

Gesprekken over gebrekkige mobiliteit



Vervoersarmoede in de grote stad ontrafelen

Rob van der Bijl
(Favas.net)

Hugo van der Steenhoven
(Hugocycling)

© Teksten en afbeeldingen:
Rob van der Bijl & Hugo van der Steenhoven
2017-2019

Versie:
250119-vao-rapport-publiek-d1

Inhoudsopgave

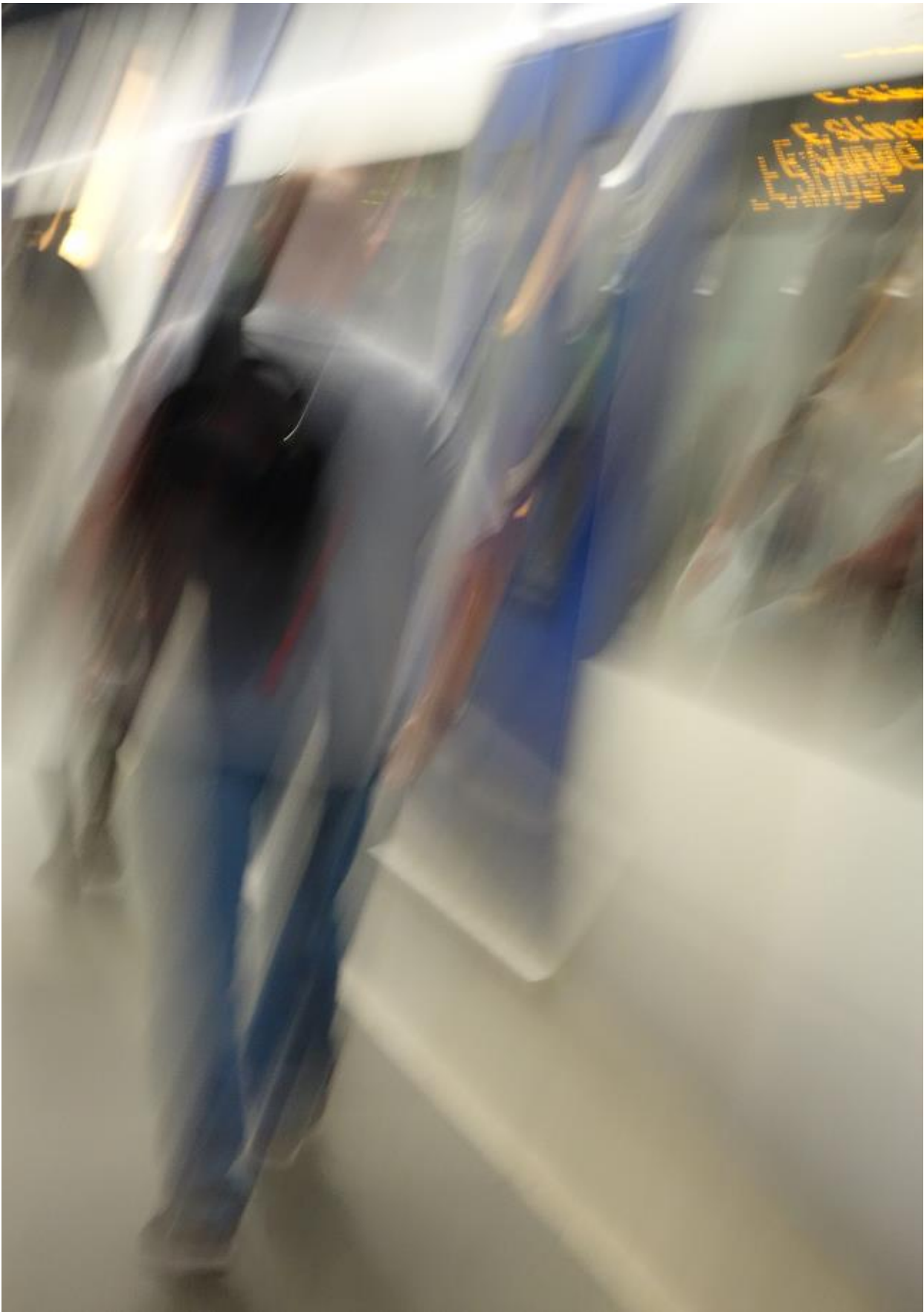
Over ons onderzoek	5
1. Introductie	7
1.1. Aanleiding	7
1.2. Vraagstelling	9
1.3. Achtergrond	9
a. Reistijd en bereikbaarheid	
b. Internationale stand van zaken	
c. Situatie in Nederland	
d. Nibud-cijfers en huurlasten	
e. Tarieven openbaar vervoer	
f. Mobiliteit en geletterdheid	
g. Auto-afhankelijkheid	
h. Rol van de fiets	
1.4. Opzet	16
2. Methode en afbakening	17
2.1. Definitie	18
2.2. Operationalisatie	20
a. Sociale exclusie	
b. Externe en interne drempels	
c. Modaliteiten	
d. Werking drempels	
2.3. Werkwijze	23
2.4. Casussen	24
a. Selectie	
b. Afbakening	
3. Analyses per casus	27
3.1. Slotervaart + referentie Watergraafsmeer (Amsterdam)	29
3.2. Afrikaanderwijk/Bloemhof + referentie Kralingen (Rotterdam)	35
3.3. Transvaal/Schilderswijk + referentie Statenkwartier (Den Haag)	42
3.4. Overvecht + referentie Wittevrouwen (Utrecht)	48

4.	Conclusies en discussie	55
4.1.	Per externe drempel	59
4.2.	Per interne drempel	60
4.3.	Per modaliteit	61
4.4.	Verschillen tussen casussen	62
4.5.	Omvang vervoersarmoede	63
4.6.	Aanbevolen activiteiten tegen vervoersarmoede	64
4.7.	Oplossingsrichtingen	65
	Colofon	67
	Referenties (beknopte selectie)	69
	Samenvatting	72

Gesprekken over gebrekkige mobiliteit
Vervoersarmoede in de grote stad ontrafelen

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

Amsterdam/Utrecht, januari 2019



Over ons onderzoek

In december 2016 hebben wij een projectvoorstel voor een verkennend onderzoek naar vervoersarmoede en segregatie in de vier grote steden geschreven. Aanvankelijk hadden we voorgesteld om een aantal ad hoc fietsprojecten op te zetten in Rotterdam en enkele andere steden. Op verzoek van de G4 hebben we dit idee vervangen door een verkennend onderzoek naar vervoersarmoede. Gevraagd is om een definitie van vervoersarmoede op te stellen, te bezien hoe deze definitie geoperationaliseerd kan worden en hoe op basis daarvan het fenomeen vervoersarmoede in de vier grote steden kan worden verkend, om vervolgens op basis van deze verkenning vervoersarmoede als meervoudige opgave te kunnen agenderen.

Het onderwerp vervoersarmoede blijkt zeer actueel. Al tijdens de voorbereiding van ons onderzoeksvoorstel is vervoersarmoede als onderwerp opgenomen in de gebiedsverkenning Rotterdam-Den Haag van de MRDH. Tevens zijn er projecten opgestart in Rotterdam-Zuid en heeft de gemeente Rotterdam vervoersarmoede een plek gegeven in haar mobiliteitsnota. Daarnaast heeft de recentelijk vernieuwde Fietscommunity (www.fietscommunity.nl) vervoersarmoede inmiddels geagendeerd en gekoppeld aan diverse onderzoeksprojecten. Verder hebben het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) en het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) eind 2018 onderzoek naar vervoersarmoede uitgebracht. En meerdere universiteiten (Delft, Eindhoven, Nijmegen, Utrecht, Gent) hebben recentelijk projecten opgestart in het kader van vervoersarmoede en hun medewerking aan ons toegezegd.

Tussentijdse resultaten van het onderzoek hebben we inmiddels gepresenteerd bij diverse gelegenheden zoals de 'Dag van de Stad' in Utrecht (30 oktober 2017) en het congres 'Stadsmakers' in Rotterdam (10 november 2017). Verder hebben we een workshop verzorgd op het congres 'Happy Mobility' in Rotterdam, Katendrecht (14 maart 2018). Sinds maart 2018 worden de (tussentijdse) resultaten van het onderzoek ingebracht via het 'Stakeholder Forum' van het EU-project INCLUSION ('Towards more accessible and iNCLUSive mObility solutions for EuropeaN prioritised areas'), dat valt onder het 'Horizon 2020 Framework Programme' van de Europese Commissie. Verder heeft een presentatie plaatsgevonden op de TU Eindhoven tijdens het congres 'Sustainable Urban Mobility' (28 juni 2018) op een workshop over vervoersarmoede. Een greep uit recentere presentaties: Utrecht (Overvecht-wijkbureau, 4 oktober 2018), Brussel (Inclusion, 13 november 2018) en Gent (UGent-IDM, 21 november 2018).

Het onderzoek is voor een belangrijk deel gebaseerd op gesprekken en interviews. Daarnaast zijn bestaande data gebruikt, maar gesprekken en interviews zijn nodig gebleken, omdat de thans beschikbare data over vervoersarmoede zelf geen uitsluitsel geven. Data bieden voorsnog op zijn best inzicht in de maatschappelijke context waarbinnen vervoersarmoede kan optreden (onze kritiek op de recente rapporten van CBS (Kampert et al., 2018) en KiM (Jorritsma et al., 2018) laten we hier gemakshalve terzijde). Wel uitsluitsel gaven onze gesprekken en interviews waarin met name de ervaringen met van buurtbewoners en hun belangbehartigers zijn blootgelegd.

Etnografie staat voor het nauwgezet en methodisch in kaart brengen van gedrag en uitingen van bevolkingsgroepen in hun plaatselijke situatie. Onze gesprekken met sleutelfiguren in de wijken, aangevuld met onze observaties zijn etnografisch geïnspireerd. In journalistiek werk wordt al dan niet bewust vaak ook een analogie met de etnografische methode gemaakt. Het boek van Jutta Chorus over de Afrikaanderwijk in Rotterdam is daarvan een aansprekend voorbeeld. Dat is ook de reden dat we voordat we Chorus spraken haar boek hebben gelezen. Sowieso hebben we veel gebruik kunnen maken van hoogwaardig journalistiek werk, bijvoorbeeld in dag- en weekbladen.

Er zijn gesprekken gevoerd op drie niveaus. Op het eerste niveau met experts (allen in het Colofon genoemd; zie 'externe experts' en 'klankbordcommissie'). Het ging om allereerst een twintigtal gesprekken, waarvan we die met de wetenschappelijk onderzoekers Karel Martens en Lucas Harms in het bijzonder willen vermelden, omdat we via hen een betrouwbare ingang vonden in de historische en theoretische achtergronden van het fenomeen vervoersarmoede. Daarnaast noemen we Andy Cope, 'Director of Insight' bij Sustrans, een 'charity' in het VK, waarin bijzonder veel kennis van en ervaring met vervoersarmoede aanwezig is. Sustrans kan met recht een pionier op dit onderwerp genoemd worden. Daarnaast hebben we een tiental gesprekken gevoerd met experts en deskundigen uit elk van de vier gemeenten. Ook is gesproken met de al genoemde journalist Jutta Chorus (auteur van de klassieker 'Afri' en werkzaam bij NRC Handelsblad) en ondernemer Mireille van den Berg (directeur Talentfabriek010, Rotterdam), die beiden ons een ongekend rijk en scherp beeld van het sociale en economisch leven van onze casus-wijken in Rotterdam Zuid hebben geleverd.

Op het tweede niveau hebben we gesproken met lokale 'werkers' in elk van de vier steden. Dit waren Fatiha Salhi en Fatima el Houfi voor Amsterdam (Slotervaart), Adem Cankaya en Cemile Sezer voor Rotterdam (Afrikaanderwijk/Bloemhof), Fonda Sahla en Nasreen Riaz voor Den Haag (Schilderswijk/Transvaal) en ten slotte Rabia Haddouch en Rhimou Baquouah voor Utrecht (Overvecht). Totaal betrof het acht diepgaande gesprekken, die zijn gecombineerd met meer dan twintig gesprekken met de overige betrokken bij de casus-wijken (hun namen zijn genoemd in het Colofon).

Daarnaast zijn op het derde niveau tientallen gesprekken gevoerd met bewoners en ondernemers in de wijken zelf. Daarvoor hebben we ook gebruik gemaakt van de gesprekken die we met name in Rotterdam hebben gevoerd ter voorbereiding van het onderzoek (vanaf 2015). De meeste van die gesprekken vonden plaats in de openbare ruimte of in dan wel voor de entree van winkels. Ook zijn we buurthuizen binnengelopen. Soms konden we via onze contacten een afspraak maken voor een informele ontmoeting, bijvoorbeeld die keer dat we langs gingen bij de Alevitische Culturele Vereniging Dab Der in de Haagse Schilderswijk en zo in gesprek raakten met een tiental mannen met ruime werkervaring in het Westland en allerlei ideeën over auto's en fietsen.

We zijn er van overtuigd dat de gesprekken ons zo een betrouwbaar beeld van de stand van zaken heeft opgeleverd. Direct (in onze gesprekken) en indirect (via de grote netwerken van onze lokale contacten en gesprekspartners) hebben we aldus een beeld gekregen van de situatie van honderden inwoners van de casus-wijken. Bovendien hebben we geconstateerd dat de inhoud van gesprekken in elk van de vier steden met elkaar in overstemming was. Met andere woorden, onafhankelijk van elkaar werden met ons vergelijkbare informatie en inzichten gedeeld. Dat was een belangrijke aanwijzing voor de betrouwbaarheid en representativiteit van de gesprekken.

Toch willen we één kanttekening plaatsen. Hoewel we doorgaans niet hoefden te twijfelen aan de oprechtheid en (ervarings)deskundigheid van onze gesprekspartners, is ons wel duidelijk geworden dat er een sterke schaamtecultuur in de casus-wijken bestaat. Over het algemeen is men zeer terughoudend om open te zijn over problemen in de wijk, met name waar het gaat om armoede. In een vervolg zouden we dan ook graag een serie gesprekken voeren met lokale vertrouwenspersonen. Gaandeweg het onderzoek zijn we op het idee gekomen dat met name huisartsen en kappers zeer geschikte kandidaten zouden zijn om dieper in het leven van de wijken door te dringen.

1. Introductie

In het kort:

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.

De G4 heeft in 2017 opdracht gegeven om de vervoersarmoede in de betrokken steden nader te onderzoeken, om meer aandacht aan dit vraagstuk te kunnen schenken. Deze publicatie is op dit onderzoek gebaseerd. Kort samengevat luidt onze vraagstelling als volgt:

Wat is vervoersarmoede?

Hoe staat het ervoor in de vier grote steden?

Welke kwesties moeten (nog) worden geagendeerd?



1.1. Aanleiding

Tijdens ons werk in de afgelopen jaren in bijvoorbeeld Rotterdam zijn we ons meer bewust geworden van vervoersarmoede, al deed dit probleem zich in eerste instantie voor als segregatie- en isolatieprobleem binnen de armere wijken op Zuid. Onze uitgebreide ervaring met mobiliteit (fietsen, openbaar vervoer, auto) heeft ons geholpen om vervoersarmoede te herkennen. In de wijken op Zuid wordt en werd veel minder gefietst dan elders in de stad, bijvoorbeeld in een wijk als Kralingen. In Amsterdam wordt meer gefietst dan in Rotterdam. Enzovoorts. Waarom is dat zo? En wat betekent dat in relatie tot segregatie en isolatie – en dus voor de mate waarin mensen kunnen beschikken over mobiliteit? Overigens wordt en werd vervoersarmoede veelal gezien als iets dat te maken heeft met het platteland. Dat is zeker het geval, maar onze ervaringen in Rotterdam en andere steden hebben genoeg aanleiding gegeven om vervoersarmoede ook in stedelijke omgevingen te onderkennen.

Onze ervaring met openbaar vervoer (OV) vormt een minstens even belangrijke aanleiding om een verdieping in het fenomeen vervoersarmoede te rechtvaardigen. Het OV is de afgelopen jaren efficiënter ingericht. Aanbestedingen hebben tot aanzienlijke kostenbesparingen geleid. Overhead is gereduceerd. Werkdruk voor personeel navenant gestegen. En inderdaad: de exploitatielasten aanzienlijk verlaagd. Het OV is zo meer en meer op efficiency gewaardeerd en beoordeeld. Tegelijkertijd constateerden we dat de sterk opgelopen OV-tarieven door een toenemend deel van

de burgers niet meer of onvoldoende kon worden opgebracht. Maar wat betekent het, als zeg, een aanzienlijk deel van de bevolking het OV niet meer kan betalen? Wat moet er dan gebeuren? Kunnen lokale overheden nog ad hoc blijven repareren? Een kantelmoment was toen in 2017 in Amsterdam bekend werd dat met de opening van de Noord-Zuidlijn tramlijn 14 in Amsterdam-West zou verdwijnen. Over de eventuele noodzaak daarvan waren we niet verbaasd, maar we waren dat wel over de wijze waarop de opheffing werd gerechtvaardigd, namelijk uitsluitend op basis van kostenefficiëntie. Vervolgens lasen we De Correspondent (A. van der Veen, 17 juli 2017): “In mobiliteit en infrastructuur wordt bijna altijd gekozen voor de verdeling die het efficiëntst is. Efficiëntie wordt vaak uitgedrukt in reistijd. Onze wegen-, openbaar vervoer- en fietsnetwerken moeten zoveel mogelijk mensen zo snel mogelijk verplaatsen. Zo bezien zijn files, die veel mensen veel vertraging opleveren, erg inefficiënt. Investeren in meer asfalt wordt dan vaak als oplossing gezien. Door deze focus op efficiëntie hebben we een van de beste infrastructuurnetwerken van de wereld opgebouwd. Maar het heeft ook een keerzijde: juist de groepen die een goede verbinding het hardst nodig hebben, blijven vaak achter. Wat gaat er mis en hoe kan dat beter? In de buurten waar Tram 14 straks niet meer rijdt (samen zo’n 40.000 inwoners) wonen meer ouderen, meer inwoners met een laag inkomen, lager opleidingsniveau of niet-westerse immigranten. Deze kwetsbare groepen zijn veel afhankelijker van het OV dan de gemiddelde Amsterdammer. Waar 9 van de 10 hoger opgeleiden een auto bezit, is dit voor lager opgeleiden slechts 4 op de 10. Onderzoek in Vlaanderen wijst uit dat onder lagere inkomens, 7 van de 10 moeite heeft met het vinden van een baan vanwege gebrekkige mobiliteit. Niet-westerse immigranten bezitten minder vaak een auto en fietsen ook nog eens veel minder vaak. Het verlies van een goede tramverbinding komt dan ook harder aan bij deze kwetsbare groepen. Vervoer is een randvoorwaarde voor alles wat we doen in ons leven. Een gebrek daaraan kan problemen zoals werkloosheid, gezondheidsklachten en zelfs sociaal isolement veroorzaken of verergeren. Een goede verbinding heeft dan ook veel meer voordelen dan alleen maar de reistijd.” (einde citaat)

Het OV heeft zich de afgelopen jaren met minder geld voor exploitatie steeds meer gericht op vergroting van efficiency. Desalniettemin is de prijs voor een rit hoger en hoger geworden. Zelfs zo dat in de omnibusenquête van de gemeente Rotterdam geconstateerd wordt dat “de groei van het OV stagneert omdat mensen het niet meer kunnen betalen”. In Utrecht Overvecht hebben inwoners met golfkarretjes een eigen OV-systeem ingericht dat bewoners voor 1 euro vervoert. Wanneer we de kwestie van vervoersarmoede aanroerde, was vaak de reactie dat iedereen toch kan fietsen of leren fietsen en dat fietsen betaalbaar is. Toch blijkt het fietsbezit en het fietsgebruik in de onderzochte wijken veel lager te liggen dan in de rest van de stad. Met name kinderen van inwoners met een niet-westerse achtergrond (maar ook steeds meer autochtone jongeren) leren het fietsen echter niet of nauwelijks meer aan. Veel inwoners hebben geen fiets en kunnen niet fietsen en dat is niet zo makkelijk te veranderen. Ze zijn er niet mee vertrouwd, hebben bijvoorbeeld geen idee hoe een band te plakken. De kinderen van nu fietsten niet of weinig naar school en kunnen zich slecht of minder goed in het verkeer redden. De fiets blijkt voor deze groep(en) een ondoordringbaar ‘systeem’; de aanschaf van de fiets zelf (tweedehands of nieuw), het onderhouden en laten repareren, de verkeersregels, het bereiken van allerlei bestemmingen, verkeersveiligheid, enzovoorts. Alles hangt samen en het geheel vormt voor vele inwoners die we voor dit onderzoek gesproken hebben een welhaast onneembare horde.

Onze ervaring is dat beleidsmakers en deskundigen van de vier grote steden zich vaak niet bewust zijn van de omvang de bovengeschetste problematiek van vervoersarmoede. Dit heeft mede tot gevolg dat de sociale functie van mobiliteit wordt onderschat. Mobiliteit wordt onvoldoende beschouwd als een basisvoorwaarde om maatschappelijk mee te kunnen doen, dat wil zeggen, werkplekken te bereiken op verschillende tijdstippen, kinderen te begeleiden naar school, kleine baantjes te hebben naast het opvoeden van de kinderen, enzovoorts.

1.2. Vraagstelling

De voorliggende opdracht van de G4 heeft betrekking op een verkenning van het fenomeen vervoersarmoede. In de eerste plaats moet een definitie worden opgesteld. Op basis van een operationalisatie van deze definitie kan het fenomeen vervoersarmoede vervolgens worden verkend binnen de vier geselecteerde casus-wijken in respectievelijk de steden Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht. Door te spreken met sleutelfiguren in de wijken en door daar nauwkeurig te observeren, kan een goed en betrouwbaar beeld van de situatie ontstaan. Hierbij gaat het om een etnografisch geïnspireerde benadering. Ter controle zal literatuur worden bestudeerd en met experts van gedachten gewisseld. Als referentie zijn data verzameld. Zo wordt een verkennend onderzoek uitgevoerd, waarmee geenszins wetenschappelijke pretenties worden gekoesterd, maar waarmee wel voldoende basis wordt gelegd voor een agenda waarop alle relevantie kwesties rond vervoersarmoede worden genoteerd.

De vraagstelling samengevat:

- Wat is vervoersarmoede?
- Hoe staat het ervoor in de vier grote steden?
- Welke kwesties moeten (nog) worden geagendeerd?

1.3. Achtergrond

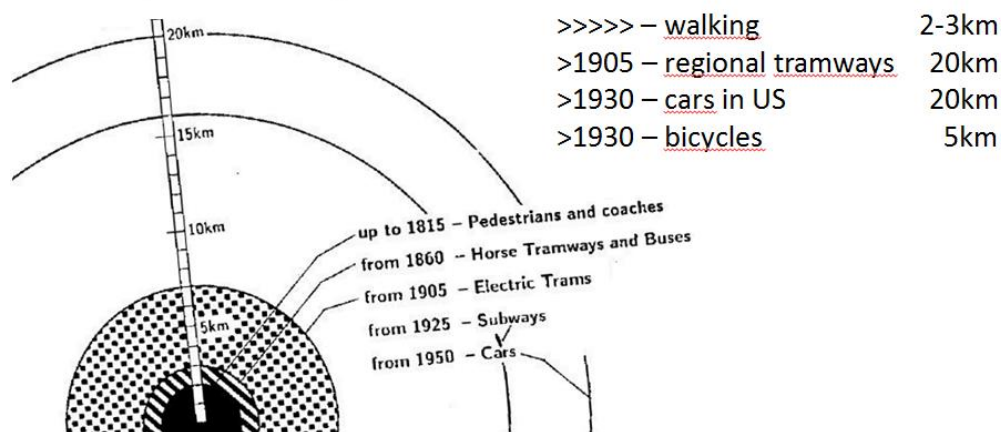
Voor een goed begrip van de achtergrond van vervoersarmoede worden bij wijze van uitgebreide inleiding een achttal onderwerpen geïntroduceerd. Het fenomeen vervoersarmoede blijkt complex, hangt sterk samen met andere fenomenen.

Bovendien mag vervoersarmoede in de recente discussie als een betrekkelijk nieuw fenomeen worden beschouwd, maar is het dat allerm minst. Het heeft een heel lange geschiedenis, zowel in Nederland, als in het buitenland. Bovendien is het onlosmakelijk verbonden met de opkomst van de moderne stad en samenleving. Mobiliteit blijkt een voorwaarde om deel te kunnen nemen aan de maatschappij. De theoretische basis hiervoor is omvangrijk. Het eerste onderwerp gaat over het verband tussen dagelijkse reistijd en bereikbaarheid. Daarna gaan we kort in op de internationale stand van zaken en de situatie in Nederland. We ronden af met enkele bijzondere, en voor Nederland actuele onderwerpen, namelijk Nibud-cijfers en huurlasten, tarieven openbaar vervoer, mobiliteit en geletterdheid, auto-afhankelijkheid en ten slotte de rol van de fiets.

1.3a. Reistijd en bereikbaarheid

De Italiaanse natuurkundige Cesare Marchetti (1994) heeft beargumenteerd dat de dagelijkse reistijd door de eeuwen heen betrekkelijk constant is gebleven. Namelijk een uur, sindsdien aangeduid als de constante van Marchetti. In andere studies wordt dat uur soms bijgesteld naar anderhalfuur, bijvoorbeeld binnen de in Nederland gemunte 'Brever-wet', ('Wet van Behoud van Reistijd en Verplaatsingen' door Hupkes, 1977-1982). Overigens baseren zowel Marchetti als Hupkes zich op de werkelijke uitvinder van de constante, namelijk de Israëlische ingenieur Yacov Zahavi (1926-1983). Om vervoersarmoede te begrijpen, of althans de risico's om in dat soort armoede te vervallen, is Marchetti's historische schets van de opkomst van modaliteiten relevant. Met de komst van elke nieuwe vervoersmodaliteit neemt het bereik toe (zie onderstaande figuur) bij een (min of meer) gelijk blijvende gemiddelde reistijd (de constante). Zo vergroten stadstrams vanaf 1905 het bereik naar 7 kilometer. Vanaf 1950 explodeert het bereik met de auto naar 20 kilometer. Om zich te kunnen handhaven in de moderne stad en samenleving is de toegenomen mobiliteit voorwaardelijk. Zonder auto, maar ook zonder OV (en ook zonder fiets, die door Marchetti niet genoemd wordt) komt men niet ver, letterlijk en figuurlijk. Precies hier schuilt de basis van vervoersarmoede als men

niet beschikt over de juiste middelen van vervoer.



Figuur van Marchetti (1994), met uitbreiding van Van der Bijl (Universiteit Gent, 2017-2018).

Vervoersarmoede blijkt in de geschiedenis dan ook een veelvuldig optredend fenomeen. Bijvoorbeeld, in augustus 1965 braken er in diverse Amerikaanse steden hevige sociale onlusten los. Berucht zijn de rellen in Watts, een plaats binnen de metropool Los Angeles. Enkele maanden later brengt een speciale regeringscommissie (onder aanvoering van de voormalige CIA-directeur John A. McCone) een rapport uit, waarin ze de buitengewoon ongunstige sociaal-economische condities van Watts schetsen. Expliciet wordt gebrek aan geschikt openbaar vervoer als een van de oorzaken aangemerkt. In 1961 had Watts immers zijn hoogwaardige railverbinding met de binnenstad van Los Angeles en de havens rond Long Beach verloren (in die tijd werd nagenoeg al in het OV in de steden van Amerika opgedoekt). De commissie McCone beveelt daarom expliciet aan om OV te herstellen. Favas.net doet sinds 2013 onderzoek naar deze casus, dat momenteel nog loopt. Een andere historische casus gaat over Zuid-Limburg in Nederland, waar de mijnwerkers in de jaren 50 en 60 van de vorige eeuw grotendeels hun OV verliezen en gebrek aan mobiliteit de sociaal-economische ontwikkeling van Zuid-Limburg frustreert. Het historisch onderzoek naar deze casus loopt eveneens nog (door promovendus Patrick Bek aan de Technische Universiteit Eindhoven).

1.3b. Internationale stand van zaken

De internationale stand van vervoersarmoede biedt een nuttige referentie voor de situatie in Nederland. Er is door ons onderzoek verricht naar vervoersarmoede in zes landen, namelijk het Verenigd Koninkrijk (VK), België, de Verenigde Staten (VS), Duitsland, Denemarken en ten slotte Frankrijk.

Het **VK** heeft vervoersarmoede hoog op de beleidsagenda staan, en dat is bijzonder binnen Europa. Het probleem is er dan ook groot. De cijfers zijn schrikbarend. Men kan niet alleen het werk niet goed bereiken, zelfs de supermarkt is voor sommige mensen al onbereikbaar. Er is sprake van ernstige vervoersarmoede in het VK. Sociale uitsluiting wordt door vervoersarmoede in de hand gewerkt doordat een significant percentage van de bevolking moeite heeft om relevante voorzieningen te bereiken, naar werk of studie te komen en met familie of vrienden af te spreken. Kwetsbare groepen zijn mensen zonder auto, jongeren, ouderen, gehandicapten, eenoudergezinnen en degenen met een laag inkomen.

Het VK is geselecteerd, omdat het een goede illustratie geeft van hoe diep vervoersarmoede kan ingrijpen in het leven van mensen, maar ook om de inspirerende manier waarop vervoersarmoede wordt geagendeerd door de politiek.

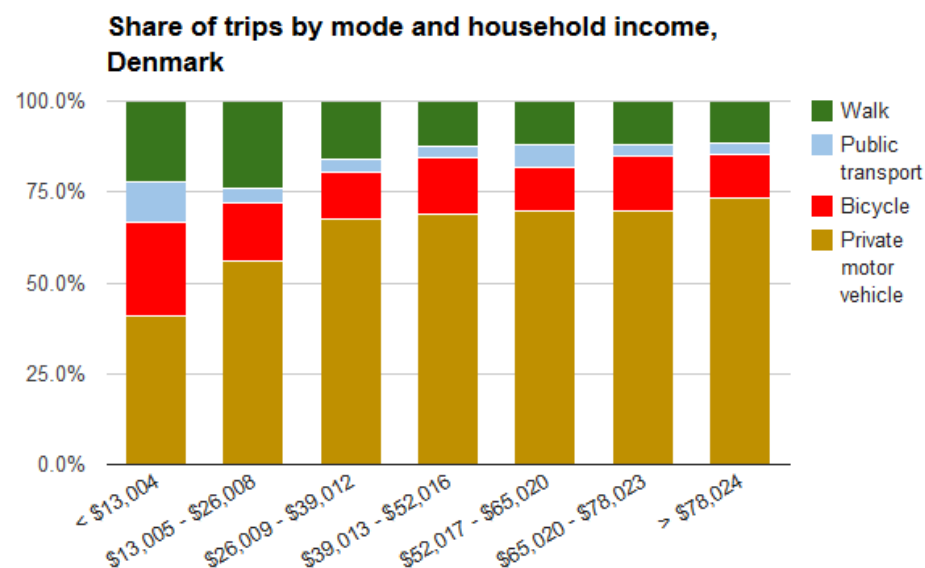
Binnen België is **Vlaanderen** geselecteerd. Enerzijds voert Vlaanderen uniek beleid om vervoersarmoede te bestrijden en loopt Vlaanderen hiermee voorop. Maar anderzijds is het percentage burgers dat vervoersarm is zeer hoog. Dit laatste lijkt grotendeels te worden veroorzaakt door een sterke afhankelijkheid van de auto.

Vlaanderen loopt voorop in het vormen van beleid tegen vervoersarmoede door de invoering van het concept 'basismobiliteit', dat binnenkort wordt omgezet in het concept van de zogenaamde 'basisbereikbaarheid'.

De **VS** zijn geselecteerd op basis van de veelzijdigheid in hun beleid. Vervoersarmoede staat de facto hoog op de beleidsagenda maar het concept vervoersarmoede wordt daarbij niet expliciet gebruikt. Toch is de VS een internationale koploper als het gaat om het voeren van beleid ter voorkoming van vervoersarmoede. Dit beleid kent een

holistische benadering. Het probleem van vervoersarmoede wordt binnen de context van grotere maatschappelijk vraagstukken meegenomen en afgewogen. Kwetsbare groepen zijn met name armen en minderheden.

Duitsland heeft een aparte visie en voert eveneens bijzonder beleid. Het land richt zich op factoren die dempend kunnen werken op het ontstaan en verergeren van vervoersarmoede. Zo wordt onder andere geprobeerd het autobezit te verminderen en fietsbeleid te stimuleren. Duitsland en de VS zijn qua grootte van de economie vergelijkbaar. Maar de VS kampt nog steeds met een diepgeworteld racisme en een steeds groter wordende segregatie. Daarentegen boekt Duitsland steeds meer vooruitgang met het creëren van een duurzame mobiliteit van en door iedereen. Toch zijn er ook negatieve resultaten van het beleid, want armen blijken een grote prijs te betalen voor het gekozen regeringsbeleid. Ze worden 'niet gezien'.



Armeren in Denemarken rijden minder auto, maar lopen en fietsen meer en gebruiken vaker OV.

Denemarken is een bijzondere casus. Door een sterke welvaartsstaat, een goede staat van de infrastructuur en actief beleid voor fietsen en verduurzaming lijkt vervoersarmoede hier geen rol te kunnen spelen. Desalniettemin is het aannemelijk dat er ook vervoersarmoede in Denemarken bestaat. Het autogebruik ligt ook in Denemarken hoog en een niet te onderschatten percentage van de bevolking is ondanks alle beleidsmaatregelen arm.

Ten slotte **Frankrijk**. Vervoersarmoede is binnen het beleid van de overheid geen zelfstandig onderwerp. Toch hebben veel armere inwoners in dit land slechte toegang tot mobiliteit. Dat geldt voor zo'n 20% van de volwassenen. Ook veel studenten hebben problemen, met name als vervoer ontbreekt of te duur is om van het platteland naar de stad te reizen. De hoge kosten van autorijden zijn hiervan een van de belangrijkste oorzaken. Een liefdadigheidsinstelling als 'Secours Catholique' doet onderzoek naar het fenomeen en neemt maatschappelijke ondersteuning voor haar rekening.

1.3c. Situatie in Nederland

Binnen de Nederlandse situatie wordt vervoersarmoede in toenemende mate onderkend. De afgelopen jaren is het wetenschappelijke onderzoek op dit gebied langzamerhand op gang gekomen. Zo hebben Karel Martens c.s. (Radboud universiteit, 2011) al enkele jaren geleden een analyse gemaakt van de situatie in Nederland. Vervoersarmoede blijkt wel degelijk te bestaan, maar is vergeleken met buitenlandse situaties (bijvoorbeeld Vlaanderen en Engeland) relatief bescheiden van omvang. Dat zou zo kunnen zijn, omdat de fiets hier vaker gebruikt kan worden. Niettemin speelt vervoersarmoede volgens Martens c.s. wel degelijk, namelijk bij mindervaliden en minderdraagkrachtigen. In een onderzoek van Jeroen Bastiaanssen (Radboud universiteit, 2012) wordt het vraagstuk toegespitst op de mate waarin verplaatsingsmogelijkheden van invloed zijn op arbeidsreïntegratie van werklozen in Rotterdam-Zuid. Bastiaanssen concludeert dat beperkte mogelijkheden van (voormalige) werklozen om zich te verplaatsen inderdaad een barrière vormen voor hun toegang tot banen. Martens zelf heeft in 2014 een onderzoek verricht naar de OV-bereikbaarheid de Utrechtse regio.

Inmiddels werken genoemde onderzoekers aan nieuwe projecten. Recentelijk bijvoorbeeld heeft Martens zijn boek over 'Transport Justice' (2017) uitgebracht, waarin hij probeert bestaande criteria als nut en doelmatigheid aan te vullen met rechtvaardigheid. Hij beargumenteert dat bereikbaarheid en bijbehorende investeringen, naast nut en doelmatigheid, ook op eerlijkheid zouden moeten worden beoordeeld. Daartoe heeft hij een 'rechtvaardigheidsindicator' voorgesteld die gebaseerd is op bereikbaarheids- en mobiliteitsindicatoren. In haar masterscriptie doet Anne Salomon van der Veen (TU Delft, 2017) een serieuze poging om de theorie van Martens te operationaliseren en het probleem van 'eerlijke bereikbaarheid' concreet te maken. Als casus gebruikt ze Rotterdam en bereikbaarheid van een reeks bestemmingen binnen het gebied van deze gemeente. In een nader uitgewerkte en empirisch onderbouwde vorm zou de aanpak Van der Veen mogelijkheden kunnen bieden om vervoersarmoede op het spoor te komen en hard te maken, bijvoorbeeld voor bereikbaarheid van werk.

Opvallend is de omvangrijke serie recentelijk uitgebrachte studies door of in opdracht van de rijksoverheid die zonder uitzondering ongunstige condities aan het licht brengen voor grote delen van de bevolking om mee te kunnen doen aan de maatschappij. Het CBS heeft in 2015 de studie 'Armoede en sociale uitsluiting' uitgebracht. Hoewel de armoede na 2014 vermoedelijk niet sterk zal stijgen, constateert het CBS niettemin een flinke toename van het aantal huishoudens met langdurig een laag inkomen, en fors meer daarvan onder niet-westerse huishoudens. Ook constateert het CBS dat een verminderd inkomen veelal minder participatie en minder vertrouwen betekent. Het hoogste risico op armoede bestaat in Rotterdam. In het rapport 'Opgroeien zonder armoede' van de SER (2017) wordt uitgelegd dat 8 à 12% van de kinderen in het welvarende Nederland (zo'n 400.000 kinderen) in armoede opgroeit. De SER verwijst in dit verband naar twee rapporten van het SCP, 'Armoede en sociale uitsluiting' (2015) en 'Een lang tekort, langdurige armoede in' (2016). "Na het eerste armoedejaar weet 60 % zich uit de armoede te onttrekken, na het tweede armoedejaar is dit minder dan 20%. Van degenen die zich aan armoede weten te onttrekken is bijna 20% een jaar later toch weer arm. Volgens het SCP is er een groep Nederlanders waarvoor armoede waarschijnlijk een structureel karakter heeft; ongeveer 660 duizend mensen (217 duizend huishoudens) hebben drie jaar of langer te maken met armoede."

De Raad voor Volksgezondheid en Samenleving (RVS, 2017), vraagt in het rapport 'Eenvoud loont' aandacht voor de schuldenproblematiek. "Het hebben van schulden doet een grote aanslag op de gezondheid, het welbevinden en de sociale relaties van mensen. Bovendien veroorzaakt het hoge kosten bij onder meer schuldeisers, schuldenaren, overheden en organisaties op het terrein van zorg en ondersteuning."

1.3d. Nibud-cijfers en huurlasten

In hun essay uit 2016 beschrijven Peter Boelhouwer, hoogleraar Housing Systems aan de TU Delft, en zelfstandig adviseur Karel Schiffer de betaalbaarheidsproblemen in de sociale huursector. De afgelopen vijf jaar zijn de huren in deze sector met 15% gestegen. Steeds meer huurders kunnen hun huur niet of alleen heel lastig opbrengen. Boelhouwer c.s. becijferen dat de huurders een steeds groter percentage van hun inkomen aan huur kwijt zijn. De netto huurquote is gemiddeld gestegen van 23,8% in 2012 naar 28,9% in 2015. Ze geven een voorbeeld. "Voor de huishoudens die aanspraak kunnen maken op een sociale huurwoning en in 2015 over een bruto inkomen van maximaal 34.299 euro beschikken, bedraagt deze quote 28,9% en komen de totale woonuitgaven zelfs uit op 39,6%." Huurlasten staan niet op zich. Op basis van Nibud-cijfers en berekening van OTB (december 2016) kan worden geconcludeerd dat de financiële situaties van veel huishoudens ronduit nijpend is. Om dit te illustreren, tonen we twee tabellen uit het genoemde essay.

	Basis	30.000	35.000
Netto inkomen	1861	2318	2447
Woonlasten	230	711	711
Energie & water	169	169	169
Lokale belasting	0	0	0
Verzekeringen	294	294	294
Telefoon, TV, internet	64	64	64
Schoolkosten	37	37	37
Contributies/abo's	2	2	2
Vervoer	52	52	52
Kleding	172	172	172
Inventaris	147	147	147
Extra ziektekosten	98	98	98
Vrije tijd	0	0	0
Voeding	472	472	472
Huishoudgeld	120	120	120
Totaal uitgaven	1857	2338	2338
Saldo	4	-20	109

In de tabel is op basis van de Nibud-budgetsystematiek het maandelijkse uitgavenpatroon in beeld gebracht van alleenverdieners met twee kinderen met een minimum en modaal inkomen.

Boelhouwer c.s. concluderen "dat er mede door het woonbeleid sprake is van een sterke armoedeval en nivellering van huishoudens met een inkomen tot modaal. Het overheidsbeleid drukt de inkomensverdeling tot modaal vrijwel plat. Opmerkelijk hierbij is dat er in het huurbeleid door de overheid geen normen worden gesteld voor de maximale woonuitgaven, terwijl in de huursector toch de meest kwetsbare groepen wonen."

Voor een begrip van het fenomeen vervoersarmoede in Nederland is dit een belangwekkende conclusie, want de genoemde 'kwetsbare groepen' zijn naar verwachting ook kwetsbaar voor vervoersarmoede. Het bovenstaande voorbeeld vormt hiervoor een sterke aanwijzing. Het budget van de twee huishoudens voor vervoer bedraagt een luttel 52 euro per maand per huishouden.

1.3e. Tarieven openbaar vervoer

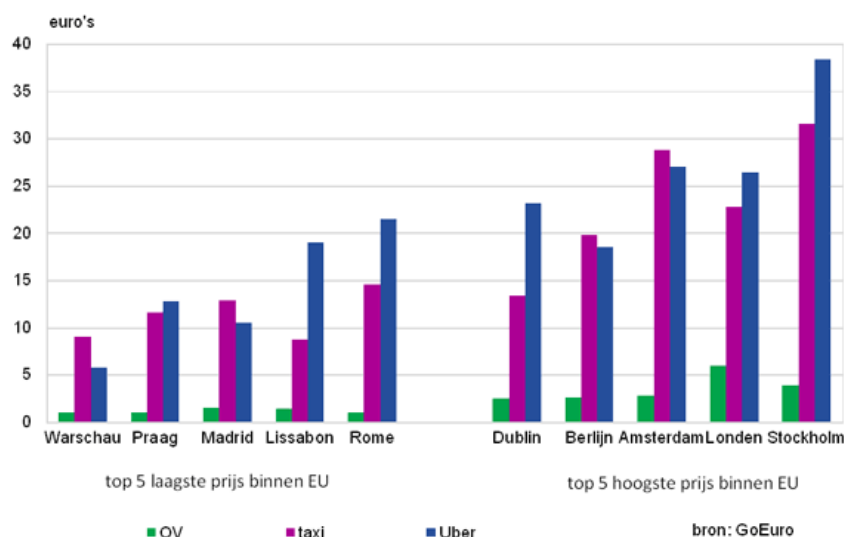
Naast hoge woonlasten vertegenwoordigen de hoge tarieven van het OV in Nederland beslist ook een groot onderwerp. Eerder deden we enkele steekproeven in Amsterdam (Van der Bijl, 2016).

Een rit per OV van de rand van het Amsterdamse centrum (omgeving CS) tot aan metrostation Ganzenhoef bedraagt € 2,56. Retour: € 5,12. De OV-afstand is krap 11 kilometer. Het basistarief bedraagt € 0,89 en daar bovenop komt € 0,154 per kilometer. Overigens is de fietsafstand met 10,5 kilometer nauwelijks korter.

Een vergelijkbare trip binnen Amsterdam, vanuit dezelfde centrumplek, maar nu naar Osdorpplein in het westen van de stad op ruim 8 kilometer fietsafstand. Volgens 9292 is het beter het middendeel van de reis per trein af te leggen en bij station Lelylaan weer op de lokale tram te stappen. De kosten zijn dan wel aanzienlijk: € 8,76 voor een retour. Sinds de OV-chipkaart is het OV vaak aanzienlijk duurder geworden, met name in de stad waar men met de strippenkaart een kosteloze overstap kon maken van het lokale OV op de lokale trein.

Het OV-basistarief is de laatste jaren fors gestegen, van € 0,67 in 2006, via € 0,79 in 2011, naar € 0,89 in 2016. In de periode 2011-2016 steeg in Amsterdam de kilometerprijs van € 0.105 naar € 0.154. En in een stad als Leeuwarden van € 0,88 naar € 0,147. De keerzijde van deze hoge kosten en daarmee de risico's voor vervoersarmoede worden door overheden en OV-deskundigen onderschat, is onze indruk. Zo wordt het als redelijk gezien dat OV-tarieven kilometerafhankelijk zijn. Maar het is natuurlijk geen vrije keuze om aangewezen te zijn op een sociale huurwoning in een buitenwijk, op flinke afstand van het werk in de binnenstad.

Het Nederlandse OV blijkt in internationaal opzicht buitengewoon duur. Zo zouden de ritten uit de Amsterdamse steekproef in bijvoorbeeld Antwerpen aanzienlijk goedkoper zijn. Met een 'Lijnkaart' van het Vlaamse OV-bedrijf De Lijn zou een retourtje Ganzenhoef in Antwerpen geen € 5,12 maar slechts € 2,80 kosten.



Een recent onderzoek van GoEuro bevestigt de uitkomsten van onze steekproeven. Binnen Europa behoort Amsterdam op een lijst van zestig wereldsteden tot de duurste vijf. Maar ook taxi's zijn fors duurder. Net als in onze eerste steekproef is de onderzochte ritlengte 10 kilometer.

Overigens komt de Duitse firma Movinga met haar 'relocation price index' tot een vergelijkbare slotsom (januari 2017). Qua kosten voor een 'maandelijkse OV-kaart' staat Amsterdam op plaats nummer 12 van de wereldwijde top 75.

1.3f. Mobiliteit en geletterdheid

Leesvaardigheid is een ander groot onderwerp. Veel burgers blijken veel moeite te hebben met het begrijpen van teksten, omdat hun leesvaardigheid tekortschiet. In januari 2018 publiceerde de Volkskrant een artikel waaruit blijkt dat de uitleg van een doktersrecept of de tekst op een bijsluiter

vaak nauwelijks wordt begrepen – 36% van de inwoners van het stadsdeel Feijenoord (exclusief Kop van Zuid e.o.) is functioneel analfabeet, tegen een gemiddelde van 21% voor de gehele stad. De Volkskrant berichtte naar aanleiding van een door CINOP (in opdracht van de gemeente Rotterdam) opgestelde factsheet. Het onderzoek van CINOP, een kennis- en adviesorganisatie op het gebied van leren, opleiden en ontwikkelen, is overigens al juni 2017 op een congres besproken. Eerder is een onderzoeksproject in Amsterdam georganiseerd. Het hoeft niet te verbazen dat het vermoeden gerechtvaardigd is dat de lage geletterdheid een aanzienlijke hindernis vormt om adequaat van het mobiliteitssysteem gebruik te maken. De gemeente Rotterdam is inmiddels een bewustwordingscampagne begonnen. In de stad is laaggeletterdheid een probleem voor tweederde van de inwoners met een niet-westerse migratie achtergrond. Het resterende deel van de bevolking is autochtoon. Overigens is landelijk de verhouding precies omgekeerd.

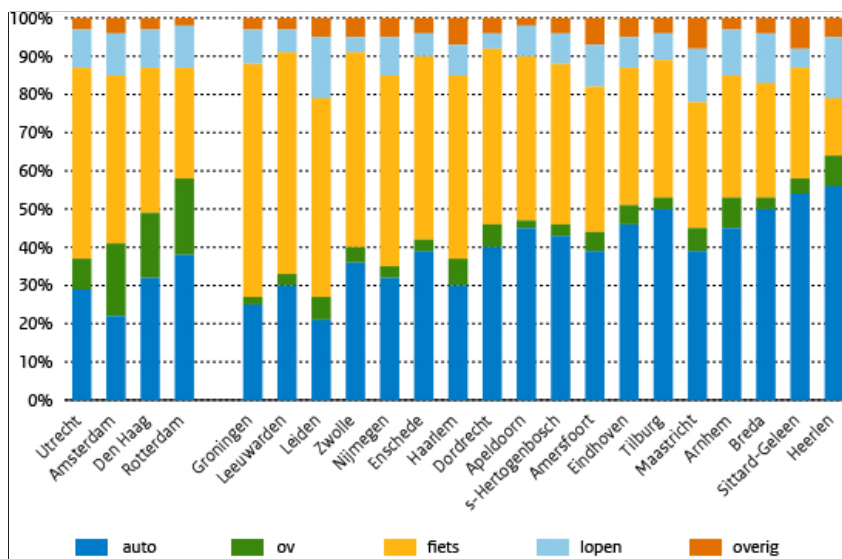
1.3g. Auto-afhankelijkheid

Voor de mobiliteit van Nederland speelt de auto een voorname rol. Het belang van de auto voor de samenleving wordt meestal als vanzelfsprekend gezien. Dat geldt ook voor vermeende kosten als gevolg van congestie. Over de kosten van auto-afhankelijkheid wordt weinig gesproken, of het moet gaan over schadelijke milieu-effecten van autoverkeer. In zijn proefschrift 'De auto-afhankelijke samenleving' (Erasmus Universiteit, 2011) gaat Hans Jeekel in op de maatschappelijk nadelen en risico's die kleven aan frequent autogebruik en autoafhankelijkheid. Wat zijn de effecten daarvan, vraagt hij zich af. "Allereerst voor de huishoudens die niet over een auto beschikken. Hoe gaan zij bijvoorbeeld de autoafhankelijke verplaatsingen realiseren? Vervolgens voor de lagere inkomens, die wel de beschikking over een auto hebben en door de groeiende autoafhankelijkheid meer moeten gaan rijden. En ik zie minimaal twee mogelijke effecten voor de samenleving als geheel. Een verandering qua sociale cohesie, en veel praktischer, een onvermogen om op elke locatie en op elk tijdstip het aanwezig aantal auto's te kunnen accommoderen."

Er schuilt een groot risico op vervoersarmoede in het niet beschikken over een auto, in combinatie met een verminderde sociale cohesie (of vermeerdere sociale segregatie). Jeekel baseert zich nog op Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) uit 2007. Toen beschikte 20,7% van de huishoudens niet over een auto. In 2015 was dit percentage volgens het CBS opgelopen naar 28,7%.

Recentelijk wordt auto-afhankelijkheid ook systematisch in verband gebracht met het al dan niet kunnen bereiken van werkgelegenheid. In zijn proefschrift komt Koos Fransen (Universiteit Gent, 2017) op basis van statistische data van honderdduizenden werkzoekenden in Vlaanderen tot de conclusie dat iemand die geen rijbewijs bezit 72% minder kans heeft om werk te vinden dan iemand die wel in het bezit van een rijbewijs is. Eerder kwamen onderzoekers van de Universiteit van Hasselt tot vergelijkbare conclusies. Bereikbaarheid van 'jobs' is een groot onderwerp in Vlaanderen. Onder meer recent werk van Jeekel (2017; 2018) onderstreept dat auto-afhankelijkheid ook in Nederland in toenemende mate als belangrijk onderwerp wordt onderkend. Jeekel spreekt in dit verband over 'transport disadvantage'.

1.3h. Rol van de fiets



Modal split van woon-werkverplaatsingen binnen 22 steden, gemiddelden over de jaren 2010-2014. Bron: CBS OViN (2010-2014); bewerking KIM.

Nederland staat bekend als 'fietsland' waardoor in buiten- en binnenland vaak gedacht wordt dat de risico's op vervoersarmoede buitengewoon gering zullen zijn. Een gunstig teken in dit verband is de betrekkelijk grote rol die fiets speelt (zeker vergeleken met veel buitenlandse situaties) in het woon-werkverkeer. Bovenstaande figuur laat zien dat de fiets de bereikbaarheid van werkgelegenheid ondersteunt. Tegelijkertijd is goed te zien dat in veel andere steden de rol van de auto in dit verband groot of groter is. Ook al wordt het maximale bereik van de fiets gesteld op 7,5 km, dan nog is dit kennelijk niet ver genoeg voor toegang tot veel werkgelegenheid. In de praktijk is het bereik echter veelal lager. Zo ligt de gemiddelde dagelijkse fietsafstand rond de 3 km (CBS, 2015).

Toch geeft ook Karel Martens aan dat vervoersarmoede in Nederland mogelijk minder problematisch is dan in andere landen, omdat hier veel gefietst wordt. Uit cijfers (mobiliteitsonderzoek MRDH, 2017) blijkt echter wel dat het fietsbezit onder midden en hoge inkomens veel groter is dan onder lage inkomens.

1.4. Opzet

Tegen de hier geschetste achtergronden wordt in het volgende hoofdstuk een definitie van vervoersarmoede opgesteld, die vervolgens wordt geoperationaliseerd aan de hand van zogenaamde drempels. Geïnspireerd door buitenlandse literatuur hebben we externe, contextuele drempels, alsmede interne, mobiliteitsgerelateerde drempels opgesteld. Aan de hand van de drempels vindt het onderzoek plaats in van vier door ons afgebakende casussen, in respectievelijk Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht.

In hoofdstuk 3 worden de vier analyses gepresenteerd. Het onderzoek naar elke casus wordt gedragen door observaties, gesprekken, data en tussentijdse conclusies. In het hoofdstuk daarna volgen per drempel en per modaliteit de eindconclusies. Ter afronding wordt ingegaan op overeenkomsten en verschillen tussen de vier casussen. Ook wordt een poging gewaagd een kwantitatieve omvang van het fenomeen vervoersarmoede te geven. Verder presenteren we een mogelijke agenda voor de aanpak van vervoersarmoede met daaraan enkele acties gekoppeld, inclusief enkele oplossingsrichtingen.

2. Methode en afbakening

In het kort:

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.

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. Dit verkennende onderzoek heeft geenszins wetenschappelijke pretenties, maar biedt voldoende basis voor het trekken van enkele conclusies, alsmede voor de agendering van relevantie kwesties.



2.1. Definitie

Vervoersarmoede wordt binnen wetenschappelijke kringen (maar ook daarbuiten) veelal in verband gebracht met gebrekkige verplaatsingsmogelijkheden en als gevolg daarvan ernstige sociale problemen, waardoor volwaardige participatie in de samenleving niet meer mogelijk is.

Vervoersarmoede ontstaat binnen een maatschappelijke context waarin hoogwaardige mobiliteit een vereiste is voor mensen om volwaardig te kunnen deelnemen aan het maatschappelijk leven, op sociaal, economisch en politiek vlak. Een zeer veel geciteerde en gebruikte definitie van vervoersarmoede wordt gegeven door Kenyon et al. (aangehaald in Lucas 2012). De definitie van Kenyon et. al is als volgt (2002):

“The process by which people are prevented from participating in the economic, political and social life of the community because of reduced accessibility to opportunities, services and social networks, due in whole or in part to insufficient mobility in a society and environment built around the assumption of high mobility.”

Pionier

Karel Martens (Radboud Universiteit en Technion - Israel Institute of Technology) kan worden gezien als pionier op het gebied van onderzoek naar vervoersarmoede in Nederland. Hij is niet voor niets een van onze externe experts (zie Colofon). In het werk van Martens spelen drie aspecten een rol bij het definiëren van vervoersarmoede, namelijk rechtvaardigheid, sociale uitsluiting en gebrekkige toegang tot mobiliteit. Ruwweg geformuleerd komt zijn definitie van vervoersarmoede het volgende neer: beperkte mogelijkheden hebben om zich te verplaatsen, niet volwaardig kunnen deelnemen aan de samenleving en zich daarmee in een onrechtvaardige situatie bevinden. In de onderstaande citaten en parafrasen wordt een overzicht gegeven hoe Martens c.s. (2011) vervoersarmoede definiëren.

Als een persoon als gevolg van gebrekkige verplaatsingsmogelijkheden niet kan deelnemen aan ‘normale activiteiten en daardoor ernstige sociale gevolgen ondervindt’. ‘Als mensen niet kunnen deelnemen aan normale activiteiten als gevolg van vervoersarmoede roept dit mogelijk de vraag op wat deze activiteiten zijn. Voor normale volwassen mensen kunnen in ieder geval de volgende normale activiteiten worden onderscheiden: arbeid en onderwijs; zorg voor het eigen welzijn en dat van naasten; doen van dagelijkse boodschappen, deelnemen aan sociale activiteiten.’

De sociale gevolgen van vervoersarmoede kunnen volgens Martens ernstig zijn: ‘werkloosheid als gevolg van uitsluiting van de arbeidsmarkt; gezondheidsschade door het uit- of afstellen van een medische behandeling; sociaal isolement als gevolg van beperkt contact met familie en/of vrienden.’

Vervoersarmoede kan daarom gezien worden als een vorm van sociale uitsluiting. Citaat:

“Het begrip vervoersarmoede komt voort uit de, vooral internationale, discussies over het fenomeen sociale uitsluiting. Er is sprake van sociale uitsluiting als een persoon om redenen buiten zijn of haar macht, niet volwaardig kan participeren in de samenleving, maar dit wel zou willen. Sociale uitsluiting verwijst dus naar het proces van uitsluiting en gaat in die zin verder dan het traditionele, statische begrip armoede. Het benadrukt dat mensen door verschillende oorzaken kunnen worden uitgesloten van deelname aan de samenleving en dat die oorzaken op elkaar kunnen ingrijpen. Naast een laag inkomen gaat het dan bijvoorbeeld om een gebrek aan opleiding(smogelijkheden), een gebrekkig sociaal netwerk, een fysieke of verstandelijke beperking, of een taal- en/of culturele barrière. Met het inzicht dat gebrekkige verplaatsingsmogelijkheden ook een oorzaak kunnen zijn voor sociale uitsluiting, werd het begrip vervoersarmoede geboren.”

Tot slot ziet Martens vervoersarmoede niet alleen als een vorm van sociale uitsluiting, maar ook als iets dat onderdeel uitmaakt of op zijn minst zeer nauw samenhangt met rechtvaardigheid, of preciezer geformuleerd met het bestaan van onrechtvaardigheid:

“The bottom line of the argument is that all members of society should be guaranteed a sufficient level of accessibility under most, but not all, circumstances. A fair transport-land use system, in other words, provides sufficient accesssiblity to all members of society.”

Karen Lucas

De vermaarde onderzoekster Karen Lucas (Transport and Social Analysis at the Institute of Transport Studies, University of Leeds) definieert vervoersarmoede op een vergelijkbare wijze als Martens. Opvallend is dat Lucas lijkt te willen benadrukken dat beperkte vervoersmogelijkheden niet noodzakelijkerwijs tot vervoersarmoede leiden. Pas wanneer mensen door gebrekkige mobiliteit verminderd kunnen participeren in de samenleving is er sprake van vervoersarmoede (Lucas 2012):

“Furthermore, documenters of the phenomenon are less interested in the fact that there is no transport available to people per se but rather the consequences of this in terms of their (in)ability to access key life-enhancing opportunities, such as employment, education, health and their supporting social networks.”

Lucas veronderstelt net als Martens dat er een wederzijdse relatie bestaat tussen beperkte vervoersmogelijkheden en vormen van sociale uitsluiting.

“The most important contribution of the study is generally considered to be the way it has helped to identify the inter-relationships between transport disadvantage and key areas of social policy concern, such as unemployment, health inequalities, poor educational attainment and run-down neighbourhoods and estates.”

Ook brengt Lucas vervoersarmoede in verband met rechtvaardigheid. Op het moment dat wordt erkend dat personen door hun beperkte vervoersmogelijkheden ernstige sociale gevolgen ondervinden, wordt volgens haar rechtvaardigheid een relevant thema.

“...there is a move away from the traditional systems-based approach to transport provision, towards a more people-focused and needs-based social policy perspective. It asks questions about equality of opportunity to access key services and equity of outcome rather than

outputs and also begins to raise the issue of redistributive justice, i.e. the extent to which policy should seek to redistribute transport wealth in the interests of 'fairness' or 'justice'."

Andere auteurs

Samenvattend: Lucas en Martens hebben vergelijkbare opvattingen en hanteren nagenoeg dezelfde definitie van vervoersarmoede. Overigens maakt deze gelijkgestemdheid over de definitie onderdeel uit van een tendens binnen het wetenschappelijk debat. Zo geven bijvoorbeeld Meert c.s. (2008) eveneens een definitie van vervoersarmoede waarin de nadruk wordt gelegd op het niet volwaardig kunnen participeren in de samenleving als gevolg van gebrekkige verplaatsingsmogelijkheden.

"Wanneer mensen door beperkte verplaatsingsmogelijkheden niet meer op een volwaardige manier aan het maatschappelijk leven kunnen deelnemen, noemen wij hen vervoersarm."

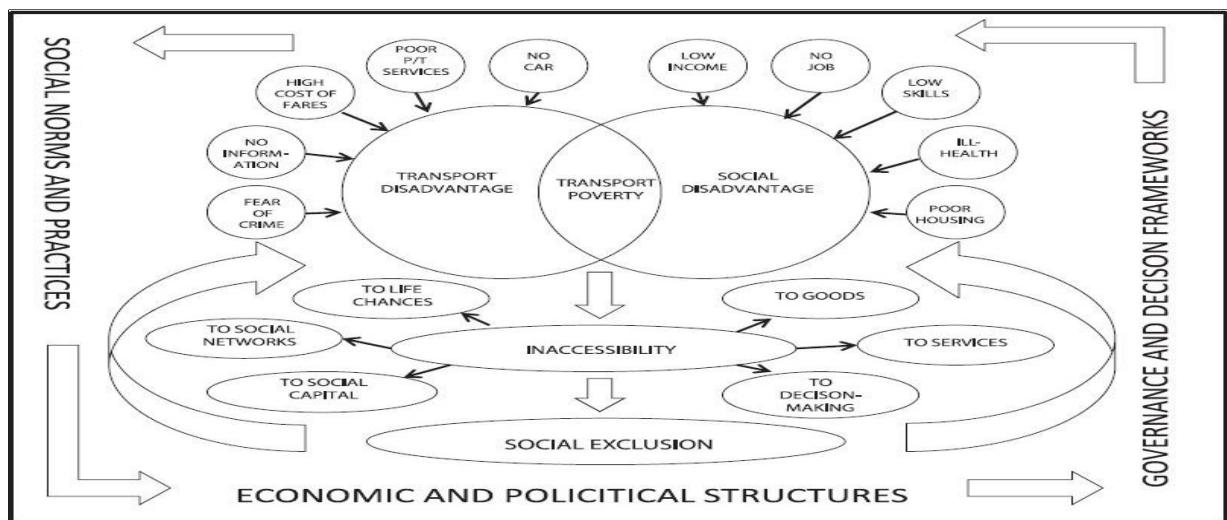
2.2. Operationalisatie

Op basis van onze internationale verkenning zijn we tot de conclusie gekomen dat mensen in het geval van vervoersarmoede hindernissen ervaren om gebruik te maken van mobiliteitsmiddelen. De situatie in de wijken impliceert diverse directe en indirecte belemmeringen die tezamen de bewoners van die wijken uitsluiten van gewenste/voldoende deelname aan de maatschappij.

2.2a. Sociale exclusie

Volgens Karen Lucas (2012) veroorzaken 'vervoersnadelen' en sociale 'nadelen' indirect en direct vervoersarmoede:

"... transport disadvantage and social disadvantage interact directly and indirectly to cause transport poverty. This in turn leads to inaccessibility to essential goods and services, as well as 'lock-out' from planning and decision-making processes, which can result in social exclusion outcomes and further social and transport inequalities will then ensue."



Figuur 'sleutelrelaties' vervoersarmoede, Church et al. (2000)

In navolging van Church et al. (2000) onderscheidt Lucas (2012) de volgende twee soorten nadelen:

Social disadvantages (Sociale nadelen):

- Low income (Laag inkomen)
- No job (Geen werk)
- Low skills (Beperkt ontwikkelde vaardigheden)
- Ill-health (Matige gezondheid)
- Poor housing (Slechte huisvesting)

Transport disadvantages (Vervoersnadelen):

- Fear of crime (Angst voor criminaliteit)
- No information (Geen informatie)
- High cost of fares (Hoge tarieven)
- Poor public transport services (Slechte OV-diensten)
- No car (Geen auto)

Waar de twee groepen elkaar overlappen ontstaat vervoersarmoede ('transport poverty'). Deze armoede leidt tot ontoegankelijkheid en onbereikbaarheid ('inaccessibility') van bestemmingen met als uiteindelijk gevolg: maatschappelijk uitsluiting ('social exclusion').

2.2b. Externe en interne drempels

Beschikbaarheid en bruikbaarheid van vervoersmiddelen zijn sterk afhankelijk van de maatschappelijke situatie waarbinnen ze kunnen of moeten worden aangewend. Deze situatie is, geïnspireerd door Lucas (2012), in het onderzoek door ons uitgewerkt in twee series van zogenaamde drempels. De eerste serie heeft betrekking op de maatschappelijke context (de zogenoemde 'externe drempels'), de tweede serie heeft betrekking op aanbod en gebruik van vervoer en vervoersmiddelen ('interne drempels'). Kortom, externe drempels hebben betrekking op context, interne drempels op mobiliteit.

Overzicht externe drempels (context):

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

Overzicht interne drempels (mobiliteit):

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

De analyse van vervoersarmoede per drempel maakt het mogelijk te bezien of er mogelijk sprake is van onvoldoende beschikbaarheid en bruikbaarheid van vervoersmiddelen, van onvoldoende

bereikbaarheid van noodzakelijke bestemmingen, met andere woorden, of er sprake is van vervoersarmoede.

2.2c. Modaliteiten

Er zijn verschillende vervoersmiddelen, oftewel, modaliteiten te onderscheiden. We veronderstellen dat drempels het gebruik van elke van deze modaliteiten beïnvloeden. Mobiliteit is een voorwaarde om mee te doen en zich staande te houden in de maatschappij. In het vorige hoofdstuk is in dit verband het werk van Marchetti (1994) reeds aangehaald. Zonder modaliteiten (of geschikte of goed werkende modaliteiten) komt men niet ver (of niet ver genoeg) en is er sprake van vervoersarmoede. In dit onderzoek is voornamelijk geen rekening gehouden met de tal van nieuwe modaliteiten (zoals Pod, deelauto, leenfiets, etc.) en modaliteits-systemen en -diensten (zoals 'mobility as a service' en Uber). Het gebruik van deze nieuwe modaliteiten is immers nog beperkt. Daarom zijn voornamelijk uitsluitend de 'klassieke' vormen van vervoer annex modaliteiten tegen het licht gehouden:

- Auto
- Fiets
- Scooter/Bromfiets
- OV
- Lopen

2.2d. Werking drempels

Per drempel wordt hier kort de werking uitgelegd. De eerste vier drempels hebben betrekking op context (externe drempels), de overige direct op mobiliteit (interne drempels).

Demografie en cultuur

Bevolkingssamenstelling en (lokale) cultuur bepalen tot op zekere hoogte de manier en de omvang van de oriëntatie op de buitenwereld. Leeftijd en etniciteit zijn bijvoorbeeld factoren die een rol kunnen spelen. Het verband met mobiliteit is indirect.

Gezondheid en educatie

De lichamelijke en mentale staat waarin men verkeert, conditioneert mogelijkheden tot verplaatsing. Iemand die ongezond is of slecht opgeleid, zal verhoudingsgewijs beperkt mobiel zijn of zelfs fors belemmerd.

Inkomen en werkloosheid

Een zekere mate van welgesteldheid is voorwaardelijk voor mobiliteit. De hoogte van het inkomen bepaalt het haalbare, oftewel betaalbare niveau van mobiliteit (los van de objectieve prijs van die mobiliteit; zie de drempel 'Betaalbaarheid'). Zonder of met weinig geld komt men niet ver. Werkloosheid is een ongunstige factor in dit verband.

Huisvesting en Voorzieningen

De kwaliteit van wonen en voorzieningen is mogelijk indirect relevant voor de mogelijkheden voor mobiliteit. Beleid op gebied van ruimtelijke ordening in het algemeen en schaalvergroting van voorzieningen in het bijzonder kunnen wat dit betreft direct van invloed zijn.

Sociale veiligheid en verkeersveiligheid

Veiligheid bepaalt direct de bruikbaarheid van modaliteiten. Daarom is onveiligheid eerst en vooral een interne drempel. Verkeersonveiligheid bemoeilijkt mobiliteit. Dat geldt in het algemeen voor

situaties die onveilig zijn of als zodanig ervaren worden. Als vervoermiddelen gestolen worden of als daarop een reëel risico bestaat, is er een directe relatie tussen criminaliteit en mobiliteit.

Afstanden en barrières

Bestemmingen die relatief ver weg liggen vergen meer inspanning om er te komen. Dat geldt ook voor bestemmingen die geïsoleerd zijn of waarvan de verbinding op enigerlei wijze is belemmerd. Afstanden en barrières hebben een zeer direct effect op mobiliteit, zowel in fysieke als in mentale zin. Iets kan letterlijk ver weg liggen, of als ver weg worden beschouwd.

Leesbaarheid en begrijpelijkheid

Begrip bepaalt direct de bruikbaarheid van modaliteiten. Als men niet weet hoe een bepaalde vorm van mobiliteit werkt, zet dat een drempel op het gebruik ervan. De 'leesbaarheid' (afgeleid van de Engelse term 'legibility') is van grote betekenis voor de mogelijkheden van vervoer. Als die niet of onvoldoende kunnen worden gelezen en begrepen, daalt de feitelijke beschikbaarheid van mobiliteit navenant.

Fysieke toegankelijkheid

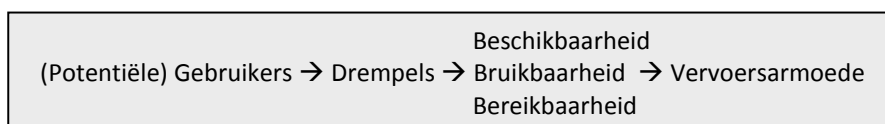
Wanneer een modaliteit voor een gebruiker fysiek niet toegankelijk is, is dat direct bepalend voor de bruikbaarheid ervan. Meestal heeft deze drempel betrekking op een technisch-fysieke beperking van de modaliteit gerelateerd aan lichamelijke of mentale gebreken van gebruikers.

Betaalbaarheid

Deze drempel heeft betrekking op het prijsniveau van mobiliteit (dus los van de economische context; zie de externe drempel 'Inkomen en werkeloosheid'). Ongunstige en te hoge prijzen van middelen en diensten hebben een negatief, direct effect op het niveau van mobiliteit.

Betrouwbaarheid

Wanneer men niet kan vertrouwen op een modaliteit, is dat negatief voor de bruikbaarheid ervan. Als betrouwbaarheid onvoldoende is of als zodanig wordt ingeschat, daalt de beschikbaarheid van mobiliteit navenant.



De drempels zorgen voor belemmeringen die (potentiële) gebruikers ervaren rond vervoersmodaliteiten. De werking van drempels bepaalt aldus de bereikbaarheid van bestemmingen en het daarmee samenhangende risico op vervoersarmoede.

2.3. Werkwijze

Het verkennende onderzoek is gestructureerd aan de hand van maatschappelijk drempels die beschikbaarheid van mobiliteitsmiddelen voor gebruikers beperken (zie vorige paragraaf). De werking van de drempels is onderzocht met behulp van veldwerk (observeren, tellen, fotograferen, etc.) dat telkens is gecombineerd met interviews en groeps gesprekken binnen de lokale situatie. Deze werkwijze is geïnspireerd door de methode van etnografisch onderzoek. De interviews en gesprekken vormen de kern van ons onderzoek. Middelen (tijd, geld en techniek) om volledig wetenschappelijk onderbouwd onderzoek te verrichten, ontbreken. Naar onze overtuiging zou onderzoek zonder het spreken van mensen in de wijken inhoudelijk tekortschieten. Er zijn weliswaar veel data beschikbaar, maar daar valt geen duidelijk beeld van vervoersarmoede uit te distilleren. De

gemiddelden en zelfs medianen die deze data weerspiegelen, ontnemen het zicht op vervoersarmoede van (mogelijk relatief kleine) delen van de bevolking. We zijn veeleer op zoek gegaan naar aansprekende verhalen. Als 10% van de inwoners in de minder kansrijke wijken risico loopt op vervoersarmoede, dan zal dat niet onmiddellijk duidelijk worden uit bijvoorbeeld CBS-statistieken, maar des te meer uit verhalen van de mensen zelf. De opgetekende verhalen en resultaten van ons veldwerk worden evenwel met data van een context voorzien. Zo hebben we ons onderzoek in de wijken zelf aangevuld met desk research en zijn interviews en uitspraken uit diverse media uitgediept. Ook is literatuuronderzoek uitgevoerd. Verder zijn op uitgebreide schaal data verzameld, ontleend aan bestaande bronnen (bijvoorbeeld CBS) waarvan relevantie en betrouwbaarheid boven elke twijfel verheven zijn.

2.4. Casussen

Het onderzoek in de wijken heeft plaatsgevonden aan de hand van een viertal 'case studies'. De waarnemingen ter plekke en de gesprekken met betrokkenen in de wijken vertegenwoordigen de primaire bron voor de analyse van elk casus. Als context zijn per casus aanvullende data verzameld. In overleg met de opdrachtgever zijn vier casussen geselecteerd.

2.4a. Selectie

In elk van de vier grote steden is telkens één casus-wijk geselecteerd, steeds vergezeld van een referentie-wijk. De veronderstelling bij deze selecties is steeds geweest om een casus te gebruiken waarvan op voorhand aannemelijk is dat vervoersarmoede er een serieus probleem vormt in combinatie met een bijbehorende referentie waarvoor het tegendeel geldt. Daarbij hebben we ons, naast de wens van de opdrachtgever, gebaseerd op eerdere ervaringen met werk en projecten binnen de vier grote steden. Ook is gebruik gemaakt van bestaande literatuur. Om de representativiteit te versterken zijn twee naoorlogse wijken (in Amsterdam en Utrecht) en twee vooroorlogse wijken geselecteerd (in Rotterdam en Den Haag).

De casussen in Amsterdam en Utrecht zijn geselecteerd op verzoek van de gemeentes zelf, overeenkomend met onze eigen eerste keuze. Een alternatieve keuze in Amsterdam had Osdorp of Geuzenveld kunnen zijn, in Utrecht Kanaleneiland. Belangrijk in dit verband is de representativiteit van de gekozen wijken. De problematiek van Slotervaart en Overvecht is representatief voor vergelijkbare wijken in de vier grote steden (en een groot aantal andere steden in Nederland).

Een overweging om in Rotterdam de combinatie van Afrikaanderwijk en Bloemhof te kiezen, hangt samen met het lopende project 'Fietsen op Zuid', waarop kan worden aangesloten. Bovendien kan zo gebruik worden gemaakt van reeds bestaand onderzoek naar de situatie in Zuid. Overigens is bijvoorbeeld de Tarwewijk zeer goed vergelijkbaar met Afrikaanderwijk en Bloemhof. Een andere reden voor de gemaakte selectie is de representativiteit van de twee wijken, die veel kenmerken bezitten van vergelijkbare wijken in de andere drie grote steden, als in diverse middelgrote steden buiten de Randstad zoals Groningen, Nijmegen en Tilburg.

De wijken Transvaal en Schilderswijk zijn als casus geselecteerd op verzoek van de gemeente Den Haag. Deze selectie sluit goed aan bij de gekozen wijken in Rotterdam. Al deze negentiende-eeuwse wijken hebben veel karakteristieken gemeen.

Overzicht casus-wijken en referentie-wijken:

- Slotervaart + referentie Watergraafsmeer (Amsterdam)

- Afrikaanderwijk/Bloemhof + referentie Kralingen (Rotterdam)
- Transvaal/Schilderswijk + referentie Statenkwartier (Den Haag)
- Overvecht + referentie Wittevrouwen (Utrecht)

Afrikaanderwijk en Bloemhof zijn vroeg twintigste-eeuwse wijken die rond 1900 ontstonden. In dezelfde periode kwam in Den Haag het Transvaalkwartier tot ontwikkeling (zo werd het stratenplan in 1898 goedgekeurd). De Schilderswijk is als laat negentiende-eeuwse wijk nog iets ouder. Slotervaart maakt deel uit van de westelijke tuinsteden van Amsterdam. De eerste bewoners vestigden zich er in 1955. Overvecht in Utrecht is gebouwd tussen 1960 en 1970.

2.4b. Afbakening

Bij de afbakening van elke casus is zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande geografische indelingen van de betreffende gemeente en van het CBS. Zo heeft de casus Slotervaart binnen het stadsdeel Nieuw-West betrekking op de gemeentelijke buurtcombinaties Slotervaart-Noord en -Zuid, alsmede Overtoomse Veld en Westlandgracht. Binnen de indeling van het CBS bestaat de casus uit twee wijken, namelijk Slotervaart-Noord en -Zuid. De referentie Watergraafsmeer bestaat volgens de indeling van de gemeente Amsterdam eveneens uit verschillende buurtcombinaties. Deze referentie heeft echter uitsluitend betrekking op de buurt Middenmeer. Verwarrend genoeg beschouwt het CBS het deel van de Watergraafsmeer ten oosten van de Middenweg als de wijk Middenmeer. De casus Afrikaanderwijk/Bloemhof in Rotterdam heeft betrekking op de twee gelijknamige wijken binnen het stadsdeel Feijenoord (door CBS beschouwd als de wijk Feijenoord). De referentie Kralingen heeft uitsluitend betrekking op de buurt Kralingen-Oost in de CBS-wijk Kralingen-Crooswijk. In Den Haag hebben Transvaal en Schilderswijk respectievelijk betrekking op de CBS-wijken Transvaalkwartier en Schildersbuurt, terwijl het Statenkwartier overeenkomt met de wijk Geuzen- en Statenkwartier. Overvecht in Utrecht valt samen met de gelijknamige wijk binnen de indeling van het CBS. Wittevrouwen is een buurt binnen de CBS-wijk Noordoost.



3. Analyse per casus

In kort:

Er zijn 4 casussen onderzocht. In elk van de vier grote steden één casus, met bijbehorende referentie-casus:

- Slotervaart + referentie Watergraafsmeer (Amsterdam)
- Afrikaanderwijk/Bloemhof + referentie Kralingen (Rotterdam)
- Transvaal/Schilderswijk + referentie Statenkwartier (Den Haag)
- Overvecht + referentie Wittevrouwen (Utrecht)

Voor elke casus zijn de uitkomsten van onze gesprekken en observaties gepresenteerd en bestaande data in beeld gebracht. Bovendien is van iedere casus de bestaande infrastructuur geanalyseerd. De presentatie is telkens afgerond met tussentijdse conclusies.

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 (zie ook de casus in paragraaf 3.2). 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.



Anekdoten kunnen dus veelzeggend zijn. De ‘bewijskracht’ ervan hebben we versterkt door vergelijkbare gesprekken in de vergelijkbare vier casus-wijken te voeren, en daarmee het risico van eenzijdigheid deels vermeden. We bleken in elke wijk overeenkomstige verhalen te kunnen optekenen. Bovendien hebben we vooral gesproken met ervaren stakeholders ter plekke (zie Colofon). Deze gesprekspartners hebben veelal jarenlang ervaring in de betreffende wijken. Ze hebben zonder uitzondering een groot netwerk en spreken daarom namens velen. Dit alles vergroot de overtuigingskracht van hun verhalen.

Daarnaast hebben we goed rondgekeken. Daarbij hielp het dat we de wijken zelf (door ander werk) al vele jaren kennen. Zo werd opnieuw bevestigd dat in de Rotterdamse casus-wijken het fietsbezit relatief laag is en er minder wordt gefietst dan elders in Rotterdam. De aanwijzingen daarvoor kregen we via gesprekken en dankzij een simpele exercitie door in de directe omgeving van twee

metrostations, respectievelijk in Rotterdam Zuid (Maashaven) en Kralingen (Voorschoterlaan), het aantal gestalde fietsen op straat te tellen. In Kralingen was dat aantal overweldigend veel groter. Bovendien bleek uit de ons bekende resultaten van het project 'Fietsvriendelijke scholen op Zuid', dat de helft van de basisschoolkinderen op Zuid geen fiets bezit, terwijl de andere helft het moet doen met een ondeugdelijk exemplaar.

De interviews zijn met verzamelde data van een context voorzien en ondersteund. Men geeft niet alleen zelf aan weinig te fietsen, gespannen te zijn, moeilijk te kunnen rondkomen en het OV te duur te vinden, maar dit blijkt ook uit de data.

3.1. Slotervaart + referentie Watergraafsmeer (Amsterdam)



Observaties en gesprekken

Geen groot welzijn

Veel inwoners van Slotervaart hebben het niet makkelijk. Uitspraken die we daar opgetekend hebben: “Er is veel stress. Men heeft mentale problemen. Met de gezondheid gaat het vaak niet goed. Sociale controle werkt belemmerend.” Soms lijkt een vlucht naar de buitenkant van de wijk of nog verder een uitkomst. “Er is nog leven na Slotervaart, als de kinderen naar de middelbare school gaan”, zegt een van onze gesprekspartners.

Onveiligheid

“Onbekend maakt onbemind”. Dat verklaart misschien waarom sociale onveiligheid een drempel vormt om zich vrij in de openbare ruimte te begeven. “Veel inwoners durven niet eens met het OV.” Verkeer wordt als gevaarlijk gezien. Fietsen wordt dan ook beschouwd als verkeersonveilig. “Het helpt verder niet dat men bang is medische kosten te moeten maken, terwijl het eigen risico voor de mensen hoog is.”

Fietsendiefstal blijkt een groot probleem, dat op zich al een drempel vormt. “Want het wordt als ‘normaal’ gezien.” Onveiligheid heeft dus niet alleen met gevoel maar ook met daadwerkelijk onveiligheid te maken. “Heling van fietsen is gebruikelijk. Maar in heel West zijn nog maar twee politiebureaus.” “De gemeente laat veel liggen, want is altijd bang voor beheerkosten.”

Voorzieningen ver weg

Lokale voorzieningen en basisscholen zijn nabij, maar dat geldt bijvoorbeeld niet voor andere scholen. Die liggen meestal buiten de eigen wijk. Voor kinderen met beperkingen ligt Slotervaart ver weg van op hun toegesneden voorzieningen.

OV te duur

Vervoerskosten blijken een hoge drempel te zijn. “Mijn dochtertje van twaalf jaar kwam laatst huilend thuis, want ze wou ook een OV-kaart. Maar het OV is erg duur, te duur voor velen. Ouders gaan soms niet naar rapportgesprekken op de school van hun kind, omdat de reis per OV voor hun te duur. Je ziet dat ouderen daarom zorg mijden.”

Er wordt uit noodzaak veel gelopen, want het OV is sinds de afschaffing van de strippenkaart veel duurder geworden. “Vroeger had je nog die roze strippenkaart. Maar nu zijn er geen kinderkaartjes meer.” “Overigens wordt mantelzorg belemmert door vervoerskosten zoals het dure OV, of kosten van parkeren.” “Niet iedereen is op de hoogte van parkeerzoekersregelingen.”

OV+ niet passend genoeg

“De OV+ bus werkt ook niet altijd. Die komt dan twee uur te vroeg om weg te brengen en ruim een uur na de afspraak in het ziekenhuis om op te halen. Zo iemand is dan door dat vervoer en de lange wachttijden in het ziekenhuis de hele dag onderweg. Een andere keer liep een bejaarde man zijn behandeling mis door het slechte vervoer. De oude WOGO-busjes waren ideaal, maar die zijn jammer genoeg wegbezuinigd.”

Te weinig fiets

Fietsen heeft geen status. Sommige ouderen proberen wel te fietsen. “Soms worden lessen georganiseerd en dan gebruiken ze van die kleine zijwieltjes.”

Het fietsbezit is laag. Ook veel kinderen hebben geen fiets. Ze hebben weinig middelen beschikbaar om uit hun wijk te komen. “De gemeente legt te gemakkelijk de verantwoordelijkheid bij de ouders. Maar die ouders zijn eveneens begreepd.” Concluderend: “De wereld wordt klein zo.”

Data

Demografie

De verzamelde data completeren de uitkomsten van de gesprekken. Uit de gebiedsanalyse 2016 van de gemeente Amsterdam zijn in de eerste plaats demografische kenmerken opgediept. Zo heeft Slotervaart een betrekkelijk hoog percentage eenoudergezinnen, namelijk 9% (tegen minder dan 7% in de referentie-wijk). Ook wonen er verhoudingsgewijs veel jongeren (volgens CBS 2015: 15% tegen 10% in de referentie-wijk). Het meest opvallende verschil is het aandeel bewoners met een niet-westerse achtergrond. Volgens zowel de gemeente als het CBS is dit aandeel bijna 50%. Dat is een groot verschil met de referentie die rond de 12% scoort.

Inkomen

Ook qua inkomen blijken er grote verschillen te bestaan tussen Slotervaart en de referentie. De gebiedsanalyse 2016 van de gemeente toont dat bewoners van Slotervaart doorgaans veel minder verdienen en ook dat de waarde van hun woning beduidend lager ligt. In Slotervaart bedraagt het percentage minima-huishoudens 15-17%, tegen 7-6% in de referentie (percentage cijfers respectievelijk CBS 2015 en gemeentelijke gebiedsanalyse 2016). De werkloosheidscijfers geven een vergelijkbaar beeld. In Slotervaart is 6,4% van de bevolking werkloos. Van de jeugd maar liefst 13,8%. In dit opzicht scoort de referentie heel anders, namelijk respectievelijk 1,3% en 11,5%.

Opleidingsniveau

De mogelijkheden om demografische en economische condities te overstijgen zijn in Slotervaart betrekkelijk ongunstig vergeleken met de referentie-wijk. Het opleidingsniveau is laag, hetgeen blijkt uit het percentage laagopgeleide schoolverlaters dat voor Slotervaart 10,7% bedraagt (tegen 3,9% in de Watergraafmeer, waarbinnen overigens Middenmeer (onze referentie) naar alle waarschijnlijkheid nog een lager percentage zal laten zien).

Gezondheid

Inwoners van Slotervaart blijken verder ongezonder te zijn en zich ongezonder te voelen, dan inwoners uit de referentie. Zo hebben ze een groter risico op depressie en angststoornis, bewegen ze minder en zijn ze vaker te zwaar. Bijvoorbeeld: 37% van de bevolking in Slotervaart beweegt zich onvoldoende en 43% is te zwaar (tegen respectievelijk 25% en 33% in de referentie-wijk).

Mobiliteit

Mobiliteitsdata zijn in eerste instantie ontleend aan de Gemeente Amsterdam, Onderzoek, Informatie en Statistiek (OIS), ‘de staat van de stad VIII’, 2015, de Amsterdamse Thermometer voor de bereikbaarheid, 2016, alsmede CBS, 2015. In deze bronnen zijn de gegevens geaggregeerd op

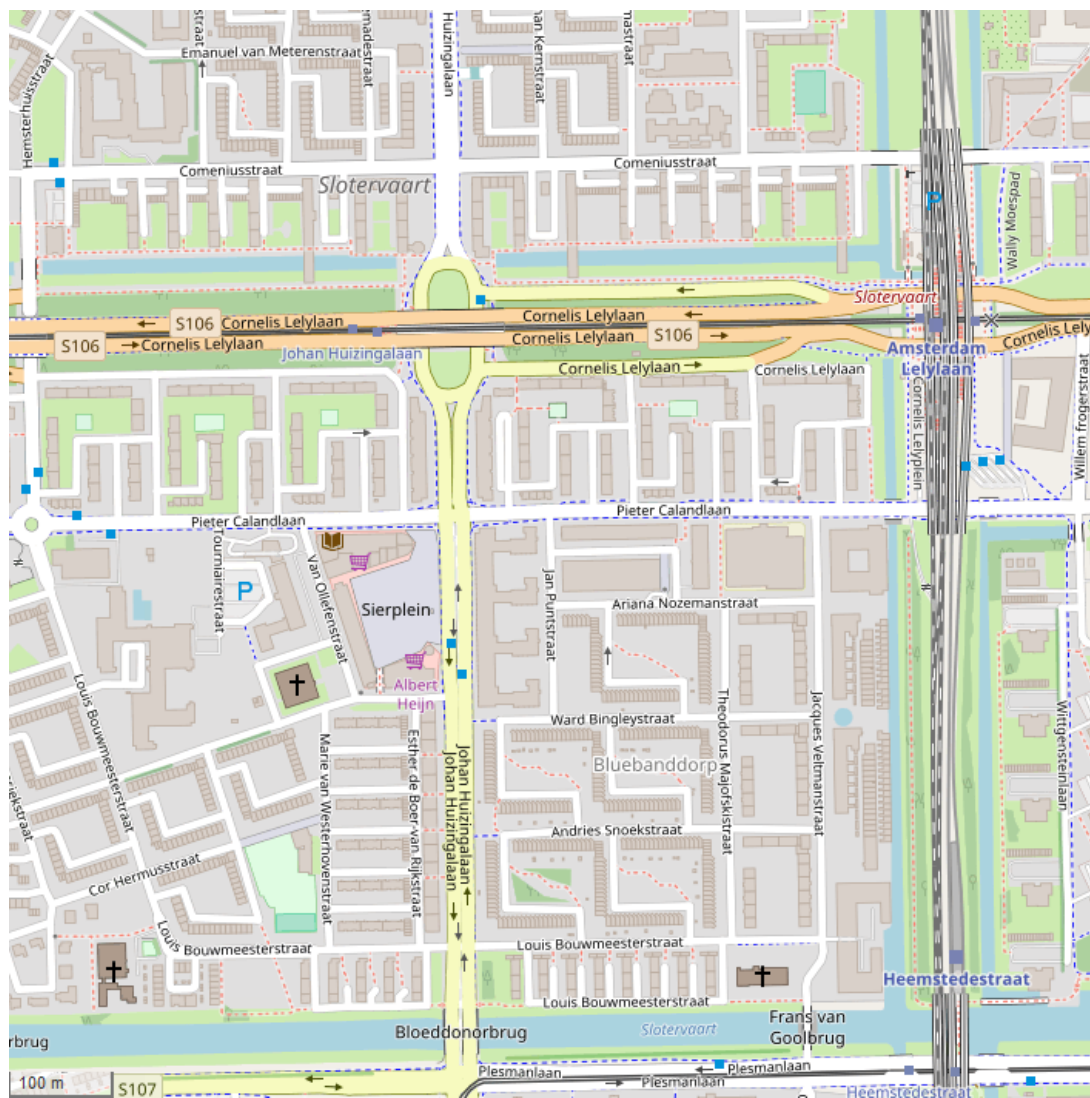
stadsdeelniveau. Slotervaart valt onder Nieuw-West, de referentie-wijk Middenmeer onder Oost. Helaas betekent dit dat de karakteristieken van Slotervaart en de bijbehorende referentie-wijk tot op zekere hoogte in de gemiddelde cijfers op stadsdeelniveau zijn afgevlakt. Niettemin zien we verschillen wat betreft vervoerswijzen tussen Slotervaart (Nieuw-West) en Middenmeer (Oost). In Nieuw-West wordt in ieder geval meer gelopen. Van alle verplaatsingen (in een jaar) vinden daar 30% te voet plaats, tegen 20% in Oost. Voor gebruik van brom- en snorfietsen is het verschil nog groter, namelijk 4% in Nieuw-West, tegen 1% in Oost. Daarentegen toont het fietsgebruik een nagenoeg tegenovergesteld beeld. Volgens de OIS-data (2015) wordt in Nieuw-West voor 18% van alle verplaatsingen gefietst, tegen 40% in Oost. De Amsterdamse Thermometer voor de bereikbaarheid (2016) komt voor een jaar later met iets gematigder cijfers, respectievelijk 32% en 50%. Hieruit blijkt tevens een stijging van het fietsgebruik in beide stadsdelen, waarbij de stijging in Nieuw-West sterker is. Opvallend is dat het fietsbezit in dit stadsdeel vergeleken met Oost helemaal niet zoveel lager is, namelijk 61% tegen 72%. Dit duidt op minder gebruik van elke fiets in wijken als Slotervaart en mogelijk ook op een kwalitatief mindere staat waarin de gemiddelde fiets er verkeert. Behalve een stijging van het fietsgebruik tonen de data ook een stijging van het autogebruik, namelijk van 26% in Nieuw-West, tegen 18% in Oost (OIS, 2015) naar 49%, tegen 30% (Thermometer, 2016). Ons is geen verklaring bekend voor deze sterke stijging. Maar zoveel is zeker, in Nieuw-West (met Slotervaart) wordt relatief (heel) veel auto gereden. De auto is er belangrijk, hetgeen ook blijkt uit cijfers voor autobezit, namelijk 38/50% in Nieuw-West, tegen 32/50% in Oost (2015/2016). Het autobezit is binnen de twee beschouwde jaren in Nieuw-West dus toegenomen en in Oost hetzelfde gebleven.

Het aandeel van het OV is volgens de recentere cijfers (Thermometer, 2016) in beide stadsdelen gelijk, namelijk 20% van alle verplaatsingen. Het OV-gebruik is daarmee toegenomen ten opzichte van het jaar daarvoor. Volgens de OIS-data (2015) voor Nieuw-West was dit namelijk 16%, tegen 18% in Oost.

In de gemeentelijke data is het aandeel in de jaarlijkse verplaatsingen voor de stad als geheel samengevat en afgezet tegen drie niveaus van opleiding, als volgt:

- Laag: 32% fiets – 46% auto – 23% OV,
- Midden: 33% fiets – 39% auto – 28% OV,
- Hoog: 56% fiets – 28% auto – 16% OV.

De cijfers zijn duidelijk: hoger opgeleiden fietsen meer, midden- en laag opgeleiden rijden meer auto en maken meer gebruik van het OV. Hieruit kan worden afgeleid dat in wijken met inwoners met relatief laag opleidingsniveau de auto en het OV belangrijker zijn dan de fiets. Dat zal dus waarschijnlijk ook zo zijn in Slotervaart. Het reeds eerder vermelde percentage laagopgeleide schoolverlaters voor Slotervaart van 10,7% (tegen 3,9% in de Watergraafsmeer), vormt hiervoor op zijn minst een sterke aanwijzing.



Slotervaart – Analyse infrastructuur op basis van OpenStreetMaps, Favas.net, 2018

De in Slotervaart aanwezige infrastructurele netwerken voor fiets, auto en OV zijn beoordeeld met behulp van de fietskaart van Amsterdam die door de Fietzersbond is samengesteld op basis van de bij Citoplan uitgegeven stadsplattegrond. Het blijkt dat de casus-wijk goed voorzien is van fietspaden, wegen, openbaar vervoersverbindingen (situatie medio 2017). Een nadere analyse van OpenStreetMaps leert dat infrastructuur ruim bemeten is. De verhoogde hoofdwijkontsluiting met in het midden een vrije trambaan past in het beeld van de stedenbouw uit de jaren 60, dat wil zeggen, er is sprake van sterke functiescheiding en van grote afmetingen. Parkeervoorzieningen voor auto zijn niet beoordeeld. Veilige stallingscapaciteit voor fietsen in de woonomgeving en bij bestemmingen (bijvoorbeeld scholen) laat te wensen over. Er zijn geen specifieke knelpunten in de fietsnetwerken en –infrastructuur gevonden.

Bereikbaarheid voorzieningen

Voor Slotervaart en referentie-wijk Middenmeer zijn CBS-data uit 2015 verzameld over de nabijheid van enkele belangrijke voorzieningen. Telkens is gekeken naar de afstand van/in de wijk tot de dichtstbijzijnde voorziening, als volgt voor respectievelijk Slotervaart en Middenmeer:

Grote supermarkt: 0,7 km versus 0,5 km
 Ziekenhuis: 1,3 km versus 2,3 km
 Kinderopvang en scholen van alle niveaus 0,5-1 km versus 0,3-1,8 km

Het valt op dat voor inwoners van Slotervaart een grote supermarkt betrekkelijk ver weg ligt, terwijl het ziekenhuis relatief dichtbij is gesitueerd. Het nabijheidsbeeld van Slotervaart voor scholen van 'alle niveaus' lijkt mooi, maar houdt geen rekening met de kwaliteit van de scholen of eventuele specifieke doelgroepen van scholen. In de praktijk zullen kinderen en adolescenten uit Slotervaart van scholen in andere stadsdelen willen of zelfs moeten gebruik maken.

Voor de bereikbaarheid van werk binnen Amsterdam levert de gemeentelijke bron (2015) de volgende aandelen in het totaal aantal verplaatsingen: 42% fiets – 34% auto – 23% OV. Het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per werkdag binnen Amsterdam bedraagt gemiddeld 2,9. Behalve het belang van de genoemde modaliteiten zeggen deze cijfers nog niets in het bijzonder over Slotervaart en referentie-wijk Middenmeer. Het is ons niet bekend welke locaties van werkgelegenheid in het geding zijn. En ook niet welke van deze locaties binnen Slotervaart (en Middenmeer) zijn gesitueerd. Naar we aannemen ligt een belangrijk deel van de werkgelegenheid buiten de eigen wijk. Helaas ontbreken cijfers over dagelijkse pendels van binnen naar buiten de wijk. Ter compensatie is daarom onderstaande tabel samengesteld (Favas.net, 2018) waarin voor enkele representatieve locaties met relatief veel werk voor laaggeschoolden de afstand tot de casus (Sierplein) is uitgedrukt in respectievelijk kilometers, openbaar vervoer-, auto-, fiets- en loop-minuten.

	Afstand (km.)	OV (min.)	Auto	Fiets	Lopen
Munt	6,6	26	23	22	68
Osdorpplein	2,8	12	7	7	26
Lijnden	7,5	48	17	22	82
AMC	14	37	14	44	n.v.t.

Werkgelegenheid kan dus ver buiten de wijk liggen. Dat geldt ook voor medische voorzieningen, die overigens ook een werkgelegenheidslocatie vormen. De recente fusie tussen VU Medisch Centrum en AMC kan op termijn ongunstige effecten op de conditie bereikbaarheid hebben. De beide ziekenhuizen gaan complementair werken en bieden dus niet meer op beide locaties soortgelijke diensten. Dit betekent dat inwoners van Slotervaart in de toekomst voor bepaalde zorg niet meer bij de VU terecht kunnen, maar daarvoor naar het AMC moeten afreizen. Onderstaande tabel laat zien wat dit qua afstand en tijd betekent.

	Afstand (km.)	OV (min.)	Auto	Fiets	Lopen
VU MC	4,8	21	8	16	58
AMC	14	37	14	44	n.v.t.

Waar de VU nog op fietsafstand van Slotervaart ligt, is het AMC de facto onbereikbaar. Overigens lag in Slotervaart ook nog het gelijknamige ziekenhuis, dat in oktober 2018 is gesloten.

Tussentijdse conclusie

De contextuele condities (externe drempels) pakken ongunstig uit in Slotervaart. Dat geldt in het bijzonder voor de gezondheidssituatie: veel stress en overgewicht. Ook de veiligheid staat onder druk. Betaalbaarheid OV is grote kwestie. Auto en lopen vertegenwoordigen de dominante vervoerswijzen. De afstanden binnen Amsterdam zijn vanuit Slotervaart gezien groot. Veel

voorzieningen liggen perifeer, evenals werklocaties (in bijvoorbeeld Amsterdam-Zuidoost). Opvallend is dat ouders soms niet naar rapportgesprekken op de school van hun kind gaan, omdat het OV voor hen te duur is. Er zijn ouderen die om dezelfde reden zorg mijden.

De beschikbaarheid van vervoersmiddelen is in beginsel niet problematisch, maar in de praktijk blijken deze middelen voor velen onvoldoende of niet bruikbaar. Bereikbaarheid staat onder druk; er zijn indicaties voor vervoersarmoede in Slotervaart.

3.2. Afrikaanderwijk/Bloemhof + referentie Kralingen (Rotterdam)



Observaties en gesprekken

Sociale cocon

Jutta Chorus is journalist en met een zeer ruime ervaring met ‘veldwerk’ in de Afrikaanderwijk. Ze is bekend van haar nog steeds actuele boek ‘Afri, Leven in een migrantenwijk’ (2010). In deze kroniek over de Afrikaanderwijk wordt treffend de context van het leven in de wijk, de cultuur, de armoede en indirect ook de vervoersarmoede beschreven. Zij vertelt desgevraagd over wat zij noemt ‘de bankzitters’. Dat zijn de leden van het gezin waar zij voor haar etnografisch werk over de vloer kwam en die, ondanks pogingen te ontsnappen of iets buitenshuis te doen, zich terugtrekken in ledigheid en de dagen slijten zittend op de bank in de woonkamer.

Behalve fysieke afstanden, zoals het centrum dat aan de ‘overkant van de rivier’ ligt, blijken dus ook culturele afstanden en barrières een rol te spelen. De wijk wordt als een soort cocon beschouwd.

“Met staat met de rug naar de Nederlandse samenleving. Overigens geldt het omgekeerde eveneens”, legt Chorus ons uit. Bovendien leeft men op de korte termijn. Er is in veel gevallen geen of weinig gemeenschapszin. Nauwelijks besef van lange termijn (dat geldt ook voor het nog aanwezige autochtone deel van de bevolking). Daar staat tegenover dat onderling toch wordt samengewerkt. Chorus vertelt over haar ervaringen met de ‘kinderbijslagclub’ waarin geld gezamenlijk gespaard en beheerd wordt om, dat dan weer wel, zaken in het thuisland te financieren. Voor veel jongeren is het moeilijk te ontsnappen aan de sociale cocon. “Overschat de rol van de ouders niet”, benadrukt een gesprekspartner met Turkse achtergrond. “Die zitten in hetzelfde schuitje en zijn lang niet altijd in staat hun kinderen uit te rusten met geschikte middelen om zich in de buitenwereld te handhaven.”

Onveiligheid

Sociale veiligheid en verkeersveiligheid duiken in alle gesprekken op en worden over het algemeen als negatief ervaren. De Maas wordt als een echte barrière beschouwd. Het OV schiet volgens diverse gesprekspartners te kort, met name voor de bereikbaarheid van werk. “Plaatsen om te werken of te solliciteren liggen vaak te ver weg, nog afgezien van de hoge kosten om de langere afstanden per OV te overbruggen.” Maar daarnaast speelt ook de kwestie van cultuur en status. “Als mijn vader ineens met de fiets in plaats van met de auto naar de moskee zou komen, zou men daar raar van opkijken. ‘Je gaat toch niet van een paard naar een ezel’, aldus een Turks gezegde.” Met een auto wordt dus gepronkt, hetgeen bevestigt wat enkele jaren geleden al door Jutta Chorus in haar kroniek over de Afrikaanderwijk kon worden genoteerd; zij haalt een jonge inwoner uit de wijk aan: “Ik herinner me nog dat ik mijn auto de eerste keer voor onze deur parkeerde. Een groot gevoel van genoegdoening ging door mij heen.”

Te weinig fiets

Naar aanleiding van ons gesprek gaat Jutta Chorus nog een keer kijken bij een grote basisschool in de Afrikaanderwijk en schrijft daarover in haar column in het NRC (19 juni 2017): “Op het schoolplein staan maar een paar fietsen, veel ouders (de meeste wonen in de buurt van de school) komen hun kinderen met de auto ophalen hetgeen tot chaos leidt bij het uitgaan van de school.”

De sterke oriëntatie op automobilititeit wordt ook treffend geïllustreerd door een uitspraak van een winkelier in Bloemhof: “Met de fiets kom je toch niet op je werk, dat is te ver. Zeker als winkelier ga je toch niet met de fiets. Ik ken niemand die met de fiets naar zijn werk gaat.”

De fiets is niet in trek. Binnen beide wijken zijn overal vrijwel lege fietsenrekken te vinden en op het belangrijkste metrostation Maashaven telden we weliswaar zo’n 250 fietsen, maar ruim 10% van de fietsen was door de gemeente als wrak aangemerkt. Tevens wordt er niet veel gefietst op straat. De auto is daarentegen overal zichtbaar in Zuid en vaak vol met vrienden en/of familie. De parkeerplaatsen bij de winkelstraat of in de wijk zijn ook druk bezet met auto’s, terwijl de fietsenrekken vrijwel leeg staan. De scooter is meer zichtbaar op straat dan de fiets. De voorkeur voor de auto is evident getuige de groot hoeveelheid, met name kleine goedkope auto’s die we konden inventariseren, zoals Renault Twingo, Peugeot 206, Suzuki Swift, Citroën Saxo en Volkswagen Polo.

In Bloemhof zien we twee meisjes, waarvan één met een prachtige Gazelle, hun fiets op slot zetten. De mooie fietsen hadden ze niet zomaar gekregen. Hun moeders hadden er voor gespaard, legden ze uit. De meisjes hadden zo hun eigen verklaring voor waarom er weinig gefietst wordt in hun wijk: “Als je wilt dat mensen gaan fietsen, moet je ze gratis fietsen geven. Het is duur, mijn moeder heeft er lang voor gespaard.” En op onze vraag waarom ze op de fiets naar school gaan: “Mijn moeder fietst ook altijd, want de fiets is de auto van m’n moeder.” Het kan dus wel, maar een fiets is duur – en wordt ook vaak gestolen, wat het andere verhaal is dat steeds weer opduikt.

Armoede en stress

‘Armoede kost geld’ is een uitspraak die in verschillende varianten regelmatig kan worden genoteerd. Goed omgaan met geld vereist ‘organisatorisch vermogen’, dat juist bij inwoners van de beide Rotterdamse wijken veelal ontbreekt. Er is veel stress. “Ik heb bij mensen in huis op de tafel in de woonkamer de tranquillizers zien staan.”

Vervoersarmoede in OV-wereld goddeels onbekend

Waarom wel of juist niet met OV wordt gereisd, is in de gesprekken niet makkelijk en ook niet eenduidig boven tafel te krijgen. Zelfs vertegenwoordigers van de RET zeggen geen informatie of kennis over niet-reizigers te hebben. Er zijn volgens hen geen gegevens over eventuele vervoersarmoede. Wel is uit

onderzoek naar verplaatsingsgedrag in de afgelopen jaren gebleken dat de achterstandswijken (waaronder onze casus) over het algemeen meer gebruik van openbaar vervoer maken.

Volgens de gesproken RET-ers ontbreekt inzicht in de eventuele financiële drempels om van het OV-systeem van RET gebruik te kunnen maken. Wel is bekend dat de Rotterdam-pas een beperkte reikwijdte heeft. Immers, de pas biedt in de gemeente Rotterdam slechts gratis OV voor bejaarden. Het OV-systeem blijkt voor velen moeilijk te begrijpen. Dat wordt meerdere keren in gesprekken bevestigd. Niettemin is nagenoeg geen informatie, laat staan kennis beschikbaar over de ‘leesbaarheid’ van het OV-systeem.

De gangbare vervoerwaarde-modellen (onder andere toegepast voor de ‘OV Visie 2020-2040’) brengen ‘alleen de hoofdstromen’ in beeld. “Die modellen zijn ongeschikt om vervoersarmoede op te sporen.”

Voor eventueel vervoer van (veel) meer nieuwe reizigers zijn de bestaande exploitatiebudgetten overigens onvoldoende. “Er is weinig tot geen ruimte voor capaciteitsvergroting”, onderstrepen de

RET-ers. Afgelopen jaren zijn het bedrijf en zijn exploitaties geoptimaliseerd. “Er zit geen vet meer op de botten”.

Het fiets-OV systeem in Rotterdam is niet op orde (voorbeeld: de belabberde situatie bij metrostation Maashaven). “RET trekt wel aan dit dossier, maar heeft er geen zeggenschap over”. De gemeente is aan zet, ‘maar doet dit zacht uitgedrukt onvoldoende’ (niettemin is op 22 februari 2018 in de gemeenteraad een motie aangenomen, waarin wordt gepleit om bij alle metrostations OV-fietsen te plaatsen).

Buiten Nederlandse samenleving

Een directeur van een lokale onderneming concludeert “Vrouwen op Zuid hebben nul bereik. Luxor blijkt voor ze al heel ver weg.” Het OV is voor deze vrouwen ‘spannend en eng’. Haar bedrijf is een sociale onderneming met diverse activiteiten annex projecten (stadsboerderij, horeca, naaiatelier, facilitaire dienstverlening, theater). Ze koestert daarom nauwe banden met de bevolking van onze Rotterdamse casus-wijken. Door jarenlange ervaring aldaar lijkt ze juist daarom voorzichtig te concluderen. Armoede en vervoerarmoede vertegenwoordigen reële problemen, maar het is lastig goed in te schatten hoe dat bij bepaalde personen en huishoudens precies in elkaar steekt. Dat heeft te maken met het zich deels buiten de Nederlandse maatschappij en cultuur plaatsen, en in het verlengde daarvan, nauwe contacten behouden (hoeft niet per se slecht te zijn trouwens) met het oude thuisland. “Dan denk je bijvoorbeeld met een aantal meiden een goede band te hebben opgebouwd en hen ook een kans te hebben geboden (bijvoorbeeld via sociale ondernemingsprojecten) en komen ze na de zomer in eens getrouwd en zwaar gesluiert terug.” Ook Jutta Chores doelde op dit probleem, toen ze ons vertelde over de ‘bankzitters’. Daarmee verwijzend op een fatale combinatie van lethargie en weigeren deel te nemen aan de Nederlandse samenleving. Een andere gesprekspartner, eveneens met jarenlange ervaring op Rotterdam-Zuid wijst ons echter ook op andere zijde van de medaille. “Het heeft ook te maken met bewustwording en educatie. Inderdaad, er is gesprek aan kennis en er bestaan ‘codes’, vooroordelen en gewoonten, maar daar moet juist iets aan gedaan worden. Gedragsverandering is mogelijk. Breng ze vaardigheden bij. Leer ze een agenda plannen. Creëer bewustzijn van de eigen codes. Ik zie de bewoners niet als slachtoffers. Maar vraag ze wat ze wel kunnen. Er is heel veel levenskracht aanwezig. Daar lees je nergens over.”

Data

Demografie

De demografische gegevens van de gemeente (‘Rotterdam in cijfers’) van de gemeente leren dat de casus-wijken een buitengewoon hoog percentage eenoudergezinnen kennen. Afrikaanderwijk met 15,2% en Bloemhof met 14,8% steken schril af tegen referentie-wijk Kralingen met slechts 3,7%. Het aandeel jongeren in beide wijken is volgens het CBS (2015) met 19% niet veel hoger dan in de referentie-wijk met 16%.

Inkomen

Maar qua inkomen wijken Afrikaanderwijk/Bloemhof heel erg sterk af van de referentie-wijk (wederom volgens de cijfers van het CBS). Het percentage minima-huishoudens is 33/26% tegen een luttele 7% in Kralingen. Deze tegenstelling komt ook tot uitdrukking in de hoogte van het inkomen ‘per ontvanger’. Voor Afrikaanderwijk/Bloemhof 18.200/19.700 euro versus 53.700 euro in Kralingen. De werkeloosheid is bovendien groot. De marginale economische positie van veel inwoners blijkt verder vooral uit het hoge aantal algemene bijstandsuitkeringen. In Kralingen bedraagt het percentage inwoners met zo’n uitkering slechts 0,1%, terwijl Afrikaanderwijk met 14,5% en Bloemhof met 11,2% zeer hoog scoren. De percentages WW uitkering zijn volgens het CBS (2015) als volgt: voor de referentie 0,1% voor de casus 0,3%.

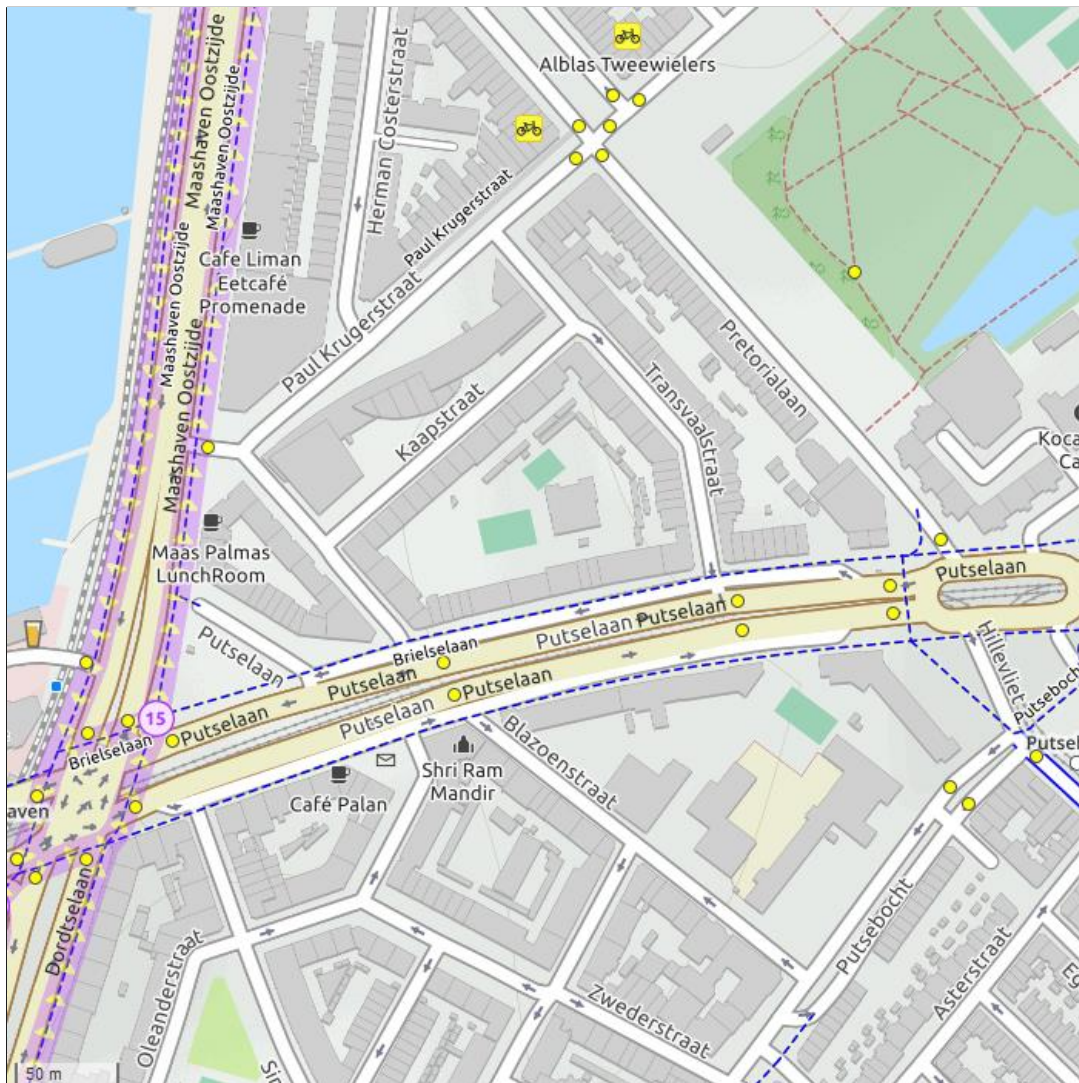
De economische verschillen blijkt indirect ook uit de gemiddeld WOZ-waarde van de woningen, die in Kralingen ruim vier maal hoger is dan in de beide wijken op Rotterdam Zuid. In Afrikaanderwijk is de waarde gemiddeld 90.000 euro, in Bloemhof 94.000 euro tegen 390.000 euro in de Kralingse referentie-wijk.

Analfabetisme

Voor de casus op Rotterdam Zuid zijn de cijfers over leesvaardigheid niet dan minder dan schokkend. Volgens een recent bericht van de Volkskrant zou 36% van de bevolking van onze casus-wijken (plus enkele ander wijken, zoals Hillesluis en Tarwewijk) amper in staat zijn om te lezen (tot nu toe hebben we geen bronnen kunnen achterhalen die dergelijke cijfers staven). Het opleidingsniveau is er dan ook laag. 'Rotterdam in Cijfers' (gemeente Rotterdam, 2014) levert verontrustende cijfers. In Afrikaanderwijk en Bloemhof heeft slechts 49,6% respectievelijk 44,5% van de jongeren (18-22 jaar) een startkwalificatie, terwijl dat in de referentie-wijk 77,8% is. De percentages vroegtijdige schoolverlaters spreken in dit verband boekdelen. Voor de casus-wijk geldt 11,7/14,5% voor de referentie-wijk slechts 1,5%.

Gezondheid

De gezondheid van de bevolking in de casus-wijken vertoont eveneens een ongunstig beeld. Zo blijkt uit cijfers van het CBS (2015) dat in de beide wijken een relatief groot deel van de bevolking een arbeidsongeschiktheidsuitkering heeft: 5,6/5,3% tegen 1,4% in de referentie-wijk. Rotterdamse cijfers bevestigen dit beeld. De casus-wijk scoort op diverse aspecten van gezondheid minder dan de referentie-wijk, bijvoorbeeld voor te zwaar (51% tegen 37%), en voor een of meerdere aandoeningen (28% tegen 20%).



Afrikaanderwijk en Bloemhof – Analyse infrastructuur op basis van OpenStreetMaps, Favas.net, 2018

Er is een analyse gemaakt van de infrastructurele netwerken voor fiets, auto en OV in Afrikaanderwijk en Bloemhof (zie bovenstaand kaartbeeld). Opvallend is dat fietspaden bijna uitsluitend langs de twee hoofdwegen annex barrières zijn gesitueerd (Putselaan en Dordtselaan). Elke fietstrip loopt zo langs soms nauwe straten zonder een enkele voorziening en altijd langs en over drukke kruispunten. Voor de beleving van het fietsen geldt dat men altijd in een auto-omgeving fietst, hetgeen het gevoel van onveiligheid mogelijk versterkt. Veilige stallingsvoorzieningen zijn onvoldoende aanwezig, zowel in de woonomgeving als in de omgevingen van bestemmingen, in het bijzonder bij de scholen. De bediening door OV is sterk (twee metrostations met aansluitende tram- en buslijnen).

Mobiliteit

Data over mobiliteit zijn onder meer ontleend aan O&BI en de gemeente Rotterdam (Omnibusenquête over verkeer en vervoer 2016). Het autobezit van de casus-wijk is vergelijkbaar met dat van de referentie-wijk, namelijk 0,4 respectievelijk 0,5 per huishouden. Het is echter aannemelijk dat de culturele verklaring van deze cijfers verschilt. In Kralingen is autobezit en -gebruik laag vanwege bewuste en vrije keuzes. Bewoners zijn er veelal geëngageerd; gezondheid en milieu zijn voor hen belangrijke onderwerpen. In Afrikaanderwijk en Bloemhof daarentegen is het rijbewijs-

en autobezit relatief laag onder vrouwen, jongeren en bejaarden, terwijl het bezit juist relatief hoog is bij inwoners met een niet-westerse migratieachtergrond, bij mannen en bij 25- tot 65-jarigen. Dit duidt op een sterke auto-afhankelijkheid en daarmee een risico voor vrouwen, jongeren en ouderen, die voor een autorit sterk van anderen afhankelijk zijn.

Over de rol van de fiets hebben we gegevens van O&BI en van de gemeente Rotterdam (Omnibusenquête over verkeer en vervoer 2016), mobiliteitsonderzoek MRDH 2017 en het MON. In Rotterdam, en dus ook in de casus-wijken, hebben inwoners met een niet-westerse migratieachtergrond veel minder vaak een fiets dan inwoners met een Nederlandse achtergrond. Het fietsbezit in Rotterdam Zuid is 53%, tegen Rotterdam als geheel met 77%. We schatten in dat dit percentage in referentie-wijk Kralingen nog hoger is. Door de helft van de inwoners wordt gefietst. De andere helft fietst dus nooit. De schatting voor het percentage fietsgebruik voor alle verplaatsingen in Rotterdam Zuid bedraagt 15%.

De Omnibusenquête over verkeer en vervoer 2016 onder – let op – ‘intensieve gebruikers’ levert cijfers over de modal split voor belangrijke bestemming, als volgt *):

Modelsplit	OV(%)	Auto b/p(%)	Fiets(%)	Lopen/anders(%)
Werk/studie	22	41	31	6
Winkelcentrum	25	26	30	19
Vrienden/familie	18	60	16	6
Naar binnenstad	45	18	26	10
Elders in stad	28	49	19	4
Buiten stad	24	72	3	2

*) b/p = bestuurder/passagier

Deze bron definieert intensieve vervoermiddelgebruikers als degenen die het betreffende vervoermiddel, bijvoorbeeld de fiets, ten minste vier dagen per week gebruiken. Een inschatting op basis van de gesprekken en observaties is dat het aantal intensieve gebruikers in de casus-wijken veel lager ligt dan het Rotterdams gemiddelde. Daarmee komt de omvang van het daadwerkelijk fietsgebruik daar in een heel ander daglicht te staan. Dat is dus veel lager dan dat de omnibusenquête suggereert.

De auto is sowieso belangrijk en voor werk nog belangrijker. Dat geldt in versterkte mate voor sociaal bezoek en voor het bereiken van bestemmingen elders in, of buiten de stad. OV is vooral van belang voor bereiken van de binnenstad. Lopen is alleen belangrijk voor (lokaal) winkelen.

Bereikbaarheid voorzieningen

De cijfers zijn niet uitgesplitst voor de wijken. Het is dus (vooralsnog) onbekend of Afrikaanderwijk en Bloemhof op enigerlei wijze afwijken. De cijfers zijn immers gemiddelden en zo ontstaat ruis, want het gemiddelde van de casus-wijk en de referentie-wijk zegt per slot van rekening niets over de verschillen tussen beide en zijn op de keper beschouwd niet bruikbaar om de mate van vervoersarmoede vast te stellen. Vooral om te kunnen vaststellen of locaties van werkgelegenheid bereikbaar zijn, is het van belang de positie van de casus-wijken te beschouwen. Als een aanzet daartoe is de onderstaande tabel samengesteld (Favas.net, 2018) waarin voor enkele representatieve locaties met relatief veel werk voor laaggeschoolden de afstand tot de casus (Putselaan/Pretoriaal) is uitgedrukt in respectievelijk kilometers, openbaar vervoer-, auto-, fiets- en loop-minuten.

	Afstand (km.)	OV (min.)	Auto	Fiets	Lopen
Stadhuis	3,4	14	12	13	43
Zuidplein	1,7	10	7	9	22
Spaansepolder	9,0	42	19	31	102
Europoort	33	??	33	102	n.v.t.

Er is risico op vervoersarmoede als de laatste twee type bestemmingen alleen per auto bereikbaar zijn en daar niet over beschikt kan worden. Fietsen (te lange afstand) en OV (te duur en/of niet altijd beschikbaar) brengen in dit geval nauwelijks of geen uitkomst. Dat geldt waarschijnlijk in veel gevallen zelfs ook voor de eerste bestemming. Wel wijzen cijfers van het CBS (2015) erop dat lokale voorzieningen doorgaans op loopafstand aanwezig zijn. Voor Afrikaanderwijk/Bloemhof ligt een grote supermarkt op 0,4/0,3 kilometer afstand, voor de referentie 0,5 km. Voor een ziekenhuis geldt 2,0/1,1 km (casus-wijk), en 1,9 km (referentie-wijk).

Tussentijdse conclusie

De contextuele condities (externe drempels) pakken zeer ongunstig uit. Sociaal en cultureel zijn de casus-wijken in zichzelf gekeerd. Sociaal-economisch is de positie van veel bewoners zeer zwak. Ruim een derde deel van de huishoudens moet rondkomen van een minimuminkomen. Er heerst armoede. Veiligheid wordt in alle opzichten als problematisch gezien. De betaalbaarheid OV vormt een groot probleem. De auto is de favoriete vorm van vervoer met een hoge sociale status. De afstanden naar veel werklocaties zijn groot tot zeer groot. De Maas werkt bovendien als een barrière.

Fietsen worden vaak gestolen. De beschikbaarheid van fietsvoorzieningen is onvoldoende. De fietsinfrastructuur is niet optimaal. De bereikbaarheid is niet voldoende gegarandeerd.

Opvallend: de wijk wordt door veel inwoners als een soort cocon beschouwd. Twee opvallende uitspraken: 'vrouwen op Zuid hebben nul bereik' en 'armoede kost geld'.

Vervoersarmoede in Afrikaanderwijk en Bloemhof is buitengewoon reëel.

3.3. Transvaal/Schilderswijk + referentie Statenkwartier (Den Haag)



Observaties en gesprekken

Grote mentale afstanden

Den Haag een stad aan zee? Hoe ver weg ligt Loosduinen? Dit lijken vragen naar de bekende weg, die toch meerdere keren opdoken tijdens gesprekken op locatie. Net als de zee lijken veel bestemmingen buiten de eigen wijk voor veel inwoners als het ware in andere wereld te liggen. Zo kan Loosduinen kennelijk ver weg liggen, ondanks de afstand van minder dan zes kilometer, of van amper twintig minuten fietsen. Vanuit Transvaal of de Schilderswijk ligt de zee niet verder weg. Toch wordt meerdere keren bevestigd dat er inwoners zijn die niet eens weten dat Den Haag aan zee ligt. Culturele en mentale condities maken mensen immobiel. Ook al zouden ze voldoende vervoersmiddelen hebben, ze zijn zich niet voldoende bewust van mogelijkheden of noodzakelijkheden om zich te verplaatsen. Indirect draagt dit bij aan het probleem van vervoersarmoede. Het vormt een negatieve conditie, die in de gesprekken tekens wordt bevestigd.

Geen fietscultuur

Veel vrouwen kunnen of willen fietsen (vanwege de vrijheid die dit geeft), maar doen dit niet vanwege culturele barrières. Veelal wordt fietsen in de wijk gezien als 'not done'. Mogelijk omdat al fietsend het lichamelijk figuur als zodanig beter zichtbaar zou zijn. "En als ze dan toch kunnen en willen fietsen, dan mogen ze vaak niet van hun man. Een beperkt aantal fietst gelukkig toch, maar je moet goed beseffen dat de stap om dat te doen heel groot is."

"Er zijn ook mannen die denken dat wanneer hun vrouw door de wijk fietst, anderen denken dat hij te arm is om een auto voor haar te kunnen kopen." De auto blijkt een enorm statussymbool. "Toch zie je nu af en toe ook bakfietsen. Dat duidt mogelijk toch op een cultuuromslag. Bovendien zijn er moeders die wel fietsen en zo de stad goed leren kennen."

Niettemin is er geen sprake van fietscultuur. Men begrijpt het 'fietssysteem' niet. "Bewoners leggen geen verbanden. Ze zijn tegen het opheffen van parkeerplaatsen om ruimte te bieden voor een nieuwe fietsverbinding, maar tegelijkertijd vinden ze dat fietsen voor hun kinderen te gevaarlijk is."

"Je moet eerst echt uitleggen aan ze, pas dan begrijpen ze het dat die paaltjes wel belangrijk zijn, en dat dat gebeurt voor de veiligheid van hun eigen kinderen."

"De auto is echt een 'emancipatie-ding'. Alles voor de auto. Dan maar eten uitsparen, of kleiner wonen. Al staat 'ie maar voor de deur. Alleen dat al geeft een geruststellend gevoel. Verhoging van de parkeertarieven wordt dan ook echt ervaren als een straf."

Er is een laag bewustzijn van het belang van een goede gezondheid. Het speelt nauwelijks een rol bij een eventuele keuze voor fietsen, of de motivatie om fietslessen te gaan volgen. "Pas als je het goed uitlegt, dan dringt het belang van gezondheid tot hen door. Ze weten het gewoon niet. Ze kijken alleen naar de televisie van hun eigen land en bovendien beheersen ze het Nederlands niet. Het

verband tussen fietsen en gezondheid wordt helemaal niet gelegd. Dat geldt voor lichaamsbeweging in het algemeen. Zo wordt er ook niet gezwoommen. Heel soms hardlopen. Wel gaat er een groep moeders regelmatig wandelen naar het Zuiderpark. Dat is toch een eind lopen! Maar ze weten niet hoe belangrijk het is dat hun kinderen buitenspelen.”

Steeds minder kinderen in de wijk gaan op de fiets. Naar schatting 75 % van de scholen verzorgt nog wel een fietsexamen, maar dat verloopt niet gemakkelijk. Zo zijn veel kinderen motorisch niet zo sterk. Heel veel kinderen hebben geen fiets, of geen geschikte fiets. Vaak kunnen ze niet fietsen, soms zelfs kunnen ze niet eens op een fiets zitten.

Scholen focussen sterk op taal en rekenen. Dat is begrijpelijk maar daardoor schieten culturele zaken, maar ook bijvoorbeeld gymnastiek erbij in. “In tegenstelling tot witte scholen”, wordt benadrukt. Er is een grote taalachterstand, hetgeen alles moeilijker maakt. “Vaak hoor je ouders zeggen ‘daar heb ik nooit aan gedacht’.” Maar er zijn wel fietsfaciliteiten, waardoor wie zou willen fietsen, dat zou kunnen doen. Zo zijn er leenfietsen bij ‘Haagse Hopje’. Stichting Leergangen helpt financieel. En dan is er nog de Ooievaarspas van de gemeente. Daarentegen stelt onze gesprekspartner: “Maar de echte hoge drempel is bewustwording. Daar draait het om.” “Maar gelukkig hoort men ‘via via’ van de fietslessen die hier worden gegeven. En dan na minimaal een half jaar zijn er toch weer wat vrouwen erbij die kunnen fietsen, en hopelijk dat ook blijven doen. Het scheelt wel dat in de lessen ook buiten in het echte verkeer worden gegeven, dus niet alleen de gymnastiekzaal die we voor de lessen gebruiken.”

Fietslessen kunnen wel helpen. Maar veel ouders vinden het toch moeilijk om hun kinderen op de fiets naar school te laten gaan. Dan liever in de ‘veilige tram’. “Fietsen wordt door velen gezien als echt iets heel gevaarlijks. Misschien dat daarom door mannen wat meer gefietst wordt. Op vrijdag zie je bij de Moskee altijd veel fietsen staan.”

Een ander probleem voor bevordering van fietsen is diefstal. “Als je een dure fiets stalt wordt ‘ie zeker gejat.”

Men hoeft de wijk niet uit

“Station Holland Spoor ligt om de hoek”, zegt één van onze gesprekspartners. Het probleem voor Transvaal en Schilderswijk is dus niet de afstand tot voorzieningen. Alles ligt dichtbij. Over barrières hebben we niet eens gesproken. De Haagse Markt ligt centraal. Er zijn in de wijken heel veel winkels. “Er zijn heel veel voorzieningen in de wijk. Daarvoor hoeven de bewoners niet hun wijk uit.”

De beide wijken zijn goed ontsloten met OV. De keerzijde is dat men niet werkelijk de wijk uit hoeft, althans niet voor de dagelijkse boodschappen. De bewoners blijven zich nagenoeg volledig richten op ‘hun eigen wijkje’. Voor hen ligt Den Haag niet aan zee. “Het komt voor dat kinderen pas op school tijdens een dagtripje voor het eerst van hun leven op het strand komen.”

OV-systeem te moeilijk

De OV-chipcard is een barrière voor gebruik. Het systeem is gecompliceerd en voor velen niet duidelijk en begrijpelijk genoeg. Een OV app is voor studenten te begrijpen, maar niet voor veel moeders in de wijk. “Er zijn voor hen ook te weinig oplaadpunten in de wijk.”

OV te duur

Per tram van Den Haag Centraal naar het Hobbemaplein kost 1,33 euro. Nog voor dat we een stap in Transvaal hebben gezet, horen we achter ons als we uit de tram komen onze bevinding ongevraagd bevestigt. “Inderdaad heel duur”, zegt onze medepassagier terwijl hij hoofdschuddend wegbeent. Het dure openbaar vervoer komt ook aan de orde als we het hebben over Loosduinen als voorbeeld van een ‘verre bestemming’. Een retourtje vindt men te duur. Dat is begrijpelijk, want heel vaak wordt een extra duur los kaartje op de tram gekocht. Tegelijkertijd maakt dit duidelijk dat het systeem van de OV-chipcard een barrière vormt. Niet alleen vanwege de onvoldoende leesbaarheid

en begrijpelijkheid, maar juist ook vanwege de onbetaalbaarheid. De kosten voor aanschaf van de kaart zijn hoog, evenals het minimum saldo. Bovendien moet zo'n kaart voor elk gezinslid worden aangeschaft. En dat blijkt veelal een belemmering voor gebruik ervan. "En dan koopt men dus maar een los kaartje. Dat is dan voor dat moment een 'goedkopere' oplossing."

De kosten van vervoer (OV, auto) vertegenwoordigen een behoorlijke financiële drempel. Dat wordt duidelijk bij 'de moeders', want zij zitten aan het eind van huishoudelijk-financiële pijplijn. "Want uiteindelijk gaat het altijd financieel ten kosten van de moeder!"

Niet voor niets wordt er veel gelopen, bijvoorbeeld in de winter met kinderwagen naar het Centrum Jeugd en Gezin aan de Paviljoensgracht, op zo'n twintig minuten lopen vanaf het Hobbemaplein.

"Dat spaart weer geld uit." (Deze anekdote is overigens strijdig met de uitspraak dat mensen liever niet langer lopen dan vijf minuten, wat we ook in onze interviews hebben gehoord.)

Liever de tram dan lopen of fietsen; auto beperkt aanwezig

Een populaire middelbare school is Hofstad, en sinds kort het Rijswijkse Lyceum. Beide scholen liggen ruim buiten Transvaal en de Schilderswijk. Studenten van MBO en HBO nemen de tram richting station Holland Spoor.

Het lijkt erop dat voor woon-werkverkeer overwegend de auto wordt gebruikt. Dat geldt ook voor andere bestemmingen als die buiten de wijk liggen, of als de afstand als ver wordt ervaren.

Loosduinen wordt als voorbeeld aangevoerd van een plaats die te ver weg ligt. Openbaar vervoer wordt dan ongeschikt bevonden, terwijl fietsen al helemaal geen optie is.

Fietsenmakers zijn in de wijk dun gezaaid. Men heeft het idee dat veel mensen thuis hun fiets onderhouden. "Mijn vader maakte voor mij altijd de fiets, en nu doet mijn man het," vertelt een deelnemer aan een gesprek. "Bovendien zijn bij de Action-onderdelen voor de fiets heel goedkoop verkrijgbaar."

Het autobezit verschilt sterk. Het beeld is afwisselend. Zo beschikken de huishoudens van twee gesprekspartners elk over twee 'kleine' auto's. Volgens hen is dat echt nodig. "Al was het maar om de kinderen naar school te brengen, of voor mantelzorg, die heel hoog is in de wijk." "Dan kunnen ze eindelijk naar de dokter." Na doorvragen wordt niettemin toegegeven dat veel bewoners geen auto bezitten."

De mogelijkheden voor lopen blijken beperkt. Normaal gesproken is vijf minuten het maximaal haalbare. "Zelfs de Fysiotherapeut binnen in de wijk vinden ze al ver. Ze zien het nut van lopen niet in. Gaan al met de tram voor een afstand van twee haltes."

Auto-afhankelijkheid voor het werk

Het blijkt moeilijk om een beeld te vormen van 'wie in de wijk waar werkt'. Er is werkgelegenheid in de wijk, bijvoorbeeld in de vele winkels of in en rondom het buurthuis, maar informatie over locaties van werk buiten Transvaal en de Schilderswijk is volgens velen niet beschikbaar. "Ik weet het gewoon niet", onderstreept een van onze gesprekspartners. Uiteindelijk spreken we een groep ouderen heren in hun 'Buurthaven voor alle Hagenaars'. Men verzekert ons dat de meesten van hen, bij wijze van spreken '99 %', hun werkzame leven in het Westland hebben doorgebracht (sommigen zijn al gepensioneerd) of dat nog steeds doen. Daarvoor is en wordt veelal collectief vervoer geregeld, maar er wordt ook van eigen auto gebruik gemaakt. Auto-afhankelijk om werk te bereiken is in ieder geval groot, wordt ons verzekerd. Slechts één gesprekspartner gebruikt de trein, omdat hij in Haarlem werkt, legt hij uit.

Data

Demografie

Het percentage eenoudergezinnen is ons onbekend. De percentages inwoners met een niet-westerse achtergrond zijn in beide wijken hoog: respectievelijk 77% en 85%, tegen slechts 9% in de referentiewijk (CBS, 2014).

Inkomen

Qua inkomen wijken Transvaal/Schilderswijk ook sterk af van de referentiewijk (wederom volgens CBS, 2014). Het percentage minima-huishoudens is 28/30% tegen een 7% in Statenkwartier. Het laagste gemiddelde gestandaardiseerde inkomen per huishouden werd verdiend door de inwoners van Transvaal (15.900 euro). Andere wijken waar inwoners gemiddeld een laag inkomen per huishouden hebben zijn Schildersbuurt binnen de casus en Moerwijk elders in de stad (Gezondheidsmonitor Den Haag 2014, Gemeente Den Haag). Overigens heeft een derde van de Hagenaren moeite om rond te komen. Gelet op de CBS-cijfers is dit Haagse gemiddelde cijfer uit de Gezondheidsmonitor 2014 voor de casus-wijken nog aanzienlijk ongunstiger.

Werkeloosheid

Het werkeloosheidscijfer is voor ons alleen beschikbaar voor de gemeente als geheel (10,9% - Gezondheidsmonitor, 2014). Het is buitengewoon waarschijnlijk dat dit percentage voor de casus-wijken veel hoger uitpakt. Want het percentage inwoners in de casus-wijken dat een algemene bijstandsuitkering ontvangt is met 11,5/12,9% veel groter dan in de referentiewijk met slechts 0,8%. Voor het aantal inwoners met een WW-uitkering gelden vergelijkbare cijfers, namelijk 2,9/2,7% tegen 1,5%.

WOZ-waarde

De economische verschillen blijken indirect ook uit de gemiddeld WOZ-waarde van de woningen, die in de referentiewijk zo'n vier maal hoger is dan in de beide casus-wijken: Transvaal 113.000 euro en Schilderswijk 108.000 euro, tegen 400.000 euro in Statenkwartier.

Opleidingsniveau

Over de casus-wijken kon geen harde data over laaggeletterdheid worden opgespoord (indirecte bronnen maken echter duidelijk dat dit een groot probleem is). Ook de data over opleidingsniveau zijn summier. Het percentage voor aantal lager opgeleiden voor zogenaamde achterstandswijken spreekt niettemin boekdelen, namelijk 22%, tegen 7% in niet-achterstandswijken (Gezondheidsmonitor, 2014). Voor de gezondheid van de bevolking in achterstandswijken geeft dezelfde bron vergelijkbare cijfers.

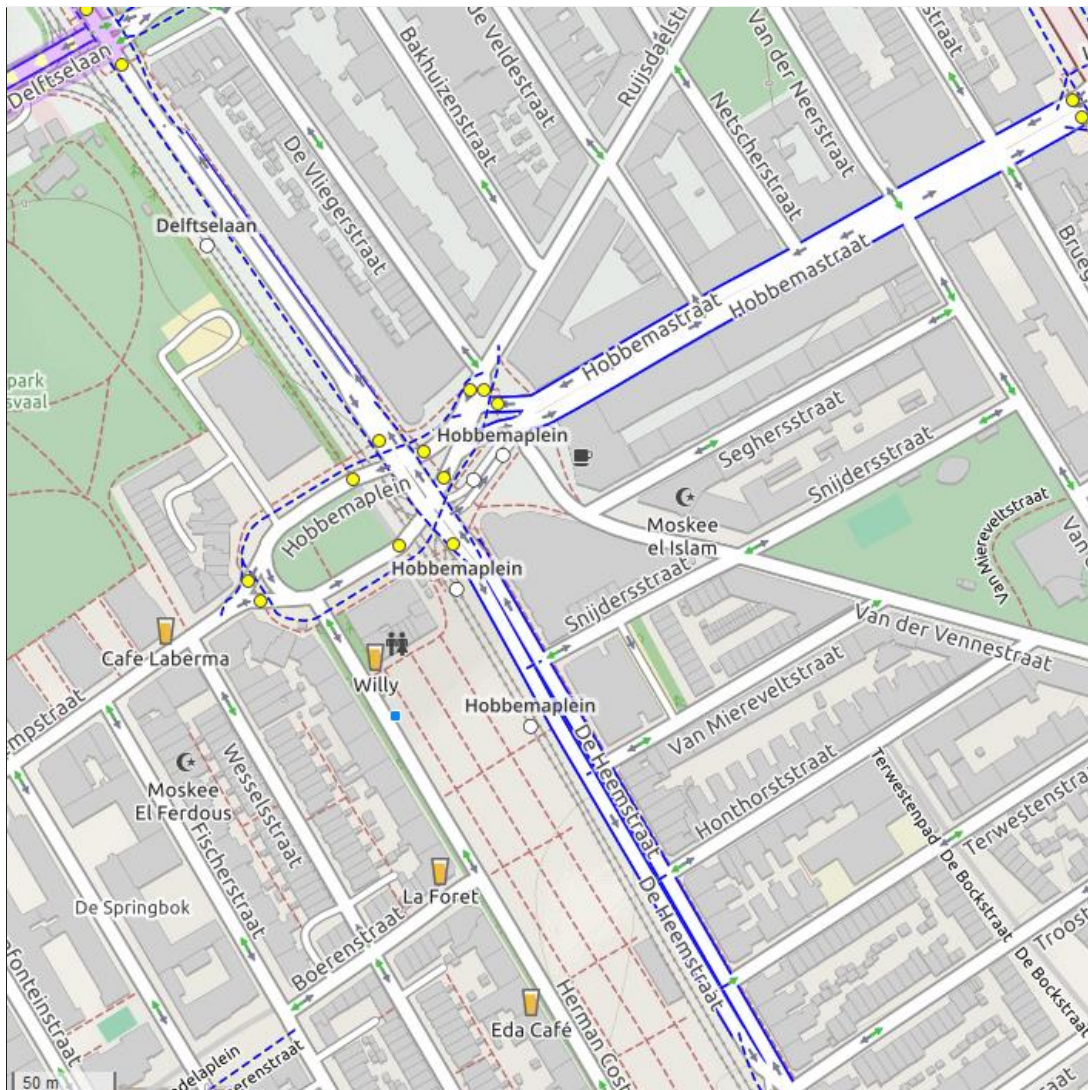
Mobiliteit

Er zijn amper data beschikbaar over mobiliteit op wijkniveau. Wel is bekend dat het autobezit in de beide casus-wijken tamelijk laag is, ieder geval aanzienlijk lager dan in de rijke wijk. Zowel in Transvaal, als in Schilderswijk bedraagt het autobezit 0,5 per huishouden, tegen 0,8 in de referentie Statenkwartier (CBS, 2014).

Uit onderzoek van de gemeente Den Haag blijkt dat 62 % van de inwoners met een laag inkomen (zoals in onze casus-wijken) een fiets bezit, terwijl in wijken als het Statenkwartier het percentage fietsbezitters rond de 90% schommelt (Verplaatsingen in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2010-2014).

Ongeveer 22-24% van alle verplaatsingen in Den Haag vinden plaats per fiets. Er zijn geen cijfers bekend per wijk. Gelet op het lage inkomen en geringe fietsbezit in de casus-wijken is het niettemin aannemelijk dat er fors minder gefietst wordt.

Infrastructuur



Transvaal en Schilderswijk Analyse infrastructuur op basis van OpenStreetMaps, Favas.net, 2018

De infrastructurele netwerken van Transvaal/Schilderswijk voor fiets, auto en OV zijn nagelopen. Het Hobbemaplein vormt verkeerstechnisch een lastig knooppunt, dat niettemin in veel verplaatsingen gepasseerd zal moeten worden. De fietsinfrastructuur is geanalyseerd (zie bovenstaand kaartbeeld), waarbij is aangetekend dat beide wijken zijn gescheiden door vrije, niet oversteekbare traminfrastructuur (parallel aan de Heemstraat) en dat in de Hobbemastraat de tram met het gewone verkeer meerijdt. Vooral voor fietsen is dit problematisch. Er zijn opvallend weinig fietspaden en -stroken. Het gemiddelde straatprofiel van Schilderswijk is krappere dan van Transvaal.

Bereikbaarheid voorzieningen

Volgens het CBS (2014) bevinden lokale voorzieningen zich veelal op loopafstand. Voor Transvaal/Schilderswijk ligt bijvoorbeeld een grote supermarkt op 0,2/0,3 kilometer afstand, voor de referentie-wijk 0,4 km.

Voor een begrip van vervoersarmoede zijn voor de beide casus-wijken enkele representatieve locaties met relatief veel werk voor laaggeschoolden geïnventariseerd in de onderstaande tabel. Telkens is de afstand tot de casus (Hobbemaplein) uitgedrukt in respectievelijk kilometers, openbaar vervoer-, auto-, fiets- en loop-minuten.

	Afstand (km.)	OV (min.)	Auto	Fiets	Lopen
Stadhuis	4,0	11	16	9	25
Leyweg (633)	5,1	16	14	14	39
Binckhorst	4,9	22	10	18	46
Naaldwijk/Flora	11	49	25	38	n.v.t.

Het stadscentrum ligt betrekkelijk dichtbij (evenals de beide grote stations CS en HS). De Haagse Markt met een bedieningsgebied van ten minstens de gehele stad ligt tussen de beide casus-wijken in (aan de kant van Transvaal). Vanuit de casus-wijken gezien oogt Den Haag zo als een compacte stad. Toch ligt naar verwachting veel werk voor laaggeschoolde (veel) verder weg. Zo valt de Binckhorst nog net binnen fietsbereik, maar zijn grote delen van het Westland ongetwijfeld moeilijker te bereiken.

Ziekenhuizen vertegenwoordigen belangrijke bestemmingen, zowel voor medische zorg, als voor werkgelegenheid. Twee ziekenhuizen zijn van belang voor de Haagse casus. Onderstaande tabel (Favas.net, 2018) brengt de bereikbaarheid ervan voor Transvaal/Schilderswijk in beeld.

	Afstand (km.)	OV (min.)	Auto	Fiets	Lopen
Westeinde	0,9	11	4	5	11
Leyenburg	3,9	12	12	12	37

Beide locaties liggen dichtbij de casus-wijken.

Tussentijdse conclusie

Er is weinig bewustzijn van het belang van een goede gezondheid. De inkomens- en werkgelegenheids situatie is ook ongunstig. Circa een derde deel van de huishoudens moet rondkomen van een minimuminkomen. Fietsen wordt over het algemeen beschouwd als gevaarlijk. Fietsendiefstal is een groot probleem. Het 'fietsstelsel' blijkt mentaal en cultureel eveneens moeilijk toegankelijk. Behalve duur is OV door het systeem van de OV-chipcard ook voor velen ondoorgrondelijk. De auto blijkt functioneel en sociaal van groot belang, terwijl velen toch niet over een auto kunnen beschikken.

Opvallend: niet iedereen in de wijk weet dat Den Haag een stad aan zee is. Voor veel vrouwen impliceert gaan fietsen een grote stap, want het is eigenlijk 'not done'. Steeds minder kinderen fietsen.

Er zijn niettemin voldoende voorzieningen (OV en fiets). De te overbruggen afstanden zijn te overzien. Den Haag is een compacte stad en toch is er sprake van vervoersarmoede. Maar het lijkt alsof daarover niet gesproken mag worden (geldt voor armoede en andere tekortkomingen in het algemeen). Eventuele vervoersarmoede blijft zo onzichtbaar, omdat het ook een kwestie van beleving en bewustzijn is.

3.4. Overvecht + referentie Wittevrouwen (Utrecht)



Observaties en gesprekken

Eenzijdige samenstelling met veel armoede en spanningen

De oorspronkelijke bevolking van Overvecht, nu veelal bejaard, voelt zich onmachtig. Onze lokale bron noemt als voorbeeld een eenzame Utrechter die al 58 jaar in de wijk woont, maar al zijn oude burens heeft zien vertrekken. Maar er is ook goed nieuws, zoals een recent initiatief om alle Marokkaanse vrouwen te ondersteunen met de opvoeding van hun kinderen.

Overvecht heeft eenzijdige samenstelling. “Dat blijkt uit de scholen waarvan ‘bij wijze van spreken 99%’ van de leerlingen een Marokkaanse/Turkse achtergrond heeft – overigens in de laatste groep veel alevieten”, legt onze gesprekspartner uit.

De onderlinge verhoudingen zijn verslechterd. Er vindt weinig communicatie tussen elkaar plaats. Verder blijkt discriminatie reëel. Zo wordt ons verteld hoe een inwonster uit de trein geweerd werd door een agressieve Nederlander omdat ze een hoofddoek om had.

Er ontbreekt vaak ook vertrouwen in eigen kunnen. “Maar als je kunt fietsen geeft dat daarentegen veel zelfvertrouwen.”

Armoede is evident in Overvecht. In het algemeen is als gevolg daarvan de stress toegenomen. “En nog steeds neemt stress onder bewoners toe.” Dit komt omdat de afgelopen jaren de overheid zich meer en meer heeft terug getrokken. Ook voelt men zich in de wijk opgesloten, waardoor eveneens de stress toeneemt. “Allerlei initiatieven bereiken doorgaans alleen de krachtige mensen, dus juist niet degenen waarvoor ze eigenlijk bedoeld zijn.”

Een andere oorzaak van de stress zijn problemen bij de opvoeding van jongeren. Het blijkt dat het moeilijk is om bijvoorbeeld jongeren in het OV of de openbare ruimte op hun gedrag aan te spreken. “Er bestaan in Overvecht grote onderlinge spanningen”, wordt ons verteld. Spanningen die recentelijk zijn versterkt door aanslagen zoals in Brussel. Probleem in Overvecht is dat daar een groot deel van de betaalbare huurvoorraad van de stad zit. Mensen met wie het beter gaat, stijgen op de ladder en gaan de wijk uit. Daar komen weer mensen aan de onderkant voor terug.

Nogal wat inwoners gaan gebukt onder veel lichamelijk klachten, wordt ons verteld, bijvoorbeeld slechte gewrichten, waardoor men niet of weinig mobiel is. Daarnaast speelt een onjuiste perceptie van de eigen gezondheid een rol. Men schat niet altijd goed in wat met wel of juist niet kan.

Therapeutische hulp is noodzakelijk.

Toch blijkt één van onze gesprekspartners betrokken bij een cursus ‘gezond gewicht’. Ze kan daar op een ‘gelijkwaardige manier’ inbreng leveren, omdat ze zelf ook ervaring heeft met probleem van overgewicht. “We wisselen gezonde recepten uit.” De gemeente Utrecht onderkent de problemen in Overvecht en heeft sinds twee jaar een programma lopen: ‘de Versnelling’ waarbij op alle fronten wordt geprobeerd de problemen in de wijk aan te pakken.

Onveiligheid

Het gevoel van sociale onveiligheid wordt door veel inwoners ervaren. Daarnaast speelt het probleem van verkeersonveiligheid. Veel inwoners durven daarom niet te fietsen. Ook een van onze gesprekspartners zelf niet, want ze heeft in het verleden slechts leren fietsen in een afgeschermd omgeving, niet in het echte verkeer. “Er is een angst om te fietsen”, benadrukt ze. Bovendien neemt verkeersonveiligheid verder toe. “Er wordt door auto’s en scooters veel te hard gereden.”

Een rondgang leert dat de verkeersstructuur tamelijk grootschalig is en duidelijk uit de jaren zestig stamt. Zo nodigen brede autowegen tot hard rijden, terwijl openbare ruimte niet uitnodigt tot ontspannen lopen en fietsen. Er schijnen veel ongelukken te gebeuren. Ongelukken die door de onveilige infrastructuur ontstaan hebben een negatieve uitstraling op het fietsen, zoals recentelijk op Kanaleneiland (ook een naoorlogse wijk) met een vrachtwagen vanwege de dode hoek en een aanrijding van een voetganger bij het uitstappen van de stadsbus in Overvecht zelf.

Ook fietsendiefstal is een groot probleem. We zien veel fietsen voor de flats geparkeerd in slechte voorzieningen waar de fiets niet aan kan wordt vastgezet. Fietswrakken blijven staan en geven een desolaat beeld van het fietsen, althans dat is onze sterke indruk. De bewaakte fietsenstalling bij het grootwinkelcentrum is opgegeven. We horen ook voorbeelden van bedreiging en geweld bij fietsdiefstal. Kortom, onveiligheid door verkeer en criminaliteit belemmeren het fietsen. “Een nieuwe fiets aanschaffen is vaak geen optie.”

Taalbarrière

Beschikbaarheid en gebruik van mobiliteitsmiddelen zijn sterk afhankelijk van het kunnen begrijpen en ‘lezen’ van de omgeving. Taalvermogen speelt daarbij een belangrijke rol. Taal is voor niet-Westerse migranten, zoals een van de geïnterviewde vrouwen met Marokkaanse achtergrond, aangeeft een belangrijke kwestie. Ze benadrukt dat zij als tweede generatie, en geboren in Nederland, vanaf vroege jeugd ‘geen volledig Nederlands’ is bijgebracht. Dat is ook weer een nadeel voor eigen kinderen. “Mijn dochter is zelfs omringd door vier talen. Behalve Nederlands ook Berber door achtergrond familie in noorden van Marokko. Daarnaast Arabisch en bovendien nog Frans via haar van oorsprong Marokkaanse grootouders in Frankrijk.” Overigens schuilen in deze veeltaligheid ook mogelijkheden. “Ze heeft in ieder geval wel plezier aan het leren van Frans.” Daarentegen onderstrepen onze gesprekspartners dat analfabetisme een reëel probleem vormt.

OV-systeem lastig en niet altijd passend

Men heeft doorgaans moeite om omgeving en voorzieningen te begrijpen. Zo blijkt het OV voor veel inwoners eigenlijk te ingewikkeld. Veranderende lijnvoering, nummers en symbolen etc. werken zeer verwarrend. Zo is recentelijk de rijrichting van de OV-lus door Overvecht omgedraaid en rijdt de bus in Overvecht vooral als een verbinding tussen stad en wijk en verzorgt geen goede interne verbinding voor mensen in de wijk zelf. Ook is het OV niet altijd beschikbaar wanneer dat nodig is, zoals in de vroege ochtend. Dan gaat de eerste bus vaak te laat om nog te gebruiken om op tijd op werk te komen.

Slechte bereikbaarheid voorzieningen

Een goede bereikbaarheid van bestemmingen is niet altijd vanzelfsprekend. “Veel voorzieningen liggen ver buiten Overvecht”, wordt ons verteld. Bijvoorbeeld de grote ziekenhuizen als Universitair Medisch Centrum en Leidsche Rijn Ziekenhuis. Het enige ziekenhuis in Overvecht is een paar jaar geleden gesloten en naar Leidsche Rijn verplaatst. Ouderen en patiënten zijn vaak volledig aangewezen op hulp van familie met auto. De verkeerssituatie rond het groot winkelcentrum is chaotisch en zeer onveilig (met name voor fietsers en voetgangers) en vooral op de auto gericht. Dit terwijl meer dan de helft van de bezoekers lopend of met de fiets komt.

OV fysiek niet altijd toegankelijk

Fysieke toegankelijkheid van OV blijkt niet gegarandeerd. “Het OV in Overvecht is gebruiksonvriendelijk”, zegt men. Ouderen die slecht ter been zijn of niet goed kunnen zien ondervinden weinig begrip van gehaaste buschauffeurs. “Soms rijden chauffeurs door bij een halte al daar een vrouw met kinderwagen staat en als zich in de bus al een kinderwagen bevindt.” Over het waarom wordt niet gecommuniceerd. De sfeer in de bus is veelal niet aangenaam. Deels kan dit geweten worden aan de ‘houding van de chauffeurs’.

OV te duur

De kwestie ‘betaalbaarheid van OV’ duikt in veel gesprekken op. Het OV wordt ‘heel erg duur’ gevonden. Het is waarschijnlijk een forse drempel voor Utrechters met een laag inkomen om hiervan gebruik te maken. “Er zijn geen gezinsabonnementen voor het OV beschikbaar, zoals bijvoorbeeld mijn familie Duitsland wel heeft”. Het ontbreken van dat soort tarieven maakt het OV verhoudingsgewijs extra duur. De U-pas geeft slechts marginale korting van 25 euro per jaar op het OV. Sommigen blijken dezeenkel te gebruiken om de vervoerskosten voor het verrichten van mantelzorg te betalen.

Beperkte beschikbaarheid en inzet auto

De auto is populair en wordt als het even kan aangeschaft, ook al is dat strikt financieel gezien veelal niet verantwoord. “Veel Marokkaanse vrouwen hebben de afgelopen jaren enthousiast autorijles genomen.” Maar wat blijkt? De auto wordt uitsluitend gebruikt voor ritten binnen de wijk, bijvoorbeeld om een kind naar school te brengen – veel kinderen worden gehaald en gebracht per auto. Ritten naar andere wijken en centra, of over snelwegen, worden niet gemaakt. “Dat durven we niet.” Vaak moet na enige tijd de auto om financiële reden weer verkocht worden en neemt de beschikbare mobiliteit enorm af, zeker als fietsen en OV is geen alternatief vormen.

Data

Behalve van het CBS is hier vooral gebruik gemaakt van gemeentelijke bronnen (Wistudata 2014; Armoede monitor 2017; Arbeidsmarktmonitor 2017; Volksgezondheidmonitor 2017).

Demografie

Volgens CBS (2015) heeft 47% van de bevolking in Overvecht een niet westerse migratie-achtergrond, tegen 6% in Wittevrouwen. Gemiddeld is 5% van huishoudens in Utrecht een eenoudergezin. In Overvecht ligt dit percentage hoger, volgens onderzoek van de gemeente Utrecht namelijk op 10%. Echter, in een recent artikel in de Groene Amsterdammer (oktober 2017) over het grote aantal echtscheidingen in Overvecht, wordt gesteld dat van de 5000 gezinnen (een derde) eenoudergezinnen zouden zijn. Hier wordt ook een relatie gelegd met de forse jeugdcriminaliteit in de wijk. Het aandeel Jongeren (0-18) in Overvecht is met 25% een van de hoogste in de stad en fors hoger dan in Wittevrouwen met 15% (Armoedemonitor 2017).

Inkomen

Overvecht kent van alle Utrechtse wijken het hoogste percentage bijstandsgerechtigden en huishoudens met een laag inkomen. In vergelijking met de rest van de stad is ook het werkloosheidspercentage hoger, evenals het aandeel langdurig werklozen. Ook in het opleidingsniveau en de aantallen leerlingen met onderwijsachterstanden zien we deze kwetsbaarheid terug.

Wat de inkomenssituatie betreft scoort Overvecht erg negatief. Het gemiddeld inkomen per ontvanger is hier 16.600 euro, terwijl dat in Wittevrouwen met 29.700 (CBS, 2015) bijna het dubbele is. Overvecht heeft het hoogste aandeel huishoudens met bijstand: 18,2%, bijna drie keer het stedelijke aandeel (6,3%). De werkgelegenheid in de wijk ligt met 40 banen per 100 inwoners onder

het stedelijke gemiddelde (70). Bovendien blijkt de sociaal economische situatie in Overvecht kwetsbaar, want niet minder dan 35% van de inwoners geeft aan grote moeite te hebben om rond te komen. Dit in tegenstelling tot de wijk Wittevrouwen met 21 %. In Overvecht heeft 11 % van de inwoners te maken met problematisch schulden, in Wittevrouwen is dat 5 %.

WOZ-waarde

De WOZ waarde laat eveneens grote verschillen zien. Volgens CBS (2015) gemiddeld 141.000 euro in Overvecht, tegen 279.000 euro in Wittevrouwen. De woningvoorraad in Overvecht bestaat voor meer dan 60 % uit corporatiebezit.

Gezondheid

Cijfers uit de Volksgezondheidsmonitor (2017) laten zien dat de gezondheidssituatie in de casus-wijk te wensen over laat. Een bewoner uit Overvecht heeft veel minder jaren goed ervaren gezondheid (tot 60) daar waar bewoners van Wittevrouwen gemiddeld tot hun 72^{ste} van gezonde levensjaren genieten. In Wittevrouwen heeft 5% van kinderen te maken met overgewicht en obesitas, in Overvecht is dat percentage 23%. Ook bij de jeugdhulpverlening bestaan forse verschillen: 16% van de jongeren in Overvecht heeft hulp nodig, in Wittevrouwen is dat slechts 5%. In zijn algemeenheid is er in Overvecht een stapeling van gezondheidsproblematiek en -risico's. Maar liefst 42 % van de inwoners scoort op meer dan vier risicofactoren, tegen 11 % in de Wittevrouwenwijk

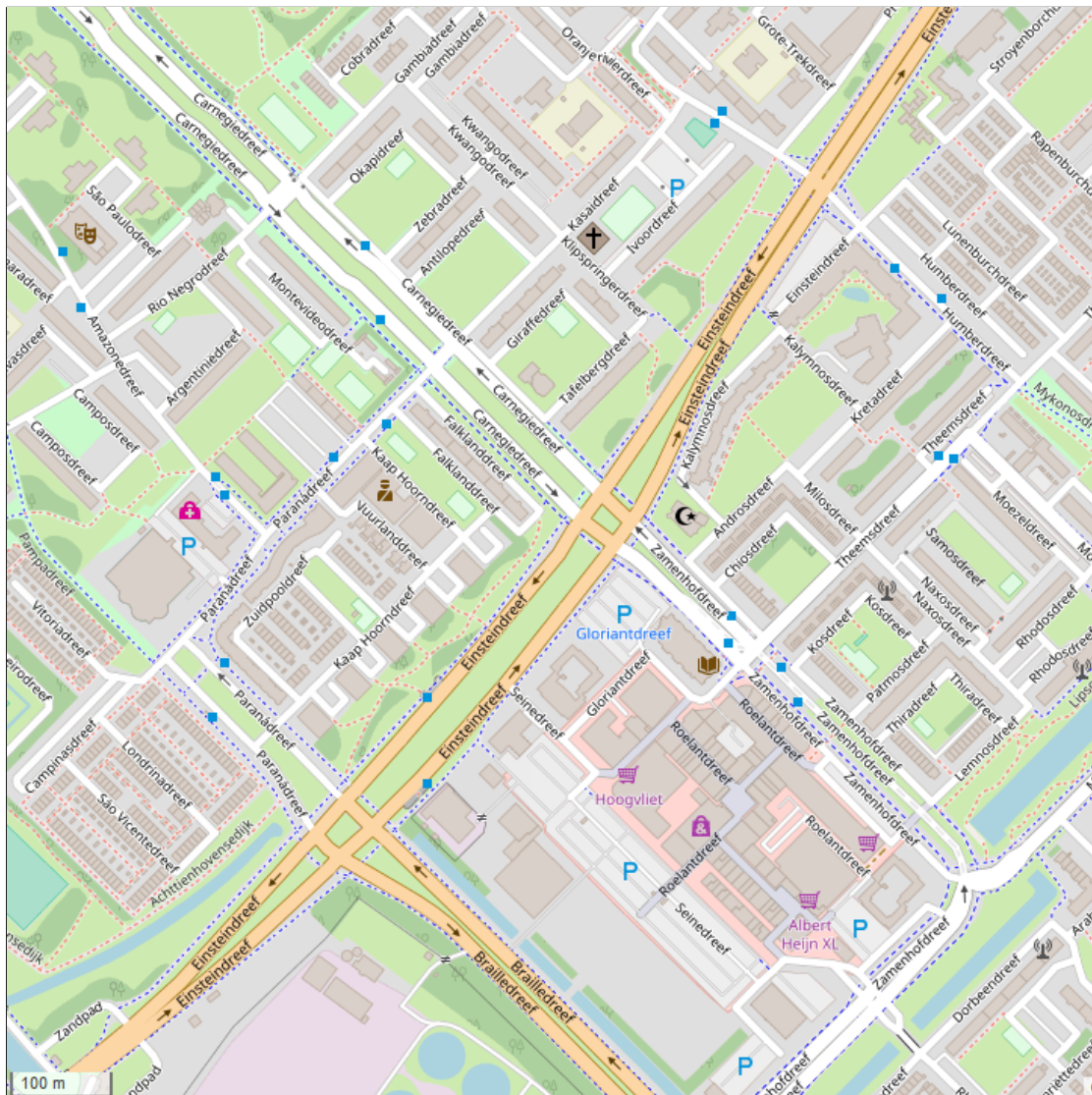
Onveiligheid

De onveiligheidsgevoelens zijn volgens de wijkwijzer (2017) het hoogst in de wijk Overvecht. Meer dan de helft van de inwoners voelt zich daar wel eens onveilig in hun eigen buurt. In Oost (Wittevrouwen) is het aandeel van de mensen dat zich wel eens onveilig voelt in de eigen buurt het laagst van alle wijken.

Mobiliteit

Het aantal auto's per huishouden in de casus Overvecht is 0,6 (CBS 2015) en in de referentie Wittevrouwen iets lager met 0,5. Volgens de Utrechtmonitor (2017) is het fietsbezit in Utrecht enorm hoog (96% bezit minstens 1 fiets). Maar in Overvecht is het percentage fietsbezitters met 85% een stuk lager, waarbij opgemerkt moet worden dat veel inwoners zeggen een fiets te hebben, terwijl deze vaak kapot in de berging of op straat staat. In Wittevrouwen is het aantal auto's per huishouden vergelijkbaar (0,5), maar in deze wijk wonen veel mensen die bewust geen auto hebben en zich veel met de fiets in combinatie met de trein verplaatsen.

Bewoners van de wijk Overvecht (35%) maken relatief vaak gebruik van de bus bij een bezoek aan het centrum. Bewoners Overvecht (44%) maken relatief weinig gebruik van de fiets om de binnenstad te bezoeken. Dit in tegenstelling tot het gemiddelde van de stad, want van alle Utrechters maakt 59% gebruik van de fiets om naar de Utrechtse binnenstad te gaan. 7% gaat vanuit Overvecht met de auto naar de binnenstad.



Overvecht Analyse infrastructuur op basis van OpenStreetMaps, Favas.net, 2018

De infrastructurele netwerken voor fiets, auto en OV in Overvecht zijn geanalyseerd met behulp van OpenStreetMaps, alsmede de Fietskaart van Utrecht die door de Fietzersbond is samengesteld op basis van de bij Citoplan uitgegeven stadsplattegrond. De infrastructuur blijkt typisch 'jaren 60', dat wil zeggen, ruim bemeten en fietspaden langs veelal brede wegen. Voorzieningen voor OV zijn aanwezig, maar de 'buslus' werkt desoriënterend en is gericht op grotere stromen van de wijk naar de binnenstad. Locaties en voorzieningen waar bewoners naar toe willen of moeten, worden minder goed bediend. Daarom is ook het alternatief met de buurtmobiel opgezet. Parkeervoorzieningen voor auto zijn zeer ruim beschikbaar, terwijl de fietsparkeervoorzieningen in en bij de woonblokken zichtbaar te kort schieten. Er zijn geen specifieke knelpunten in de fietsnetwerken en –infrastructuur gevonden. Wel is het opvallend hoe sterk het autoverkeer prioriteit. Zo is rond het winkelcentrum de autobereikbaarheid beter geregeld dan de bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers.

Bereikbaarheid voorzieningen

Volgens het CBS (2015) bevinden lokale voorzieningen zich veelal op loopafstand. Voor Overvecht ligt bijvoorbeeld een grote supermarkt op 0,5 kilometer afstand, voor de referentie-wijk 0,4 km. Voor

een begrip van vervoersarmoede is het met name van belang vast te stellen of de beschikbare locaties voor laaggeschoold werk bereikbaar zijn, gezien vanuit de casus-wijk Overvecht. Als een aanzet daartoe is de onderstaande tabel samengesteld (Favas.net, 2018) waarin voor enkele representatieve locaties met relatief veel werk voor laaggeschoolden de afstand tot de casus (Carnegiedreef/Einsteindreef) is uitgedrukt in respectievelijk kilometers, openbaar vervoer-, auto-, fiets- en loop-minuten.

	Afstand (km.)	OV (min.)	Auto	Fiets	Lopen
Neude	3,3	19	9	13	38
Overvecht *)	0,7	**)	3	3	8
Lagerweide	6,0	37	11	19	69
De Liesbosch	9,5	48	17	33	112

*) Stadsdeelwinkelcentrum **) Het meetpunt is niet geschikt om lokale verplaatsingen per OV binnen Overvecht in te schatten.

Voor bereikbaarheid van werk zijn de condities in het Utrechtse betrekkelijk gunstig. De stad en de stedelijke regio zijn compact. Zelfs De Liesbosch is per fiets bereikbaar. Dat geldt overigens niet voor verder weg in de regio liggende werkbestemmingen zoals zuidelijker in Nieuwegein.

De Uithof is een werklocatie, maar ook de plaats van het belangrijke, academisch ziekenhuis. Ooit was dit ziekenhuis centraal in de stad gesitueerd. Onderstaande tabel (Favas.net, 2018) laat zien wat deze verplaatsing voor Overvecht heeft betekend.

	Afstand (km.)	OV (min.)	Auto	Fiets	Lopen
Oude loc. *)	5,2	37	16	19	58
De Uithof **)	9,7	40	14	25	92

*) Catharijnesingel 101 **) Heidelberglaan 100

De nieuwe locatie is met fietsen nog steeds bereikbaar (25 in plaats van 19 minuten fietsen). Maar in praktijk was de oude locatie dichterbij en in principe ook nog per voet bereikbaar.

Tussentijdse conclusie

Er heerst onderling wantrouwen en stress in Overvecht. Dit geeft een ongunstige situatie, zeker in combinatie met problematische jongeren, slechte gezondheid en relatief hoge werkeloosheid. Van de inwoners zegt 35% moeilijk te kunnen rondkomen.

Veiligheid in subjectieve en objectieve zin staat onder druk. Er worden veel fietsen gestolen. Verkeer wordt als gevaarlijk beschouwd. Utrecht is een compacte stad, maar toch worden afstanden als groot ervaren, met name naar ziekenhuizen buiten de wijk. Het lokale busnet wordt niet begrepen en toegankelijkheid van de bus wordt negatief beoordeeld.

De auto is belangrijk, maar gebruik blijft veelal beperkt tot de wijk. Betaalbaarheid OV is grote kwestie. De potentie van de fiets is groot. De drempels om ervan gebruik te maken ook, maar als het dan toch gelukt is, biedt de fiets heel veel en werkt deze emancipatoir.

Opvallend: 'Er is een angst om te fietsen'. Toch geeft fietsen het gevoel om weer jong te zijn, om weer mee te doen. 'En om naar taalles te gaan'.

Veel inwoners van Overvecht komen niet buiten hun wijk. De drempels zijn daarvoor kennelijk te hoog. Vervoersarmoede is een realiteit en heeft in Overvecht zo gezien een grote omvang.



4. Conclusies en discussie

In kort:

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.

De modaliteit fiets vormt bij nader inzien een complex 'fietssysteem' waarvan bruikbaarheid zowel allerhande vaardigheden bij de gebruiker veronderstelt, als verschillende voorzieningen in de omgeving. De fiets heeft weliswaar een enorme potentie, maar in de moeizame toegang tot het 'fietssysteem' schuilt wederom een hoog 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.

Kwesties op de agenda

De bevindingen van het onderzoek rechtvaardigden een spoedige agendering en nadere verkenning van het fenomeen vervoersarmoede in de steden. Verschillende kwesties vereisen een plek op de agenda om vervoersarmoede te voorkomen, of waar nodig te verminderen.

*** Auto-afhankelijkheid verminderen**

Het terugdringen van auto-afhankelijkheid in combinatie met het bieden van alternatieve vormen van mobiliteit vormt de eerste kwestie op de agenda.

*** Toegankelijkheid OV verbeteren**

De begrijpelijkheid en daarmee bruikbaarheid en toegankelijkheid van het 'OV-systeem' vertegenwoordigt een tweede punt, dat nauw samenhangt met de betaalbaarheid van OV. Het is een grote uitdaging om de komende tijd tot een systematisch en eerlijker aanbod te komen voor het OV voor degenen met hoog risico op vervoersarmoede. Eén van de kwesties daarbij is de mate waarin OV-beleidsmakers zelf verantwoordelijk zijn voor meer redelijke tarieven en de mate waarin een deel van het probleem schuilt in de algehele armoede. Daarnaast gaat het ook om begrijpelijkheid van het OV. Er zijn diverse oplossingen waarmee het vervoersarmoede-probleem te lijf kan worden gegaan, zoals eenvoudigere (en billijkere) tariefstructuren.

*** Fietssysteem verbeteren**

Het 'fietssysteem' is de derde grote kwestie op de agenda. Een succesvol fietsbeleid vooronderstelt dat verschillende uitdagingen tegelijk en op elkaar afgestemd worden aangepakt. Hoe kunnen problemen als fietsendiefstal en onveiligheid worden opgelost en de opbrengsten van fietsen (gezondheid, inclusie) worden vergoed? 'Zacht' beleid dat gericht is op het proces om de fiets deel te laten worden van het dagelijks leven is aanbevelenswaardig. Focus ligt nu hoofdzakelijk op aanleg fietsinfrastructuur. Gemeenten moeten beleid formuleren om alle inwoners de mogelijkheid te bieden te kunnen fietsen. In het algemeen is de vraag: hoe kan het fietssysteem begrijpelijker en toegankelijker worden gemaakt? En verder: wat kan al worden geleerd van lopende activiteiten, zoals Tour de Force?

*** Veiligheid vergroten**

Een uitdagend en complex punt op de agenda is de verbetering van zowel de verkeersveiligheid als de sociale veiligheid.

*** Sociaal-culturele segregatie verminderen**

Een nog complexer agendapunt is de aanpak van de sociaal-culturele isolatie/segregatie. Deze draagt sterk bij aan immobiliteit van de bevolking in de armere wijken.

Aanbevolen activiteiten

Ten slotte zijn een aantal praktische activiteiten die de vier steden kunnen ondernemen in beeld gebracht.

*** Opstelling gezamenlijke agenda**

Voorzie de bovenstaande agendapunten van concrete voorstellen annex oplossingen. Het opstellen van een gezamenlijke agenda voor de vier grote steden zou een goede start zijn.

*** Aansluiting bij manifest 'Houd de groei en de stad in beweging'**

Het recente G4-manifest 'Houd de groei en de stad in beweging' biedt een basis voor concrete actie op het gebied van geïntegreerde mobiliteit met OV, auto en fiets, en een hoge kwaliteit van de openbare ruimte. Vooral het punt 'gezonde en sociale steden, door een schoner en stiller mobiliteitssysteem dat toegankelijk is voor iedereen' geeft meerdere mogelijkheden om vervoersarmoede aan te pakken of te voorkomen.

*** Vergroting besef vervoersarmoede**

Vervoersarmoede is een samengesteld probleem en vraagt om een aanpak vanuit verschillende invalshoeken: het gaat én om mobiliteit, én om sociale problemen. De concrete actie die hier in de eerste plaats noodzakelijk en haalbaar is, heeft betrekking op vergroting van het besef van vervoersarmoede; 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, publieksevenementen 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 goede voorbeelden (in binnen- en buitenland) van kleine, kortetermijnoplossingen ('no regrets') die de steden relatief makkelijk kunnen uitvoeren. Een aantal daarvan zijn in het onderzoek al naar voren gekomen.

*** 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, bijvoorbeeld in samenwerking met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Dit betekent een nadere uitwerking 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 vervoerstromen 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.

Er heerst geen 'vervoershongersnood' in de vier grote steden, maar wel een zekere mate van vervoersarmoede. Dat wil zeggen dat er inwoners van de casus-wijken zijn die onvoldoende capaciteit en middelen hebben om sociaal-economisch gezien noodzakelijke bestemmingen te bereiken. Ons onderzoek heeft dit op z'n minst aannemelijk gemaakt. De volgende conclusies spreken voor zich. Externe drempels vormen belangrijke condities waarbinnen mogelijk vervoersarmoede kan ontstaan, terwijl interne drempels veel zeggen over de eventuele werking ervan. Over het gebruik van de modaliteiten zijn ook conclusies getrokken.



De gesprekken en verhalen roepen een sterk beeld op, maar behouden niettemin een anekdotisch karakter en vormen geenszins spijkerhard bewijs. Dat laatste geldt ook voor de verzamelde data waarin de categorie vervoersarmoede geheel ontbreekt (CBS bijvoorbeeld verzamelt hierover geen cijfers). Gelet op de internationale literatuur en onze eigen ervaring met onderzoek in de wijken is het gerechtvaardigd om tot een spoedige agendering en nadere verkenning van het fenomeen

vervoersarmoede in de steden te besluiten. Om het beeldend uit te drukken: we hebben duidelijk rook waargenomen en willen niet wachten tot dat blijkt dat er inderdaad vuur in de steden oplaait.

Bij de conclusies is nog een belangrijke kanttekening op zijn plaats. Met de selectie van de vier casus-wijken is in het onderzoek een oververtegenwoordiging geslopen van bewoners met een niet-westerse migratieachtergrond. Dat doet aan de ernst van het probleem niets af, maar het betekent wel dat op basis van de bevindingen slechts onder voorbehoud uitspraken over anders samengestelde wijken mogen worden gedaan. Dat geldt met name voor de problematische positie van de fiets die we in elk van de casus-wijken konden vaststellen. In de casus-wijken wonen relatief veel stedelingen met een niet-westerse achtergrond. Van hen is bekend dat zij veel minder fietsen dan stedelingen met een westerse achtergrond. Hierdoor is de geconstateerde situatie rond het fietsgebruik in de onderzochte wijken vertekend.

4.1. Conclusies per externe drempel

De aanwijzingen voor mogelijk vervoersarmoede zoals in ons onderzoek naar voren zijn gekomen, hebben bovenal te maken met de ongunstige condities in de casus-wijken. In de onderstaande tabel is dat geïllustreerd met de lagere inkomens en de slechtere gezondheid.

	Inkomen *) casus/referentie		Gezondheid casus/referentie	
Amsterdam	17%	6%	36%	22%
Rotterdam	30%	7%	19%	12%
Den Haag	29%	6%	40% **)	21% **)
Utrecht	23%	9%	42%	10% ***)

*) Minima-huishoudens

**) Achterstandswijken in stad in plaats van casus; Niet-achterstandswijken in plaats van referentie

***) Noordoost in plaats van referentie

Demografie en Cultuur

De casus-wijken werden vroeger 'krachtwijken' genoemd, hetgeen zeker terecht was. Er bestaat, ondanks alle problemen die we te horen hebben gekregen, een enorme wil tot 'overleven' in deze wijken. Tegelijkertijd heerst er een sterk naar binnen gerichte cultuur, waardoor vervoersarmoede als het ware van binnenuit wordt vergroot. De niet-westerse achtergrond van veel bewoners speelt hierbij een rol, alsmede het verhoudingsgewijs grote aantal ouderen. Onze inschatting op basis van de interviews: als de bereidheid ontbreekt om naar buiten te treden, zullen zelfs verbeterde vervoersmodaliteiten, of andere vormen van aanbod en ondersteuning weinig of geen uitkomst kunnen bieden.

Gezondheid en Educatie

Zowel uit observaties als uit gesprekken blijkt de veelal slechte gezondheid van veel inwoners. Lage educatie en vroegtijdige schoolverlating zijn eveneens veel gehoorde problemen. De lage geletterdheid die in de casus-wijken heerst is evident. Slechte gezondheid en lage educatie vormen regelrecht ongunstige condities, want velen zijn hierdoor weinig mobiel. Nog een opvallend punt dat we op tal van plaatsen gezien en gehoord hebben: er heerst veel stress.

Inkomen en Werkeloosheid

Uit ons veldwerk blijkt de alomtegenwoordige armoede in de casus-wijken. Lage inkomens en relatieve hoge werkeloosheid zijn condities die in elke casus-wijk heersen.

Huisvesting en Voorzieningen

Erbarmelijke woonsituaties of slechte voorzieningen zijn niet opgedoken in de gesprekken. Het veldwerk leert dat de gebouwde omgeving van alle casus-wijken in een redelijke tot goede staat verkeert. De sociale huisvesting functioneert, terwijl de dagelijkse voorzieningen in geen enkele wijk ontbreken. Als huisvesting negatief wordt besproken, gaat het zonder uitzondering over de zware huurlasten. Schaalvergroting van voorzieningen zetten wel de bereikbaarheid onder de druk. De cijfers en afstanden mogen misschien gunstig blijken, in de verhalen horen we iets anders.

4.2. Conclusies per interne drempel

De tekenen voor vervoersarmoede die we in de wijken hebben waargenomen, hangen sterk samen met drempels die zijn opgeworpen tussen inwoners van de wijken en hun mobiliteit. Bij wijze van voorbeelden tonen we in onderstaande tabel het fietsbezit en de afstanden tot werkgelegenheid.

	Fietsbezit casus/referentie		Werk nabij *)	Werk ver *)
Amsterdam	61%	72%	6,6 km.	14 km.
Rotterdam	53% **)	77%	3,4 km.	33 km.
Den Haag	60%	90%	4,0 km.	11 km.
Utrecht	88% ***)	97%	3,3 km.	9,5 km.

*) T.o.v. gekozen, centraal punt in elke casus-wijk

**) Conform onderzoek MRDH voor Rotterdam Zuid (in plaats van casus)

***) Onze inschatting voor Overvecht

Sociale veiligheid en verkeersveiligheid

Veiligheid Houdt de bewoners in hoge mate bezig. Ze maken zich zorgen over verkeersonveiligheid en criminaliteit. Onze inschatting is dat (gevoelens van) onveiligheid bewoners ernstig beperken in hun mobiliteit. Men durft zich niet op straat en in het verkeer te wagen (of hun fiets is gestolen). Daarbij maakt het niet uit of reële onveiligheid, of perceptie van onveiligheid in het geding is. Beide zijn aan de orde in de casus-wijken.

Afstanden en barrières

Bewoners vertellen ons een genuanceerd verhaal. Dagelijkse voorzieningen liggen niet ver weg, heel vaak zeer dichtbij. Veel scholen zijn ook nabij, maar wel liggen speciale scholen soms ver weg. Het blijkt moeilijk een compleet beeld te vormen van de afstanden tot werkgelegenheid. Veel inwoners hebben daar desgevraagd zelfs geen kennis over. In Den Haag daarentegen bevestigt een groep wat oudere mannen wat we zelf wel al vermoeden en gemeten hadden: veel laag geschoold werk ligt ver weg. Fysieke barrières spelen een onderschikte rol, behalve in Rotterdam waar de Maas met de hoge bruggen in diverse gesprekken wordt genoemd.

Ondanks feitelijke nabijheid van voorzieningen leren de gesprekken dat in het algemeen de 'buitenwereld' als (zeer) ver weg wordt beleefd. Afstanden en barrières blijken heel reëel op mentaal niveau.

Leesbaarheid en begrijpelijkheid

Een ander groot onderwerp dat als een rode draad door veel gesprekken heen loopt: de hoge ongeletterdheid van grote groepen inwoners. Men heeft grote moeite om buitenwereld en mobiliteitssystemen te begrijpen of te 'lezen'. Er is gebrek aan kennis over hoe stad en mobiliteit 'werken'. De kennis en het begrip van veel inwoners is beperkt waardoor ze hun omgeving niet adequaat doorgronden. Beschikbare vormen van mobiliteit worden daarom onvoldoende begrepen. Ook het besef van de eigen (latente) vervoersarmoede kan ontbreken. Als de verdere stedelijke omgeving onbekend blijft, zijn er ook geen eigen beweegredenen om naar elders te gaan.

Fysieke toegankelijkheid

In de paar gesprekken waarin fysieke toegankelijk wordt genoemd, gaat het zonder uitzondering om de vermeende, gebruiksonvriendelijke toegang van de lokale bus. Verder blijkt ontoegankelijkheid geen groot probleem te zijn.

Betaalbaarheid

Zonder enige twijfel is de betaalbaarheid van mobiliteit het grootste onderwerp. Uit vele gesprekken blijkt dat die betaalbaarheid sterk onder druk staat. Het woord 'duur' valt vele keren. De meeste huishoudens kunnen zich, gelet op bijvoorbeeld de cijfers van het Nibud, eigenlijk geen auto permitteren, al wordt daar niet openlijk en direct met ons over gesproken. Aanschaf en onderhoud van een fiets zijn niet kosteloos, maar een grote uitgave voor iedereen die we spreken. Het is vooral een aanzienlijk bedrag dat in één keer op tafel moet komen. Bovenal blijkt het OV voor velen onbetaalbaar, hetgeen samenhangt met de heersende armoede, maar ook met het feit dat het Nederlandse OV qua tarieven voor gebruikers tot de hoogste ter wereld behoort. Opvallend: ouders gaan soms niet naar rapportgesprekken op de school van hun kind, omdat het OV voor hen te duur is. Er zijn ouderen die om dezelfde reden zorg mijden. Daar komt bij de tariefstructuur tamelijk onbillijk uitpakt voor inwoners van de casus-wijken. Het principe bij een toenemende afstand een overeenkomstig toenemende prijs moet worden betaald, klinkt misschien eerlijk, maar werkt nadelig uit voor degenen die, nagenoeg altijd noodgedwongen, op betrekkelijk grote afstand van werkgelegenheid wonen. Schaalvergroting in voorzieningen versterken deze onrechtvaardigheid. Dat laatste is in ieder geval aannemelijk voor de ziekenhuizen die fuseren of dat al gedaan hebben en verder weg zijn komen te liggen.

Betrouwbaarheid

Betrouwbaarheid wordt alleen genoemd als deze betrekking heeft op de wijkbus of bepaalde taxidiensten waarop ouderen zijn aangewezen om bijvoorbeeld medische voorzieningen te bereiken.

4.3. Conclusies per modaliteit

Hieronder bespreken we per vervoersmodaliteit welke rol deze speelt in de door ons geconstateerde vervoersarmoede.

Auto

De auto wordt door de geïnterviewden in ons onderzoek beschouwd als het belangrijkste vervoermiddel. Telkens wordt ons uitgelegd dat de status ervan hoog is, en ook de noodzaak. Dat wordt duidelijk als ze uitleggen dat de auto nodig is voor bestemmingen in de wijk (boodschappen doen, kinderen naar school brengen). Daarnaast wordt de auto ook nodig gevonden voor verdere bestemmingen, buiten de wijk (werk, familie). Het autobezit is verhoudingsgewijs laag, en het autogebruik is verhoudingsgewijs hoog als dat wordt vergeleken met de overwegend autochtone referentie-wijken. Het lage autobezit hangt samen met de onbetaalbaarheid voor velen. Op het moment dat structureel niet over een auto beschikt kan worden (waar meerdere oorzaken aan ten grondslag kunnen liggen) bestaat er een risico op vervoersarmoede. Samenleving en casus-wijken zijn immers sterk auto-afhankelijk.

Fiets

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 afstands bereik 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.

Scooter/Bromfiets

Voor de casus-wijken is de bromfiets of scooter een belangrijk vervoermiddel. De rol van de e-fiets is vooralsnog marginaal.

OV

Het OV is onmisbaar voor veel inwoners van de casus-wijken, zeker wanneer auto en fiets niet beschikbaar zijn. Telkens wordt ons echter uitgelegd dat het OV behalve te duur ook te ingewikkeld is. Meer nog dan bij modaliteit fiets blijkt de complexiteit van het OV-systeem een barrière om er doelmatig gebruik van te kunnen maken. Als er onvoldoende begrip bestaat en het systeem niet kan worden 'gelezen', is er risico op vervoersarmoede. Bovendien kleven aan OV als modaliteit ten minste twee beperkingen. In de eerste plaats de beschikbaarheid in tijd: OV rijdt niet altijd, maar slechts binnen bepaalde tijdvensters. En in de tweede plaats is de bereikbaarheid van bestemmingen gebonden aan de maximale omvang van netwerken: OV ontsluit niet alle locaties.

Opvallend is de 'oneerlijke' uitwerking van het tarief-systeem dat op verrekening van afgelegde afstand is gebaseerd. Hierdoor zijn de doorgaans kortere ritten in de centrale stad (met veelal draagkrachtigere inwoners) relatief goedkoop en de langere afstanden van de buitenwijken (met veel arme inwoners) naar de binnenstad duur.

Lopen

Lopen is een heel belangrijke vorm van mobiliteit, omdat uiteindelijk elke trip ermee begint en eindigt. In de casus-wijken wordt veel gelopen. De betekenis als vorm van vervoer is niettemin beperkt, omdat nog meer dan bij de fiets de reikwijdte betrekkelijk gering is. Bovendien is de feitelijke reikwijdte vaak geringer dan in het algemeen te verwachten zou zijn, omdat veel inwoners kampen met slechte conditie, fysieke klachten, en ouderdom, of sowieso moeite hebben zich in het publieke domein te wagen.

4.4. Verschillen tussen casussen

Ongunstige condities en beperkingen van modaliteiten (samengevat in de reeks drempels) zorgen ervoor dat de bereikbaarheid van werk, voorzieningen, en sociale kringen onder druk kan staan. Dat is een belangrijke indicatie voor mogelijke vervoersarmoede. Als er daadwerkelijke sprake is van vervoersarmoede of van verminderde mobiliteit, is het aannemelijk dat daardoor de condities nog slechter worden en er een neerwaartse spiraal ontstaat. Op basis van de gesprekken denken we hierbij vooral aan slechte sociaal-economische condities (armoede), die een belangrijke oorzaak voor vervoersarmoede kunnen zijn, terwijl vervoersarmoede op haar beurt weer armoede aanwakkert.

Deze conclusies gelden voor elke casus-wijk. In die zin zijn er geen wezenlijke verschillen aangetroffen tussen de vier grote steden. Het is eerder opvallend hoe sterk de overeenkomsten zijn. Overal zijn sociale en verkeersonveiligheid grote kwesties. Dat geldt ook voor leesbaarheid en begrijpelijkheid van de omgeving en het systeem van mobiliteit. Betaalbaarheid blijkt overal een grote drempel. Nergens zijn de contextuele omstandigheden werkelijk gunstig.

In Rotterdam is de armoede zonder enige twijfel het hoogst, kort gevolgd door Den Haag.

Amsterdam steekt daarbij minder ongunstig af, en in mindere mate ook Utrecht.

De afstanden in Rotterdam zijn over het geheel zien groter dan in Den Haag en Utrecht. Voor Amsterdam gelden met Rotterdam vergelijkbare afstanden. Dit impliceert naar alle waarschijnlijkheid dat in de twee grootste steden de bereikbaarheid van werkgelegenheid onder druk staat als gevolg

van vervoersarmoede of in ieder geval verminderde mobiliteit. Hetzelfde geldt voor de bereikbaarheid van medische voorzieningen. Alleen Den Haag lijkt hier gunstiger uit te komen.

4.5. Omvang vervoersarmoede

Onze conclusies zijn gebaseerd op gesprekken en observaties in de casus-wijken. Data zijn gebruikt als context voor dat veldwerk. Er is geen kwantitatief of statistisch onderzoek verricht. De omvang van de veronderstelde vervoersarmoede is door ons dus niet exact bepaald. Toch kan met het hier gepresenteerde materiaal een beredeneerde schatting gemaakt worden van het aantal inwoners dat tot op zekere hoogte te kampen heeft met vervoersarmoede.

Zowel uit het veldwerk als de verzamelde data valt af te leiden dat armoede een groot probleem is. Met recht mag worden verondersteld dat degenen die in armoede verkeren ook zullen lijden aan een zekere mate van vervoersarmoede. In de casus-wijken (maar overigens ook elders in Nederland) valt de risicogroep voor een belangrijk deel samen met degenen die in aanmerking komen voor huurtoeslag. Het Nibud (2018) legt uit dat de bovengrens om nog in aanmerking te komen voor huurtoeslag ligt bij een jaarlijks 'verzamelinkomen' van 30.400 euro voor meerpersoonshuishoudens en van 22.400 euro voor alleenstaanden (22.375 euro vanaf AOW-leeftijd). Het is belangrijk te beseffen dat het huurtoeslag-systeem ook werkt met een ondergrens. Onder deze grens heeft men geen recht op een nog hogere huurslag, onafhankelijk van het daadwerkelijk inkomen, ook al nadert dat inkomen de nul euro, of zelfs lager tot in het bereik van negatieve inkomens. Zonder verder hier in details te treden, gaan we er van uit dat de risicogroep op vervoersarmoede zich uitstrekt van de huishoudens (en personen die om wat reden ook geen onderdeel van een huishouden uitmaken) met geen of zeer weinig inkomen tot aan de huurtoeslaggrens. Deze inschatting lijkt ons gerechtvaardigd als wordt beseft dat het mobiliteitsbudget van deze huishoudens zeer klein en ontoereikend is; zie ook hoofdstuk 1 over de Nibud-cijfers die aangehaald worden door professor Boelhouwer, die in zijn voorbeelden uitkomt op een budget voor vervoer van 52 euro per maand voor het gehele gezin (3-4 personen). Voor velen zal dit budget nog fors lager zijn, met name voor degenen die onder de ondergrens van huurtoeslag vallen.

We nemen Rotterdam als voorbeeld om meer grip op de omvang te krijgen. Een deel van de huishoudens met huurtoeslag zal kunnen rondkomen en voldoende inkomen hebben om mobiliteit te kunnen waarborgen. De uiteindelijke risicogroep kan worden getraceerd door ons te richten op de huishoudens met een zogenaamd 'betaalbaarheidsrisico'. In de 'Woonvisie Rotterdam 2030' (15 december 2016) valt hier het volgende over te lezen: "Van de primaire doelgroep, de huishoudens die aanspraak kunnen maken op huurtoeslag en een woning onder de aftoppingsgrens, heeft in Rotterdam 7% (in de regio 6%) van de zittende huurders een betaalbaarheidsrisico. Dat aandeel is echter 26% (in de regio 24%) als ook voldoende bestedingsruimte voor sociale participatie wordt meegenomen in de berekening." In Feijenoord vallen nagenoeg alle woningen onder de huurtoeslaggrens. Op basis van de Woonvisie kan worden ingeschat dat in grote delen van Afrikaanderwijk en Bloemhof inwoners een betaalbaarheidsrisico lopen. In 2014 strekten de percentage zich uit van 18% tot meer dan 23%. Hieruit trekken wij de conclusie dat in de Rotterdamse casus ongeveer 20% van de bevolking daadwerkelijk te kampen heeft met vervoersarmoede. Voor Den Haag geldt een vergelijkbaar percentage. De situatie in Amsterdam en Utrecht is iets gunstiger.

Deze inschatting van 20 procent van de huishoudens met huursubsidie (of een vergelijkbare inschatting in de andere steden, en/of met andere bronnen of cijfers) is conservatief. Ten eerste hebben we gemakshalve individuen binnen de huishoudens die geen betaalbaarheidsrisico lopen buiten beschouwing gelaten, hetgeen onterecht is. Immers, uit onze gesprekken weten we dat vrouwen binnen deze huishoudens vaak niet mobiel kunnen zijn, ook al is er geld voor een kleine, of

zelfs luxe auto. Ook zijn we conservatief omdat we geen rekening gehouden hebben met andere factoren dan de huur voor geldgebrek en armoede. De toenemende schuldenproblematiek vormt echter een belangrijke fingerwijzing voor de ingeschatte 20% van het aantal huishoudens dat kampt met vervoersarmoede.

Ten derde treft vervoersarmoede juist ook al de 'marginalen' die zich aan het zicht van huurtoeslagprocedures en andere sociale regelingen onttrekken. Uit onze gesprekken weten we dat dit een substantiële groep is, want er is veel stress en schaamte om iets te vertellen over armoede en buitensluiting. Verder zijn we conservatief omdat we de Nibud-cijfers als onbetwistbare richtlijn interpreteren. De posten die Nibud onderscheidt en begroot zijn echter voor discussie vatbaar. Dat geldt zeker voor al die gevallen waarin de berekening van Nibud leidt tot een structureel tekort. In die gevallen zal het budget voor mobiliteit verwaarloosbaar zijn.

4.6. Aanbevolen activiteiten tegen vervoersarmoede

Ten slotte zijn een aantal praktische activiteiten die de vier steden kunnen ondernemen in beeld gebracht.

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.

Aansluiting bij manifest 'Houd de groei en de stad in beweging'

De genoemde kwesties op de agenda hangen alle in meer of mindere mate samen met de huidige verstedelijkingsopgave en de bijbehorende ruimtelijke ordening met als speciaal aandachtspunt de schaalvergroting van voorzieningen en werkgelegenheid. Het recente G4-manifest 'Houd de groei en de stad in beweging' biedt een basis voor concrete actie op het gebied van een geïntegreerde mobiliteit met OV, auto en fiets, en een hoge kwaliteit van de openbare ruimte. Vooral het punt 'gezonde en sociale steden, door een schoner en stiller mobiliteitssysteem dat toegankelijk is voor iedereen' geeft meerdere mogelijkheden om vervoersarmoede aan te pakken of te voorkomen.

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 andere 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.

Ook realiseren de vier grote steden een gedeeld platform voor fietslessen/educatie/verkeersexamen, zodat initiatieven uit die steden elkaar kunnen versterken en beleid geformuleerd kan worden voor de vier steden tegelijk.

De vier burgemeesters komen met een gezamenlijke aanpak om fietsendiefstal te bestrijden (te beginnen in de casus-wijken met bijvoorbeeld stallingen bij huis en bij voorzieningen). Ook zijn er pilots met vraagafhankelijk OV om te kijken of dit gecombineerd/uitgebreid kan worden naar degenen met schulden en zeer laag inkomen.

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.

4.7. Oplossingsrichtingen

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. Daarbij merken we nogmaals op dat ons onderzoek verkennend is geweest en onze conclusies indicatief zijn.

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.



Colofon

Publicatie

De inhoud van deze publicatie komt geheel voor rekening van de auteurs Rob van der Bijl (Favas.net) en Hugo van der Steenhoven (Hugocycling)

Projectleiders onderzoek

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

Toegevoegde onderzoekers

Renée van der Bijl (Favas.net) en Irène Bavencoff (Universiteit Gent)

Eindredactie

Ymkje de Boer (YMBA Kennis), Rob van der Bijl (Favas.net)

Opmaak

Favas.net

Fotografie

Favas.net

Kaartmateriaal

OpenStreetMaps en Favas.net

Onderzoek (2017-2018)

Deze publicatie is tot stand gekomen op basis van onderzoek in opdracht van de G4 / Gemeente Rotterdam, functioneel vertegenwoordigd door: Bertus Postma (voormalig Secretaris G4-VV, Gemeente Rotterdam), Michiel Couperus (Gemeente Rotterdam), Sander Leijts (Gemeente Rotterdam) en Adriaan van Hoogstraten (Secretaris G4-VV, Gemeente Utrecht).

Klankbordcommissie

Wim Bot (Fietzersbond), Lucas Harms (KiM), Jan Klinkenberg (Platform31), Hans Nijland (Planbureau voor de Leefomgeving), Anna Nikolaeva (Universiteit Utrecht) en Ruth Oldenziel (TU Eindhoven).

Speciaal dank aan

Jutta Chorus (auteur van de klassieker 'Afri' en journalist NRC Handelsblad), Andy Cope (Sustrans), Lucas Harms (KiM), Karel Martens (Radboud Universiteit en Technion - Israel Institute of Technology), Peter Bakker (KiM), Ruud van der Ploeg (EMTA, Paris / Vervoersregio Amsterdam) en Laure Heilbron (directeur Social Impact Factory, Utrecht).

Amsterdam, Slotervaart

J. Beuckens (G4, Gemeente Amsterdam), Vera den Bos (Gemeente Amsterdam, RVE Verkeer en Openbare Ruimte), Fadoua Boufarrah (Gemeente Amsterdam, Trainee), Fatiha Salhi (Accounthouder/ Adviseur projecten en activiteiten Gebiedspool, Gemeente Amsterdam), Fatima el Houfi (Gebiedsmakelaar Slotervaart, Jacob Geelbuurt, Hemsterhuisbuurt en Oostoever, Gemeente Amsterdam).

Rotterdam, Afrikaanderwijk/Bloemhof

Michiel Couperus (Gemeente Rotterdam), Adem Cankaya (Rotterdam beleidsmedewerker Verkeersonderneming), Cemile Sezer (Rotterdam, Sezer voor Diversiteit, www.sezer.nl), Morgan Geile (Schrijfster van een masterscriptie over Rotterdam Zuid; Cycling as a viable response to transport poverty), Theo Konijnendijk (RET, Coördinator Innovatie & Productontwikkeling), Willie De Swart (RET, adviseur) en Mireille van den Berg (directeur Talentfabriek010, Rotterdam).

Den Haag, Schilderswijk/Transvaal

Sander Leijts (voorheen bij Gemeente Den Haag), Norbert Nijhof (Gemeente Den Haag), Frank Jansen (Gemeente Den Haag, Afdeling Beleid, dienst SZW, Senior beleidsadviseur armoede), Sjoerd van der Zande (Gemeente Den Haag, Afdeling Beleid, Beleidsadviseur armoede), Frans Botma (Gemeente Den Haag, Afdeling verkeer, Senior beleidsmedewerker), Robert van Asten (Fractievoorzitter D66 Den Haag), Lilian Oskamp (Beleidsmedewerker D66 Den Haag), Fonda Sahla (Buurmoeders Transvaal / oudercoördinator), Nasreen Riaz (Praktijkondersteuner Huisarts / buurtmoeder) Laura Kemp (Buurtsport Transvaal), Carolien van den Berg (TU Delft, Master Industriële Ecologie; inwoner Schildersbuurt) en Amerik van der Plas (Manager Stallingen, Stichting Biesieklette, Den Haag).

Utrecht, Overvecht

Christien Rodenburg (Gemeente Utrecht), Luiz Plein (Gemeente Utrecht, Trainee), David Bueno (Wijkbureau Overvecht), Monique de Koning (Gezonde wijk Overvecht), Jaap Toet (Gemeente Utrecht, Dienst Volksgezondheid), Rabia Haddouch (Gemeente Utrecht, Dienst Volksgezondheid), Rhimou Baquah (Gemeente Utrecht, Dienst Volksgezondheid).

Referenties (beknopte selectie)

Bastiaanssen, J. (2012), Vervoersarmoede op Zuid. Radboud Universiteit, Rotterdam.

Bastiaanssen, J. & Martens, K. (2013), 'Vervoersarmoede in Rotterdam-Zuid', Verkeerskunde 2 september. Beschikbaar op: [http://www.verkeerskunde.nl/internetartikelen/vakartikelen/vervoersarmoede-in-rotterdam-zuid-\(vk-5-2013\).33957.lynkx](http://www.verkeerskunde.nl/internetartikelen/vakartikelen/vervoersarmoede-in-rotterdam-zuid-(vk-5-2013).33957.lynkx). [2 oktober 2017].

Bastiaanssen, J., Donkers H. & Martens, K. (2013), 'Vervoersarmoede. Sociale uitsluiting door gebrek aan vervoersmogelijkheden', Geografie, vol. 22 (8), p. 6-10.

Beuckens, J. (jaartal onbekend), Vervoersarmoede Nieuw-West. Amsterdam (gemeente Amsterdam?)

Van der Bijl, R. (2018), Fietsonderzoek in kaart gebracht. Fietscommunity. Beschikbaar op: <http://www.fietscommunity.nl/blogs/fietsonderzoek-in-kaart-gebracht/>

Van der Bijl, R. (2017/2018), Course Mobility and Space. Ghent University.

Van der Bijl (2016), Onbehoorlijk duur. OV Magazine, september.

Van der Bijl, R. (2015/2016), 5xExFiets. Het domein van fietsen in kaart brengen. Fietscommunity. Beschikbaar op: <http://www.fietscommunity.nl/matrix/>

Van der Bijl, R. en J. Wiersma (2011), Multimodaliteit als basis voor het daily urban system. J. Saris et al. red.), Stedelijke regio's . Rotterdam, NAI Uitgevers, pp.124-131.

Boelhouwer, P. en K. Schiffer, (2016), Naar een hervorming van de woningmarkt. Niets doen is geen optie! Technische Universiteit Delft.

Van den Broek, A. en S. Keuzenkamp (red.) (2008), Het dagelijks leven van allochtone stedelingen. Sociaal Cultureel Planbureau, Den Haag.

CPBS (Centraal Planbureau) & KiM (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid) (2009), Het belang van openbaar vervoer. De maatschappelijke effecten op een rij, Den Haag, CPB & KiM.

Chorus, J. (2009), Afri. Leven in een migrantenwijk. Olympus, Uitgeverij Contact.

Dirks, B. (2018), 'Lezen en schrijven op doktersrecept', Volkskrant, 19 januari.

Dujardin, A. (2017), 'Waarom moeten armen altijd langer reizen?', Trouw 12 april.

Fietsberaad (2007), Allochtonen in het fietsbeleid. Fietsberaadpublicatie 11c, Rotterdam.

Fietsersbond e.a. (2015), Fietsen op Zuid. Rotterdam.

Fransen, K. (2017), Travelling Beyond Spatial Analysis. The Impact of Temporal and Personal Restrictions on Equitable Access to Opportunities. Ghent University.

Jorritsma, P. et al (2018), Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem? Den Haag, KiM.

Harms, L., (2006), Anders onderweg. De mobiliteit van allochtonen en autochtonen vergeleken. Sociaal Cultureel Planbureau, Den Haag.

Hupkes, G. (1977), Gasgeven of afremmen; Toekomstscenario's voor ons vervoerssysteem. Kluwer, Deventer.

Jeekel, H. (2011), De auto-afhankelijke samenleving. Erasmus Universiteit, Eburon.

Jeekel, H. (2017), Social sustainability and smart mobility: exploring the relationship. Transportation Research Procedia, 25, pp. 4300-4314

Jeekel, H (2018) ; Inclusive Transport; Fighting Unvoluntary Transport Disadvantages, Elsevier.

Kampert, A. et al. (2018), Risico op vervoersarmoede, Den Haag, CBS.

Kenyon, S., Lyons, G. & Rafferty, J. (2002), 'Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility', Journal of Transport Geography, vol. 10, p.207-219.

Lucas, K. (2012), 'Transport and social exclusion: Where are we now?', Transport Policy, vol. 20, p.105-113.

Marchetti, C. (1994), Anthropological invariants in travel behavior. Technological Forecasting and Social Change 47, pp.75-88.

Martens, K., Ten Holder, M. & Thijssen, J. (2011), 'Mindervaliden en minderbedeelden ervaren belemmering in mobiliteit. Vervoersarmoede bestaat', Verkeerskunde februari.

Martens, K. (2012), 'Role of the Bicycle in the Limitation of Transport Poverty in the Netherlands', Transportation Research Record Journal of the Transportation Research Board.

Martens, K. (2014), OV Bereikbaarheid Regio Utrecht 2010-2020. Nijmegen , Radboud Universiteit.

Martens, K. (2017), Transport Justice: Designing Fair Transportation Systems. London, New York: Routledge.

Mobiel 21 (2015), Dossier vervoersarmoede vandaag. De rol van mobiliteit in de sociale uitsluiting van mensen in armoede in Vlaanderen, Leuven: Mobiel21.

Mulder, F. (2017), 'Het einde van het gezin'. Groene Amsterdammer 16 augustus.

Olde Kalter, M.J. (2008), Blijvend anders onderweg. Mobiliteit van allochtonen nader bekeken. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

Porier, J. (2014), Le manque de mobilité pénalise les jeunes. Le Monde, Novembre.

Randé, Ph. (2017), A la campagne les jeunes freinés par le manque de mobilité. France Inter, Janvier.

RVS, Raad voor Volksgezondheid en Samenleving (2017), eenvoud loont. Oplossingen om schulden te voorkomen. Den Haag.

Salomon van der Veen, A. (2017), Operationalising Equitable Transport Planning for the City of Rotterdam. Delft University of Technology.

SCP (2015), Armoede en sociale uitsluiting. Den Haag.

SCP (2016), Een lang tekort, langdurige armoede in. Den Haag.

Secours Catholique, (2015), La Fracture mobilité. Paris.

Secours Catholique (2015), Mobilité : abolir les distances. Paris

SER (2017), Opgroeien zonder armoede. Den Haag.

Sustrans (2012), Locked out: transport poverty in England, Bristol: Sustrans.

Van der Veen, A. (2017), Grote groepen mensen hebben geen baat bij efficiënt openbaar vervoer. Tijd voor een eerlijk systeem. De Correspondent, 17 juli.

Samenvatting

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.

De G4 heeft opdracht gegeven om de vervoersarmoede in de betrokken steden nader te onderzoeken, om meer aandacht aan dit vraagstuk te kunnen schenken. Kort samengevat luidt de vraagstelling van dit onderzoek als volgt:

- Wat is vervoersarmoede?
- Hoe staat het ervoor in de vier grote steden?
- Welke kwesties moeten (nog) worden geagendeerd?

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.

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. Dit verkennende onderzoek heeft geenszins wetenschappelijke pretenties, maar biedt voldoende basis voor het trekken van enkele conclusies, alsmede voor de agendering van relevantie kwesties.

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.

De modaliteit fiets vormt bij nader inzien een complex 'fietssysteem' waarvan bruikbaarheid zowel allerhande vaardigheden bij de gebruiker veronderstelt, als verschillende voorzieningen in de omgeving. De fiets heeft weliswaar een enorme potentie, maar in de moeizame toegang tot het 'fietssysteem' schuilt wederom een hoog 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.

Kanttekening

Bij de conclusies is een belangrijke kanttekening op zijn plaats. In de casus-wijken wonen relatief veel stedelingen met een niet-westerse achtergrond. Van hen is bekend dat zij veel minder fietsen dan stedelingen met een westerse achtergrond. Hierdoor is de geconstateerde situatie rond het fietsgebruik in de onderzochte wijken vertekend.

Kwesties op de agenda

De bevindingen van het onderzoek rechtvaardigden een spoedige agendering en nadere verkenning van het fenomeen vervoersarmoede in de steden. Verschillende kwesties vereisen een plek op de agenda om vervoersarmoede te voorkomen, of waar nodig te verminderen.

*** Auto-afhankelijkheid verminderen**

Het terugdringen van auto-afhankelijkheid in combinatie met het bieden van alternatieve vormen van mobiliteit vormt de eerste kwestie op de agenda.

*** Toegankelijkheid OV verbeteren**

De begrijpelijkheid en daarmee bruikbaarheid en toegankelijkheid van het 'OV-systeem' vertegenwoordigt een tweede punt, dat nauw samenhangt met de betaalbaarheid van OV. Het is een grote uitdaging om de komende tijd tot een systematisch en eerlijker aanbod te komen voor het OV voor degenen met hoog risico op vervoersarmoede. Eén van de kwesties daarbij is de mate waarin OV-beleidsmakers zelf verantwoordelijk zijn voor meer redelijke tarieven en de mate waarin een deel van het probleem schuilt in de algehele armoede. Daarnaast gaat het ook om begrijpelijkheid van het OV. Er zijn diverse oplossingen waarmee het vervoersarmoede-probleem te lijf kan worden gegaan, zoals eenvoudigere (en billijkere) tariefstructuren.

*** Fietssysteem verbeteren**

Het 'fietssysteem' is de derde grote kwestie op de agenda. Een succesvol fietsbeleid vooronderstelt dat verschillende uitdagingen tegelijk en op elkaar afgestemd worden aangepakt. Hoe kunnen problemen als fietsendiefstal en onveiligheid worden opgelost en de opbrengsten van fietsen (gezondheid, inclusie) worden vergoot? 'Zacht' beleid dat gericht is op het proces om de fiets deel te laten worden van het dagelijks leven is aanbevelenswaardig. In het algemeen: hoe kan het fietssysteem begrijpelijker en toegankelijker worden gemaakt? En verder: wat kan al worden geleerd van lopende activiteiten, zoals Tour de Force?

*** Veiligheid vergroten**

Een uitdagend en complex punt op de agenda is de verbetering van zowel de verkeersveiligheid als de sociale veiligheid.

*** Sociaal-culturele segregatie verminderen**

Een nog complexer agendapunt is de aanpak van de sociaal-culturele isolatie/segregatie. Deze draagt sterk bij aan immobiliteit van de bevolking in de armere wijken.

Aanbevolen activiteiten

Ten slotte zijn een aantal praktische activiteiten die de vier steden kunnen ondernemen in beeld gebracht.

*** Opstelling gezamenlijke agenda**

Voorzie de bovenstaande agendapunten van concrete voorstellen annex oplossingen. Het opstellen van een gezamenlijke agenda voor de vier grote steden zou een goede start zijn.

*** Aansluiting bij manifest 'Houd de groei en de stad in beweging'**

Het recente G4-manifest 'Houd de groei en de stad in beweging' biedt een basis voor concrete actie op het gebied van geïntegreerde mobiliteit met OV, auto en fiets, en een hoge kwaliteit van de openbare ruimte. Vooral het punt 'gezonde en sociale steden, door een schoner en stiller mobiliteitssysteem dat toegankelijk is voor iedereen' geeft meerdere mogelijkheden om vervoersarmoede aan te pakken of te voorkomen.

*** Vergroting besef vervoersarmoede**

Vervoersarmoede is een samengesteld probleem en vraagt om een aanpak vanuit verschillende invalshoeken: het gaat én om mobiliteit, én om sociale problemen. De concrete actie die hier in de eerste plaats noodzakelijk en haalbaar is, heeft betrekking op vergroting van het besef van vervoersarmoede; 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, publieksevenementen 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 goede voorbeelden (in binnen- en buitenland) van kleine, kortetermijnoplossingen ('no regrets') die de steden relatief makkelijk kunnen uitvoeren. Een aantal daarvan zijn in het onderzoek al naar voren gekomen.

*** 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, bijvoorbeeld in samenwerking met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Dit betekent een nadere uitwerking 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 vervoerstromen 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.



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