

FIETSCOMMUNITY 3.0

AGENDA

CONTACT

CYCLING COMMUNITY

FIETSCOMMUNITY

Het kennisdomein van actieve mobiliteit verder uitdiepen
Cycling Community



HOME

BIJDRAGEN

BLOGS

NIEUWS

ARCHIEF

COMMUNITY

KENNISBANKEN

KENNISPLATTEGROND

NIEUWS TICKER >

[2024-01-30] Cycling professor appointed at

SEARCH ...

HOME > ARCHIEF > Vervoersarmoede oplossen met de fiets?

Vervoersarmoede oplossen met de fiets?

ROB VAN DER BIJL, HUGO VAN DER STEENHOVEN

© 2020-06-30 FC red. Archief



Domeinen: (E1) Effectieve mobiliteit, (E3) Economie, (E5) Sociale cohesie
 Kringen: (C1) Bovenbouw, (C2) Middenveld, (C3) Basis

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

Onderzoekstypen: (R4) Toegepast beleidsmatig, (R5) Vrij (en overige)

Projectnaam

Vervoersarmoede: drempels en potenties – Vervoersarmoede oplossen met de fiets?

Vervoersarmoede oplossen met de fiets?

| 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 checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" 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"/> | <input type="checkbox"/> |
| | | 3 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" 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 checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| | | 5 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" 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 checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Kringen | | C 1 Bovenbouw | | | | | C 2 Middenveld | | | | | C 3 Basis | | | | | |



Summer Update Cycling Community

🕒 2023-07-26



10 jaar Fietscommunity

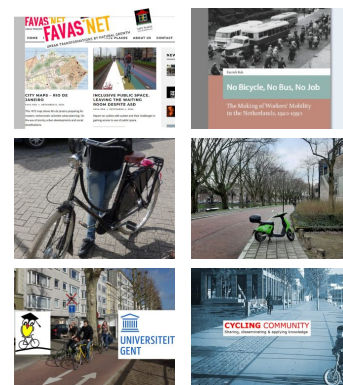
🕒 2023-06-12

Projecteigenaar, of -opdrachtgever

Rob van der Bijl (Favas.net), Hugo van der Steenhoven (Hugocycling), i.s.m. G4, NWO, UGent, e.a.

Projectomgeving

Amsterdam (Slotervaart), Rotterdam (Afrikaanderwijk, Bloemhof), Den Haag (Transvaal, Schilderswijk), Utrecht (Overvecht)



Projectonderzoeker of -uitvoerder

Rob van der Bijl (Favas.net), Hugo van der Steenhoven (Hugocycling)

Trekker Fietscommunity

Rob van der Bijl (Favas.net)

Tweede contact

Fietscommunity

Trigger

Vervoersarmoede is een serieus probleem en heeft in de onderzochte casus-wijken een substantiële omvang. Vervoersarmoede is ook een gecompliceerd maatschappelijk probleem dat een meervoudige aanpak vereist. Stimuleren van fietsen vertegenwoordigt een belangrijk doch bescheiden onderdeel van deze aanpak.

Domeinen vereist

REDACTEUREN



FC RED.

published 68 articles



BELLA BLUEMINK

published 65 articles



ARJEN KLINKENBERG

published 46 articles



ROBVDBIJL

published 6 articles

(E1) Effectieve mobiliteit

(E3) Economie

(E5) Sociale cohesie

Kringen

(C1) Bovenbouw

(C2) Middenveld

(C3) Basis

Onderzoekstypen

(R4) Toegepast Beleidsmatig

(R5) Vrij

Samenvatting

Vervoersarmoede is een reëel probleem met substantiële omvang in de vier onderzochte casussen: Slotervaart (Amsterdam), Afrikaanderwijk/Bloemhof (Rotterdam), Transvaal/Schilderswijk (Den Haag) en Overvecht (Utrecht). Er zijn een reeks maatschappelijke drempels onderzocht op basis van waarvan de werking van vervoersarmoede is blootgelegd. Per drempel zijn enkele fietsoplossingen beschreven. De fiets zal verder deel uitmaken van de opgestelde agenda. Het eerste punt op deze agenda is de verbetering van het zogenaamde fietssysteem. Overige punten: auto-afhankelijkheid verminderen, toegankelijkheid OV verbeteren, sociale en verkeersveiligheid vergroten, en ten slotte sociaal-culturele segregatie verminderen.

Uw tags

Vervoersarmoede, Fietsbeleid, Maatschappelijke effecten, Fietsensector, Sociale effecten

Beschrijving

Doel en opzet

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. In Nederland is nog weinig bekend over de mate en de oorzaken van vervoersarmoede, ondanks het feit dat het fenomeen vervoersarmoede reeds een lange geschiedenis kent. Het doel is vervoersarmoede te omschrijven, de stand van zaken in de vier grote steden weer te geven en een agenda op te stellen voor te bepalen kwesties. Bovendien is het doel om een lijst inspirerende voorbeelden op te stellen van projecten en initiatieven waarbij de fiets is gebruikt om vervoersarmoede te lijf te gaan. Op basis van een verkennend empirisch onderzoek in de steden en een internationaal literatuuronderzoek, is een definitie opgesteld. Vervoersarmoede betekent in het kort dat men door beperkte verplaatsingsmogelijkheden niet op een volwaardige manier aan het maatschappelijk leven kan deelnemen.

Deze definitie is vervolgens geoperationaliseerd met behulp van een tweevoudige serie drempels. De eerste serie betreft zogenoemde 'externe' drempels. Deze hebben betrekking op de maatschappelijke context waarbinnen het risico op vervoersarmoede aanwezig is:

- Demografie en cultuur
- Gezondheid en educatie
- Inkomen en werkloosheid
- Huisvesting en voorzieningen

De tweede serie betreft zogenoemde 'interne' drempels. Deze hangen direct samen met het aanbod en gebruik van vervoer en vervoersmiddelen:

- Sociale veiligheid en verkeersveiligheid
- Afstand en barrières
- Leesbaarheid en begrijpelijkheid
- Fysieke toegankelijkheid
- Betaalbaarheid
- Betrouwbaarheid

De drempels zorgen voor belemmeringen die (potentiële) gebruikers ervaren rond beschikbaarheid, bruikbaarheid van vervoersmodaliteiten. De aanwezigheid van deze drempels bepaalt aldus de bereikbaarheid van bestemmingen en het daarmee

samenhangende risico op vervoersarmoede. Per drempel zijn de praktische fiets-mogelijkheden onderzocht waarmee de betreffende drempel (in bepaalde mate) zou kunnen worden geslecht.

Organisatie en financiering

Het onderzoek is tot stand gekomen op basis van onderzoek in opdracht van de G4 (Gemeentes Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht), alsmede aanvullend onderzoek in samenwerking met de Fietscommunity en mede mogelijk gemaakt door de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO) en Universiteit Gent.

Periode en beschikbaarstelling

Opleveringen (selectie): december 2018 (G4-document), januari 2019 (Favas.net, publiek rapport), september 2020 (UGent, wetenschappelijke publicatie).

Werkpakketten

Casuïstiek

Ten behoeve van het onderzoek is in overleg met de opdrachtgever in elk van de vier grote steden een casus geselecteerd:

- Slotervaart (Amsterdam)
- Afrikaanderwijk/Bloemhof (Rotterdam)
- Transvaal/Schilderswijk (Den Haag)
- Overvecht (Utrecht)

Aan elke casus is een referentie-wijk toegevoegd met een hoger niveau van welvaart.

Voor het onderzoek naar de casussen is aan de hand van de drempels gesproken met sleutelfiguren en bewoners in de casus-wijken. Elke wijk is qua infrastructuur en bereikbaarheid geanalyseerd. Bovendien is gebruik gemaakt van literatuur en data uit beschikbare bronnen. Op deze wijze is een goed en betrouwbaar beeld van de situatie rond vervoersarmoede in elke casus verkregen.

Toepassingen

De fiets heeft een enorme potentie, maar het kunnen benutten daarvan blijkt allerm minst vanzelfsprekend. In onze rondgang wordt duidelijk dat het voor veel inwoners een grote stap is om te gaan fietsen. De modaliteit fiets is in feite een complex 'fietsstelsel', waarvan 'leesbaarheid' en bruikbaarheid zowel allerhande vaardigheden bij de gebruiker veronderstellen, als verschillende voorzieningen in de omgeving. Als die vaardigheden (handig opstappen, goed sturen, juiste zithouding, kennis verkeersregels, zelfvertrouwen in het verkeer, etc.) en voorzieningen (goede fietswinkel, betaalbare reparaties, veilige stalling bij huis en bestemming, etc.) geheel of gedeeltelijk ontbreken of niet naar behoren functioneren, bestaat er risico op vervoersarmoede. Verder is het afstandsbereik van de fiets op zich zelf beperkt, waarbij aangetekend moet worden dat dit bereik deels afhankelijk is van de vaardigheden van gebruikers. In ongunstige situaties is het bereik kleiner dan strikt technisch gezien nodig zou zijn. Fysieke inspanning is een barrière voor degenen die niet al te fit en gezond zijn. Een andere barrière die we distilleren uit de gesprekken is cultureel, namelijk het taboe op het tonen van 'vrouwelijke vormen' in publieke ruimten.

Fietsen, of beter gezegd, het 'fietsstelsel' verdient een plaats verdient op de agenda. Voor bestrijding en voorkoming van vervoersarmoede biedt dit stelsel veel mogelijkheden. Maar het is niet voor niets een 'stelsel'. Een succesvol fietsbeleid vooronderstelt dat verschillende uitdagingen tegelijkertijd op elkaar afgestemd worden. 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.

Er zijn verder een aantal praktische activiteiten die de vier steden kunnen ondernemen:

Opstelling gezamenlijke agenda – Een eerste voor de hand liggende actie is om de bovenstaande agenda verder uit te werken en van concrete voorstellen annex oplossingen te voorzien. Het zou in ieder geval goed zijn om met beleidsmakers als start een gezamenlijk agenda op te stellen voor de vier grote steden.

Vergroting besef vervoersarmoede – In het verlengde van het vorige punt zouden ook activiteiten moeten worden ontplooid die gericht zijn op de problematische positie van inwoners uit de casus-wijken (en vergelijkbare wijken elders). Vervoersarmoede is het gevolg van gebrekkige mobiliteit in combinatie met een sociaal-economische achterstanden versterkt en veroorzaakt op haar beurt weer de sociaal-economische achterstand. Vervoersarmoede is een samengesteld probleem en vraagt om een aanpak vanuit verschillende kanten: én mobiliteit, én sociaal. De concrete actie die hier in de eerste plaats noodzakelijk en haalbaar is, heeft betrekking besefvergroting; dat wil zeggen dat men er zich bewust van wordt dat vervoersarmoede reëel is, dat het grote maatschappelijk impact heeft en dat het een samengesteld probleem is. Publiciteit, evenementen en bijvoorbeeld workshops in en voor verschillende overheidslagen, specifiek in de vier grote steden, kunnen uitkomst bieden. Ook kan bijvoorbeeld een film over vervoersarmoede worden gemaakt.

Leren van goede voorbeelden – Inventariseer van goede voorbeelden (in Nederland, en ook in buitenland) van kleine, kortetermijnoplossingen ('no regrets') die de steden relatief makkelijk kunnen invoeren. Een aantal daarvan zijn in het onderzoek al naar voren gekomen en kunnen voor ander steden interessant zijn. Denk ook aan pilots in de vier casus-wijken voor fietsen (vergelijkbaar met de goedkope deelfietsproef in Rotterdam Feijenoord) en OV en aan andere experimenten, bijvoorbeeld rond betaalbare deelauto's, een 'mobiliteits-community' of een mobiliteitsloket in een welzijnsvoorziening of wijkpost waar informatie wordt gegeven over de betaalbare vervoersmogelijkheden in de wijk en stad.

Meer kennis en informatie – Om de informatiepositie van de vier grote steden (en andere overheden) te versterken, moeten de grondslagen van vervoersarmoede verder bestudeerd worden. Dit betekent een nadere uitwerking en verdieping van de

literatuurstudie en het data-onderzoek van dit verkennende onderzoeksproject. Dat laatste zou vooral gericht moeten zijn op het feitelijk in kaart brengen van de vervoersstromen tussen de wijken aan de ene kant en werkgelegenheid en voorzieningen aan de andere kant. Complementair hieraan zou verder etnografisch onderzoek inhoudelijke verdieping kunnen verschaffen.

De bovenstaande agendapunten en aanbevolen activiteiten bieden het kader voor de ontwikkeling van nieuw beleid voor de daadwerkelijke aanpak van het probleem. Vooruitlopend daarop vatten we in vogelvlucht de vier typen oplossingen samen:

Besef als voorwaarde – Besef creëren is een voorwaarde voor andere oplossingen.

Pragmatische aanpak – Vervoersarmoede is een complex, meervoudig probleem. Alles hangt met alles samen, maar juist daarom is het nodig om ook pragmatisch, om niet te zeggen opportunistisch aan oplossingen te werken. Dit betekent kleinschalig beginnen, met bijbehorende kleine projecten, actiegericht, veelal ad hoc, terwijl soms een 'gadget' al iets kan betekenen.

Beleid en planning – Vervoersarmoede tegengaan is een zaak van lange adem. Het verdient en vereist daarom een plaats in het reguliere beleid. Om dezelfde reden zou vervoersarmoede een vast onderwerp moeten zijn van mobiliteitsplanning en ruimtelijke ordening, met bijvoorbeeld een vaste toetsing van de bereikbaarheid van bedrijventerreinen zonder auto. Daarnaast hoort het onderwerp standaard thuis in OV_ en sociaal beleid.

Grensverleggende benadering – De mobiliteitsopgave wordt in onze huidige beleidscultuur overwegend beschouwd als een doelmatigheidsvraagstuk. Mobiliteit dient kostenefficiënt te zijn. Vervoersarmoede is tot op zekere hoogte het gevolg van deze cultuur en het impliciete paradigma dat maatschappelijke noodzaak overeenkomt met efficiëntie. Vervoersarmoede bestrijden en voorkomen vereist echter dat ook 'rechtvaardigheid' wordt beschouwd bij de mobiliteitsopgave. Dat zou een grensverleggende benadering zijn van het fenomeen vervoersarmoede.

Overige

Uitkomsten

Het is aannemelijk dat er in de vier grote steden een zekere mate

van vervoersarmoede bestaat. Met name in Rotterdam zijn de omstandigheden ongunstig. De armoede is er zonder enige twijfel het hoogst van de vier steden, op de voet gevolgd door Den Haag. Armoede is een oorzaak van vervoersarmoede, maar vervoersarmoede kan op zijn beurt armoede versterken, omdat daardoor werk, ontwikkelingsmogelijkheden en maatschappelijke participatie worden beperkt. In de Rotterdamse casus kampt naar schatting zo'n 20% van de bevolking daadwerkelijk met vervoersarmoede. Voor de casus in Den Haag geldt een vergelijkbaar percentage. De situatie in Amsterdam en Utrecht is iets gunstiger.

De aanwijzingen voor mogelijke vervoersarmoede zoals die in de interviews naar voren komen, zijn vooral gebaseerd op de geconstateerde ongunstige condities in de casus-wijken (externe drempels). De zwakke economische positie, slechte gezondheid, lage educatie en lage geletterdheid dragen bij aan immobiliteit. Inkomens zijn laag en de werkeloosheid is hoog. Daar komt bij dat toenemende schaalvergroting van voorzieningen een wissel trekt op in de toekomst vereiste mobiliteit.

Wat interne drempels betreft, blijkt onveiligheid van groot belang: mobiliteit wordt beperkt door zowel verkeersonveiligheid als sociale onveiligheid. Daarbij gaat het zowel om reële, als om door inwoners beleefde onveiligheid. Een andere hoge drempel is onvoldoende begrip van beschikbare vormen van mobiliteit, die daardoor onvoldoende of niet goed gebruikt kunnen worden. De hoogste drempel is echter de steeds meer onder druk staande betaalbaarheid van mobiliteit. Gelet op bijvoorbeeld de cijfers van het Nibud kunnen vele huishoudens zich amper tot geen mobiliteit veroorloven. Bovendien ligt veel laaggeschoold werk betrekkelijk ver weg. Fysieke barrières vormen een minder hoge drempel, met uitzondering van de Maas in Rotterdam. De drempels fysieke toegankelijkheid en betrouwbaarheid spelen een ondergeschikte rol.

Er bestaat in meerdere opzichten een sterke auto-afhankelijkheid in de onderzochte casus-wijken. De sociale status van een auto in de casus-wijken is hoog, evenals als het gebruik. Toch is het autobezit in de casus-wijken betrekkelijk laag vergeleken met de meer welvarende referentie-wijken. Dit hangt samen met de onbetaalbaarheid ervan voor velen. In dat laatste schuilt een risico op vervoersarmoede.

Het openbaar vervoer (OV) is onmisbaar voor veel inwoners van de casus-wijken, zeker wanneer auto en fiets niet beschikbaar zijn. Maar meer nog dan bij de modaliteit fiets blijkt de complexiteit van het OV-systeem een barrière om er doelmatig gebruik van te kunnen maken. Verder is OV niet altijd beschikbaar en worden niet alle bestemmingen bediend. Bovendien is OV voor velen duur en soms zelfs onbetaalbaar.

Achtergronden

Aanvullingen

Tijdens de voorbereidingen van het onderzoek raakten we in de Rotterdamse wijk Bloemhof op straat in gesprek met een meisje dat een prachtige Gazelle-fiets bleek te bezitten. Ze vertelde ons over haar moeder die ook fietst, "... want de fiets is de auto van m'n moeder." Die ontmoeting (kort daarna ook met de moeder van het meisje) maakte indruk en heeft ons geïnspireerd om het fenomeen vervoersarmoede vooral ter plekke in gesprekken te achterhalen. We zijn ons ervan bewust dat dit geen harde, wetenschappelijke resultaten oplevert, maar we zijn er wel van overtuigd dat anekdotisch bewijs heel krachtig en nuttig kan zijn. Zo leerden we in het gesprek in Bloemhof dat de fiets kan bijdragen aan de oplossing van of ter voorkoming van vervoersarmoede. Indirect kwamen we er achter dat niettemin de status van de auto hoog is. Anders had het meisje de fiets van haar moeder nooit met een auto vergeleken.

Publicaties en referenties

Zie links

Betrokken maatschappelijke partijen

Gemeentes Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht.

Project Fietsen op Zuid

Tour de Force

Klankbordcommissie met vertegenwoordigers van Fietsersbond, KiM), Platform31, Planbureau voor de Leefomgeving, Universiteit Utrecht en TU Eindhoven.

Gerelateerde projecten

Vervoersarmoede onderzoek in opdracht G4 (zie links)

CBS, Risico op vervoersarmoede (paper), 2018

KiM, Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem?, 2018

Gerelateerde toepassingen

PM

Vervolgonderzoek

Onderzoek naar vervoersarmoede in rurale gebieden, waarbij ook aandacht zal worden geschonken aan de fiets als mogelijke oplossing.

Links

Favas.net – downloads rapporten



Vervoersarmoede

Transport poverty means that one can't fully participate in social life due to limited means of transport.

 FAVAS.NET

0

[Favas.net – summary research on transport-poverty](#)

[Fietscommunity – blog over het 'fietssysteem' \(door Rob van der Bijl\)](#)

Andere media

N.v.t.

Tekst- en beeldrechten

Rob van der Bijl (Favas.net), Hugo van der Steenhoven (Hugocycling)

Contactgegevens

Rob van der Bijl
robvanderbijl@favas.net



AMSTERDAM

DEN HAAG

FIETSBELEID

FIETSECTOR

MAATSCHAPPELIJKE EFFECTEN

ROTTERDAM

SOCIALE EFFECTEN

UTRECHT

VERVOERSARMOEDE



« PREVIOUS

Fietsen voorbij
Corona

NEXT »

Corona en de
fietskoerier



RELATED ARTICLES



Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem?



Een investeringsagen da voor de wetenschap



Bikeprint

FIETSCOMMUNITY 3.0

AGENDA

CONTACT

CYCLING COMMUNITY

© Fietscommunity 2013-2023
