

Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem?

Peter Jorritsma – Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid – peter.jorritsma@minienm.nl

Jaco Berveling – Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid – jaco.berveling@minienm.nl

Lucas Harms – Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid – lucas.harms@minienm.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 22 en 23 november 2018, Amersfoort

Samenvatting

Het begrip 'mobiliteitsarmoede' staat op dit moment volop in de belangstelling in Nederland. Maar, waar hebben we het eigenlijk over? Wat moeten we onder 'mobiliteitsarmoede' verstaan? En is er wel sprake van een concreet probleem in Nederland?

Met een casus en een model scharen we ons in Amersfoort rond het CVS-kampvuur. De casus heeft betrekking op de fabrieksarbeider James Robertson uit Detroit. James ging jarenlang te voet en met het openbaar vervoer naar zijn werk. Door het ontbreken van fatsoenlijke busverbindingen bedroeg zijn reistijd iedere dag 10 uur. Ieder jaar liep hij ongeveer 15 keer de afstand Amsterdam-Parijs.

De casus maakt duidelijk welke elementen bij vervoersarmoede een rol spelen. Denk aan sociale achterstand, vervoersmogelijkheden en competenties. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid ontwikkelde op basis van de beschikbare literatuur een model dat laat zien welke elementen bij mobiliteitsarmoede een rol spelen en hoe dit kan leiden tot sociale uitsluiting en hoe het de kwaliteit van leven beïnvloedt. Graag bespreken we tijdens de kampvuursessie de definitie van mobiliteitsarmoede, het model en de casus. Help je mee het vuurtje opstoken? Het onderwerp verdient het.

1. Een reistijd van 10 uur

De Amerikaanse fabrieksarbeider James Robertson haalt in 2015 de krant (Laitner, 2015a). Dat is volkomen terecht want hij leidt een opmerkelijk leven. Een leven dat in het teken staat van reizen. James woont in Detroit en werkt in een fabriek in Rochester Hills. Zijn woon-werkafstand bedraagt 37 km. Niet heel bijzonder, zou je zeggen. Zeker niet wanneer je de beschikking hebt over een auto. Dan is het een klein uur rijden. Maar daar begonnen de problemen. De auto van James houdt er in 2005 mee op. Aangezien hij in de fabriek net iets meer verdient dan het minimumloon, ruim 10 dollar per uur, kan hij het zich niet veroorloven een nieuwe auto te kopen. Hij weet niet dat er een 'Job Access and Reverse Commute'-programma bestaat, een programma dat arbeiders met lage inkomens deur tot deur-transport biedt. Hij besluit daarom voortaan lopend en met het openbaar vervoer naar zijn werk te gaan.

James werkt in de fabriek in een shift van 14.00 tot 22:00 uur. Om op tijd te kunnen beginnen vertrekt hij 8:00 uur 's ochtends uit huis. Hij loopt naar een bushalte waar slechts sporadisch een bus stopt. De hele regio is gericht op de auto. Hij rijdt zover mogelijk mee, maar moet dan nog 11 km lopen naar de fabriek. In totaal doet hij 4 uur over de heenreis.

De terugweg is een nog grotere opgave. Wanneer hij 's avonds is uitgewerkt begint hij weer aan zijn wandeling van 11 km naar de bushalte. Daar stapt hij in de laatste bus van de dag die even voor 1:00 uur 's nachts vertrekt. Daarmee reist hij zover mogelijk naar Detroit. In de stad rijden inmiddels geen bussen meer zodat hij de laatste 8 km te voet moet afleggen. Het laatste deel van zijn reis voert hem door een wijk waar het 's nachts niet pluis is en waar hij een keer is overvallen. James arriveert om 4:00 uur in de ochtend. Hij heeft vervolgens een kleine 4 uur om te slapen waarna het hele ritueel zich vanaf 8:00 uur 's ochtends weer herhaalt. De fabrieksarbeider loopt tien jaar lang, iedere week, weer of geen weer, in totaal 150 km. Op jaarbasis is dat ongeveer 15 keer de afstand Amsterdam-Parijs. Bijslapen doet hij in het weekend. Robertson houdt van zijn werk en zijn collega's: 'we zijn hier als een familie'.

Een reistijd van 10 uur voor woon-werkverkeer is in Nederland ondenkbaar en als het al aan de orde zou zijn zouden we het zonder meer typeren als een voorbeeld van extreme mobiliteitsarmoede. We zullen in Nederland niet snel een James Robertson tegen komen. Niettemin is de casus leerzaam omdat ze goed laat zien hoe mobiliteitsarmoede kan ontstaan.

1.1 Sociale achterstand, gebrekkige vervoersmogelijkheden en incompetenties

Wanneer we de casus nader analyseren valt een aantal dingen op. In de eerste plaats bevindt James zich in een situatie die we zouden kunnen typeren als 'sociale achterstand'. Hij is laag opgeleid en heeft een laag inkomen. Ook is er sprake van slechte woon-werkomstandigheden. Zijn fabriek staat in 'no-bus land', een regio zonder busverbindingen.

In de tweede plaats heeft hij 'gebrekkige vervoersmogelijkheden'. Hij bezit geen auto, moet zich 's nachts door een sociaal onveilig gebied verplaatsen en het openbaar vervoer-aanbod is slecht (wat in dit geval een understatement mag heten).

In de derde plaats heeft James maar ten dele de capaciteiten (of competenties) die nodig zijn om zijn werk te bereiken. Hij weet hoe het vervoersysteem werkt en kent de regels. Daar staat tegenover dat hij weliswaar nog steeds het vermogen heeft om zich te verplaatsen, maar hij wordt er niet jonger op en het lopen valt hem steeds zwaarder. Ook blijkt hij slecht geïnformeerd. Hij is niet op de hoogte van het 'Job Access and Reverse Commute'-programma. Deze drie factoren, sociale achterstand, vervoersmogelijkheden en (in)competenties, zijn bepalend voor de bereikbaarheid van locaties en daarmee de (kans op) mobiliteitsarmoede.

Sociale uitsluiting en kwaliteit van leven

Wanneer je werk (of winkels, school of universiteit, vrienden of familie) onbereikbaar wordt loop je de kans op sociale uitsluiting. Eenzaamheid ligt op de loer. Zaken waar mensen het sterkste naar verlangen hebben te maken met basisbehoeften, zoals eten, drinken en slapen, maar ook sociaal contact (Hofmann, Vohs et al., 2012). Sociaal contact reflecteert 'the need to belong', erbij horen. Het ontbreken van sociale relaties heeft negatieve effecten op gezondheid en de kwaliteit van leven. Wetenschappelijk onderzoek toont aan dat de 'the need to belong' een 'powerful, fundamental, and extremely pervasive motivation' is (Baumeister en Leary, 1995). Zelfs zo krachtig dat James Robertson bereid is 10 uur per dag te reizen om zijn collega's (die voelen als familie) te ontmoeten.

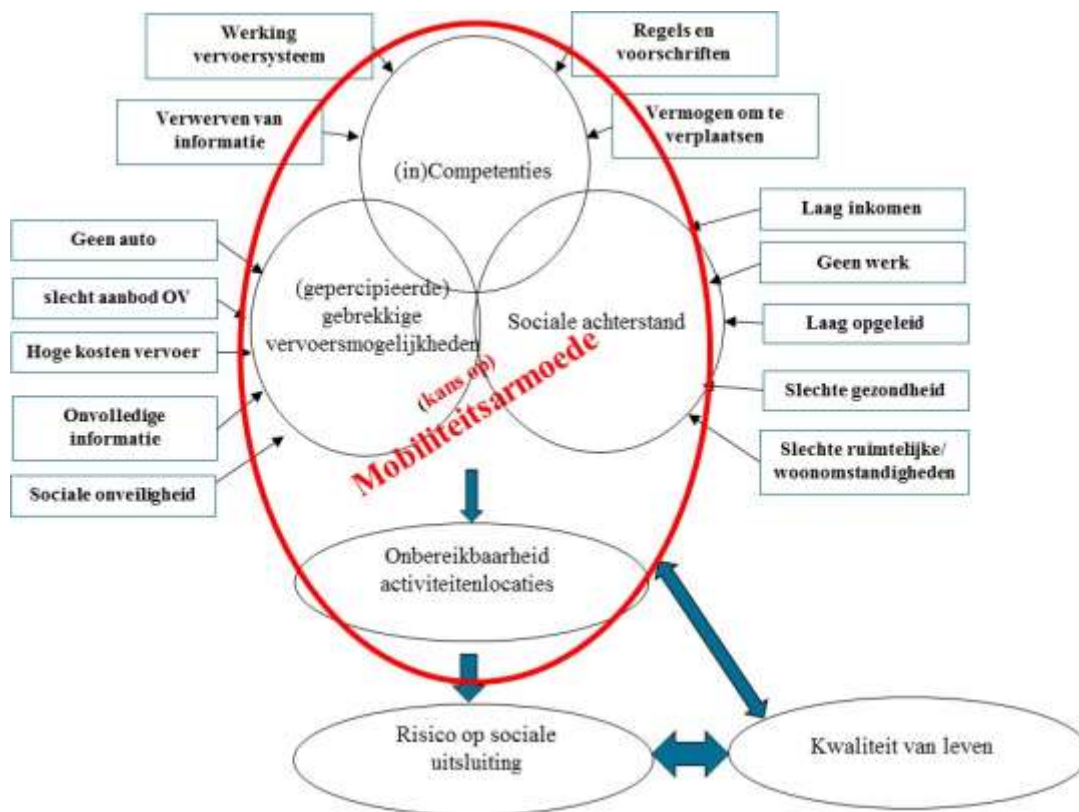
2. Een model voor mobiliteitsarmoede

Op basis van een literatuurstudie presenteren we een model dat als uitgangspunt kan dienen voor de bestudering van mobiliteitsarmoede in Nederland. We gebruiken een conceptueel model van Lucas (2012) als kapstok en voegen elementen toe uit het zogenoemde 'Motility'-perspectief van Kaufmann (2004). Daarbij definiëren we mobiliteitsarmoede als volgt:

'Het niet of moeilijk kunnen bereiken van activiteitenlocaties (in termen van moeite) als gevolg van gebrekkige vervoersmogelijkheden (zowel objectief als gepercipieerd), in combinatie met sociaal-economische en ruimtelijke omstandigheden waarin individuen verkeren en de vaardigheden van mensen. Daardoor worden individuen belemmerd in de deelname aan het maatschappelijk leven, waardoor de kwaliteit van leven negatief beïnvloed wordt'.

2.1 Het model

In het model staat (de kans op) mobiliteitsarmoede centraal (zie figuur 1). Dat wordt veroorzaakt door gepercipieerde en/of objectieve (gebrekkige) vervoersmogelijkheden, de sociaal-economische en ruimtelijke omgeving waarin men verkeert en de (on)vaardigheden die men heeft om gebruik te maken van de vervoersmogelijkheden en die zich toe te eigenen. Het samenspel van die drie dimensies leidt tot onbereikbaarheid en/of ontoegankelijkheid van activiteitenlocaties (werklocaties, medische diensten, onderwijs en sociale netwerken (vrienden en familie)). Daardoor ontstaat er een kans op een zekere mate van sociale uitsluiting. Dat heeft weer een effect op de kwaliteit van leven.



Figuur 1: Conceptueel model mobiliteitsarmoede.

Dit model is aan de ene kant een vereenvoudiging van het model van Lucas (2012) en aan de andere kant een uitbreiding daarvan. Een vereenvoudiging in die zin dat bij (on)bereikbaarheid de nadruk ligt op activiteitenlocaties die bepalend zijn voor het kunnen deelnemen aan 'normale' activiteiten. Een uitbreiding van het model in de zin van het introduceren van de dimensie (in)competenties van personen en kwaliteit van leven (het well-beings aspect).

3. Hernieuwde belangstelling

In een aantal landen wordt 'sociale uitsluiting' al langer als een belangrijk thema gezien. Belgische auteurs stellen in 1997 dat de uitsluiting van mobiliteit tot nieuwe breuklijnen in de samenleving leidt '... die hoe dan ook op de politieke agenda zullen worden geplaatst' (Baeten, Spithoven et al., 1997). Mobiel 21 heeft het thema opgepakt (Mobiel 21, 2015). In het Verenigd Koninkrijk is vanuit de Social Exclusion Unit al geruime tijd aandacht voor vervoersproblemen van ouderen, plattelandsbewoners en mensen met lage inkomens (Social Exclusion Unit, 2003). De laatste tien jaar is mobiliteitsarmoede ook in Duitsland een (onderzoeks)thema. Met het oog op de toekomst is een 'Hinweise zu Mobilität und Sozialer Exklusion' uitgebracht waarin de samenhang tussen sociale ongelijkheid en mobiliteit wordt verkend (Wilke, 2015). Wil men volwaardig aan de samenleving kunnen deelnemen, dan is mobiliteit een voorwaarde.

Het thema wint ook in Nederland aan belang

Er lijkt ook in Nederland steeds meer belangstelling voor mobiliteitsarmoede te komen. Denk aan:

- Het project 'De sociale waarde van infrastructuur' van de WRR, waarmee de raad wil bijdragen aan het debat over sociale inclusiviteit en sociale rechtvaardigheid;
- Het symposium Happy mobility op 14 maart 2018 in Rotterdam met een workshop 'Van vervoersarmoede naar mobiliteitsgeluk' met als vraag: Hoe creëren we een inclusief mobiliteitssysteem en hoe zorgen we dat dit onderwerp op de nationale agenda komt?
- De Verkeersonderneming in de regio Rotterdam heeft een mobiliteitsgeluk-index ontwikkeld (<https://www.mobiliteitsgelukindex.nl/>). Het uitgangspunt is dat mobiliteit van invloed is op geluk. Er is een vragenlijst opgesteld om te achterhalen hoe mensen de mobiliteit beoordelen en of op basis van die uitkomsten verbeteringen aangebracht kunnen worden.
- Het CBS is een onderzoek gestart naar het risico op vervoersarmoede in Nederland met als hoofdvraag: 'In hoeverre verschilt het risico op vervoersarmoede tussen een stad met bevolkingsgroei en een stad met bevolkingskrimp, en welke factoren spelen hierbij een rol?'
- Het onderzoek naar vervoersarmoede van studenten en medewerkers van Karel Martens (Radboud Universiteit Nijmegen) neemt toe. Mede vastgelegd in het boek 'Transport Justice: Designing Fair Transportation Systems' (Martens, 2016);
- De aandacht van Rijkswaterstaat voor het thema vervoersarmoede op de RWS kraaiennestdag op 17 mei 2018 in Utrecht.
- Exploratief onderzoek door Rob van der Bijl en Hugo van der Steenhoven naar vervoersarmoede in de vier grote steden, in opdracht van de G4, met focus op de mobiliteit van bewoners van achterstandswijken. Werktitel: *Vervoersarmoede in de grote stad ontrafelen: definiëren, operationaliseren en agenderen*.
- Het instellen van een nieuwe leerstoel 'Stedelijke Bereikbaarheid en Sociale Inclusie' aan de Universiteit Utrecht (Dick Ettema)

4. Rond het kampvuur

Stellingen

1. Nederland is de Verenigde Staten niet. De openbaar vervoer-verbindingen zijn beter, de rol van de fiets is vele malen groter, er is veel minder sociale onveiligheid en de ruimtelijke inrichting is minder gericht op de auto. Kortom, Nederland kent nauwelijks mobiliteitsarmoede.
2. De onderzoeksgroep rond Karel Martens stelt dat 'vervoersarmoede bestaat'. Dit is echter een voorbarige conclusie. Het onderzoek dat in Nederland naar mobiliteitsarmoede is uitgevoerd is daarvoor te beperkt en te kwalitatief van aard.
3. Mobiliteitsarmoede is wellicht een concreet probleem, maar zeker een vaag begrip. Te vaak ontbreekt in de discussie een concrete definitie.
4. Nederland loopt hopeloos achter. In landen als België, het Verenigd Koninkrijk en Duitsland wordt het thema mobiliteitsarmoede niet alleen al vele jaren serieus genomen, er wordt ook wat aan gedaan.

5. Het thema mobiliteitsarmoede zal door trends als vergrijzing, krimp en een toenemende kloof tussen arm en rijk binnenkort niet meer weg te denken zijn van de beleidsagenda's.
6. Investerings in de weginfrastructuur leiden tot een vergroting van de bereikbaarheidskloof tussen mobiele en minder mobiele groepen in de samenleving.

5. Het lot van James Robertson

Tot slot een laatste woord over James Robertson. Nadat de *Detroit Free Press* in 2015 over zijn lotgevallen had geschreven werd James in korte tijd beroemd (Laitner, 2015b). Hij kreeg van een lokale autodealer een auto van 35.000 dollar cadeau en meerdere geldbedragen van gulle gevers. James verhuisde en rijdt nu in zijn auto in 20 minuten naar zijn werk. Hoewel hij er nu warmpjes bij zit, is hij niet van plan zijn collega's in de steek te laten.

Literatuur

- Baeten, G., Spithoven, A. en Albrechts, L. (1997). *Mobiliteit: landschap van macht en onmacht*: Acco.
- Baumeister, R.F. en Leary, M.R. (1995). The Need to Belong: Desire for Interpersonal Attachments as a Fundamental Human Motivation. *Psychological Bulletin* 117 (3): 497-529.
- Hofmann, W., Vohs, K.D. en Baumeister, R.F. (2012). What people desire, feel conflicted about, and try to resist in everyday life. *Psychological science* 23 (6): 582-588.
- Kaufmann, V., Bergman, M. & Joye, D. (2004) Motility: Mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research* 28 (4):745-756
- Laitner, B. (2015a). Heart and sole: Detroiter walks 21 miles in work commute. *Detroit Free Press* (10 februari 2015).
- Laitner, B. (2015b). A new home, a different life for walking man. *Detroit Free Press* (15 maart 2015).
- Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport policy* 20: 105-113.
- Martens, K. (2016). *Transport justice: Designing fair transportation systems*: Routledge.
- Mobiel 21 (2015). Dossier vervoersarmoede vandaag. Leuven: Mobiel 21.
- Social Exclusion Unit (2003). Making the connections: final report on transport and social exclusion. Londen: Social Exclusion Unit.
- Wilke, G. (2015). Hinweise zu Mobilität und sozialer Exklusion: Forschungsstand zum Zusammenhang von Mobilitäts- und Teilhabechancen: BKB Bundeskompetenzzentrum Barrierefreiheit.