

Toenemende digitalisering vraagt om een integrale beleidsaanpak voor inclusieve mobiliteit

Lisette Hoeke – Breda University of Applied Sciences – hoeke.l@buas.nl

Babet Hendriks – Mobycon – b.hendriks@mobycon.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 25 en 26 november 2021, Utrecht

Samenvatting

De digitalisering van de samenleving heeft grote invloed op de economie en het dagelijks leven van mensen. Maar niet iedereen ervaart hier de voordelen van. Geen toegang tot en het gebrek aan digitale middelen kan zorgen voor digitale uitsluiting; het niet kunnen deelnemen aan bepaalde activiteiten doordat digitale toegang en vaardigheden nodig zijn. De toenemende mate van digitalisering binnen mobiliteit uit zich in de OV-chipkaart, reisinformatie die via apps te krijgen is, navigatiesystemen, het betalen met je smartphone voor het parkeren en deelfietsen, -auto's en scooters. Deze ontwikkelingen maken de mensen die een grotere kans hebben op digitale uitsluiting nog kwetsbaarder. Ze lopen nu ook risico dat ze een extra barrière ervaren om te reizen en daardoor eerder te maken krijgen met vervoersarmoede. Binnen internationale en nationale onderzoeksprojecten worden de risicofactoren en barrières in beeld gebracht en wordt gezocht naar oplossingen om mobiliteit toegankelijk te maken voor iedereen. Het Europese onderzoeksproject DIGNITY is een van deze projecten en heeft zeven demografische kenmerken als risicofactoren aangemerkt die voor een mobiliteitsbarrière kunnen zorgen wanneer het digitale aspect in mobiliteit toeneemt. Factoren zijn leeftijd, fysieke beperkingen, geslacht, inkomensniveau, opleidingsniveau, woonlocatie (stedelijk of landelijk) en migratieachtergrond. Hiermee kunnen bepaalde kwetsbare groepen in beeld gebracht worden. Echter, geen enkele groep is homogeen en er zijn veel verschillen binnen de groepen. Hoe kunnen we zorgen voor toegankelijke mobiliteit voor de diverse bevolking en hoe zetten we digitale toepassingen op een rechtvaardige manier in? De Mobiliteitsdonut is een gedachte om het mobiliteitsstelsel in balans te brengen. De ondergrens wordt basismobiliteit genoemd; iedereen kan mobiel zijn en de bovengrens wordt bovenmatige mobiliteit genoemd. Binnen deze grenzen bevindt zich mobiliteitsgeluk. Om mobiliteitsgeluk voor iedereen te kunnen realiseren met de uitdagingen van de digitalisering willen Breda University en Mobycon dit thema in een breder perspectief gezamenlijk met anderen oppakken om kennis uit te wisselen, van elkaar te leren en gezamenlijk te komen tot een meer inclusieve aanpak. Daarbij gaat het niet alleen om de effecten van digitalisering in mobiliteit op kwetsbare doelgroepen maar ook hoe investeringen in het mobiliteitsstelsel gerechtvaardigd kunnen worden voor deze kwetsbare doelgroepen. Welke kennis en wensen zijn er op dit gebied bij overheden? En welke barrières worden ervaren om een integrale beleidsaanpak te maken voor toegankelijke mobiliteit? Graag gaan we in deze sessie met jullie in gesprek hoe we een integrale beleidsaanpak kunnen vormgeven waarmee we mobiliteit voor iedereen kunnen realiseren.

1. De samenleving digitaliseert

De digitalisering van de samenleving heeft grote invloed op de economie en het dagelijks leven van mensen. Door een toename van het gebruik van digitale en computertechnologie binnen een organisatie, industrie of land worden processen verbeterd, kosten verminderd en de productiviteit verhoogd. Naast nieuwe kansen en mogelijkheden brengt de digitalisering ook uitdagingen met zich mee.

Niet iedereen ervaart de voordelen van deze digitalisering in zijn dagelijkse leven. Doordat niet iedereen beschikt over internet of digitale middelen (een computer of smartphone) verschillen de digitale vaardigheden van individuen. Hierdoor ontstaat een kloof tussen de mensen die over digitale middelen en de juiste vaardigheden beschikken en de mensen die dat niet of in mindere mate doen. Er zijn verschillende definities van deze digitale kloof maar allemaal hebben ze twee dingen gemeen. Allereerst erkennen ze dat het digitale aspect bestaat uit meerdere factoren zoals toegang, gebruik en vaardigheden (van Dijk, 2013) en ten tweede ontstaat de kloof doordat mensen geen gelijke mate van toegang tot digitale middelen of internet ervaren en doordat er verschillende niveaus van digitale vaardigheden, kennis en ervaring zijn onder de bevolking.

Er zijn meerdere factoren die het risico op digitale uitsluiting van individuen vergroten. Uit Europese cijfers blijkt dat 51% van de gehele populatie in Europa beschikt over basis digitale vaardigheden, maar van mensen met een laag opleidingsniveau is dit slechts 31%. Verder lijkt ook geslacht een kritische factor waarbij gemiddeld minder vrouwen over digitale basisvaardigheden beschikken dan mannen. Al neemt deze 'gender'-gap de afgelopen jaren steeds meer af. Verder is de woonomgeving ook een factor die digitale uitsluiting kan beïnvloeden. Zo beschikt 63% van de inwoners van stedelijk gebied over digitale basisvaardigheden, terwijl 49% van de inwoners in het landelijk gebied over deze basisvaardigheden beschikt (European Commission, 2019). Hoewel Nederland een van de meest digitaal ontwikkelde landen van Europa is (samen met Finland, Zweden en Denemarken), zijn er ook delen van de Nederlandse bevolking die verminderde toegang tot digitale middelen heeft. Nationale cijfers laten zien dat 84% van de bevolking een smartphone gebruikt om toegang te krijgen tot het internet. Cijfers laten zien dat naarmate de leeftijd toeneemt, het percentage dat van internet gebruik maakt of over een smartphone bezit afneemt (CBS, 2019). Dat betekent dat een deel van de bevolking het risico loopt om digitaal uitgesloten te worden wat kan betekenen dat ze minder actief kunnen deelnemen aan de maatschappij.

2. Digitalisering binnen mobiliteit

Ook binnen de mobiliteit is een toename van digitale middelen en diensten te zien. Reisinformatie die via apps wordt aangeboden, de OV-chipkaart als slimme reiskaart die het papieren kaartje vervangt, het reserveren of boeken van een treinticket via internet, betalen met je smartphone voor het parkeren en het reserveren en gebruiken van deelfietsen, -auto's en scooters. Hoewel digitale ontwikkelingen en nieuwe 'smart mobility' oplossingen vaak in grote steden worden aangeboden en het gebruik ervan wordt gestimuleerd, kan dit ook bij een bepaalde groep mensen zorgen voor een extra barrière om te reizen.

Wanneer de vervoersindustrie digitaliseert, lopen mensen die geen toegang hebben tot digitale middelen of niet over de juiste digitale vaardigheden beschikken het risico geen toegang te krijgen tot bepaalde vervoermiddelen en -diensten. Dit is vooral een groot probleem voor diegene die ook al te maken hebben met vervoersarmoede en hierdoor nog meer beperkt worden in hun mobiliteit en reizen. Het effect wordt dus versterkt als er sprake is van zowel vervoersarmoede als beperkte digitale toegang of vaardigheden.

3. Inclusieve mobiliteit: de complexiteit van mobiliteit voor iedereen

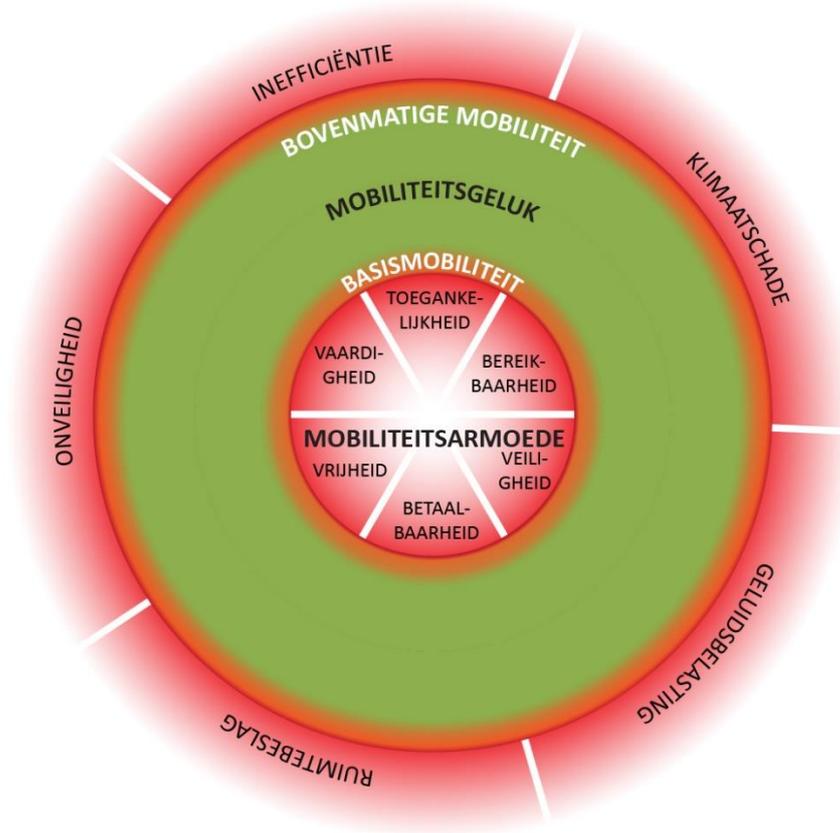
Het is belangrijk om meer zicht te krijgen op de risicogroepen. In verschillende onderzoeksprojecten op Europees en nationaal niveau (DIGNITY, 2021; Durand en Zijlstra, 2020) wordt onderzoek gedaan naar hoe de digitalisering binnen mobiliteit leidt tot vervoersproblemen bij verschillende kwetsbare groepen en wordt er gezamenlijk gezocht naar mogelijke oplossingen en strategieën om barrières te verminderen. Binnen het Europese onderzoeksproject DIGNITY zijn zeven demografische kenmerken als risico factoren aangemerkt die voor een mobiliteitsbarrière kunnen zorgen wanneer het digitale aspect in mobiliteit toeneemt. Factoren zijn leeftijd, fysieke beperkingen, geslacht, inkomensniveau, opleidingsniveau, woonlocatie (stedelijk of landelijk) en migratieachtergrond. Zo blijkt uit meerdere onderzoeken dat er meer oudere mensen zijn die niet over digitale middelen beschikken (PC, smartphone of tablet) of niet digitaal vaardig zijn. Mensen met een laag inkomen kunnen problemen ervaren met de kosten die gepaard gaan met digitale middelen en het gebruik van digitale diensten en voor mensen met een migratieachtergrond kan het zijn dat de (digitale) mobiliteitsdienst wordt aangeboden in een taal die ze niet beheersen waardoor ze er geen gebruik van kunnen maken.

Er worden verschillende soorten problemen ervaren en ook binnen de risicogroepen zijn er verschillen. De ene persoon met een fysieke beperking is de andere niet en fysieke hulpmiddelen (zoals een rolstoel) hebben verschillende kenmerken en mogelijkheden. Daarnaast zijn er ook mensen zonder digitale vaardigheden die volledig afhankelijk zijn van hun naasten maar zich daar verder comfortabel bij voelen en niets willen veranderen. En wat te denken van die mensen die zich digitaal best kunnen redden maar die daar toch onzeker over zijn en daardoor geen gebruik maken van sommige (nieuwe) digitale mobiliteitsdiensten. Hoe kunnen we zorgen voor toegankelijke mobiliteit voor de diverse bevolking en hoe zetten we digitale toepassingen op een rechtvaardige manier in?

4. Balans in het mobiliteitsstelsel

Als we het mobiliteitsstelsel benaderen zoals Kate Raworth de economie beschouwt, als een donut, dan moeten we werken aan een balans (Raworth, 2018). Mobycon pleit daarom dat we werken vanuit de gedachte van een Mobiliteitsdonut. De ondergrens van de donut staat voor basismobiliteit: iedereen kan mobiel zijn. Om deze grens aan te geven, gebruiken we *motility*: toegang, vaardigheden, cognitieve toe-eigening (Flamm & Kaufmann, 2004). Heeft iemand de vaardigheden, toegang tot een modaliteit én heeft deze persoon ook het vertrouwen dat hij of zij de reis kan maken? Een gebied of persoon kan

onder deze grens zakken en dan is er sprake van mobiliteitsarmoede. Het donutmodel kent ook een buitengrens: bovenmatige mobiliteit. Alles boven deze grens veroorzaakt negatieve externe effecten op de leefomgeving. Als we bereiken dat het mobiliteitsstelsel ertussen balanceert, bereiken we optimaal mobiliteitsgeluk voor reizigers en de leefomgeving. De vraag is of de snelle ontwikkelingen in smart mobility ten goede komen aan de doelgroepen die het hardste hulp nodig hebben. Of helpen we een groep mensen op weg die al hypermobiel was?



5. Integrale beleidsaanpak

Internationale onderzoekers pleiten voor een integrale aanpak van smart mobility, vervoersarmoede en inclusieve mobiliteit (Rachondas, 2020). Breda University en Mobycon willen dit thema in een breder perspectief gezamenlijk met anderen oppakken om kennis uit te wisselen, van elkaar te leren en gezamenlijk te komen tot een meer inclusieve aanpak. Daarbij gaat het niet alleen om de effecten van digitalisering in mobiliteit op kwetsbare doelgroepen maar ook hoe investeringen in het mobiliteitsstelsel gerechtvaardigd kunnen worden voor deze kwetsbare doelgroepen. Een integrale beleidsaanpak is hiervoor nodig. Maar wat is de huidige kennis van regio's en gemeenten over vervoersarmoede en vervoersbehoeften en -aanbod in hun regio? En welke ambities en wensen hebben overheden voor inclusief mobiliteitsbeleid en wat zijn de huidige barrières, valkuilen of obstakels die overheden ervaren om een goed programma voor inclusieve mobiliteit uit te voeren? Tijdens deze sessie gaan we graag met jullie in gesprek zodat we de kennis uit onderzoeksprojecten kunnen inzetten voor een integrale beleidsaanpak waarmee we mobiliteit voor iedereen kunnen realiseren.

Referenties

CBS (2019). ICT-gebruik van huishoudens en personen. Verkregen via <https://longreads.cbs.nl/ict-kennis-en-economie-2019/ict-gebruik-van-huishoudens-en-personeen/>

DIGNITY (2021). European project about digital transport in and for society. Verkregen via <https://www.dignity-project.eu>

Durand, A. & Zijlstra, T. (2020). The impact of digitalisation on the access to transport services: a literature review. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Den Haag.

European Commission (2019). DESI, The Digital Economy and Society Index (DESI). Verkregen via: <https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/desi>

Flamm, M. & Kaufmann, V. (2004). Operationalising the Concept of Motility: A Qualitative Exploration

Ranchordas, S. (2020). Smart Mobility, Transport Poverty, and the Right to Inclusive Mobility, SSRN Electronic Journal. doi: 10.2139/ssrn.3520525.

Raworth, K. (2018). Doughnut Economics. Seven ways to think like a 21st-century economist.

Van Dijk, J.A.G.M. (2013) A theory of the digital divide. in M Ragnedda & GW Muschert (eds), The digital divide: the internet and social inequality in international perspective. Routledge advances in sociology, no. 73, vol. 73, Routledge, pp. 29-51.