

Onderzoek naar mobiliteits- rechtvaardigheid in Noord-Holland

Ervaren mobiliteitsbarrières
en mogelijke oplossingen



MOBILIT

INHOUD

3	 	1	Managementsamenvatting
3		1.1	De aanleiding
3		1.2	Het onderzoek
3		1.3	Zeven populatiegroepen in Noord-Holland
5		1.4	Spreiding van de populatiegroepen
6		1.5	Ervaren mobiliteitsarmoede
6		1.6	Het handelingsperspectief
8	 	2	Inleiding
8		2.1	Aanleiding van het onderzoek
8		2.2	Huidige beleid van provincie Noord-Holland
9		2.3	Onderzoeksvragen
10		2.4	Leeswijzer
11	 	3	Mobiliteitsrechtvaardigheid
11		3.1	Rechtvaardigheid
12		3.2	Mobiliteitsrechtvaardigheid
14	 	4	Indicatoren van ervaren mobiliteitsrechtvaardigheid
14		4.1	Een indicator of een belemmering
14		4.2	Een mobiliteitspatroon herkennen
16		4.3	Onderzoeken van de ervaren mobiliteitsrechtvaardigheid
17	 	5	Populatiegroepen in Noord-Holland
18		5.1	De ongeremde reiziger
19		5.2	De mobiliteitsarme reiziger
21		5.3	De fysiek-beperkte reiziger
22		5.4	De niet-fietser
24		5.5	De ontoegankelijke leefomgeving
26		5.6	De afhankelijke reiziger
28		5.7	De prijsgevoelige reiziger
30		5.8	De ongeruste reiziger
32	 	6	Ervaren mobiliteitsarmoede
32		6.1	De impact van mobiliteitsarmoede
35		6.2	Reacties op de mobiliteitstransitie plannen
37		6.3	Inzichten
39	 	7	HANDELINGSPERSPECTIEF versie jan 2025
39		7.1	Drie voorstellen voor meer mobiliteitsrechtvaardigheid
42	 	8	Bijlagen
42			Bijlage 1: Overzicht van de risicoindicatoren
45			Bijlage 2: Toelichting op onderzoeksmethoden
48			Bijlage 3: Het vormen van de populatiegroepen
50			Bijlage 4: De enquête
56			Bijlage 5: stellingen gebruikt in de interviews en groepsgesprekken
58			Bijlage 6: Referenties

MANAGEMENTSAMENVATTING

1.1 DE AANLEIDING

Mobiliteit is essentieel voor deelname aan de samenleving, omdat het mensen in staat stelt om te werken, ontspannen, elkaar te ontmoeten en zich te ontwikkelen. Verschillende (landelijke) onderzoeken laten echter zien dat **het huidige mobiliteitssysteem niet voor iedereen toegankelijk** is. De provincie Noord-Holland is mede-verantwoordelijk voor het faciliteren van de mobiliteit van haar inwoners, maar de landelijke onderzoeken geven onvoldoende zicht op welke inwoners in Noord-Holland problemen ervaren die samenhangen met hun gebrek aan mobiliteit. Tegelijkertijd richt de provincie haar mobiliteitsbeleid steeds meer op de **mobiliteitstransitie**, waarbij verandering, vermindering en verduurzaming van mobiliteit centraal staan. Er worden in dit kader beleidskeuzes gemaakt die direct invloed hebben op de mobiliteit van inwoners.

We willen **voorkomen dat deze beleidskeuzes de groepen die nu al problemen ervaren (te veel) raken**. Daarom is **onderzoek gedaan naar mobiliteitsrechtvaardigheid en -armoede in Noord-Holland**, waarbij is gekeken naar de indicatoren die mobiliteitsarmoede bepalen, de drempels die mensen in het huidige systeem ervaren en hoe de mobiliteitstransitie kan bijdragen aan meer mobiliteitsrechtvaardigheid. In deze verkenning definiëren we mobiliteitsrechtvaardigheid als volgt: *‘de mate waarin mensen gebruik kunnen maken van mobiliteit waardoor ze de plekken kunnen bereiken die ze nodig hebben om volwaardig mee te doen aan de maatschappij’*.

1.2 HET ONDERZOEK

Onderzoeken naar mobiliteitsarmoede richten zich over het algemeen op ‘risico-indicatoren’ die aangeven dat bepaalde mensen meer kans hebben om mobiliteitsarmoede te ervaren dan andere mensen. Deze risico-indicatoren bieden waardevolle inzichten, maar gaan voorbij aan de kern van het probleem. Het feit dat iemand oud is of een laag inkomen heeft, is niet de oorzaak van mobiliteitsarmoede. Het wijst juist op **onderliggende drempels die mensen ervaren in het mobiliteitssysteem**. Dit onderzoek richt zich op deze drempels, omdat die aanknopingspunten voor beleid bieden.

Met behulp van een representatieve enquête onderzochten we de huidige ervaren mobiliteitsrechtvaardigheid, waarmee we in staat waren om **te achterhalen welke belemmeringen het meeste samenhangen met ervaren mobiliteitsarmoede en door welke bewoners die belemmeringen ervaren worden**. Dit geeft inzicht in de **omvang** van de ervaren mobiliteitsarmoede. Ervaringen van mensen alleen vangen in cijfers is niet voldoende om ons een voorstelling te kunnen maken van de ernst en impact van deze ervaringen. Daarom is er in dit onderzoek ook uitvoerig gezocht naar het **verhaal achter de cijfers**. Door groepsgesprekken en interviews te houden met bewoners en organisaties in Noord-Holland die de belemmeringen ervaren, hebben we ervaringen opgehaald die richting geven aan de mogelijke oplossingen.

1.3 ZEVEN POPULATIEGROEPEN IN NOORD-HOLLAND

De enquête wees uit dat bijna de helft van de inwoners van Noord-Holland geen belemmeringen ondervindt in hun verplaatsingen. Dit noemen we de **‘ongeremde reiziger’**. Ze kunnen wanneer nodig altijd naar werk en/of school reizen. Ongereemde reizigers zitten vaker in de hogere inkomensklassen en SCP-klassen¹. Het auto- en rijbewijsbezit is hoger onder de ongereemde reizigers en er wordt door ongereemde reizigers vaker gefietst.

¹ Wanneer we spreken over SCP-klassen verwijzen we de SCP-rapportage uit 2023 ‘Eigentijdse ongelijkheid’. De postindustriële klassenstructuur op basis van vier typen kapitaal. Zij onderscheiden zeven sociale klassen in Nederland die ieder verschillend scoren op economisch kapitaal, sociaal kapitaal, cultureel kapitaal en persoonskapitaal. De zeven klassen zijn: werkende bovenlaag, jongere kansrijken, rentenierende bovenlaag, werkende middengroep, laagopgeleide gepensioneerden, onzekere werkenden en het precariaat.

Aan het andere eind van het spectrum zien we dat ongeveer 10% van de inwoners mobiliteitsarmoede ervaart. Dit is vergelijkbaar met landelijke onderzoeken. Deze groep kan belangrijke bestemmingen niet bereiken en kan daardoor niet volwaardig deelnemen aan de samenleving. Personen met een laag inkomen hebben een grotere kans om in deze groep te zitten. Ook vrouwen zitten twee keer vaker in deze groep dan mannen.

De overige 42% valt in een of meerdere van zes populatiegroepen die mobiliteitsbeperkingen ervaren, maar nog wel mee kunnen doen aan de maatschappij. De zes groepen (hieronder uitgelegd) overlappen sterk: veel mensen vallen in meerdere groepen tegelijk. Het risico op mobiliteitsarmoede neemt hierbij fors toe - van 8% bij één groep, naar 18% bij twee groepen, tot 36% bij bewoners die in drie groepen vallen. Dit toont aan dat extra drempels, zoals baanverlies of fysieke beperkingen, het risico op mobiliteitsarmoede sterk vergroten. Om mobiliteitsarmoede te voorkomen, kunnen we ons dus richten op deze risicogroep van 42% van de bewoners.

Er zijn **zes onderliggende drempels** geïdentificeerd in de enquête die het sterkst samenhangen met ervaren mobiliteitsarmoede. Deze zes drempels zijn gebruikt om zes populatiegroepen te vormen: welk deel van de bevolking ervaart die drempel?



Van de **fysiek beperkte reiziger** 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.

De **niet-fietsers** groep 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 groep zitten ook bovengemiddeld veel mensen in het precariaat en zijn er veel 65-plussers en er is een aanzienlijke overlap met de fysiek beperkte doelgroep.

De **ontoegankelijke leefomgeving** groep wordt niet gedefinieerd door persoonskenmerken, maar door de omgeving waarin 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 groep hebben veel vaker een auto (9 van de 10) dan mensen in andere populatiegroepen. Deze groep is ook bovengemiddeld auto-afhankelijk; 34% heeft geen alternatief voor de auto. Vier op de tien geeft aan ook lichamelijke beperkingen te ervaren.

Van de groep **afhankelijke reizigers** 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. Tweederde geeft aan **nooit zelf de auto te gebruiken als bestuurder.** Jongeren onder de 18 hebben 2 maal zoveel kans om in deze populatiegroep te vallen.

In de **prijsgevoelige reiziger** groep 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 populatiegroep **hangt sterk samen met de inkomensklasse**. Opvallend is dat vrouwen bovengemiddeld in deze groep vallen, en dat 1 op de 3 in alleenstaand is. Uit de analyses blijkt ook dat **met het stijgen van de leeftijd de kans afneemt dat je een prijsgevoelige reiziger bent**.

Van de groep **ongeruste reizigers** 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 populatiegroep dan gemiddeld; vrouwen en mensen met een inkomen onder de 30.000 euro vallen twee maal zo vaak in deze groep.

Al met al blijkt dat mobiliteitsarmoede grotendeels niet te herleiden is tot persoonskenmerken zoals leeftijd. De doelgroepen 'Afhankelijke reiziger', 'Ongeruste reiziger' en 'Ontoegankelijke leefomgeving' zijn bijvoorbeeld niet gekoppeld aan individuele kenmerken, maar aan de relatie van bewoners met hun omgeving. Er zijn wel persoonskenmerken die samenhangen met ervaren mobiliteitsarmoede, maar deze samenhang (correlatie) bleek niet sterk genoeg om de populatiegroepen op te baseren.

1.4 SPREIDING VAN DE POPULATIEGROEPEN

We zien dat er in alle buurten in Noord-Holland mensen zullen zijn die te maken hebben met drempels om gebruik te maken van het mobiliteitssysteem. Op basis van **een inschatting van waar in de provincie, welke populatiegroep, in welke mate vertegenwoordigd is** zien we het volgende.

De **ongeremde reiziger** komen we relatief vaak tegen in buurten die aan de rand of in het buitengebied liggen van dorpen en steden. Juist in de steden en grote kernen is het aandeel ongeremde reiziger per buurt lager. Dit hangt samen met het hoge auto- en rijbewijsbezit onder deze groep en het relatief hoge fietsgebruik.

De **mobilitieitsarme reiziger** is meer aanwezig in de stedelijke buurten. We vermoeden dat er in het landelijk gebied een zelfselectie plaatsvindt: als je je makkelijk kan verplaatsen, kan je makkelijker kiezen om in het landelijk gebied wonen. Door de afwezigheid van voorzieningen in dorpen is het wegnemen en voorkomen van mobiliteitsarmoede ook in het landelijk gebied een uitdaging. Verder zien we dat mobiliteitsarmoede niet één op één te maken heeft met het aanbod aan (openbaar) vervoer, maar dat er meerdere drempels meespelen die in de andere populatiegroepen gereflecteerd worden.

Bij de verdeling van de **fysiek beperkte reiziger** groep over de provincie vallen de sterke tegenstellingen tussen buurten op. Een belangrijke verklaring hiervoor is te vinden in het aandeel 65-plussers: in buurten met relatief weinig fysiek beperkte inwoners is deze leeftijdsgroep ondervertegenwoordigd en in wijken met veel fysiek beperkte inwoners ligt het aandeel 65-plussers veel hoger. Een andere verklaring kan de clustering van aangepaste woningen en zorgwoningen in bepaalde buurten zijn.

De populatiegroep **niet-fietsers** ligt in de hele provincie boven de vijf procent. Verder zien we in stedelijke gebieden en in een aantal kleinere kernen meer niet-fietsers vergeleken met gebieden met een lage stedelijkheidsgraad. De buurten die er in deze groep uit springen zijn Schooten-Centrum in Den Helder en meerdere buurten in Amsterdam Zuidoost, waar meer dan één op de vijf inwoners onder deze groep valt. Eén van de verklarende factoren is een hoog aandeel niet-westerse allochtone inwoners; een groep voor wie de gewoonte om te fietsen minder vanzelfsprekend is.

De **ontoegankelijke leefomgeving** komt in het gros van de provincie in dezelfde mate voor, zowel in laagstedelijke als hoogstedelijke buurten. Nabijheid van voorzieningen heeft een positief effect voor mensen die deze drempel ervaren. Aandacht besteden aan de toegankelijke openbare ruimte en de spreiding van voorzieningen is hiermee een opgave voor alle gemeenten.

Bij de **afhankelijke reiziger** springt de Gooi-Vechtstreek eruit, in die zin dat hier, in tegenstelling tot de rest van de provincie, veel minder afhankelijke reizigers te vinden zijn. Het autobezit ligt in dit gebied hoger dan gemiddeld.

De **prijsgevoelige reiziger** is in heel Noord-Holland te vinden. De buurten waarin deze populatiegroep oververtegenwoordigd is, zijn buurten waarvan we weten dat armoede er vaker een rol speelt in het dagelijkse leven. In Amsterdam is deze groep relatief groot, waarschijnlijk door het hogere aandeel studenten. In de Gooi-Vechtstreek is deze groep klein, mogelijk door een groeiend aantal ouderen in deze regio in combinatie met goed inkomen en vermogen.

Er zijn minder **ongeruste reizigers** in het buitengebied en de dorpen terwijl deze groep vooral in buurten in Amsterdam oververtegenwoordigd is. De inschatting is dat we hier te maken hebben met een optelsom van mensen die zich onveilig voelen, mensen die het onprettig vinden in het autoverkeer en mensen die sommige reizen mijden. Dit kan te maken hebben met de drukte in het verkeer in Amsterdam en/of het anoniemere bestaan in de stad waardoor je je eerder op sommige plekken onveilig voelt.

Samenvattend hangt de ervaren mobiliteitsarmoede slechts gedeeltelijk samen met stedelijkheid en weinig met bereikbaarheid. **Ervaren mobiliteitsarmoede lijkt een probleem te zijn dat overal voorkomt, met wat hogere concentraties in bepaalde stadswijken.** Opvallend genoeg hebben de best bereikbare buurten vaak ook een bovengemiddeld aandeel mobiliteitsarme bewoners.

1.5 ERVAREN MOBILITEITSARMOEDE

Ervaren mobiliteitsarmoede is complexer dan vaak wordt gedacht. Het **hangt minder direct samen met de risico indicatoren die gewoonlijk gebruikt worden om inzicht te krijgen in de ruimtelijke spreiding van dit fenomeen.** Dat het probleem genuanceerd bekeken moet worden komt goed terug in de ervaringen van inwoners. Er zijn in dit rapport veel voorbeelden te lezen, bijvoorbeeld van inwoners 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.

Inwoners van Noord Holland die mobiliteitsarmoede ervaren **kunnen niet op hun bestemming komen, of kunnen dit alleen door disproportioneel veel tijd, geld en moeite kwijt te zijn.** In de gesprekken die gevoerd zijn, zijn de langere reistijd en de onbetrouwbaarheid van de reistijd een terugkerend thema. Ook moeten mensen lastige keuzes maken in de ritten die zij wel en niet maken, omdat hun mogelijkheden beperkt zijn. Verder komt bij het gebruikmaken van het aanbod van (kleinschalig) openbaar vervoer (regel)stress kijken en heeft niet iedereen de mogelijkheid om een beroep te doen op hulp van anderen en kan er sprake zijn van uitsluiting.

De impact op deze inwoners is dat deze mensen **niet volwaardig kunnen deelnemen aan het maatschappelijk leven, wat kan leiden tot sociale uitsluiting, wat kan resulteren in gezondheidsproblemen, sociaal isolement, werkloosheid, verminderde levenskwaliteit en welzijn.** Sommige bewoners komen daardoor amper de deur uit.

Het **bezitten van een passend (of aangepast) voertuig verkleint juist de kans op mobiliteitsarmoede en uitsluiting.** Dit gaat ook op voor het bezitten van een (elektrische) fiets. Het valt op dat er op verschillende plekken in de provincie verschillende mogelijkheden zijn om hulp te krijgen bij het bereiken van bestemmingen, als het reguliere mobiliteitssysteem niet voorziet in de behoefte. Denk bijvoorbeeld aan de 60+bus of fietslessen en de directe, persoonlijke hulp die professionals, vrijwilligers en familieleden bieden. Deze ondersteuning valt onder het sociale domein, de zorg, het onderwijs en sport. Er kan gesteld worden dat zij zo goed en zo kwaad als het gaat de 'gaten' in het mobiliteitssysteem repareren. **Het is afhankelijk van waar in de provincie Noord-Holland je woont, of je deze 'hulpbronnen' tot je beschikking kunt hebben.**

1.6 HET HANDELINGSPERSPECTIEF

Ervaren mobiliteitsrechtvaardigheid is een complex verschijnsel waarvoor niet één oplossing bestaat. Daarom is er gezocht naar een **gevarieerd pakket aan oplossingen.** Het zijn **voorstellen** voor beleidsrichtingen waarvan wordt ingeschat dat deze een bijdrage leveren aan het verminderen of voorkomen van ervaren mobiliteitsrechtvaardigheid. Verdere uitwerking en onderzoek is nodig om te bepalen welke oplossingen haalbaar, effectief en uitvoerbaar zijn.

1. Nabijheid en een toegankelijke openbare ruimte

Nabijheid en toegankelijkheid van voorzieningen zoals ziekenhuizen, winkels en scholen kan mobiliteitsarmoede verminderen. Voor de populatiegroepen de 'ontoegankelijke leefomgeving', de 'niet-fietsers' en de 'fysiek beperkte reiziger' is dit een belangrijke oplossingsrichting. Deze groepen ervaren beperkte loop- en fietsmogelijkheden, wat hen afhankelijk maakt van de auto of openbaar vervoer. We werken nauw samen met gemeentes, regio's en het Rijk wanneer er afspraken worden gemaakt over ruimtelijke ontwikkelingen. Samen kan er gezocht worden naar manieren waarop woningen, werk en voorzieningen dicht bij elkaar komen te liggen en er kan een afwegingskader worden ontwikkeld dat de belangen afweegt tussen het in stand houden van voorzieningen versus mobiliteits(on)rechtvaardigheid. Daarnaast zouden we een Handboek Toegankelijkheid kunnen ontwikkelen om gemeenten te stimuleren hun openbare ruimte toegankelijker te maken.

2. Versnelling in het realiseren van de visie op Publieke Mobiliteit

In 2024 hebben we de visie op Publieke Mobiliteit vastgesteld, met belangrijke aanknopingspunten om mobiliteitsarmoede te verminderen. De stappen die gezet kunnen worden om flexibel vervoer beter aan te sluiten op het ov, zijn waardevol voor meerdere doelgroepen. Verder zijn er diverse aandachtspunten voor het uitvoeren van de visie. Er is behoefte aan betrouwbaar, kleinschalig en flexibel vervoer. Vooral korte verplaatsingen in de buurt of naar de volgende kern zijn nu soms lastig met de bestaande vervoersopties. Voor prijsgevoelige reizigers vormen vooral de kosten van auto en ov een barrière. In gesprekken kwam naar voren dat vooral minima veel geholpen kunnen zijn met goedkoper of gratis ov. Met de tarievenvisie die in 2024 is vastgesteld, willen we het ov goedkoper maken voor gezinnen, minima en jongeren. Tot slot is toegankelijkheid van hubs een aandachtspunt. Met name de kleinere hubs, waar vandaan ook deelmobiliteit gebruikt kan worden, zijn niet vanzelfsprekend te gebruiken door iedereen.

3. Realiseren van een compleet fietssysteem

Het realiseren van een compleet fietssysteem houdt in dat het fietsen voor vrijwel iedereen in de provincie een reële en aantrekkelijke mogelijkheid wordt om je te verplaatsen. In een compleet fietssysteem heeft iedereen de kans om te leren fietsen, heeft iedereen toegang tot een passende, werkende fiets. Ook zijn de wegen voor iedereen zowel verkeers- als sociaal veilig en kunnen alle soorten fietsen veilig en gemakkelijk geparkeerd worden. Op verschillende plekken in de provincie zijn al initiatieven te vinden die bijdragen aan het complete fietssysteem. Zo dragen we met het programma Doortrappen bij aan onder andere fietslessen en de aanschaf van fietsen voor wie dat niet kan betalen. Een compleet fietssysteem kunnen we echter alleen realiseren in samenwerking met andere partijen. Zo zouden we samen met gemeentes een ruimhartig fietsenplan kunnen opzetten om meer mensen toegang te geven tot de fiets.

INLEIDING

2.1 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 Planbureau voor de Leefomgeving¹ 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 voor de Leefomgeving en Infrastructuur² (Rli) 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 verkenning uitgevoerd naar mobiliteitsrechtvaardigheid.

2.2 HUIDIGE BELEID VAN PROVINCIE NOORD-HOLLAND

In deze paragraaf beschrijven we de meest relevante beleidsstukken van provincie Noord-Holland.

De Omgevingsvisie NH2050 is het overkoepelende beleid van provincie Noord-Holland. Hierin zijn principes geformuleerd die bepalend zijn geweest voor het opstellen van het Perspectief Mobiliteit. De meest relevante hiervan zijn:

- Nieuwe ruimtelijk-economische ontwikkelingen worden zoveel mogelijk ruimtelijk geclusterd op locaties nabij ov-, weg-, energie- en dataknooppunten.
- Wonen en werken worden zoveel mogelijk binnenstedelijk gerealiseerd en geconcentreerd.
- Er moet in alle verkeersnetwerken worden geïnvesteerd om de groei van het verkeer in de metropool in goede banen te leiden.
- Om de bereikbaarheid van het noordelijk deel van de provincie te verbeteren, worden functies of bestemmingen zoveel mogelijk gebundeld nabij ov-, weg-, agri- en dataknooppunten, aangevuld met de ontwikkeling van vervoer op maat.

In 2021 is het Perspectief Mobiliteit vastgesteld. De drie pijlers van het perspectief Mobiliteit zijn verminderen, veranderen en verbeteren. Met **verminderen** wordt bedoeld dat (de groei van) mobiliteit voorkomen wordt. Een van de concrete maatregelen hierbij is het bekrijsen van mobiliteit. Het **veranderen** van mobiliteit gaat vooral over de verschuiving naar meer gebruik maken van duurzame opties zoals lopen, de fiets en ov. De inzet is dat de groei van mobiliteit in stedelijk gebied vooral opgevangen wordt door de fiets en het openbaar vervoer. Bij veranderen bedoelen we ook de transformatie naar autoluwe (binnen)steden waardoor we van mensen vragen om aan de rand van de stad over te stappen van de auto op het openbaar vervoer. Tegelijkertijd is het behouden van de autobereikbaarheid bij voorzieningen waar geen alternatief is een belangrijke voorwaarde.

Tot slot gaat **verbeteren** om het beter benutten van de beschikbare en bestaande infrastructuur. Dit betekent dat er volop wordt ingezet op elektrisch vervoer. Het andere aspect van verbeteren gaat om het verkeersveiliger maken van het verkeer.

Het Perspectief Mobiliteit is verder geconcretiseerd in een aantal thematisch beleidsstukken zoals:

- **Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022 – 2027:** in deze actieagenda staat hoe provincie Noord-Holland wil bereiken dat meer mensen gaan fietsen en lopen. De realisatie van doorfietsroutes is de belangrijkste actie. Doorfietsroutes zijn brede en comfortabele fietsroutes die verschillende woon-, werk-, ov- en recreatieve gebieden met elkaar verbinden. Daarnaast werkt de provincie Noord-Holland aan het verbeteren van loop- en fietsinfrastructuur binnen haar eigen beheer. In mindere mate werkt de provincie ook mee aan andere regionale en lokale loop- en fietsinfrastructuur, de verbinding tussen lopen en fietsen én openbaar vervoer, het stimuleren van lopen en fietsen.
- **De Focus Koers Smart Mobility 2022 – 2025:** hierin staat beschreven hoe digitale hulpmiddelen en oplossingen kunnen bijdragen aan het verminderen, veranderen en verbeteren van mobiliteit. Provincie Noord-Holland zet actief in op het toepassen van deze digitale hulpmiddelen. Dit betekent aan de ene kant dat het voor de provincie makkelijker wordt om infrastructuur te beheren en verkeersstromen te beïnvloeden. Aan de andere kant wordt er van de reiziger vaker verwacht dat ze met behulp van digitale hulpmiddelen hun reis plannen, boeken of betalen.
- **Visie op Publieke Mobiliteit 2024 - 2034:** Publieke mobiliteit gaat over al het vervoer waarvoor reizigers geen eigen vervoermiddel kunnen of willen gebruiken. Het gaat daarbij niet om meer, maar vooral beter openbaar vervoer. Van deur tot deur. Denk aan treinen, bussen en buurtbussen, maar ook aan deelfietsen, deelauto's en ov-taxi's. Passend bij de wensen van de reiziger. De verschillende onderdelen van publieke mobiliteit komen samen bij zogenaamde hubs, waar reizigers kunnen overstappen van het ene op het andere vervoermiddel. Door dit goed te organiseren is het mogelijk dat iemand met een kleine bus naar een treinstation wordt gebracht en vanaf daar verder kan reizen naar de plaats van bestemming.

2.3 ONDERZOEKSVRAGEN

Het onderzoek kent twee delen. In het eerste deel richten we ons op de wijze waarop we de ervaren mobiliteitsrechtvaardigheid in provincie Noord-Holland kunnen meten en hoe het er op dit moment voor staat met de ervaren mobiliteitsrechtvaardigheid. Dit leest u in hoofdstuk drie tot en met vijf.

A. Welke indicatoren zijn bepalend voor mobiliteitsrechtvaardigheid in provincie Noord-Holland?

1. Wat zegt de literatuur over indicatoren die mobiliteitsrechtvaardigheid beïnvloeden?
2. Hoe kan je deze indicatoren meten?
3. Wat zijn in dit kader relevante kenmerken van populatiegroepen in provincie Noord-Holland?
4. Waar wonen deze populatiegroepen in provincie Noord-Holland?

Het tweede deel gaat over de daadwerkelijke ervaringen die Noord-Hollanders meemaken en wat dit betekent voor het mobiliteitsbeleid van provincie Noord-Holland. Hier gaan we op in, in hoofdstuk zes en zeven. De onderzoeksvragen zijn als volgt:

B. Hoe kan de mobiliteitstransitie ingezet worden om meer mobiliteitsrechtvaardigheid te bereiken?

5. Op welke manier ervaren de verschillende populatiegroepen hinder door (beperkte) mobiliteit in hun dagelijks leven?
6. Wat kan provincie Noord-Holland doen om te werken aan een meer rechtvaardige mobiliteitstransitie?

II Onder provincie Noord-Holland verstaan we bij deze vragen provincie Noord-Holland én de Metropoolregio Amsterdam, die buiten provincie Noord-Holland ook de gemeente Lelystad en gemeente Almere bevat.

2.4 LEESWIJZER

Voordat we de verschillende onderzoeksvragen beantwoorden, beschrijven we in hoofdstuk drie wat we bedoelen met mobiliteitsrechtvaardigheid. Vervolgens gaat hoofdstuk vier in op de literatuur over indicatoren van mobiliteitsrechtvaardigheid en de aanpak van dit onderzoek. In hoofdstuk vijf worden de populatiegroepen toegelicht die het resultaat zijn van een grootschalig enquêteonderzoek. Hier geven we ook inzicht in waar we verwachten dat deze populatiegroepen vooral wonen. In hoofdstuk zes verdiepen we de dagelijkse levens van deze populatiegroepen door ervaringen te delen. In het laatste hoofdstuk zetten we uiteen hoe provincie Noord-Holland verder kan met de resultaten uit het onderzoek.

Het onderzoeksgebied beslaat ook de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Provincie Noord-Holland is sinds 2024 bestuurlijk trekker van het onderwerp mobiliteitsrechtvaardigheid in de MRA. Dit betekent dat we in dit hoofdstuk 5 ook uitspraken doen over de ervaren mobiliteitsrechtvaardigheid in Lelystad en Almere. De andere hoofdstukken in het rapport gaan enkel over provincie Noord-Holland. Binnen de MRA wordt op een later moment stappen gezet.

3 MOBILITEITSRECHTVAARDIGHEID

In dit hoofdstuk zetten we uiteen wat we verstaan onder mobiliteitsrechtvaardigheid. In paragraaf 3.1 staan we stil bij de betekenis van het begrip rechtvaardigheid op basis van relevante literatuur. Van daaruit schetsen we in paragraaf 3.2 het kader waarmee we mobiliteitsrechtvaardigheid in provincie Noord-Holland onderzoeken.

3.1 RECHTVAARDIGHEID

Om het gesprek te kunnen voeren over mobiliteitsrechtvaardigheid helpt het ons om inzicht te hebben in de betekenis van rechtvaardigheid. De KiM notitie 'Rechtvaardig Mobiliteitsbeleid' beschrijft de drie meest gangbare rechtvaardigheidsbegrippen binnen de context van ethische discussies over de spreiding van beleidseffecten: utilitarisme, egalitarisme en suffiëntarisme. Ieder van deze begrippen legt rechtvaardigheid op een andere manier uit en elke uitleg zorgt voor een andere uitkomst van wat het meest rechtvaardig is. Een rechtvaardigheidsbegrip dat we hier aan toevoegen is limitarisme.

Lang is de **utilitaristische** stroming leidend geweest in het bepalen van wat het meest rechtvaardig is. Hiermee zeggen we dat beleid rechtvaardig is als het grootst mogelijke algemene nut voor alle mensen samen bereikt wordt. Een utilitaristisch doel is bijvoorbeeld om zo veel mogelijk bestemmingen bereikbaar te maken binnen een acceptabele reistijd. Hierbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen verschillende groepen mensen. Dat de bestemmingen voor een deel van de gehele groep niet bereikbaar zijn binnen een acceptabele tijd wordt in deze stroming niet als een probleem gezien.

Een tweede stroming is het **egalitarisme**. Egalitaristisch beleid streeft naar het verminderen van kansen-ongelijkheid. Dit betekent dat je de verschillen tussen groepen probeert te verkleinen zodat ze beide een zo gelijk mogelijke kans hebben om een bestemming te bereiken en daarmee deel te nemen aan de maatschappij. Een voorbeeld hiervan is de wetgeving rondom de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Deze wetgeving zorgt ervoor dat ook mensen met een visuele of fysieke beperking het openbaar vervoer moeten kunnen gebruiken. Zo worden verschillen tussen mensen met en zonder visuele of fysieke beperking verkleind.

Het stellen van een bovengrens, zoals **limitarisme** nastreeft, kan ook worden gezien als vorm van egalitarisme. De Utrechtse filosofe Ingrid Robeyns legt uit "Limitarisme betekent dat je ongelijkheid inperkt, terwijl je ook een bepaalde mate van ongelijkheid accepteert"⁴. Robeyns focust zich in haar werk op extreme economische rijkdom en geeft geen mening of voorbeelden die direct te relateren zijn aan mobiliteit. Verder geeft zij aan dat het bepalen van de grens niet alleen een politiek vraagstuk is (waar beleid aan gekoppeld kan worden), maar ook een morele kwestie. Zij zegt: "Superrijken zouden ook deels zelf de morele beslissing moeten maken om een deel van hun vermogen weg te geven". Vanuit limitarisme gezien is mobiliteitsbeleid rechtvaardig als een bepaalde grens niet wordt overschreden. Een voorbeeld kan zijn dat iedereen een mobiliteitsbudget krijgt op basis van een maximale CO₂ uitstoot. Het KiM rapport schrijft hierover: "In theorie kunnen verschillen worden geminimaliseerd door mensen die het goed hebben slechter af te laten zijn" en voegt daar dan aan toe "maar in de meeste gevallen is dat niet iets om na te streven."

De derde bekende stroming is **suffiëntarisme**. Deze stroming stelt dat beleid rechtvaardig is als er een basiskwaliteit is van bepaalde diensten en producten, die voor iedereen beschikbaar is. Een voorbeeld hiervan kan zijn: 'iedereen heeft de beschikking over zodanige mobiliteit vanuit zijn/haar woning, dat hij/zij binnen 15 minuten een (streek)ziekenhuis kan bereiken.' Er wordt gegarandeerd dat alle mensen binnen de maximum-standaard van 15 minuten toegang hebben tot een ziekenhuisvoorziening. Een ander voorbeeld is het garanderen van een maximaal acceptabel risiconiveau op verkeersongevallen, of het garanderen van een maximaal aanvaardbaar niveau van fijnstofemissies waar mensen aan worden blootgesteld.

De keuze voor welke van bovenstaande rechtvaardigheidsbegrippen je hanteert, kan verschillen per mobiliteits-onderwerp. Welke het beste gekozen kan worden hangt af van de beleidsdoelen. Dit betekent dat we niet voor alle doelstellingen hetzelfde rechtvaardigheidsbegrip toe moeten passen. Van sommige beleidsdoelen wil je dat iedereen over een bepaald minimum kan beschikken, terwijl je bij andere beleidsdoelen de kansengelijkheid of het grootst mogelijke algemene nut voor alle mensen samen wilt verbeteren.

3.2 MOBILITEITSRECHTVAARDIGHEID

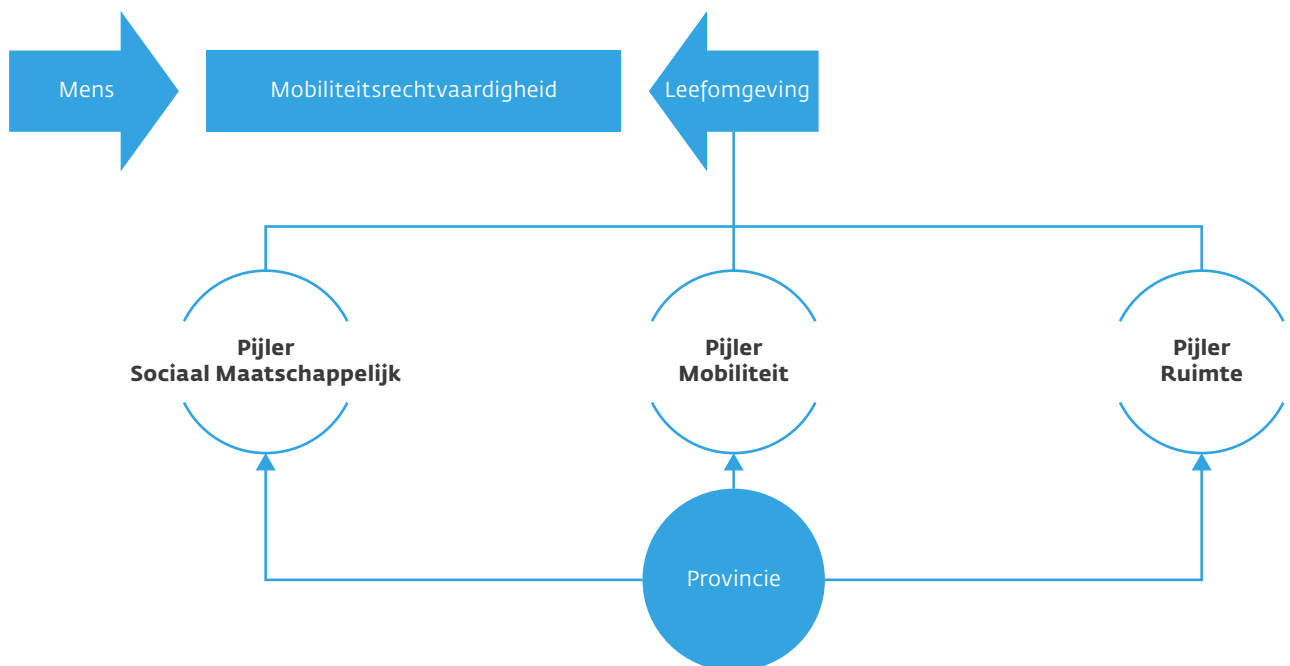
In deze verkenning definiëren we mobiliteitsrechtvaardigheid als volgt:

‘de mate waarin mensen gebruik kunnen maken van mobiliteit waardoor ze de plekken kunnen bereiken die ze nodig hebben om volwaardig mee te doen aan de maatschappij’

Met deze definitie kiezen we niet één rechtvaardigheidsprincipe maar richten we ons op een basiskwaliteit voor iedereen (sufficiëntarisme) in combinatie met het vergroten van de kansengelijkheid tussen (groepen) mensen (egalitarisme). Dit betekent dat we het utilitaristische principe, waarbij de verschillen tussen groepen mensen niet relevant zijn, op de achtergrond plaatsen.

In de kern gaat mobiliteitsrechtvaardigheid dan over de wisselwerking tussen mensen en hun leefomgeving. Aan de ene kant is er de mate waarin de leefomgeving mensen in staat stelt om ergens te komen. Aan de andere kant bepalen de persoonlijke omstandigheden en capaciteiten of en hoe mensen gebruik kunnen maken van het mobiliteitssysteem.

Met beleid en maatregelen kan de provincie vooral de leefomgeving beïnvloeden. In het geval van mobiliteitsrechtvaardigheid kan dat langs drie pijlers: mobiliteit, ruimte en sociaal-maatschappelijk beleid. Deze pijlers kunnen bijdragen aan het zorgdragen voor een basiskwaliteit voor iedereen én het vergroten van kansengelijkheid. Keuzes in de mobiliteit -, ruimtelijke - en sociale pijler beïnvloeden dus de mate van en manier waarop mobiliteitsrechtvaardigheid zich uit.



Figuur 1: De wisselwerking tussen mensen en hun leefomgeving in de context van de pijlers mobiliteit, ruimte en sociaal-maatschappelijk.

In de **mobilitateijler** wordt de infrastructuur gepland, gerealiseerd en onderhouden. De overheid maakt beleidskeuzes over waar er geïnvesteerd wordt in doorfietsroutes, hoe de ov-concessie wordt ingericht. Ze zorgt ervoor dat er loop-, fiets-, ov- en autoverbindingen zijn tussen plekken in Noord-Holland en daarbuiten. Hier horen ook de (fiets) parkeerplekken en mobiliteitshubs bij. Het is daarbij essentieel dat dit allemaal toegankelijk en veilig is voor iedereen. Een te smalle stoep of een heel onoverzichtelijk kruispunt belemmert de toegankelijkheid waardoor mensen hun reis vermijden of aanpassen.

Verschillende overheidslagen werken samen in deze pijler. Provincie Noord-Holland is verantwoordelijk voor het provinciale wegennet en het openbaar vervoer. De provincie werkt samen met gemeenten voor de aansluiting op het lokale wegennet. Het ministerie van IenW bepaalt de ontwikkeling rondom het Rijkswegennet en het spoorwegennet.

In de **ruimtelijke pijler** gaat het om de planning en realisatie van (woning)bouw, voorzieningen en bestemmingen. Hier worden de keuzes gemaakt over waar welke typen woningen worden gebouwd en welke werklocaties waar worden ontwikkeld. Het gaat ook over de mate waarin voorzieningen worden geclusterd. Sportverenigingen, supermarkten, eerstelijns zorg, basisscholen en tal van andere voorzieningen clusteren we vaak vanuit economische overwegingen zodat een voorziening in stand kan worden gehouden. De afstanden tussen woningen en alle soorten bestemmingen beïnvloedt de mobiliteitspatronen van Noord-Hollanders. Hoe verder een bestemming is, hoe groter de afhankelijkheid van de auto, het openbaar vervoer, regiotaxi en (deel)auto.

Als provincie kunnen we in onze Omgevingsvisie sturen op waar welke voorzieningen worden gebouwd. Dit is een belangrijk kader voor gemeenten in de provincie. De samenwerking tussen gemeenten en projectontwikkelaars en de voorzieningen is ook belangrijk in deze pijler. Denk bijvoorbeeld aan het overleg dat plaatsvindt tussen een bestuur van een scholengroep, sportverenigingen, zorginstellingen en de betreffende gemeente. De keuzes die zij maken beïnvloeden het mobiliteitspatroon van de toekomstige gebruikers sterk.

Tot **slot is de sociaal-maatschappelijke pijler** belangrijk in de wijze waarop mobiliteitsrechtvaardigheid zich uit. In sommige dorpen of wijken zien we dat het sociale vangnet zo sterk is, dat mensen mobiel blijven door hulp uit hun gemeenschap. Er wordt al veel georganiseerd zoals samen rijden naar de supermarkt, helpen met een reparatie aan de fiets of een buurt- of dorpsauto delen. Tegelijkertijd wordt er ook binnen het sociaal domein het een en ander georganiseerd om eventuele beperkte toegang tot mobiliteit te compenseren. Voorbeelden hiervan zijn hulp bij de aanschaf van een aangepaste fiets vanuit een WMO-indicatie of taxivervoer vanuit een WMO-indicatie als het ov op te grote afstand is.

De gemeenten zijn sinds 2015 verantwoordelijk voor het doelgroepenvervoer. Dit vervoer zorgt ervoor dat inwoners hun bestemming toch kunnen bereiken als zij dat, om verschillende redenen, niet zelf kunnen. Vanuit de provinciale verantwoordelijkheid voor het organiseren van het openbaar vervoer, werken we veel samen met gemeenten op het snijvlak tussen doelgroepenvervoer en flexibel openbaar vervoer. In deze pijler zijn ook tal van organisaties actief om inwoners op weg te helpen. Denk bijvoorbeeld aan lokale afdelingen van Automaatje, initiatieven vanuit inwoners om fietsles te geven of een welzijnsorganisatie die ervoor zorgt dat mensen samen met een maatje het ov (opnieuw) leren te gebruiken.

Kortom, we werken als provincie Noord-Holland samen met andere overheden en maatschappelijke partners aan mobiliteitsrechtvaardigheid vanuit verschillende domeinen. In het uiteindelijke handelingsperspectief, in hoofdstuk zeven, gaan we in op wat provincie Noord-Holland zou kunnen doen om in de toekomst mobiliteitsrechtvaardigheid te voorkomen dan wel te verbeteren.

INDICATOREN VAN ERVAREN MOBILITEITSRECHTVAARDIGHEID

Om gevoel te krijgen bij de wijze waarop we ervaren mobiliteitsrechtvaardigheid kunnen meten, inschatten of de omvang bepalen van het probleem, verdiepen we ons in dit hoofdstuk in de literatuur over vervoersarmoede en mobiliteitsarmoede.

4.1 EEN INDICATOR OF EEN BELEMMERING

De literatuur rondom mobiliteitsarmoede en aanverwante begrippen richt zich vaak op 'risico-indicatoren'. In bijlage 1 staat een gedetailleerd overzicht van de indicatoren die we in de literatuur tegenkomen. 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 hoofdoorzaak van mobiliteitsarmoede. Deze kenmerken wijzen vooral op onderliggende uitdagingen die mensen ervaren in het mobiliteitsstelsel. Ouderen kunnen bijvoorbeeld hindernissen ondervinden omdat het mobiliteitsstelsel 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 mobiliteitsstelsel zelf over het hoofd zien. Als we ons richten op de drempels die het mobiliteitsstelsel opwerpt voor bepaalde groepen mensen, kunnen we effectiever aan de slag. 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.

Als we niet goed weten welke belemmeringen mensen ervaren dan hebben we ook minder aanknopingspunten om iets te veranderen. In de literatuur komen we wel kwalitatieve studies tegen die een of meerdere bekende belemmeringen beschrijven. Er wordt bijvoorbeeld regelmatig onderzoek gedaan naar de digitalisering in het openbaar vervoer, de kosten van mobiliteit of de toegankelijkheid van de openbare ruimte. In dergelijke studies wordt ook benoemd wat de consequenties zijn van het ervaren van deze belemmeringen.

4.2 EEN MOBILITEITSPATROON HERKENNEN

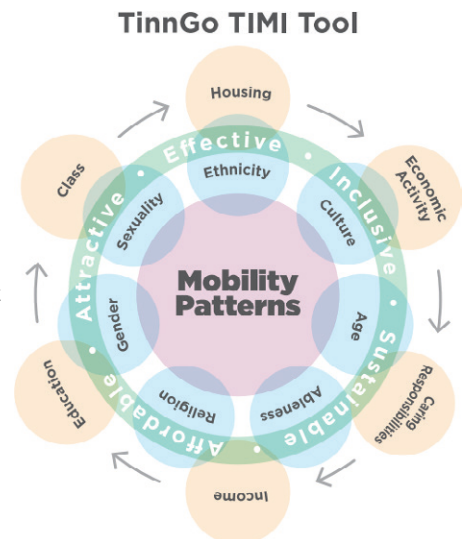
In dit onderzoek zijn we dus op zoek naar de belemmeringen die Noord-Hollanders ervaren om in beeld te brengen hoe het staat met de ervaren mobiliteitsrechtvaardigheid van Noord-Hollanders. Dit gaat verder dan benoemen welke vervoersmiddelen iemand wel of niet gebruikt. Verschillende onderzoekers leggen uit dat de manier waarop iemand reist een *optelsom* is van aspecten. Het gaat niet alleen over of er een fietspad, bus of voetpad is tussen een huis en de bestemming, maar ook over iemands mogelijkheden en motivatie om daar gebruik van te maken. De uitkomst van die aspecten vormt het mobiliteitspatroon.

Het eerste voorbeeld van hoe zo'n mobiliteitspatroon wordt beschreven is het TinnGo Intersectional Mobility Indicators (TIMI) model⁵. 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 vervoersarmoede 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. Ongelijke toegang tot vervoersopties draagt in grote mate bij aan sociale uitsluiting.

Het figuur hiernaast laat het model zien. De oranje buitenring symboliseert structurele en politieke indicatoren van vervoersarmoede, zoals huisvesting en economische activiteit. De blauwe ring toont individuele. De groene ring toont indicatoren om te evalueren hoe goed het mobiliteitssysteem inspeelt op de werkelijke behoeften en mobiliteitspatronen van verschillende groepen.

Kaufmann⁶ introduceert het begrip motiliteit. Hij legt dit uit als de factoren die de potentiële mobiliteit van een persoon bepalen. Deze factoren zijn volgens hem:

- **Toegankelijkheid:** de omstandigheden waaronder de beschikbare opties kunnen worden gebruikt. Bijvoorbeeld de prijs, beschikbaarheid van mobiliteit en dienstregeling.
- **Competenties:** de benodigde vaardigheden om gebruik te maken van de mobiliteitsopties. Onder meer het kunnen fietsen en kunnen autorijden (rijbewijsbezit) vallen hieronder.
- **Toe-eigening:** dat wat wordt gedaan met de toegankelijkheid en competenties. Vaak afhankelijk van normen, waarden, gewoonten en het beeld wat men heeft gevormd van de beschikbare opties. Dit is een sociale component.



Figuur 2: TIMI-model (Bridgman, Gut & Saunders, 2012).

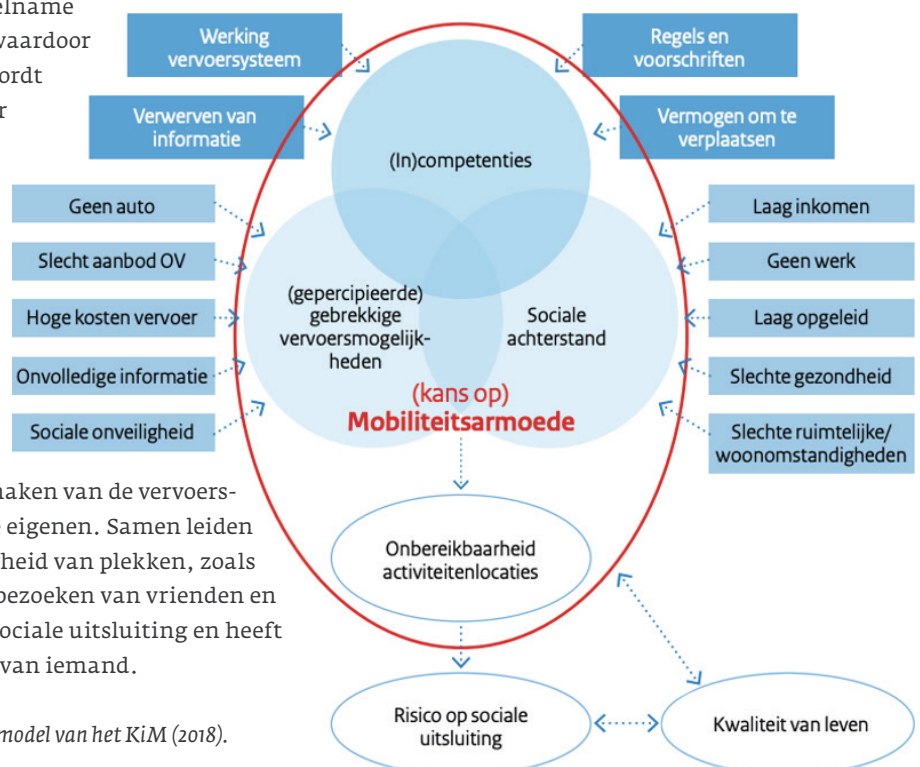


Figuur 3: Motiliteit (Kaufmann, 2004).

Belemmeringen in mobiliteit bevinden zich volgens het onderzoek van Kaufmann in een van deze drie categorieën.

Tot slot halen we een model aan van het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) dat de kans op mobiliteitsarmoede duidt. Het KiM definieert mobiliteitsarmoede als "het niet of moeilijk kunnen bereiken van activiteitenlocaties (in termen van moeite) als gevolg van gebrekkige vervoersmogelijkheden (zowel objectief als gepercipieerd), in combinatie met de sociaaleconomische en ruimtelijke omstandigheden waarin mensen verkeren en hun vaardigheden. Hierdoor worden zij belemmerd in hun deelname aan het maatschappelijk leven, waardoor de kwaliteit van leven negatief wordt beïnvloed". Onderstaande figuur 4 toont het model.

In het figuur staat de (kans op) mobiliteitsarmoede centraal. Dit ontstaat door gepercipieerde en/of objectieve gebrekkige vervoersmogelijkheden, de sociaaleconomische en ruimtelijke omgeving waarin iemand verkeert en de (on)vaardigheden die iemand heeft om gebruik te maken van de vervoersmogelijkheden en zich deze toe te eigenen. Samen leiden deze factoren tot de onbereikbaarheid van plekken, zoals zorg, boodschappen doen en het bezoeken van vrienden en familie. Dit vergroot de kans op sociale uitsluiting en heeft invloed op de kwaliteit van leven van iemand.



Figuur 4: (kans op) Mobiliteitsarmoede-model van het KiM (2018).

4.3 ONDERZOEKEN VAN DE ERVAREN MOBILITEITSRECHTVAARDIGHEID

Met behulp van een enquêteonderzoek onderzochten we hoe het er op dit moment voor staat met de ervaren mobiliteitsrechtvaardigheid. Om inzicht te krijgen in de ervaren mobiliteitsrechtvaardigheid moeten we verder kijken dan de risico-indicatoren. Deze risico-indicatoren zeggen wel iets over wie het ervaart en hoeveel mensen het ervaren maar zeggen niet wat deze mensen ervaren. De vragenlijst moet zich richten op het achterhalen van de ervaring met mobiliteit.

Op basis van de bevindingen in de verschillende modellen die we toelichtten in de vorige paragraaf, ontwikkelden we een enquête aan de hand van vijf blokken:

- **Vragen over identiteit van personen:** met behulp van stellingen hebben we gevraagd naar de vaardigheden van mensen, wanneer ze zich prettig voelen onderweg en welke manieren van reizen ze leuk vinden.
- **Vragen over het mobiliteitssysteem:** de vragen in dit blok zijn gericht op de ervaren toegankelijkheid van mobiliteit, de beschikbaarheid van het openbaar vervoer enzovoort.
- **Vragen over het mobiliteitspatroon van personen:** hierbij hebben we gevraagd naar hoe mensen reizen, hoe vaak ze reizen en naar welke bestemmingen ze reizen.
- **Vragen over de impact van ergens wel of niet kunnen komen:** met behulp van vijf stellingen hebben we geïnventariseerd of mensen altijd overal kunnen komen waar ze willen en wat dit betekent.
- **Vragen over kenmerken van personen:** deze hebben we gebruikt om de uiteindelijke populatiegroepen te omschrijven.

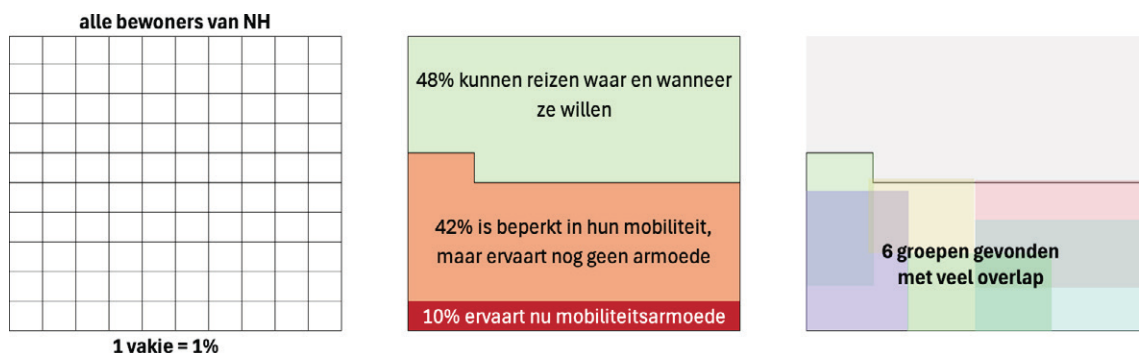
Op deze manier kunnen we onderzoeken welke belemmeringen het sterkste samenhangen met het ervaren van het mobiliteitsonrechtvaardigheid. In bijlage 2 vindt u de uitgebreide verantwoording van het enquêteonderzoek. Hieronder valt ook een toelichting van onze onderzoeksaanpak met daarbij de werkwijze die we hebben toegepast voor het tot stand komen van de populatiegroepen.

POPULATIEGROEPEN IN NOORD-HOLLAND

In het voorjaar van 2024 hebben we een representatief enquête-onderzoek uitgevoerd in Noord-Holland en de MRA. Er zijn 1998 respondenten die de enquête volledig hebben ingevuld. Op basis van de uitkomsten van deze enquête kunnen er in Noord-Holland populatiegroepen worden onderscheiden als het gaat om mobiliteitsrechtvaardigheid. Dit onderscheid maken we door te toetsen welke aspecten het meest samenhangen met het ervaren van mobiliteitsarmoede. Uit de analyses blijkt dat stellingen rondom vaardigheden en motivatie van personen en de ervaringen van het mobiliteitssysteem het sterkste samenhangen met het al dan niet ervaren van mobiliteitsarmoede. Kenmerken van personen zoals leeftijd of inkomen laten juist een minder sterk verband zien.

Allereerst zien we twee uitersten groepen:

- De ongeremde reiziger groep. Dit is de groep mensen die vrijwel overal en altijd kan komen waar zij willen komen. Zij ervaren geen belemmeringen. Dit is op dit moment 48% van de mensen in Noord-Holland en de MRA.
- De mobiliteitsarme groep. Dit is de groep mensen die op dit moment niet volwaardig kan deelnemen aan de samenleving omdat zij belangrijke bestemmingen niet kunnen bereiken. Zij kunnen niet altijd een passende werkplek of school bereiken. Ook geven mensen aan dat zij hun familie en vrienden minder vaak zien dan ze zouden willen en zich soms of vaak eenzaam voelen. Dit komt doordat zij een of meerdere belemmeringen ervaren. Dit omvat 10% van de mensen in Noord-Holland en de MRA.



Figuur 5: Schematisch overzicht van de populatiegroepen.

Daarnaast bevinden zich tussen de twee uitersten zes populatiegroepen:

- De fysiek beperkte reiziger;
- De niet-fietser;
- De ontoegankelijke leefomgeving;
- De afhankelijke reiziger;
- De prijsgevoelige reiziger;
- De ongeruste reiziger.

Mensen in deze groepen ervaren bepaalde belemmeringen bij het bereiken van hun bestemmingen. De belemmeringen hebben nu al invloed op het mobiliteitspatroon van deze mensen. Daardoor is er het risico dat deze mensen mobiliteitsarmoede gaan ervaren of zelfs al ervaren. In figuur 5 staat het overzicht van de populatiegroepen schematisch weergegeven.

De mensen in de ongeremde reiziger groep behoren alleen tot deze groep. Voor alle andere groepen geldt dat mensen in meerdere groepen kunnen zitten, omdat zij meerdere risico's, of belemmeringen kunnen ervaren. Iemand die bij de niet-fietser groep hoort, kan bijvoorbeeld ook bij de ongeruste reiziger groep horen. Mensen in de mobiliteitsarme groep behoren altijd tot minstens één van de zes populatiegroepen.

In de volgende paragrafen lichten we de acht populatiegroepen achtereenvolgens toe. We schetsen eerst de twee uitersten: de ongeremde reiziger groep en de mobiliteitsarme groep. Daarna bespreken we van de andere zes populatiegroepen steeds de omvang van de betreffende groep, geven een beeld van de karakteristieken van de groep en geven verdieping op de belemmering die door deze groep wordt ervaren. Met behulp van kaarten delen we ook waar we verwachten dat deze groep vooral woont.

In bijlage 3 lichten we in detail toe hoe de populatiegroepen tot stand zijn gekomen en hoe we hebben ingeschat waar deze populatiegroepen wonen in provincie Noord-Holland.

5.1 DE ONGEREMDE REIZIGER

Bijna de helft van de deelnemers aan ons onderzoek zit in geen enkele populatiegroep die een belemmering ervaart en is een zogeheten “ongeredemde reiziger”. Mensen in deze groep ervaren geen belemmeringen in hun reizen. Ze kunnen wanneer nodig altijd naar werk en/of school reizen. 1 op de 10 mensen in deze groep kan weliswaar niet altijd overal komen waar en wanneer ze dat willen, maar in tegenstelling tot de mensen die een belemmering ervaren in hun mobiliteit, ervaren zij hierdoor geen negatieve impact in hun dagelijkse leven.



Figuur 6: De ongeremde reiziger

Uit de resultaten van het enquêteonderzoek blijkt dat ongeremde reizigers verschillen van alle populatiegroepen die een belemmering ervaren door het feit dat ze vaker in de hogere inkomensklassen en SCP-klassen^{III} zitten. Huis-houdens met een gezamenlijk netto-inkomen van meer dan 30.000 euro per jaar zitten 1,6 keer vaker in de groep ongeremde reizigers. Het auto- en rijbewijsbezit is hoger onder de ongeremde reizigers (85% heeft een rijbewijs t.o.v. 76% in de groep die een belemmering ervaart). De ongeremde reizigers fietsen vaak vergeleken met de mensen in de populatiegroepen die een belemmering ervaren.

Op basis van de resultaten van het enquête-onderzoek, maakten we een inschatting van de populatiegroepen op buurtniveau. Met behulp van data-expert Whooz konden we de resultaten als het ware uitsmeren over alle buurten in provincie Noord-Holland en de MRA. Zij schatten op basis van een aantal relevante kenmerken per groep in, in hoeverre die groep aanwezig is in een buurt. De kaarten die hier het resultaat van zijn, zijn beschikbaar via provincie Noord-Holland.

Volgens de inschatting van het aantal ongeremde reizigers per buurt komen we de ongeremde reiziger relatief vaker in buurten tegen die aan de rand of in het buitengebied liggen van dorpen en steden. Juist in de steden en grote kernen is het aandeel ongeremde reiziger per buurt lager. De studies van het KiM naar het wijdverbreide autobezit in Nederland (2022 en 2024) bevestigen dit beeld^{8 9}. Zij stellen dat wonen in stedelijk gebied het autobezit verlaagt voor met name mensen met een laag inkomen, jongvolwassenen en mensen die een levensstijl hebben waarbij de auto een bijrol vervult. Enerzijds leent de stad zich beter voor een autovrij bestaan door de nabijheid van voorzieningen en mobiliteitsdiensten. Anderzijds is het hebben van een auto in de stad ook duurder dan in de landelijke gebieden¹⁰. In dezelfde studie van het KiM wordt gezegd dat het landelijk gebied kwetsbaar is voor een toenemende autoafhankelijkheid. Hierdoor is het niet voor iedereen een keuze om een auto aan te schaffen maar is het een noodzaak. Het KiM schat in 2022 in dat bijna zes procent van de Nederlanders te maken heeft met gedwongen autobezit.

De ongeremde reiziger in ons onderzoek fietst ook meer dan de populatiegroepen die een belemmering ervaren. Dit zou onder andere verklaard kunnen worden doordat de ongeremde reiziger niet gehinderd wordt door een fysieke beperking. Daarnaast weten we ook uit onderzoek van het RIVM¹¹ dat het elektrisch fietsgebruik het laagste is bij mensen met een laag inkomen en die zijn minder vertegenwoordigd in de groep ongeremde reizigers. Bovendien weten we uit onderzoek van het KiM¹² dat het aantal werkgevers met een aanschafvergoeding voor de fiets of een leasefietsregeling tussen 2020 en 2023 is toegenomen.

III Wanneer we spreken over SCP-klassen verwijzen we de SCP-rapportage uit 2023 'Eigentijdse ongelijkheid. De postindustriële klassenstructuur op basis van vier typen kapitaal'. Zij onderscheiden zeven sociale klassen in Nederland die ieder verschillend scoren op economisch kapitaal, sociaal kapitaal, cultureel kapitaal en persoonskapitaal. De zeven klassen zijn: werkende bovenlaag, jongere kansrijken, rentenierende bovenlaag, werkende middengroep, laagopgeleide gepensioneerden, onzekere werkenden en het precariaat.

5.2 DE MOBILITEITSARME REIZIGER

Van alle deelnemers aan het onderzoek geeft tien procent aan op dit moment mobiliteitsarmoede te ervaren. Zij geven aan dat een gebrek aan mobiliteit hun leven direct beïnvloedt. Ze kunnen bijvoorbeeld hun familie of vrienden niet zien (74%), voelen zich eenzaam doordat ze niet op bepaald plekken kunnen komen (45%), of kunnen geen passende school of werkplek bereiken (17%). Ze kunnen niet op essentiële plekken komen waar ze willen, wanneer ze dat willen, of ervaren op een andere manier zonder beperkingen.

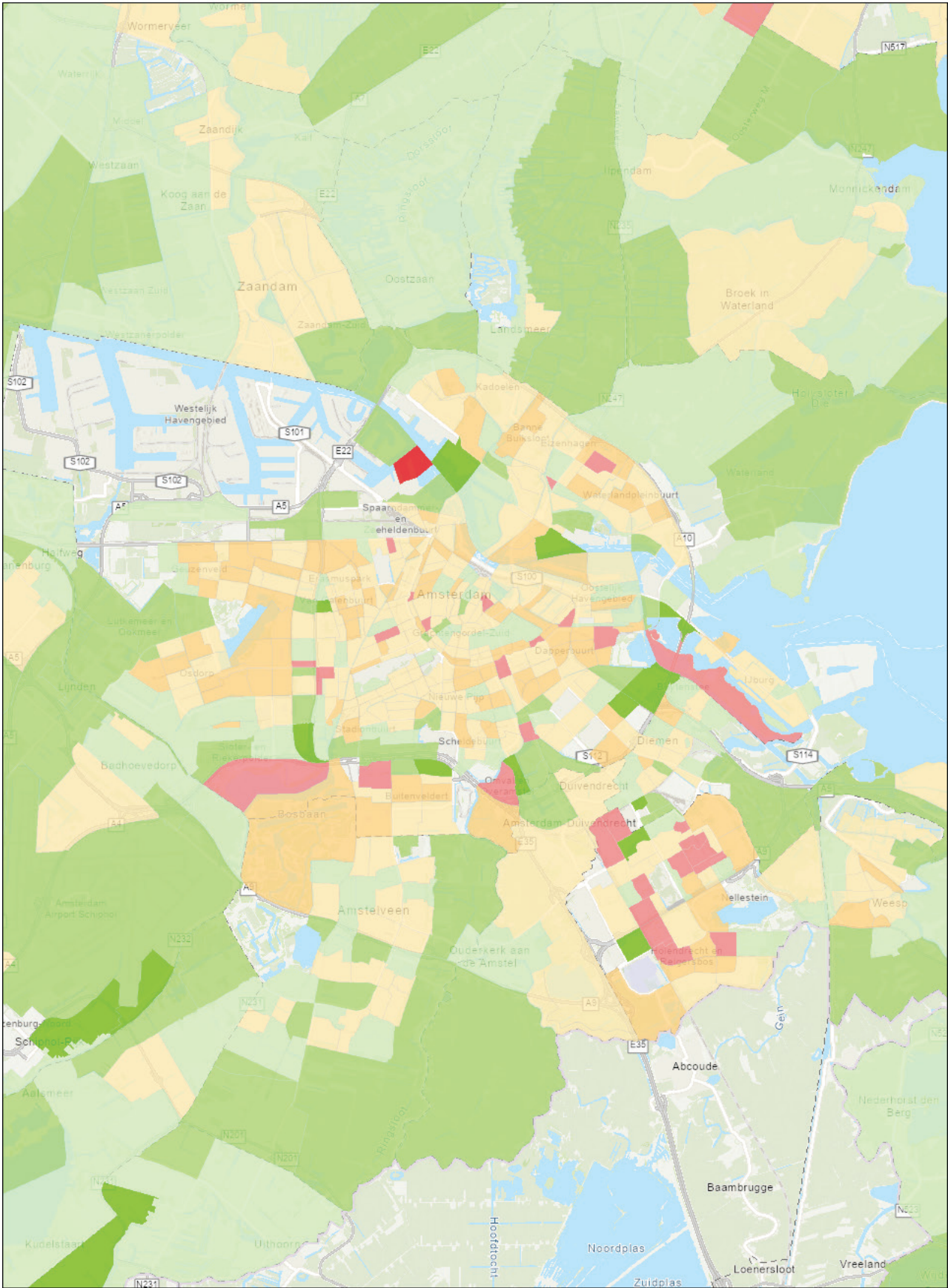
Als we de enquêteresultaten bekijken zien we dat personen met een laag inkomen (minder dan € 30.000 per jaar^{IV}) drie keer zoveel kans hebben om in deze groep te zitten, vergeleken met mensen met een hoger inkomen. Verder zitten vrouwen twee keer zo vaak in deze groep als mannen. Daarnaast valt het op dat de mobiliteitsarme reiziger vaker niet werkt, vergeleken met mensen in andere populatiegroepen; 23% van de mobiliteitsarme reizigers heeft een betaalde baan voor meer dan twaalf uur in de week. Dit betekent overigens niet dat de anderen in deze groep werkeloos zijn. In deze groep zitten ook mensen die met pensioen zijn, studeren of op de middelbare school zitten. Zoals onderstaand citaat goed laat zien, gaat het niet alleen om het bereiken van werk of sociale contacten. Ergens niet kunnen komen heeft ook impact op welke hulp je kan krijgen.

"In de gemeente Schagen is er hulp voor mensen die beter willen leren omgaan met internet of de telefoon. Er is iedere middag iemand in de bibliotheek die je kan helpen daarbij. Maar, de gemeente bestaat uit 20 dorpen en deze hulp is er alleen in de bibliotheek in het dorp Schagen. Dus als je een probleem hebt met digitaal zaken regelen voor je vervoer, dan moet je op de een of andere manier eerst naar Schagen zien te komen om daar hulp bij te krijgen."

In de literatuur zien we de invloed van de hoogte van het inkomen, van gender en van mate van arbeidsparticipatie op een verminderde bereikbaarheid ook terug. De verminderde bereikbaarheid wordt veroorzaakt door een combinatie van factoren. Mensen met een laag inkomen hebben minder vervoersmogelijkheden, verplaatsen zich langzamer en hebben een kleiner bereik¹³. De hoge kosten van vervoer maken het voor doelgroepen met een lager inkomen moeilijker om het vervoer naar bepaalde plekken, waaronder werklocaties, te betalen¹⁴. Dit kan leiden tot een vicieuze cirkel omdat veel werkzoekenden met een laag inkomen moeilijk werk kunnen krijgen vanwege vervoersbeperkingen¹⁵. Ook ouderen hebben vaker een lager gemiddeld inkomen, mede doordat pensionering kan leiden tot een verminderde financiële draagkracht¹⁶. Mensen met fysieke beperkingen hebben doorgaans ook een gemiddeld lager inkomen¹⁷. Bovendien heeft niet iedereen in de samenleving de mogelijkheid om te wonen op een plek met goede openbaar vervoersverbindingen. De nabijheid van ov-haltes is een belangrijke factor voor mobiliteitsarmoede¹⁸. Met name in rurale gebieden is het openbaar vervoeraanbod gebrekiger¹⁹. Daarnaast is niet iedereen in het bezit van een eigen voertuig²⁰.

IV Het gaat hier om gezamenlijk netto-inkomen van het huishouden.

Index mobiliteitsarme reiziger, uitsnede Amsterdam



4-10-2024, 09:48:11

- Index Ervaart mobiliteitsarmoede
- | | |
|-------------|-------------|
| > 100 – 125 | > 125 – 150 |
| 28 – 50 | > 150 – 200 |
| > 50 – 75 | > 200 – 268 |
| > 75 – 100 | |

1:144,448

00.751.53mi

01.536km

Esri, EsriNL, Rijkswaterstaat, Intermap, NASA, NGA, USGS
Kadaster, Esri, TomTom, Garmin, Foursquare, GeoTechnologies, Inc, METI/NASA, USGS

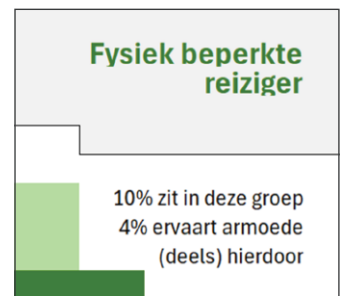
Figuur 7: De mobiliteitsarme reiziger.

Uit de kaartbeelden met inschattingen op buurtniveau blijkt dat we het aandeel mensen dat mobiliteitsarmoede ervaart hoger is in hoogstedelijke buurten (12%) dan in de laagst stedelijke buurten (9%). We vermoeden dat er in het landelijk gebied een zelfselectie plaatsvindt. Als je je makkelijk kan verplaatsen, kan je makkelijker kiezen om in het landelijk gebied wonen. Het aandeel mobiliteitsarmoede is hier dan lager maar dit betekent niet dat het probleem makkelijker is op te lossen. Door de afwezigheid van voorzieningen in dorpen is ook in het landelijk gebied een uitdaging.

Het verschil tussen de stad en landelijk gebied laat ook zien dat mobiliteitsarmoede niet één op één te maken heeft met het aanbod aan (openbaar) vervoer, maar dat er meerdere factoren mee spelen. Dit zien we ook terug in de verschillende populatiegroepen die we in de volgende paragrafen bespreken. Het Kennisinstituut voor Mobiliteit beschrijft een vergelijkbaar beeld in het Mobiliteitsbeeld van 2023. Zij constateren dat de bereikbaarheid van banen relatief hoog is op de as Amsterdam – Eindhoven terwijl ze mensen die wonen in hoogstedelijk gebied juist iets meer barrières ervaren in het bereiken van banen, onderwijs en supermarkten.

5.3 DE FYSIEK-BEPERKTE REIZIGER

Een aantal inwoners van Noord-Holland kan vanwege hun lichamelijke gezondheid niet zelfstandig met het ov, per fiets of te voet verplaatsingen maken. Dit is ongeveer tien procent van de deelnemers aan ons onderzoek. De mensen in deze groep zitten vaak (87%) ook in minstens één andere populatiegroep die een belemmering ervaart. Van deze tien procent deelnemers aan ons onderzoek ervaart 39% op dit moment al mobiliteitsarmoede. In deze groep heeft 37% geen alternatief voor de eigen auto terwijl dit buiten deze groep gemiddeld dertien procent is.



Figuur 8: De fysiek-beperkte reiziger.

Als we kijken naar de kenmerken van deze groep volgens de enquêteresultaten komt de fysiek beperkte reiziger twee keer vaker uit de SCP-klassen precariaat of laagopgeleide gepensioneerden dan de niet fysiek beperkte reiziger. Mensen met een netto huishoudinkomen lager dan €30.000 zitten twee keer vaker in deze groep. De groep bestaat voor een groot deel uit ouderen; 65-plussers hebben twee keer zoveel kans om in deze groep te zitten.

We weten dat de groep mensen met fysieke beperkingen^v een diverse groep is; een of meerdere lichaamsdelen belemmeren deze personen in bepaalde handelingen en het onderweg zijn kost veel moeite. Het afleggen van relatief korte afstanden is lastig, net als het overbruggen van kleine hoogten. Hulpmiddelen als een stok, een rollator of scootmobiel kunnen in deze gevallen een deel van de belemmeringen wegnemen, maar in veel gevallen is dit onvoldoende en ervaart men mobiliteitsarmoede. Onderstaande citaten laten die diversiteit in ervaringen goed zien.

"Ik heb al een keer meegemaakt dat ik niet mee kon in de trein. De conducteur krijgt al ruim van tevoren door dat er iemand mee gaat met beperking. En toen kreeg ik te horen dat de coupé vol stond. Dan moet ik opnieuw reisassistentie aanvragen en ter plekke aanwezig blijven tot de volgende trein er is. Dat kan lang duren en als de trein daarna weer vol is heb je hetzelfde probleem."

"Tegenwoordig hoor je de fietsen niet meer omdat ze elektrisch zijn. Cliënten [mensen met een visuele beperking] hebben meer een hekel aan de fietsen dan aan de auto's. Auto's hoor je. Die zijn ook meer toegespitst om rekening te houden met weggebruikers. Fietsers niet, fietsers kijken niet goed om of rond."

Mensen zetten vaak hun bagage op de geleidelijn. Dan vraag ik me af "wie is er nu slechtziend". Ze kijken gewoon niet."

"Ik heb ook een cliënt die nu een scootmobiel heeft maar geen idee heeft wat hij/zij ermee moet. Je krijgt geen instructie van de gemeente met hoe je hem gebruikt en welke routes fijn zijn om te nemen."

Het CBS²¹ beschrijft in hun onderzoek naar het risico op vervoersarmoede onder meer dat, naast de nabijheid van een ov-halte, ook de fysieke toegankelijkheid van ov-haltes en ov-voertuigen bepalend zijn of mensen gebruik maken van het ov. Het Vlaams Expertisecentrum Toegankelijkheid concludeert dat mensen met een handicap zich meer zouden willen verplaatsen als dat kon, maar zowel vanwege hun handicap als ook drempels onderweg (hoge/oneffen stoepen, ontoegankelijke ov-haltes of ov-voertuigen) zijn ze vaker genoodzaakt thuis te blijven²².

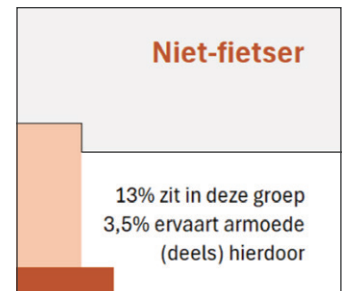
V Kijk voor uitleg over soorten handicaps op: <https://handicap.nl/wat-is-een-handicap-en-welke-zijn-er-dan-allemaal/>.

Mensen met een fysieke beperking kunnen in veel gevallen niet voor de kortste route kiezen, omdat zich hier barrières bevinden. Mensen die afhankelijk zijn van de rolstoel bijvoorbeeld moeten een significant langere route afleggen dan mensen zonder rolstoel.²³

Wanneer we kijken naar de verdeling van deze doelgroep over de provincie, valt op dat er veel sterkere tegenstellingen tussen buurten zichtbaar zijn dan bij de andere doelgroepen. In onderstaande tabel zijn enkele van de negatief opvallende buurten genoemd. Een belangrijke verklaring voor de verschillen zit tussen de wijken zit in het aandeel 65-plussers. In buurten met een zeer lage index (relatief weinig fysiek beperkte bewoners) is deze leeftijdsgroep veel minder vertegenwoordigd. In wijken met een hele hoge index zien we dat het aandeel 65-plussers veel hoger is. Een andere verklaring zou gevonden kunnen worden in de clustering van aangepaste woningen en zorgwoningen in bepaalde buurten.

5.4 DE NIET-FIETSER

Van de deelnemers aan het onderzoek valt dertien procent in de groep ‘niet-fietsters’. Bijna alle mensen in deze groep geven aan fietsen niet leuk te vinden en niet veilig door druk verkeer te kunnen fietsen. Dit zie je terug in het verplaatsingsgedrag van deze groep: bijna 80% van de mensen in deze groep fietst nooit. Buiten deze groep geeft slechts 23% aan nooit te fietsen. De 20% mensen in deze groep die wel fietst, geeft aan dat zij dat niet graag doen. Er is een grote kans dat zij een andere vervoerswijze zouden kiezen als zij andere opties zouden hebben.



Figuur 9: De niet-fietser

Uit de enquêteresultaten blijkt dat 65-plussers bijna twee keer vaker in deze groep zitten dan Noord-Hollanders onder de 65. Iets minder dan de helft van de niet-fietsters, geeft aan lichamelijk niet in staat te zijn om te fietsen. Van de niet-fietsters ervaart ongeveer één op de drie op dit moment al mobiliteitsarmoede.

Uit de literatuur leren we dat er drie voorwaarden zijn waaraan voldaan moet worden voordat mensen gaan fietsen. Mensen moeten de competenties hebben om te fietsen en ze moeten toegang hebben tot ‘het fietssysteem’²⁴. Ook moeten ze zich het fietsen eigen gemaakt hebben, met andere woorden: het fietsen moet passen bij wie zij zijn. Er is een veelheid aan belemmeringen die ertoe leiden dat mensen niet fietsen. Op het oog gaat het vaak om kleine zaken, maar in de praktijk zijn die dan net de drempel om niet te fietsen.

“Mensen hebben vaak geen fiets of de fiets is kapot. Zij willen met de fiets boodschappen doen of naar taalonderwijs gaan of kinderen naar school brengen. Als je in Haarlem Noord woont en je moet naar Zuid voor je taalonderwijs, dat doe je niet makkelijk lopend.”

Veel niet-fietsters worden door hun fysieke gezondheid in hun mobiliteit beperkt, laten de enquêteresultaten zien. Hoewel de groep ouderen in Nederland als geheel veel fietst, zijn er ook veel niet-fietsters onder ouderen, weten we uit onderzoek^{VI}. Hierbij merken we op dat het feit dat mensen aangeven dat hun lichamelijke gezondheid het niet meer toelaat om te fietsen niet wil zeggen dat het fietsen ook echt niet meer kan. Veel mensen zijn niet bekend met aangepaste fietsen die hen in staat zouden stellen om te blijven fietsen. Ook is er een groep die op zich wel weet dat er aangepaste fietsen, zoals driewielers, bestaan maar zij willen geen gebruik maken van zo’n fiets omdat zij er een negatief beeld over hebben^{VII}.

Naast de groep niet-fietsters die niet kunnen fietsen vanwege hun lichamelijke gezondheid, zitten er ook mensen in deze groep die wel kunnen fietsen maar het om andere redenen niet willen doen. Deze mensen zitten vaker in de werkende middengroep en werkende bovenlaag. Voor deze groep kunnen de belemmeringen in de sfeer zitten van het zich niet veilig voelen op de fiets in het verkeer, of dat zij zich het fietsen niet eigen gemaakt hebben en dat zij vinden dat het fietsen niet bij hen past.

“Ik heb geen fiets, want die moet ik kopen en dat wil ik niet. Ook is het ingewikkeld, want er zijn 1000 soorten fietsen (elektrisch, fatbike etc.) dus het is te moeilijk om te kiezen. Ook wil ik niet in de regen fietsen.”

VI Vooral vergeleken met vorige generaties en met ouderen in andere landen.

VII Zie bijvoorbeeld <https://fryslan.fietstersbond.nl/bloeizone-fryslan-harma-82-mijn-wereld-is-groter-geworden-en-ik-geniet%E2%80%8B/>.

Figuur 10: Percentage niet-fietser, uitsnede Den Helder boven, uitsnede Amsterdam onder.

In een groot aantal buurten in Den Helder valt meer dan vijftien procent van de inwoners onder de niet-fietser groep, met een uitschieter naar 23,5% in Schooten-Centrum. Deze is in de figuur te onderscheiden aan de donkerbruine plek, rechtsonder in de uitsnede van Den Helder. Dat is bijna één op de vier inwoners van deze buurt. In dit onderzoek is dit de buurt met het hoogste percentage niet-fietzers. In heel Noord-Holland en MRA zijn 247 buurten met minimaal vijftien procent niet-fietzers. In tabel drie is een overzicht te vinden van de buurten in Noord-Holland met een percentage niet-fietzers van meer dan 20%. Deze buurten hebben een ruime oververtegenwoordiging van niet-fietzers ten opzichte van de hele groep waar het percentage dertien procent is.

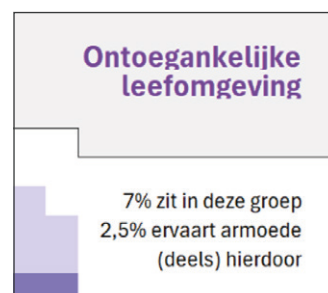
Gemeente	Buurt	Percentage niet-fietzers
Den Helder	Schooten-Centrum	23,5
Hoorn	Kersenboogerd-Zuid - Buurt 33 01	21,4
Alkmaar	Muiderwaard	20,5
Amsterdam	Bijlmermuseum-Zuid	20,5
Amsterdam	Rechte H-buurt	20,7
Amsterdam	Gein 1	20,8
Diemen	Beukenhorst	20,6

Tabel 3: Percentage niet-fietzers, gesorteerd naar buurt.

De meeste buurten in tabel drie zijn te vinden in Amsterdam Zuidoost. Eén van de verklarende factoren is dat dit deel van Amsterdam een hoog aandeel niet-westerse allochtone inwoners heeft^{VIII}. Ondanks dat we in onze enquête migratieachtergrond niet als factor hebben meegenomen, komen deze buurten naar boven in de inschattingen die we maken.

5.5 DE ONTOEGANKELIJKE LEEFOMGEVING

Van de deelnemers aan het onderzoek ervaart zeven procent een gebrek aan prettige fiets en/of looproutes naar bestemmingen dicht bij huis. Deze groep noemen we daarom de 'ontoegankelijke leefomgeving groep'. Zij beoordelen hun leefomgeving als minder toegankelijk en ervaren daardoor een belemmering om bepaalde plekken te bereiken. Op dit moment ervaart 37% van de mensen in deze groep al mobiliteitsarmoede. Ook vallen zeer veel mensen uit deze groep (82%) in minstens één andere populatiegroep die een belemmering ervaart.



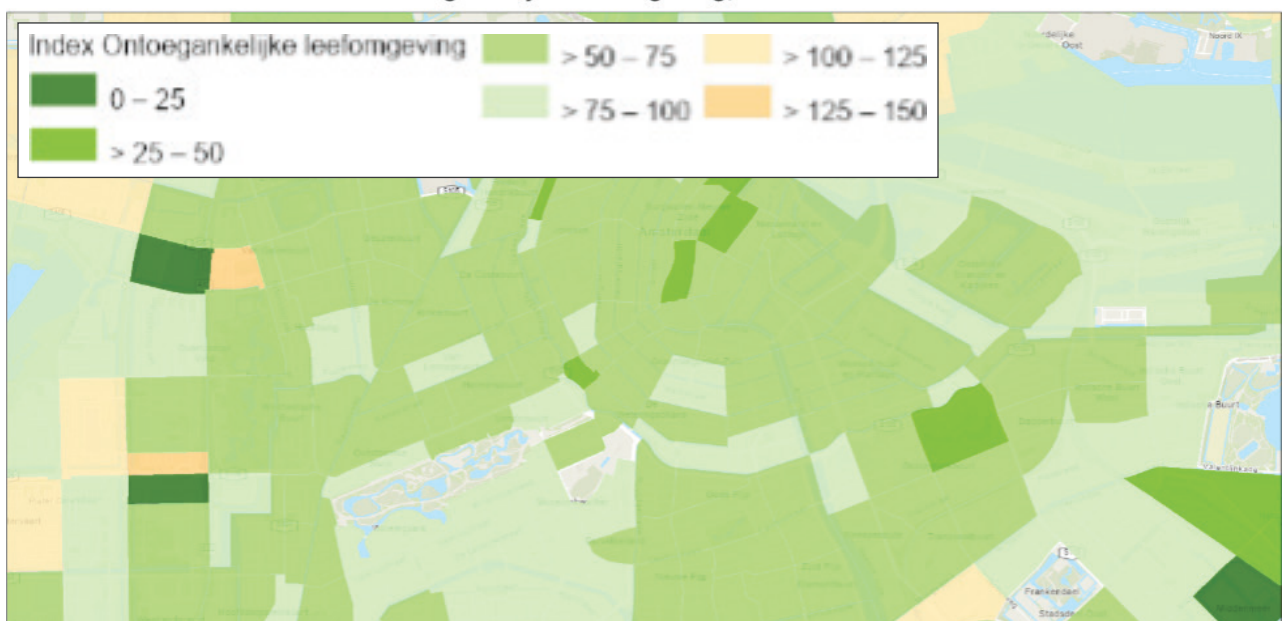
Figuur 11: De ontoegankelijke leefomgeving.

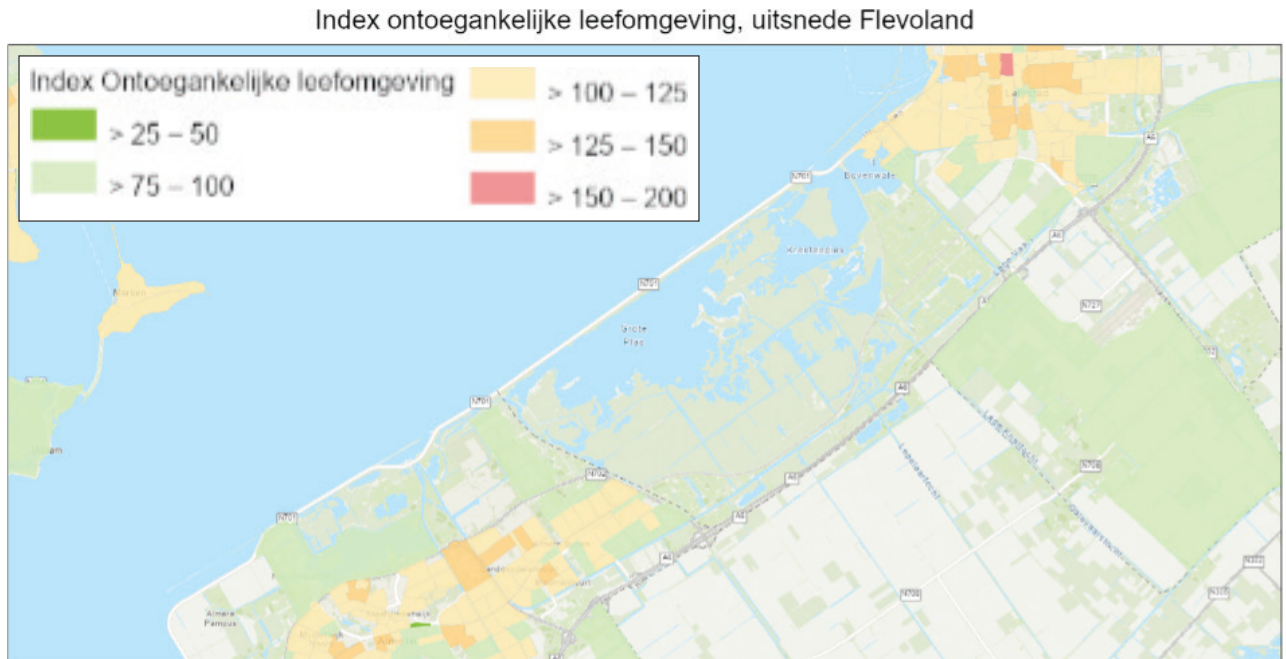
Een belangrijk onderscheidend kenmerk van deze groep volgens de enquête-resultaten is dat mensen in deze groep veel vaker een auto (negen van de tien) bezitten dan mensen in de andere populatiegroepen die een belemmering ervaren. Dit vertaalt zich ook in het mobiliteitspatroon van deze groep: niet-fietzers en niet-lopers zijn oververtegenwoordigd in deze groep. De afhankelijkheid van de auto is voor deze groep groot.

De omgeving direct bij huis voldoet voor deze groep onvoldoende om gemakkelijk lopend of met de fiets op pad te gaan. Uit de literatuur leren we dat drie typen belemmeringen^{IX} hier een rol spelen: beschikbaarheid, bruikbaarheid en beleving. Zijn er voorzieningen voor lopen en fietsen in de directe omgeving **beschikbaar**? Zijn er trottoirs en fietspaden, is er ruimte om de fiets op de bestemming te parkeren? Zijn de beschikbare loop- en fietsvoorzieningen ook **bruikbaar**? Zijn de trottoirs toegankelijk of staan er reclameborden en geparkeerde auto's? Zijn de fietspaden bruikbaar of staan er bijvoorbeeld bestelbusjes op geparkeerd? Is er 's avonds verlichting? En hoe is de **beleving** van de beschikbare en bruikbare voorzieningen voor fietsers en voetgangers? Voelt het veilig, toegankelijk en betrouwbaar? Voelen de oversteekplekken veilig? Staan de gestalde fietsen veilig?

VIII Jorritsma et al. (2018) en Kampert et al. (2019) constateren dat mensen met een niet-westerse migratieachtergrond minder vaak een fiets hebben en minder fietsen dan autochtone Nederlanders. Kortgezegd fietsen zij minder vaak, mede omdat zij bepaalde situaties eerder als onveilig ervaren dan mensen zonder migratieachtergrond. Daarnaast spelen regen en wind, fietsdiefstal en een gebrek aan rolmodellen in de naaste omgeving een rol (KiM, 2023).

IX Gebaseerd op het 5B-model dat vijf redenen beschrijft waarom mensen onvoldoende mobiel zijn: beschikbaarheid, bruikbaarheid, betaalbaarheid, begrijpelijkheid en beleving. Zie: Uitvoeringsprogramma Vervoersongelijkheid Uitwerking van de Visie Vervoer voor Iedereen, <https://www.utrechtomarmt.nl/media/1942/uitvoeringsprogramma-vervoersongelijkheid.pdf>.



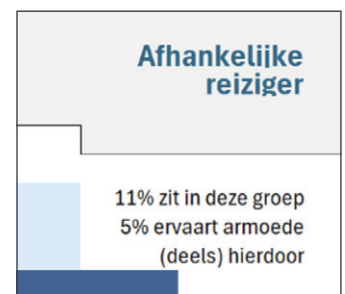


Het valt op dat Amsterdam en het hart van Haarlem veel groener kleurt dan Almere en Lelystad. Dit kan verklaard worden doordat het voorzieningenniveau in Amsterdam veel hoger is en veel vaker op korte afstand is dan in Almere en Lelystad. Deze steden zijn in de jaren 50 en 60 ontwikkeld. Hier zijn de auto, fiets en loopinfrastructuur vaker van elkaar gescheiden. Er is wel een goed fietsnetwerk maar de auto infrastructuur zorgt toch voor barrières en de opbouw van de stad zorgt voor langere afstanden.

5.6 DE AFHANKELIJKE REIZIGER

De afhankelijke reizigers groep omvat elf procent van de deelnemers aan het onderzoek. Zij zijn afhankelijk omdat ze weinig of geen alternatieven hebben wanneer hun vaste vervoermiddel wegvalt en zijn vaak afhankelijk van anderen voor vervoer. In deze groep ervaart 43% op dit moment al mobiliteitsarmoede. Dit aandeel van ervaren mobiliteitsarmoede is het hoogste van alle groepen die een belemmering ervaren.

De enquêteresultaten laten zien dat mensen uit het precariaat, onzekere werkenden en laagopgeleide gepensioneerden twee keer zoveel kans hebben om in deze groep te zitten dan andere SCP-klassen. Verder is een opvallend verschil tussen deze en de andere populatiegroepen die een belemmering ervaren: in deze groep komen ook vaker jongeren onder de 18 jaar voor. Omdat jongeren nog niet (zelfstandig) mogen autorijden en nog schoolgaand zijn en dus geen (vol) inkomen hebben is het logisch dat zij afhankelijk van anderen zijn. Dit is zowel een financiële afhankelijkheid als afhankelijkheid voor gebruik van vervoermiddelen, zoals de auto. Wat ook opvalt aan deze groep is dat de helft van de mensen in deze groep geen rijbewijs heeft en ook 1 op de 3 geen auto hebben binnen hun huishouden. In de interviews hoorden we ook terug over jongeren en de onzekere werkenden.



Figuur 12: De afhankelijke reiziger

"Een deel van de leerlingen [van het leerlingenvervoer] zou prima zelfstandig met ov kunnen mits er een goede verbinding is. Een deel van de leerlingen zou ook prima met de fiets kunnen maar voor sommige ouders is hun kind loslaten op de fiets in een stedelijke omgeving zoals Hoorn heel spannend."

"De banen met laagste salaris en slechtste voorzieningen zijn de banen waar je de meeste flexibiliteit voor op moet brengen. Als je in de nachtdiensten werkt is er geen buurtbus, geen ov. Dan heb je een auto nodig. Die mensen worden als eerst geraakt."

In de literatuur lezen we ook terug over afhankelijke reizigers en specifiek de afhankelijk van de auto. Sommige activiteiten in de moderne samenleving zijn niet of nauwelijks mogelijk zonder auto²⁶. Dit betekent dat degenen die geen rijbewijs en auto bezitten (en geen beschikking hebben over een auto) afhankelijk kunnen zijn van anderen voor (een deel van) hun mobiliteit. Ouderen, mensen met een fysieke beperking en allochtonen hebben minder vaak een rijbewijs en auto. Bovendien speelt bij ouderen en mensen met een fysieke beperking een rol dat zij vaker alleenstaand

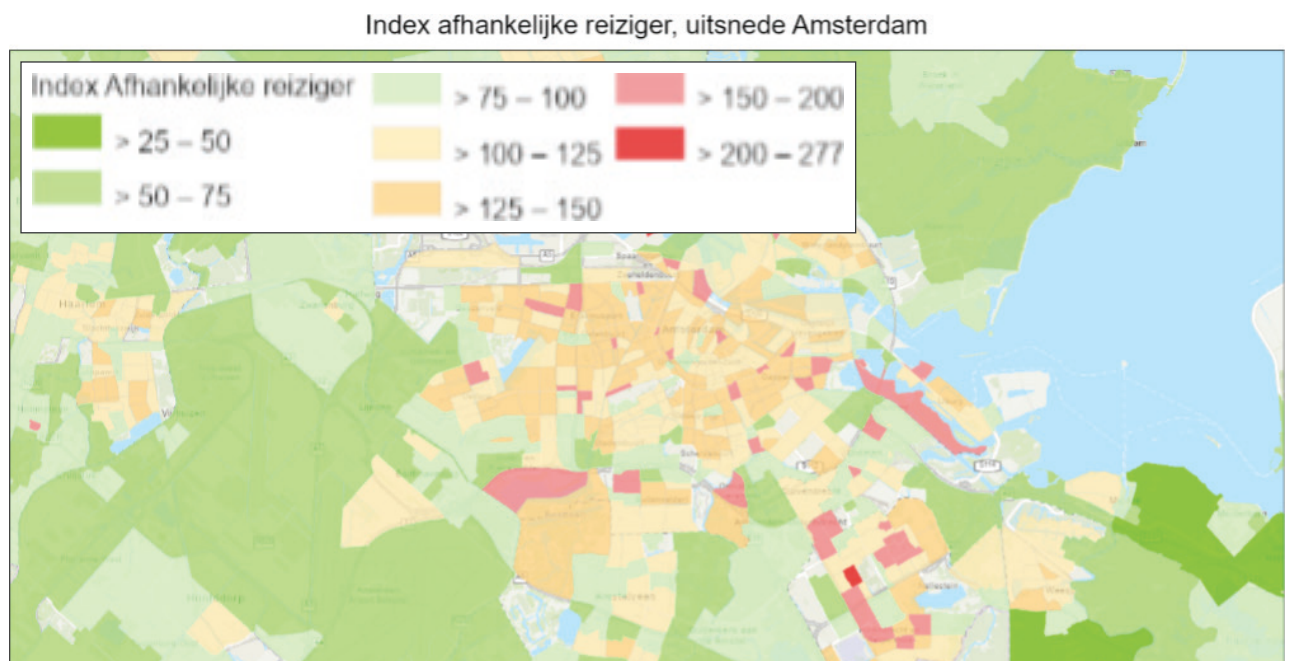
zijn²⁷. Met name oudere vrouwen zijn, doordat zij geen rijbewijs bezitten, vaker aangewezen op andere vormen van vervoer of op hun partner²⁸. Ook de laagste inkomensgroepen kunnen zich geen auto veroorloven. Bovendien kunnen jongeren in rurale gebieden door het gebrekkige aanbod van openbaar vervoer (naar tijd en plaats) een mate van afhankelijkheid ervaren²⁹.

Een ander aspect dat meespeelt in de afhankelijkheid zijn de hoogte van de kosten van onderhoud en reparatie aan de vervoermiddelen. Het NIBUD^x berekent dat de vaste onderhoudskosten van een miniklasse auto per maand €25 zijn. Daar bovenop komen € 43,50 aan variabele kosten voor onderhoud en reparatie bij gemiddeld 8.000 kilometer per jaar. Voor een middenklasse auto komen de variabele kosten voor onderhoud en reparatie bij gemiddeld 11.000 kilometer per jaar op € 79,50. Deze bedragen zijn niet voor ieder huishouden op te brengen.

Ook de kennis en financiële middelen om onderhoud en reparatie van de eigen fiets uit te voeren en bekostigen speelt hier een rol. Het is niet langer vanzelfsprekend dat mensen hun eigen band kunnen plakken^{xi} en met de komst van de elektrische fiets zijn de kosten voor onderhoud hoger geworden en is het minder toegankelijk geworden om zelfvoorzienend te zijn in fietsonderhoud.

Een maatschappelijke trend die ook meespeelt in de afhankelijkheid is dat het voorzieningenniveau in dorpen verschaalt, waardoor dorpsbewoners aangewezen zijn op hun automobilititeit en het openbaar vervoer om voorzieningen te bereiken. Niet iedereen beschikt over een auto en ook het openbaar vervoeraanbod (zowel in tijd als plaats) is in sommige gebieden schaars³⁰.

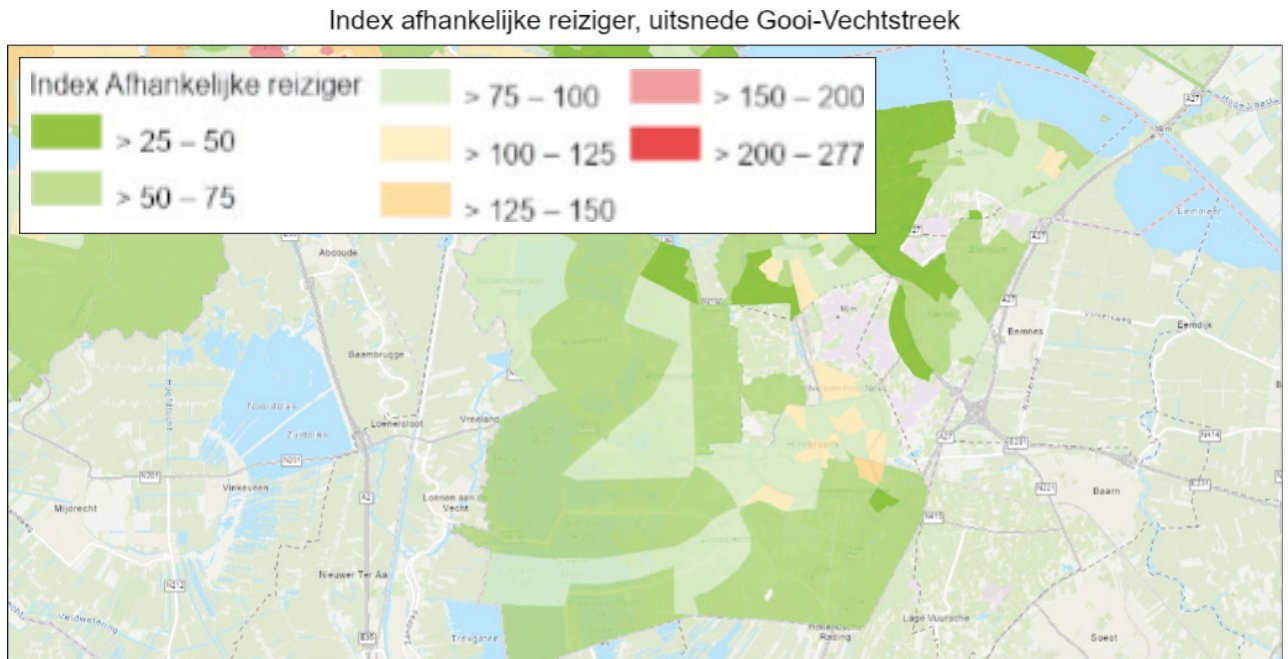
Als we kijken naar de inschatting van de afhankelijke reiziger in de Noord-Hollandse buurten valt het op dat de Gooi-Vechtstreek bijna helemaal groen is. Dit is te zien in figuur 13B. Dit klopt ook met het feit dat de ongeremde reiziger in Gooi-Vechtstreek aanzienlijk hoger is; de kans om in de afhankelijke reiziger groep te vallen is aanzienlijk lager als het autobezit hoger is.



Figuur 13A: Uitsnede van de afhankelijke reiziger, Amsterdam.

X Zie: <https://www.nibud.nl/onderwerpen/uitgaven/autokosten/>.

XI Hierom werd in Amsterdam bijvoorbeeld de Bike Kitchen opgezet: <https://bikecity.amsterdam.nl/zelf-je-fiets-leren-repareren-in-de-bike-kitchen/>.

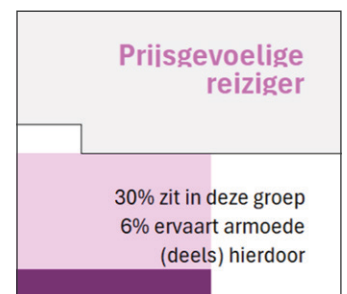


Figuur 13B: Uitsnede van de afhankelijke reiziger, Gooi-Vechtstreek.

Aan de randen van Amsterdam is de inschatting dat de afhankelijke reiziger ook relatief meer aanwezig is. Dit zou mogelijk verklaard kunnen worden door het hoge aantal studenten in deze buurten waar het autobezit en mogelijk ook rijbewijsbezit laag is. De donkerrode buurten op de kaart met de index van afhankelijke reizigers zijn buurten waar het autobezit vaker lager is. Dit biedt aanknopingspunten voor ov, fiets of loop interventies.

5.7 DE PRIJSGEVOELIGE REIZIGER

Bijna een derde van de mensen valt in de prijsgevoelige reizigers groep. Mensen in deze groep reizen minder of anders vanwege de kosten van reizen. Opvallend is dat de prijsgevoelige reiziger groep de grootste groep is. Deze belemmering wordt in Noord-Holland en de MRA het meeste ervaren. Toch is er een relatief klein deel, vergeleken met de andere ervaren belemmeringen, die aangeven dat ze mobiliteitsarmoede ervaren (19% ten opzichte van minimaal 33% bij de andere groepen).



Figuur 14: De prijsgevoelige reiziger

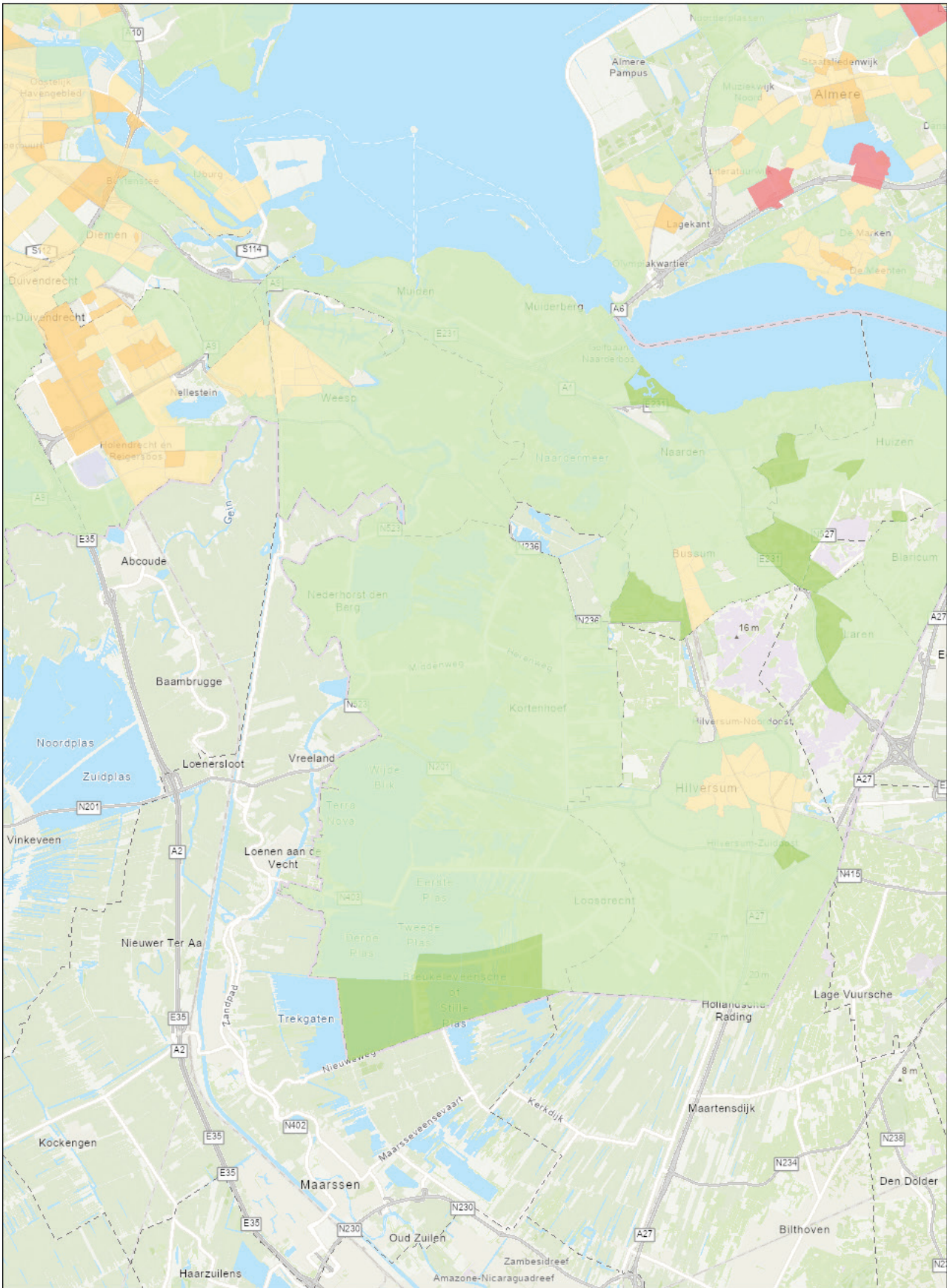
Volgens de onderzoeksresultaten zijn mensen die deze belemmering het meest ervaren mensen met een laag gezamenlijk netto-inkomen van het huishouden (< €30.000,00) en vaker vrouwen. Het KiM geeft een vergelijkbare beschrijving in hun onderzoek naar de ervaren betaalbaarheidsproblemen: het zijn vaak mensen met een laag inkomen, eenoudergezinnen, en werklozen.³¹

De omvang van de totale groep prijsgevoelige reiziger is vergelijkbaar met de groep Nederlandse huishoudens die moeite heeft met rondkomen. Volgens het Nibud (2024) zijn dit 32% van de huishoudens. 80% van deze groep heeft wel eens moeite met het betalen van boodschappen, laat staan de auto repareren als dit nodig mocht zijn.³²

Volgens inschattingen van het KiM (2022)³³ heeft bijna 6% van de Nederlandse autobezitters te maken met 'gedwongen autobezit'. Om de kosten van de auto te kunnen betalen, bezuinigen zij elders. Het KiM stelt ook dat de auto, naast de woning, de grootste kostenpost is voor een huishouden. Het KiM beschrijft in ditzelfde onderzoek ook een prijsverschil tussen stad en platteland: dezelfde auto met hetzelfde aantal afgelegde kilometers kost in de stad vaak meer dan in landelijke gebieden. Dit komt bijvoorbeeld doordat parkeerkosten in de stad hoger zijn.

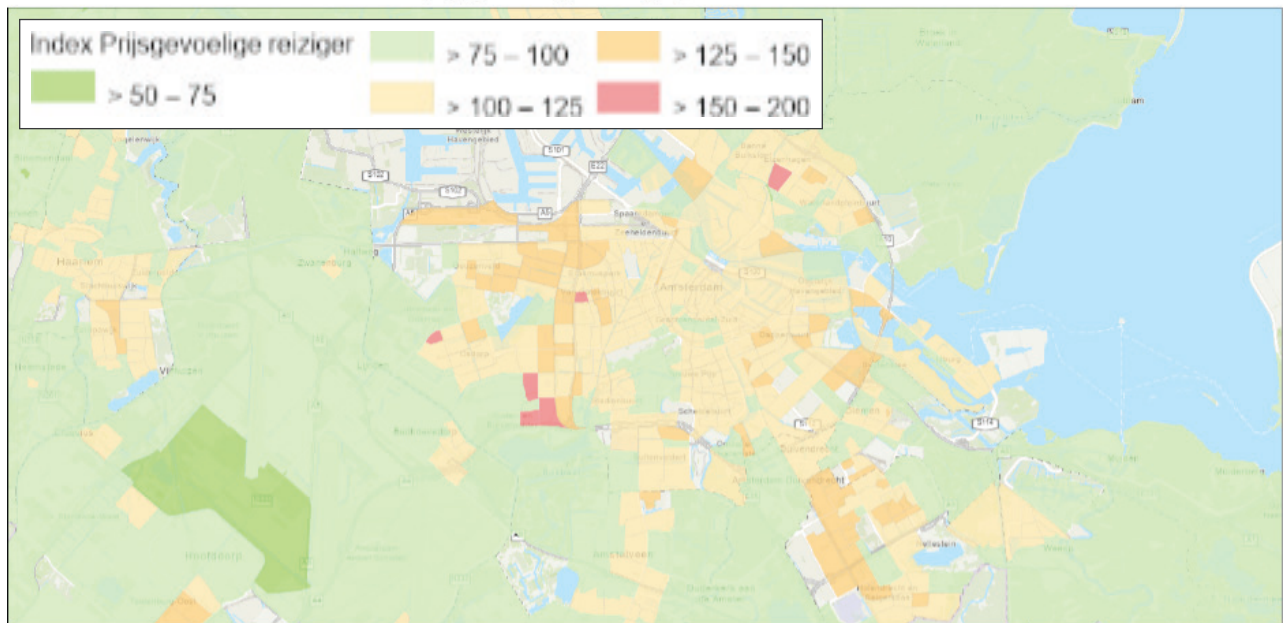
Volgens het KiM geeft 1 op de 10 Nederlanders aan moeite te hebben met het betalen van hun mobiliteit³⁴. In dit onderzoek komt naar voren dat 1 tot 5,5% van de inwoners van Nederland niet of minder deelnemen aan activiteiten zoals familie- of ziekenhuisbezoek omdat ze het vervoer ernaartoe niet kunnen betalen. Dit lijkt minder dan de zes procent Noord-Hollanders uit dit enquêteonderzoek die, deels door de kosten van mobiliteit, mobiliteitsarmoede ervaart. Volgens het KiM worden betaalbaarheidsproblemen ervaren als mensen op andere uitgaves moeten bezuinigen, meer geld uitgeven aan mobiliteit dan ze zich eigenlijk kunnen veroorloven of moeite hebben om al hun verplaatsingen te betalen.

Index prijsgevoelige reiziger, uitsnede Gooi-Vechtstreek



Figuur 15A: Uitsnede van de prijsgevoelige reiziger, Gooi-Vechtstreek.

Index prijsgevoelige reiziger, uitsnede Amsterdam



Figuur 15B: Uitsnede van de prijsgevoelige reiziger, Amsterdam.

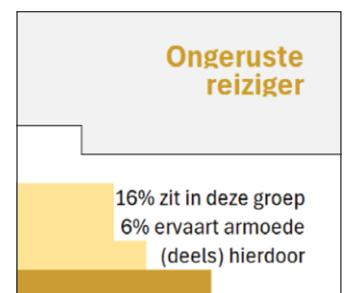
Als we kijken naar de inschatting waar de groep prijsgevoelige reizigers woont, zien we weinig uitschieters op de kaart. Dit laat zien dat het een verspreid fenomeen is onder alle Noord-Hollanders.

De buurten die donker kleuren, zijn buurten waarvan we weten dat armoede hier vaker een rol speelt in het dagelijkse leven. Denk bijvoorbeeld aan de Venserpolder in Amsterdam Zuidoost en de Riekerpolder in Amsterdam Nieuw-West. Daarnaast komen er enkele gebieden naar boven waar vooral bedrijven zitten zoals Bedrijvenscentrum Osdorp (Amsterdam), Bedrijventerrein de Rederij (Almere) en Gooisekant Oost (Almere).

Uit onze analyses blijkt dat de kans afneemt dat je een prijsgevoelige reiziger bent, naarmate de leeftijd hoger wordt. We zien dat Amsterdam relatief (donker)oranje kleurt. De inschatting is dat dit te maken heeft met het hogere aandeel studenten. Figuur 15B laat zien dat de Gooi-Vechtstreek juist erg groen kleurt. Dit is te zien in figuur 15. Dit zou verklaard kunnen worden door een groeiend aantal ouderen in deze regio in combinatie met goed inkomen en vermogen.

5.8 DE ONGERUSTE REIZIGER

Van de deelnemers aan het onderzoek behoort zestien procent tot de groep ongeruste reizigers. Dit zijn mensen die zich niet op hun gemak voelen tijdens het reizen, bijvoorbeeld omdat ze onrustig zijn of omdat ze autorijden oncomfortabel vinden. Ook reist een deel van de groep minder of anders omdat ze zich niet altijd veilig voelen. Dit kan gaan over sociale onveiligheid of verkeersveiligheid. Van deze groep ervaart momenteel al één op de drie mobiliteitsarmoede. 71% van de ongeruste reizigers zit ook minimaal in één andere populatiegroep die een belemmering ervaart.



Figuur 16: De ongeruste reiziger

Kenmerkend voor deze groep volgens de onderzoeksresultaten is dat mensen in het precariaat twee keer zoveel kans hebben om in deze groep te vallen. Hetzelfde geldt voor vrouwen en mensen met een netto huishoudinkomen onder 30.000 euro. Ook zitten mensen zonder auto drie keer vaker in deze groep.

"Als het [openbaar vervoer] er is, zou een groot deel wel bereid zijn gebruik te maken. Maar ze zijn wel bang dan vroeger want: 1) bang voor mensen die ze niet kennen en waar akelig over gepubliceerd wordt; 2) bang omdat de tramchauffeurs zich zo strak aan de schema's moeten houden dat ze erg hard rijden en hard remmen. Een vriendin is door de bus gevlogen en nooit meer helemaal hersteld. En 3) bang voor geweldsincidenten of dronken mensen in de bus – een onveilig gevoel. Zeker's winters als het donker is vinden ze het spannend van de bushalte naar huis te lopen."

Recent onderzoek van Pointer³⁵ naar onveilige plekken in Nederland laat zien dat 91% van de vrouwen zich onveilig voelt op trein-, metro-, en busstations. Daarnaast gaf 82% van de vrouwen aan zich onveilig te voelen in de trein, tram, metro en bus. Dit is in lijn met CBS-cijfers waaruit blijkt dat jonge vrouwen zich twee keer zo vaak onveilig voelen in de publieke ruimte als mannen van dezelfde leeftijd³⁶.

Onderzoek³⁷ toont aan dat bij ouderen vaak de angst voor persoonlijke veiligheid een rol speelt bij het reizen met het openbaar vervoer. Ook dorpsbewoners zonder auto voelen zich vaker onveilig, mogelijk omdat ze 's avonds gebruik maken van het openbaar vervoer of de fiets en dit tot een groter gevoel van onveiligheid leidt.

Mensen met een mentale kwetsbaarheid ervaren ook diverse belemmeringen bij het onderweg gaan en zijn³⁸. De belangrijkste redenen zijn angst en een gebrek aan zelfvertrouwen. Drukke in het openbaar vervoer kan een barrière zijn, net als de onvoorspelbaarheid van het gedrag van medepassagiers. Verder kan de interactie met personeel, zoals buschauffeurs, een probleem zijn. Een belangrijke voorwaarde voor deze groep om meer zelfvertrouwen te hebben, is dat er vooraf en tijdens de reis voldoende informatie beschikbaar moet zijn en dat deze reiziger de informatie goed kan verwerken om de juiste keuzes onderweg te maken. Daarbij kan het lastig zijn om de juiste balans te vinden omdat bijvoorbeeld voor mensen met autisme en dyslexie een grote stroom aan informatie juist verwarrend werkt. Bij het gebruik van het openbaar vervoer moeten de voorzieningen voor deze groep voetgangers van en naar de halte/station op orde zijn.

Een verkennend onderzoek naar ervaringen met het gebruik van de fiets door mensen met autisme³⁹ leverde inzichten op in voorkeuren voor deze groep fietsers. Zo zijn verkeerslichten populair bij mensen met autisme en mijden zij drukke oversteken. Wat betreft de interactie met mede-fietsers laat het onderzoek zien dat mensen met autisme opstelstroken voor verkeerslichten, waar je met veel mensen bij elkaar staat, niet waarderen en dat zij liever alleen fietsen.

In de groep ongeruste reizigers vallen ook mensen die rijangst hebben. Zij geven aan autorijden oncomfortabel te vinden. Dit kan veroorzaakt worden door een gebrek aan vertrouwen in de eigen rijvaardigheden, verkeersdrukke of negatieve ervaringen.

Volgens de inschattingen op buurtniveau zijn er relatief minder ongeruste reizigers in het buitengebied en de dorpen. Dit kan te maken hebben met de inschatting dat er meer auto wordt gereden in het buitengebied en deze mensen zich misschien minder zorgen maken over veiligheid, of minder vaak op sociaal onveilige plekken komen.

Vooraf in Amsterdam zijn er donkerrode vlekken te zien. De inschatting is dat mensen zich hier vaker onveilig voelen, onprettig in het autoverkeer en sommige reizen mijden. Dit kan te maken hebben met de drukke in het verkeer in Amsterdam en/of het anoniemere bestaan in de stad waardoor je je eerder op sommige plekken onveilig voelt.

6 ERVAREN MOBILITEITSARMOEDE

In het vorige hoofdstuk presenteerden we de uitkomsten van het enquête-onderzoek dat we in het voorjaar van 2024 hebben uitgevoerd in Noord-Holland en de MRA. In de analyse van de enquêtes keken we naar de problemen van groepen bewoners, en niet naar die van individuen. In dit hoofdstuk maken we een tegengestelde beweging: we zetten de ervaringen van personen die (risico op) mobiliteitsarmoede ervaren centraal. We maken hiervoor met name gebruik van de informatie en voorbeelden die we opgehaald hebben door het houden van interviews met sleutelfiguren voor de verschillende populatiegroepen uit hoofdstuk 5 en focusgroepen met inwoners van de provincie Noord-Holland.

In de eerste paragraaf laten we aan de hand van citaten voorbeelden zien van de impact van mobiliteitsarmoede. Hier passeren ook diverse regelingen en hulpbronnen de revue, die maken dat mensen in een aantal gevallen toch kunnen komen waar dat nodig is. In paragraaf twee zoeken we de confrontatie op tussen de gewenste toekomst van mobiliteit volgens de provincie en de verwachtingen hierbij van mensen met (een hoog risico op) mobiliteitsarmoede. Paragraaf drie sluit het hoofdstuk af met enkele inzichten die we uit deze gesprekken hebben gehaald.

6.1 DE IMPACT VAN MOBILITEITSARMOEDE

In het vorige hoofdstuk zagen we dat er een grote diversiteit is in de belemmeringen die mensen ervaren. Al deze ervaringen leiden tot (een verhoogd risico op) het ervaren van mobiliteitsarmoede. Ze kunnen niet op hun bestemming komen, of alleen door disproportioneel veel tijd, geld en moeite kwijt te zijn.

Literatuur beschrijft de impact van het hebben van onvoldoende vervoersmogelijkheden als volgt. Mobiliteitsarmoede kan resulteren in een verminderde bereikbaarheid van levens-ondersteunende goederen, diensten, activiteiten en plaatsen^{40 41}. Hierdoor kan iemand niet meer deelnemen aan het maatschappelijk leven, wat kan leiden tot sociale uitsluiting. Sociale uitsluiting betekent dat mensen het vermogen verliezen om zowel letterlijk als figuurlijk verbinding te maken met veel van de benodigde diensten, sociale kansen en voorzieningen om volwaardig deel te nemen aan de samenleving^{42 43 44}. Dit kan resulteren in gezondheidsproblemen, sociaal isolement, werkloosheid, verminderde levenskwaliteit en welzijn^{45 46 47 48}.

Met de interviews en focusgroepen hebben we ook een beeld gekregen van de impact van de ervaren mobiliteitsarmoede op het dagelijks leven. De voorbeelden hieronder verduidelijken hoe deze impact er in de praktijk uitziet. Als eerste laten diverse citaten zien dat veel mensen hun belemmeringen compenseren met de factor tijd. Het kost hen veel meer tijd dan gemiddeld genomen om op weg te zijn.

"Als de bus komt dan moet je maar afwachten dat er een rolstoelbus aanwezig is. Zo niet, dan moet je op de volgende bus wachten. En iemand moet je kunnen helpen. Een rit die een half uur zou duren kan dan zomaar 3 uur duren. Er zijn veel mensen die dit niet doen want het is zo moeilijk om dit te reizen. Die blijven thuis."

"In de bus zit vaak een opklapplek, maar chauffeurs willen gewoon niet meehelpen. Ze rijden dan gewoon voorbij. Of ze vragen "waar is je begeleiding". Als je dan zegt "waarom moet ik een begeleiding hebben om op stap te gaan?", ze negeren het dan gewoon en rijden door. Als ik de bus pak dan heb ik altijd in mijn achterhoofd "de bus kan ook gewoon doorrijden zonder mij". Dit is een risico dat ik altijd neem. Dit gebeurt vaak, en dan moet ik gewoon weer wachten."

"Laatst zijn wij naar Den Haag geweest met de Flixbus. Dat is goedkoper dan de trein, maar je bent wel langer onderweg. Het scheelt 3 of 4 euro per keer, dus het is wel de moeite."

"Er zijn best wel ouders die zelfstandig hun kinderen naar de SBO-school willen begeleiden. Maar er zijn ook alleenstaande ouders, en er zijn ouders met meerdere kinderen, en dan lukt het niet allemaal. Als ouders meefietsen zijn ze al gauw 3 à 4 uur kwijt aan meefietsen."

Los van de langere reistijd, is de onbetrouwbaarheid van de reistijd een terugkerend thema.

"Ik moet mensen regelen om de brug aan te leggen vanaf de trein. Vaak zijn ze te laat of komen ze niet opdagen. Dan wordt mijn reis nog langer." "De overstap gaat soms ook niet goed. Want als ik in Amsterdam kom, dan vergeten ze me vaak, of ze hebben niet goed doorgegeven waar ik zit. Of ze geven het helemaal niet door, dat heb ik ook meegemaakt. Waardoor mijn reis nog langer duurt. Soms moet ik dan verder reizen met de trein totdat ik op een station kom waar NS wel mij kan helpen. Anders moet ik gewoon doorreizen totdat er een station komt waar iemand me wil helpen."

"Als wij ergens naartoe willen dan kunnen we nooit de exacte tijd doorgeven. Dit geldt ook met afspraken."

"Een mevrouw met rollator moest met de RMC [Aanvullend openbaar vervoer in Amsterdam] naar een afspraak en was een uur te vroeg gedropt in de ijskou, want haar bestemming was nog niet open. Ze was enorm verkleumd."

"Het nadeel is dat als je ergens om 7:30 moet zijn op een kwartier rijden, ze [regiotaxi] je om 6:30 komen halen – want ze weten nooit of er meer mensen moeten worden opgepikt onderweg. Er zijn mensen die drie keer hun straat passeren omdat er overal nog mensen moeten worden opgepikt. Zeker als mensen wat ouder zijn en naar een verjaardag willen, dan komen ze aan en is iedereen al weg. Of je bent ergens een uur te vroeg."

De volgende voorbeelden laat zien dat mensen lastige keuzes moeten maken in de ritten die zij welen niet maken omdat hun mogelijkheden beperkt zijn.

"Soms hebben mensen [met een laag inkomen] een auto nodig voor werk. Ze houden dan zeer weinig geld over voor andere behoeftes. Eigenlijk moet de auto dan weg. Dan maar een boterham minder eten, want je moet toch werken."

"Een mevrouw 'spaart' het hele jaar haar toegekende vervoerbudget. Ze maakt dus allerlei verplaatsingen door het jaar heen niet met WMO-vervoer, omdat ze haar budget niet wil opmaken. Het opgespaarde budget gebruikt ze om met de Valys-taxi een week op vakantie te kunnen gaan binnen Nederland."

"Als je afhankelijk bent van de rolstoelbus, en -taxi dan zit daar ook een prijskaartje aan. Bv. van Schagen naar Alkmaar reizen kost met een rolstoeltaxi, enkele reis, 40 euro. Met de Valys-taxi kan het wel goedkoper, maar dat gaat dus vanuit je budget. Als dat op is, dan moet je het zelf betalen."

Bij het gebruikmaken van het aanbod van (kleinschalig) openbaar vervoer komt ook (regel)stress kijken.

"Voor veel ouderen is dat in het algemeen al lastig, maar met een handicap al helemaal. Je bent afhankelijk van de buurtbus, of 60+ bus. Dat moet je altijd van tevoren aanvragen, en kijken of er plaats is."

"Chauffeurs luisteren niet en nemen me niet serieus. (...) Maar ik laat me niet weerhouden. Je moet toch iets doen, je moet je huis uit. Ik ben wel een bijzonder geval hoor. Veel mensen in mijn omgeving komen hun huis niet uit."

"Het kost heel veel concentratie om als slechtiende te lopen. Slechtienden maken echt afwegingen in hoe men waar naartoe reist, dit kost zoveel energie."

"We horen veel van vrijwilligers en deelnemers over de angst in het ov. Soms komen ze niet naar activiteiten en soms vragen ze om ondersteuning bij het reizen in het ov. Het is niet duidelijk of het een sociale angst is of een regelangst (hoe werkt het met de ov-kaart, hoe zorg je dat je op tijd komt)."

Niet iedereen kan het opbrengen om de drempels te slechten, of heeft geen mogelijkheid om een beroep te doen op hulp van anderen. Zij raken gevangen in een sociaal isolement en komen amper de deur uit.

"Partners in de gemeente die informeren bij ons naar de mogelijkheden. Via die weg horen we veel dat mensen niet onderweg kunnen. Dat ze een bepaalde afstand niet kunnen overbruggen. De afstand en kosten van mobiliteit weerhoudt mensen om mee te doen."

"We hebben een mevrouw in de auto gehad die ontzettend enthousiast was over de bloesem. Die was al 6 jaar de deur niet uit geweest."

"Je loopt achter de feiten aan als je geen fiets hebt. Je kan niet overal naartoe lopen, het ov is duur en de auto is al helemaal niet te betalen."

"Als de bus komt dan moet je maar afwachten dat er een rolstoelbus aanwezig is. Zo niet, dan moet je op de volgende bus wachten. En iemand moet je kunnen helpen. Een rit die een half uur zou duren kan dan zomaar 3 uur duren. Er zijn veel mensen die dit niet doen want het is zo moeilijk om dit te reizen. Die blijven thuis."

"Je moet steeds langer zelfstandig wonen en gebruik maken van medische hulpvoorzieningen. Het ziekenhuis in Den Helder ligt in het Noorden. Als je daar met de bus naar toe moet vanuit Den Helder Zuid is dat 30 minuten - 45 minuten, maar ov is duur. Met een scootmobiel is die afstand echter heel moeilijk te doen. Mensen zijn dan afhankelijk van familie of taxibonnen. En als laatste optie ov."

De volgende situaties, die in een interviews gedeeld zijn, laat zien dat er ook sprake kan zijn van uitsluiting.

Het oudste kind in het gezin (9 jaar) heeft een syndroom en een aangepaste rolstoel. Hij kan niet op de fiets. Het openbaar vervoer gebruiken kan ook niet, omdat deze jongen dan hard gilt. Het gezin verplaatst zich daarom lopend of met de auto. De auto is echter ook niet ideaal, want hij past niet met de rolstoel in de auto. De ouders moeten hun zoon eerst achter in de auto tillen, daarna moeten ze de rolstoel in de auto tillen (35 kilo). Op de lange termijn kunnen ze hem niet meer vervoeren, want het kind en de rolstoel worden zwaarder.

Het gezin heeft een aanvraag gedaan voor een aangepaste auto, via de WMO in hun gemeente. Deze is van plan de aanvraag af te wijzen. Zij vinden de regiorijder (collectief vervoer) een goede oplossing. De ouders zijn het hier niet mee eens, omdat de jongen ook in dit vervoer hard gilt (net als in het openbaar vervoer). De WMO-contactpersoon vindt dat een van de ouders dan samen met het kind in het collectief vervoer moet reizen.

Dit vervoer moet je reserveren, je moet lang wachten en de wachttijd is onbetrouwbaar. De ouder moet dan lang klaarstaan met de zoon die onrustig is. En als gezin moet je ook apart van elkaar reizen. Zo zet je de zoon letterlijk buiten het gezin: "Jij kan niet mee, want jij hebt een beperking".

"In de bus zit vaak een opklapplek, maar chauffeurs willen gewoon niet meehelpen. Ze rijden dan gewoon voorbij. Of ze vragen "waar is je begeleiding". Als je dan zegt "waarom moet ik een begeleiding hebben om op stap te gaan?", ze negeren het dan gewoon en rijden door. Als ik de bus pak dan heb ik altijd in mijn achterhoofd "de bus kan ook gewoon doorrijden zonder mij". Dit is een risico dat ik altijd neem. Dit gebeurt vaak, en dan moet ik gewoon weer wachten."

"In de buitengebieden komen bussen vaak eens in de drie uur. Je kunt het [gebruik van openbaar vervoer] wel graag willen en het voelt zelfstandig, maar je wordt dan toch gedwongen om gebruik te maken van taxivervoer. Dit is een uitspraak onder onze cliënten 'in het busje gezet worden' omdat je niet volwaardig kan mee-participeren zoals 'normale' mensen."

"Er is een speciale basisschool in Bovenkarspel (SBO 't Palet). Als je leerlingen (en hun begeleiders) daar met het openbaar vervoer naartoe wilt laten reizen vanuit Wervershoof, dan moet je met de bus via Hoorn en dan de trein naar Bovenkarspel nemen. En dan nog 15 of 20 minuten lopen. Ook de aansluiting op de lestijden is niet goed. Dus zijn er lange wachttijden. Dat is gewoon geen optie voor leerlingen."

Mensen zijn vaak ook bang, dat merk je. Ze gaan met Heenenweer vaker weer ergens naartoe. Er zijn mensen die al maanden een kaart hebben maar er nog geen gebruik van hebben gemaakt. Zij hebben koudwatervrees. Ze durven er niet aan te beginnen, want straks valt het tegen. Of ze denken dat ze te dik zijn om in het voertuig te passen. Na een keer proberen zien ze vaak dat het effectief is. Die mogelijkheid om te experimenteren is er bij RMC [Aanvullend openbaar vervoer in Amsterdam] niet.

Het bezitten van een passend voertuig verkleint de kans op mobiliteitsarmoede en uitsluiting, zoals we in de bovenstaande situatie zagen. Dit gaat ook op voor het bezitten van een (elektrische) fiets. In Noord-Holland zijn verschillende organisaties actief die fietsen verstrekken aan mensen die deze niet zelf kunnen bekostigen. Zo zorgen zij ervoor dat niet-fietsers, fietsers worden.

"Het grootste gedeelte van de aanvragen die met mobiliteit te maken hebben, gaat om een aanvraag voor een fiets. Sinds afgelopen jaar komen er aanvragen voor e-bikes. Elektrische fietsen kennen we vaak toe aan mensen met een medische aandoening en voor wie het fietsen te vermoeiend is. Dan geeft de elektrische fiets nog wel de vrijheid om zelf dingen te doen. Bakfietsen kennen we niet toe. Dat zien we als niet urgent. Wel kan het gaan om een fiets met kinderzitjes."

"We hebben laatst een elektrische fiets aan iemand toegekend om zijn/haar werk als schoonmaker/maakster te blijven doen. Hij/zij moest 30 kilometer per dag fietsen tussen verschillende plaatsen in verschillende gemeenten. Met een gewone fiets kon hij/zij dan niet op tijd komen en dreigde zijn/haar baan te verliezen. Wij hebben daarvoor een tweedehands elektrische fiets toegekend."

"We krijgen steeds meer aanvragen voor e-bikes. Mensen zijn vaak te goed voor een scootmobiel maar gemeenten vergoeden geen elektrische fietsen. En dat is doodzonde."

Er worden ook lokaal activiteiten aangeboden om mensen die nog niet kunnen fietsen op weg te helpen. Of om mensen die niet meer fietsen weer in het zadel te helpen.

"Er is bijvoorbeeld een Somalisch gezin en zij kunnen nog niet fietsen. Dan geven wij een makkelijke fiets, geen moeilijke fiets. Dan worden ze ondersteund door een buddy om te leren fietsen. Dit bieden wij zelf niet aan, maar we kijken wel of er dan een buddy is."

"De mensen die aangeven dat zij zich onveilig voelen in het verkeer, dat zijn de mensen die zijn gevallen of iets engs hebben meegemaakt. Zij hebben verkeerservaring en komen bij de fietslessen terecht om fietstechnieken te oefenen en samen in het verkeer te fietsen. Over het algemeen hebben deze mensen wel een fiets thuis, maar ze durven hier niet meer op te stappen. Ze komen over de angst heen tijdens de fietsles. De fietsdocent probeert deze mensen altijd aan elkaar te verbinden, die dicht bij elkaar wonen en motiveert ze om samen te gaan fietsen. Soms maken ze dan afspraken met elkaar, of de man of dochter is erbij en fietst mee. Het is mooi als een aantal deelnemers daardoor blijven fietsen, omdat ze samen met iemand anders de angst blijven overwinnen."

"In gemeente Amsterdam is het mogelijk om donatiefietsen aan fietscursisten te geven. Dat maakt de stap van niet-fietser naar wel-fietser makkelijker. Vaak is het zo dat de kinderen kunnen fietsen, de man ofwel kan fietsen of met de auto gaat, en de moeder gaat van 'nooit fietsen' naar 'ik kan nu fietsen'. Dan kan ze de kinderen naar school brengen, naar het Twiske fietsen – dat is fantastisch. Vaak zijn het ook mensen die beweegarmoede hebben. Leren fietsen is voor hen vaak de eerste vorm van bewegen."

6.2 REACTIES OP DE MOBILITEITSTRANSITIE PLANNEN

Gedurende de interviews en focusgroepen hebben wij respondenten stellingen voorgelegd over de mogelijke manieren hoe mobiliteit er in de toekomst uit ziet. De stellingen stelden we op aan de hand van de belangrijkste beleidsdocumenten die we in hoofdstuk 2 beschreven. In deze paragraaf zetten wij enkele reacties op de stellingen uiteen. Bijlage 5 toont de stellingen die zijn voorgelegd.

Digitalisering

In de Focus Koers Smart Mobility staat de rol van digitalisering in het mobiliteitssysteem centraal. Met behulp van digitale hulpmiddelen kan de provincie Noord-Holland reizigers beter op weg helpen, leren hoe reizigers reizen en kunnen reizigers hun reis plannen, betalen en bijhouden. Een belangrijk doel hiervan is om het voor reizigers aangenamer te maken verschillende vervoersmiddelen aan elkaar te knopen en om verkeersmanagement slimmer uit te voeren.

De stellingen rondom digitalisering riepen verschillende soorten reacties op. Mensen zien het als een onontkoombare ontwikkeling maar maken zich zorgen of dit daadwerkelijk een belemmering wegneemt of juist een belemmering opwerpt.

"Ik vind het voor de jongerengeneratie heel fijn [als de ov-chipkaart is ingebouwd in een mobiele app], maar ik weet ook dat we veel mensen uitsluiten. De mensen die geen mobiel hebben; mensen die geen smartphone willen of kunnen gebruiken. En die zich daar niet senang bij voelen. Door al het hacken en phishing mails, die willen het niet gebruiken. Ik denk dat dit er zo uit gaat zien, maar er moeten ook alternatieven zijn om geen mensen buiten te sluiten."

"Ik ben een digibeet, dus ik zou er [tegen je telefoon praten om reisadvies te krijgen] geen raad mee weten. Ik ben dan al helemaal in paniek. NS Reisplanner lukt nog wel, maar de rest niet."

"Als je geen smartphone hebt dan wordt het heel moeilijk om deel te nemen aan de maatschappij vandaag de dag."

Deelmobiliteit

Onder andere in de visie op Publieke Mobiliteit wordt er ingegaan op deelmobiliteit. Provincie Noord-Holland ziet deelmobiliteit als volwaardig onderdeel van het Publieke Mobiliteitssysteem. De bedoeling is dat deelmobiliteit op steeds meer plekken beschikbaar komt, bijvoorbeeld op hubs. Op een hub, een verzamelplek in de straat of op een plein, worden verschillende vervoersmiddelen aangeboden. Zo kunnen mensen een auto, bakfiets, e-bike of scooter lenen in plaats van dat ze er zelf een moeten aanschaffen.

In de gesprekken werden vooral zorgen geuit rondom de wijze hoe je een vervoersmiddel moet huren. Vaak heb je hier een app voor nodig. Dit is niet voor iedereen toegankelijk. Daarnaast is het nog geen gewoonte dat er bijvoorbeeld driewielers aangeboden worden voor minder mobiele mensen. Tot slot zijn er vragen over de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van het aanbod. Is er wel altijd een deelauto voor handen als je er een nodig hebt?

"Dat [een deelmobiliteit hub] is voor veel mensen te ingewikkeld. Je moet digitaal reserveren, je moet digitaal vaardig zijn. De mensen met geldzorgen hebben geen ruimte in hun hoofd daarvoor en/of er geen budget voor. Ouderen vinden het een crime dat alles maar digitaal is. Dat zie ik voor veel mensen niet gebeuren. Digitale oplossingen zijn geen oplossingen. Pas als de boomer generatie er niet meer is dan gaan dit soort dingen kunnen."

"Hubs zijn niet toegankelijk, ze zijn alleen gericht op de mobiele persoon. Dat is een gemiste kans vanuit de provincie. In Schagen kun je wel twee- en driewielers huren, waarom kan de provincie dit niet met aanbieders regelen."

"Wij (Belbus) gebruiken nog een ouderwets bonnenboekje: 25 bonnen voor 18 euro. We hebben wel eens aan pasjes gedacht maar dat gaat hem voor ons niet worden. Mensen kunnen bij ons pas sinds april pinnen voor de bonnenboekjes en dat wordt nauwelijks gedaan." *[Als reactie op de stelling: in 2030 is het normaal dat je verschillende soorten deelmobiliteit met een en dezelfde app en betalingssysteem, in plaats van met verschillende apps, gebruikt].*

"Wij werken met heel veel mensen op gezette tijden. Heb je dan beschikking over een auto als je hem echt nodig hebt? Gaat het [gebruik van een deelauto in plaats van zelf een auto hebben] impact hebben op wat je kan bereiken?"

Kleinschalig en flexibel openbaar vervoer

In de gesprekken is kleinschalig en flexibel openbaar vervoer vaak ter sprake gekomen. Meerdere keren werd dit aangedragen als een mogelijke oplossing voor verschillende ervaren belemmeringen. Zo zou kleinschalig openbaar vervoer binnen de gemeente kunnen helpen om plekken te bereiken die met de rollator of scootmobiel echt te ver zijn.

Hoe denk je dat de mensen die jij tegenkomt zich graag zou willen verplaatsen, als zij een voorkeur kunnen geven?
'Kleinere busjes waar je je rollator of hulpmiddel in mee kan nemen. Mensen zijn gebaat bij kleinschalig vervoer tegen een redelijke prijs. Een auto is in het algemeen veel te duur. De meeste mensen zijn redelijk beperkt in hun reisbewegingen en blijven vaak binnen gemeente. Soms willen ze naar hun kinderen toe maar de meeste kinderen wonen op behoorlijke afstand. Eenzaamheid is echt een groot probleem.'

Ook zou het helpen om kinderen die nu in een taxibusje naar school gaan, makkelijker zelfstandig met het ov laten reizen is de inschatting. Als een klein busje vanuit het dorp vertrekt dan is dat laagdrempeliger dan fietsen of lopen naar een halte verder weg.

"Kosten zijn in principe geen probleem want dat wordt tijdens het schooljaar vergoed [vanuit het leerlingenvervoer]. Het zou wel helpen als er meer buurtbussen of kleinere bussen zijn. Dat voelt vertrouwd voor ouders en dan zullen ze hun kind sneller zelfstandig laten reizen."

Toch lost het niet alles op, want volledige vrijheid krijgen mensen er niet mee terug doordat ze wel moeten bellen en reserveren.

"De drempel voor het bellen en reserveren blijft wel bestaan. En je kan zo'n belbus niet vijf dagen in de week op dezelfde plek laten komen."

Vaker op de fiets

Met de Actieagenda Actieve Mobiliteit zet provincie Noord-Holland in op lopen en fietsen. We hebben getoetst wat de sleutelfiguren vinden van voorrang verlenen aan fietsers bij verkeerslichten. Dit zou kunnen bijdragen aan een ontspannen fietsgevoel en een betere ervaren toegankelijkheid.

"Als je de niet-fietsers wil stimuleren om na het leren fietsen te blijven fietsen, dan moet dat vertrouwen bij het verplaatsen gewoon blijven. Dus als je de ruimte zo kunt indelen dat fietsers zich ontspannen kunnen verplaatsen [doordat fietsers zoveel mogelijk voorrang krijgen bij verkeerslichten], dan is dat alleen maar goed."

"Daar [voetgangers en fietsers zo veel mogelijk voorrang bij verkeerslichten] zou ik een voorstander van zijn. Mensen voelen zich dan veiliger in het verkeer. Slechtzieners ook veel; veel mensen weten niet dat je verplicht bent te stoppen als zij hun stok recht vooruit omhooghouden."

Een helm daarentegen zou weer een nieuwe barrière kunnen opwerpen voor niet-fietsers.

"Een helm maakt het fietsen misschien minder aantrekkelijk [om te fietsen]. En je hebt al de kosten van de fiets, dan nog meer kosten voor een goede helm."

We hebben ook gevraagd naar de ontwikkeling dat werkgevers een hogere vergoeding geven aan werknemers die fietsen dan aan werknemers die met de auto komen. Onderstaand citaat laat zien dat niet alleen een vergoeding voor kilometers zin heeft. Ook het bekostigen van fietslessen of een fiets voor werknemers zou meegenomen moeten worden.

"Een helm maakt het fietsen misschien minder aantrekkelijk [om te fietsen]. En je hebt al de kosten van de fiets, dan nog meer kosten voor een goede helm."

Parkeren aan de rand van de stad

Met het oog op de ontwikkeling naar autoluwe binnensteden, is de kans groot dat het in de toekomst moeilijker is om met een auto in een stadscentrum te komen. Dit betekent dat mensen vaker hun auto aan de rand van de stad moeten parkeren en vanaf daar met het ov of een deelfiets verder moeten reizen. Ook dit kan voor- en nadelen hebben volgens de mensen die we gesproken hebben.

"Ik zie daar twee kanten aan. Wij zitten al met een parkeerprobleem in de stad, dus misschien kan het een oplossing zijn waar je verder kan met een bus als je dichtbij genoeg kan komen. Hangt altijd af van wat het gaat kosten. Als parkeerkosten en buskosten beperkt blijven kan het helpen. Maar het geeft weer extra planningsuitdagingen. Het maakt je minder vrij en flexibel."

6.3 INZICHTEN

We ronden dit hoofdstuk af met enkele inzichten die de gesprekken met sleutelfiguren en Noord-Hollanders zelf hebben opgeleverd.

De impact van ergens niet kunnen komen reikt verder dan we overzien

De vorige paragrafen laten zien wat de impact van mobiliteitsarmoede is op individueel en huishouden niveau. Het is goed om ons te realiseren dat de totale impact uiteindelijk verder gaat dan dat. Zo is het niet alleen lastig voor mensen zelf als zij niet bij een georganiseerde activiteit in hun gemeente kunnen komen, het is ook een nadeel voor die organisaties. Zij steken tijd, geld en moeite in het aanbieden van ondersteunende activiteiten. Vervolgens kunnen de mensen die deze ondersteuning hard nodig hebben er geen gebruik van maken en komen er minder deelnemers aan de activiteit.

In een interview in Verkeerskunde trekt Kris Peeters de impact nog breder met een voorbeeld van de Antwerpse haven:

“... mobiliteitsarmoede is een ernstig probleem, in die zin dat het raakt aan het diepste wezen van mensen. Dat gaat over je centen kunnen verdienen, in je levensbehoeften kunnen voorzien. Neem de Antwerpse haven, daar is volop werkgelegenheid, vacatures die on vervuld blijven omdat mensen daar niet kunnen komen. Dan moeten ze zo veel tijd, geld en energie in de reis naar het werk steken, dat het de moeite niet meer waard is. Zo creëer je een economisch en sociaal deficit. Mensen die werkzoekende blijven komen soms in precare situaties terecht en werkgevers hebben gebrek aan personeel.”

Kortom: de gevolgen van het niet kunnen bereiken van belangrijke bestemmingen heeft effecten die veel verder reiken dan alleen de personen die het treft.

De impact van (het risico op) mobiliteitsarmoede wordt beperkt dankzij het sociaal domein, maatschappelijke organisaties en initiatieven uit de samenleving

Er zijn op verschillende plekken in de provincie en de MRA verschillende mogelijkheden om hulp te krijgen bij het bereiken van zogeheten activiteitenlocaties, als het reguliere mobiliteitssysteem niet voorziet in de behoeften van de populatiegroepen die we beschreven hebben. Hiermee bedoelen we de hulp in de zin van bijvoorbeeld de 60+bus, de WMO-taxi, personen op stations die mensen met een fysieke beperking ondersteunen, initiatieven als Heenenweer, fietslessen, een Fietsenbank. Daarnaast gaat het om de directe, persoonlijke hulp die professionals, vrijwilligers en familieleden bieden bij het plannen en maken van reizen. Het opzetten, onderhouden en aan nieuwe situaties aanpassen van deze gefragmenteerde hulpbronnen kost tijd, geld en moeite. Over het algemeen worden deze kosten niet betaald uit mobiliteitsbudgetten. Ze vallen onder het sociale domein, de zorg, het onderwijs en sport. Zij repareren zo goed en zo kwaad als het gaat de ‘gaten’ in het mobiliteitssysteem.

Dit is een waardevol aspect van het Noord-Hollandse mobiliteitssysteem. De keerzijde hiervan is echter dat het afhangt van waar in de provincie Noord-Holland welke ‘hulpbronnen’ je tot je beschikking kunt hebben. In de ene gemeente kan je wel een elektrische fiets vergoed krijgen, in de andere niet. In de ene gemeente zijn fietslessen, in de andere niet. In de ene gemeente rijden vrijwilligers met hun eigen auto of een auto van een stichting om je ergens heen te brengen, in de andere gemeente niet.

De impact van de beleidskeuzes op de ongeremde reiziger hebben we niet meegenomen

In de gesprekken met de sleutelfiguren is het vooral gegaan over de zes soorten belemmeringen die een deel van de Noord-Hollanders nu ervaart. Daarnaast hebben we reacties opgehaald op de plannen van de mobiliteitstransitie. De huidige ervaringen en de impact van de mobiliteitstransitie op de ongeremde reiziger is nauwelijks besproken. Dit is logisch gezien de focus van dit onderdeel van het onderzoek, maar het betekent niet dat deze groep in de toekomst geen belemmeringen zal ervaren.

Uit ons onderzoek weten we dat de ongeremde reiziger vaker autorijdt en fietst dan mensen die een belemmering ervaren. Uit landelijk onderzoeken leren we dat sommige mensen dit ervaren als gedwongen autobezit of moeite hebben met de bijkomende kosten van het hebben van een auto. De beleidskeuzes die gemaakt zijn over de mobiliteitstransitie zouden voor dit deel van de groep ongeremde reizigers de autoafhankelijkheid kunnen verminderen.

Daarnaast is er in de ongeremde reiziger groep een groot aandeel dat graag met de auto reist en dit ook wil blijven doen. Voor hen kan het toekomstbeeld van provincie Noord-Holland botsen met wat ze graag zouden willen. Zij gaan mogelijk belemmeringen ervaren als ze niet meer met de auto dicht bij de plaats van bestemming kunnen komen. Hoe ingewikkeld het ook kan zijn, het is van belang om deze groep op een positieve manier mee te nemen in de ontwikkelingen. Hierbij is het goed om in te zetten op een systematische werkwijze die zich tegelijkertijd en consistent richt op het niveau van het individu, de directe sociale omgeving én de bredere samenleving^{xii}.

xii Denk hiervoor bijvoorbeeld aan het gedragsmodel Behaviour Change Wheel (BHW) dat al door veel overheden gebruikt wordt (www.behaviourchangewheel.com)

HANDELINGSPERSPECTIEF

VERSIE JAN 2025

Op basis van alle inzichten in de ervaren mobiliteitsrechtvaardigheid van onze geïnterviewde bewoners zijn drie kansrijke oplossingsrichtingen geformuleerd.

7.1 DRIE VOORSTELLEN VOOR MEER MOBILITEITSRECHTVAARDIGHEID

Ervaren mobiliteitsrechtvaardigheid is een complex verschijnsel waarvoor niet één oplossing bestaat. Daarom is er gezocht naar een gevarieerd pakket aan mogelijke oplossingen, door voor elke doelgroep te kijken wat de ervaren belemmeringen zou kunnen verminderen. De oplossingen zijn vervolgens samengevat in drie voorstellen voor meer mobiliteitsrechtvaardigheid. Zoals in hoofdstuk drie staat, beïnvloeden we mobiliteitsrechtvaardigheid vanuit drie pijlers. Naast mobiliteit zijn de ruimtelijke ordening en de sociaal-maatschappelijke pijler ook van belang. De voorstellen die we hieronder doen raken voor een belangrijk deel ook aan die andere pijlers.

De voorstellen die worden beschreven zijn verkenningen en geen beleid. Het zijn voorstellen voor beleidsrichtingen waarvan wordt ingeschat dat deze een bijdrage leveren aan het verminderen of voorkomen van ervaren mobiliteitsarmoede. Op dit moment is echter nog niet bekend hoe effectief deze voorstellen kunnen zijn om de belemmeringen van de verschillende doelgroepen daadwerkelijk te helpen. De voorgestelde oplossingen zijn daarom vooral gekozen op basis van literatuur, enquêteresultaten en de gesprekken met bewoners in dit onderzoek. Verdere uitwerking is dus nodig om te bepalen welke oplossingen haalbaar, effectief en uitvoerbaar zijn.

7.1.1 Nabijheid en een toegankelijke openbare ruimte

Nabijheid en toegankelijkheid zijn volgens de resultaten van dit onderzoek belangrijke factoren voor de populatiegroepen die (een hoog risico op) mobiliteitsarmoede ervaren. Dit is allereerst terug te zien in de populatiegroep **ontoegankelijke leefomgeving** die zeven procent van de Noord-Hollanders beslaat. Deze mensen wijzen heel direct naar de minder goede beloopbaarheid en fietsbaarheid van hun omgeving waardoor ze zich belemmerd voelen. Zij reizen daarom bovengemiddeld veel met de auto.

Nabijheid en toegankelijkheid zijn ook belangrijk voor de **niet-fietsers**. Een deel van deze groep wil wel fietsen, maar durft het niet meer door bijvoorbeeld te drukke of gevaarlijke fietspaden. Een ander deel van de niet-fietsers groep kan nog niet fietsen maar wil het wel leren, maar heeft hiervoor wel goede en veilige fietspaden nodig. In de gesprekken met sleutelpersonen kwam naar voren dat voorzieningen vaak op te grote afstand zijn voor **fysiek beperkte reizigers** en **afhankelijke reizigers**. Vooral zorg en (speciaal) onderwijs verdienen hierbij aandacht. Dit komt voor een deel door de (toenemende centralisatie van) de locatie van voorzieningen, maar voor een deel ook door keuzes die we maken over de ligging van busroutes (o.a. uit oogpunt van verkeersveiligheid). Voor de meerderheid van de reizigers kan dat een goede keuze zijn, maar deze doelgroepen kunnen daar de nadelen van ondervinden.

Voor deze vier doelgroepen is het dus niet alleen van belang dat bepaalde cruciale voorzieningen in de buurt zijn, maar ook dat de manier om daar te komen toegankelijk is. Het verbeteren van de kwaliteit en toegankelijkheid van de fiets- en looppaden naar voorzieningen is vooral belangrijk.

Door ruimtelijke keuzes te maken over woningbouw, vervoer en voorzieningen kunnen we ons inzetten om nabijheid te borgen. Om voorzieningenbeleid aan te vullen, zou er een afwegingskader kunnen worden ontwikkeld dat de belangen afweegt tussen de te maken ruimtelijke keuzes en mobiliteits(on) rechtvaardigheid. Dit kan helpen om het gesprek tussen mobiliteit en ruimte te voeren en daar betere, bewustere keuzes in te maken. Ook is het belangrijk om een goed beeld te hebben van de ontwikkeling van voorzieningen in de provincie. Onderzoek loopt op dit moment naar de bereikbaarheid van voorzieningen in Noord-Holland en de toename/afname daarvan.

Naast het inzetten op nabijheid, is dus ook de toegankelijkheid van de openbare ruimte cruciaal. Met ons beleid op het ontwikkelen van doorfietsroutes voorzien we voor een belangrijk deel aan deze behoefte. Er is echter meer te behalen buiten doorfietsroutes om. Enkele stedelijke gemeenten zoals Zwolle en Nijmegen, maar ook landelijke gemeenten zoals Drimmelen, zetten in op het hanteren van een handboek toegankelijkheid. Ten opzichte van een ‘standaard’ CROW handboek openbare ruimte is een handboek toegankelijkheid nadrukkelijk gericht op het bedienen van mensen met een fysieke, visuele of auditieve beperking. Hierdoor wordt de openbare ruimte in de basis voor iedereen toegankelijker.

7.1.2 Toewerken naar Publieke Mobiliteit

Het belang van betrouwbaar, toegankelijk en betaalbaar (flexibel) ov is op meerdere plekken in het onderzoek naar voren gekomen. De stappen die voor de verschillende doelgroepen wenselijk zijn, vallen voor een belangrijk deel al onder de inzet op het Basisnet en Flexnet uit de Visie Publieke Mobiliteit die in 2024 is vastgesteld. De **afhankelijke reiziger** en ook een deel van de **ongeruste reiziger** zijn erg gebaat bij betrouwbare ov-mogelijkheden. De helft van hen heeft geen rijbewijs en 1 op de 3 heeft geen auto binnen het huishouden. Flexibel (openbaar) vervoer kan voor hen de schakel vormen tussen hun woonplek en de dichtstbijzijnde ov-hub. Betrouwbaarheid en gebruiksgemak zijn hierbij belangrijke aandachtspunten.

Ook voor de **fysiek-beperkte reiziger** geldt dat kleinschalig en toegankelijk openbaar vervoer een behoefte kan vervullen in gebieden waar de reguliere buslijnen onvoldoende dekking bieden. De doelgroep geeft aan dat de toegankelijkheid van hubs en haltes in middelgrote en kleinere kernen soms niet toereikend is. We zetten ons al in voor het toegankelijk maken van bushaltes, onder andere door subsidies te verlenen en door bij groot onderhoud van onze eigen haltes toegankelijkheid te verbeteren.

De doelgroepen geven aan dat korte verplaatsing in de buurt of naar de volgende kern als lastig worden ervaren. Omdat dit niet altijd een reis is die met het ov kan, ligt de verantwoordelijkheid voor deze ritten vaak bij gemeentes en hun doelgroepenvervoer. Een systeem van Publieke Mobiliteit heeft als ambitie om doelgroepenvervoer, flexibel vervoer en regulier openbaar vervoer beter op elkaar aan te laten sluiten. Daarnaast bieden vrijwilligersinitiatieven op dit aspect ook een belangrijke bijdrage aan de mobiliteit van Noord-Hollanders. Buurtbussen, belbussen, AutoMaatje, HeenenWeer in Amsterdam zijn allemaal voorbeelden hiervan.

Voor de **prijsgevoelige reiziger** vormen kosten van mobiliteit een belemmering. Voor een groot deel gaat dit over de kosten van automobilititeit, maar een belangrijk deel gaat ook over de kosten van ov. In de gesprekken kwam de wens en het nut van het uitgeven van busabonnementen aan mensen met een laag inkomen naar voren. Een lopende pilot in de provincie Utrecht laat zien dat gratis ov voor minima ervoor kan zorgen dat ze zich meer kunnen verplaatsen en minder eenzaam voelen. Het liefste ook binnen de spits, om mensen op hun werkplek te laten komen. Met de tarievenvisie die in 2024 is vastgesteld, wordt van de vervoerder gevraagd het reizen voor gezinnen, minima en jongeren goedkoper te maken. Sinds 2024 kunnen kinderen t/m 11 jaar gratis mee in de bussen van Noord-Hollandse concessies en een deel van de VRA concessies. Op termijn moet ook de jeugd van 12 tot 18 jaar met korting kunnen reizen.

Voor mensen met een laag inkomen zijn er verschillende plannen om tot goedkoper of gratis ov te komen. Als dit een landelijk product wordt, is er voor deze mensen een groter bereik en duidelijkheid over het gebruik. Op landelijk niveau wordt onderzocht of het mogelijk is om een goedkoop maandticket voor openbaar vervoer te realiseren. Wanneer dit niet lukt, zullen er aparte afspraken tussen onze vervoerder en de gemeenten moeten komen. De financiering van dit soort oplossingen ligt echter bij gemeentes of bij het Rijk, omdat die verantwoordelijk zijn voor armoedebeleid.

7.1.3 Realiseren van een compleet fietssysteem

Het realiseren van een compleet fietssysteem houdt in dat het fietsen voor vrijwel iedereen in de provincie een reële en aantrekkelijke mogelijkheid wordt om je te verplaatsen. Dit gaat verder dan het beschikbaar hebben van veilige fietsinfrastructuur: in een compleet fietssysteem heeft iedereen de kans om te leren fietsen en toegang tot een passende en werkende fiets.

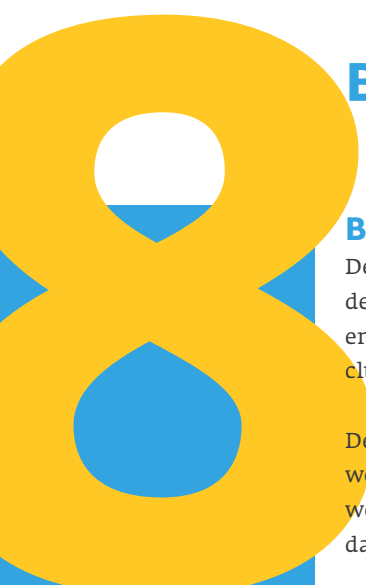
Vrijwel alle populatiegroepen zijn gebaat bij een compleet fietssysteem. Vanzelfsprekend is de **niet-fietser** erbij gebaat als het fietssysteem zo ingericht wordt dat de belemmeringen die zij ervaren weggenomen worden. Maar ook de groepen **fysiek beperkte reizigers**, **ontoegankelijke leefomgeving** en de **prijsgevoelige reizigers** zijn gebaat bij een compleet systeem omdat ze veel hebben aan een betaalbare en toegankelijke vorm van vervoer. De **ongeruste reiziger** is vooral geholpen met veilige, goed verlichte fietspaden. Verkeersveiligheid en sociale veiligheid op de fiets zijn voor hen belangrijke belemmeringen. Binnen de populatiegroep **ongeremde reizigers** zijn waarschijnlijk ook

subgroepen aanwezig die nu nog geen belemmeringen in hun mobiliteit ervaren, maar die dat bijvoorbeeld bij veranderend parkeerbeleid wel zullen gaan ervaren. Voor hen kan het complete fietssysteem er ook voor zorgen dat zij een goed alternatief hebben.

Op diverse plekken in Noord-Holland zijn al voorbeelden te vinden van onderdelen van het complete fietssysteem. Zo zijn we met diverse gemeenten al aangesloten bij het landelijke programma Doortrappen, dat erop gericht is ervoor te zorgen dat ouderen zo lang mogelijk veilig kunnen blijven fietsen. Fietslessen worden aangeboden aan volwassenen die dat als kind niet geleerd hebben. Andere initiatieven verstrekken fietsen aan volwassenen en kinderen die dat zelf niet kunnen veroorloven. Verder kunnen mensen in verschillende gemeenten via de Wmo aanspraak maken op de vergoeding van een aangepaste fiets. Het organiseren van het parkeren van deze fietsen krijgt inmiddels aandacht van CROW. Tot slot is er plaatselijk aandacht voor het verbeteren van de sociale veiligheid voor fietsers, bijvoorbeeld in Amsterdam Noord en, buiten de provincie, het realiseren van een zogeheten Nachtnet Fiets dat ook tijdens de donkere uren prettigere routes met voldoende toezicht en verlichting biedt.

Met de Agenda Actieve Mobiliteit werken we aan een regionale basis voor veilige infrastructuur voor fietsers. Een compleet fietssysteem ontwikkelen kunnen we echter alleen realiseren in samenwerking met andere partijen. Manieren om hier invulling aan te geven zijn:

- Samen met gemeenten en bestaande initiatieven een ruimhartig fietsenplan opzetten voor huishoudens met een laag inkomen en mensen die afhankelijk zijn van een aangepaste fiets, zodat zoveel mogelijk mensen toegang krijgen tot een passende, werkende fiets.
- Organiseer in samenwerking met lokale aanbieders van fietslessen (of met de OV-coach van de Vervoerregio) een provinciale wervingscampagne om meer mensen te interesseren in het geven en nemen van fietslessen.



BIJLAGEN

BIJLAGE 1: OVERZICHT VAN DE RISICOINDICATOREN

De mobiliteit van een individu wordt door meer aspecten beïnvloed dan alleen het gebruikte vervoermiddel. Dit impliceert dat de kans op het ervaren van mobiliteits(on)rechtvaardigheid afhangt van meer dan enkel de beschikbare vervoeropties. In deze paragraaf beschrijven we deze aspecten per cluster. Bij de clusters geven we ook aan hoe dit gemeten kan worden met objectieve data.

De onderstaande clusters van indicatoren illustreren de **kans** op mobiliteitsarmoede, maar niet de daadwerkelijke **ervaring** ervan, aangezien deze vaak ontbreekt in de huidige literatuur. In ons onderzoek bieden we meer context aan de aspecten van mobiliteitsarmoede door, middels kwantitatieve en kwalitatieve dataverzameling, ervaringen op te halen.

Infrastructuur

Het gebrek aan toegang tot vervoer is vaak verbonden aan een gebrek aan diensten of infrastructuur⁵⁵ (Jorritsma et al., 2018). Het vervoersaanbod en infrastructuurnetwerken beïnvloeden mobiliteitsrechtvaardigheid. In de literatuur zien we dat dit gemeten zou kunnen worden middels de volgende indicatoren: reistijd, afstand tot ov-haltes, frequentie openbaar vervoer, ontsluiting hoofdwegen, ontsluiting bedrijventerreinen, afstand tot treinstation en fietsfaciliteiten in de omgeving.

Inkomen en arbeid

De betaalbaarheid van vervoer beïnvloedt de kans op mobiliteitsarmoede. Naast de kosten van het vervoer speelt inkomen en arbeidssituatie een belangrijke rol⁵⁶ (Kampert, Nijenhuis, Nijland, Uitbeijerse & Verhoeven, 2019). Mensen met een laag huishoudinkomen zijn bovengemiddeld aangewezen op de bereikbaarheid per openbaar vervoer, fiets of lopen⁵⁷ (PBL, 2022). In de literatuur zien we dat dit gemeten zou kunnen worden aan de hand van de volgende indicatoren: sociaaleconomische categorie, langdurige werkloosheid, huishoudinkomen, arme huishoudens, maatschappelijke occupatie en bijstand.

Persoonskenmerken

De persoonlijke omstandigheden van mensen kunnen hen belemmeren om de plekken te bereiken die ze zouden willen⁵⁸ (Kampert et al., 2019). Zo zijn eenoudergezinnen meer tijd kwijt om hetzelfde verzorgingsniveau te bereiken als tweeeoudergezinnen, zijn mensen met een migratieachtergrond vaker aangewezen op het openbaar vervoer en neemt de fysieke gesteldheid af naarmate leeftijd toeneemt^{59 60} (Jorritsma et al., 2018; Kampert et al., 2019). Uit de literatuur blijkt dat dit gemeten zou kunnen worden middels de indicatoren: cultureel kapitaal, migratieachtergrond, huishoudsamenstelling, leeftijd, geslacht en sociale achterstand.

Voorzieningen

De mate waarin een individu basisvoorzieningen kan bereiken (zoals werk, school, het ziekenhuis, een sportaccommodatie of een winkel) binnen een acceptabele tijdsduur en tijdsinspanning beïnvloedt mobiliteitsrechtvaardigheid⁶¹ (Kampert et al., 2019). Zo zorgt krimp voor een verscaling van het voorzieningenniveau⁶² (Kampert et al., 2019). In de literatuur zien we dat dit met de volgende indicatoren zou kunnen worden gemeten: ruimtelijke barrières, rurale gebieden, tevredenheid winkels, bereikbaarheid van banen, bereikbaarheid van voorzieningen, afstand ziekenhuis, tevredenheid woonomgeving, afstand voortgezet onderwijs, afstand basisschool, afstand dagelijkse voorzieningen, afstand openbaar groen, afstand huisarts, afstand tot supermarkt, afstand tot dichtstbijzijnde ouder of kind, afstand tot werk en woonlocatie.

Kennis en vaardigheden

De kennis en vaardigheden waar een individu over beschikt zijn bepalen of iemand zich kan verplaatsen⁶³ (Kampert et al., 2019). Zo kunnen laaggeletterden en mensen met minder ontwikkelde digitale vaardigheden moeite hebben met het vervoerssysteem⁶⁴ (Kampert et al., 2019). Ook beschikt niet iedereen over de vaardigheden die nodig zijn om te fietsen⁶⁵ (Jorritsma et al., 2018). Uit de literatuur blijkt dat je kennis en vaardigheden middels de volgende indicatoren zou kunnen meten: opleidingsniveau, digitale vaardigheden, analfabetisme, rijbewijsbezit en fietsvaardigheden.

Sociaal netwerk

Het sociale netwerk van een individu is van invloed op de mate waarin hij of zij kan terugvallen op mensen die kunnen helpen met het vervoer zelf, of met de kennis over of toegang tot alternatieven⁶⁶ (Jorritsma et al., 2018). Uit de literatuur blijkt dat het sociale netwerk in de provincie Noord-Holland gemeten zou kunnen worden aan de hand van de volgende indicatoren: aantal vrijwilligers, actief in vereniging, bereikbaarheid van sociale contacten, sociale cohesie, sociaal kapitaal, sociale contacten, gevoel van verbondenheid, eenzaamheid, vertrouwen en institutionele barrières.

Toegang tot modaliteiten

Een gebrek aan toegang tot vervoermiddelen heeft als resultaat dat het voor individuen moeilijk wordt om zich te verplaatsen. Zo zijn mensen zonder auto aangewezen op lopen, de fiets en/of het openbaar vervoer⁶⁷ (Kampert et al., 2019). We zien in de literatuur dat de toegang tot modaliteit aan de hand van de volgende indicatoren gemeten zou kunnen worden: brandstofkosten, ov-abonnement, motorvoertuigbezit, beschikking over fiets, autobezit, modal split auto, modal split fiets en modal split ov.

Gezondheid

Onderzoek toont dat mensen met gezondheidsproblemen gevoeliger zijn voor mobiliteitsarmoede en een grotere kans hebben op sociale uitsluiting⁶⁸ (Jorritsma et al., 2018). Iemands gezondheid beïnvloedt of hij/zij bepaalde vervoermiddelen kan gebruiken⁶⁹ (Kampert et al., 2019). Uit de literatuur blijkt dat je de gezondheid van een individu zou kunnen meten middels de indicatoren: fysiek kapitaal, mentaal kapitaal, lichaamsbeweging, gezondheid huishouden, functiebeperking en chronisch ziekten.

Perceptie

Wat individuen doen met de toegang tot verschillende vervoersmogelijkheden en hun vaardigheden om deze vervoersmogelijkheden te gebruiken is afhankelijk van hun perceptie op de beschikbare vervoersmogelijkheden. Dit is afhankelijk van normen, waarden en gewoonten⁷⁰ (Jorritsma et al., 2018). Er is altijd een kloof tussen de objectieve situatie en hoe mensen deze (subjectief) ervaren. Zo toont onderzoek dat de perceptie van autoreizigers de reistijd van het openbaar vervoer gemiddeld met 45% boven de daadwerkelijke tijd overtrof⁷¹ (Van Exel & Rietveld, 2009). Anderzijds sluit angst voor persoonlijke veiligheid het gebruik van openbare vervoersdiensten uit⁷² (Jorritsma et al., 2018). Uit de literatuur blijkt dat de perceptie op het gebruik van een vervoermiddel gemeten zou kunnen worden aan de hand van de indicatoren onveiligheidsgevoel en sociale veiligheid.

Negatieve effecten mobiliteit

Mobiliteitsonrechtvaardigheid heeft ook betrekking op de negatieve effecten van mobiliteit op de omgeving. Zo heeft mobiliteit nadelige effecten op de kwaliteit van natuur en milieu, onder andere door de productie van geluid en de uitstoot van schadelijke stoffen⁷³ (PBL, z.d.). We zien in de literatuur dat de negatieve effecten gemeten zouden kunnen worden met de indicatoren milieuvervuiling, klimaatverandering, ruimtelijke kwaliteit, barrièrewerking, verkeersslachtoffers, schadelijke emissies en geluidsoverlast.

8.1.1 Van literatuur naar enquête

Aan de hand van literatuuronderzoek hebben wij een reeks indicatoren verzameld die de kans dat iemand mobiliteitsarmoede ervaart weergeven. De modellen zoals beschreven in paragraaf 4.2 hebben hierin een belangrijke rol gespeeld. Aan de hand van het TIMI-model en KiM model hebben wij de clusters indicatoren gestructureerd en verwerkt in een vragenlijst. Bovendien is gekeken naar de beschikbare data van Whooz, om ervoor te zorgen dat de manier waarop de vragen over persoonskenmerken zijn gesteld aansluit bij de beschikbare data. Zo zijn bijvoorbeeld dezelfde inkomenscategorieën gebruikt.

Een belangrijk uitgangspunt voor het opstellen van de vragenlijst was de constatering dat de impact en de ervaring van mobiliteitsarmoede ontbreekt in de literatuur. In de vragenlijst is daarom met name op de ervaring en impact ingespeeld. Wat iemand doet met de toegang tot vervoersmogelijkheden en zijn of haar vaardigheden om deze vervoersmogelijkheden te gebruiken is namelijk afhankelijk van toe-eigening. Toe-eigening heeft betrekking op de

interpretatie van beschikbare vervoersmogelijkheden aan de hand van waarden, normen en gewoonten. Twee individuen kunnen dezelfde potentiële mobiliteit hebben, maar vanwege verschillende ambities, levensstijlen en activiteiten een verschil in daadwerkelijke mobiliteit ervaren^{74 75} (Flamm & Kaufman, 2006; Jorritsma, Berveling, de Haas, Bakker & Harms, 2018). Dit maakt onderzoek naar ervaring relevant.

De vragenlijst bevat onder andere vragen over het verplaatsingsgedrag en beschikbare vervoermiddelen die Noord-Hollanders hebben. Daarnaast bestaat de vragenlijst uit blokken met stellingen om te meten in hoeverre Noord-Hollanders belemmeringen in hun mobiliteit of overlast van mobiliteit ervaren.

BIJLAGE 2: TOELICHTING OP ONDERZOEKSMETHODEN

Het doel van dit onderzoek is om een compleet beeld te krijgen van mobiliteitsrechtvaardigheid in de provincie Noord-Holland. Hiervoor hebben we gebruik gemaakt van verschillende onderzoeksmethoden. Enerzijds vraagt de complexiteit van mobiliteitsrechtvaardigheid om kwantitatieve indicatoren om het tastbaar te maken. Anderzijds vertellen getallen een onvolledig verhaal en is inzicht in de beleving nodig om te begrijpen waarom bepaalde beleidsintervIEWS wel of niet werken.

We zijn gestart met een literatuuronderzoek, om te begrijpen wat we onderzoeken en waar we aandacht aan moeten besteden in de dataverzameling. Vervolgens hebben wij een surveyonderzoek uitgevoerd om mobiliteitsrechtvaardigheid te meten. Met focusgroepen en interviews hebben we de kwantitatieve inzichten voorzien van een beeldende uitleg. Aan de hand van kwalitatieve en kwantitatieve inzichten hebben we toegewerkt naar een handelingsperspectief, wat zowel de richting van beleid en processen als concrete maatregelen omvat.

In deze bijlage lichten we in detail toe hoe we het kwantitatieve spoor hebben voorbereid, uitgevoerd en geanalyseerd.

Vragenlijst en respons

Op basis van de bevindingen in het literatuuronderzoek stelden we een enquête op met vijf thema's: identiteit van personen, vragen over het mobiliteitssysteem, vragen over het mobiliteitspatroon, vragen over de impact van het ergens wel of niet kunnen komen en kenmerken van personen.

Deze vragenlijst is uitgewerkt tot een online vragenlijst. Respondenten zijn voornamelijk geworven via het online panel van PanelClix, aangevuld met veldwerk om de onder vertegenwoordigde groepen aan te vullen. De doelgroep bestond uit jongeren en volwassen woonachtig in provincie Noord-Holland, gemeente Lelystad en gemeente Almere. Er is een aangepaste vragenlijst opgesteld voor jongeren tussen de 12 en 18 jaar. Deze jongeren zijn geworven via hun ouders die lid zijn van het PanelClix panel.

Na een check op fouten, *straightliners* en invultijden hebben we een bruikbare respons van 1998 compleet ingevulde vragenlijsten over. Dit zijn voldoende respondenten om uitspraken te doen met een betrouwbaarheidsniveau van 99% en een foutmarge van 3%. Van de respondenten zijn 1819 geworven via het online panel, 28 via veldwerk en 151 jongeren zijn geworven via hun ouders.

Om de representativiteit van de steekproef te bepalen, hebben we de steekproef vergeleken met de onderzoekspopulatie op de volgende eigenschappen: SCP-klasse, leeftijd, stedelijkheid, huishoudsamenstelling en opleiding.

Op basis van de vergelijking in Tabel 1 zien we dat de groep laagopgeleide gepensioneerden iets oververtegenwoordigd is in de steekproef, de jongere kansrijken zijn iets ondervertegenwoordigd. Ondanks de inzet van extra veldwerk bleek het lastig om meer respondenten in deze categorie te werven.

Het aantal ouderen in de steekproef is iets hoger dan in de onderzoekspopulatie. Net als bij de SCP-klasse Jongere Kansrijken zien we dat het aandeel jongeren en jongvolwassenen ook iets lager ligt in de steekproef. Zeer sterk stedelijk gebied is iets oververtegenwoordigd, terwijl sterk stedelijk gebied iets is ondervertegenwoordigd.

In onze steekproef zijn de alleenwonenden ondervertegenwoordigd. Als we kijken naar opleidingsniveau zien we een redelijke afspiegeling van de populatie.

De onderzoeksopzet is zo gekozen om een zo goed mogelijk representatief beeld van de inwoners van Noord-Holland en Almere en Lelystad te verkrijgen. Ondanks de inzet van extra veldwerk om bij te werven in de onder vertegenwoordigde groepen zijn er enkele verschillen in samenstelling tussen onderzoekspopulatie en steekproef. In verband met de planning hebben we ervoor gekozen met deze onderzoekspopulatie door te gaan.

Tabel 4 Overzicht van de samenstelling van de steekproef versus de populatie

	Samenstelling populatie	Samenstelling steekproef Volwassen	Samenstelling steekproef Jongeren	Samenstelling steekproef Totaal
SCP				
Jongere Kansrijken	11%	5%	0%	4%
Laagopgeleide gepensioneerden	16%	25%	4%	23%
Onzekere werkenden	10%	10%	17%	10%
Precariaat	4%	6%	3%	6%
Rentenierende bovenlaag	14%	16%	1%	15%
Werkende bovenlaag	23%	17%	40%	19%
Werkende middengroep	21%	21%	34%	22%
Leeftijd				
10 tot 15 jaar	6%	0%	47%	4%
15 tot 20 jaar	6%	1%	53%	5%
20 tot 25 jaar	7%	3%		2%
25 tot 45 jaar	31%	26%		24%
45 tot 65 jaar	29%	36%		33%
65 tot 80 jaar	16%	31%		29%
80 jaar of ouder	5%	3%		2%
N/A		2%		1%
Stedelijkheid				
Zeer sterk stedelijk	17%	34%	26%	33%
Sterk stedelijk	44%	33%	32%	33%
Matig stedelijk	19%	17%	25%	17%
Weinig stedelijk	14%	10%	11%	10%
Niet stedelijk	7%	6%	6%	6%
N/A		0%		0%
Huishoudsamenstelling				
Getrouwd/samenwonend, zonder kinderen	26%	14%		
Getrouwd/samenwonend, kinderen het huis uit		26%		37%
Getrouwd/samenwonend, met inwonende kinderen	23%	21%	70%	28%
Alleenstaand met inwonende kinderen / eenoudergezin	8%	6%	29%	8%
Alleenwonend	43%	23%	0%	
Alleenstaand, kinderen het huis uit		5%	0%	25%
Thuiswonend (bij mijn ouders / verzorgers)		3%	0%	
Samenwonend met huisgenoten	1%	1%	0%	
Anders, namelijk ...		0%	1%	2%
N/A		0%	0%	

	Samenstelling populatie	Samenstelling steekproef Volwassen	Samenstelling steekproef jongeren	Samenstelling steekproef Totaal
Opleiding				
Basisonderwijs	8%	1%	7%	2%
VMBO, MBO1	16%	19%	35%	20%
MBO2 - MBO 4	28%	25%	8%	24%
Havo, VWO	11%	13%	39%	15%
HBO, WO-BACHELOR	21%	29%	3%	27%
HBO, WO-,MASTER, DOCTOR	16%	11%	0%	10%
Anders, namelijk ...		0%	0%	0%
Onbekend		2%	9%	2%

BIJLAGE 3: HET VORMEN VAN DE POPULATIEGROEPEN

Een eerste verkennende analyse naar populatiegroepen die mobiliteitsarmoede ervaren, wees uit dat er op basis van enkel persoonskenmerken, niet één duidelijke groep te onderscheiden was die mobiliteitsarmoede ervaart. Daarom is gekozen om groepen te bepalen op basis van ervaren belemmeringen. Deze aanpak wordt hieronder verder toegelicht.

We hebben een factoranalyse toegepast op de stellingen uit de vragenlijst. Een factoranalyse clustert een groot aantal variabelen (stellingen) tot een kleiner aantal factoren. De stellingen die onderling hoge correlaties hebben maar geen of lage correlaties met de andere stellingen vormen één factor. Met andere woorden, er is een verband tussen de factoren en de impact (ervaren van mobiliteitsarmoede), maar een beperkt verband tussen de factoren onderling.

Voor elke respondent hebben we een gemiddelde score per factor bepaald. Een score van 1 betekent dat een respondent zegt de factor helemaal niet te herkennen, en een score van 5 betekent dat de respondent zich helemaal herkent in de risicofactor. Respondenten die hoger scoren dan een 3 worden toebedeeld aan de populatiegroep die deze factor ervaren. Dit betekent dat deze mensen deze factor ervaren en meer risico hebben op het ervaren van mobiliteitsarmoede.

Resultaten van de factoranalyse

De factoren, en daarmee de populatiegroepen, zijn gebaseerd op onderstaande stellingen:

De mobiliteitsarme groep

Deze populatiegroep is gebaseerd op de stellingen:

- Ik zie familie of vrienden minder vaak dan ik zou willen doordat ik er niet kan komen.
- Ik voel me eenzaam omdat ik op bepaalde plekken niet kan komen.
- Ik kan een passende werkplek of school bereiken.
- Ik voel me op een of andere manier beperkt in het reizen.
- Ik kan komen op de plekken waar ik wil, wanneer ik wil en op de manier die ik wil

De fysiek beperkte reiziger

Deze populatiegroep is gebaseerd op de stellingen:

- Mijn lichamelijke gezondheid staat het toe om verplaatsingen lopend te doen.
- Mijn lichamelijke gezondheid staat het toe om zelfstandig met het openbaar vervoer te reizen.
- Mijn lichamelijke gezondheid staat het toe om verplaatsingen fietsend te doen.

De niet-fietsers

Deze populatiegroep is gebaseerd op de stellingen:

- Ik vind het leuk om te fietsen.
- Ik kan veilig fietsen door druk verkeer.

De ontoegankelijke leefomgeving

Deze populatiegroep is gebaseerd op de stellingen:

- Er zijn prettige fietspaden en routes naar de plekken die ik wil bereiken
- Je kan makkelijk lopen naar de plekken dicht bij mijn huis.

De afhankelijke reiziger:

Deze populatiegroep is gebaseerd op de stellingen:

- Ik ben voor mijn vervoer niet afhankelijk van anderen.
- Als mijn vervoermiddel (bijv. fiets, auto, brommer) kapot is of onderhoud nodig heeft, ben ik zelf in staat dit te regelen en te betalen.
- Als mijn vaste vervoermiddel wegvalt, heb ik een alternatief.

De prijsgevoelige reiziger

Deze populatiegroep is gebaseerd op de stellingen:

- De kosten van mobiliteit (zoals brandstof, bus- of treinkaartje of parkeergeld) hebben invloed op hoe vaak ik reis.
- De kosten van mobiliteit hebben geen invloed op het vervoermiddel dat ik gebruik.
- De kosten die ik maak voor mobiliteit zorgen ervoor dat ik andere dingen minder of niet kan doen.

De ongeruste reiziger

Deze populatiegroep is gebaseerd op de stellingen:

- Ik vermijd sommige reizen omdat het mij een onrustig gevoel geeft.
- Ik voel me niet comfortabel als ik autorijd.
- Ik reis minder of anders dan ik zou willen omdat ik mij niet altijd overal veilig voel

Ongeremde reizigers: zit in geen van de risicogroepen want ze ervaren geen enkele factor.

Reizigers kunnen in één of meerdere populatiegroepen zitten. Dit heeft niet voor iedereen als gevolg dat ze mobiliteitsarmoede ervaren. Naar mate mensen in meerdere populatiegroepen zitten wordt het risico op de ervaren mobiliteitsarmoede wel hoger.

Per populatiegroep hebben we bepaald hoe de samenstelling van de groep zich onderscheidt van mensen buiten deze groep. Leeftijd, inkomen, SCP-klasse, gender, autobezit zijn hierbij de meest gebruikte aspecten. We formuleren dit telkens als: 'in deze groep is de kans x maal hoger dat er mensen met lage inkomens in de groep zitten'.

Uitsmeren van de populatiegroepen naar alle buurten in Noord-Holland en de MRA

Een belangrijk doel van het onderzoek is om een inschatting op buurtniveau te maken welke populatiegroepen in welke mate zijn vertegenwoordigd. Deze inschatting is gemaakt met behulp van Whooz. Dit bedrijf is gespecialiseerd in marktanalyses en hebben een eigen omvangrijke dataset tot hun beschikking.

Op basis van de samenstellingen van de populatiegroep, hebben we rekenregels geformuleerd per populatiegroep. Met deze rekenregels heeft Whooz voor iedere populatiegroep voorspelt hoeveel mensen in een buurt naar verwachting bij die populatiegroep horen. Het resultaat hiervan was een overzicht van het verwachte percentage per populatiegroep per buurt. Dit hebben we ook omgezet naar een index. De index score per buurt laat zien hoe die buurt scoort ten opzichte van het gemiddelde. Scores van 99 of lager laat zien dat de populatiegroep minder dan gemiddeld is vertegenwoordigd in een buurt. Scores van 101 of hoger laat zien dat de populatiegroep meer dan gemiddeld is vertegenwoordigd in een buurt.

De resultaten presenteerden we op GIS-kaarten. Deze GIS-kaarten zijn op te vragen bij provincie Noord-Holland.

BIJLAGE 4: DE ENQUÊTE

De provincie Noord-Holland doet onderzoek naar de mobiliteit van inwoners. We willen graag weten of alle bewoners van de provincie zich goed kunnen verplaatsen. We stellen vragen over uw mobiliteit: waar reist u naar toe, hoe reist u en wat belemmert u in uw reizen? Het invullen van de enquête duurt ongeveer 15 minuten.

Reisgedrag en persoonlijke mobiliteit

Het eerste blok vragen gaat over de manier waarop u reist en hoe vaak u ergens naar toe gaat.

1. Heeft u een geldig autorijbewijs?

- ☐ Ja
☐ Nee

2. Hoeveel auto's (incl. leaseauto's) heeft uw huishouden?

- ☐ Geen
☐ Één
☐ Twee
☐ Drie of meer
☐

3. Welke van de overige vervoermiddelen beschikt u? (Meerdere antwoorden mogelijk)

- ☐ Fiets
☐ Elektrische fiets (of speed pedelec)
☐ Bromfiets, snorfiets of scooter
☐ Motor
☐ Scootmobiel
☐ Anders, namelijk... (open)
☐ Geen

4. Hoe vaak reisde u afgelopen maand gemiddeld voor de volgende reisdoelen?

	4 dagen in de week of vaker	1 tot 3 dagen per week	1 tot 3 dagen per maand	Minder dan 1 keer per maand	Nooit
Werk					
School/ onderwijs					
Winkelen en/of boodschappen					
Persoonlijke verzorging en medische afspraken (bijvoorbeeld kapper, pedicure, huisarts, tandarts, ziekenhuis)					
Uitgaan, sport, hobby, recreatie					
Bezoek vrienden/familie					
Zorgtaken (wegbrengen en ophalen kinderen, ouders, zorgbehoevenden)					

5. Hoe vaak maakte u afgelopen maand een verplaatsing met de volgende vervoermiddelen?

	4 dagen in de week of vaker	1 tot 3 dagen per week	1 tot 3 dagen per maand	Minder dan 1 keer per maand	Nooit
Auto als bestuurder					
Auto als passagier					
Trein					
Bus/tram/metro					
Deelauto					
Fiets					
(Elektrische) deelfiets of -scooter					
Lopend					
Wmo-vervoer					
Anders, namelijk ...					

6. Wat zijn de belangrijkste redenen voor u om met de auto (als bestuurder of passagier) te reizen? (max. 3 antwoorden)

>>Alleen voor mensen die bij vraag 5 aangeven vaker dan 1 keer per maand met de auto te reizen<<

- ☐ Kosten
- ☐ Reistijd
- ☐ Gemak
- ☐ Het weer
- ☐ Meenemen van spullen
- ☐ Samenreizen met anderen
- ☐ Combineren van bestemmingen
- ☐ Ontspanning
- ☐ Ik heb geen andere optie
- ☐ Anders, namelijk

7. Wat is de belangrijkste redenen voor u om met de (elektrische) fiets te reizen? (max. 3 antwoorden)

>>Alleen voor mensen die bij vraag 5 aangeven vaker dan 1 keer per maand met de fiets te reizen<<

- ☐ Kosten
- ☐ Reistijd
- ☐ Gemak
- ☐ Meenemen van bagage
- ☐ Mogelijkheid om anderen mee te nemen
- ☐ Combineren van bestemmingen
- ☐ Beweging en ontspanning
- ☐ Milieu
- ☐ Ik heb geen alternatieven
- ☐ Anders, namelijk

8. Wat is de belangrijkste redenen voor u om met het openbaar vervoer te reizen? (max. 3 antwoorden)

>>Alleen voor mensen die bij vraag 5 aangeven vaker dan 1 keer per maand met het ov te reizen<<

- ☐ Kosten
- ☐ Reistijd
- ☐ Gemak
- ☐ Meenemen van bagage
- ☐ Mogelijkheid om anderen mee te nemen
- ☐ Combineren van bestemmingen
- ☐ Beweging en ontspanning
- ☐ Milieu
- ☐ Ik heb geen alternatieven
- ☐ Anders, namelijk

De volgende vragen gaan over de mogelijkheden die u heeft om uw auto of fiets te parkeren. Deze vragen stellen we ook als u geen auto of fiets heeft.

9. Is het mogelijk een auto te parkeren bij uw woning? (meerdere antwoorden mogelijk)

- ☐ Ja, op eigen terrein
- ☐ Ja, ik kan een parkeerplaats bij mijn woning horen
- ☐ Ja, in de openbare ruimte zonder parkeervergunning
- ☐ Ja, in de openbare ruimte met een parkeervergunning
- ☐ Nee
- ☐ Weet ik niet

10. Is het mogelijk een fiets bij uw huis te stallen? (Meerdere antwoorden mogelijk)

- ☐ Ja, in mijn eigen berging, schuur of huis
- ☐ Ja, in een gedeelde fietsenstalling
- ☐ Ja, op straat in een fietsenrek
- ☐ Ja, op straat (niet in een fietsenrek)
- ☐ Nee
- ☐ Weet ik niet

Hieronder volgt een blok met stellingen. Als u het helemaal oneens bent met een stelling kiest u 1. Als u het juist helemaal eens bent met een stelling kiest u 5.

11. In hoeverre bent u het eens of oneens met de volgende stellingen:

- ☐ Ik **weet niet genoeg** van het openbaar vervoer om zonder hulp van anderen een reis met het openbaar vervoer te maken.
- ☐ Ik **weet** hoe ik online een reis met het openbaar vervoer kan plannen.
- ☐ Ik **weet niet** hoe ik gebruik kan maken van deelmobiliteit (zoals bijvoorbeeld een deelauto of ov-fiets).
- ☐ Ik **weet** waar en hoe ik een vervoersbewijs voor het openbaar vervoer kan kopen.
- ☐ Mijn fysieke gezondheid **staat het toe** om verplaatsingen lopend te doen.
- ☐ Mijn fysieke gezondheid **staat het toe** om verplaatsingen fietsend te doen.
- ☐ Mijn fysieke gezondheid **staat het toe** om zelfstandig met het openbaar vervoer te reizen.

12. In hoeverre bent u het eens of oneens met de volgende stellingen:

- ☐ Ik **vermijd** sommige reizen omdat het mij een onrustig gevoel geeft.
- ☐ Ik **kan** veilig fietsen door druk verkeer.
- ☐ Ik vind het **leuk** om te fietsen.
- ☐ Ik voel me **niet comfortabel** als ik autorijd.
- ☐ Ik vind het openbaar vervoer een **prettige** manier om te reizen.
- ☐ Ik combineer **nooit** verschillende manieren van reizen binnen één reis.
- ☐ Als het nodig is **kunnen** mijn familie, vrienden en/of burens mij helpen om op de plaats van bestemming te komen.

In het onderstaande blok stellen we vragen over reizen die u niet (altijd) kan maken. Bijvoorbeeld omdat het reizen te lang duurt, omdat u er niet op tijd kon zijn of omdat de kosten te hoog zijn.

13. Welke activiteiten kunt u (soms) niet doen omdat u er niet kunt komen?

- ☐ Werk
- ☐ School/onderwijs
- ☐ Winkelen/boodschappen
- ☐ Persoonlijke verzorging en medische afspraken
- ☐ Uitgaan/sport/hobby/recreatie
- ☐ Bezoek familie/vrienden
- ☐ Zorgtaken (wegbrengen en ophalen kinderen, ouders, zorgbehoevenden)
- ☐ Anders, namelijk
- ☐ Ik kan overal komen waar ik zou willen >> Door naar vraag 16 <<

14. Kunt u aangeven hoe vaak dit gebeurt?

- ☐ 4 keer per week of vaker
- ☐ 1 tot en met 3 dagen per week
- ☐ 1 tot en met 3 dagen per maand
- ☐ Minder dan 1 keer per maand

15. Kunt u aangeven waarom u niet activiteiten op deze plekken kan komen?

- ☐ Open vraag

16. In hoeverre bent u het eens of oneens met de volgende stellingen:

- ☐ Ik voel me op een of andere manier **beperkt** in het reizen.
- ☐ Ik ben voor mijn vervoer **niet afhankelijk** van anderen.
- ☐ Ik zie familie of vrienden **minder vaak** dan ik zou willen doordat ik er niet kan komen.
- ☐ Ik **voel me** eenzaam omdat ik op bepaalde plekken niet kan komen.
- ☐ Ik **kan** een passende werkplek of school bereiken.
- ☐ Als mijn vaste vervoermiddel wegvalt, **heb ik** een alternatief.
- ☐ Waarbij 1= *helemaal oneens*, 2= *Oneens*, 3= *Niet eens*, *niet oneens*, 4= *Eens* =5 *Helemaal eens*, *Weet ik niet / Niet van toepassing*

Het volgende blok stellingen gaat over de kosten en beschikbaarheid van mobiliteit.

17. In hoeverre bent u het eens of oneens met de volgende stellingen:

- ☐ De kosten van mobiliteit (zoals brandstof, bus- of treinkaartje of parkeergeld) **hebben invloed** op hoe vaak ik reis.
- ☐ De kosten van mobiliteit **hebben geen invloed** op het vervoermiddel dat ik gebruik
- ☐ Als mijn vervoermiddel (bijv. fiets, auto, brommer) kapot is of onderhoud nodig heeft, ben ik zelf **in staat** dit te regelen en te betalen
- ☐ De kosten die ik maak voor mobiliteit zorgen ervoor dat ik andere dingen minder of **niet** kan doen
- ☐ Soms heb ik **geen** vervoermiddel beschikbaar omdat ik deze deel met mijn huishouden.
- ☐ Waarbij 1= *helemaal oneens*, 2= *Oneens*, 3= *Niet eens*, *niet oneens*, 4= *Eens* =5 *Helemaal eens*, *Weet ik niet / Niet van toepassing*

18. Hoe vaak ervaart u op uw woonlocatie overlast als gevolg van verkeer?

- ☐ Zeer vaak
- ☐ Vaak
- ☐ Soms
- ☐ Zelden
- ☐ Nooit
- ☐ Weet ik niet

Dit blok gaat over het aanbod van openbaar vervoer, fietspaden en looproutes. Hierna volgt nog één blok met vragen.

19. In hoeverre bent u het eens met de volgende stellingen:

- ☐ De locaties die ik wil bereiken zijn **goed** bereikbaar met het openbaar vervoer
- ☐ De dienstregeling van het openbaar vervoer sluit **niet goed** aan bij mijn (gewenste) reispatroon
- ☐ Er zijn **prettige** fietsroutes naar de locaties die ik wil bereiken
- ☐ Je kan **makkelijk** lopen naar de plekken dichtbij mijn huis.
- ☐ Ik reis **minder of anders** dan ik zou willen omdat ik mij **niet altijd overal** veilig voel
- ☐ Ik **kan komen** op de plekken waar ik wil, wanneer ik wil en op de manier die ik wil
- ☐ Waarbij 1= *helemaal oneens*, 2= *Oneens*, 3= *Niet eens*, *niet oneens*, 4= *Eens* =5 *Helemaal eens*, *Weet ik niet / Niet van toepassing*

20. Wat heeft u nodig om wel op de plekken te kunnen komen waar u wilt, wanneer u wilt en op de manier die u wilt? >>indien negatief antwoord op een van de voorgaande stellingen

- ☐ Open vraag

In het laatste blok stellen we enkele vragen over uw eigen woon- en leefsituatie.

Achtergrondinformatie

21. Wat zijn de vier cijfer en twee letters van uw postcode?

- ☐ 1234AB
- ☐ Zeg ik liever niet / weet ik niet

22. Wat is uw leeftijd in jaren?

- ☐ Open
- ☐ Zeg ik liever niet

23. Wat is uw gender?

- ☐ Man
- ☐ Vrouw
- ☐ Non-binair
- ☐ Dat zeg ik liever niet

24. Hoe is uw woonsituatie?

- ☐ Alleenwonend
- ☐ Alleenstaand met inwonende kinderen / eenoudergezin
- ☐ Alleenstaand, kinderen het huis uit
- ☐ Getrouwd/samenwonend, kinderen het huis uit
- ☐ Getrouwd/samenwonend, zonder kinderen
- ☐ Getrouwd/samenwonend, met inwonende kinderen
- ☐ Thuiswonend (bij mijn ouders / verzorgers)
- ☐ Samenwonend met huisgenoten
- ☐ Anders

25. Wat is uw dagelijkse bezigheid?

- ☐ Ik heb een betaalde baan voor 12 uur of meer per week
- ☐ Ik heb een betaalde baan voor minder dan 12 uur per week
- ☐ Ik ben scholier/student
- ☐ Ik doe onbetaald werk (mantelzorg, huishoudelijk werk, zorg voor kinderen)
- ☐ Ik ben werkzoekend/heb een AWW-uitkering/WAO-uitkering
- ☐ Ik ben gepensioneerd
- ☐ Ik doe vrijwilligerswerk
- ☐ Anders, namelijk... [open]
- ☐

26. Wat is uw hoogst afgeronde opleiding?

- ☐ Lagere school/basisschool
- ☐ LBO (LTS/LEAO/LLO/Huishoudschool)
- ☐ VMBO
- ☐ MAVO
- ☐ HAVO
- ☐ VWO (Atheneum/Gymnasium) of HBS
- ☐ MBO 1
- ☐ MBO 2 t/m 4 of MBO oude structuur (MTS/UTS/MEAO)
- ☐ HBO (HTS/HEAO)
- ☐ WO Bachelor
- ☐ WO Master
- ☐ Postdoctoraal/promovendus

27. Heeft u zorgverantwoordelijkheden? Zoals bijvoorbeeld de zorg voor kinderen, ouders, andere naasten.

- ☐ Ja
- ☐ Nee
- ☐ Weet ik niet

Dit was de laatste vraag uit deze lijst. Wilt u nog iets kwijt of heeft u opmerkingen voor de onderzoekers?

Als u nog een opmerking heeft kunt u die hier kwijt.

Dit is het einde van de vragenlijst. Hartelijk dank voor uw medewerking

BIJLAGE 5: STELLINGEN GEBRUIKT IN DE INTERVIEWS EN GROEPSPREKKEN

In 2030 is het normaal dat je tegen je telefoon praat om reisadvies te krijgen. Je krijgt te horen hoe snel en tegen welke kosten je kunt reizen voor verschillende manieren van reizen. Je kiest dan je manier van reizen en dit wordt direct ingesteld op je smartphone.

In 2030 is het normaal dat je telefoon je een bericht stuurt als er problemen verwacht worden voor de reis die je gepland hebt. Je krijgt dan een aangepast advies, zodat je ervoor kunt kiezen om op een andere manier te reizen, je afspraak om te zetten naar een online afspraak, of je afspraak te verzetten.

In 2030 is het normaal dat je met je telefoon een deelauto in de straat huurt.

In 2030 is het normaal dat je een auto deelt met je burens in plaats van dat iedereen een eigen auto heeft.

In 2030 is het normaal dat je in de buurt een deelmobiliteit hub hebt. Het is een plek waar zowel deelauto's staan, als (elektrische) deelfietsen en scooters.

In 2030 is het normaal dat je verschillende soorten deelmobiliteit gebruikt (zoals een deelauto, een deelfiets en deelscooter) met één en dezelfde app en betalingssysteem, in plaats van met verschillende apps.

In 2030 is het normaal dat voetgangers en fietsers zo veel mogelijk voorrang krijgen bij verkeerslichten.

In 2030 is het normaal dat iedere nieuwe auto een elektrische auto is.

In 2030 is het normaal dat de ov-chipkaart ingebouwd is in een mobiele app. Deze is bruikbaar voor openbaar vervoer, deelfietsen, scooters en -auto's.

In 2030 is het normaal dat er op het station gratis warme drank uitgedeeld wordt op het station bij het reizen buiten de spits.

In 2030 is het normaal dat je meer betaalt voor reizen in de spits.

In 2030 is het normaal dat je belt naar de bus of via de app een bus bestelt in plaats van dat de bus iedere dag dezelfde route rijdt.

In 2030 is het normaal dat mensen in wijken in en om het stadscentrum en dorpscentrum hun auto niet gratis voor de deur kunnen parkeren. Er zijn parkeerplekken op een paar honderd meter afstand vanuit waar je een (deel)auto kan pakken.

In 2030 is het normaal dat mensen de meeste boodschappen doen met de fiets, bakfiets of scootmobiel.

In 2030 is het normaal dat je van je werkgever een hogere reiskostenvergoeding krijgt als je op de fiets komt dan wanneer je met de auto komt.

In 2030 is het normaal dat er in de straat waar een school gevestigd is niet met de auto gereden mag worden tijdens het halen en brengen van kinderen.

In 2030 is het normaal dat pakketjes niet meer met bestelbusjes aan huis gebracht worden, maar opgehaald worden op een centrale plek in de buurt.

In 2030 is het normaal dat pakketjes door de fietskoerier aan huis gebracht worden en niet meer met bestelbusjes aan huis.

In 2030 rijden alle bouwvakkers en ander beroepsverkeer met elektrische werkbussen.

In 2030 is het normaal dat je je auto parkeert aan de rand van de stad en vanaf daar verder reist met het openbaar vervoer of een deelfiets naar de binnenstad.

In 2030 is het normaal dat er in je dorp of buurt een laadplein is met veel elektrische laadpalen.

In 2030 is het normaal dat je met een helm fietst.

In 2030 is het normaal dat er fietspaden zijn voor snelle fietsers en fietspaden voor langzame fietsers.

In 2030 is het normaal dat je belasting betaalt over de auto per kilometer die je rijdt.

In 2030 is het normaal dat je met een OV-taxi naar het station gaat, in plaats van met een bus die maar 1 keer per uur rijdt.

In 2030 is het normaal dat alle informatie tijdens het autorijden door je telefoon of door de navigatie van de auto wordt verteld, in plaats van met borden langs de weg.

BIJLAGE 6: REFERENTIES

1. Planbureau voor de Leefomgeving. (2022). Toegang voor iedereen? *Een analyse van de (on)bereikbaarheid van voorzieningen en banen in Nederland*.
2. Raad voor de leefomgeving en infrastructuur. (2020). Toegang tot de stad. *Hoe publieke voorzieningen, wonen en vervoer de sleutel voor burgers vormen*.
3. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. (2022). Rechtvaardig mobiliteitsbeleid.
4. Wat is het limitarisme? Hoogleraar Ingrid Robeyns legt het uit. 6 december 2023: <https://www.uu.nl/in-de-media/wat-is-het-limitarisme-hoogleraar-ingrid-robeyns-legt-het-uit>
5. Bridgman, J., Gut, K. & Saunders, J. (2012). Tinngo Intersectional Mobility Indicators (TIMI).
6. Kaufmann, V. & Flamm, M. (2006). Operationalising the concept of motility: A qualitative exploration. *Mobilities*, 1(2), 167-189.
7. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid [KiM] (2018). Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem?
8. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. (2022). Het wijdverbreide autobezit in Nederland.
9. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. (2024). Atlas van de auto. Ontdek de diversiteit in autobezit en -gebruik in Nederland.
10. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. (2022). Het wijdverbreide autobezit in Nederland.
11. RiVM. (2022) Elektrisch fietsen in Nederland.
12. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. (2023). Fietsfeiten 2023
13. Kampert, A., Nijenhuis, J., Nijland, H., Uitbeijerse, G. & Verhoeven, M. (2019). Indicator risico op vervoersarmoede. Geraadpleegd van: <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2019/42/indicator-risico-op-vervoersarmoede>.
14. Titheridge, H., Achuthan, K., Mackett, R. & Solomon, J. (2009). Assessing the extent of transport social exclusion among the elderly. *Journal of Transport and Land Use*, 2(2), 31-48.
15. Jorritsma, P., Baveling, J., de Haas, M., Bakker, P. & Harms, L. (2018). Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem? Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
16. Girella, Bak, Kozlak, Pawłowska & Borkowski, 2019
17. Jorritsma, P., Baveling, J., de Haas, M., Bakker, P. & Harms, L. (2018). Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem? Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
18. Kampert, A., Nijenhuis, J., Nijland, H., Uitbeijerse, G. & Verhoeven, M. (2019). Indicator risico op vervoersarmoede. Geraadpleegd van: <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2019/42/indicator-risico-op-vervoersarmoede>.
19. Jorritsma, P., Baveling, J., de Haas, M., Bakker, P. & Harms, L. (2018). Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem? Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
20. Turoń, K. & Sierpiński, G. (2019). Shared mobility as a form of overcoming social barriers in access to transport services and social exclusion. *Research in Logistics & Production*, 9(3), 177-186.
21. CBS en PBL. (2019). Indicator risico op vervoersarmoede. Inzicht op buurtniveau.
22. Vlaams Expertisecentrum Toegankelijkheid (2015). 'Iedereen op weg'. Op naar een toegankelijk vervoerssysteem in Vlaanderen.
23. Groen (2016). Barrières in de dagelijkse mobiliteit van mensen met een motorische beperking en het belang van netwerken.
24. Zie van der Kloof, Bastiaanssen, Martens – Bicycle lessons, activity participation and empowerment (2015) en Vervoersarmoede ontrafeld: onderzoek vier grote steden - van der Steenhoven en van der Bijl (2019)
25. Zie van der Kloof, Lessons learned through training immigrant women in the Netherlands to cycle, in *Cycling Cultures*, Peter Cox ed. en van der Kloof en Bek, Niet-Westerse migrantenvrouwen pakken zelf de fiets, *Verkeerskunde* (2019)
26. Kampert, A., Nijenhuis, J., Nijland, H., Uitbeijerse, G. & Verhoeven, M. (2019). Indicator risico op vervoersarmoede. Geraadpleegd van: <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2019/42/indicator-risico-op-vervoersarmoede>.
27. Jorritsma, P., Baveling, J., de Haas, M., Bakker, P. & Harms, L. (2018). Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem? Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
28. Kampert, A., Nijenhuis, J., Nijland, H., Uitbeijerse, G. & Verhoeven, M. (2019). Indicator risico op vervoersarmoede. Geraadpleegd van: <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2019/42/indicator-risico-op-vervoersarmoede>.
29. Jorritsma, P., Baveling, J., de Haas, M., Bakker, P. & Harms, L. (2018). Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem? Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
30. Jorritsma, P., Baveling, J., de Haas, M., Bakker, P. & Harms, L. (2018). Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem? Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
31. Kennisinstituut voor Mobiliteit. (2024). Betaalbare mobiliteit? Een verkenning van prijzen van mobiliteit, huishouduitgaven aan vervoer, en betaalbaarheidsproblemen.
32. Nibud. (2024). Geldzaken in de praktijk.
33. Kennisinstituut voor Mobiliteit (2022). Het wijdverbreide autobezit in Nederland.
34. Kennisinstituut voor Mobiliteit. (2024). Betaalbare mobiliteit? Een verkenning van prijzen van mobiliteit, huishouduitgaven aan vervoer, en betaalbaarheidsproblemen.
35. Pointer, Het OV vermijden voor je eigen veiligheid: deze vrouwen doen het (<https://pointer.kro-ncrv.nl/het-ov-vermijden-voor-je-eigen-veiligheid-deze-vrouwen-doen-het>)
36. CBS. (2022). Veiligheidsmonitor 2021.
37. Jorritsma, P., Baveling, J., de Haas, M., Bakker, P. & Harms, L. (2018). Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem? Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
38. Building Confidence – Improving Travel for people with mental impairments, Roger Mackett, Centre for Transport Studies, UCL, 2017.
39. Door Daan van der Burgh van de Fietsersbond, zie: <https://www.fietsersbond.nl/nieuws/enquete-over-fietsen-met-autisme>
40. Battarra, R., Zucaro, F. & Tremittara, M.R. (2018). Smart mobility and elderly people: Can ICT make the city more accessible for everybody? *Tema. Journal of Land Use, Mobility and Environment*, 23-42.
41. Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy*, 20(1), 105-113. DOI: 10.1016/j.tranpol.2012.01.013.
42. Beyazit, E. (2011). Evaluating social justice in transport: Lessons to be learned from the capability approach. *Transport Reviews*, 31(1), 117-134.
43. Currie, G. & Delbosc, A. (2011). Transport disadvantage: A review. In: Currie, G. (2011). *New perspectives and methods in transport and social exclusion research*. Emerald Group Publishing Limited: Bingley, UK.
44. Preston, J. & Rajé, F. (2007). Accessibility, mobility and transport-related social exclusion. *Journal of Transport Geography*, 15(2), 151-160. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2006.05.002.
45. Currie, G. & Delbosc, A. (2010). Modelling the social and psychological impacts of transport disadvantage. *Transportation*, 37(6), 953-966.
46. Jorritsma, P., Baveling, J., de Haas, M., Bakker, P. & Harms, L. (2018). Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem? Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
47. Pyrialakou, V.D., Gkritza, K. & Fricker, J.D. (2016). Accessibility, mobility and realized travel behaviour: Assessing transport disadvantage from a policy perspective. *Journal of Transport Geography*, 51(2), 252-269. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2016.02.001
48. Titheridge, H., Achuthan, K., Mackett, R. & Solomon, J. (2009). Assessing the extent of transport social exclusion among the elderly. *Journal of Transport and Land Use*, 2(2), 31-48.
49. Verkeerskunde december 2021 <https://www.verkeerskunde.nl/artikel/we-hebben-echt-contact-nodig-mobiliteitsarmoede-staat-dat-in-de-weg>
50. <https://doortrappen.nl/in-mijn-buurt/kaart+van+nederland/default.aspx>
51. Zie bijvoorbeeld <https://www.anwb.nl/over-anwb/anwb-kinderfietsenplan/fiets-doneren#inleverlocaties>
52. Zie <https://bikecity.amsterdam.nl/zelf-je-fiets-leren-repareren-in-de-bike-kitchen/>
53. Zie <https://bikecity.amsterdam.nl/proef-verbeteren-fietsbeleving-in-tunnels-in-amsterdam-noord/>
54. Zie <https://mrdr.nl/nachtnet-fiets-zoetermeer#:~:text=Fietsers%20gebruiken%20dezelfde%20routes%20en,is%20er%20meer%20sociale%20controle.&text=Het%20nachtnet%20beslaat%2045%20km,km%20aan%20fietsroutes%20in%20Zoetermeer>
55. Jorritsma, P., Baveling, J., de Haas, M., Bakker, P. & Harms, L. (2018). Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem? Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

56. Kampert, A., Nijenhuis, J., Nijland, H., Uitbeijerse, G. & Verhoeven, M. (2019). Indicator risico op vervoersarmoede. Geraadpleegd van: <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2019/42/indicator-risico-op-vervoersarmoede>.
57. Planbureau voor de Leefomgeving [PBL] (2022, 31 oktober). Toegang voor iedereen? Een analyse van de (on)bereikbaarheid van voorzieningen en banen in Nederland. Verkregen van: <https://www.pbl.nl/publicaties/toegang-voor-iedereen>
58. Kampert, A., Nijenhuis, J., Nijland, H., Uitbeijerse, G. & Verhoeven, M. (2019). Indicator risico op vervoersarmoede. Geraadpleegd van: <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2019/42/indicator-risico-op-vervoersarmoede>.
59. Jorritsma, P., Baveling, J., de Haas, M., Bakker, P. & Harms, L. (2018). Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem? Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
60. Kampert, A., Nijenhuis, J., Nijland, H., Uitbeijerse, G. & Verhoeven, M. (2019). Indicator risico op vervoersarmoede. Geraadpleegd van: <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2019/42/indicator-risico-op-vervoersarmoede>.
61. Kampert, A., Nijenhuis, J., Nijland, H., Uitbeijerse, G. & Verhoeven, M. (2019). Indicator risico op vervoersarmoede. Geraadpleegd van: <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2019/42/indicator-risico-op-vervoersarmoede>.
62. Kampert, A., Nijenhuis, J., Nijland, H., Uitbeijerse, G. & Verhoeven, M. (2019). Indicator risico op vervoersarmoede. Geraadpleegd van: <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2019/42/indicator-risico-op-vervoersarmoede>.
63. Kampert, A., Nijenhuis, J., Nijland, H., Uitbeijerse, G. & Verhoeven, M. (2019). Indicator risico op vervoersarmoede. Geraadpleegd van: <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2019/42/indicator-risico-op-vervoersarmoede>.
64. Kampert, A., Nijenhuis, J., Nijland, H., Uitbeijerse, G. & Verhoeven, M. (2019). Indicator risico op vervoersarmoede. Geraadpleegd van: <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2019/42/indicator-risico-op-vervoersarmoede>.
65. Jorritsma, P., Baveling, J., de Haas, M., Bakker, P. & Harms, L. (2018). Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem? Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
66. Jorritsma, P., Baveling, J., de Haas, M., Bakker, P. & Harms, L. (2018). Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem? Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
67. Kampert, A., Nijenhuis, J., Nijland, H., Uitbeijerse, G. & Verhoeven, M. (2019). Indicator risico op vervoersarmoede. Geraadpleegd van: <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2019/42/indicator-risico-op-vervoersarmoede>.
68. Jorritsma, P., Baveling, J., de Haas, M., Bakker, P. & Harms, L. (2018). Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem? Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
69. Kampert, A., Nijenhuis, J., Nijland, H., Uitbeijerse, G. & Verhoeven, M. (2019). Indicator risico op vervoersarmoede. Geraadpleegd van: <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2019/42/indicator-risico-op-vervoersarmoede>.
70. Jorritsma, P., Baveling, J., de Haas, M., Bakker, P. & Harms, L. (2018). Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem? Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
71. Van Exel, N.J.A. & Rietveld, P. (2009). Could you also have chosen another transport mode? An investigation of the choice set of car and public transport travellers in the Netherlands. *Transport Research Part A: Policy and Practice*, 43(4), 374-381.
72. Jorritsma, P., Baveling, J., de Haas, M., Bakker, P. & Harms, L. (2018). Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem? Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
73. Planbureau voor de Leefomgeving. (z.d.). Mobiliteit. Geraadpleegd van: <https://www.pbl.nl/en/node/9083#:~:text=Te%20veel%20mobiliteit%20zorgt%20voor,Nederland%20onder%20druk%20te%20staan>.
74. Kaufmann, V. & Flamm, M. (2006). Operationalising the concept of motility: A qualitative exploration. *Mobilities*, 1(2), 167-189.
75. Jorritsma, P., Baveling, J., de Haas, M., Bakker, P. & Harms, L. (2018). Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem? Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Colofon

Dit onderzoek is begeleid door
Anne van der Veen en Suze Walrave van
provincie Noord-Holland.

Dit onderzoek is uitgevoerd door Robin Kleine,
Kristel Bronsvort, Angela van der Kloof,
Annelot van Mourik en Babet Hendriks
van adviesbureau Mobycon.

Uitgave

Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

Fotografie

Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging

The Creative Hub

Copyright

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd
en/of openbaar gemaakt door middel van druk,
fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder
voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

No part of this book may be reproduced in any form,
by print, photoprint, microfilm or any other means
without written permission from the publisher.

Haarlem, september 2024