

# **Mobiliteitsarmoede: meer dan het hebben en kunnen gebruiken van vervoersopties**

Maartje van der Aa – MuConsult – m.vanderaa@muconsult.nl

Carlijn Damen – MuConsult – c.damen@muconsult.nl

Ivor Rispens – MuConsult – i.rispens@muconsult.nl

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

### **Samenvatting**

Tot de Corona pandemie was het voor de meeste mensen normaal om elke dag te reizen: naar school of de universiteit om te studeren, naar kantoor om te werken, naar een huisartsenpost voor een doktersbezoek of naar vrienden voor een verjaardagsfeestje. In de afgelopen periode hebben we, noodgedwongen, gemerkt dat reizen niet vanzelfsprekend is. Er werd geadviseerd om zo min mogelijk op pad te gaan en zelfs het openbaar vervoer werd tijdelijk ontraden. Door het ontnemen van deze optie ervaaarde veel mensen hoe het is om beperkt te zijn in hun mobiliteit. Jammer genoeg, geldt dit in de situatie zonder coronamaatregelen ook voor een deel van de bevolking. Zij kunnen wegens persoonlijke redenen niet (altijd) zo vaak, zo ver of op de manier reizen die zij wensen. De groep die dit ervaart noemen we *mobiliteitsarm*.

Dit geldt bijvoorbeeld voor mensen die gebonden zijn aan een rolstoel, die het mentaal lastig vinden om het OV of borden op de weg te begrijpen, die wegens culturele overwegingen niet op de fiets durven te stappen of die simpelweg onvoldoende financiële middelen hebben om te reizen. Maar wat ervaren zij? Wanneer spreken we van mobiliteitsarmoede? En wie ervaart mobiliteitsarmoede?

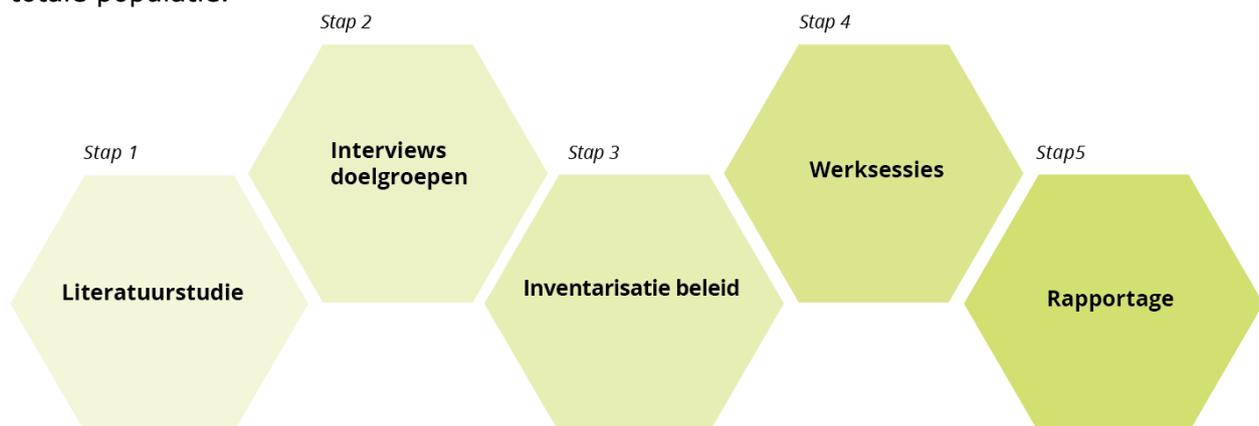
MuConsult is op zoek gegaan naar de antwoorden op deze vragen middels kwalitatief onderzoek in de provincie Utrecht. En wat blijkt: tot op heden heeft er veel nadruk gelegen op het gebrek aan vervoersmogelijkheden en hoe dit tegen te gaan (*vervoersarmoede*). Iemand moet beschikken over vervoersmiddelen en de mogelijkheid hebben deze te kunnen gebruiken (fysiek, mentaal en qua inkomen). Maar *mobiliteitsarmoede* gaat verder dan dat. Iemand moet namelijk ook *bereid* zijn gebruik te maken van zijn of haar vervoersmogelijkheden. Durf ik de fiets te nemen ('s avonds)? Of gaat het mij lukken om zelfstandig uit de trein te stappen en mijn overstap te halen?

Dit derde aspect is minstens net zo belangrijk. Bovendien blijkt dat er een voorkeurs-hiërarchie is in vervoermiddelen. Mensen ervaren over het algemeen veel meer vrijheid bij het fietsen of autorijden dan bij het OV. Dit maakt dat mobiliteitsarmoede een veelzijdig begrip is dat niet alleen met OV-maatregelen is op te lossen. Ook is het begrip niet zwart-wit. Veel mensen zijn niet 'beperkt genoeg' en komen daardoor niet in aanmerking voor hulp, maar ervaren reizen toch als een hindernis. Anderen leunen (nu nog) sterk op het eigen sociale netwerk, maar maken zich zorgen om de toekomst.

## 1. Inleiding

“Tot aan de Corona pandemie was het voor de meeste mensen heel normaal om elke dag te reizen naar hun werk” (CVS-congres.nl, 2021). Echter, ook voor de pandemie was het niet voor iedereen vanzelfsprekend dat iedereen zich dagelijks van A naar B kan verplaatsen. Er is een altijd een groep geweest die om diverse redenen niet over mogelijkheden tot verplaatsing beschikt en als gevolg hiervan minder makkelijk kan deelnemen aan het maatschappelijk leven. Deze groep wordt ook wel vervoers- of mobiliteitsarm genoemd. Maar wat houdt dit precies in? Wanneer ervaart iemand vervoers- of mobiliteitsarmoede? Hoe zwart-wit is dit begrip? En wat heeft de doelgroep nodig om zich mobiliteits-vrij te voelen?

MuConsult is in samenwerking met de provincie Utrecht een kwalitatief onderzoek gestart. Dat betekent dat door middel van interviews en focusgroepen aan respondenten diepgaand is doorgevraagd naar de betekenis van reizen, mobiliteitsarmoede en de problemen die zij al dan niet ervaren. Kwalitatief onderzoek is uitermate geschikt om een nieuw begrip te definiëren en inzichtelijk te maken welke kernelementen belangrijk zijn. Met kwalitatief onderzoek is het echter niet mogelijk om te generaliseren. Dat wil zeggen: op basis van dit onderzoek kunnen geen uitspraken worden gedaan over de totale populatie.



*Figuur 1: De vijf stappen van ons onderzoek.*

Interviews en focusgroepen waren de kern van het kwalitatieve onderzoek. Op basis van literatuuronderzoek zijn verschillende doelgroepen bepaald die belangrijk zijn om te interviewen. Deze respondenten hebben we grotendeels geworven via belangenorganisaties. Door de interviews in groepen van circa 3 à 4 mensen te houden was het mogelijk om ervaringen te delen en ook ervaringen van elkaar aan te vullen.

Er zijn verschillende factoren die bijdragen aan een verhoogd risico op mobiliteitsarmoede. De voornaamste daarvan zijn een laag inkomen, leeftijd (<20 of >70 jaar oud), migratieachtergrond, gezondheid, wonend in landelijk gebied en vervoermiddelbezit (geen fiets, geen auto of geen OV-chipkaart). Met name daar waar deze factoren samenkomen, kunnen mensen mobiliteitsarmoede ervaren. Deze kennis hebben we gebruikt om onze doelgroep samen te stellen. Voorbeelden van groepen die we hebben geïnterviewd zijn daarom jongeren op het platteland, ouderen met een migratieachtergrond, mensen in een rolstoel, mensen met een visuele beperking en mensen met een laag inkomen.

## 2. Mobiliteitsarmoede: meer dan een gebrek aan vervoersmogelijkheden

In het verleden lag de nadruk op het tegen gaan van het gebrek aan vervoersmogelijkheden. Een voorbeeld: op het platteland zijn de ov-voorzieningen beperkt en niet iedereen heeft een rijbewijs. De oplossing zou dan kunnen zijn om op het platteland in alternatieve vervoersvormen te voorzien. Dit is stap 1: het *hebben* van vervoersmogelijkheden. Maar wat als iemand hier geen gebruik van *kan* maken? Bijvoorbeeld omdat diegene in een rolstoel zit, mentaal niet vaardig genoeg is of omdat het te duur is.

Ook hier is in eerdere literatuur aan gedacht en zelfs het aspect beleving (perceptie) komt in sommige gevallen aan de orde. Hier komen later in deze paragraaf op terug. Tabel 1 scheidt een overzicht van wat de omstandigheden (zowel persoonlijk als extern) die er in de literatuur zijn gevonden en die invloed kunnen hebben op vervoers- of mobiliteitsarmoede. Merk op dat de eerste omstandigheid puur de *beschikbaarheid* van vervoer betreft – ‘magere vervoersvoorzieningen’, vervoersarmoede in de strikte zin van het woord – maar alle andere de *toegankelijkheid* van dat vervoer.

<b>Aard omstandigheden</b>	<b>Relatie mobiliteitsarmoede</b>
Locatie	Belangrijke voorzieningen, zoals winkels, scholen, medische zorg of andere voorzieningen, liggen ver weg van woonlocatie en/of de vervoersvoorzieningen bij de woonlocatie zijn mager (dichtstbijzijnde halte ver weg, lage frequentie)
Economie	De hoge kosten van vervoer kunnen de toegang tot voorzieningen of werk verhinderen of beperken (laag inkomen)
Fysiek	Fysieke beperkingen bemoeilijken het gebruik van vervoersdiensten. Ook het ontbreken van voorzieningen voor mensen met een lichamelijke beperking en een gebrek aan informatie over die voorzieningen werken belemmerend
Mentaal	Mentale beperkingen, waaronder zwakbegaafdheid, sociale stoornissen of laaggeletterdheid maken het lastig vervoersdiensten te gebruiken
Tijd	Het werk, huishouden en zorg voor kinderen en/of ouders verminderen de tijd die beschikbaar is voor reizen (tijdarmoede)
Veiligheid	Angst voor de persoonlijke veiligheid sluit het gebruik van openbare ruimten en/of vervoersdiensten uit (sociale veiligheid)
Digitaal	Geen of gebrekkige toegang tot internet, geen of weinig digitale vaardigheden, wat het lastiger maakt om bijvoorbeeld informatie over het ov te vinden of van nieuwe (deel)diensten gebruik te maken

Tabel 1: Mobiliteitsarmoede kan verschillende oorzaken hebben. Sommige hebben heel direct te maken met de beschikbaarheid van vervoer, maar de meeste betreffen de toegankelijkheid van het vervoer.

Als we het onderwerp zo benaderen, is wel duidelijk dat mobiliteitsarmoede geen puur plattelandsprobleem is. Ook in de grote steden, waar de vervoersmogelijkheden in termen van beschikbaarheid groot zijn, hebben groepen met een laag inkomen, beperkte taalvaardigheden, digitale achterstanden, een hoge leeftijd enzovoort vaak slechts *beperkt toegang* tot die mogelijkheden – en krijgen ze eerder te maken met sociale exclusie<sup>1</sup>.

Kortom, niet alleen de *beschikbaarheid* van vervoer ('hebben') is belangrijk – ook de *toegankelijkheid* ('kunnen') is bepalend. Eerder noemden we al de rolstoelgebruiker: die heeft misschien veel ov-voorzieningen in z'n buurt, maar ondervindt soms hinder om van het ov gebruik te maken. Iemand ander kan bijvoorbeeld voldoende ov-mogelijkheden in de buurt hebben (ov-halte om de hoek) en de bus of trein ook makkelijk kunnen betalen, maar misschien vindt hij het gebruik van de ov-chipkaart te ingewikkeld.

Uit onze interviews blijkt dan ook dat er een derde belangrijke factor is, namelijk de *bereidheid* om een vervoersmiddel te gebruiken ('willen'). Deze subjectieve factor wordt zijdelings benoemd in de literatuur, maar de interviews laten zien dat het 'willen' in de praktijk een grotere rol speelt dan tot nu werd aangenomen.

Zo kan de bereidheid variëren al naar gelang de *omstandigheden*: sommigen voelen zich 's avonds niet veilig om te fietsen of met het ov te gaan. Ook de *voorkeur* voor een modaliteit heeft invloed. De auto en fiets geven een gevoel van vrijheid en autonomie – en veel mensen gebruiken die dan ook liever dan het openbaar vervoer of de 'speciale' vervoersvoorzieningen, zoals aanvullend openbaar vervoer of doelgroepenvervoer. Die geven een gevoel van afhankelijkheid en onzekerheid. Met het reguliere ov, of liever de fiets of auto, is men zelf de bestuurder wat (het gevoel van) autonomie van het individu bevordert. Bij veel inwoners met een niet-westerse migratieachtergrond is de fiets niet populair (lage status, gevaarlijk).

Dan is er het *vertrouwen* in zichzelf, of het gebrek eraan, dat zorgt voor meer of minder 'willen'. Waar de één zonder moeite naar de drukke binnenstad van Utrecht fietst, is de ander bang om op de fiets te stappen. Of waar de één graag met het ov reist omdat het milieuvriendelijk is of je prettig kan werken tijdens het reizen, is het voor de ander een stressvolle ervaring. Dit maakt dat hoewel de vervoersmogelijkheden er objectief wel zijn, men dit subjectief niet altijd als dusdanig ervaart.

Op basis van deze inzichten stellen wij daarom voor om onderscheid te maken in **vervoersarmoede** (het hebben van vervoersmiddelen) en **mobiliteitsarmoede** (het kunnen en willen gebruiken van deze vervoersmiddelen). Dit is belangrijk in het beleid: waar hebben we het over en wat willen we aanpassen? Zie ook onze aangescherpte definitie op basis van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid:

---

<sup>1</sup> KiM (2018). *Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem?*

**Mobiliteitsarmoede** is het niet of moeilijk kunnen bereiken van activiteitenlocaties als gevolg van gebrekkige vervoersmogelijkheden (zowel objectief als gepercipieerd), in combinatie met de sociaaleconomische en ruimtelijke omstandigheden waarin mensen verkeren, hun vaardigheden en *hun ervaringen* met de vervoersmogelijkheden. Hierdoor worden zij belemmerd in hun deelname aan het maatschappelijk leven, waardoor de kwaliteit van leven negatief wordt beïnvloed.

### 3. Ervaring van mobiliteitsarmoede: verschillende facetten

We zijn tijdens de interviews ingegaan op de subjectieve kant van mobiliteitsarmoede, de beleving. Hoewel de literatuur dit aspect wel benoemd, ontbreekt het vaak aan een nadere duiding. Wanneer precies ervaart de doelgroep mobiliteitsarmoede en wanneer niet? Welke factoren zijn hierop van invloed en welke voorkeuren en belangen hebben de betrokkenen?

In het onderstaande bespreken we puntsgewijs een aantal bevindingen.

#### **Vrijheid en autonomie**

Vervoer is een voorwaarde voor sociale inclusie. Je hebt vervoermiddelen nodig om je te kunnen verplaatsen en dat geeft je de mogelijkheid om te participeren in de maatschappij. In die zin draagt vervoer bij aan de sociale en intellectuele ontwikkeling van mensen. Uit de (groeps)interviews bleek echter ook dat er bij vervoer meer speelt dan uitsluitend het bereiken van activiteitenlocaties. Zich kunnen verplaatsen geeft de persoon namelijk (een gevoel van) vrijheid en autonomie. Daarmee is mobiliteit meer dan een middel om ergens te komen: met momenten is het zelfs een doel op zich (met name fietsen).

#### **Vertrouwen en voorspelbaarheid**

In hoeverre iemand zelfstandig kan reizen, hangt af van verschillende factoren. Tijdens de interviews werd veelvuldig gesproken over vertrouwen: vertrouwen in het vervoerssysteem en/of het vervoermiddel, maar ook vertrouwen in zichzelf.

Het (externe) vertrouwen in het vervoer hangt nauw samen met voorspelbaarheid. Rolstoelgebruikers geven bijvoorbeeld aan bang te zijn niet tijdig in of uit de bus, tram, metro of trein te komen. Die angst komt vooral doordat zij vooraf geen of onvoldoende informatie hebben over de toegankelijkheid van het vervoermiddel. Zij wensen dus voorspelbaarheid: van tevoren kunnen opzoeken of die bus, tram, metro of trein gelijkvloers is en of er in rolstoelassistentie kan worden voorzien.

Naast dit 'externe' vertrouwen is er dan nog het 'interne' vertrouwen, het vertrouwen in de eigen vaardigheden. Als iemand vaker met dezelfde gelijkvloerse trein reist en daarmee positieve ervaringen opdoet, groeit het vertrouwen in het vervoersmiddel (dat blijkt inderdaad voorspelbaar), maar ook in zichzelf (ik kan dit). Zelfstandig reizen met die trein is voor hem of haar geen probleem meer. Dat reizen wordt dan vanzelf 'gewoon' en dat vergroot het gevoel van vrijheid van de persoon.

Ook voor de fiets is dit vertrouwen belangrijk. Waar de één zonder moeite naar de drukke binnenstad van Utrecht fietst, is de ander bang om op de fiets te stappen. Dit heeft te maken met drukke fietspaden en snel langskomende medefietsers (extern vertrouwen, voorspelbaarheid), maar mensen noemen ook hun eigen vaardigheden (intern vertrouwen). Sommigen zijn of voelen zich fysiek niet stabiel genoeg om op drukke tijden te fietsen, anderen hebben weer moeite met oversteken.

Dit punt van vertrouwen maakt goed duidelijk dat het bij mobiliteitsarmoede niet alleen om de beschikbaarheid en de toegankelijkheid van het vervoer gaat. Ook de beleving – vertrouwen en durven – bepaalt of er al dan niet sprake is van (ervaren) mobiliteitsarmoede.

### **Het reismotief**

Het reismotief is van invloed op de individuele beleving en daarmee op het ervaren van mobiliteitsarmoede. De input van de doelgroep heeft laten zien dat recreatieve reizen substantieel anders worden beleefd dan 'noodzakelijke' reizen.

Noodzakelijke reizen worden in deze context gedefinieerd als reizen richting bijvoorbeeld zorgcentra (ziekenhuis, huisarts of tandarts) die niet op structurele basis gebeuren en daarmee buiten iemands comfortzone vallen. Deze reizen gaan vaak al gepaard met onzekerheid en de extra onzekerheid van bijvoorbeeld een regiotaxi wordt dan sneller als vervelend ervaren. Deze stressvolle ervaring maakt dat de persoon eerder dan normaal mobiliteitsarmoede ervaart.

Daartegenover staat de recreatieve reiziger die gewend is om met de regiotaxi naar vrienden, familie of het winkelcentrum te reizen. Deze reiziger heeft over het algemeen een positieve ervaring met diezelfde regiotaxi: die wordt dankzij het ontspannen, recreatieve reismotief niet als stressfactor maar als welkome hulp ervaren.

De doelgroep die verhoogde kans heeft op mobiliteitsarmoede en dit ook daadwerkelijk zo ervaart, geeft over het algemeen aan minder recreatieve reizen te maken dan ze zouden willen. Dit kan liggen aan de toegankelijkheid (trein/bus), betaalbaarheid (geen geld voor de reis) of aan de eigen omstandigheden ('te moe voor deze onderneming'). Tegelijkertijd zijn deze recreatieve reizen juist zo van belang om de beleving van mobiliteitsarmoede tegen te gaan. Reizen naar familie, vrienden of 'voor de lol, zijn immers belangrijke activiteiten voor sociale inclusie.

### **De leefwereld**

Veel van onze gesprekspartners met een fysieke beperking gaven aan dicht bij de *noodzakelijke voorzieningen* te wonen. Hierdoor kunnen ze relatief gemakkelijk boodschappen doen, langs de apotheek en eventueel op de bus stappen. De vestigingskeuze is in veel van de gevallen dan ook een bewuste keuze geweest. Als men de woonlocatie kan afstemmen op de eenvoudige bereikbaarheid van noodzakelijke voorzieningen, vergroot dit de mogelijkheden voor sociale inclusie. Reizen naar externe regio's blijft echter moeizaam, maar is met alle nabije voorzieningen in ieder geval minder noodzakelijk.

De leefwereld bepaalt ook de *weerbaarheid*. De stedelijke bewoners met een fysieke, mentale of financiële beperking willen graag reizen: ze willen het centrum bezoeken of nog verder kunnen reizen. Als dan de dienstregeling verandert en de bus 's avonds ineens niet meer rijdt, wordt dat als beperkend ervaren. In landelijke gebieden lijkt dit minder aan de orde. De verminderde/ontbrekende dienstregeling in de avond en in het weekend is wel een beperking, maar de bewoners zijn hier beter op ingesteld, vinden (uiteindelijk) een passend alternatief en ervaren het daarmee als minder vervelend.

Inwoners van de landelijke gebieden zien de ov-voorziening wel als een belangrijke connectie met de buitenwereld. In die zin is de voorziening als zodanig (ongeacht hoe vaak de betreffende persoon er werkelijk gebruik van maakt) bepalend voor de beleving. Zolang er een ov-verbinding is, hoe minimaal ook, wordt de mobiliteitsarmoede minder gevoeld.

Tenslotte is het huishouden en het sociale netwerk belangrijk. Alleenstaand wonen en reizen maken is anders dan met een partner, vriend of familielid die je kan helpen. Mogelijk kan de persoon in kwestie zelf geen auto besturen, of heeft niet het vertrouwen om alleen te reizen; een hecht sociaal netwerk kan deze problematiek deels oplossen. Tegelijkertijd kan de ervaring van te veel (moeten) leunen op het sociale netwerk juist het gevoel van mobiliteitsarmoede vergroten. Hoewel men wel *kán* reizen, doet het af aan het gevoel van zelfredzaamheid, autonomie en vrijheid van de reizigers.

### 1.1 *Nieuwe inzichten*

Bovenstaande punten hebben we in een werksessie met experts besproken en doorgenomen. Zijn er elementen die in de literatuur nog wat onderbelicht blijven? En wat betekent dat voor onze kijk op mobiliteitsarmoede?

In deze paragraaf belichten we hoe de interviews ons beeld van mobiliteitsarmoede scherper hebben gemaakt. Veel van de inzichten hebben te maken met het aspect *willen*: vertrouwen, durf, gevoel van vrijheid en autonomie, cultuur enzovoort.

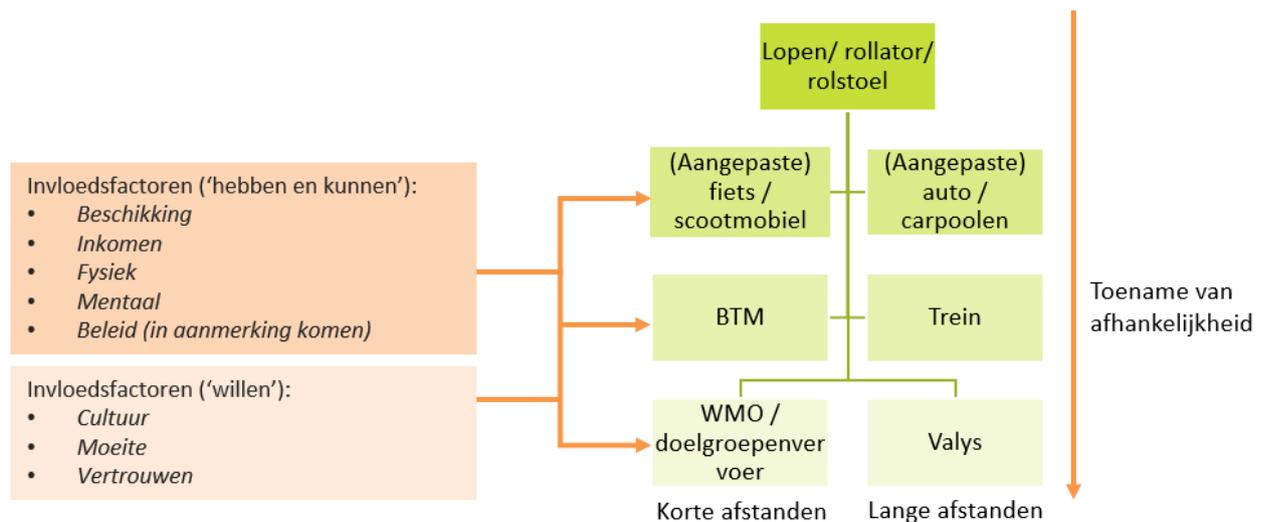
#### **'Vrijheid' medebepalend voor ervaren mobiliteitsarmoede**

Dat vervoer de mensen een gevoel van vrijheid en autonomie kan geven, heeft gevolgen voor de vervoersvoorkeuren van de geïnterviewden. De modaliteiten fiets en (met name) de auto – of voor sommige doelgroepen: de scootmobiel en de aangepaste auto – dragen veel meer bij aan het gevoel van vrijheid dan bijvoorbeeld de bus, tram, metro en trein. Met het ov heb je immers te maken met beperkingen in tijd (dienstregeling) en ruimte (vaste lijnen).

Het ov doet het op zijn beurt weer beter dan aanvullend ov of doelgroepenvervoer. De regiotaxi is bijvoorbeeld beschikbaar op afroepbasis, maar je weet nooit hoeveel andere mensen gebruik maken van deze dienst en dus hoe lang je onderweg bent.

Deze 'vrijheidshiërarchie' van 1) fiets/auto, 2) openbaar vervoer en 3) aanvullend vervoer en doelgroepenvervoer, bepaalt daarmee in belangrijke mate in hoeverre mobiliteitsarmoede wordt ervaren: die kans is het grootst bij het aanvullende ov en de regiotaxi. Bij deze vervoersopties ben je namelijk steeds meer afhankelijk van het

aanbod. Die vervoersopties worden dan ook voornamelijk gebruikt door mensen die niet anders kunnen.



*Figuur 2: De 'vrijheidshiërarchie' en vervoersvoorkeuren volgens de doelgroep. Het niet 'kunnen' reizen met bepaalde vervoermiddelen is bepalend voor de mate waarin men vrijheid en keuzeopties ervaart.*

Het belang van keuzevrijheid betekent dat mensen die met (objectieve dan wel subjectieve) mobiliteitsarmoede kampen, vaak het liefst ondersteund worden in het gebruik van de fiets en/of auto. De focus van mobiliteitsarmoedebeleid ligt momenteel echter op ov-oplossingen. En dat is ook niet gek. Het doelgroepenvervoer en aanvullend openbaar vervoer zijn nu eenmaal in het leven geroepen om de bewegingsvrijheid van mobiliteitsarmen te vergroten. Desondanks geloven wij dat met name de fiets ook een belangrijke invloed heeft op de mate van ervaren mobiliteitsarmoede.

De vraag is natuurlijk wat beleidsmakers hiermee kunnen. Zou je grote groepen mobiliteitsarmen moeten helpen om de fiets of (aangepaste) auto te kunnen gebruiken? Als het om de auto gaat, is dat vanuit bijvoorbeeld leefbaarheid misschien onwenselijk.

En wat moeten we met het gegeven dat aanvullend openbaar vervoer en de regiotaxi minder worden gewaardeerd dan het ov? AOV en het ov-deel van de regiotaxi zijn er nu juist omdat het ov niet overal goed beschikbaar is. Moet er bij die voorzieningen meer aandacht komen voor het aantrekkelijker maken van de diensten (imago verbeteren)?

Welke afwegingen ook gemaakt worden, de vaststelling dat het gevoel van vrijheid bepaalt hoe mensen modaliteiten ervaren, is een belangrijk punt om mee te nemen in de discussies over mobiliteitsarmoede. Hierbij moeten we de kanttekening maken dat de genoemde hiërarchie vooral speelt als de keuzeopties beperkt zijn, wat bij mobiliteitsarmoede al snel het geval is. Met name hoogopgeleiden reizen bijvoorbeeld relatief vaak met het openbaar vervoer naar het werk, zonder dat zij hierdoor mobiliteitsarmoede ervaren. Je zou in hun geval zelfs kunnen spreken van mobiliteitsrijkdom.



*Figuur 3: Traditioneel wordt mobiliteitsarmoede vooral gedefinieerd in termen van hebben (beschikbaarheid vervoermiddelen) en kunnen (toegankelijkheid en betaalbaarheid ervan). Maar ook de factor willen blijkt van groot belang: zelfs als de beschikbaarheid en toegankelijkheid op orde zijn, kan het nog steeds zo zijn dat iemand geen gebruik wil maken van de vervoersoptie en dat hij of zij dus alsnog mobiliteitsarmoede ervaart.*

#### 4. Verschillende doelgroepen

De interviews en de discussies met experts hebben ons ook extra inzicht verschaft over de verschillende doelgroepen. Maar uit de interviews blijkt dat mobiliteitsarmoede niet een ja/ nee kwestie is. Er is meer diversiteit.

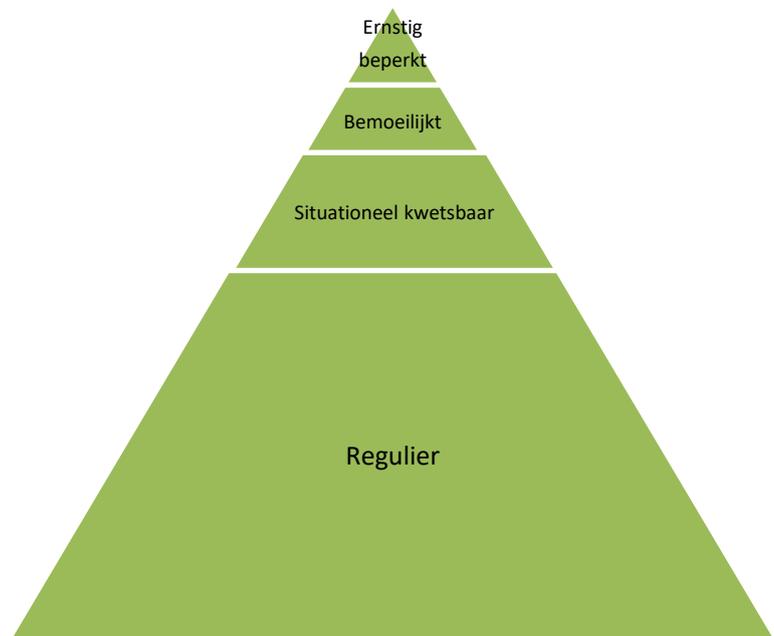
De groep met 'grote' beperkingen, bijvoorbeeld mensen die onder de armoedegrens leven of een WMO-indicatie hebben, zijn relatief goed in beeld bij de maatschappelijke instanties en overheden. Voor deze groep, we spreken in deze context over 'ernstige mobiliteitsbeperking', is normaal gesproken dan ook voldoende aandacht.

Mensen die niet dusdanig grote problemen hebben, en daardoor geen aanvullende hulp ontvangen, vallen vaak onterecht in de categorie 'restgroep' (regulier). De aanname is dat zij voldoende alternatieven hebben om zich naar tevredenheid te kunnen verplaatsen. Maar dat 'met tevredenheid' is, zoals we hebben gezien, om verschillende redenen geen vanzelfsprekendheid. Met het doel van sociale inclusie in gedachten pleiten we er dan ook voor om nog een tweede groep mee te nemen in de overwegingen – en om een derde groep op z'n minst in de gaten te houden.

Die tweede groep, net onder de 'ernstig beperkten, zijn de bemoeilijkten. Hoewel deze groep (net) geen WMO-indicatie heeft, zijn zij wel daadwerkelijk en objectief meetbaar

bemoeilijkt in het reizen. Denk hierbij aan mensen met een taalbarrière (mentaal of vanuit migratie) of mensen die zich wel te voet kunnen verplaatsen, maar niet over lange afstanden. Deze groep heeft opties en alternatieven, maar zijn zich hier niet altijd bewust van of ze hebben onvoldoende vertrouwen in deze opties en/of hun eigen kunnen. Dit maakt dat zij zowel gevoelsmatig als objectief weinig alternatieven hebben en met momenten mobiliteitsarmoede ervaren.

De derde groep is de situationeel kwetsbaren. Deze groep geniet van meer vrijheden dan de 'bemoeilijkten' of 'ernstig beperkten', en ervaren wellicht op dit moment geen mobiliteitsarmoede. Maar het is wel een kwetsbare groep: ze leunen voor hun mobiliteit bijvoorbeeld sterk op hun (bejaarde) partner of zijn sterk afhankelijk van bijvoorbeeld openbaar vervoer. Eén kleine wijziging in hun persoonlijke leven (partner met rijbewijs wordt ziek of overlijdt) of één wijziging in de ov-dienstregeling en zij behoren wél tot de bemoeilijkten of zelfs ernstig beperkten.



*Figuur 4: De drie doelgroepen plus de 'regulieren'. De verhoudingen tussen de groepen zijn puur indicatief.*

Hoe groot deze groepen zijn, is lastig in te schatten. Dit heeft enerzijds te maken met het feit dat het zeer heterogene groepen zijn. Binnen de groep 'ernstig beperkten' zitten bijvoorbeeld mensen met een sterke fysieke beperking, maar ook mensen met financiële armoede. En potentieel ook mensen die fysiek beperkt zijn én financiële armoede ervaren. Ook de bemoeilijkte en kwetsbare groep is zeer heterogeen. Met name bij de kwetsbare groep (jongeren, reizigers zonder rijbewijs/ auto, niet-chronisch fysiek beperkten) is de omvang lastig in kaart te brengen, aangezien deze ook (door de tijdelijke aard) kan wisselen van omvang naar gelang de omstandigheden veranderen.

Daarnaast is het lastig de omvang van de groep te bepalen, omdat tot nu toe vooral de objectieve risico-indicatoren worden gemeten en niet de ervaringen van reizigers. De omvang van de groepen zoals getekend in Figuur 4 is dan ook puur indicatief. De lijnen tussen de verschillende groepen zijn niet statisch, maar variabel. Zoals eerder aangegeven, kan het immers zo zijn dat mensen zich enkel met momenten of op bepaalde plekken beperkt voelen in het reizen, terwijl ze op andere momenten of locaties geen problemen ervaren. De ervaring van wel of geen mobiliteitsarmoede komt in principe vaker en intenser voor naarmate men hoger in de piramide zit.

## 5. Conclusie

Mobiliteitsarmoede is het niet of moeilijk kunnen bereiken van activiteitenlocaties, als gevolg van de gebrekkige vervoersmogelijkheden. Deze gebrekkige vervoersmogelijkheden kunnen objectief waarneembaar zijn (geen aanbod), maar ook subjectief zo ervaren worden (er is geen aanbod voor mij). Het ervaren van mobiliteitsarmoede belemmert de deelname aan het maatschappelijk leven. Mensen uit de doelgroep kunnen soms simpelweg niet ergens komen, waardoor ze ook minder participeren.

In het verleden lag de nadruk op het tegen gaan van het gebrek aan vervoersmogelijkheden. Dit werd tegengegaan door de beschikbaarheid van vervoer (hebben) en de toegankelijkheid of betaalbaarheid (kunnen) te verbeteren. Uit onze interviews kunnen we opmaken dat er een derde belangrijke factor is, namelijk de bereidheid om een vervoersmiddel te gebruiken (willen). Deze subjectieve factor wordt zijdelings benoemd in de literatuur, maar de interviews laten zien dat het 'willen' in de praktijk een grotere rol speelt dan tot nu werd aangenomen.

Zo kan de bereidheid variëren al naar gelang de omstandigheden: sommigen voelen zich 's avonds niet veilig om te fietsen of om met het ov te gaan. Deze voorkeur voor een modaliteit heeft invloed. De auto en fiets geven een gevoel van vrijheid en autonomie – en veel mensen gebruiken die dan ook liever dan het openbaar vervoer of de 'speciale' vervoersvoorzieningen. Ook het vertrouwen in zichzelf, of het gebrek daaraan, zorgt voor meer of minder gebruik van de opties.

Het ervaren van mobiliteitsarmoede blijkt geen wel/ niet ervaring te zijn: er zijn verschillende doelgroepen te onderscheiden. De groep met een 'ernstige beperking' zijn relatief goed in beeld bij de maatschappelijke instanties en overheden. Zij hebben een wmo-indicatie of leven op/ onder de armoedegrens.

Maar er is een tweede groep, die nu nog onder 'regulier' wordt geschaard, namelijk mensen die (net) geen WMO-indicatie hebben, maar wel bemoeilijkt zijn in het reizen. Denk aan mensen met een taalbarrière (mentaal of vanuit migratie) of mensen die zich wel te voet kunnen verplaatsen, maar niet over lange afstanden. En tot slot de derde groep, de situationeel kwetsbaren. Extra maatregelen zijn voor hen nu wellicht niet nodig, maar het effect kan groot zijn wanneer het sociale netwerk wegvalt of er aanpassingen in dienstregeling van het ov komt.

## 6. Discussie

Met het kwalitatieve onderzoek hebben we meer inzicht verkregen in het begrip mobiliteitsarmoede, de diversiteit in de doelgroep en de wensen van deze doelgroep. Hoewel dit mogelijk tot enige verheldering kan zorgen, zorgt het tegelijkertijd ook voor aanvullende complexiteit. Want wat moeten we hier nu mee?

Moeten we de auto meer gaan stimuleren ten behoeve van inclusiviteit? Hoe verhoudt zich dat tot de duurzaamheidsambities in het Klimaatakkoord? Logischerwijs, lijkt dat niet de juiste weg om in te slaan. Een andere mogelijkheid is dan ook om het imago van

de auto te verminderen en die van het ov te verbeteren. Er worden in Nederland al verschillende pilots uitgevoerd om met collectief vervoer toch de autonomie en zelfredzaamheid van inwoners te vergroten.

Of moeten we iedereen financieel tegemoet komen, zodat financiën *in ieder geval* geen beperking kunnen zijn? Denk bijvoorbeeld aan stimuleringsmaatregelen waarbij kinderen en volwassen een (gratis) fiets aangeboden krijgen. Of aan een aanvullende subsidie voor reizigers met een beperking zodat zij vaker de Valys of taxi kunnen gebruiken voor langere afstanden. Maar ook deze maatregelen kennen nadelen. Want hoe besluit je wie recht heeft op deze maatregelen? En in hoeverre is dit een kosteneffectieve maatregel? Of kunnen we het geld beter benutten voor het reguliere ov – of het sociale domein?

In het onderzoek zijn een aantal potentiële maatregelen of vervolgstappen benoemd. Maar de belangrijkste stap is het kwantificeren van het probleem. Hoeveel mensen zitten er in de ernstig beperkte groep? Hoe ervaren zij hun mobiliteit? Hoeveel mensen zitten in de kwetsbare groepen hieronder? Hoe ervaren zij hun mobiliteit, en wat kan er aan bijdragen dat zij niet mobiliteitsarm worden? Pas als we de omvang van het probleem en de onderliggende subgroepen in kaart hebben, kunnen we gaan prioriteren in wat nu écht belangrijk is.

### **Literatuur of Referenties**

- CBS, & PBL. (2019). Indicator risico op vervoersarmoede; inzicht op buurtniveau. Geraadpleegd van <https://www.pbl.nl/publicaties/indicator-risico-op-vervoersarmoede>
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2018). Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem? Den Haag.
- MuConsult (2021). Mobiliteitsarmoede in de provincie Utrecht. Een kwalitatieve studie.
- MuConsult (2021). Gebruikersonderzoek Aanvullend Openbaar Vervoer.