

Agenda Vervoersarmoede

Rob van der Bijl (Favas.net)

Hugo van der Steenhoven (Hugocycling)

Amsterdam/Utrecht, januari 2019

Mobiliteit is een belangrijke voorwaarde voor mensen om zich te kunnen handhaven in de moderne stad en samenleving. Zonder mobiliteit komt niemand ver. Er bestaat dan ook een serieus risico op zogenoemde vervoersarmoede als mensen niet beschikken over voldoende en passende middelen van vervoer, of als mensen niet goed genoeg met die middelen overweg kunnen. Vervoersarmoede betekent in het kort dat men door beperkte verplaatsingsmogelijkheden niet op een volwaardige manier aan het maatschappelijk leven kan deelnemen.

Op basis van ons onderzoek in opdracht van de G4 (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht) *) kunnen belangrijke onderwerpen worden geagendeerd. Bij wijze van ons advies aan de G4 en andere overheden in Nederland is daarom een lijst opgesteld met onderwerpen voor een agenda vervoersarmoede.

De agenda zou ons inziens richtinggevend moeten worden voor nieuw beleid. Met andere woorden, aan welke kwesties zou moeten worden gewerkt om vervoersarmoede aan te pakken of ten minste te voorkomen?

Auto-afhankelijkheid verminderen

De eerste kwestie is de sterke auto-afhankelijkheid. Hieraan kleven grote risico's om slachtoffer te worden van vervoersarmoede. Tegelijkertijd is het stimuleren en faciliteren van auto-gebruik in theorie mogelijk een oplossing, maar in het huidige tijdsgewricht allerm minst onomstreden. Bovendien laten ervaringen in de VS zien dat het ondersteunen van autobezit en -gebruik geen betrouwbare oplossing biedt op de langere termijn, omdat huishoudens met lage inkomens grote moeite hebben om de noodzakelijk (en deels onverwachte) kosten van onderhoud en reparaties te financieren, waardoor vaak al binnen een jaar geen gebruik meer kan worden gemaakt van de auto. Er is hier een duidelijke parallel met de veel goedkopere fiets: ook daarvoor geldt dat de kosten van reparaties niet gemakkelijk zijn te dragen voor huishoudens met een smalle beurs. Uitdaging lijkt dus vooral het terugdringen van auto-afhankelijkheid in combinatie met het bieden van alternatieve vormen van mobiliteit.

Toegankelijkheid OV verbeteren

In de eerste plaats zou het OV voor een deel kunnen bijdragen aan het terugdringen van auto-afhankelijkheid, maar in de actuele politieke discussie over de toekomst van het OV wordt vooral gesproken over het verminderen van het OV-aanbod, juist in de casus-wijken (in Amsterdam en Den Haag kunnen er voor 2018 al concrete voorbeelden worden genoemd). Voor de aanpak van vervoersarmoede is dit een belangrijk punt van aandacht.

Een tweede punt: OV is voor velen te duur. De betaalbaarheid ervan is dus een punt op de agenda. Tot nu toe zijn in de vier steden op verschillende wijze, en telkens ad hoc, maatregelen bedacht, zoals korting geven of gratis maken voor bijvoorbeeld kinderen, scholieren en bejaarden. Hier ligt een grote uitdaging om de komende tijd tot een systematisch en eerlijke aanbod te komen voor het OV van degenen met hoog risico op vervoersarmoede. Een van de kwesties daarbij is de mate waarin

OV-beleidsmakers zelf verantwoordelijk zijn voor meer redelijke tarieven en de mate waarin het probleem schuilt in algehele armoede. Zoveel is zeker: voor het probleem van vervoersarmoede zou het wederzijds afschuiven buitengewoon kwalijk zijn.

Ten slotte is de begrijpelijkheid van het OV een belangrijk punt. Met de komst van de OV-chipcard is het OV niet alleen veel duurder geworden, maar ook lastiger te begrijpen en te gebruiken voor juist degenen met het risico op vervoersarmoede. Hierin schuilen diverse oplossingen waarmee het vervoersarmoede probleem te lijf kan worden gegaan, zoals een goedkopere (gratis?) OV-chipkaart en eenvoudigere (en billijkere) tariefstructuren (dus los van eventuele groepsgebonden subsidies).

Fietssysteem verbeteren

De derde grote kwestie die een plaats verdient op de agenda is het fietsen, of beter gezegd, het 'fietssysteem'. Voor bestrijding en voorkoming van vervoersarmoede biedt dit systeem veel mogelijkheden. Maar het is niet voor niets een 'systeem'. Een succesvol fietsbeleid vooronderstelt dat verschillende uitdagingen tegelijk op elkaar afgestemd worden aangepakt. Hoe kunnen problemen als fietsendiefstal en onveiligheid worden opgelost en de opbrengsten van fietsen worden vergroot? 'Zacht' beleid dat gericht is op het proces om de fiets deel te laten worden van het dagelijks leven is aanbevelenswaardig. En verder: wat kan al worden geleerd van lopende activiteiten zoals van 'Fietsen op Zuid' en van 'Tour de Force'?

Veiligheid vergroten

Vervoersarmoede hangt sterk samen met de mate en beleving van zowel verkeers(on)veiligheid, als met criminaliteitsgerelateerde (on)veiligheid en sociale (on)veiligheid. De uitdaging is om in de casus-wijken (en vergelijkbare wijken elders) dit omvattende veiligheidsvraagstuk aan te pakken.

Sociaal-culturele segregatie verminderen

Sociaal-culturele isolatie en segregatie dragen sterk bij aan immobiliteit. Vervoersarmoede in de casus-wijken hangt dus sterk samen met de maatschappelijk segregatie hier. Deze samenhang moet meegenomen worden bij de aanpak van vervoersarmoede.

*)

Rob van der Bijl (Favas.net), Hugo van der Steenhoven (Hugocycling), *Gesprekken over gebrekkige mobiliteit. Vervoersarmoede in de grote stad ontrafelen*. Amsterdam/Utrecht, januari 2019.

FAVAS'NET

Favas.net

Dr.ir. Rob van der Bijl – Stedenbouwkundige
Postbus 14532 – 1013 LC Amsterdam

+316 5108 3910
rajvdb@xs4all.nl
www.favas.net
@robvanderbijl



Hugocycling

Hugo van der Steenhoven – Strategisch adviseur duurzame mobiliteit
Willem Arntszkade 75 – 3515 AM Utrecht

+316 5107 4257
hugo@hugocycling.nl
hugocycling.nl
@hugovdsteen