

Vervoersarmoede navorsen met mobiliteitsdrempels

ROB VAN DER BIJL

Introductie

In opdracht van de vier grote steden in Nederland (de G4: Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht) voerden Van der Bijl & Van der Steenhoven (2019) een empirisch, 'etnografisch' geïnspireerd onderzoek uit naar vervoersarmoede in lage-inkomenswijken binnen deze steden (en een welvarende referentiewijk in elk van die steden). Vervoersarmoede is moeilijk te vatten omdat het niet expliciet is opgenomen in de bestaande officiële gegevens en de bijbehorende categorieën, en er is ook geen volledig besef van vervoersarmoede in het collectief bewustzijn van de samenleving. Daarom werden voor deze studie de bestaande gegevens over indicatoren die verband houden met vervoersarmoede (zie hieronder) aangevuld met etnografisch veldwerk in de vorm van diepte-interviews met sleutelexperts, vrije gesprekken met verschillende representatieve stakeholders in de casuswijken, spontane ontmoetingen, en ad-hoc interacties ter plaatse. Op deze manier bestudeerden we mobiliteitsgedrag van actoren binnen hun eigen situaties en netwerken.

Als zodanig hebben we vervoersarmoede kunnen definiëren en uitwerken in een reeks factoren die vanuit sociaal oogpunt een negatief effect kunnen hebben op degenen die risico lopen op vervoersarmoede. Ten slotte hebben we een reeks agenda's uiteengezet op basis waarvan relevante actoren, factoren en instellingen kunnen worden geïdentificeerd voor het implementeren van noodzakelijk beleid en oplossingen.

Drempels belemmeren mobiliteit

Vervoersarmoede wordt vaak geassocieerd met het hebben van ongeschikte vervoermiddelen, die bemoeilijken of zelfs verhinderen om aan de samenleving deel te nemen. Het VK heeft als casus gediend bij het ontwikkelen van deze definitie (zie Sustrans, 2012). Een meer uitgebreide definitie van vervoersarmoede wordt gegeven door Kenyon, Rafferty, & Lyons (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.” Verschillende wetenschappers uit Australië, Engeland en Nederland die zich bezighouden met onderwerpen als sociale uitsluiting en vervoersnadelen - bijvoorbeeld Banister (2018), Bastiaanssen (2012), Currie, (2011), Lucas, (2004) en Martens (2017) – hebben vergelijkbare opvattingen en hanteren vergelijkbare definities van vervoersarmoede. Aanvullend onderzoek toont aan dat factoren zoals het niet bezitten van een rijbewijs, waardoor de kansen op een baan worden verkleind, ook een belangrijke rol spelen (Fransen, 2017).

We hebben de ‘Kenyon’-definitie van vervoersarmoede geoperationaliseerd met behulp van een tweevoudige reeks maatschappelijke drempels (respectieve externe en interne drempels, geïnspireerd door Karen Lucas). Lucas benadrukt namelijk dat beperkte vervoersmogelijkheden niet noodzakelijk tot vervoersarmoede leiden. Volgens haar is dit alleen het geval als de twee soorten drempels (d.w.z. nadelige factoren) elkaar overlappen (Lucas, 2012). Deze vervoersarmoede leidt tot ontoegankelijkheid van bestemmingen buiten de eigen buurt, met als uiteindelijk gevolg sociale uitsluiting.

Deze maatschappelijke drempels worden beschouwd als de mate waarin onvrijwillige vervoersnadelen (Jeekel, 2018) aanwezig zijn binnen een bepaalde buurt. Deze nadelen bepalen in hoeverre vervoermiddelen (auto, openbaar vervoer, fiets, etc.) onvoldoende of zelfs niet beschikbaar zijn voor wie deze middelen nodig heeft om mee te doen aan de samenleving.

Op basis van literatuur over vervoersarmoede hebben we 10 van dergelijke drempels gedefinieerd. De eerste vier (E1-4) hebben betrekking op context (externe drempels, d.w.z. contextfactoren met betrekking tot sociale nadelen). De tweede serie van zes drempels (I1-6) heeft rechtstreeks betrekking op mobiliteit (interne drempels, d.w.z. mobiliteitsfactoren met betrekking tot vervoersnadelen). Op basis van data-analyses en etnografisch veldwerk hebben we geanalyseerd in welke mate deze drempels bestaan in de hierboven besproken casuswijken.

EXTERNE DREMPELS (Contextfactoren)

E1 – Demografie en cultuur

Kenmerken van de bevolking en haar (lokale) cultuur bepalen in zekere mate hoe burgers zich verhouden tot de buitenwereld. Populaties in onze casuswijken hebben een overwegend niet-westerse achtergrond (bijvoorbeeld CBS (2014) voor Den Haag, 81%, tegen 9% voor de referentie). Als zodanig, en volgens een van onze mondelinge bronnen, is er een sterk naar binnen gerichte cultuur. *“De stad verwacht te gemakkelijk verantwoordelijke ouders, maar die ouders zijn ook beperkt. De wereld wordt zo klein.” “ Mensen hebben de Nederlandse samenleving de rug toegekeerd. Het omgekeerde geldt overigens ook”*, legde een

andere bron uit. Bovendien vormt criminaliteit in alle casuswijken een probleem. Zo laten de Utrechtse casusdata (2017) een hoger criminaliteitsaandeel van jongeren uit onze buurt zien in vergelijking met onze referentie (respectievelijk 25% versus 15%). Deze indicatoren wijzen op een hoog risico op cultureel isolement en slachtofferschap, waardoor de bevolking kwetsbaar is voor vervoersarmoede.

E2 – Gezondheid en onderwijs

De fysieke en mentale toestand van burgers bepaalt hun mobiliteitsmogelijkheden. Iemand die ongezond of laag opgeleid is, is hoogstwaarschijnlijk beperkt in mobiliteitsopties of zelfs aanzienlijk immobiel zodra vervoersnadelen (zie interne drempels hieronder) hun pad kruisen.

Veel van onze mondelinge bronnen wezen op deze algehele slechte situatie. *"Er is veel stress, aangezien mensen psychische problemen hebben. De gezondheid van velen is niet zo goed. Sociale controle is een obstakel voor welzijn."* Bovendien laten data (CBS, 2014) een laag opleidingsniveau zien. Bijvoorbeeld in onze Amsterdamse casus is het percentage laaggeschoolde schoolverlaters 10,7% (tegenover 3,9% voor ons referentie). Ook Rotterdam kent ernstige cijfers. Volgens gemeentelijke gegevens (2014) behaalde slechts 47% van de jongeren met succes een schoolkwalificatie (tegen 77,8% voor onze referentie).

E3 – Inkomen en werkloosheid

Werkloosheid is ook een ongunstige factor voor voldoende mobiliteit. Ons veldwerk toont aan dat er alomtegenwoordige armoede is in de casuswijken, die een groot risico inhoudt op onvoldoende vervoersmiddelen. Lage inkomens en relatief hoge werkloosheid zijn in alle gevallen aanwezig (bevestigd in alle officiële gegevens). Zo zegt in het Utrechtse geval 35% van de inwoners dat het voor hen moeilijk is om *"rond te komen"*.

E4 – Huisvesting en voorzieningen

Ons veldwerk in alle vier de casuswijken bevestigt de beschikbaarheid van redelijk goede sociale woningen, terwijl de dagelijkse voorzieningen in de buurt aanwezig zijn, zoals blijkt uit veel van onze gesprekken met de lokale bevolking. Niettemin benadrukken onze lokale bronnen de hoge huren. Een ander genoemd probleem is de verminderde toegankelijkheid van medische voorzieningen en speciale scholen door schaalvergroting. Dit laatste impliceert langere afstanden, dus een groter risico op vervoersnadeel.

INTERNE DREMPELS (Mobiliteitsfactoren)

I1 – Sociale veiligheid en verkeersveiligheid

Onze mondelinge bronnen hebben bevestigd dat bewoners en ondernemers in de wijken zich zorgen maken over verkeersveiligheid en criminaliteit. *"Onbekend, onbemind."* Dat kan

verklaren waarom sociale onveiligheid een drempel is voor het betreden en gebruiken van openbare ruimtes. *"Veel bewoners durven niet eens het openbaar vervoer te gebruiken."* Verkeer wordt als gevaarlijk gezien. Fietsen wordt ook als onveilig beschouwd. Bovendien: *"Het stelen van fietsen komt veel voor. Maar hier in onze wijk bleven maar twee politiebureaus over, terwijl de stad het handhaven negeert en het maken van kosten vreest."*

12 – Afstanden en barrières

Over het algemeen neemt het risico op vervoersarmoede toe zodra de te overbruggen afstanden langer worden, of simpelweg te lang (fysiek en/of mentaal), en te nemen barrières hoger of zelfs te hoog zijn (wederom: fysiek en/of mentaal). Tijdens ons veldwerk hielden bewoners echter een genuanceerd verhaal. *"Dagelijkse voorzieningen zijn niet ver weg, vaak zelfs heel dichtbij"*, zeiden ze. *"Er zijn ook veel scholen in de buurt, behalve dan speciale scholen."* In Den Haag bevestigde een groep wat oudere mannen dat veel laaggeschoold werk ver weg is. Fysieke barrières spelen een ondergeschikte rol, behalve in Rotterdam waar in verschillende gesprekken de hoge en steile brug over de Maas werd genoemd. Een andere mondelinge bron verwees naar banen: *"Werkplekken of plaatsen om te solliciteren zijn vaak te ver weg, afgezien nog van de hoge kosten voor het overbruggen van de grotere afstanden met het openbaar vervoer."* Uit veel gesprekken werd duidelijk dat de *"buitenwereld"* over het algemeen als (zeer) ver weg wordt ervaren, mentaal lijken afstanden en barrières heel reëel.

In aanvulling op harde officiële en zachte mondelinge gegevens, is OpenStreetMaps gebruikt om een representatieve reeks afstanden te meten, bijvoorbeeld banen in de onderstaande tabel, nabij, respectievelijk veraf, voor alle vier de casussen (in deze demonstratie wordt dit gespiegeld in fietsbezit).

	Bicycle ownership case / reference		Nearby jobs	Far jobs
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.

Tabel – Afstand tot werkgelegenheid

Bronnen: *Bicycle ownership case / reference*¹ - *Nearby jobs*² - *Far jobs*³

¹ Gebaseerd op diverse (b.v. gemeentelijke) data bronnen.

² T.o.v. een geselecteerd centraal gelegen punt in elke casuwijk.

³ T.o.v. een geselecteerd centraal gelegen punt in elke casuwijk.

I3 – Leesbaarheid en begrijpelijkheid

Onze mondelinge bronnen bevestigen dat het hoge analfabetisme van grote groepen bewoners een groot probleem lijkt te zijn. Mensen hebben moeite om de buitenwereld en mobiliteitssystemen te begrijpen of te ‘lezen’. Er is een gebrek aan kennis over hoe stad en mobiliteit ‘werken’. Met andere woorden: de leesbaarheid van het vervoerssysteem is onvoldoende.

De OV-chipkaart blijkt voor veel gebruikers een drempel. Het systeem is ingewikkeld en niet duidelijk en begrijpelijk genoeg voor de ongeletterde bewoners uit de casuswijken. *“Zo'n kaart kan door studenten worden begrepen, maar niet door veel moeders die hier wonen”,* benadrukte een lokale bron in Den Haag. *“Bovendien zijn er te weinig oplaadpunten in de buurt voor die moeders.”*

I4 – Fysieke toegankelijkheid

Wanneer een vervoermiddel fysiek onbereikbaar is voor een gebruiker (of moeilijk of nauwelijks toegankelijk), ondermijnt dit direct het nut ervan. Gewoonlijk impliceert deze factor technisch-fysieke beperkingen van een bepaald vervoermiddel in verband met fysieke of mentale handicaps van gebruikers. In de gesprekken waarin fysieke toegang wordt genoemd, verwezen onze bronnen inderdaad naar niet-gebruikersvriendelijke toegang van sommige lokale bussen (hoewel er nog geen gegevens beschikbaar zijn om dit in algemene termen te bevestigen).

I5 – Betaalbaarheid

Betaalbaarheid vormt een belangrijke drempel, aangezien alle vervoerswijzen kosten met zich meebrengen. Deze kosten kunnen betrekking hebben op aanschaf en onderhoud van vervoersmiddelen. Vooral voor het gebruik ervan is geld nodig, bijvoorbeeld om brandstof te kopen, of de OV-chipcard op te laden. Helaas blijkt uit veel gesprekken dat de betaalbaarheid van mobiliteit onder grote druk staat. De kosten van mobiliteit (openbaar vervoer, auto...) vormen een aanzienlijke financiële drempel. Dit wordt duidelijk bij ‘de moeders’, *“aangezien ze aan het einde van de ‘financiële pijplijn’ van het huishouden zitten”*. Een van de bronnen: *“omdat het uiteindelijk altijd ten koste gaat van de moeder!”*

Het woord ‘duur’ wordt vaak genoemd. Volgens cijfers van het Nibud⁴ kunnen de meeste huishoudens in de casuswijken zich geen auto veroorloven, hoewel deze kwestie tijdens veldwerk niet openlijk en rechtstreeks met ons wordt besproken (waarschijnlijk uit schaamte). De vermeende hoge kosten van een fiets zijn echter vaak genoemd. En het meest opvallende: de hoge kosten van het openbaar vervoer werden duidelijk. *“Mijn twaalfjarige dochter kwam onlangs huilend thuis, omdat ze ook een OV-chipcard wilde. Maar dat ding is erg duur, voor velen te duur. Ouders slaan soms oudergesprekken over op de school van het kind*

⁴ Het Nationaal Instituut voor Budgetvoorlichting.

vanwege duur openbaar vervoer. Om dezelfde reden vermijden ouderen zorg”, legt een plaatselijke bewoner uit.

Het Nibud berekent huishoudbudgetten. Hun cijfers voor 2016 bepalen bijvoorbeeld een standaard minimum reisbudget van 52 euro per maand voor een gemiddeld huishouden, hetgeen de mening van onze bronnen bevestigt dat mobiliteit voor velen niet betaalbaar is.

I6 – Betrouwbaarheid

Het nut van een vervoermiddel komt in het gedrang als de betrouwbaarheid ervan niet voldoende kan worden gegarandeerd, ook al wordt het mobiliteitsaanbod als (terecht of niet) als onbetrouwbaar beschouwd of ervaren. Het probleem wordt echter alleen door onze mondelinge bronnen genoemd als ze klagen over de onbetrouwbaarheid van de buurtbus of aangewezen taxidiensten voor ouderen om medische voorzieningen te bereiken (hoewel er nog geen gegevens beschikbaar zijn om dit in algemene termen te bevestigen).

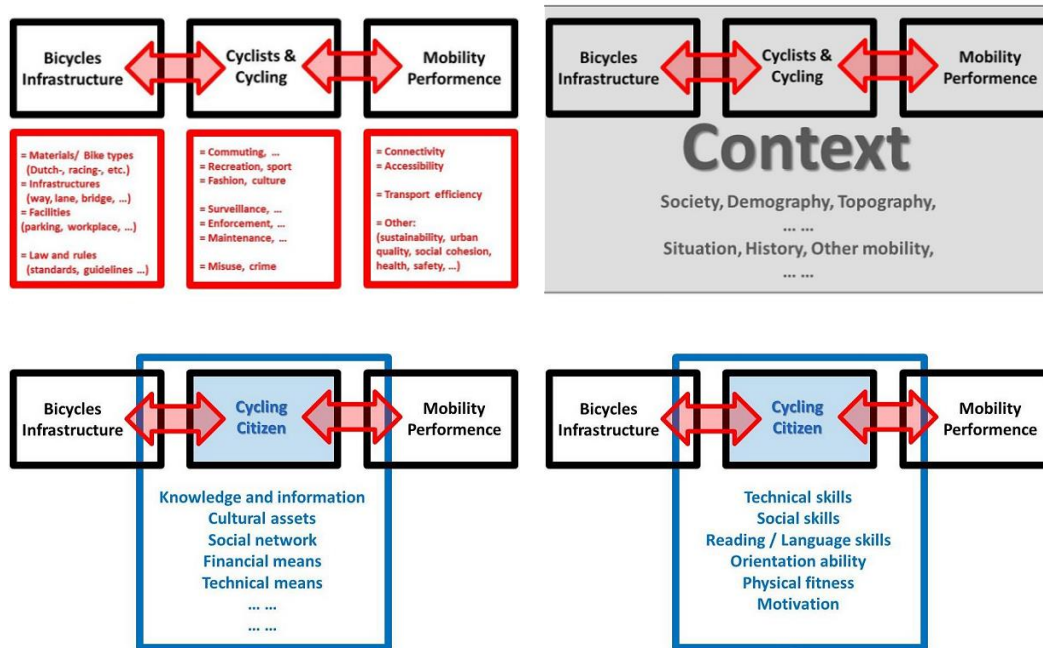
Vervoersarmoede: een reëel probleem

Onze bevindingen - de verzamelde harde gegevens van officiële bronnen en de zachte mondelinge gegevens die in het veld zijn verkregen - bevestigen de visie van Lucas (2012) dat vervoersarmoede alleen dan bestaat wanneer de twee soorten drempels (sociaal- en mobiliteits-gerelateerd) elkaar overlappen. In ons onderzoek hebben we echter gemerkt dat er vaak slechts indirect bewijs is dat vervoersarmoede een reëel probleem is. Hoewel het nauwelijks mogelijk is om vervoersarmoede expliciet en direct aan te geven, lieten cijfers van de gemeente Rotterdam over algemene armoede ons toe om een serieuze schatting te maken. Voor de casuswijk in Rotterdam is het aannemelijk dat ongeveer 20% van de bevolking daadwerkelijk aan vervoersarmoede lijdt, aangezien de algemene armoede hoog is. Zelfs een eerste levensbehoefte, zoals huisvesting, is voor velen onbetaalbaar geworden. Volgens de beschikbare cijfers (2014) liep 18% tot meer dan 23% van de bevolking in ons Rotterdamse geval (dus gemiddeld ongeveer 20%) het risico om hun sociale huur te betalen. Geld voor mobiliteit is er dus nauwelijks meer. Indirect komt deze schatting overeen met de eerder genoemde zeer kleine vervoersbudgetten van het Nibud.

Fietsen als oplossing?

Het was niet de bedoeling van ons onderzoek om oplossingen te vinden, maar om bewustwording te creëren voor het bestaan van vervoersarmoede binnen Nederlandse steden. Tijdens recente discussies over ons werk kregen de uitdagingen voor de aanpak van vervoersarmoede-oplossingen (zie ook het Europese project HiReach dat zich bezighoudt

met 'inadequate vervoersfaciliteiten') veel aandacht. Zo bleek uit ons veldwerk in de vier steden dat veel politici en experts fietsen beschouwen als een innovatieve en ook vrij gemakkelijke oplossing voor vervoersarmoede. Ons aanvullend onderzoek voor de Nederlandse 'Fietscommunity' (2016-2018)⁵ bracht echter een reeks (institutionele) factoren en (menselijke) actoren aan het licht die bepalend zijn voor het functioneren van fietsmobiliteit.



Figuur – Fietsen als een voorbeeld.⁶

Degenen die kunnen fietsen beschikken over twee belangrijke kenmerken: capaciteiten ('properties') en vaardigheden ('skills') (zie de blauwe kaders in de bovenstaande figuur). Naast het kunnen bezitten van een fiets, is het 'fietsstelsel' (de zwarte en rode kaders) zonder capaciteiten, zoals bezit van kennis, informatie, cultuurgoederen, sociale netwerken, etc., nauwelijks toegankelijk. Vandaar dat de actor die deze eigenschappen mist, nauwelijks in staat zal zijn om te fietsen. Op vergelijkbare wijze geldt dat als die actor geen specifieke vaardigheden bezit, fietsen eveneens onmogelijk is, want zonder technische en sociale vaardigheden, en zonder fysieke fitheid of motivatie, is fietsen bijna niet te doen.

De voordelen van fietsen zijn algemeen bekend en de mogelijkheden om te fietsen zijn in Nederland ruimschoots aanwezig. Dat betekent echter niet dat fietsen voor iedereen vanzelfsprekend is. Voor wie bekend is met de Nederlandse cultuur, gewend is aan het Nederlandse verkeer en voor wie de (stedelijke) omgeving bekend voorkomt, is toegang tot

⁵ Bekostigd door de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO).

⁶ Bron: Rob van der Bijl, Fietscommunity, 2018.

het fietssysteem een vanzelfsprekende aangelegenheid. Voor degenen die niet tot die groep behoren, kan fietsen een ingewikkelde en soms te moeilijke taak zijn. Soortgelijke obstakels – ontbrekende vaardigheden of culturele vertrouwdheid – verhinderen (tot op zekere hoogte) eveneens het gebruik van auto's en openbaar vervoer (en zelfs lopen).

Op weg naar oplossingen – Agenda's

Ons onderzoek toont aan dat vervoersarmoede een probleem met vele facetten is, analoog aan het mythologische Hydra-monster. Dit monster had meerdere koppen, en als iemand erin zou slagen een van die koppen af te hakken, zouden er onmiddellijk twee nieuwe koppen groeien. Vervoersarmoede is ook zo'n veelkoppig fenomeen. Het is noch intrinsiek, noch absoluut, maar relationeel in de zin dat het alleen betekenis verkrijgt vanuit een context en andere onderwerpen, en deze dan weer beïnvloedt (Boelens & De Roo, 2014). Ons doel is daarom om ergens in de institutionele wereld een Herakles te activeren (hetzij in de vorm van een actoren of factoren), die in staat is om sociale en praktische oplossingen te vinden tegen het meerkoppige monster.

Voor toekomstige oplossingen voor armoedebestrijding moet daarom meer dan één agenda worden opgesteld (en later ongetwijfeld weer nieuwe). In ons onderzoek hebben we daarom aan de beleidsmakers van de vier steden die we hebben bestudeerd (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht) voorgesteld om ten minste drie agenda's samen te stellen, die direct de verantwoordelijke instellingen identificeren, namelijk gemeenten en metropoolregio's (of vergelijkbare bestuurlijke eenheden zoals stadsdelen, provincies, openbaarvervoersautoriteiten). De drie agenda's:

- Reduceren van auto-afhankelijkheid en aanbieden van alternatieve vormen van mobiliteit;
- Bruikbaarheid van het openbaar vervoer verbeteren, dat wil zeggen het openbaar vervoer betaalbaarder, begrijpelijker, toegankelijker, bruikbaar en eerlijker maken;
- Het fietssysteem ontgrendelen door fietsvoorzieningen te creëren en fietsinformatie, onderwijs en training aan te bieden.

Deze agenda's kunnen worden uitgewerkt op basis van de factoren die genoemd zijn bij de interne drempels. Bovendien moet elke factor gerelateerd zijn aan actoren en instellingen die representatief zijn voor de relevante drempel. Bijvoorbeeld: de veiligheidsfactor heeft betrekking op de politie als actor en als instituties zoals het SWOV⁷ dat verantwoordelijk is voor wetenschappelijk onderzoek naar verkeersveiligheid. Nog een voorbeeld: als het gaat

⁷ Het nationaal wetenschappelijk instituut voor verkeersveiligheidsonderzoek.

om de betaalbaarheidsfactor zijn meerdere overheden betrokken, zoals de verantwoordelijke ministeries en het eerder genoemde Nibud, terwijl bijvoorbeeld een factor als de tariefstructuur van het openbaar vervoer primair verantwoordelijk is van openbaarvervoersautoriteiten (b.v. metropoolregio's of provincies).

Een vierde agenda betreft de context die wordt uitgewerkt op basis van de factoren uit de externe drempels, zoals het streven naar een evenwichtige bevolkingsstructuur, het verbeteren van de volksgezondheid, het bieden van beter onderwijs, het bestrijden van armoede en het creëren van banen en sociale voorzieningen. De gemeentelijke en nationale overheidsinstellingen zijn hierin leidend. Dit is niet alleen om de contextagenda op te stellen, maar ook om deze agenda te koppelen aan de drie mobiliteitsagenda's, want - rekening houdend met Karen Lucas (2012) - het ontbreken van deze verbinding is juist de oorzaak van vervoersarmoede.

De hoofdrolspeler die centraal moet staan in alle denkbare agenda's, is toch vooral degene die het risico van vervoersarmoede draagt. Het zou dan ook geen kwaad kunnen om, naast de hier kort beschreven agenda's, in overleg en in gemeenschappelijkheid met alle lokale actoren een vijfde agenda met lokale programma's op te stellen. Op deze manier kunnen factoren op de agenda worden geplaatst die de mensen al wel beheersen, of kunnen gaan beheersen, zodat overheids-gerelateerde institutionele dominantie van de eerste vier agenda's wordt aangevuld met lokale 'empowerment'. Een inspirerend voorbeeld hiervan is de inmiddels bekende Mama Agatha's fietstraining voor migranten- en vluchtelingenvrouwen in Amsterdam Zuidoost (zie de fietsdocumentaire op YouTube) (Hindash, 2019), het Europese Inclusion-programma (zie de webpagina's over de Horizon2020 site), of het succes van burgers in onze casusbuurten (zie Kader).

Projecten zoals Mama Agatha pakken cruciale factoren aan, zoals fietsvaardigheden, of zorgen ervoor dat belanghebbenden van het Inclusion-project op verantwoorde wijze zorg dragen voor vele andere factoren (b.v. betaalbare tarieven voor openbaar vervoer), ook weer analoog aan de Hydra-mythe. In deze mythe steunde Iolaos Herakles. Meteen toen Herakles een hoofd had afgehakt, gebruikte Iolaos zijn vlam om het vlees van de Hydra dicht te verbranden, waardoor een nieuw hoofd niet kon groeien. Uiteindelijk kan een actor-relatieve benadering onthullen hoe een Iolaos (zoals het kleine meisje in onze Rotterdamse casusbuurt - zie Kader) in verbinding met andere actoren de betekenis en waarde van vervoersnadelen en -armoede zou kunnen aanpakken. Bovendien kunnen deze actoren factoren en gerelateerde instellingen identificeren die beleid en interventies dragen in de strijd tegen vervoersarmoede.

KADER – “De fiets is de auto van mijn moeder”



Voor ons onderzoek hebben we in eerste instantie alleen gebruik gemaakt van literatuur en bestaande data (b.v. CBS). We realiseerden ons echter dat er meer nodig was voor een diepgaand begrip van vervoersarmoede. We wendden ons daarom tot etnografisch geïnspireerde gesprekken met bewoners en lokale belanghebbenden. Tijdens de voorbereiding van ons onderzoek raakten we in een straat in de Bloemhofbuurt (Rotterdam) in gesprek met een meisje dat een mooie Gazelle-fiets bleek te hebben. Ze vertelde ons over haar moeder die ook fietst, “... want de fiets is de auto van mijn moeder.” Die ontmoeting (kort daarna ook met de moeder van het meisje) maakte indruk en inspireerde ons om het fenomeen vervoersarmoede vooral ter plekke in gesprekken te onderzoeken.

We zijn ons ervan bewust dat dergelijke gesprekken geen hard wetenschappelijk bewijs opleveren, maar we zijn ervan overtuigd dat anekdotische resultaten zeer krachtig en nuttig kunnen zijn.⁸ Zo ontdekten we dat de sociale status van de auto hoog is, anders had het meisje de fiets van haar moeder nooit met een auto vergeleken. En we leerden ook dat de fiets soms inderdaad een effectieve manier is om vervoersarmoede te bestrijden.



Het meisje met de Gazelle-fiets is een prachtig voorbeeld van een hoofdrolspeler (actor) die erin is geslaagd de obstakels (factoren) van vele drempels weg te nemen. Zowel het meisje als haar moeder beschouwen auto-afhankelijkheid als vanzelfsprekend en onvermijdelijk, maar de fiets wordt door hen erkend als een vervoermiddel dat voldoende vrijheid biedt om deel te nemen aan de samenleving, dat wil zeggen om zelfstandig naar school te gaan, om deel te nemen aan het sociale leven van het buurtleven (alleen op de lange termijn heeft ze misschien een auto of openbaar vervoer nodig om bestemmingen (ver) buiten haar buurt te bereiken). Dat het meisje zichzelf ‘vervoerswelvend’ acht, komt natuurlijk doordat vooral haar moeder heeft gezorgd voor het wegnemen van de contextuele obstakels (de factoren van de externe drempels). Het gezin is blijkbaar in fysieke goede conditie, heeft voldoende inkomen, kan het kind naar school sturen en haar gebruik laten maken van voorzieningen.

⁸ Clayton Christensen, de auteur van *Disruptive Innovation and Competing Against Luck* (2016), stelt het zo treffend als hij zegt dat *‘sometimes you need a few really in-depth data points more than you need tons of shallow data points’*.

Referenties

Over Inclusion (2019, November, 19). Retrieved from <http://www.h2020-inclusion.eu/>

Banister, D. (2018). *Inequality in Transport*. Alexandrine Press.

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

Boelens, L & De Roo, G. (2014). Planning of undefined becoming: First encounters of planners beyond the plan. *Planning Theory*, 15(1), 42-67.

CBS Data (2014). Retrieved from <https://www.cbs.nl/>

Christensen, C. M. et al. (2016). *Competing Against Luck: The Story of Innovation and Customer Choice*. Harper Business.

Cycling Mama Agatha Received Certificate (2019, June, 23). Retrieved from <https://favas.net/reports/cycling-mama-agatha-received-certificate/>

Currie, G. (2011). *New Perspectives and Methods in Transport and Social Exclusion Research*. Emerald Publishing.

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

Hindash, F. [Mama Agatha - the Film] (2019, April, 24). *Mama Agatha – an Amsterdam cycling documentary* Retrieved from: <https://www.youtube.com/watch?v=SzdyTnO39fw>

HiReach (2019, November, 19) Retrieved from <https://hireach-project.eu/>

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

Kenyon, S., Lyons, G., & Rafferty, J. (2002). Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility. *Journal of Transport Geography*, 10(3), 207-219. Lucas, K. (Ed.). (2004). *Running on empty: Transport, social exclusion and environmental justice*. Policy Press.

Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now?. *Transport policy*, 20, 105-113.

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

Martens, K. (2016). *Transport justice: Designing fair transportation systems*. Routledge.

Vervoersarmoede (2019, November 19). Retrieved from <https://favas.net/projects-nl/vervoersarmoede/>

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

Utrecht Data (2017). Retrieved from <https://www.utrecht.nl/>

Van der Bijl, R. (2018, December, 3). Retrieved from <http://www.fietscommunity.nl/blogs/wat-is-een-fiets-het-fietsstelsel-in-kaart-gebracht/>

Van der Bijl, R. & Van der Steenhoven, H. (2019). *Gesprekken over gebrekkige mobiliteit. Vervoersarmoede in de grote stad ontrafelen*. Retrieved from Favas.net.

Achtergrond, informatie, contact

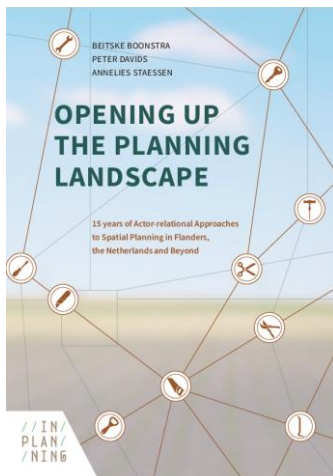
Rob van der Bijl is gastprofessor aan Universiteit Gent, Afdeling Mobiliteit en Ruimtelijke Planning (AMRP). Zijn belangrijkste onderzoek is gericht op een multidisciplinaire benadering op de raakvlakken van stedenbouw, transport, cultuur en technologie. Hij is een internationaal bekende expert op het gebied van light rail en Nederlands fietsen. Zijn lopende onderzoek naar vervoersarmoede en aanverwante onderwerpen zoals inclusieve mobiliteit en steden is ondergebracht bij Favas.net (<https://favas.net/>).

De oorspronkelijke versie van dit artikel ('Transport poverty scrutinized by mobility thresholds') is gepubliceerd als een hoofdstuk in: Boonstra, Boelens L., Davids P., Staessen A. (eds.). *Opening up the Planning Landscape – 15 years of Actor-relational Approaches to Spatial Planning in Flanders, the Netherlands and Beyond*. In *Planning*, Groningen, September 2020, pp. 159-171.



Afdeling
Mobiliteit & Ruimtelijke Planning
Universiteit Gent

Het boek is een project van de Afdeling Mobiliteit en Ruimtelijke Planning (AMRP), Universiteit Gent.



Download het boek bij <https://favas.net/news/actor-relational-approach-viewed/>

Informatie bij <https://favas.net/projects/transport-poverty/>

Contact de auteur: robvanderbijl@favas.net

Documentversie: RVDB-AMRPbook-transportpoverty-final-sept20-NL

OPENING UP THE PLANNING LANDSCAPE – TRANSPORT POVERTY SCRUTINIZED BY MOBILITY THRESHOLDS