

FIETSCOMMUNITY 3.0 AGENDA CONTACT

CYCLING COMMUNITY



HOME BIJDRAGEN BLOGS NIEUWS ARCHIEF

COMMUNITY KENNISBANKEN KENNISPLATTEGROND

NIEUWS TICKER > [2024-08-20] Geen fiets, geen werk:

HOME > ARCHIEF > Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem?

Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem?

KENNISINSTITUUT VOOR MOBILITEITSBELEID

© 2019-03-21 Arjen Klinkenberg Archief



Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem?

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

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM



UITGELICHT



Verhuizen / Moving

© 2024-12-19



Cycling professor appointed at Ghent University

© 2024-01-30



8th Annual Meeting of the Cycling research board

© 2023-12-21



7th Annual Meeting of the Cycling research board

© 2023-10-30

Domeinen: **(E5) Sociale cohesie** Kringen: **(C1) Bovenbouw**

Onderzoekstypen: **(R2) Toegepast wetenschappelijk**

Projectnaam

Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem?

Onderzoekstypen	R	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
Domeinen	E	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		5	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Kringen		C	1 Bovenbouw					2 Middenveld					3 Basis				



Summer Update Cycling Community

🕒 2023-07-26



10 jaar Fietscommunity

🕒 2023-06-12

Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem?

Projecteigenaar, of -opdrachtgever

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Projectomgeving

Mobiliteitsarmoede in Nederland

Projectonderzoeker of -uitvoerder

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

Trekker Fietscommunity

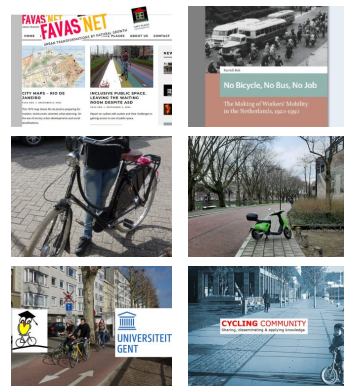
Lucas Harms

Tweede contact

Fietscommunity

Trigger

Of mobiliteitsarmoede in Nederland bestaat en in welke omvang is niet of nauwelijks af te leiden, concludeert het KiM op basis van de verkennende literatuurstudie 'Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem?'. Wel zijn bevolkingssegmenten aan te wijzen die gebrekkige vervoersmogelijkheden hebben. Mogelijk kan dat leiden tot een beperking in deelname aan activiteiten of aan het bereiken van activiteitenlocaties en zo het risico op sociale uitsluiting van deze groepen vergroten. Verder onderzoek met een daarvoor, door het KiM, ontwikkeld model kan het inzicht



REDACTEUREN



FC RED.

published 68 articles



BELLA BLUEMINK

published 65 articles



ARJEN KLINKENBERG

published 46 articles



ROBVDBIJL

published 6 articles

vergroten.

Domeinen

(E5) Sociale cohesie

Kringen

(C1) Bovenbouw

Onderzoekstypen

(R2) Toegepast wetenschappelijk

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.

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 dit onderzoek wordt 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".

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.

Uw tags

Mobiliteitsarmoede, vervoersmogelijkheden, sociale uitsluiting, ruimtelijke segregatie, vervoersarmoede

Beschrijving

Doel en opzet

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?

Organisatie en financiering

KiM is een onderdeel van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en zo is dit onderzoek dan ook gefinancierd.

Periode en beschikbaarstelling

Het onderzoek is afgerond, en het rapport gepubliceerd in oktober 2018.

Werkpakketten

Er is gebruik gemaakt van een uitgebreide literatuurstudie om antwoord te kunnen geven op de hoofdvraag en daarbij behorende deelvragen.

Toepassingen

Er is een rapport gepubliceerd waarin de aanleiding van dit onderzoek, de beschrijving van dit onderzoek en de resultaten hiervan worden gepresenteerd. Tevens worden hierin aanbevelingen gedaan voor vervolgonderzoek om meer kennis te

vergaren over dit thema.

Overige

PM

Achtergronden

Aanvullingen

PM

Publicaties en referenties

[Publicatie Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem?](#)

Betrokken maatschappelijke partijen

Ministerie van I&W

Gerelateerde projecten

Sociale Staat van Nederland, onderzoek van Sociaal en Cultureel Planbureau (2018)

Gerelateerde toepassingen

[Rapport Sociale Staat van Nederland 2018](#)

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. 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.

2. Kwantitatief onderzoek om de omvang en de mate van mobiliteitsarmoede vast te stellen en de samenhangen tussen verschillende invloedsfactoren te bepalen.

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? Hiernaast bevatten deze data uitgebreide sociaaleconomische 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.

Links

[Publicatie Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem?](#)

Andere media

PM

Tekst- en beeldrechten

Ministerie van I&W / KiM

Contactgegevens

Lucas Harms
info@kimnet.nl



MOBILITEITSARMOEDE

RUIMTELIJKE SEGREGATIE

SOCIALE UITSLUITING

VERVOERSARMOEDE

VERVOERSMOGELIJKHEDEN



« **PREVIOUS**

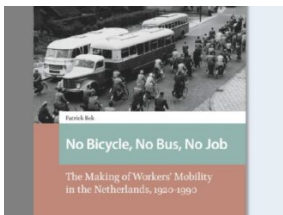
Fietscommunity met Smart Cycling Futures en de Tour de Force

NEXT »

Fietscommunity gaat nieuwe fase in



RELATED ARTICLES



Geen fiets, geen werk: Mobiliteitsarmoede en de fiets in historisch perspectief



Vervoersarmoede oplossen met de fiets?

[FIETSCOMMUNITY 3.0](#)

[AGENDA](#)

[CONTACT](#)

[CYCLING COMMUNITY](#)

© Fietscommunity 2013-2023