

Wegen naar mobiliteitsarmoede in perifere rurale krimpgebieden

Felix J. Pot – Rijksuniversiteit Groningen – f.j.pot@rug.nl
Taede Tillema – Rijksuniversiteit Groningen / KiM – t.tillema@rug.nl
Peter Jorritsma – KiM – peter.jorritsma@minienw.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 21 en 22 november 2019, Leuven

Samenvatting

Met de krimp van voorzieningen neemt het aantal gereisde kilometers toe in perifere krimpgebieden. In deze veelal rurale gebieden waar afstanden sowieso al groter zijn, kan voor sommigen de toegang tot voorzieningen, werkgelegenheid en sociale netwerken bemoeilijkt zijn. Deze situatie kan worden aangeduid als 'mobiliteitsarmoede' en kan uiteindelijk leiden tot een proces van uitsluiting. Bepalen wanneer iemand mobiliteitsarmoede ervaart is echter lastig en wordt vaak gedaan op basis van eenvoudige drempelwaarden voor reistijden die het vereisen om vooraf vast te stellen welke niveaus van bereikbaarheid wenselijk zijn. Dit impliceert dat mobiliteitsarmoede een normatief begrip is met betrekking tot welke niveaus van bereikbaarheid als 'normaal' worden beschouwd. Daarom is het belangrijk inzichtelijk te krijgen hoe de bereikbaarheid in perifere krimpgebieden ervaren wordt om het mechanisme achter mobiliteitsarmoede te begrijpen. Dit onderzoek heeft daarmee als doel om inzichtelijk te krijgen hoe percepties met betrekking tot bereikbaarheid in perifere rurale krimpgebieden een rol spelen in mechanismen achter mobiliteitsarmoede.

Er zijn drie semigestructureerde focusgroepdiscussies met in totaal 21 deelnemers met ouderen, forenzen en schoolgaande jongeren uit Zeeuws-Vlaanderen en Schouwen-Duiveland gehouden. Tijdens deze discussies werd gevraagd naar ervaren barrières met betrekking tot bereikbaarheid van activiteiten. Met de groepsdiscussies is zowel een verscheidenheid aan percepties met betrekking tot mobiliteit en bereikbaarheid geïnterviewd als inzicht in de mechanismen achter deze percepties door de ontstane groepsdynamiek.

De analyse laat zien dat de mechanismen achter mobiliteitsarmoede verder gaan dan enkel instrumentele factoren als afstanden en reistijden. Hoewel deze instrumentele factoren een potentieel aanduiden voor de toegang tot activiteiten, bepaalt een samenspel van subjectieve elementen de werkelijke toe-eigening van dat potentieel. Deze elementen omvatten bijvoorbeeld percepties over de beschikbaarheid, de werking en de kwaliteit van vervoerswijzen; en percepties wat van sociale netwerken kan worden verwacht. Deze percepties lijken te zijn ingebed in lokale sociale normen en gebruiken, waarin de auto een dominante positie inneemt. In een regio waar het gebruik van een transportmodus de norm is, lijkt de groep die niet aan die norm kan voldoen zich daar wel aan te spiegelen. Bovendien lijken collectieve gevoelens van 'achtergelaten' worden door de overheid bij te dragen aan negatieve percepties met betrekking tot vervoersmogelijkheden en het gevoel van uitsluiting in een perifere context. Concluderend kan worden gesteld dat het begrijpen van subjectieve percepties zal bijdragen tot het begrip van de aard van bereikbaarheidsproblemen in perifere krimpgebieden en oplossingen daarvoor.

1. Introductie

Veel perifere rurale regio's in Europa hebben te maken met krimp van bevolking en voorzieningen, ten gevolge van concentratie (Martínez-Fernández et al., 2012). Het PBL (2019) schat dat een op de vijf Nederlandse gemeenten in 2030 zal krimpen. Dit proces kan het noodzakelijk maken om langere afstanden af te leggen om voorzieningen te bereiken. In de Nederlandse context is al geconstateerd dat het aantal afgelegde kilometers per jaar tussen 2005-2015 is gegroeid in perifere krimpgebieden, terwijl in groeiende gebieden juist minder kilometers worden gereisd (Tillema et al., 2019). Met name in rurale gebieden, waar afstanden sowieso al groter zijn, kan voor mensen de toegang tot voorzieningen, werkgelegenheid en sociale netwerken bemoeilijkt worden (Delbosc en Currie, 2011). Deze situatie kan worden aangeduid als 'mobiliteitsarmoede' en uiteindelijk leiden tot een proces van sociale uitsluiting (Lucas, 2012). In hoeverre dit het geval is in de Nederlandse context is een vraag die naar boven komt.

Door hogere dichtheden, een uitgebreid wegennet en kortere afstanden naar stedelijke centra, kan worden gesteld dat de bereikbaarheid van Nederlandse rurale gebieden over het algemeen hoger is dan in dunbevolkte rurale gebieden in het buitenland waarin mobiliteitsarmoede meestal wordt aangekaart (bv. in Groot-Brittannië: Ahern en Hine, 2012). Desalniettemin, kan op basis daarvan niet gesteld worden dat mobiliteitsarmoede niet bestaat in rurale gebieden in Nederland. Het identificeren van mobiliteitsarmoede op basis van bereikbaarheidsindicatoren, waarin vooraf drempelwaarden met betrekking tot reisafstanden en/of -tijden mobiliteitsarmoede zijn opgenomen (bv. CBS, 2018; Jonkers et al., 2019), zijn mogelijk niet representatief voor de ervaren bereikbaarheid (Farrington en Farrington, 2005). Naast instrumentele factoren, zoals de beschikbaarheid van vervoer en afstanden tot voorzieningen, zijn het individuele percepties daarvan, ingebed in lokale sociale normen en gebruiken (Kenyon et al., 2002; Farrington en Farrington, 2005), die cruciaal zijn in het ervaren potentieel om activiteiten te bereiken (Kaufmann et al., 2004). Om mobiliteitsarmoede te identificeren, moet gerealiseerde mobiliteit daarom mogelijk afgezet worden tegen de niveaus van mobiliteit die als 'normaal' worden beschouwd binnen een regio (Kenyon et al., 2002). Dit onderzoek heeft daarmee als doel om inzichtelijk te krijgen hoe percepties met betrekking tot mobiliteit een rol spelen in mechanismen achter mobiliteitsarmoede in perifere rurale krimpgebieden.

Er zijn drie semigestructureerde focusgroepdiscussies bestaande uit ouderen, forenzen en schoolgaande jongeren uit Zeeuws-Vlaanderen en Schouwen-Duivenland met in totaal 21 deelnemers gevoerd. Tijdens deze discussies werd gevraagd naar ervaringen van dagelijkse mobiliteit en barrières met betrekking tot de bereikbaarheid van gewenste activiteiten. Op deze manier is zowel een verscheidenheid aan percepties en ervaringen met betrekking tot mobiliteit en bereikbaarheid geïnventariseerd als inzicht in de mechanismen achter deze percepties door de ontstane groepsdynamiek.

In het volgende hoofdstuk zal het belang van subjectieve ervaringen in de analyse van mobiliteitsarmoede theoretisch verder worden onderbouwd. Daarnaast wordt het analytisch kader geïntroduceerd. In hoofdstuk 3 zullen de studiegebieden en methoden verder worden beschreven. De resultaten worden gepresenteerd in hoofdstuk 4 alvorens bediscussieerd te worden in hoofdstuk 5. Hoofdstuk 6 bevat de conclusies alsmede voorstellen voor verder onderzoek.

2. Theorie

2.1 Mobiliteitsarmoede in rurale gebieden

Aangezien de meeste activiteiten waarin mensen deelnemen verspreid zijn over de ruimte, wordt mobiliteit gezien als een cruciale factor in sociale inclusie en het welzijn van mensen (Currie en Delbosc, 2010; Lyons, 2003; Preston en Rajé 2007; Social Exclusion Unit, 2003; Stanley et al., 2011). Het begrip 'bereikbaarheid', gedefinieerd als "*in welke mate de ruimtelijk-infrastructurele configuratie mensen in staat stelt ruimtegebonden activiteiten op verschillende locaties op diverse tijdstippen uit te oefenen*" (vertaald naar Geurs en Van Wee, 2004, p. 128), speelt een cruciale rol in de mogelijkheid om deze activiteiten uit te voeren. Lucas (2012) stelt dat een combinatie van vervoersnadelen (bv. geen toegang tot een auto of openbaar vervoer) en een sociaaleconomische achterstand (bv. laag inkomen of geen sociaal netwerk) tot mobiliteitsarmoede kan leiden. Mobiliteitsarmoede betekent dat de toegang tot bijvoorbeeld werkgelegenheid, educatie, zorg en sociale netwerken beperkt is, wat tot een proces van uitsluiting kan leiden (Kenyon, 2011; Lucas, 2012, Mackett en Thoreau, 2015; Preston en Rajé, 2007; Stanley et al., 2011).

Door lage dichtheden, vergrijzing en de krimp van voorzieningen, worden rurale gebieden worden vaak als vatbaar gezien voor mobiliteitsarmoede (Scott en Horner, 2008). Hoewel de krimp van voorzieningen in deze gebieden vooral toe te schrijven valt aan schaalvoordelen in de stad (Bosworth en Venhorst, 2018), mogelijk gemaakt door de implementatie van snellere vervoersmogelijkheden (Urry, 2004), kan demografische krimp de druk op lokale voorzieningen vergroten (Van Dam et al., 2006). De concentratie van activiteiten en voorzieningen in (stedelijke) kernen gecombineerd met lagere dichtheden en grotere afstanden heeft geresulteerd in een hoog gebruik van de auto in rurale gebieden (Gray et al., 2001). De populariteit van de auto in rurale gebieden (zie Steenbekkers en Vermeij, 2013) heeft er ook toe geleid dat OV nog minder levensvatbaar is geworden (Veeneman et al., 2015), waardoor menig auteur spreekt van auto-afhankelijkheid in rurale gebieden (bv. Gray et al., 2001; Smith et al., 2012). Dargay (2002) laat bijvoorbeeld zien dat het autogebruik in rurale gebieden veel minder prijsgevoelig (ten opzichte van bijvoorbeeld brandstofprijzen) is dan in stedelijke gebieden.

Deze auto-afhankelijkheid houdt in dat sommigen problemen kunnen ervaren bij het uitvoeren van hun gewenste activiteitenpatronen. Voor lage-inkomensgroepen bijvoorbeeld kunnen de kosten verbonden aan het gebruik van een auto de toegang tot activiteiten beperken (Kamruzzaman en Hine, 2012). Maar zelfs als er geen sprake lijkt van (een combinatie van) vervoersnadelen en sociale achterstanden kunnen gewenste activiteitenpatronen in rurale gebieden in de knel raken. Vanuit een tijd-geografisch perspectief laten Farber en Páez (2011) zien dat de winst in bereikbaarheid door het hebben van een auto volledig gemitigeerd kan worden door de spreiding van activiteiten, mogelijk gemaakt door auto-georiënteerde ruimtelijke ordening. In termen van mobiliteitsarmoede kan hier mogelijk gesproken worden van een specifieke geografische achterstand in termen van afstanden, aanvullend op de eerder door Lucas (2012) genoemde vervoersnadelen en sociale achterstanden.

2.2 De rol van subjectieve ervaringen in de identificatie van mobiliteitsarmoede

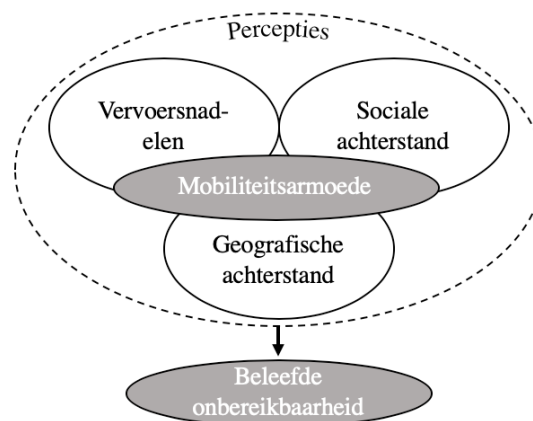
De ruimtelijke spreiding van activiteitenlocaties en de toegang tot transport representeren enkel potentiële bereikbaarheid. Kaufmann et al. (2004) benadrukken dat de ervaren potentiële mobiliteit wordt beperkt door de wijze waarop objectieve mogelijkheden worden toegeëigend. Deze toe-eigening weerspiegelt de ervaren toegang tot activiteiten en is gebaseerd op, bijvoorbeeld, opvattingen, verwachtingen, en gewoonten met betrekking tot bereikbaarheid. Hiermee kan een individu die objectief de beschikking heeft over een manier om een gewenste activiteit te bereiken, deze niet als zodanig beschouwen. Verschillende studies hebben aangetoond dat percepties met betrekking tot bereikbaarheid, die niet altijd representatief zijn voor de objectieve werkelijkheid, het reisgedrag van mensen beter weerspiegelen dan objectieve maten (bv. Lättman et al., 2018; Scheepers et al., 2016).

De rol van subjectieve elementen is al vaak vastgesteld in psychologische benaderingen van reisgedrag. Veel auteurs baseren zich op Ajzen (1991) die stelt dat de intentie om gedrag uit te voeren bepaald door drie factoren: (i) opvattingen, verwijzend naar meningen en verwachtingen over de uitkomst van bepaald gedrag; (ii) sociale druk, verwijzend naar opvattingen en verwachtingen van anderen over een bepaald gedrag; en (iii) bekwaamheid, verwijzend naar de vermeende capaciteit om bepaald gedrag uit te voeren en tot een goede uitkomst te brengen. Positieve percepties over autogebruik ten opzichte van het OV heeft niet alleen betrekking hebben tot instrumentele motieven (zoals flexibiliteit), maar vooral tot affectieve (zoals rijplezier) en symbolische motieven (gevoelens van vrijheid en onafhankelijkheid) (Steg, 2005). Ook is aangetoond dat ouderen een beperkte beleefde bekwaamheid ervaren met betrekking tot het gebruik van het OV (Shergold en Parkhurst, 2012). Daarnaast, hebben Van Exel en Rietveld (2009) bijvoorbeeld laten zien autogebruikers reistijden met het OV systematisch overschatten.

Sociale normen hebben ook haar weerslag op (intenties tot) reisgedrag (Steg, 2005), en daarmee is het aannemelijk dat de lokale geografische context een rol speelt in de percepties van bereikbaarheid. Mikalis en Van Wee (2018) vinden bijvoorbeeld verschillen tussen acceptabele pendelafstanden in Europa en de VS. In het verlengde hiervan wordt het concept van mobiliteitsculturen steeds vaker genoemd om verschillen tussen regio's met betrekking tot sociale normen ten opzichte van mobiliteit te duiden (bv. Ashmore et al., 2018, 2019; Klinger et al., 2013). Aan de ene kant kunnen lokale sociale normen de beleving van mobiliteitsarmoede beperken. Na langdurige blootstelling aan lage niveaus van bereikbaarheid in rurale gebieden, worden collectieve verwachtingen wellicht bijgesteld (Delbosc en Currie, 2011; Lucas, 2006). Daarnaast kunnen mensen zichzelf selecteren in gebieden corresponderend met hun vervoersbehoeften (Cao et al., 2009). Aan de andere kant kan, meer dan in stedelijke gebieden, in rurale gebieden de auto gezien worden als de norm. Hierdoor kunnen andere vervoersmogelijkheden belast zijn met negatieve vooroordelen en als minder uitvoerbaar worden beschouwd (Ahern en Hine, 2012; Heinen et al., 2011; Shergold and Parkhurst, 2012). Degenen die niet voldoen aan de norm door bijvoorbeeld geen beschikking te hebben over de auto kunnen wel dezelfde aspiraties en opvattingen hebben met betrekking tot bereikbaarheid als hun omgeving, waardoor ervaringen van mobiliteitsarmoede op de loer liggen, ongeacht de objectieve werkelijkheid (Nutley, 2005).

2.3 Analytisch kader

Voortbouwend op bovenstaande uiteenzetting van relevante theoretische inzichten is een analytisch kader samengesteld om het mechanisme achter ervaren mobiliteitsarmoede te duiden (zie figuur 1). Het kader bouwt voort op het conceptueel model van mobiliteitsarmoede van Lucas (2012), waarin een combinatie van vervoersnadelen en sociale achterstanden leidt tot mobiliteitsarmoede (en uiteindelijk sociale uitsluiting). Hier is een aparte geografische component aan toegevoegd, om de mogelijke rol van geografische afstanden te benadrukken voortbouwend op inzichten van tijd-geografie (zie bv. Farber en Páez, 2011). Daarnaast is er een schil van percepties toegevoegd die kan slaan op alle veronderstelde componenten van mobiliteitsarmoede. Met betrekking tot vervoersnadelen kunnen deze percepties opvattingen over modaliteiten omvatten. Aangaande sociale achterstanden kunnen percepties betrekking hebben op vermeende competenties. Percepties gerelateerd aan de geografie hebben betrekking op percepties van afstanden en lokale sociale normen. Deze componenten bieden een structuur om mechanismen achter mobiliteitsarmoede te analyseren. Belangrijk is echter om te benadrukken is dat deze componenten niet op zichzelf staan, maar samen interacteren binnen de beleving van bereikbaarheid en het mechanisme achter mobiliteitsarmoede.



Figuur 1: Analytisch kader om mechanismen achter mobiliteitsarmoede te analyseren

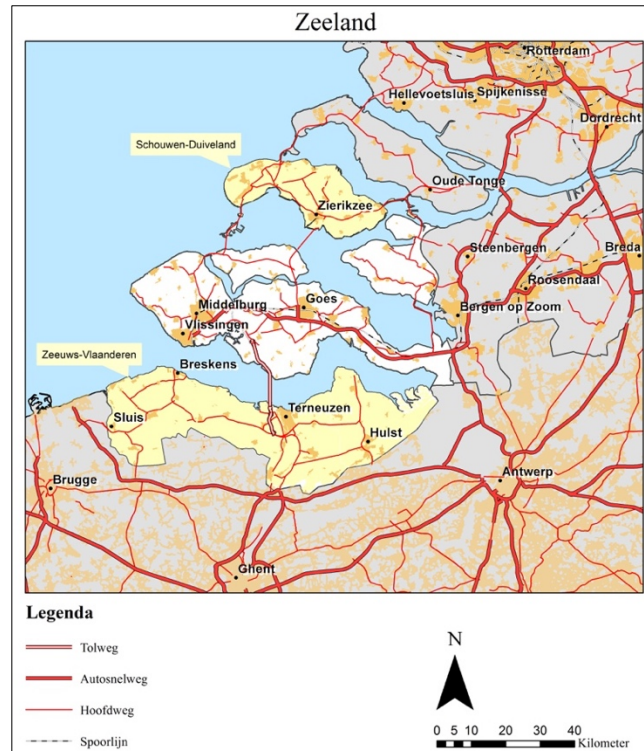
3. Methoden

3.1 Studiegebied

Zeeuws-Vlaanderen en Schouwen-Duiveland in de provincie Zeeland zijn aangewezen als studiegebieden (zie figuur 2). Deze, in de Nederlandse context, perifere rurale gebieden (Haartsen et al., 2003) hebben te kampen met demografische krimp en een krimp aan lokale voorzieningen (Haartsen en Venhorst, 2010) resulterend in een kenmerkende gecentraliseerde structuur van activiteitenlocaties. Daarnaast zorgt de eilandenstructuur van de provincie voor natuurlijke mobiliteitsbarrières, resulterend in sterk gelokaliseerde functionele regio's waarin meer dan de helft van de inwoners woont en werkt in dezelfde gemeente (CBS, 2017).

Het wegennet kan als dicht worden beschouwd aangezien alle bevolkingsconcentraties binnen Zeeland en daarbuiten met elkaar zijn verbonden met auto(snel)wegen. Zowel een toltunnel als een veerdienst verbinden Zeeuws-Vlaanderen met de rest van Zeeland. Het hoofdnet van het OV volgt gelijke structuur door middel van een spoorlijn en meerdere lijnbusdiensten tussen 6 en 22 uur. Gaten in het hoofdnet worden opgevangen door een

buurtbus (alleen doordeweeks). Daarnaast is er nog speciaal (middelbare) scholierenvervoer tijdens de eerste en laatste uren van de reguliere lestijden. Wanneer reguliere bussen niet rijden kan er gebruik worden gemaakt van de zogenaamde 'halte-taxi'. Deze rijdt volgens de reguliere dienstregeling maar komt alleen opdagen wanneer van tevoren opgevraagd.



Figuur 2: Topografische context van de studiegebieden

3.2 Focusgroepen

Semigestructureerde focusgroepsessies zijn gehouden om subjectieve perspectieven op dagelijkse mobiliteit te verzamelen. Ten opzichte van diepte-interviews bieden focusgroepsessies een kans tot interactie tussen deelnemers, wat het mogelijk maakt om lokale sociale normen inzichtelijk te maken. Een nadeel van focusgroepen is dat ervaringen van sociale uitsluiting ten gevolge van mobiliteitsarmoede wellicht te gevoelig zijn om in groepsverband te bespreken. Aangezien het doel van dit onderzoek meer betrekking heeft tot mechanismen achter mobiliteitsarmoede dan de uiteindelijke uitkomst daarvan is deze beperking overkomelijk.

Drie aparte sessies zijn gehouden met forenzen, ouderen en jongeren. De deelnemers zijn op aanvraag van het Kennisinstituut Mobiliteitsbeleid (KiM) gerekruteerd door Kantar Public uit het panel van Kantar (TNS NIPObase). Daarnaast zijn via de sociale mediakanalen van de Provincie Zeeland jongeren, forenzen en senioren opgeroepen om zich aan te melden voor de focusgroepen. Ook is een aantal jongeren benaderd via de MBO-opleiding Scaldia in Goes. Een beschrijving van de compositie van de sessies is te zien in tabel 1. Er kan worden gesteld dat een substantieel aandeel van de deelnemers in theorie kwetsbaar is voor mobiliteitsarmoede, aangezien maar 8 (38%) van de deelnemers de auto gebruikt als hoofdvervoersmiddel (gelijk aan het aandeel OV-gebruikers). Alle sessies zijn gehouden in een conferentiezaal in Goes, waar deelnemers met een taxi naartoe gebracht zijn. De

sessies duurden allen ongeveer tweeënhalve uur. Gestelde vragen omvatten dagelijkse reisbehoeften; reispatronen; ervaren barrières; ervaringen van mobiliteitsarmoede; en opvattingen over oorzaken en oplossingen voor bereikbaarheidsproblemen in de regio.

Tabel 1: Samenstelling focusgroepen

Sessie	Forenzen	Ouderen	Jongeren	Totaal
Aantal deelnemers	7	8	6	21
Leeftijdsofbouw	19-64	65+	12-18	-
<i>Woonplaats</i>				
Schouwen-Duiveland	1 (14%)	3 (38%)	3 (50%)	7 (33%)
Zeeuws-Vlaanderen	6 (86%)	5 (63%)	3 (50%)	14 (66%)
<i>Geslacht</i>				
Vrouw	5 (71%)	4 (50%)	4 (66%)	13 (62%)
Man	2 (29%)	4 (50%)	2 (33%)	8 (38%)
<i>Meest gebruikte vervoersmiddel</i>				
Auto	2 (29%)	6 (75%)	-	8 (38%)
Bus	3 (43%)	2 (25%)	3 (50%)	8 (38%)
Fiets	2 (29%)	-	3 (50%)	5 (24%)
<i>Beperkingen</i>				
Rolstoel	1 (14%)	1 (13%)	-	2 (10%)
Visuele beperking	-	2 (25%)	-	2 (10%)

Opmerking: percentages tellen mogelijk niet op tot 100% door afronding.

4. Resultaten

De belangrijkste thema's die naar voren kwamen tijdens de focusgroepsessies waren de beschikbaarheid en kwaliteit van het vervoerssysteem; individuele mogelijkheden met betrekking tot eigen competenties en het sociale netwerk; en factoren gerelateerd aan de geografie in termen van fysieke afstanden en lokale sociale normen. Deze bevindingen worden gepresenteerd aan de hand van het analytisch kader (zie figuur 1).

4.1 Vervoerssysteem

Beschikbaarheid

Factoren die meespelen bij de aanbodzijde van mobiliteit zijn autobezit en de aard van het OV-systeem. Deelnemers met een auto verklaarden weinig problemen te hebben met betrekking tot de toegang tot geschikt vervoer. Enkel voor het reizen van Zeeuws-Vlaanderen naar de overige delen van Zeeland moeten extra kosten voor de tolweg of veerdienst worden gemaakt. Deze kosten kunnen een barrière zijn voor de toegang tot activiteitenlocaties die mogelijk niet in Zeeuws-Vlaanderen beschikbaar zijn:

"Naar [andere delen van] Zeeland gaan we eigenlijk nooit, dat is te duur." (Jongeren)

Met betrekking tot OV, verklaarden deelnemers dat pendelen tussen huis en werklocaties/school overdag goed te doen is. Dit komt met name doordat dienstregelingen toegespitst zijn op school- en werktijden. Voor (vrijetijds)activiteiten in de avonden of in de weekenden is de beschikbaarheid van het OV een stuk minder, wat deelname daaraan kan bemoeilijken:

"Evenementen plan ik in de middag, evenementen in de avond sla ik over, anders kom ik er niet." (Forenzen)

Aangaande het OV-netwerk, verklaarden deelnemers dat dienstregelingen constant veranderen en de communicatie daarover lang niet iedereen bereikt. Dit kan leiden tot een gedifferentieerd beeld van welke opties bekend zijn bij potentiële reizigers. Frequent veranderende dienstregelingen worden vooral als problematisch gerapporteerd door ouderen. Zij ondernemen veel niet-routinematige reizen naar variërende bestemmingen, die een nauwkeurige planning vereisen. Slechte informatievoorziening over veranderende dienstregelingen bracht tijdens de sessies een gevoel van machteloosheid naar voren en kan percepties over de toegang tot transport beïnvloeden:

"Op een gegeven moment loopt [voor de busmaatschappij] die dienstregeling niet lekker en dan gaan ze het weer willekeurig bijstellen." (Ouderen)

Kwaliteit

Naast de (beleefde) beschikbaarheid van vervoersopties zijn ook percepties met betrekking tot de kwaliteit van deze opties van belang in belevingen van bereikbaarheid. Hoofdcomponenten hiervan zijn comfort en gebruiksgemak (zowel in de planfase als tijdens de reis). De kwaliteit van het OV werd consistent gespiegeld met het gebruik van de auto, met name in termen van reistijden en flexibiliteit:

"Als ik dan van Noortgouwe naar Brouwersdam wil dan moet ik al overstappen met de bus, dat is dan een heel gedoe. Terwijl het met de auto een stukje is van 20 minuten." (Ouderen)

Ook werden vertragingen vaak gemeld en vooral de manieren waarop aanbieders van openbaar vervoer daarmee omgaan. Alle groepen meldden een gebrek aan flexibiliteit in het systeem wanneer (kleine) vertragingen optreden, iets wat vooral problematisch is wanneer er moet worden overgestapt:

"Als je dan aankomt rijden op het busstation zie je dat de bus die jij moet hebben er al staat. Dan zie je daar de deuren dichtgaan en weet je dat je een half uur moet wachten. Als ze dat nou even afstemmen zou mij dat heel veel helpen." (Ouderen)

Ook ervaringen tijdens de rit, zoals vriendelijkheid en het rijgedrag van buschauffeurs, werden vaak genoemd in alle groepen. Het lijkt er daarom op dat deze momenten van persoonlijk contact belangrijk zijn bij de evaluatie van het hele openbaar vervoer:

"Dan krijgen ze tunnelvisie van 'op tijd, op tijd, op tijd' en ze vergeten dat ze nog mensen in de bus hebben." (Forenzen)

Ervaringen tijdens het wachten op stations dragen ook bij aan de evaluatie van het OV. Naast fysieke kenmerken van bijvoorbeeld stations, spelen contextuele factoren zoals weersomstandigheden en veiligheidsbeleving een rol:

"Als je net de bus hebt gemist en je moet een half uur op een ijzeren bankje in de kou wachten, dat is geen doen." (Ouderen)

"Mijn moeder vindt het minder fijn als ik met de bus ga 's avonds. Ze haalt me dus met de auto." (Jongeren)

4.2 Individueel

Competenties

Ervaren problemen met het transportsysteem kunnen worden opgelegd of versterkt door beperkte (beleefde) individuele competenties. De beschikbaarheid van OV werd negatiever beoordeeld door mensen met fysieke beperkingen. Visueel beperkten zijn meldden dat ze de bus soms te laat zien aankomen. Wat rolstoeltoegankelijkheid betreft, hebben alleen de grote bussen op het hoofdnetwerk enkele plaatsen beschikbaar. Het risico dat je niet altijd met een rolstoel in de bus kunt stappen, maakt het systeem voor die gebruikers onmogelijk volledig te vertrouwen:

"Soms sta ik te wachten bij de bus en dan komt hij, maar dan pas ik er niet meer bij met mijn rolstoel. Dan moet ik nog een uur wachten." (Ouderen)

Het plannen van een reis met het OV kan een hele onderneming zijn, vooral voor mensen met beperkte digitale vaardigheden, aangezien vrijwel alle informatie over openbaarvervoersdiensten online wordt verstrekt. Bovendien meldden alle groepen dat het gebruik van het openbaar vervoer complexer werd met de marginalisering van het systeem. Nu moeten meerdere systemen (bijv. reguliere lijnbussen en buurtbussen) met meerdere ticket- en planningssystemen worden gecombineerd om een enkele reis samen te stellen. Een gebrek aan digitale vaardigheden, vooral bij senioren, en daarmee gebrek aan informatie over het vervoerssysteem kan ertoe leiden dat personen een vervoersmogelijkheid niet kennen of als geschikt beschouwen:

"Die haltetaxi, zelfs ik kom er niet uit. Denk ik potverdorie ben ik nou zo stom? Ik snap het niet." (Ouderen)

"Er zijn heel veel ouderen die niet met computers om kunnen gaan. Ook met dingen die ze mensen aanbieden, internet, internet, internet. [D]ie kunnen dan nog met het openbaar vervoer en dan gaan wij het zo moeilijk maken omdat het via internet moet." (Ouderen)

Sociaal netwerk

Wanneer iemands (beleefde) competenties mobiliteit bemoeilijkt, kan het sociale netwerk (in termen van sociaal kapitaal) deze barrières verminderen. Vooral als ritten alleen die alleen mogelijk zijn met de auto, meldden deelnemers die geen auto hebben dat ze sterk afhankelijk zijn van hun sociale netwerk. Jongeren worden vaak door hun ouders of die van een vriend(in) gebracht naar sportieve of sociale activiteiten. Dit kan een last op familieleden leggen, wat hen ook kan beperken in hun activiteitenpatronen:

"Je bent jarenlang taxi geweest. Uit Terneuzen ophalen of als het later dan 10 uur was uit Goes." (Forenzen)

Een vergelijkbaar beeld kan worden geschetst voor ouderen die afhankelijk zijn van familie of hun partner. Senioren zagen deze afhankelijkheid echter in tegenstelling tot de jongeren als problematischer. Ze voelen zich verschuldigd wanneer ze familie of vrienden in hun beleving te veel belasten en maken zich zorgen over hun toekomstige mobiliteitspotentieel als de persoon waar ze afhankelijk van zijn ook zijn/haar rijvaardigheid verliest:

"Ik ken ook mensen die afhankelijk zijn van hun vrouw, die als de dood zijn dat hun vrouw op een gegeven moment niet meer kan autorijden. Dat is een angst van veel mensen die in dorpen wonen, dat ze opgeven moment nergens meer kunnen komen." (Ouderen)

4.3 Geografie

Tijd-ruimtepad

Activiteitenpatronen kunnen worden beperkt vanwege lange afstanden en reistijden, zelfs als er geen beperkingen zijn met betrekking tot transportopties en de (beleefde) mogelijkheid om het te gebruiken. Wat het autogebruik betreft, maakt de eilandenstructuur van de regio het wegennet kwetsbaar wanneer zich storingen voordoen, met name in de toltunnel. Het gebruik van het OV om lange afstanden af te leggen werd als moeilijk ervaren vanwege langere reistijden en complexiteit van de reis. Vooral in het weekend begint het OV te laat om op een andere bestemming buiten de regio op tijd te zijn. Wat de terugreis betreft, benadrukten sommige deelnemers de afhankelijkheid aan familieleden om op de plaats van bestemming te overnachten, omdat het openbaar vervoer 's avonds stopt:

"Dan bel ik mijn dochter in Goes en zeg ik, ik blijf vanavond bij jou slapen hoor." (Forenzen)

Sommige deelnemers meldden dat het vergroten van afstanden tot specifieke diensten uiteindelijk kan leiden tot de wens om hun huidige woongebied te verlaten. Dit kwam vooral naar voren wanneer grotere afstanden worden gecombineerd met een risico op verlies van mobiliteitsopties:

"Ik moet er niet aan denken als mijn partner en ik allebei geen auto meer kunnen rijden, dan wil ik daar niet meer wonen." (Ouderen)

Lokale sociale normen

De lokale perifere geografische context kan invloed hebben op collectieve lokale sociale normen ten opzichte van transport en bereikbaarheid. De dominante positie van de auto als de meest gebruikte modus werd duidelijk in alle groepsdiscussies, omdat andere vervoerswijzen herhaaldelijk werden vergeleken met de auto in termen van rijnsnelheid, comfort en betrouwbaarheid. Deze norm kan ertoe hebben geleid dat autobezit wenselijk blijft, zelfs al zou het aanbod en de kwaliteit andere vervoersopties sterk verbeteren. De (gepercipieerde) noodzaak van de auto kwam bijvoorbeeld tot uitdrukking wanneer

jongeren werden gevraagd over het nadenken over hun toekomstige mobiliteitsstrategieën:

"Ik ga sowieso voor de auto, geen brommer of scooter." (Jongeren)

Ook verklaarden de deelnemers dat ze niet begrijpen waarom er geen actie wordt ondernomen om hun bereikbaarheid te verbeteren en zich in deze zin achtergelaten te voelen door de overheid. Dit is vooral het geval voor deelnemers uit Zeeuws-Vlaanderen, die herhaaldelijk aangaven zich buitengesloten te voelen van de rest van Nederland, omdat er geen gemakkelijke manier is om het water over te steken:

"Dat we er niet toe doen. Ik denk dat dat een algeheel gevoel is. Ik denk dat wij ons als gebied al minder voelen ten opzichte van de rest van Nederland." (Forenzen)

Deelnemers uit Zeeuws-Vlaanderen onderscheiden zich consequent van de rest van de provincie, dat de 'overkant' of 'Zeeland' wordt genoemd. Dit (beleefde) isolement, waarbij activiteiten in andere delen van Zeeland niet eens worden overwogen, heeft geleid tot een focus op België met betrekking tot activiteitenparticipatie:

"Gent is voor Zeeuws-Vlaanderen de uitwijk waar je naartoe gaat. Je gaat niet naar de overkant toe, als je iets doet ga je naar België." (Forenzen)

5. Discussie

Er kan worden gesteld dat, naast instrumentele factoren, percepties ingebed in de lokale geografie een rol spelen bij de percepties van bereikbaarheid. De toe-eigening van transportopties lijkt niet alleen te worden bepaald door fysieke en economische beperkingen. Zoals reeds gesteld door Kaufmann et al. (2004), zijn cognitieve factoren zoals inschattingen over de kwaliteit van het transportsysteem en beleefde competenties met betrekking tot het gebruik en de planning ervan cruciaal in iemands beleefde potentieel om mobiel te zijn. Deze evaluaties lijken gekleurd te zijn door negatieve ervaringen, omdat deze sterker werden gerapporteerd dan positieve ervaringen in alle groepen. Deze tendens kan de discrepantie tussen potentiële bereikbaarheid en hoe deze wordt ervaren versterken.

De lokale geografische context speelt ook een rol in het mechanisme achter mobiliteitsarmoede, zowel op een directe als op een indirecte manier. Perspectieven uit tijdgeografie laten zien dat grotere afstanden het bemoeilijkt om meerdere activiteiten per dag te ondernemen, zelfs als een auto voorhanden is (Farber en Páez, 2011). Ook vergroten grotere afstanden de complexiteit van trips met het ov, waardoor het risico op vertragingen en daarmee percepties van onbetrouwbaarheid toenemen. In Zeeuws-Vlaanderen, bijvoorbeeld, leggen geografische barrières (zoals de toltunnel) beperkingen op, zelfs voor personen met een auto. Wanneer mensen niet in staat zijn om zelfstandig te reizen, resulteerde het vertrouwen op sociale netwerken in afhankelijkheidsrelaties, vooral binnen huishoudens met kinderen. Ouders kunnen beperkter worden in hun activiteitenparticipatie, omdat ze verplicht zijn om hun kinderen te taxiën, een beperking die vaak wordt genoemd in de tijd-geografische literatuur (bijv. Farber en Páez, 2011).

Indirect lijken lokale sociale normen ook het reisgedrag te vormen (in lijn met Ajzen, 1991). In een regio waar afstanden groot zijn wordt de mogelijkheid deze afstanden af te leggen en toegang tot een auto steeds belangrijker voor inclusie en sociale status (Mattioli en Colleoni, 2015). Kwaliteitsbepalende factoren van het OV werden consistent vergeleken met het gebruik van de auto. Bovendien werd de vergelijking van andere transportopties naar de auto weerspiegeld door scholieren die resoluut de wens uitdrukten zo snel mogelijk auto te bemachtigen. Dit is een observatie die ook door Nutley (2005) in Groot-Brittannië en Ierland is gemaakt. De enige genoemde beperkende factor met betrekking tot de auto waren de financiële kosten van het rijden, wat mogelijk alsnog kan leiden tot mobiliteitsarmoede, vooral in landelijke gebieden (Smith et al., 2012).

Er kan worden verondersteld dat wensen met betrekking tot bereikbaarheid, en dus de ervaring van mobiliteitsarmoede, worden gespiegeld ten opzichte van welke bereikbaarheidsniveaus als 'normaal' worden beschouwd (Kenyon et al., 2002). In regio's die worden gekenmerkt door een hoge autobereikbaarheid zal de kleine groep zonder of met beperkte toegang tot een auto hun bereikbaarheidswensen spiegelen aan die norm. Deelnemers noemden inderdaad gevoelens van isolatie en uitsluiting van andere delen van Nederland die niet goed te bereiken zijn met de auto, wat ertoe heeft geleid dat activiteitenlocaties in andere delen van Zeeland niet eens worden overwogen, ongeacht de vervoerswijze. Daarom is het aanpassen van bereikbaarheidswensen (zie Delbosc en Currie, 2011; Farrington en Farrington, 2005; Lucas, 2004, 2006) mogelijk alleen waarschijnlijk in regio's zonder sterke dominantie van een bepaalde vervoerswijze.

Voortbouwend op bovenstaande discussie kan de identificatie van mobiliteitsarmoede op basis van drempelwaardes van bereikbaarheidsniveaus cruciale elementen missen, omdat de individuele toe-eigening van toegankelijkheid en hoe dit is ingebed in de lokale geografische context, niet wordt meegenomen. Deze instrumentele maten kunnen beter worden gezien als het decor voor potentiële bereikbaarheid, terwijl de mate waarin individuen dit potentieel herkennen en benutten zal variëren. De hierboven aangehaalde factoren die deze toe-eigening van potentiële bereikbaarheid lijken te vangen, kunnen verschillen tussen percepties van bereikbaarheid en instrumentele bereikbaarheid mogelijk verklaren (zie Lättman et al., 2018). Dit houdt ook in dat bij het opstellen van beleidsmaatregelen om de bereikbaarheid van degenen die het risico lopen op mobiliteitsarmoede te verbeteren, rekening moet worden gehouden met deze factoren. Anders bestaat het risico dat geïmplementeerde oplossingen, die de instrumentele bereikbaarheid verbeteren, niet als geschikt worden beschouwd door de doelgroep.

6. Conclusie

In dit artikel zijn mechanismen achter mobiliteitsarmoede in perifere plattelandsgebieden in Nederland onder de loep genomen door percepties met betrekking tot mobiliteit te evalueren. Voortbouwend op Lucas' (2012) model van mobiliteitsarmoede, zijn percepties van vervoersnadelen en eigen competenties belicht. Daarnaast is een afzonderlijke geografische component van mobiliteitsarmoede verondersteld. De analyse heeft aangetoond dat de mechanismen achter mobiliteitsarmoede complexer zijn dan alleen instrumentele en waarneembare factoren zoals de beschikbaarheid van vervoer en de ruimtelijke spreiding van voorzieningen. Hoewel deze instrumentele factoren een potentieel aanduiden voor mogelijke toegang tot activiteiten, bepaalt een samenspel van

kwalitatieve elementen de werkelijke perceptie van dat potentieel (zie Kaufmann et al., 2004) en mogelijke ervaringen met mobiliteitsarmoede. Deze elementen omvatten bijvoorbeeld percepties over de beschikbaarheid en de werking van vervoersopties; percepties van de kwaliteit van transportmodaliteiten; en percepties wat van sociale netwerken kan worden verwacht. De perifere geografie draagt niet alleen op een directe manier bij aan het risico van transportarmoede door een bredere spreiding van activiteiten en een gebrek aan transportmogelijkheden. Lokale sociale normen en gebruiken, waarin het gebruik van de auto een dominante positie inneemt, lijken bij te dragen aan de negatieve toe-eigening van andere transportopties. In een regio waar het gebruik van een bepaalde vervoerswijze de norm is, lijkt de (kleine) groep die niet aan die norm kan voldoen zich daar wel sterk aan te spiegelen. Bovendien lijken collectieve gevoelens van 'achtergelaten' worden door de overheid bij te dragen aan het gevoel van uitsluiting. Daarom kan worden gesteld dat het overwegen van subjectieve percepties met betrekking tot het vervoerssysteem en individuele vaardigheden, die worden gevormd door de lokale geografische context, zal bijdragen aan het begrip van bereikbaarheidsproblemen.

Referenties

- Ahern, A., en Hine, J. (2012). Rural transport - Valuing the mobility of older people's life. *Research in Transportation Economics*, 34, 27–34
- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50, 179–211
- Ashmore, D., Thoreau, R., Kwami, C., Christie, N., en Tyler, N.A. (2018). Using thematic analysis to explore symbolism in transport choice across national cultures. *Transportation*, 1–34.
- Ashmore, D., Thoreau, R., Kwami, C., Christie, N., en Tyler, N.A. (2019). Gauging differences in public transport symbolism across national cultures: implications for policy development and transfer. *Journal of Transport Geography*, 77, 26-38
- Bosworth, G., en Venhorst, V. (2018). Economic linkages between urban and rural regions - what's in it for the rural? *Regional Studies*, 52(8), 1075-1085
- Cao, X., Mokhtarian, P.L., en Handy, S. (2009). Examining the Impacts of Residential Self-Selection on Travel Behaviour: A Focus on Empirical Findings. *Transport Reviews*, 29(3), 359-395.
- Currie, G., en Delbosc, A. (2010). Modelling the social and psychological impacts of transport disadvantage. *Transportation*, 37, 953–966
- CBS (2017). Banen van werknemers naar woon- en werkregio. <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/83628NED/table?fromstatweb> (Geraadpleegd op 2 Mei 2019)
- CBS (2018). *Risico op mobiliteitsarmoede: een eerste aanzet tot een indicator*. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek
- Dargay, J.M. (2002). Determinants of car ownership in rural and urban areas: a pseudo-panel analysis. *Transportation Research Part E*, 38(5), 351-366
- Delbosc, A., en Currie, G. (2011). The spatial context of transport disadvantage, social exclusion and well-being. *Journal of Transport Geography*, 19, 1130-1137
- Farrington, C. en Farrington, J. (2005). Rural accessibility, social inclusion and social justice: towards conceptualisation. *Journal of Transport Geography*, 13, 1–12

- Geurs, K. T. and Van Wee, B. (2004). Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions. *Journal of Transport Geography*, 12, 127–140
- Gray, D., Farrington, J., Shaw, J., Martin, S., en Roberts, D. (2001). Car dependence in rural Scotland: transport policy, devolution and the impact of the fuel duty escalator. *Journal of Rural Studies*, 17(1), 113–125
- Haartsen, T., Huigen, P.P.P., en Groote, P. (2003). Rural areas in the Netherlands. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 94(1), 129–136
- Haartsen, T. and Venhorst, V. (2010). Planning for decline: Anticipating on population decline in the Netherlands. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 101(2), 218–227
- Heinen E., Maat, K., en van Wee, B (2011). The role of attitudes toward characteristics of bicycle commuting on the choice to cycle to work over various distances. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 16(2), 102–109.
- Jonkers, E., Schepers, B., Tanis, J., en Zwart, G. (2019). *Sociale inclusie en mobiliteitsarmoede in de provincie*. Zoetermeer: Panteia
- Kamruzzaman, Md., en Hine, J. (2012). Analysis of rural activity spaces and transport disadvantage using a multi-method approach. *Journal of Transport Geography*, 19, 105–120
- Kaufmann, V., Bergman, M. M., en Joye, D. (2004). Motility: Mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), 745–756
- Kenyon, S. (2011). Transport and social exclusion: access to higher education in the UK policy context. *Journal of Transport Geography*, 19, 763–771
- Lättman, K., Olsson, L.E., en Friman, M. (2018). A new approach to accessibility – Examining perceived accessibility in contrast to objectively measured accessibility in daily travel. *Research in Transportation Economics*, 69, 501–511
- Lucas, K. (2006). Providing transport for social inclusion within a framework for environmental justice in the UK. *Transportation Research Part A*, 40, 801–809
- Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy*, 20, 105–113
- Lyons, G. (2003). The introduction of social exclusion into the field of travel behaviour. *Transport Policy*, 10, 339–342
- Mackett, R.L., en Thoreau, R. (2015). Transport, social exclusion and health. *Journal of Transport and Health*, 2, 610–617
- Martínez-Fernández, C., Kubo, N., Noya, A., en Weyman, T. (2012). *Demographic Change and Local Development: Shrinkage, Regeneration and Social Dynamics*. Parijs: OECD
- Mattioli, G. en Colleoni, M. (2015). Transport Disadvantage, Car Dependence and Urban Form. In: *Understanding mobilities for designing contemporary cities. research for development*. Cham: Springer
- Mikalís, D., en Van Wee, B. (2018). 'For me it is always like half an hour': Exploring the acceptable travel time concept in the US and European contexts. *Transport Policy*, 64, 113–122
- Nutley, S. (2005). Monitoring rural travel behaviour: A longitudinal study in Northern Ireland 1979–2001. *Journal of Transport Geography*, 13, 247–263
- PBL (2019). *Feiten en cijfers over krimp*. <https://www.pbl.nl/onderwerpen/krimp/feiten-en-cijfers> (Geraadpleegd op 2 Mei 2019)

- Preston, J., en Rajé, F. (2007). Accessibility, mobility and transport-related social exclusion. *Journal of Transport Geography*, 15, 151-160
- Scheepers, C.E., Wendel-Vos, G.C.W., van Kempen, E.E.M.M., de Hollander, E.L., van Wijnen, H.J., Maas, J., den Hertog, F.R.J., Staatsen, B.A.M., Stipdonk, H.L., Int Panis, L.L.R., van Wesemael, P.J.V., en Schuit, A.J. (2016). Perceived accessibility is an important factor in transport choice — Results from the AVENUE project. *Journal of Transport en Health*, 3, 96-106
- Scott, D., en Horner, M. (2008). The role of urban form in shaping access to opportunities. *Journal of Transport and Land Use*, 1(2), 89-119
- Shergold, I., en Parkhurst, G.P. (2012). Transport-related social exclusion amongst older people in rural Southwest England and Wales. *Journal of Rural Studies*, 28(4), 412-421
- Shliselberg, R., en Givoni, M. (2018). Motility as a policy objective. *Transport Reviews*, 38(3), 279-297
- Smith, N., Hirsh, D., en Davis, A. (2012). Accessibility and capability: the minimum transport needs and costs of rural households. *Journal of Transport Geography*, 21, 93-101
- Social Exclusion Unit (2003). *Making the connections: final report on transportation and social exclusion*. Londen: HMSO
- Stanley, J.K., Hensher, D.A., Stanley, J.R., en Vella-Brodrick, D. (2011). Mobility, social exclusion and well-being: exploring the links. *Transportation Research Part A*, 45(8), 789-801
- Steenbekkers, A. en Vermeij, L. (2013). *De dorpenmonitor*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau
- Steg, L. (2005). Car use: lust and must. Instrumental, symbolic and affective motives for car use. *Transportation Research Part A*, 39, 147-162
- Tillema, T., Jorritsma, P., en Harms, L. (2019). *Bevolkingsdaling en de effecten op de bereikbaarheid en mobiliteit in Nederland*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)
- Urry, J. (2004). The 'system' of automobility. *Theory, Culture and Society*, 21(4/5), 25-39
- Van Dam, F., De Groot, C., en Verwest, F. (2006). *Krimp en Ruimte: Bevolkingsafname, Ruimtelijke Gevolgen en Beleid*. Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/Ruimtelijk Planbureau