol spelen. Het voordeel van dergelijke sessies is dat in betrekkelijk korte tijd veel aspecten van een onderwerp aan bod komen, er interactie tussen de deelnemers plaatsvindt en er mogelijk nieuwe inzichten ontstaan, die bijvoorbeeld niet uit de ter beschikking staande literatuur naar voren komen. Een nadeel van deze methode is dat de resultaten niet generaliseerbaar zijn naar een totale populatie. De uitkomsten kunnen echter wel worden gebruikt om vragenlijsten op te stellen, die vervolgens worden uitgezet onder een representatieve steekproef van de bevolking.

Het is vrij lastig om mensen met specifieke kenmerken (een laag inkomen, werkzoekenden/werklozen, ouderen, mensen met een functiebeperking, etnische minderheden) voor focusgroepsessies te werven omdat deze ondervertegenwoordigd zijn in databestanden die daar doorgaans voor worden gebruikt. In bijlage 1 is een voorbeeld opgenomen van een itemlijst die is gebruikt bij focusgroepsessies in de provincie Zeeland.

Ad 2. Kwantitatief onderzoek

Om de omvang en de mate van mobiliteitsarmoede vast te stellen en de samenhangen tussen verschillende invloedsfactoren te bepalen biedt een kwantitatieve onderzoeksmethode uitkomst. Op basis van de inzichten uit de bestudeerde literatuur hebben we een model opgesteld (zie figuur 6.1) dat als uitgangspunt kan dienen voor de kwantitatieve onderzoekbenadering. Dit onderzoeksmodel sluit aan bij het conceptuele model uit hoofdstuk 3.

Figuur 6.1 Onderzoeksmodel mobiliteitsarmoede



De mate van mobiliteitsarmoede wordt bepaald door de kenmerken van het transportsysteem (aanbod van diensten en infrastructuur, vervoermiddelenbezit), de sociaal-economische kenmerken van individuen (inkomen, arbeidsstatus enzovoort), de ruimtelijke kenmerken van de omgeving (stad, platteland enzovoort) en de competenties die mensen hebben. Mensen kunnen mobiliteitsarmoede ervaren doordat ze niet beschikken over voldoende transportmogelijkheden, doordat ze individuele beperkingen hebben en doordat de afstand (in tijd en lengte) tot activiteitenlocaties groot is. Deze drie componenten hangen overigens onderling samen.

Voor het kwantitatieve onderzoek kan mogelijk gebruik worden gemaakt van bestaande databronnen, aangevuld met nieuw in te winnen data. Bestaande data, zoals het Mobiliteitspanel Nederland (MPN), bevatten al veel informatie over het geobserveerde mobiliteitsniveau van mensen: hoe reizen mensen, met welk doel en in welke mate? Daarnaast bevatten deze data uitgebreide sociaal-economische en ruimtelijke kenmerken. Om te bepalen of mensen daadwerkelijk te maken hebben met mobiliteitsarmoede kunnen deze data worden verrijkt met nieuw in te winnen data. Hierbij kan onder andere worden gekeken naar bijvoorbeeld de competenties van mensen, de gepercipieerde vervoersmogelijkheden en de mate waarin mensen tevreden zijn met hun huidige mobiliteitsniveau en deelname aan de maatschappij. Verder kunnen de data worden verrijkt met bijvoorbeeld nabijheidsstatistieken, waarmee voor elke persoon de potentiële bereikbaarheid van voorzieningen zoals winkels, scholen en ziekenhuizen kan worden bepaald. Dit kan bijvoorbeeld ook door gebruik te maken van (een) afstandsvervalfunctie(s): hoe verder weg een activiteit is verwijderd (in tijd, afstand, geld, of gegeneraliseerde transportkosten), hoe minder deze bijdraagt aan het niveau van bereikbaarheid. Door alle data te combineren kan worden vastgesteld of en, zo ja, in welke mate een persoon te maken heeft met mobiliteitsarmoede. Vervolgens kunnen de relaties in het hierboven gepresenteerde model worden onderzocht.

Hoewel het MPN op grote lijnen een goede afspiegeling is van de samenleving, bestaat er het gevaar dat juist die personen die als mogelijk mobiliteitsarm kunnen worden betiteld, erin ondervertegenwoordigd zijn. Kwetsbare groepen zoals laagopgeleiden, ouderen en mensen met een handicap blijken namelijk lastig te bereiken met een kwantitatief reisonderzoek. Met deze mogelijke ondervertegenwoordiging dient rekening te worden gehouden wanneer de data worden gebruikt om de omvang en mate van mobiliteitsarmoede in Nederland te bepalen.

Summary

Whether transport poverty exists in the Netherlands, and if so to what extent, cannot be reliably determined based on available research studies. Certain segments of the population are however lacking transportation options, thereby limiting their ability to participate in activities and assess activity locations, which increases their risk of social exclusion. This primarily involves people on low incomes, the unemployed/job seekers, the elderly (especially women), people without driving licenses, people of migrant backgrounds, and residents of rural areas. In spatial terms, these groups are concentrated in large cities and those areas of the Netherlands facing population decline. For people with disabilities (physical or mental), target group transport largely serves as a safety net. Follow-up research must provide insights into where, to what extent and to what degree transport poverty plays a role in the Netherlands. In addition, a conceptual model was developed to map the coherence and impact of the various factors contributing to transport poverty.

Objective and research questions

The common assumption is that people require certain levels of mobility in order to fully participate in society. The presumption is that those who are insufficiently mobile, for whatever reasons, will encounter various problems in their daily lives, such as when shopping, pursuing education, working, experiencing culture and maintaining social lives. When limited personal abilities or skills are combined with inadequate accessibility to destinations and inadequate travel options, the likelihood that certain groups of people can fully participate in the transport system is diminished; or, in other words, they are rendered 'transport poor'.

In this study the KIM Netherlands Institute for Transport Policy Analysis provides greater insight into the concept of transport poverty, the groups affected by it, and the extent to which transport poverty exists in the Netherlands. The study's findings could trigger a broader debate about how the issue of transport poverty should be enshrined in the Ministry of Infrastructure and Water Management's accessibility objectives. This study's main research question is:

Does transport poverty exist in the Netherlands, and if so how are the various groups of people in society impacted by it?

To satisfactorily answer this question, this study answers the following sub-questions:

- 1 What available knowledge exists pertaining to the concept of transport poverty in the Netherlands and abroad?
- 2 Does transport poverty exist among certain social groups? Among which groups? And to what extent is the associated spatial context important?
- 3 What are the potential social consequences of transport poverty?

A comprehensive literature study was conducted to answer these questions.

Towards a model and definition of transport poverty

In this study we regard transport poverty as a multidimensional concept, pertaining to both access to transport modes and the possibility (difficulty) of accessing activity locations, in which a person's socio-economic position in society plays a crucial role.

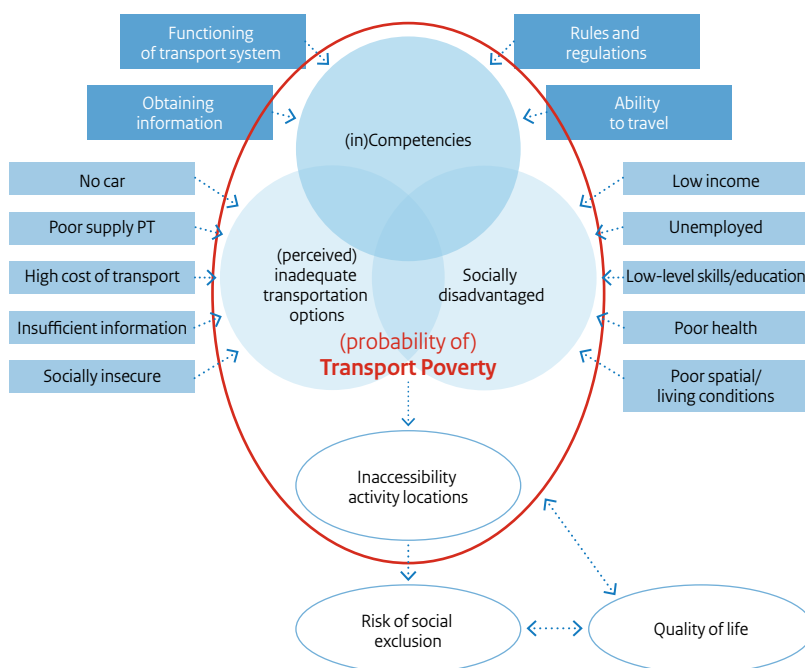
Transport poverty can be viewed from various perspectives, namely:

- the 'Social Exclusion'-perspective (Lucas, 2012);
- the 'Social Capital and Capability'-perspective (Kaufmann et al., 2004);
- the 'Transport Justice'-perspective (Martens, 2017).

These three perspectives do not fundamentally differ from one another, but rather take different starting points. 'Social exclusion' is the common denominator of all three perspectives. The model we developed to serve as a starting point for studying transport poverty in the Netherlands is based on the described perspectives of transport poverty, the relationship to social exclusion, and the various elements that play a role therein. The Lucas (2012) conceptual model for the 'Social Exclusion' perspective serves as our framework, to which elements of the Kaufmann et al. (2004) 'Social Capital and Capability' perspective are added. We define transport poverty as:

"The failure or difficulty of accessing activity locations (in terms of effort expended), owing to inadequate transport options (both objective and perceived), in combination with peoples' socio-economic and spatial conditions and personal abilities. Consequently, their participation in social life is impeded, which negatively impacts their quality of life. "

Conceptual model of transport poverty.



How extensive is transport poverty in the Netherlands and who is affected by it?

Based on the available Dutch-language literature, it is virtually impossible to determine whether transport poverty exists in the Netherlands, and, if it does, to what extent. What is clear however is that certain social groups in some way have deficient transportation options, which can impede their ability to participate in activities and access activity locations, thereby increasing their risk of social exclusion. This primarily concerns people on low incomes, unemployed/job seekers, the elderly (especially women), people without driving licenses, people of migrant backgrounds, and residents of rural areas. In spatial terms, these groups are concentrated in large cities and those areas of the Netherlands facing population decline. For people with disabilities (physical or mental), target group transport largely serves as a safety net.

Little is known about the potential social impact of transport poverty in the Netherlands. Transport poverty (or a lack of transportation options) can negatively impact a person's job prospects and limit their access to social networks.

Transport poverty: cross-domain

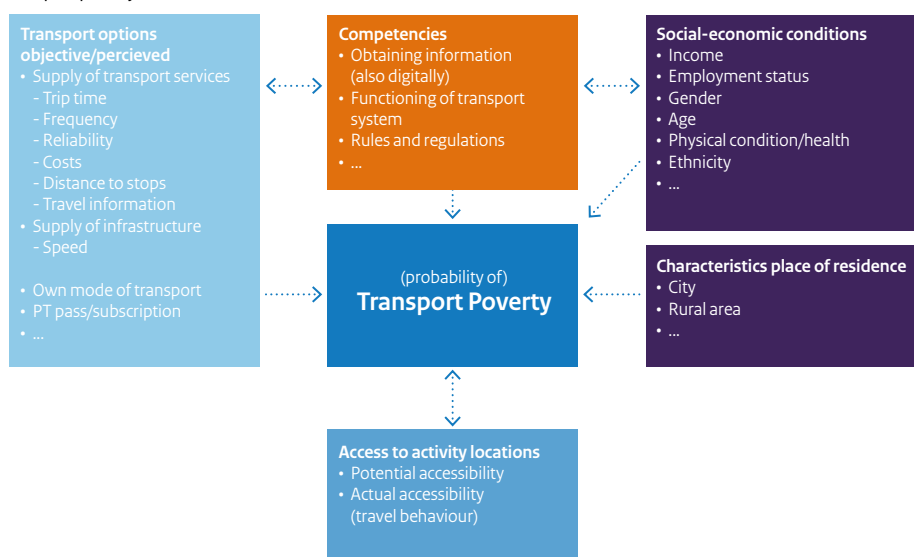
This study's findings do however raise the question of whether – with social exclusion as the starting point – solutions and/or measures are only to be found in the physical and/or mobility domains, or that perhaps solutions are more likely to be found in other domains – the socio-economic/cultural/educational/health domains. The issue transcends the various domains and must be approached from different perspectives.

Follow-up research

Owing to the relative lack of knowledge about transport poverty in the Netherlands, KiM proposes that the follow-up research pursues two lines of inquiry:

- 1 Qualitative research to gain greater insights into those population segments where transport poverty is expected to occur. This can be achieved by organising focus group sessions among the various population segments living in the various socio-economic and spatial conditions.
- 2 Quantitative research to determine the scope and degree of transport poverty, and the connections between the various influential factors. The model below can serve as a starting point.

Transport poverty research model.



Literatuur

- (2015). 'Iedereen op weg'. Op naar een toegankelijk vervoerssysteem in Vlaanderen. Sluitstuk van mobiliteitscongres en rondetafelconferentie 13 en 14 oktober 2014: Enter vzw, Vlaams Expertisecentrum Toegankelijkheid.
- Aarnink, J. (1999). *Sociaal isolement, de sociale functie van het openbaar vervoer en sociaal recreatief verkeer: probleemstellende notitie*. Rotterdam: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer (RWS, AVV).
- Altenburg, S., Gaffron, P. & Gertz, C. (2009). *Teilhabe zu ermöglichen bedeutet Mobilität zu ermöglichen: Diskussionspapier des Arbeitskreises Innovative Verkehrspolitik der Friedrich-Ebert-Stiftung*. Bonn: Friedrich-Ebert-Stiftung.
- Andresen, S. (2016). How families experience deprivation: A qualitative study on mothers and fathers living in poverty in Germany. *Zeitschrift für Familienforschung-Journal of Family Research*: 119-134.
- Baeten, G., Spithoven, A. & Albrechts, L. (1997). *Mobiliteit: landschap van macht en onmacht*. Acco.
- Bakker, P. & Zwaneveld, P. (2009). *Het belang van openbaar vervoer. De maatschappelijke effecten op een rij*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Centraal Planbureau.
- Bastiaanssen, J. (2012). *Vervoersarmoede op Zuid: Een verkennend onderzoek naar de mate waarin verplaatsingsmogelijkheden van invloed zijn op de arbeidsre-integratie van werklozen*. Nijmegen: Radboud Universiteit.
- Bastiaanssen, J., Donkers, H. & Martens, K. (2013). Vervoersarmoede. Sociale uitsluiting door gebrek aan vervoersmogelijkheden. *Geografie* (oktober): 6-10.
- Bastiaanssen, J., Martens, C. & Polhuijs, G.-J. (2013). Geen rijbewijs, geen fiets, geen ov-aansluiting, geen baan: vervoersarmoede in Rotterdam-Zuid. *Verkeerskunde* (5).
- Beyazit, E. (2011). Evaluating Social Justice in Transport: Lessons to be Learned from the Capability Approach. *Transport Reviews* 31 (1): 117-134.
- Bijl, R., Boelhouwer, J. & Wennekers, A. (2017). *De sociale staat van Nederland 2017*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Broeck, E. van den & Van Os, E. (2015). Geraak ik er wel, of geraak ik er niet? *Mobiliteitsuitdagingen in Vlaanderen: een wereld van verschil*: 81-91.
- Church, A., Frost, M. & Sullivan, K. (2000). Transport and social exclusion in London. *Transport Policy* 7 (3): 195-205.
- Clifton, K. & Lucas, K. (2004). Examining the empirical evidence of transport inequality in the US and UK. *Running on empty: transport, social exclusion and environmental justice*. Bristol: Policy Press: 15-38.
- Crisp, R., Ferrari, E., Gore, T., Green, S., McCarthy, L., Rae, A., Reeve, K. & Stevens, M. (2018). *Tackling transport-related barriers to employment in low-income neighbourhoods*. York: Joseph Rowntree Foundation.
- CROW-KpVV (2016). *Factsheet vervoeromvang regionaal ov 2014 en 2015*. Ede: CROW-KpVV.
- Currie, G. & Delbosc, A. (2010). Modelling the social and psychological impacts of transport disadvantage. *Transportation* 18: 31-41.
- Cuyper, R. de (2016a). *Onderzoek naar vervoersarmoede: Bevindingen - Studenten van het MBO*. Provincie Zeeland.
- Cuyper, R. de (2016b). *Onderzoek naar vervoersarmoede: Bevindingen - Vrouwen van 60 jaar en ouder*. Provincie Zeeland.
- Daubitz, S. (2017). Mobilität und soziale Exklusion: Ein Plädoyer für ein zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement. *Verkehr und Mobilität zwischen Alltagspraxis und Planungstheorie*: Springer: 53-64.
- Delbosc, A. & Currie, G. (2011a). Exploring the relative influences of transport disadvantage and social exclusion on well-being. *Transport Policy* 18 (4): 555-562.
- Delbosc, A. & Currie, G. (2011b). Transport problems that matter—social and psychological links to transport disadvantage. *Journal of Transport Geography* 19 (1): 170-178.

- DETR (2000). *Social Exclusion and the Provision and Availability of Public Transport*. London: Department of the Environment, Transport and the Regions.
- Engels, B. & Liu, G.-J. (2011). Social exclusion, location and transport disadvantage amongst non-driving seniors in a Melbourne municipality, Australia. *Journal of Transport Geography* 19 (4): 984-996.
- Fransen, K. (2017). *Travelling Beyond Spatial Analysis. The Impact of Temporal and Personal Restrictions on Equitable Access to Opportunities*. Ghent University.
- Giesel, F. & Köhler, K. (2015). How poverty restricts elderly Germans' everyday travel. *European transport research review* 7 (2): 15.
- Giesel, F. & Rahn, C. (2015). Everyday life in the suburbs of Berlin: consequences for the social participation of aged men and women. *Journal of women & Aging* 27 (4): 330-351.
- Harms, L. (2006). *Anders onderweg. De mobiliteit van allochtonen en autochtonen vergeleken*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Hine, J. (2009). *Transport and Social Exclusion*. University of Ulster, Newtownabbey, United Kingdom.
- Hine, J. & Mitchell, F. (2017). *Transport disadvantage and social exclusion: exclusionary mechanisms in transport in urban Scotland*. London: Routledge.
- Holder, M. (2010). *Vervoersarmoede en sociale netwerken: Beter een goede buur dan een verre vriend?* Nijmegen: Radboud universiteit, Faculteit der Managementwetenschappen.
- Jankovic, S. & Aarnink, J. (2001). *Kwetsbare doelgroepen in verkeer en vervoer*. Rotterdam: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer (RWS, AVV).
- Jorritsma, P. & Olde Kalter, M.J. (2008). *Grijs op reis. Over de mobiliteit van ouderen*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Kanmaz, M. (2016). *Give her a break!*. Brussel: Minderhedenforum.
- Kaufmann, V., Bergman, M. & Joye, D. (2004) Motility: Mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research* 28 (4): 745-756.
- Kenyon, S., Lyons, G. & Rafferty, J. (2002). Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility. *Journal of Transport Geography* 10 (3): 207-219.
- Leidelmeijer, K., Schulenberg, R. & Noordhuizen, B. (2015). *Ontwikkeling van ruimtelijke verschillen in Nederland*. InFact, RIGO en Verwey Jonker Instituut.
- Lucas, K., red. (2004). *Running on empty: Transport, social exclusion and environmental justice*. Bristol: Policy Press.
- Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport policy* 20: 105-113.
- Lucas, K., Mattioli, G., Verlinghieri, E. & Guzman, A. (2016). Transport poverty and its adverse social consequences. *Transport* 169 (6): 353-365.
- Martens, K. (2006). Basing Transport Planning on Principles of Social Justice. *Berkeley Planning Journal* (19).
- Martens, K. (2013). Role of the bicycle in the limitation of transport poverty in the Netherlands. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* (2387): 20-25.
- Martens, K. (2016). Index voor basisbereikbaarheid: kompas voor mobiliteitsbeleid. *De Verkeersspecialist* (223): 18-21.
- Martens, K. (2017). *Transport justice: Designing fair transportation systems*. London: Routledge.
- Martens, K. & Bastiaanssen, J. (2015). Vervoersarmoede-indicator helpt bij pijnlijke OV-keuzen. *Verkeerskunde* 66 (2): 24-25.
- Martens, K. & Golub, A. (2011). *Accessibility measures from an equity perspective*. Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk, Antwerpen.
- Martens, K., Holder, M.t. & Thijssen, J. (2011). Vervoersarmoede bestaat. *Verkeerskunde* (2): 34-38.
- Mathijssen, C. (2010). Plattelandsarmoede: onzichtbaar en dus onbekend. *LOKAAL* (16 oktober 2010): 36-38.
- Mathijssen, C. (2012). *Plattelandsarmoede in Vlaanderen en Wallonië*. Cera.
- Meert, H., Bourgeois, M., Van Hoof, K. & Asperges, T. (2003). *Immobil op het Vlaamse platteland. Omtrent rurale vervoersarmoede op het platteland*. Koning Boudewijnstichting.
- Mobiel 21 (2015). *Dossier vervoersarmoede vandaag*. Leuven: Mobiel 21.
- Mobiel 21 (2017). Zonder auto geen job? Vervoersarmoede bij de zoektocht naar werk. *Inzicht*. Leuven. 32.
- MuConsult (2006). *Openbaar Vervoer op het Platteland*. Hoofdrapport. Amersfoort: MuConsult.

- Nuissl, H., Vollmer, J., Westenberg, D. & Willing, J.-N. (2015). Die Konzentration von Altersarmut in der Stadtlandschaft–Probleme und Handlungsbedarfe. *Raumforschung und Raumordnung* 73 (2): 107-121.
- Rawls, J. (1971). *A Theory of Justice*. Boston, MA: Harvard University Press.
- Schaap, N., Harms, L., Kansen, M. & Wüst, H. (2015). *Fietsen en lopen: de smeerolie van onze mobiliteit*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Scheiner, J. & Schlump, C. (2012). *Mobilität, Erreichbarkeit und soziale Exklusion: Fähigkeiten und Ressourcen einer ländlichen Bevölkerung für eine angemessene Versorgung und Teilhabe am öffentlichen Leben*: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR).
- Schraad-Tischler, D. & Kroll, C. (2014). *Social Justice in the EU-a Cross-national Comparison: Social Inclusion Monitor Europe (SIM): Index Report*. Bertelsmann Stiftung Gütersloh.
- SDC (2011). *Fairness in a Car-dependent Society*. SDC Reports & Papers. London, UK: Sustainable Development Commission.
- Social Exclusion Unit (2003). *Making the connections: final report on transport and social exclusion*. London: Social Exclusion Unit.
- Stanley, J.K., Hensher, D.A., Stanley, J.R. & Vella-Brodrick, D. (2011). Mobility, social exclusion and well-being: Exploring the links. *Transportation research part A: policy and practice* 45 (8): 789-801.
- Steenbekkers, A. & Vermeij, L. (2013). *De Dorpenmonitor: Ontwikkelingen in de Leefsituatie van Dorpelingen*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Thijssen, J. (2010). *Vervoersarmoede onder minima in de Gemeente Nijmegen. Een kwalitatieve verkenning*. Nijmegen: Radboud Universiteit.
- TransTec (2014). *Beleidsdoorlichting artikel 15 Begroting Ministerie Infrastructuur en Milieu*. Amsterdam: TransTec Adviseurs bv en BMC Management Consultants
- Universiteit Antwerpen (2001). *Conceptontwikkeling voor strategische milieueffectrapportage van mobiliteitsplannen*. Antwerpen: Instituut voor Milieukunde.
- Vermeij, L. (2015). *Dichtbij huis. Lokale binding en inzet van dorpsbewoners*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Wee, B. van & Lucas, K. (2012). Het evalueren van transportopties ter beperking van sociale uitsluiting: het belang van ethische theorieën en bereikbaarheid. *Tijdschrift Vervoerwetenschap* 48 (1): 52-64.
- Welzijnszorg (2013). *Armoede (op den) buiten*. Dossier Campagne Welzijnszorg 2013.
- Wilke, G. (2015). *Hinweise zu Mobilität und sozialer Exklusion: Forschungsstand zum Zusammenhang von Mobilitäts- und Teilhabechancen*. BKB Bundeskompetenzzentrum Barrierefreiheit.
- Zijlstra, T. & Bakker, P. (2016). *Cijfers en prognoses voor het doelgroepenvervoer in Nederland*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Zijlstra, T., Bakker, P., Harms, L., Durand, A. & Wüst, H. (2018). *Busgebruikers door dik en dun*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Bijlage 1

Itemlijst focusgroepsessies mobiliteitsarmoede in krimpgebieden (Zeeland) onder scholieren, ouderen en forensen.

1. Gebruik van vervoermiddelen

- Waar maakt men gebruik van? (auto, fiets, openbaar vervoer, enzovoort) en waarvoor, voor welke doeleinden?
- Waarom wordt voor deze vervoermiddelen gekozen?
- Wat zijn de voor- en nadelen van de vervoermiddelen?
- Zijn sommige vervoermiddelen onbereikbaar of, gegeven de situatie, onhandig (lage frequentie)?

Specifiek voor jongeren

- Welke rol spelen de ouders in het gebruik van vervoermiddelen? Zijn zij een soort taxi-dienst?
- Wat is de afstand naar school/stageplaats? Waarom wel, waarom niet met de fiets?
- Speelt de bereikbaarheid/reisafstand/tijd mee bij de keuze voor een school of stageplaats?

2. Wat men wil en wat niet lukt

- Waar wil men naartoe en welke bestemmingen zijn lastig bereikbaar? (huisarts, ziekenhuis, school, werk, winkels, kerk, uitgaan).
- Op welke momenten is daar sprake van (altijd, vroege ochtend, late avond)?
- Welke bestemmingen springen eruit?
- Indien bestemmingen X, Y, Z lastig bereikbaar: waaraan ligt dat?

Specifiek voor ouderen

- Is er een sociaal vangnet? Zijn er vrijwilligers (bijvoorbeeld vanuit de kerk) die bereid zijn de oudere naar bestemmingen te brengen?
- Zijn er voorzieningen gecreëerd waardoor reizen niet meer zo nodig is, zoals een bibliotheekbus en/ of de SRV-man die aan huis komen?

Specifiek voor forensen

- Wat is de gezins- en werksituatie? Ervaart men problemen door het strakke tijdschema waarin de werkdag zich voltrekt (kinderen halen en brengen, boodschappen doen, van en naar het werk, enzovoort)?

3. Algemeen: bespreking van het thema mobiliteitsarmoede

Vervoersarmoede en wat we onder het begrip vervoersarmoede⁴ verstaan

- Herkent men het probleem? Heeft men er wel eens iets over gehoord?
- Wie heeft er in Zeeland mee te maken? (Verschillende groepen langslopen, waaronder studenten, ouderen en forensen) En de respondent zelf?
- Om welke problemen gaat het dan?
- Zijn er veranderingen in de tijd? Wordt het probleem nijpender, en zo ja, waarom?
- Waartoe leidt vervoersarmoede? Afzien van reizen? Eenzaamheid, uitsluiting, verwaarlozing?
- Even los van uzelf, kent u in uw directe omgeving mensen met vervoersarmoede? Hoe uit zich dat?
- Op een schaal van 1-10: hoe groot schat u het probleem in voor regio X in Zeeland? En voor uzelf?

⁴ Het begrip 'vervoersarmoede' is wellicht bekender en wellicht makkelijker te begrijpen, dan het iets meer abstracte 'mobiliteitsarmoede'.

4. Waar het aan ligt

Wat is de oorzaak van vervoersarmoede?

- Capaciteiten van mensen ((gebrek aan) kennis, vaardigheden (digibeet), financiën, fysieke beperkingen, et cetera)
- Bezit van vervoermiddelen (geen auto, et cetera)
- Onvoldoende aanbod (openbaar vervoer, belbussen, et cetera, niet toereikend)
- Maatschappelijke ontwikkelingen, zoals krimp (steeds meer voorzieningen verdwijnen, jongeren trekken naar de stad)
- Enzovoort

5. Mogelijke oplossingen

- Er zijn knelpunten gesignaleerd, wat is daar aan te doen? Welke oplossingen zijn er voor vervoersarmoede?
 - Is niet op te lossen / het probleem is niet zo groot
 - Aanbod verbeteren (meer openbaar vervoer, et cetera)
 - Subsidies voor aanschaf elektrische fietsen, (elektrische) scooters
 - Vrijwilligersnetwerk opzetten (meerijden met mensen in bezit van auto)
 - Enzovoort
- Wie moet er wat aan doen? Overheid (de gemeente, de provincie, het Rijk)? Vervoerders? Dorpelingen zelf?
- Zijn de geopperde oplossingen realistisch/betaalbaar?

Colofon

Dit is een uitgave van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Oktober 2018
Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

ISBN/EAN

978-90-8902-200-4
KiM-18-A21

Auteur

Peter Jorritsma, Jaco Berveling, Mathijs de Haas, Peter Bakker en Lucas Harms

Vormgeving en opmaak

VormVijf, Den Haag

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
Telefoon: 070 456 19 65

Website: www.kimnet.nl
E-mail: info@kimnet.nl

Publicaties van het KiM zijn als PDF te downloaden van onze website www.kimnet.nl.
U kunt natuurlijk ook altijd contact opnemen met één van onze medewerkers.

Delen uit deze publicatie mogen worden overgenomen onder vermelding van het KiM als bron.

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) maakt analyses van mobiliteit die doorwerken in het beleid. Als zelfstandig instituut binnen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) maakt het KiM strategische verkenningen en beleidsanalyses. De inhoud van de publicaties van het KiM behoeft niet het standpunt van de minister en/ of de staatssecretaris van IenW weer te geven.



Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienw
www.kimnet.nl

978-90-8902-200-4
Oktober 2018 | KiM-18-A21

