Ervaren mobiliteitsrechtvaardigheid in Noord-Holland

Anne van der Veen – Provincie Noord-Holland – anne.van.der.veen@noord-holland.nl
Babet Hendriks – Mobycon – b.hendriks@mobycon.nl
Chris de Veer – Provincie Noord-Holland – veerj@noord-holland.nl
Robin Kleine - Mobycon - r.kleine@mobycon.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
21 en 22 november 2024, Utrecht

Samenvatting

Mobiliteit is essentieel voor deelname aan de maatschappij, maar onderzoeken tonen aan dat het mobiliteitssysteem hier niet altijd in slaagt. Provincie Noord-Holland wil met haar mobiliteitsbeleid een mobiliteitssysteem ontwikkelen dat iedereen in staat stelt volwaardig mee te doen. Hiervoor is onderzoek gedaan naar mobiliteitsrechtvaardigheid en -armoede, waarbij opnieuw is gekeken welke factoren mobiliteitsarmoede bepalen.

Met behulp van een uitgebreide, representatieve enquête onder meer dan tweeduizend bewoners is een breed spectrum aan factoren getoetst aan de ervaren mobiliteits-armoede van bewoners. Uit de analyse kwamen nieuwe doelgroepen naar voren die belemmeringen in mobiliteit ervaren en in sommige gevallen zelfs mobiliteitsarmoede: de fysiek beperkte reiziger, de niet-fietser, de ontoegankelijke leefomgeving, de afhankelijke reiziger, de prijsgevoelige reiziger en de ongeruste reiziger. Deze groepen overlappen elkaar sterk en het risico op mobiliteitsarmoede neemt toe naarmate iemand in meer doelgroepen valt.

Vergelijkbaar met landelijke onderzoeken, ervaart ongeveer 10% van de respondenten mobiliteitsarmoede. De helft van de bewoners ervaren geen enkele barrière om zich te verplaatsen. Deze doelgroep hebben wij de ongeremde reiziger genoemd. De resterende 42% van de bewoners valt in één van de zes doelgroepen, maar ervaart op dit moment geen mobiliteitsarmoede. Doordat mobiliteitsarmoede sterk toeneemt wanneer iemand in meer doelgroepen valt, loopt deze groep bewoners wel risico.

De doelgroepen zijn ook in kaart gebracht per CBS-buurt. Hieruit blijkt dat mobiliteitsarmoede geen sterk verband lijkt te hebben met bereikbaarheid of stedelijkheid, maar wel met voorzieningen in de directe nabijheid van bewoners. De doelgroepen laten zien dat het probleem niet zomaar te herleiden is tot persoonskenmerken, maar juist samenhangt met de verhouding van bewoners tot hun directe omgeving. Beide inzichten geven een nieuwe, genuanceerdere kijk op mobiliteitrsrechtvaardigheid dan eerdere onderzoeken.

1. De waarde van mobiliteitsrechtvaardigheid

1.1 Aanleiding van het onderzoek

Mobiliteit is essentieel om mee te doen aan de maatschappij. Het stelt mensen in staat om te werken, te ontspannen, elkaar te ontmoeten en zichzelf te ontwikkelen.

Uit verschillende (landelijke) onderzoeken blijkt echter dat het mobiliteitssysteem er niet in slaagt om iedereen te laten deelnemen aan de maatschappij. Het PBL-onderzoek (2022 'Toegang voor Iedereen?') liet zien dat de bereikbaarheid van bewoners naar bestemmingen zeer ongelijk is verdeeld en dat dit voornamelijk komt door beleidskeuzes die in het verleden zijn gemaakt. De Raad van Leefomgeving en Infrastructuur (2020 'Toegang tot de Stad') waarschuwde al in 2020 dat "de toegang tot wonen, vervoer en publieke voorzieningen voor veel mensen is verminderd", en dat deze groep aan het toenemen is.

De provincie Noord-Holland is verantwoordelijk voor een belangrijk deel van de mobiliteit van haar bewoners. De landelijke onderzoeken bieden echter onvoldoende zicht op welke bewoners in Noord-Holland problemen ervaren die te herleiden zijn naar hun mobiliteit. Tegelijkertijd is de provincie bezig om haar mobiliteitsbeleid steeds meer te richten op de mobiliteitstransitie, waarbij het veranderen, verminderen en verduurzamen van mobiliteit centraal staat. Hierin zullen beleidskeuzes gemaakt moeten worden die de mobiliteit van bewoners direct raakt. We willen daarbij voorkomen dat deze beleidskeuzes de groepen, die nu al problemen ervaren, (te veel) geraakt worden.

Om de landelijke onderzoeken toepasbaar te maken op de beleidscontext van Noord-Holland en inzicht te bieden in de doelgroepen waar we rekening mee moeten houden in de mobiliteitstransitie, heeft adviesbureau Mobycon in opdracht van de provincie een onderzoek uitgevoerd naar mobiliteitsrechtvaardigheid.

1.2 Keuze voor mobiliteitsrechtvaardigheid

Mobiliteitsrechtvaardigheid en verwante termen ('vervoersarmoede', 'bereikbaarheidsarmoede', 'vervoersongelijkheid', 'inclusieve mobiliteit') worden gebruikt in verschillende beleids- en onderzoeksdocumenten. De definities duiden vaak ongeveer hetzelfde probleem aan: het onvoldoende functioneren van het mobiliteitssysteem voor bepaalde groepen mensen en de manier waarop beleidsmakers daar mee om kunnen of moeten gaan.

Voor het beleid van de provincie, en voor dit onderzoek, hebben wij voor de termen **mobiliteitsrechtvaardigheid** en **mobiliteitsarmoede** gekozen. De provincie werkt aan mobiliteitsrechtvaardigheid, door met mobiliteitsbeleid een mobiliteitssysteem te ontwikkelen dat iedereen in staat stelt om volwaardig mee te doen aan de maatschappij. De doelgroep die niet volwaardig mee kan doen vanwege het mobiliteitssysteem, ervaart mobiliteitsarmoede.

De keuze voor mobiliteitsrechtvaardigheid (en niet een van de eerder genoemde termen) is omdat de term om drie redenen beter aansluit bij de aanpak die wij als provincie willen hanteren. Allereerst willen we in ons beleid verder kijken dan alleen de mobiliteitsarmen. Uit verschillende onderzoeken naar vervoersarmoede en sociale

ongelijkheid (bijv. SCP, 2023 'Eigentijdse ongelijkheid') blijkt dat er naast de groep die problemen ervaart, ook vaak een aanzienlijk deel is van de bevolking die risico loopt. Mobiliteitsarmoede is vaak een stapeling van meerdere risicofactoren. Er zijn dus bewoners die nog wel mee kunnen doen, maar bij een tegenvaller opeens beperkt worden in hun deelname aan de maatschappij. Door naar alle bewoners te kijken en niet alleen een doelgroep die nu als mobiliteitsarm bestempeld kan worden, hopen we de groep die risico loopt ook in beeld te brengen. Zo kunnen we voorkomen dat deze groep verder afglijdt en in de groep mobiliteitsarmen gaat vallen door de mobiliteitstransitie.

Ten tweede kiezen we niet voor 'ongelijkheid' als term, maar kiezen we bewust voor 'rechtvaardigheid'. Ongelijkheden zullen altijd aanwezig zijn; iemand die in het hartje van Amsterdam woont, zal altijd meer mobiliteitsopties tot haar beschikking hebben dan iemand die in Anna Pauwlona woont. Rechtvaardigheid is een waardeoordeel over de bestaande ongelijkheden: is het verschil tussen de bewoner uit Amsterdam en die uit Anna Pauwlona acceptabel? Door te kiezen voor de term mobiliteitsrechtvaardigheid, maken we de normatieve kant van mobiliteitsbeleid expliciet.

Ten derde hebben we er niet voor gekozen om bereikbaarheid centraal te stellen. Hoewel bereikbaarheid een belangrijk onderdeel is van mobiliteit, is er veel meer nodig om naar bestemmingen te komen dan het aanwezig zijn van een acceptabele reisafstand. Bereikbaarheid is makkelijk te meten, maar dat betekent niet dat het de ervaren problemen goed kan vangen. Daarnaast willen we niet aannemen dat de (ervaren) mobiliteitsrechtvaardigheid net zo verdeeld is als bereikbaarheid. Een hoogstedelijke wijk kan qua bereikbaarheid goed scoren, maar kan alsnog veel bewoners bevatten die mobiliteitsarmoede ervaren.

2. Van risicoindicator naar ervaring

2.1 Verder gaan dan risico-indicatoren

De literatuur rondom mobiliteitsarmoede en aanverwante begrippen richt zich vaak op 'risico-indicatoren' (CBS en PBL, 2019). Met een risico-indicator bedoelen we bepaalde kenmerken van mensen waar we ons met behulp van data makkelijk een beeld over kunnen vormen. Deze risico-indicatoren geven aan dat bepaalde mensen meer kans hebben om mobiliteitsarmoede te ervaren dan andere mensen. Risico-indicatoren per buurt in kaart brengen, kan antwoord geven op de vragen 'wie ervaren mobiliteitsarmoede?' of 'waar komt mobiliteitsarmoede voor?' Dit is een vraag die beantwoord moet worden om een gevoel te geven bij de omvang van het verschijnsel en waar interventies nodig zijn.

Hoewel risico-indicatoren waardevolle inzichten bieden, gaan ze voorbij aan de kern van het probleem. Het feit dat iemand oud is of een laag inkomen heeft, is niet de oorzaak van mobiliteitsarmoede. Deze kenmerken wijzen eerder op onderliggende uitdagingen die mensen ervaren in het mobiliteitssysteem. Ouderen kunnen bijvoorbeeld hindernissen ondervinden omdat het mobiliteitssysteem niet goed is afgestemd op hun behoeften en beperkingen. Mensen met een kleiner budget kunnen worden uitgesloten van (bepaalde manieren van) reizen vanwege de kosten.

Door ons te concentreren op risico-indicatoren, ontstaat het gevaar dat we de rol van het mobiliteitssysteem zelf over het hoofd zien. We moeten ons richten op de drempels die het systeem opwerpt voor bepaalde groepen mensen. Bovendien toont dit onderzoek aan dat mobiliteitsarmoede niet uitsluitend wordt ervaren door ouderen of mensen met een laag inkomen. Omgekeerd ervaren niet alle ouderen of mensen met een laag inkomen mobiliteitsarmoede. Wat mensen bindt, is de belemmering die ze allemaal ervaren, ongeacht hun specifieke kenmerken.

Tot slot geven risico-indicatoren onvoldoende beeld van de samenhang tussen deze indicatoren. De risico-indicator inkomen geeft een indicatie dat iemand mogelijk betaalbaarheid van mobiliteit als drempel ervaart. Maar in veel gevallen leidt het pas tot mobiliteitsarmoede wanneer er ook nog andere dingen spelen in het leven van die persoon. Door de individuele indicatoren te beschouwen, hebben we onvoldoende begrip voor wat de consequentie is van het 'voldoen' aan meerdere indicatoren.

Al met al hebben we in onze aanpak gezocht naar een manier die recht doet aan de ervaren belemmeringen, zowel in cijfers en verhalen.

2.2 Ervaringen in cijfers en verhalen

De ervaringen, die raken aan de kern van het probleem, vinden we vooral terug in kwalitatieve studies. In dergelijke studies wordt een specifiek fenomeen nader onderzocht en leren we wat de consequenties zijn van iets wel of niet hebben, iets wel of niet kunnen of iets wel of niet willen.

Daarnaast constateren we dat er in de literatuur weinig te vinden is over de impact op dagelijkse levens van mensen. Om inzicht te krijgen in de verschillende doelgroepen die ieder op een eigen manier mobiliteits(on)rechtvaardigheid ervaren, hebben we de kwalitatieve inzichten vertaald naar een vragenlijst. De antwoorden geven inzicht in de omvang van de ervaringen. Dit noemen we het spoor van het hoofd; het spreekt de ratio aan.

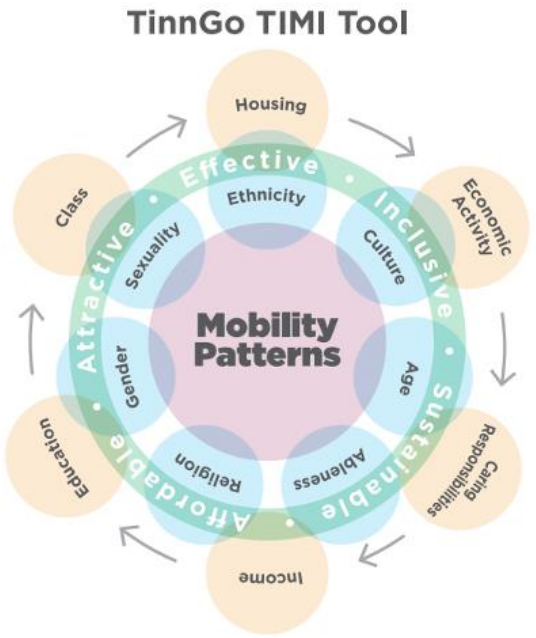
De ervaringen vangen in cijfers doet tekort aan de talloze ervaringen van verschillende Noord-Hollanders. We hebben ervoor gekozen om het kwantitatieve spoor aan te vullen met groepsgesprekken en interviews. Zo laten we de cijfers tot leven komen en wenden we ons tot het empatisch vermogen van de lezer, beleidsmakers en bestuurders. Dit noemen we het spoor van het hart. Ten tijde van schrijven van dit paper, is dit spoor nog niet afgerond, waardoor deze inzichten helaas niet al te delen zijn in dit paper.

3. Methode en resultaten

3.1 Vragen naar ervaringen

In dit onderzoek zijn we op zoek naar de ervaren mobiliteitsrechtvaardigheid van Noord-Hollanders. Verschillende studies (Kaufmann, 2004; KiM, 2018; Bridgman, Gut, Saunders, 2012) laten zien dat de manier waarop iemand reist intersectioneel is. Er zijn verschillende aspecten die bepalen hoe iemand reist én hoe iemand dit ervaart. Deze aspecten overlappen elkaar en beïnvloeden elkaar. De uitkomst van die aspecten noemen we een mobiliteitspatroon.

Het doel van de enquête was om deze intersectionaliteit zo goed mogelijk te vangen. Met behulp van het TinnGO Intersectional Mobility Indicators (TIMI) model (Bridgman, Gut & Saunders, 2012) hebben we de enquête opgebouwd. Het TIMI-model laat een set van intersectionele mobiliteitsindicatoren zien. Het doel ervan is om de overlappende aard van individuele kenmerken en structurele aspecten van mobiliteitsarmoede te visualiseren, en hoe deze zich verhouden tot mobiliteitspatronen. Het idee erachter is dat mobiliteit de verbindende factor is die verschillende facetten van het dagelijks leven verbindt. Waar je woont, werkt, naar school gaat, winkelt of sociale activiteiten onderneemt, wordt beïnvloed door mobiliteit.



Het figuur hierboven toont het model. De oranje buitenring symboliseert structurele en politieke indicatoren van mobiliteitsarmoede, zoals huisvesting en economische activiteit. De blauwe ring toont individuele indicatoren zoals geslacht, leeftijd en vaardigheden. De groene ring toont indicatoren om te evalueren hoe goed het mobiliteitssysteem inspeelt op de werkelijke behoeften van verschillende mensen. Denk aan inclusief, betaalbaar en duurzaam. De bovenste roze schijf is de uitkomst van de wijze waarop de drie lagen daaronder samenvallen: het mobiliteitspatroon.

De longlist van indicatoren uit de literatuur in combinatie met het TinnGo-model hebben we vertaald naar sets van stellingen. Voor de gele en blauwe schijf hebben we standaardvragen geformuleerd om de demografische en socio-economische kenmerken te inventariseren. Enkele onderwerpen, die gevoelig zijn om op te nemen in een vragenlijst, zoals seksualiteit, religie, cultuur en etniciteit, hebben we niet bevraagd. In de enquête hebben we ook enkele vragen opgenomen rondom de mogelijke impact van het ervaren van mobiliteitsarmoede.

De enquête is verspreid via een online panel. We hebben hierbij een redelijke afspiegeling van de samenleving kunnen bereiken omdat we uitgevraagd hebben op SCP-klasse. Toch is er een belangrijke kanttekening: we hebben geen laaggeletterden en/of mensen die digibeet zijn bereikt, omdat we gekozen hebben voor een online panel. Deze belemmering is daarom ook niet naar boven gekomen.

3.2 Vormen van populatiegroepen

Alle stellingen in de enquête waren voorzien van een 5-puntsschaal met een extra optie ‘weet ik niet/niet van toepassing’. Factoren zijn uitgevraagd aan de hand van meerdere stellingen. In de analyse hebben we de grens voor ervaringen op 2.9 gelegd. Dat wil zeggen dat een respondent op alle vragen van een factor gemiddeld onder 2.9 moet

antwoorden (oftewel, gemiddeld gezien negatief op de 5-puntsschaal voor alle vragen) om geclassificeerd te worden als negatief antwoord voor die factor.
Om de doelgroepen te onderscheiden die belemmeringen ervaren, hebben we de vragen rondom de impact van mobiliteitsarmoede als startpunt genomen. Met een factoranalyse hebben we gekeken in hoeverre bepaalde stellingen een samenhangend fenomeen (factor) beschrijven en in hoeverre die factor verklarend is voor ervaren mobiliteitsarmoede. Op basis hiervan hebben we bundels stellingen kunnen vormen die grofweg hetzelfde beschrijven en hier hebben we (volgens ons) passende woorden aan gegeven.

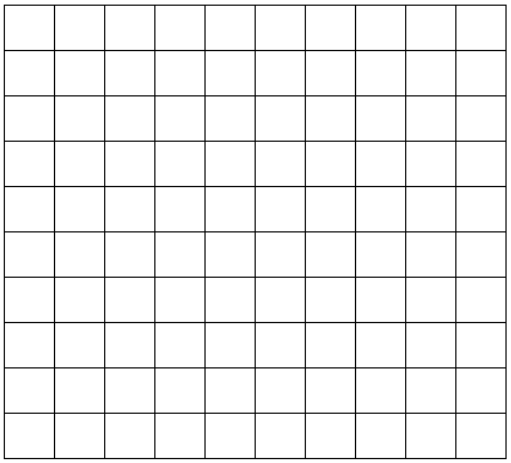
Uit deze factoranalyse bleek dat onder andere de kwaliteit van loop- en fietsroutes, prijsbewustheid, fysieke gezondheid, vertrouwen in vaardigheden om te fietsen, ongerust zijn in het verkeer **wel** samenhangen met het ervaren van mobiliteitsarmoede. Het gebruik en de beleving van het openbaar vervoer, leeftijd en stedelijkheid hangen daarentegen **niet** samen samenhangen met het ervaren van mobiliteitsarmoede
We hebben ook gekeken naar bekende risico-indicatoren uit de literatuur, zoals leeftijd, sociaal-economische situatie en stedelijkheid. Deze verbanden waren echter niet sterk genoeg om mensen in groepen in te delen. Als we kijken naar leeftijd, zien wevoorbeelden van mobiliteitsarmoede in alle leeftijden. Jongeren die afhankelijk zijn van hun ouders, ouderen die niet meer durven te lopen of te fietsen in hun buurt of werkenden met een laag inkomen die door de kosten van mobiliteit moeten kiezen wanneer ze ergens naar toe gaan.

3.3 De doelgroepen

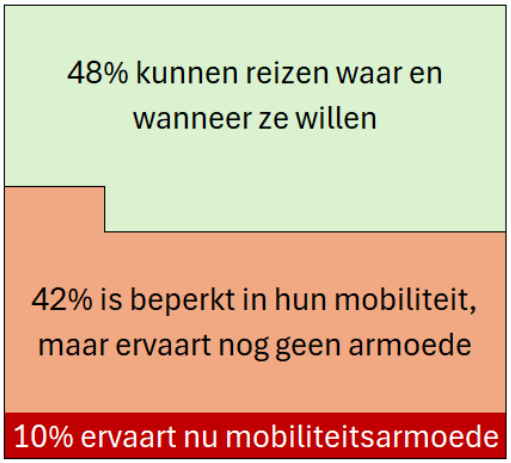
Op basis van de analyses constateren we dat 10% van de mensen mobiliteitsarmoede ervaart. Zij geven aan niet altijd te kunnen komen op de plek waar en wanneer ze dat willen. Hierdoor voelen ze zich eenzaam, kunnen ze geen passende werkplek of school bereiken en/of zien ze familie en vrienden minder vaak dan ze zouden willen.

Er is ook een groot deel (48%) van de respondenten die helemaal geen belemmeringen ervaren. Deze doelgroep noemen wij de ‘ongeremde reiziger’. Van deze groep geeft 92% aan dat ze altijd en overal kunnen komen waar ze willen, en geeft nagenoeg iedereen (99%) aan dat ze geen problemen ervaren om op school of werk te komen.

Hiertussen valt een groep van 42% die wel belemmeringen ervaren in mobiliteit maar nu nog geen mobiliteitsarmoede ervaren.



1 vakje = 1%



Aan de hand van de factoren die samenhangen met mobiliteitsarmoede, hebben we zes doelgroepen gevormd. Iedere doelgroep staat voor een belemmering die correleert met het ervaren van mobiliteitsarmoede. De 10% mobiliteitsarme respondenten en de 42% respondenten met belemmeringen vallen allen in een of meerdere van de zes doelgroepen. (De ongeremde reiziger valt er dus buiten.)

De zes doelgroepen (in willekeurige volgorde) zijn:

1. De fysiek beperkte reiziger
2. De niet-fietser
3. De ontoegankelijke leefomgeving
4. De afhankelijke reiziger
5. De prijsgevoelige reiziger
6. De ongeruste reiziger

Fysiek beperkte reiziger

Van deze groep geeft 97% aan dat fietsen lastig is vanwege de lichamelijke gezondheid en geeft 91% aan dat lopen ook lastig is. De doelgroep is veel autoafhankelijker dan de rest van de respondenten: 37% geeft aan geen alternatief te hebben voor de auto. Personen die in de SCP-klasse 'precariaat' (de laagste klasse) vallen, zitten bijna drie maal vaker in deze groep. Ook bevat deze doelgroep bovengemiddeld veel 65-plussers.

Niet-fietser

Deze doelgroep geeft aan fietsen niet leuk te vinden en zich onprettig te voelen in druk verkeer. Binnen deze groep geeft 79% aan nooit te fietsen. Dit in tegenstelling tot de respondenten die niet in deze groep vallen. Daarvan fietst 23% nooit. In deze doelgroep, die voor een aanzienlijk deel ook overlapt met de fysiek beperkte doelgroep, zitten ook bovengemiddeld veel mensen in het precariaat en zijn er veel 65-plussers.

Ontoegankelijke leefomgeving

Deze doelgroep is niet gedefinieerd door persoonskenmerken, maar door de omgeving waar ze wonen. Meer dan 95% van deze doelgroep geeft aan niet te kunnen lopen of fietsen naar bestemmingen in de buurt. Ze geven als belangrijke reden dat de kwaliteit

van fiets- en wandelpaden niet goed genoeg is in hun omgeving. Mensen in deze doelgroep hebben veel vaker een auto (9 van de 10) dan mensen in andere doelgroepen. Deze groep is ook bovengemiddeld auto-afhankelijk; 34% van de doelgroep heeft geen alternatief voor de auto. Vier op de tien geeft aan ook lichamelijke beperkingen te ervaren.

Afhankelijke reiziger

Van deze doelgroep geeft 90% aan geen alternatief te hebben voor hun huidige manier van reizen, en geeft 34% aan volledig afhankelijk te zijn van anderen voor hun vervoer. Jongeren onder de 18 hebben 2 maal zoveel kans om in deze doelgroep te vallen; tweederde geeft aan nooit zelf de auto te gebruiken als bestuurder.

Prijsgevoelige reiziger

Van deze doelgroep geeft 89% aan dat de kosten van mobiliteit bepalen hoe vaak ze reizen en dat dit hen belemmert bij het actief deelnemen. Zo'n 60% geeft aan minder actief deel te nemen aan activiteiten of activiteiten helemaal niet te bezoeken. De doelgroep hangt vanzelfsprekend sterk samen met de inkomensklasse. Opvallend is dat vrouwen bovengemiddeld vaak in deze doelgroepen vallen, en dat 1 op de 3 in deze doelgroep alleenstaand is.

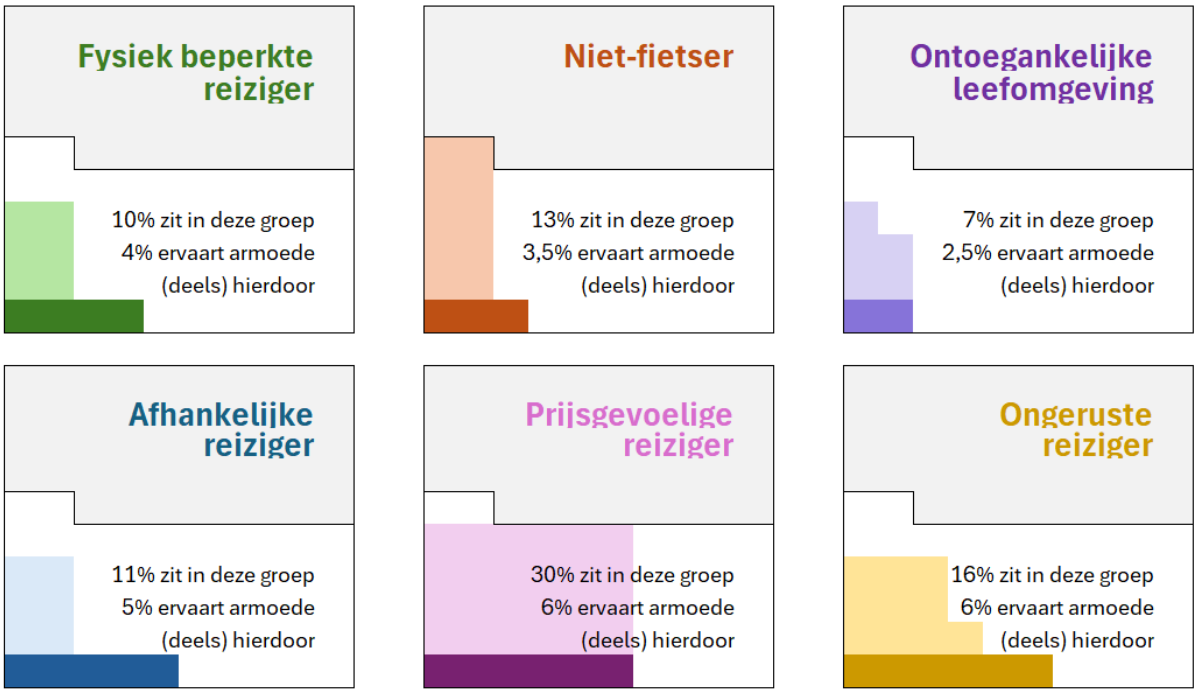
Ongeruste reiziger

Van deze doelgroep geeft 77% aan reizen te vermijden omdat dit onrust of stress geeft. 38% geeft aan dat gevoelens van onveiligheid ervoor zorgen dat ze minder of anders reizen. Mensen zonder auto zitten drie maal zo vaak in deze doelgroep dan gemiddeld; vrouwen en mensen met een inkomen onder de 30.000 euro vallen twee maal zo vaak in deze doelgroep.

3.4 De stapeling van belemmeringen

Een belangrijke conclusie van deze stap is dat de zes groepen sterk overlappen. Ongeveer een kwart van de mobiliteitsarmen valt onder één doelgroep; driekwart valt in twee of meer groepen. Mobiliteitsarmoede hangt vaak samen met een verzameling aan factoren, waarbij er lang niet altijd één boosdoener aan te wijzen is. Het is dus niet zo dat de groep mobiliteitsarmen netjes op te splitsen is in een groepje fysiek beperkten en een groepje niet-fietsers, want er waren ook veel respondenten die aangeven zowel fysiek beperkt als niet-fietser te zijn.

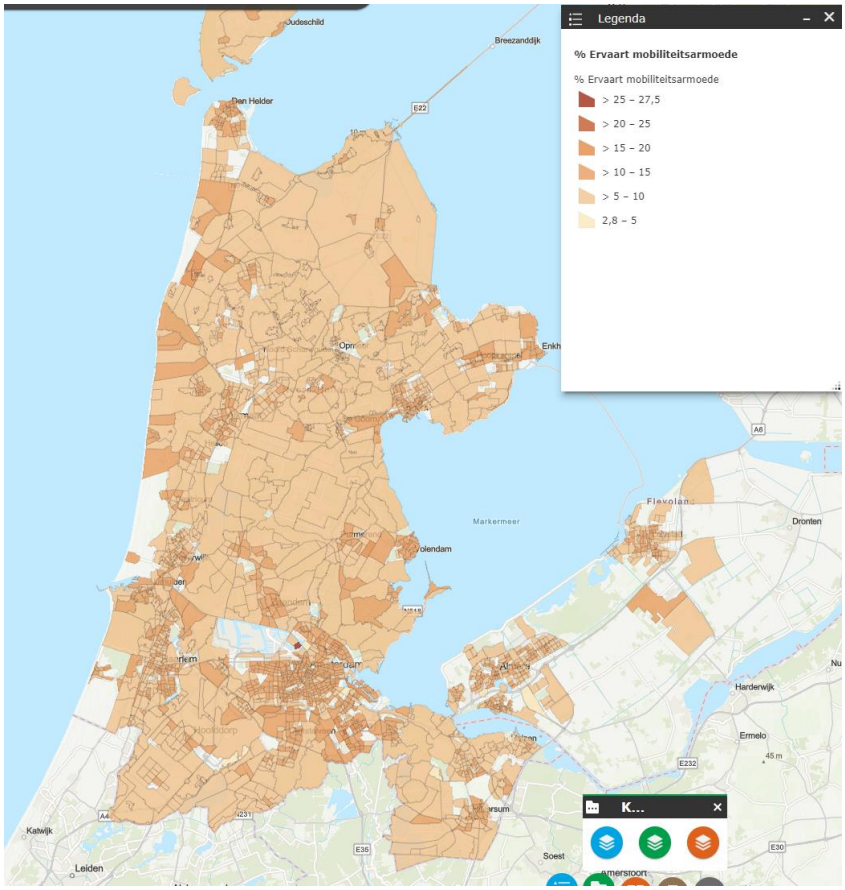
Onderstaande figuur laat visueel zien hoe groot elke groep is als aandeel van de respondenten, en welk deel mobiliteitsarmoede ervaart van die doelgroep. Net als in de vorige figuur stelt elk vakje 1% van de ondervraagden voor.



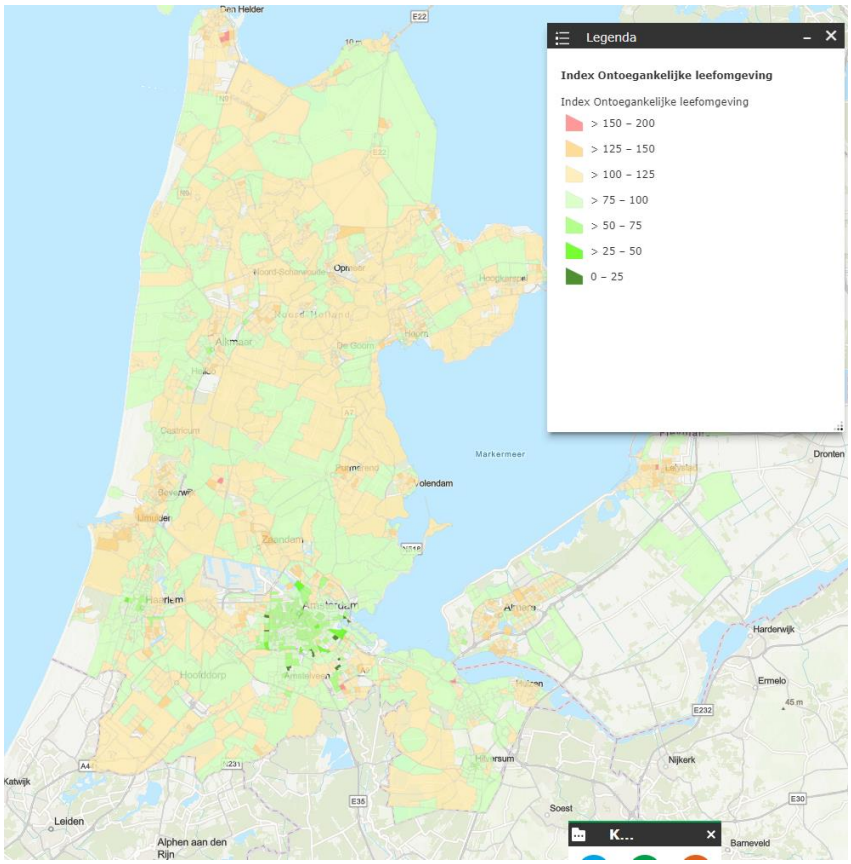
De 42% van de respondenten die wel beperkingen in hun mobiliteit ervaren, kan zich nu nog verplaatsen, maar loopt wel risico op mobiliteitsarmoede. Uit onze resultaten blijkt namelijk ook dat het risico om mobiliteitsarmoede te ervaren sterk toeneemt naarmate respondenten in meer doelgroepen vallen. Wanneer iemand tot één doelgroep behoort, is de kans om mobiliteitsarmoede te ervaren slechts 8%; bij twee doelgroepen 18%, en bij drie doelgroepen is die kans zelfs 36%. Anders gezegd, het risico op mobiliteitsarmoede verdubbelt wanneer iemand onder meer doelgroepen valt, bijvoorbeeld doordat iemand ontslagen wordt of gezondheidsproblemen krijgt en fysiek beperkt wordt.

3.5 Van enquête naar inschatting op buurtniveau

Om deze doelgroepen ook inzichtelijk te maken op verschillende plekken in de provincie is samengewerkt met dataleverancier Whooz om de geïdentificeerde doelgroepen te verdelen over CBS-buurten. Voor elke CBS-buurt is ingeschat welk aandeel van de bewoners in welke doelgroep valt. Daarnaast is ook het aandeel bewoners met mobiliteitsarmoede ingeschat.



Kaart van het percentage ervaren mobiliteitsarmoede



Kaart van één van de doelgroepen, geïndexeerd op het gemiddelde aandeel (=100)

De kaartbeelden leveren interessante inzichten op. Ten eerste lijkt het aandeel mobiliteitsarmen in het landelijk en laagstedelijk gebied lager (gem. 9%) dan in hoogstedelijk gebied (gem. 12%). Ook valt op dat de ruimtelijke verschillen in deze kaart minder groot lijken dan landelijke onderzoeken naar bijvoorbeeld bereikbaarheid zouden doen vermoeden.

Per doelgroep zijn de ruimtelijke verschillen een stuk groter. De getoonde kaart laat zien in hoeverre de doelgroep 'Ontoegankelijke leefomgeving' in een buurt afwijkt van het gemiddelde in de provincie. Opvallend is dat Amsterdam er sterk bovengemiddeld uit komt, maar dat Lelystad en Almere er juist ondergemiddeld uitkomen in hun stadskernen.

4. Conclusie: wat hebben we geleerd?

Uit bovenstaande trekken wij twee belangrijke conclusies: de ervaren mobiliteitsarmoede is complexer dan aanvankelijk gedacht en hangt niet direct samen met de gangbare kenmerken over mobiliteitsarmoede.

De gedefinieerde doelgroepen en de ruimtelijke verdeling is een verrijking en nuancering van onze kijk op mobiliteitsrechtvaardigheid. Het maakt duidelijk dat de gangbare ideeën over de groep mobiliteitsarmen te simplistisch zijn: mobiliteitsarmoede gaat maar voor een beperkt deel over geld en komt juist iets *minder* voor in het landelijk gebied.

Dat het probleem genuanceerder ligt dan we dachten, komt ook goed terug in de ervaringen die we hebben opgehaald van bewoners in groepsgesprekken en interviews. Voorbeelden zoals bewoners die geen mobiliteit kunnen regelen naar speciaal onderwijs, die niet kunnen of durven fietsen op drukke fietspaden, die aangewezen zijn op duur en stressvol openbaar vervoer, of die klem zitten omdat de partner de auto nodig heeft. Dit zijn ervaringen die we als beleidsmakers vaak niet kennen en waarover we soms verkeerde aannames doen.

Ook is het interessant dat het probleem voor een belangrijk deel niet te herleiden is tot persoonskenmerken zoals leeftijd. De doelgroepen 'Afhankelijke reiziger', 'Ongeruste reiziger' en 'Ontoegankelijke leefomgeving' zijn bijvoorbeeld niet te vangen in persoonskenmerken, omdat het juist gaat over de verhouding van bewoners tot hun directe omgeving. De persoonskenmerken hangen voor een deel wel samen met sommige doelgroepen. Maar de analyses maken duidelijk dat weinig tot geen van de persoonskenmerken sterk genoeg correleren om de doelgroepen op te baseren.

De conclusie die ons nog het meest verraste, is dat ervaren mobiliteitsarmoede maar deels samenhangt met stedelijkheid en weinig lijkt samen te hangen met bereikbaarheid. Ervaren mobiliteitsarmoede lijkt een probleem te zijn dat overal voorkomt, met wat hogere concentraties juist in bepaalde stadswijken. Op het schaalniveau van een stad zien we wel wat ruimtelijke verschillen tussen de goed bereikbare stadscentra en de minder goed bereikbare randen van de stad. De ontoegankelijke leefomgeving is voor een groot deel ook een indicator van nabijheid. Dat de best bereikbare buurten in de provincie ook vaak een bovengemiddeld aandeel mobiliteitsarmoede hebben, biedt stof tot nadenken.

5. Implicaties voor beleidsmakers

Voor een groot deel zijn de implicaties voor beleidsmakers nog niet uitgekristalliseerd. De twee genoemde conclusies dwingen ons echter wel tot een andere aanpak dan we tot nu toe veel zien rondom mobiliteitsrechtvaardigheid en vervoersarmoede.

Dat het probleem complex/genuanceerd is en individueel veel kan verschillen, was al langer bekend. In de aanpak van dit onderzoek hebben we gepoogd om die complexiteit te vangen, maar ook opnieuw tegen het licht te houden. We weten dat er veel factoren zijn die invloed kunnen hebben, maar wat doet er nou écht toe voor mobiliteitsarmoede? De doelgroepen laten zien dat mobiliteitsarmoede verder gaat dan een stapeling van persoonskenmerken. Het laat ook zien dat het niet alleen gaat over het mobiliteitssysteem zelf, maar ook over de leefomgeving en over sociale voorzieningen. Het is voor ons aanleiding om in de vervolgstappen in ieder geval breder te kijken dan alleen mobiliteit, door bijvoorbeeld ook ruimtelijke ordening en het sociaal domein er bij te betrekken.

Dit onderzoek laat ook zien wat de waarde is van onszelf verdiepen in wat er speelt bij andere mensen. Doordat we de ervaringen onderzoeken en bevragen, leren we welke belemmeringen er worden ervaren. We krijgen begrip voor hoe dit komt en wat mensen nodig zouden hebben. De belemmering komt centraal te staan en zo verschuift de focus van 'mensen hulp bieden om belemmeringen op te lossen' naar 'hoe kan het mobiliteitssysteem structureel een dergelijke belemmering voorkomen'.

Dat mobiliteitsarmoede weinig gaat over bereikbaarheid, maar juist veel meer over nabijheid, betaalbaarheid, veiligheid en afhankelijkheid is ook een zeer interessante implicatie voor beleid. Het kan bijvoorbeeld betekenen dat we andere keuzes moeten maken in ons ov- en fietsbeleid, willen we het verschil maken voor de mobiliteitsarme bewoners van Noord-Holland.

Referenties

Bridgman, J., Gut, K. and Saunders, J. (2021) *Conducting Responsible Research. TinnGo Training material*

CBS (2019), *Indicator risico op vervoersarmoede*

Flamm, M. & Kaufmann, V. (2004) *Operationalising the Concept of Motility: A Qualitative Exploration*

KiM (2018) *Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem*

PBL (2022) *Toegang voor iedereen?*

Raad van Leefomgeving en Infrastructuur (2020) *Toegang tot de stad*

SCP (2023) *Eigentijdse ongelijkheid*