



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Beperkt Bereikbaar

Een kwalitatieve studie naar bereikbaarheidsarmoede

Achtergrondrapport

Lizet Krabbenborg en Gabrielle Uitbeijerse

9 mei 2023

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM

Beperkt Bereikbaar

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) maakt analyses van mobiliteit die doorwerken in het beleid. Als zelfstandig instituut binnen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) maakt het KiM strategische verkenningen en beleidsanalyses.

De inhoud van de publicaties van het KiM behoeft niet het standpunt van de minister en de staatssecretaris van IenW weer te geven.

De samenvatting van dit rapport is te vinden in de brochure 'Beperkt Bereikbaar. Persoonlijke ervaringen met bereikbaarheidsproblemen', naast dit rapport te downloaden vanaf de [website](#) van het KiM.

Samenvatting

Er zijn veel vormen van beperkingen in bereikbaarheid en die worden door verschillende groepen mensen verschillend ervaren. Niet alleen reistijd en reiskosten kunnen voor mensen een barrière vormen om zich te verplaatsen, maar ook bijvoorbeeld angst voor verkeersdrukte. De geïnterviewde mensen die bereikbaarheidsproblemen ervaren, hebben vaak wel manieren gevonden om toch aan belangrijke activiteiten te kunnen meedoen – soms met veel moeite. De directe gevolgen van bereikbaarheidsproblemen voor hun deelname aan de maatschappij lijken daardoor beperkt, maar vanwege de beperkte reisopties hebben zij minder keuzes in activiteiten en zijn deze mensen wel kwetsbaar voor veranderingen. De grens tussen acceptabele bereikbaarheidsproblemen en ongewenste bereikbaarheidsarmoede is onduidelijk door het ontbreken van concrete bereikbaarheidsdoelstellingen. Daarnaast liggen barrières en de gevolgen daarvan ook op andere beleidsterreinen dan alleen infrastructuur en mobiliteit. Met alleen mobiliteitsbeleid ontstaat dus geen bereikbaarheid voor iedereen.

Een veelgenoemde definitie van bereikbaarheidsarmoede is een persoon activiteiten niet of moeilijk kan bereiken zoals werk, zorg en sociale contacten vanwege (een combinatie van) gebrekkig vervoer, sociaaleconomische en ruimtelijke omstandigheden en vaardigheden van het individu, wat leidt tot verminderde deelname aan de maatschappij en kwaliteit van leven. Eerder literatuuronderzoek van het KiM wees groepen aan die het meeste risico lopen op bereikbaarheidsarmoede: mensen met een lager inkomen, werklozen, ouderen (met name vrouwen), mensen zonder rijbewijs, mensen met een migratieachtergrond en bewoners van rurale gebieden. Ook autolozers en mensen met een (fysieke of cognitieve) beperking worden als risicogroepen gezien. Hoewel het aannemelijk is dat mensen met bereikbaarheidsarmoede in een van deze groepen vallen, is het niet aannemelijk dat iedereen die tot een risicogroep behoort ook bereikbaarheidsarmoede heeft. Alvorens zicht kan worden verkregen op wie, hoeveel en waar mensen bereikbaarheidsarmoede hebben, is het zaak om inzichtelijk te krijgen hoe bereikbaarheidsproblemen (de barrières) zich verhouden tot verminderde deelname aan de maatschappij (de gevolgen).

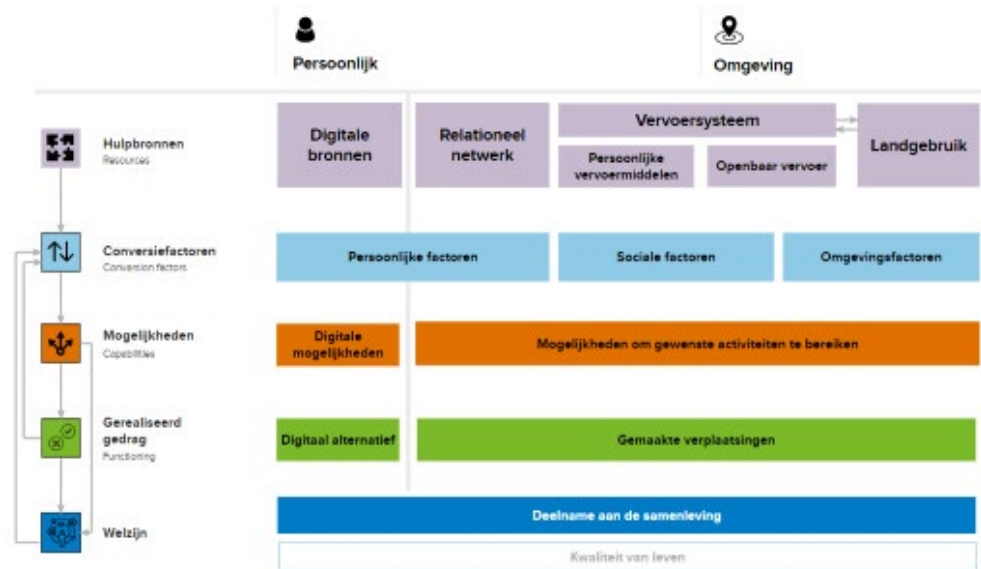
Doelen van het onderzoek en methode

Het primaire doel van dit onderzoek is daarom om meer zicht te krijgen in de mechanismen van bereikbaarheidsarmoede. Dat doen we door het geheel van (gepercipieerde) oorzaken (barrières) en gevolgen van bemoeilijkt en verminderd bereiken van activiteiten in kaart te brengen op individueel niveau. Hiertoe zijn 30 interviews gehouden met mensen die zelf aangeven bereikbaarheidsproblemen te ervaren. We beoordelen niet of deze personen bereikbaarheidsarmoede hebben, maar zoomen in op hun ervaren bereikbaarheidsproblemen en hoe ze daarmee omgaan. We richten ons op twee casusgebieden waar bereikbaarheidsproblemen relatief vaker voorkomen. De helft van de geïnterviewden woont in ruraal Friesland en de andere helft woont in of nabij de wijk Kanaleneiland in Utrecht. Aangezien eerder onderzoek zich al richt op mobiliteitservaringen van mensen met een fysieke beperking en ouderen, ligt de nadruk van dit onderzoek juist op andere genoemde risicogroepen. In de interviews is niet alleen gevraagd naar verplaatsingen en de moeilijkheden daarbij, maar ook naar de beschikbare hulpbronnen, het vermogen om die hulpbronnen om te zetten in reisopties, en de deelname aan de samenleving

Onderstaande figuur illustreert de samenhang van deze componenten. De inzichten uit de interviews zijn vergeleken met de literatuur.

Het secundaire doel is, naast de analyses, om de mensen die problemen ervaren een gezicht te geven. Dat doen we door interviews te combineren tot persoonlijke verhalen. De verhalen staan centraal in de bijbehorende brochure.

Figuur 1 Onderzoekskader



Bereikbaarheidsbarrières

De gevonden barrières zijn divers en ze overlappen regelmatig. Bovendien is er altijd sprake van een combinatie van barrières in de interviews.

Ten eerste zijn er barrières die relateren aan het *vervoersysteem* zelf. Hieronder valt het gebrek aan beschikbaar en geschikt vervoer. Dit betreft het gebrek aan eigen vervoersmiddelen, het gebrek aan ov-lijnen in de buurt met een goede verbinding naar de gewenste bestemming. Ook zijn haltes niet overal toegankelijk en is de infrastructuur niet overal veilig. Beperkte informatievoorziening over routes en tijden vormt ook een barrière.

Een tweede categorie barrières heeft te maken met *landgebruik*. Een voor de hand liggende barrière die wordt genoemd is dat er geen of weinig gewenste activiteiten in de buurt zijn. Ook wordt de woonplek zelf als barrière genoemd indien mensen liever op een beter bereikbare, maar voor hen niet te betalen plek willen wonen.

Een derde categorie betreft de *tijdscomponent* van verplaatsingen. Lange reistijd, maar ook onbetrouwbare reistijd, lage frequentie van (openbaar) vervoersopties en overvol openbaar vervoer tijdens spitsdrukten worden genoemd.

De vierde categorie barrières zijn gelinkt aan *het individu*. Beperkte financiën weerhouden mensen er van om een verplaatsing te maken, vaardigheden te ontwikkelen zoals een rijbewijs te halen of om een vervoermiddel te kopen of te repareren. Gezondheidsbeperkingen vormen een barrière, net als angsten. Denk aan angst voor ongelukken of angst voor fietsendiefstal. Beperkte digitale en taalvaardigheden werken ook als een drempel.

Tenslotte identificeren we ook een culturele barrière waardoor mensen minder vervoersopties zoals de fiets gebruiken. Weersomstandigheden kunnen mensen met onoverdekte vervoermiddelen beperken.

Omgaan met bereikbaarheidsproblemen

Wanneer mensen barrières ervaren bij verplaatsingen betekent dat niet meteen dat zij de gewenste activiteit niet doen. Er zijn verschillende manieren waarop mensen omgaan met hun barrières. Deze coping mechanismen verdelen we in mechanismen waardoor men de activiteiten wél kan doen en in een mechanisme waarbij de activiteit niet wordt gedaan.

Het meest genoemde mechanisme betreft hulp ontvangen van familie, vrienden en ook officiële instanties. Dit stelt veel mensen in staat om alsnog aan de gewenste activiteit mee te doen, hoewel velen ook aangeven met tegenzin hulp te ontvangen. Hoewel dit een veelvoorkomend mechanisme is, is het niet voor iedereen weggelegd. Men heeft een sociaal netwerk nodig met mensen die wel (vervoers)middelen hebben en kunnen gebruiken.

Een digitaal alternatief zoals thuiswerken is een tweede wijze om met bereikbaarheidsproblemen om te gaan. Het stelt mensen in staat om aan activiteiten mee te doen ondanks bereikbaarheidsproblemen. Digitale alternatieven worden echter niet altijd als volwaardig alternatief gezien, zeker bij sociale activiteiten.

Ten derde kunnen mensen barrières ook slechten door zich aan te passen en het te doen met wat ze wél beschikbaar hebben. Geïnterviewden steken dan vaak wel veel tijd, moeite of geld in een verplaatsing om deze toch mogelijk te maken, ondanks de bereikbaarheidsbarrières. Hieronder vallen ook het slim plannen van meerdere activiteiten en zwartrijden.

Een laatste mechanisme dat we onderscheiden is het naar beneden bijstellen van de verplaatsingswens. Mensen kiezen ervoor om zich niet of minder (vaak of ver) verplaatsen. Waar sommigen uitgesproken ontevreden zijn over verminderde mogelijkheden, berusten anderen in dat lot. Ook lijkt een groep mensen het voor zichzelf goed te praten, bijvoorbeeld dat het toch goed voor het klimaat is om minder auto te rijden.

De gevolgen van beperkte bereikbaarheid voor deelname aan de maatschappij

De coping mechanismen stellen veel geïnterviewden in staat om ondanks barrières toch aan de voor hen belangrijke activiteiten te kunnen meedoen. Niettemin zijn er alsnog verminderde verplaatsingen die op verschillende vlakken gevolgen hebben voor deelname aan de maatschappij: sociale contacten, werk en studie, en zorg.

Het meest genoemde gevolg is dat geïnterviewden minder vaak familie en vrienden zien. De ervaren ernst van dit gevolg verschilt sterk tussen respondenten: waar sommigen gevoel van uitsluiting en eenzaamheid ervaren, noemen anderen het 'jammer'.

Ten tweede hebben bereikbaarheidsproblemen gevolgen voor werk en studie. In de literatuur is dit het meest uitgebreid bestudeerde gevolg, hoewel empirisch bewijs in Nederland nog beperkt is. Amerikaanse studies tonen aan dat autobezit de kans op werk significant verhoogt, maar het is minder duidelijk in hoeverre dat voor Nederland geldt waar doorgaans meer alternatieven voor de auto voorhanden zijn. Respondenten noemden enkele voorbeelden waarbij bereikbaarheidsbarrières zorgden voor minder keuze in werk of het nemen van ontslag.

Beperkte bereikbaarheid leidde er vrijwel niet toe dat geïnterviewden zorgafspraken oversloegen. Het bereiken van zorgvoorzieningen wordt als essentieel gezien en respondenten weten daar uiteindelijk te komen – eventueel met veel hulp, kosten en moeite.

Ook is in de interviews ook genoemd dat bereikbaarheidsproblemen zorgen voor verminderde vrijheid van jonge kinderen om te gaan en staan waar ze willen. Bijvoorbeeld omdat de reisafstand of verkeerssituatie hen verlet om zelfstandig naar de activiteit te fietsen. Bij deze resultaten moet meegenomen worden dat mensen adaptieve voorkeuren kunnen hebben. Zij hebben dan hun voorkeuren aangepast aan de (beperkte) set aan verplaatsingsmogelijkheden en activiteiten en benoemen negatieve gevolgen van bereikbaarheidsproblemen niet als zodanig.

Bereikbaarheid voor iedereen?

Hoewel bij beleidsmakers behoefte is aan het duidelijk in kaart brengen van mensen met bereikbaarheidsarmoede om zo beter grip te krijgen op de omvang van het probleem, wijst ook deze studie op de complexiteit daarvan. Vaak wordt gesproken van bereikbaarheidsarmoede indien mensen als *gevolg* van bereikbaarheidsproblemen niet goed kunnen meedoen aan de maatschappij omdat ze essentiële activiteiten zoals werk, zorg en sociale contacten beperkt kunnen bereiken. In de praktijk blijken oorzaak-gevolgrelaties van bereikbaarheidsproblemen niet eenvoudig te onderscheiden. Een laag inkomen hangt bijvoorbeeld samen met minder autobezit, wat het vinden van een passende baan bemoeilijkt – wat weer zorgt voor een laag inkomen.

Bereikbaarheidsarmoede hangt niet alleen af van de omgeving en van persoonlijke kenmerken, maar ook sterk van hoe mensen omgaan met hun bereikbaarheidsproblemen. Het valt op dat mensen met bereikbaarheidsbarrières vaak zelf oplossingen hebben gevonden om toch op plaats van bestemming te komen als de activiteit belangrijk is. Dat kost soms veel moeite, tijd en geld. Niettemin hebben deze personen minder keuzes en terugvalopties. Dat maakt hen kwetsbaarder, en daarnaast heeft een beperkte set aan opties ook negatieve gevolgen voor de kwaliteit van leven. Bovendien kan de keuze van een huishouden voor voldoende bereikbaarheid negatieve gevolgen hebben op andere vlakken. Bijvoorbeeld als een huishouden een auto aanhoudt om in de bereikbaarheid te voorzien ('gedwongen autobezit'), terwijl dit ten koste gaat van goed eten of een warm huis. Dit voorbeeld toont ook de overlap van bereikbaarheidsarmoede aan met andere 'typen' armoede zoals energiearmoede

Het vaststellen van bereikbaarheidsarmoede is complex en daarom is het kwantificeren van de omvang van het probleem op zijn minst uitdagend. Concrete beleidsdoelen op het vlak van bereikbaarheid ontbreken, en daarmee ook voor het tegengaan van bereikbaarheidsarmoede. Zodoende is het lastig om concrete en effectieve maatregelen aan te wijzen.

Tenslotte benadrukken we dat zowel de oorzaken als de gevolgen en coping mechanismen sterke dwarsverbanden hebben met beleidsterreinen zoals zorg, onderwijs en wonen. Problemen om bijvoorbeeld een school te bereiken kunnen immers verbeterd worden door vervoer en infrastructuur erheen te verbeteren, maar ook door ingrepen in ruimtelijke inrichting (van activiteiten en wonen) en het onderwijsbeleid (door keuze in grootte van scholen bijvoorbeeld). Samenwerking met andere departementen en andere overheden is daarom noodzakelijk. Met mobiliteitsbeleid alleen ontstaat geen bereikbaarheid voor iedereen.

Inhoud

Samenvatting 3

Inhoud 7

1 Inleiding 8

- 1.1 Inleiding 8
- 1.2 Doel en onderzoeksvragen 10
- 1.3 Producten 10
- 1.4 Leeswijzer 11

2 Methodologische verantwoording 12

- 2.1 Conceptuele kaders 12
- 2.2 Wijze van data verzamelen 17
- 2.3 Beschrijving van de twee casusgebieden 19
- 2.4 Data-analyse interviews 23
- 2.5 Constructie van de persoonlijke verhalen 24

3 Ervaren barrières bij bereikbaarheid 26

- 3.1 Barrières 26
 - 3.1.1 Landgebruik 26
 - 3.1.2 Vervoersysteem 27
 - 3.1.3 Tijd 29
 - 3.1.4 Individu 31
 - 3.1.5 Overige barrières 35
- 3.2 Stapeling van barrières 36
- 3.3 Relatie tussen persoonskenmerken en bereikbaarheidsproblemen 37

4 Omgaan met en gevolgen van bereikbaarheidsproblemen 39

- 4.1 Omgaan met barrières 39
 - 4.1.1 Activiteit wél doen 39
 - 4.1.2 De gewaardeerde activiteit niet, of minder vaak, doen 44
- 4.2 Gevolgen voor deelname aan de maatschappij 45
- 4.3 Complexiteit oorzaak-gevolg relaties 49

5 Conclusies en discussie 51

- 5.1 Conclusies per onderzoeksvraag 51
- 5.2 Aandachtspunten voor beleid 56
- 5.3 Discussie 59
- 5.4 Suggesties en aandachtspunten voor verder onderzoek 60

Referenties 62

Bijlage A: werving 67

Colofon 69

1 Inleiding

1.1 Inleiding

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) is medeverantwoordelijk voor het mobiliteitssysteem en het gebruik daarvan. Een goed mobiliteitssysteem heeft een hoge kwaliteit aan netwerken, is toegankelijk, landsdekkend, en betaalbaar. Daarbij is niet mobiliteit, maar bereikbaarheid het doel. Bereikbaarheid wordt ook wel gedefinieerd als *'the potential of opportunities for interaction'* (Hansen, 1959) en meer recent wordt dit ook wel aangescherpt als het gemak waarmee een individu een *activiteit* van gewenst type, op de gewenste plaats via de gewenste methode op het gewenste tijdstip kan uitoefenen (Bhat et al., 2000)¹. Het kunnen bereiken van werk, voorzieningen en sociale contacten is namelijk een belangrijke voorwaarde voor mensen om te kunnen participeren in de samenleving.

Als aanvulling op private vervoermiddelen en het openbaar vervoer, zijn er allerlei initiatieven vanuit verschillen partijen (Rijk, gemeenten, vervoerders, vrijwilligers) om aan een inclusief mobiliteitssysteem bij te dragen. Denk aan doelgroepenvervoer, buurtbusjes en fietslessen. Niettemin zijn er (steeds meer) signalen vanuit de wetenschap en de maatschappij dat er groepen mensen zijn in Nederland die niet of moeilijk hun bestemmingen kunnen bereiken en daardoor beperkt worden in deelname aan de maatschappij. Dit probleem wordt ook wel vervoersarmoede, bereikbaarheidsongelijkheid of mobiliteitsarmoede genoemd. Wij gebruiken in dit rapport het begrip bereikbaarheidsarmoede, omdat de beperking zich voordoet in het niet (of moeilijk) kunnen bereiken van activiteiten en niet in het zich niet (of moeilijk) kunnen verplaatsen. In de literatuur zijn verschillende definities te vinden over bereikbaarheidsarmoede en wij hanteren de volgende (gebaseerd op Jorritsma et al., 2018).

Het niet of moeilijk kunnen bereiken van activiteitenlocaties als gevolg van (een combinatie van) gebrekkige vervoersmogelijkheden (zowel objectief als gepercipieerd), 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.

De literatuur over bereikbaarheidsarmoede is substantieel toegenomen de afgelopen jaren. In met name Groot-Brittannië en de Verenigde Staten ontstond circa 20 jaar geleden aandacht voor de link tussen transport en sociale exclusie. Allerlei factoren zijn sindsdien in verband gebracht met bereikbaarheidsarmoede. Deze factoren zijn in te delen in:

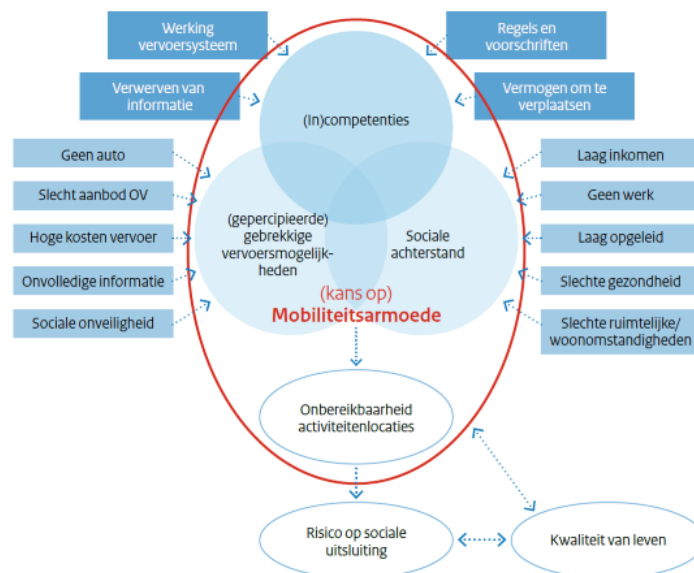
- (in)competenties en vaardigheden, zoals kunnen lezen en fietsen
- sociaaleconomische kenmerken, waaronder inkomen
- het (gepercipieerde) aanbod van vervoer (en voorzieningen)

De factoren hangen ook met elkaar samen, zoals figuur 1.1 illustreert. Het KiM heeft dit eerder beschreven in een literatuurstudie (Jorritsma et al., 2018). Er zijn verscheidene, elkaar overlappende, groepen in Nederland die aan 1 of meer factoren 'voldoen'. Die studie duidt de volgende groepen aan met een *verhoogde kans* op bereikbaarheidsarmoede: mensen met een lager inkomen, werklozen, ouderen (met name vrouwen), mensen zonder rijbewijs, mensen met een migratieachtergrond en bewoners van rurale gebieden. Daarnaast worden in de

¹ Zie de notitie van het KiM voor een brede uiteenzetting van het begrip en de maten van bereikbaarheid (Hamersma et al., 2023).

literatuur ook vaak de groepen 'autolozen' en mensen met een beperking als risicogroep gedefinieerd en hebben gezinnen met kinderen vaker vervoersproblemen. Het is dus aannemelijk dat mensen met bereikbaarheidsarmoede in deze risicogroepen vallen, maar zeker niet alle mensen die tot een risicogroep horen, hebben per se altijd bereikbaarheidsarmoede. Sowieso is bereikbaarheidsarmoede geen zwart-wit vraagstuk: het gaat om de mate van moeite/beperking.

Figuur 1.1 Overzicht relevante factoren die de kans op mobiliteitsarmoede vergroten (Jorritsma et al., 2018)



Verscheidene onderzoeken in Nederland hebben van risicogroepen in kaart gebracht wat hun ervaren barrières zijn (zie Van der Bijl en Van der Steenhoven (2018) in stedelijk gebied en Pot et al. (2020) in ruraal Zeeland). Barrières relateren aan o.a. sociale veiligheid/verkeersveiligheid, (mentale) afstanden, leesbaarheid en met name betaalbaarheid. De onderzoeken gingen niet in op de gevolgen van de bereikbaarheidsproblemen. De auteurs pleiten dan ook voor diepgaander onderzoek vanuit het perspectief van de mensen met vervoersproblemen. Immers, er is pas sprake van bereikbaarheidsarmoede als bereikbaarheidsproblemen mensen ook daadwerkelijk hinderen in hun maatschappelijke deelname². Een studie in Rotterdam keek wel naar gevolgen van beperkte verplaatsingsmogelijkheden, voor de kans op werk (Bastiaansen, 2012). Bastiaansen concludeert dat beperkte verplaatsingsmogelijkheden werklozen en voormalig werklozen beperkt in het vinden en behouden van een baan. Andere kleinschalige studies zijn minder duidelijk over het eenduidige effect van bereikbaarheidsproblemen op deelname aan de samenleving (paragraaf 4.2 bespreekt deze studies).

Een uitdaging bij het bestuderen van de gevolgen van bereikbaarheidsproblemen is de causaliteit. Luz en Portugal (2021) concluderen in hun literatuuroverzicht dat het overgrote deel van de studies correlaties bestudeert (tussen bijvoorbeeld autobezit en het hebben van werk) maar geen uitspraken kan doen over de causaliteit. In andere woorden: het blijft dan onduidelijk of autobezit leidt tot meer kans op werk, of dat een betaalde baan leidt tot hoger autobezit. Hoe deze mechanismen werken, blijft vaak in het midden, maar factoren gerelateerd aan bereikbaarheidsproblemen kunnen zowel een oorzaak zijn als een gevolg (Luz en Portugal, 2021). Een ander

² Onder maatschappelijke deelname valt volgens het CBS niet alleen betaald werk, maar ook vrijwilligerswerk, deelname aan verenigingen, sociale participatie (waaronder sociale contacten met familie, vrienden en kennissen) en het geven van informatiehulp aan anderen buiten het eigen huishouden (CBS, 2018). Het SCP voegt hier ook sportbeoefening en culturele vrijheidsactiviteiten aan toe.

aspect dat naar ons weten relatief weinig is onderzocht, is de wijze waarop mensen omgaan met bereikbaarheidsproblemen. In KiM onderzoek naar de gevolgen van digitalisering voor ov-gebruikers bleken die een belangrijke rol te spelen voor de effecten op het kunnen verplaatsen (Durand et al., 2021). Een persoon die bijvoorbeeld zelf niet kan autorijden, maar wel een rijk sociaal netwerk heeft van mensen die hem naar de plaats van bestemming willen brengen, kan met de benodigde hulp dus wel op de gewenste activiteiten komen. De literatuur wijst daarnaast op het risico van adaptieve voorkeuren: mensen kunnen geaccepteerd hebben dat ze bepaalde activiteiten niet kunnen doen en zien dit niet meer als gewenste verplaatsing (Martens et al., 2011). Dit is ook een uitdaging bij het bestuderen van verplaatsingsbehoeften. Een laatste uitdaging bij het onderzoeken van sociale problematiek is om de menselijke maat erin te krijgen: een risico van dit type onderzoek is dat het te abstract wordt, dat er over mensen wordt gepraat i.p.v. met hen.

1.2 Doel en onderzoeksvragen

Nu bereikbaarheidsarmoede steeds meer aandacht krijgt, is het voor het ontwikkelen van goed en passend beleid belangrijk om eerst een goed beeld van de problematiek te hebben.

Het hoofddoel van dit onderzoek: meer zicht krijgen in de mechanismen van bereikbaarheidsarmoede.

Dat doen we door het geheel van oorzaken en gevolgen van verminderd bereiken van activiteiten in kaart te brengen, vanuit de perceptie van het individu die bereikbaarheidsproblemen ervaart en hoe een persoon met deze problemen omgaat. Voorliggend achtergrondrapport is gericht op dit hoofddoel.

Het subdoel: de menselijk maat van de problemen zichtbaar maken.

Dat doen we door de (uiteenlopende verhalen van) mensen met bereikbaarheidsproblemen te vertellen. De verhalen staan centraal in de bijbehorende brochure (Krabbenborg en Uitbeijerse, 2023). Aan de hand van het hoofddoel zijn de volgende hoofd- en deelvragen gedefinieerd.

Hoofdvraag: Wat zijn de oorzaken van het niet of moeilijk kunnen bereiken van activiteiten door risicogroepen en wat zijn de gevolgen hiervan voor hun deelname aan de maatschappij?

- a) Welke barrières ervaren risicogroepen?
- b) Hoe gaan mensen om met hun bereikbaarheidsproblemen?
- c) Wat zijn de gevolgen van beperkte bereikbaarheid voor deelname aan de maatschappij?
- d) Welke persoonlijke kenmerken en contextfactoren hangen samen met beperkte verplaatsingsmogelijkheden naar gewaardeerde activiteiten?

Ter verduidelijking, het doel is om oorzaken van beperkte bereikbaarheid en de gevolgen daarvan voor deelname aan het maatschappelijke leven in kaart te brengen. Het doel is *niet* om te oordelen of iemand al dan niet bereikbaarheidsarmoede heeft.

1.3 Producten

Dit onderzoeksproject heeft twee producten:

- Voorliggend achtergrondrapport. Hierin staat het hoofddoel centraal door meer inzicht te bieden in de mechanismen van bereikbaarheidsarmoede door de deelvragen te beantwoorden.

- Een bijbehorende brochure (Krabbenborg en Uitbeijerse (2023), gepubliceerd op de [website](#) het KiM). Hierin staan de persoonlijke verhalen centraal. Daarnaast bevat de brochure een samenvatting van het achtergrondrapport.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 presenteren we de gehanteerde methodes. Dit omvat onder meer een conceptueel kader en een beschrijving van de interviewaanpak. Ook beschrijft dit hoofdstuk de manier waarop de persoonlijke verhalen uit de brochure zijn ontwikkeld. In hoofdstuk 3 gaan we in op de barrières bij bereikbaarheidsproblemen. In hoofdstuk 4 wordt beschreven hoe mensen omgaan met hun bereikbaarheidsproblemen en wordt achtereenvolgens beschreven op welke vlakken zij hinder ondervinden in de deelname aan de maatschappij. Hoofdstuk 3 en 4 zijn grotendeels gebaseerd op interviews, aangevuld met inzichten uit de literatuur. In hoofdstuk 5 worden eerst de conclusies uiteengezet aan de hand van de deelvragen. Daarna volgen enkele discussiepunten, handelingsperspectieven voor beleid en het hoofdstuk eindigt met suggesties voor vervolgonderzoek.

2 Methodologische verantwoording

Dit onderzoek heeft als hoofdmethode interviews met mensen die bereikbaarheidsproblemen ervaren. Daarnaast worden de resultaten uit de interviews vergeleken met de literatuur. Dit betreft een literatuurverkenning gebaseerd op een literatuurstudie over mobiliteitsarmoede (Jorritsma et al., 2018) aangevuld met recente inzichten en studies. Dit hoofdstuk bespreekt achtereenvolgens drie conceptuele kaders die gebruikt zijn voor de leidraad van de interviews en voor de analyse (in paragraaf 2.1), de dataverzameling met daarin de keuze voor de methode en de geïnterviewden (2.2), een beschrijving van de casusgebieden waar de interviews hebben plaatsgevonden (2.3), de analyse van de data (2.4) en de constructie van de persoonlijke verhalen (2.5).

2.1 Conceptuele kaders

Als eerste beschrijven we de *capability approach*; een theoretisch kader dat steeds vaker wordt gebruikt om vormen van armoede te bestuderen. Dan volgt een veelgebruikt kader voor bereikbaarheid van Geurs en van Wee (2004) en een meer recent kader voor bereikbaarheid van Lyons en Davidson (2016). Tenslotte volgt een toepassing van de *capability approach* op de empirische literatuur over (vormen van) bereikbaarheidsproblemen. De paragraaf eindigt met een korte reflectie op de kaders en het gebruik ervan in dit onderzoek.

Het eerste kader komt van de *capability approach* (Nussbaum en Sen, 1993). In de literatuur rondom bereikbaarheidsarmoede is recent veel aandacht gekomen voor dit kader en verscheidene toepassingen ervan zijn verschenen in mobiliteitsonderzoek (zie Ryan (2019) en Vecchio & Martens (2021) voor een overzicht). Het belangrijkste uitgangspunt is dat het voor een persoon het belangrijkste is om keuzevrijheid te hebben om het leven te leiden dat je wilt. Kortom, de focus moet niet liggen op gerealiseerd gedrag (zoals verplaatsingsgedrag), maar om de mogelijkheden (de *capabilities*) die een persoon heeft om tot het gewenste gedrag (het bezoeken van belangrijke bestemmingen) te komen. De *capability approach* kent kernbegrippen³ die op verschillende wijzen toe te passen zijn op het veld van transport en mobiliteit, waarbij wij de indeling volgen van Vecchio en Martens (2021). Zij stellen bereikbaarheid 'als *capability*' centraal. Figuur 2.1 illustreert de samenhang tussen de volgende kernbegrippen.

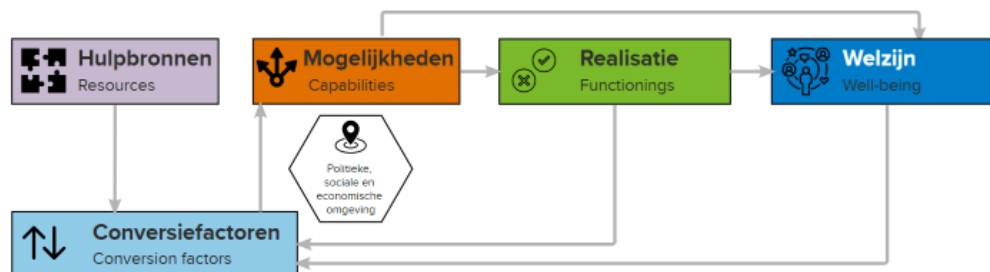
- *Hulpbronnen*. Dit zijn middelen die beschikbaar zijn voor een individu. Vecchio en Martens (2021) onderscheiden hierin hulpbronnen uit het vervoersysteem en uit het landgebruik. Het vervoersysteem is op zijn beurt in persoonlijke en openbare middelen te verdelen. Persoonlijke mobiliteitsmiddelen betreffen een auto, fiets, een parkeerplaats een ov-kaart etc. Openbare mobiliteitsmiddelen omvatten wegen, openbaar vervoerstops, taxiservices, fietspaden, etc. De hulpbronnen uit het landgebruik betreffen de activiteiten zoals de aanwezigheid van supermarkten, banen en zorgfaciliteiten.
- *Conversiefactoren*. De factoren die beïnvloeden in hoeverre een individu in staat is om de beschikbare hulpbronnen ook te gebruiken. We onderscheiden hierin 3 categorieën (Robeyns (2017) geciteerd in Durand en Zijlstra, 2023). Persoonlijke conversiefactoren zoals de fysieke, mentale en cognitieve condities. Ook gender, vaardigheden (bijvoorbeeld fietsen en

³ We hebben deze termen vrij vertaald uit de *capability approach*. Hulpbronnen staat voor *resources*; conversiefactoren voor *conversion factors*; (set aan) mogelijkheden voor *capabilities*; realisatie of gerealiseerd gedrag voor *functionings*.

lezen) en intelligentie vallen hieronder. Daarnaast zijn er sociale conversiefactoren, zoals sociale normen (autogebruik als norm bijvoorbeeld) sociale hiërarchieën of andere machtsrelaties die relateren aan onder meer sociale klasse, gender, ras. Tenslotte zijn er omgevingsconversiefactoren. Deze omvatten factoren gerelateerd aan het klimaat, geografie, gebouwde omgeving en communicatiemiddelen.

- *Capabilities (set aan mogelijkheden)*. De match tussen de hulpbronnen en conversiefactoren bepaalt de mogelijkheden van een individu om te verplaatsen.
- *Realisatie*. Dit refereert aan daadwerkelijk (verplaatsings)gedrag. Indien een persoon ervoor kiest om een capability uit te voeren, wordt het gerealiseerd gedrag. Realisatie voedt de conversiefactoren. Een persoon die naar werk verplaatst (realisatie) krijgt immers inkomen (persoonlijke conversiefactor).
- *Welzijn*. Deze is afhankelijk van het gerealiseerde gedrag (de bereikte activiteiten zoals werk en sociale activiteiten), maar is daarnaast ook afhankelijk van de *capabilities*. Oftewel, het gaat om de mogelijkheid om aan activiteiten mee te kunnen doen, ook als je de activiteiten niet doet. Welzijn heeft ook weer invloed op de conversiefactoren bijvoorbeeld omdat welzijn invloed heeft op de hoeveel energie die een persoon heeft om hulpmiddelen om te zetten in mogelijkheden.

Figuur 2.1 Conceptueel schema van de *capability approach* (gebaseerd op Luz en Portugal (2021), aangepast en vertaald door de auteurs)



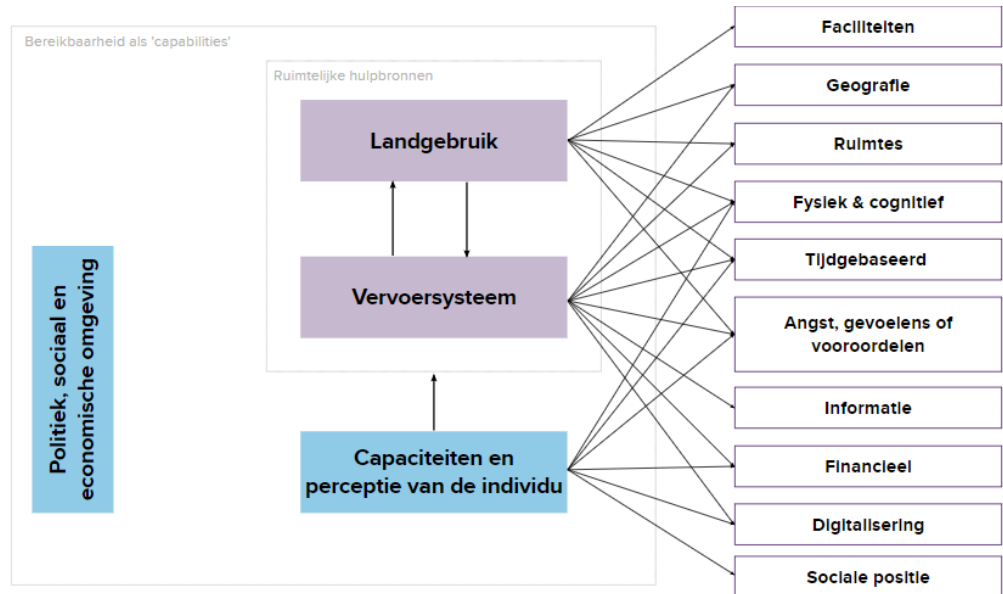
De *capability approach* geeft een weergave van hoe de vijf blokken zich tot elkaar verhouden. Het kader is nog wel vrij abstract. Om het meer toe te passen op bereikbaarheidsarmoede, bekijken we twee kaders over bereikbaarheid. Zie Hamersma et al. (2023) voor een bredere bespreking van bereikbaarheid en bijbehorende kaders.

Het tweede kader komt van Geurs en van Wee (2004) (zie figuur 2.2). Dit is een veelgebruikt kader dat wordt gebruikt om bereikbaarheid te ontrafelen. Geurs en van Wee onderscheiden vier componenten die onderling samenhangen: vervoer, landgebruik, tijd en individu. De component vervoer staat voor de reisweerstand die een individu ervaart (uitgedrukt in tijd, kosten en moeite). Deze is afhankelijk van enerzijds de vraag en anderzijds het aanbod van de infrastructuur. Het component landgebruik betreft de locatie en geografische spreiding van (potentiële) herkomst (waar men woont) en bestemmingspunten (zoals diensten en banen). De component individueel gaat over de behoeften (afhankelijk van leeftijd, inkomen huishoudsituatie etc.), het vermogen (afhankelijk van de fysieke conditie van mensen, beschikbaarheid van vervoermiddelen, etc.) en kansen (afhankelijk van het inkomen, opleidingsniveau, reisbudget etc.) van een individu. De component tijd reflecteert de beschikbaarheid van de activiteiten gedurende de dag. Ook betreft dit de tijd die beschikbaar is voor een individu om activiteiten te doen.

activiteit. Deze dimensie wordt vaker beschreven in rurale gebieden en in stadsranden.

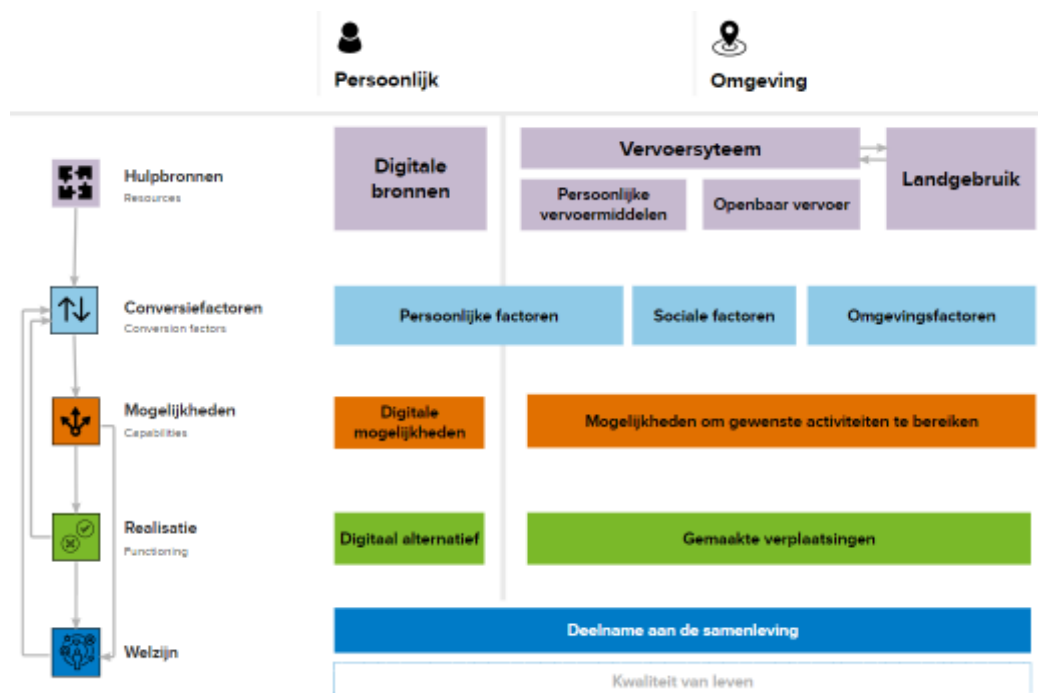
- Bereikbaarheidsproblemen gerelateerd aan de dimensie 'ruimtes' gaan over uitsluiting van bepaalde individuen voor bepaalde publieke en semipublieke ruimtes (zoals wachtruimtes op een station voor alleen eerste klasreizigers). Het is onduidelijk of deze dimensie voorkomt in Nederland.
- De dimensie 'fysiek en cognitief' betreft problemen die voorkomen wanneer het vervoersysteem of de bebouwde omgeving fysieke dan wel cognitieve barrières opwerpen voor een individu. Denk aan ontoegankelijke vervoermiddelen of trottoirs, gebrek aan geschikte zitplekken in vervoermiddelen, maar ook de leesbaarheid van dienstregelingen. Deze problemen komen vaker voor bij ouderen, mensen met een (fysieke of cognitieve) beperking en mensen met verminderde leesvaardigheid.
- De dimensie 'tijdgebaseerd' omvat problemen die te maken hebben met een lage frequentie van het vervoer, gebrek aan punctualiteit en ook de agenda van individuen die beperkingen opleggen zoals werk en zorgverplichtingen waardoor de individu genoodzaakt is tijdens een tijdslot met minder reisopties te reizen. Ook valt binnen deze dimensie de totale reistijd waardoor mensen minder aan activiteiten kunnen meedoen. Deze dimensie wordt niet alleen beschreven bij lagere sociaaleconomische klassen, maar ook bij hogere inkomensgroepen.
- De dimensie 'angsten, gevoelens of vooroordelen' gaat over problemen gepercipieerde onveiligheid bij openbaar vervoer en de angst om ermee te reizen. Ook angst voor bepaalde (onveilige) buurten valt hieronder. Deze dimensie wordt vaker beschreven bij ouderen en vrouwen.
- 'Informatie' refereert naar bereikbaarheidsproblemen waarbij een gebrek aan beschikbare informatie over openbaar vervoer en bestemmingen een individu hindert in het plannen en gebruiken van vervoer.
- De dimensie 'financieel' refereert naar bereikbaarheidsproblemen die veroorzaakt worden door de reiskosten. Luz en Portugal (2021) beschrijven veel studies die deze dimensie hebben bestudeerd.
- 'Digitalisering' kan ook bereikbaarheidsproblemen veroorzaken als het gebrek aan een digitale connectie of digitale vaardigheid men verhindert in het gebruiken van transportsystemen. Zie Durand et al. (2021) voor KiM-onderzoek op dit onderwerp.
- Tenslotte refereert de dimensie 'sociale positie' naar de barrières van mensen om te verplaatsen door de publieke ruimte vanwege hun sociale positie (zoals gender, etniciteit, nationaliteit en religie).

Figuur 2.4 De relatie tussen bereikbaarheid als capability en 10 dimensies van bereikbaarheidsarmoede (Luz en Portugal, 2021).



Gebaseerd op voorgaande theorieën hebben we onderstaand kader ontwikkeld (figuur 2.5). Dit conceptuele kader gebruiken we op verschillende manieren in dit onderzoek, soms impliciet. De interviewleidraad omvat bijvoorbeeld de verschillende blokken van het kader. Bij de interpretatie van de resultaten redeneren we ook vanuit dit kader. Daarnaast vergelijken we de indeling van de 10 dimensies van Luz en Portugal (2021) met onze resultaten in hoofdstuk 3.

Figuur 2.5 Conceptueel kader (eigen illustratie, gebaseerd op de voorgaande kaders).



2.2 Wijze van data verzamelen

Keuze voor de methode van interviews

Om de oorzaken en gevolgen van bereikbaarheidsarmoede te analyseren, gebruiken we een persoonlijke, bottom-up, benadering en bekijken we het geheel van middelen, conversiefactoren, vrijheden, gedrag en redenen daartoe van een individu. Het rapport gaat dus geen kwantitatieve inzichten bieden, daar leent deze aanpak zich niet voor. Luz en Portugal (2021) pleiten in hun literatuuroverzicht voor beter begrip van de beperkingen van individuen door bottom-up analyses uit te voeren met de individu als uitgangspunt.

Aspecten van bereikbaarheidsarmoede kunnen erg persoonlijk zijn (denk aan geldproblemen, fysieke of cognitieve problemen, eenzaamheidsproblemen) en daarom kiezen we voor persoonlijke interviews als dataverzameling en niet voor bijvoorbeeld focusgroepen. We kiezen voor een semigestructureerde aanpak van de interviews omdat dit enerzijds structuur biedt om de verschillende aspecten van het conceptuele kader af te pellen, en anderzijds biedt het genoeg ruimte voor de interviewer om door te vragen ('waarom', 'onder welke omstandigheden', etc.).

Selectie van de respondenten

Voor de selectie van de respondenten richten we ons op mensen die zelf aangeven bereikbaarheidsproblemen te ervaren. Dit levert naar verwachting rijkere inzichten op dan van mensen die op basis van persoonskenmerken (lager inkomen, geen auto, etc.) weliswaar in een risicogroep vallen, maar zelf niet of nauwelijks (bewust) bereikbaarheidsproblemen ervaren. We richten ons op mensen in de werkende leeftijd (18 tot 70 jaar). Kinderen en jongeren onder de 18 jaar zijn niet expliciet onderzocht, maar er worden wel bewust volwassenen geselecteerd met kinderen in verschillende leeftijdsgroepen. Ouderen (boven 70 jaar) zijn buiten de selectie gehouden, maar hier hebben andere studies zich wel eerder expliciet op gericht (bijvoorbeeld Pot et al., 2020 en ZB, 2016).

Daarbij richten we ons op twee gebieden: een stedelijk en een ruraal gebied. Ruimtelijk gezien concentreren groepen met verhoogd risico zich namelijk voornamelijk in krimpgebieden en grote steden in Nederland (Jorritsma et al., 2018). Rurale gebieden worden gelinkt aan bereikbaarheidsproblemen vanwege de lagere dichtheid van bevolking en daarmee ook van voorzieningen en transportvoorzieningen. Bevolkingskrimp in combinatie met een toename van vergrijzing dragen bij aan de bereikbaarheidsproblemen (zie o.a. Pot et al., 2020). Daarnaast worden ook (met name de grote) steden aangewezen als locatie met hoger risico op bereikbaarheidsproblemen. Hoewel voor veel stedelingen juist geldt dat ze goede bereikbaarheid hebben (Bastiaanssen et al., 2022), zijn er ook wijken met mensen met verhoogd risico vanwege de sociaaleconomische kenmerken van de bewoners (laag inkomen, geen auto, geen werk etc.)

Naast deze twee harde criteria (het wonen in een van de casusgebieden en zelf aangeven bereikbaarheidsproblemen te ervaren) worden de respondenten ook bij de selectie bevraagd op meerdere persoonskenmerken om zo een diverse set aan interviews te krijgen. Er is daarbij op gelet of de volgende persoonskenmerken meerdere keren voorkwamen: geslacht, leeftijd, gezinssamenstelling (het hebben van thuiswonende kinderen), migratieachtergrond, studie/werksituatie en inkomen.

Werving van de respondenten

De werving van respondenten is gedaan door Labyrinth. Dat is een bureau gespecialiseerd in het vinden van respondenten die in reguliere panels ondervertegenwoordigd zijn en dan met name in respondenten met een niet-westerse achtergrond. In samenspraak met Labyrinth is voor de casusgebieden gekozen voor Utrecht Kanaleneiland (stedelijke casus) en het westelijke deel van Friesland (rurale casus) omdat Labyrinth daar een goed lokaal netwerk heeft.

Respondenten zijn o.a. geworven via het panel van Labyrinth, oproepjes via sociale media (LinkedIn en Facebook) waarin werd gevraagd naar mensen met problemen met mobiliteit en ook zijn specifieke lokale organisaties benaderd zoals dorpshuizen. Respondenten kregen een VVV-cadeaubon ter waarde van 40 euro als dank voor hun deelname. Zie

Tabel 2.1 voor een overzicht van de geselecteerde respondenten. Zie bijlage A voor een meer uitgebreide beschrijving van de werving.

Tabel 2.1 **Overzicht van de 30 geïnterviewden**

		ruraal	stedelijk	totaal
Geslacht	Vrouw	8	11	19
	Man	7	4	11
Leeftijd	<20	1	1	2
	20-29	5	1	6
	30-39	3	4	7
	40-49	1	1	2
	50-59	2	4	6
	60-70	3	4	7
Werksituatie	Voltijdbaan	0	2	2
	deeltijdbaan	6	0	6
	Pensioen	1	4	5
	Student	2	2	4
	Werkloos/werkzoekend	3	3	6
	Ziektewet	3	4	7
Inkomen	kan heel moeilijk rondkomen	2	4	6
	kan moeilijk rondkomen	4	2	6
	kan rond komen	7	6	13
	kan comfortabel rondkomen	2	3	5
Migratie achtergrond	Nederlandse achtergrond	13	1	14
	Migratieachtergrond	1	9	10
	Kind van migrant(en)	1	5	6
Huishouden	Alleenstaand	3	2	5
	alleenstaand met kind(eren)	1	3	4
	Met partner	5	4	9
	Met partner en kind(eren)	3	4	7
	Bij ouders inwonend	3	2	5

Uitvoering van de interviews

De interviews zijn ook uitgevoerd door interviewers van Labyrinth in de periode maart-juni 2022. De interviews in Friesland zijn grotendeels online gehouden, die in Utrecht grotendeels op locatie. De meeste interviews zijn in het Nederlands afgenomen, maar 4 interviews (deels) in het Arabisch, 1 in het Engels en 1 in het Fries.

Gespreksleidraad

De semigestructureerde interviews zijn gehouden aan de hand van een gespreksleidraad. De leidraad is getest tijdens de eerste twee interviews. Dat heeft

geleid tot enkele kleine wijzigingen. In hoofdlijnen is tijdens de interviews gevraagd naar:

- Kennismaking.
Dit betreft een korte voorstelronde waarin ook werd gevraagd naar de woonlocatie en de woontevredenheid.
- Overzicht van activiteiten en verplaatsingen van de afgelopen week.
Dit betreft de type activiteit en de locatie, de frequentie van de verplaatsing, het vervoer erheen en de reistijd, moeite en kosten die het kost. Ook werd gevraagd of deze verplaatsingen zelfstandig werden gemaakt op met hulp.
- Niet-gemaakte verplaatsingen.
Dit betreft vragen over verplaatsingen die men niet maakt of vaker zou willen maken en activiteiten die men vaker zou willen doen. Ook werd gevraagd naar de redenen daarachter.
- Gevolgen van de niet-gemaakte verplaatsingen
Men werd gevraagd naar de invloed van de mobiliteitsproblemen voor hun deelname aan de maatschappij
- Vervoermiddelen
Er werd gevraagd naar eventuele andere beschikbare vervoermiddelen in het huishouden dan die in het interview al aan bod kwamen.
- Oplossingen en ideeën.
men werd gevraagd naar mogelijke ideeën om de bereikbaarheid te verbeteren.

Een uitdaging bij de interviews is het probleem van adaptieve voorkeuren: mensen met beperkte mogelijkheden passen zich aan de situatie aan. Ze merken niet (meer) op dat ze vanwege beperkte mobiliteitsopties gewenste activiteiten niet doen. Het is daarom erg belangrijk dat de interviewer goed doorvraagt, zonder de geïnterviewde een probleem aan te praten. In de analyse van de transcripten is er gelet op tekenen van adaptieve voorkeuren (dit scharen we onder 'omgaan met bereikbaarheidsproblemen' onder deelvraag b).

2.3 Beschrijving van de twee casusgebieden

De respondenten zijn geworven in Utrecht Kanaleneiland als stedelijke casus en het westelijke deel van Friesland als rurale casus. Deze paragraaf beschrijft de demografische en sociaaleconomische kenmerken van de casusgebieden. Onderstaande tabel maakt een vergelijking mogelijk en ondersteunt de teksten over de gebieden hierna.

Tabel 2.2 Demografische en sociaaleconomische kenmerken van de casusgebieden en Nederland

Bevolkingssamenstelling en sociaaleconomische kenmerken	Eenheid	Nederland	Friesland	Kanaleneiland	Jaar
Aantal inwoners	aantal	17,6 miljoen	654.019	17.550	2022
Nederlandse achtergrond	%	75%	89%	28%	2022
Westerse migratieachtergrond	%	11%	5%	12%	2022
Niet-westerse migratieachtergrond	%	14%	6%	60%	2022
Huishoudens met laag inkomen ⁴	%	40%	41%	58%	2019

⁴ CBS deelt huishoudens in naar hoogte van het besteedbaar inkomen. De indeling vindt plaats nadat alle huishoudens landelijk zijn gerangschikt van laag naar hoog besteedbaar inkomen. Tot de laagste 40-procent-groep worden de veertig procent huishoudens met het laagste besteedbaar inkomen gerekend. Het persoonlijk inkomen omvat inkomen uit arbeid, inkomen uit eigen onderneming, uitkering inkomensverzekeringen en uitkering sociale voorzieningen (met uitzondering van kinderbijslag).

Huishoudens met hoog inkomen ⁴	%	20%	16%	8%	2019
Gemiddeld gestandaardiseerd inkomen per huishouden	x 1000 euro	32,8	30,0	22,9	2019
Onder of rond sociaal minimum			6%	16%	2019
Personenauto's per huishouden	aantal	1,09	1,15	0,55	2022
Omgevingskenmerken					
Bevolkingsdichtheid	aantal inwoners per km ²	523	196	12.801	2020
Percentage eengezinswoning	%	64%	80%	12,5%	2020
Percentage meergezinswoning	%	36%	20%	87,5%	2020
Dichtstbijzijnde oprit hoofdverkeersweg	km	1,8	2,3	1,6	2020
Dichtstbijzijnde treinstation	km	5,1	8,8	3,0	2020
Dichtstbijzijnde huisartspraktijk	km	1	2	0,6	2020
Dichtstbijzijnde ziekenhuis inclusief buitenpolikliniek	km	4,8	10,3	4,1	2020
Dichtstbijzijnde basisschool	km	0,7	0,8	0,4	2020
Dichtstbijzijnde voortgezet onderwijs	km	2,4	3,5	1,3	2020
Dichtstbijzijnde grote supermarkt	km	0,9	1,4	0,3	2020
Dichtstbijzijnde winkel dagelijkse levensmiddelen, excl. Grote supermarkt	km	0,8	1,2	0,3	2020
Dichtstbijzijnde bibliotheek	km	2,0	3,1	0,8	2020
Dichtstbijzijnde zwembad	km	3,2	4,5	1,5	2020

Bron: CBS Statline (Nabijheid voorzieningen; afstand locatie, regionale cijfers; Kerncijfers wijken en buurten 2022; Regionale kerncijfers Nederland; Woningvoorraad; woningtype op 1 januari, regio; Inkomen van huishoudens; huishoudenskenmerken, regio (indeling 2022)), CBS in uw buurt (alle Friese gemeenten; buurten Kanaleneiland-Noord en Kanaleneiland-Zuid).

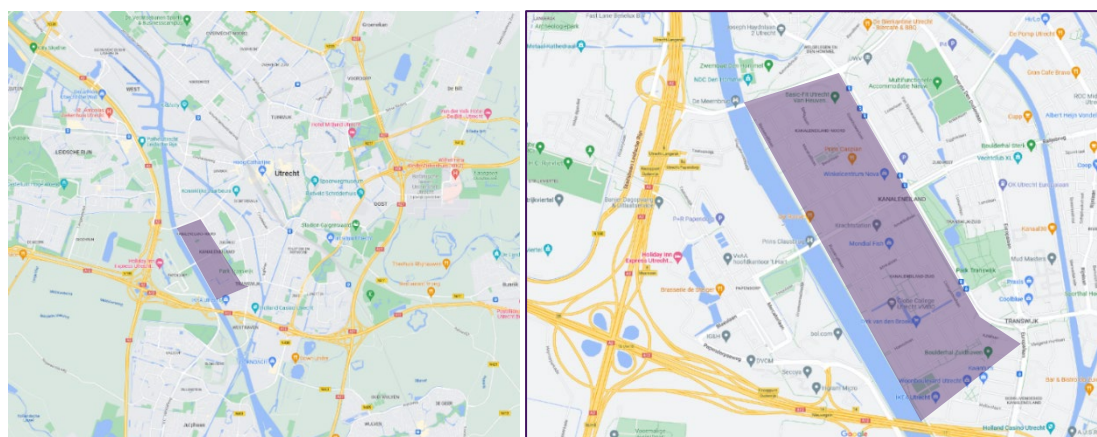
Buurten Kanaleneiland in Utrecht

Kanaleneiland is een zeer sterk stedelijke wijk in het westen van de stad Utrecht, waarbij we CBS-buurten Kanaleneiland-Noord en -Zuid samennemen. De bevolkingsdichtheid is hoog, veel hoger dan gemiddeld in Nederland. De wijk heeft veel hoogbouw en flats: van de woningen in de wijk zijn bijna 90% meergezinswoningen. Vier van de vijf woningen hiervan worden verhuurd.

In de wijk wonen mensen met een diversiteit aan herkomstlanden: 28% heeft een Nederlandse herkomst. Dat is ongeveer net zoveel als het aandeel mensen met een Marokkaanse herkomst (30%) en met een niet-westerse migratieachtergrond (30%; CBS Statline). Volgens de definitie van Crul (2016) en Vertovic (2007) is deze wijk

te kenmerken als een super-diverse wijk, aangezien er niet één etnische meerderheid duidelijk aan te wijzen is.

Figuur 2.5 Kanaleneiland in gemeente Utrecht



Links: Kanaleneiland binnen de gemeente Utrecht. Inzet rechts: meer details van de wijk. Kanaleneiland is paars gearceerd.

Deze buurten Kanaleneiland-Noord en -Zuid staan zijn mede geselecteerd als casusgebied vanwege het hoge risico op bereikbaarheidsarmoede volgens een indicator van het CBS en PBL. Een rapport over de CBS/PBL indicator (Kampert et al., 2019) zet de buurten beide in de top 5 van Utrechtse buurten met een hoog aantal huishoudens met een (zeer) hoog risico op bereikbaarheidsarmoede. Deze indicator neemt stapelingseffecten van meer variabelen mee door de berekening op huishoudensniveau.

De wijk is wel relatief goed bereikbaar met het openbaar vervoer aldus de indicator. Zo is er een tramverbinding tussen het stadscentrum en Nieuwegein, en er rijden diverse lijnbussen. Het autobezit is lager dan gemiddeld in Nederland, namelijk 5,5 auto's per 10 huishoudens; de helft van het gemiddelde over Nederland. Gegevens over fietsbezit zijn niet bekend.

In de wijk zijn veel winkels waar mensen de dagelijkse levensmiddelen kunnen kopen. De afstand tot de dichtstbijzijnde voorzieningen is in dit stedelijke gebied zoals verwacht lager dan gemiddeld in Nederland, zoals naar onderwijs, zorg, een treinstation, bibliotheek of zwembad.

1 op de 6 mensen leeft onder of rond het sociaal minimum. Uit de tabel blijkt dat meer dan de helft (58%) van de huishoudens in Kanaleneiland een laag inkomen heeft. Het CBS categoriseert huishoudens met een laag inkomen⁴ als ze behoren tot de groep die landelijk gezien het minste inkomen hebben, wanneer alle inkomens worden gerangschikt van laag naar hoog. Het gaat om de groep van 40% van de bevolking met het laagste inkomen.

Enkele respondenten wonen niet in Kanaleneiland, maar komen uit de buurt Overvecht; ook een van de buurten die hoog scoren op de indicator risico op vervoersarmoede. Deze buurt komt ongeveer overeen met de kenmerken van Kanaleneiland wat betreft de sociaaleconomische kenmerken (meer dan 50% personen met laag inkomen) en migratieachtergrond (ongeveer 60% niet-westers).

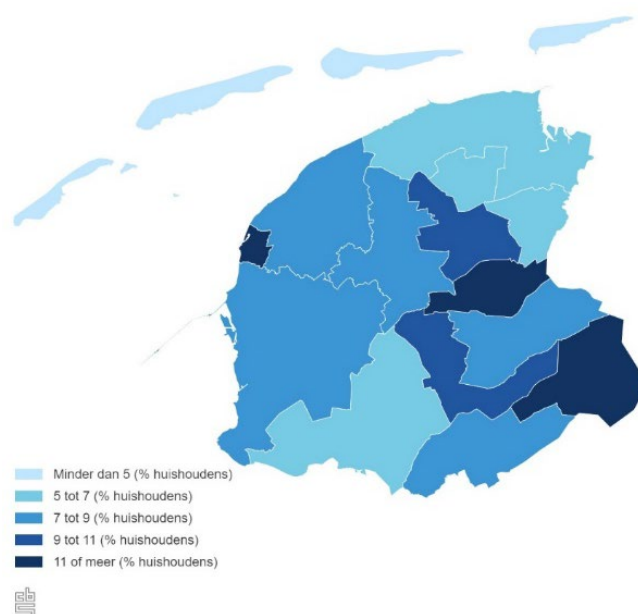
Dorpen in provincie Friesland (Fryslân)

De provincie Friesland is een relatief dunbevolkt gebied met een bevolkingsdichtheid van 196 inwoners per km². Inclusief de vier eilanden Vlieland, Terschelling, Ameland en Schiermonnikoog, bevat de provincie 18 gemeenten. De stedelijkheidsgraad

varieert tussen de gemeenten, waarbij 10 gemeenten als niet-stedelijk zijn aan te merken. Alleen Leeuwarden valt in de categorie van sterke stedelijkheid.

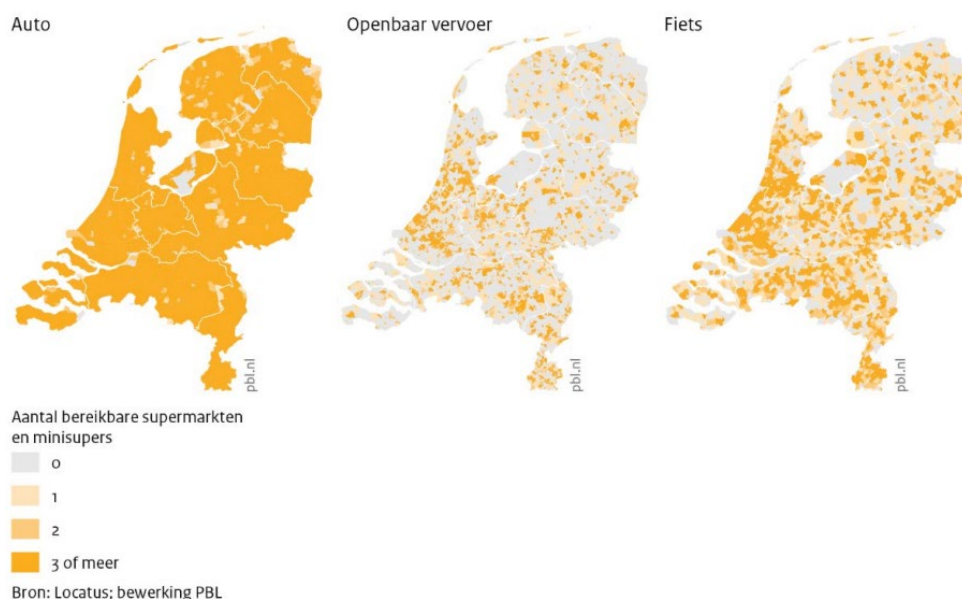
Volgens de CBS/PBL indicator heeft in Friesland 8,4 procent van de huishoudens een hoge of zeer hoge kans op bereikbaarheidsarmoede in 2020 (De Matos Fernandes et al., 2022; CBS, 2022). De afstand tot de supermarkt en de nabijheid van familie spelen hierbij een belangrijke rol. Naaste familie woont voor een kwart van de huishoudens op meer dan 20 km afstand. Bijna 44 procent van de huishoudens legt voor een bezoek aan de supermarkt een afstand over de weg af van 800 meter of meer (De Matos Fernandes et al., 2022).

Figuur 2.6 Huishoudens met hoge of zeer hoog risico op vervoersarmoede volgens CBS



Bron: CBS, 2022

De afstand naar alle voorzieningen blijkt in Friesland verder dan gemiddeld in Nederland, zie Tabel 2.2. Als voorbeeld van deze lagere nabijheid van voorzieningen zoomen we in op de afstand tot een supermarkt. De gemiddelde afstand tot een supermarkt is 1,4 km. Dat is voor sommigen lastig lopend te bereiken. Het PBL (Bastiaanssen en Breedijk, 2022) laat in een andere analyse zien hoeveel supermarkten (inclusief minisuper) bereikbaar zijn via andere vervoerswijzen dan lopen. In landelijk gebied heeft 6% van de huishoudens met laag inkomen geen supermarkt binnen 15 minuten reistijd met het ov en met de fiets geldt dit voor 2% van de huishoudens met laag inkomen.

Figuur 2.7 Bereikbaarheid supermarkten en minisupers per vervoerswijze binnen 30 minuten reistijd, 2021

Bron: Bastiaanssen & Breedijk, 2022

Over de hele provincie genomen hebben Friezen ongeveer even vaak als gemiddeld in Nederland een auto ter beschikking: op 10 huishoudens zijn er 11,5 auto's in 2022 (CBS Statline, 2022). Mensen in buitengebieden hebben vaker wel een auto dan huishoudens woonachtig in de grotere dorpen en steden. Ongeveer 23 procent van de huishoudens zijn niet in het bezit van een auto of ander motorvoertuig (CBS, 2022). Deze mensen zijn vooral aangewezen op het openbaar vervoer.

Het aantal ov-haltes is beperkt en neemt af, vooral buiten de steden en grotere dorpen. Een ov-halte is voor 87% van de Friezen lopend te bereiken op minder dan 800m (De Matos Fernandes et al., 2022). De analyse van De Matos Fernandes et al. signaleert dat ov-haltes soms niet meer in gebruik zijn, bijvoorbeeld wanneer ervoor is gekozen om vaker rechtstreekse buslijnen *langs* dorpen te laten lopen in plaats van er doorheen. Daardoor moet men een grotere afstand afleggen naar een OV-halte. Het Friese rapport over vervoersarmoede laat ook zien dat Opstapperbushaltes veelal reguliere vervallen bushaltes vervangen. Een opstapper is aanvullend vervoer dat rijdt op aanvraag naar plaatsen en tijdens tijden wanneer er geen reguliere lijnbus beschikbaar is. Daardoor blijft er wel in vrijwel elke buurt in Friesland toegang tot het openbaar vervoer, dan wel via een reguliere treinverbinding of buslijn dan wel via een Opstapper.

De inkomensverdeling in de provincie is vergelijkbaar met die gemiddeld over Nederland. De herkomst van de inwoners is in deze rurale provincie anders verdeeld dan in het stedelijke Kanaleneiland. Bijna 90% van de inwoners heeft een Nederlandse achtergrond. Van de overige 10% heeft de helft een westerse migratieachtergrond (CBS Statline, 2022).

2.4 Data-analyse interviews

Analyse en codering

De interviews zijn getranscribeerd en naar het Nederlands vertaald indien het interview in een andere taal (Engels, Arabisch of Fries) was gehouden. De geanonimiseerde transcripten zijn vervolgens geanalyseerd met behulp van de webversie van de software Atlas.ti. De transcripten werden eerst gelezen en van

grove indexcodes voorzien volgens de richtlijnen van Deterding en Waters (2018). Vervolgens zijn de transcripten gericht gecodeerd per onderzoeksvraag. Dit betreft een combinatie van deductief en inductief coderen. Voor het coderen van de onderzoeksvraag over barrières waren bij de start codes zoals 'financiële barrière' opgesteld waarvan a priori duidelijk was dat deze barrière bestaat. Indien in de transcripten nieuwe barrières of nader in te delen barrières tegen werden gekomen, kregen deze een nieuwe code.

Rapporteren

In de hoofdstukken wordt regelmatig gebruik gemaakt van quotes van respondenten. Deze quotes zijn soms aangepast ter verbetering van de leesbaarheid. Enkele interviews zijn in een andere taal (Engels, Arabisch of Fries) gehouden. De vertaling naar het Nederlands is gedaan door Labyrinth die de interviews heeft gehouden.

2.5 Constructie van de persoonlijke verhalen

Het doel van de persoonlijke verhalen is om een inzicht te geven in hoe verschillende factoren bij een persoon een rol spelen in de huidige ervaringen van bereikbaarheidsproblemen. Inspiratie voor deze aanpak is geput uit de publicatie 'gezichten van een onzeker bestaan' (Raad voor Volksgezondheid en Samenleving, 2021).

Het palet aan persoonlijke verhalen schetst de diversiteit van de mechanismen. Elke persoon ervaart weer andere drempels, gaat op een andere manier om met die drempels en ervaart de gevolgen op eigen wijze. Om de verhalen niet te kunnen herleiden naar één respondent vanwege privacy redenen, stellen we verhalen samen op basis van meerdere respondenten.

We clusteren een aantal respondenten die naar ons inzicht op elkaar lijken, bijvoorbeeld op basis van leeftijd, arbeidssituatie en migratieachtergrond. Dit cluster levert een set aan kenmerken en ervaringen waaruit een verhaal samengesteld wordt: eigenschappen, bronnen en conversiefactoren, en barrières. Door te kiezen uit de verschillende opties, zoals huishoudensamenstelling of vaardigheden, ontwerpen we het persoonlijke verhaal. Om tot een consistente beschrijving van het verhaal te komen, nemen we de ervaringen van één van de respondenten in het cluster als basis. Door de clustering ontstaat wel het risico dat er per verhaal meer problemen worden gecombineerd dan er in werkelijkheid bij één respondent zouden zijn. Dit risico beperken we door te werken met dimensies zoals onderstaande tekstblok uitlegt. Bovendien is het risico klein doordat bereikbaarheidservaringen samenhangen met andere dimensies, en hierdoor consistente verhalen ontstaan.

Een voorbeeld. In een cluster met drie gepensioneerdemigrantendames in Utrecht tussen de 55 en 70 jaar varieert de huishoudensamenstelling en de vaardigheden.

Voor deze eerste dimensie is er de keuze uit onder andere deze drie opties, zie ook de eerste regel in onderstaande tabel: (a) twee dochters, waarvan één thuis woont, (b) één zoon in België en 2 dochters of (c) geen kinderen.

Bij een andere dimensie, individuele vaardigheden, hebben de respondenten in het cluster bijvoorbeeld (a) beperkte digitale en taalvaardigheden, (b) geen fietsvaardigheid en geen taalvaardigheid of (c) beperkte taalvaardigheid.

Vervolgens kiezen we één optie per dimensie, en vormen we hieruit een verhaal. In dit voorbeeld kan dat leiden tot het verhaal van een dame met één zoon in België en twee dochters. Ook heeft ze beperkte digitale en taalvaardigheden. Deze combinatie van aspecten hoeft niet bij één van de respondenten ook daadwerkelijk het geval te zijn.

Voorbeeld combinatie van opties in twee dimensies tot één persoonlijk verhaal

Huishouden-samenstelling	(a) twee dochters, waarvan één thuis woont	(b) één zoon in België en twee dochters	(c) geen kinderen
Individuele vaardigheden	(a) beperkte digitale en taalvaardigheden	(b) geen fietsvaardigheid en geen taalvaardigheid	(c) beperkte taalvaardigheid
...	(a) ...	(b) ...	(c)...

Het lichtblauwe vakje geeft de gemaakte keuzes weer per dimensie. Die keuzes worden gecombineerd tot één verhaal.

Sommige ervaringen combineren niet goed met bepaalde type vaardigheden. Daardoor is het praktisch om het verhaal van één respondent als basis te nemen, en daar bij sommige dimensies andere opties te kiezen.

3 Ervaren barrières bij bereikbaarheid

Uit de interviews zijn veel aspecten naar voren gekomen die het mensen moeilijker maken om te verplaatsen. Deze barrières worden in dit hoofdstuk ingedeeld volgens het framework van Geurs en van Wee (2004) waarbij bereikbaarheid bestaat uit vier interacterende componenten: landgebruik, vervoersysteem, tijd, individu. Een zuivere indeling van barrières is overigens niet mogelijk; barrières overlappen elkaar en passen soms onder meerdere componenten. De barrières uit de interviews worden aangevuld met inzichten uit de literatuur.

3.1 Barrières

3.1.1 Landgebruik

Gewenste activiteiten niet (meer) aanwezig

Verscheidene geïnterviewden geven aan dat het moeilijk of onmogelijk is om gewenste bestemmingen te bereiken omdat de gewenste activiteit niet in de buurt is.

F2_vrouw_<25_arbeidsongeschikt⁵: *er is geen supermarkt in de buurt. Lopend niet te doen, en met de bus vervelend. Het kan wel, als je precies in 20 minuten winkelt kan het precies. Maarja, dan moet je wel zware dingen meesjouwen.*

F15_man_55>_arbeidsongeschikt: *als ik boodschappen wil doen moet ik gemiddeld tussen de 5 en 10 kilometer fietsen om bij een winkel te komen.*

F1_vrouw<25_deeltijdbaan: *als ik wil gaan rijlessen, moet ik eerst naar [naar een ander dorp] met de fiets om dan dus te gaan rondrijden om dan weer met de fiets naar huis te moeten gaan omdat rijsscholen me niet willen ophalen in [mijn woonplaats] want dat is veel te ver. Dat is ook weer jammer.*

Hoewel het gebrek aan bestemmingen in de buurt logischerwijs meer speelt in het rurale gebied, werd ook in Utrecht het ontbreken van de juiste voorzieningen in de buurt genoemd als barrière. Zo wil student (U6) bij een teamsport waar zijn studievrienden ook zitten, dat is in de wijk waar de meeste van zijn vrienden wonen. En U5 wil graag sporten bij een vrouwenfitness die verder weg ligt.

U5_vrouw_<25_student: *sport nu niet maar wil graag bij een vrouwenfitness sporten. De vrouwenfitness in de buurt is te duur en heeft beperkte openingstijden. In Overvecht is zo'n sportplek, maar die vindt ze te ver weg: Die vrouwenfitness in Overvecht is 24 uur geopend. Dat is ideaal omdat ik zo vaak weg ben.(..) ik sport nu helemaal niet omdat de afstand naar die sportplek te groot is. Wat er wel in Kanaleneiland is, is veel te duur voor een neptrainer.*

U6_man_<25_student: *ik heb hier wel het gevoel dat ik hier echt wel in een gat zit. Dus daar ben ik veel tijd mee kwijt. (...). Ik ga meestal naar mijn vrienden toe. (..) de meeste wonen op de IBB of De Sterren, of Tuindorp en dat zit allemaal dicht bij elkaar. (..) en je bent vanaf daar ook al dichterbij de stad; daar zijn de meeste kroegen.*

In de literatuur over TRSE (transport related social exclusion) komt deze barrière overeen met het type *exclusion from facilities* (Luz en Portugal, 2021). In de interviews wordt deze barrière overigens niet vaak expliciet genoemd. Een

⁵ Naar de respondenten wordt gerefereerd met unieke codes. De respondenten uit Friesland zijn genummerd van F1 tot F15. De respondenten uit Utrecht hebben de nummers U1 tot U15. De rest van de code geeft informatie over het geslacht, leeftijdscategorie en werksituatie.

verklaring is dat deze barrière overlapt met de barrière over een lange reistijd of te weinig tijd (deze barrière wordt in 3.1.3 genoemd). Oftewel: mensen die ver moeten reizen voor voorzieningen, kunnen dat wijten aan het gebrek aan voorzieningen maar ook aan de lange reistijd erheen. Deze barrières overlappen dus duidelijk.

Geen (betaalbare) woning op de gewenste locatie

Hoewel het merendeel van de geïnterviewden tevreden is met hun woonplaats, vormt voor enkele geïnterviewden het gebrek aan een betaalbare woning op locatie nabij hun activiteiten een oorzaak van hun bereikbaarheidsprobleem.

F3 (vrouw_25-40_deeltijdbaan) woonde met haar partner in een tweekamerappartement en verhuisde naar een eengezinswoning (in een dorp) vanwege gewenste gezinsuitbreiding. Ze zou graag terugverhuizen naar Leeuwarden in tegenstelling tot haar partner: *We hadden ook de verwachting dat ik dan op de fiets naar Leeuwarden zou gaan en dat lukte in eerste instantie ook wel. Alleen ja, de wintermaanden kwamen eraan (..) Als mijn man weg is kan ik niet zo veel. Echt hopeloos. Ik ben echt heel erg afhankelijk van óf het openbaar vervoer of van anderen. Toen ik in Leeuwarden woonde had ik dat niet. (..) ik denk dat als de kans zich voordoet en ik kan terugverhuizen, dat ik ga. Ik wil wel een soortgelijke woning ervoor terugkrijgen. Ik ga niet meer in een flatje zitten.*

F12_man_25-40_student: *ik denk dat het voor een jongen van mijn leeftijd beter is om in te stad te wonen omdat ik dan niet echt gehinderd wordt in de reistijd en de moeite en energie die ik moet stoppen om in contact te zijn met mensen die een beetje gelijkgestemd zijn.*

Deze barrière krijgt relatief minder aandacht in de transportliteratuur. Mogelijk komt dat omdat bereikbaarheidsarmoede vaak als 'vervoersarmoede' of 'transportarmoede' is bestudeerd waarbij de focus ligt op de tekortkomingen in het kunnen verplaatsen (in plaats van het kunnen bereiken). Wel noemt Meert et al. (2003) de selectieve verdringing van lagere inkomens uit de stedelijke woningmarkt als achterliggende oorzaak van vervoersarmoede.

3.1.2 Vervoersysteem

Geen geschikt vervoer beschikbaar (auto en openbaar vervoer)

Een gebrek aan beschikbaar vervoer is een duidelijke bereikbaarheidsbarrière. Mensen die de beschikking hebben over een eigen auto hebben logischerwijs veel minder bereikbaarheidsproblemen (zie Bastiaanssen en Breedijk 2022). Maar mensen met een auto in hun huishouden hebben niet altijd toegang tot de auto. Verscheidene geïnterviewden (F4; F6; F7; F8; F10; U1; U4) geven aan dat hun partner de auto vaak meeheeft. Hoewel ook autobezitters een barrière voelen indien er geen of weinig parkeerplekken zijn. U2 (man_40-55_voltijdbaan) bijvoorbeeld is aangewezen op zijn auto om zijn werk en het ophalen en brengen van zijn kind te kunnen combineren, maar hij loopt tegen parkeerproblemen aan.

F6_vrouw_40-55_deeltijdbaan: *mijn man is vaak een week weg voor werk, dan heeft hij de auto mee. We hebben ervoor gekozen om niet nog een auto te nemen want dat kost geld en dan zijn we beperkt in andere dingen. Dat is de afweging.*

Met name in Friesland wordt genoemd dat de reis naar een activiteit soms lastig is of simpelweg niet mogelijk is vanwege beperkt openbaar vervoer. Mensen die buiten de kernen wonen hebben geen ov-haltes in de buurt (F15). Of haltes zijn ver lopen aan de bestemmingszijde (F12; U1)

F15_man_55>_arbeidsongeschikt: *We wonen buitenaf. Wij hebben geen openbaar vervoer. We hebben niks.*

F12_man_25-40_student: *Er is geen goede verbinding van het station naar mijn (mbo) school gek genoeg. Er is wel een goede verbinding naar het hbo.*

U1_vrouw_25-40_voltijdbaan: *verschrikkelijk is de bus (..) als ik naar het ziekenhuis moet. De bussen stoppen niet naast het ziekenhuis. Ik moet een eind lopen.*

Maar ook als haltes wel in de buurt zijn, lopen de beschikbare ov-lijnen niet altijd naar de gewenste bestemmingen geven geïnterviewden aan. De ov-lijnen in Friesland zijn veelal gericht op de centrale, grotere, dorpen en steden zoals Leeuwarden. Uit de interviews blijken verplaatsingen van het ene naar het andere dorp vooral mogelijk door via een groter kern te reizen. Daardoor vindt men de reistijd in het openbaar vervoer lang, het voelt als een omweg. Ook in Utrecht wordt dit genoemd als barrière (U4).

U4_vrouw_55>_arbeidsongeschikt: *toen de bussen nog normaal reden, was je in tien minuten op het station. Dan kon je een rondje maken bij de Dom, bij het winkelcentrum, de Oudegracht en weer terug. Nu kost je dat 2, 3 uur. Je wordt eerst naar het station gebracht en dan moet je overstappen door de mensenmassa. Ik kom niet meer in het centrum. Ik vind het leuk om er even uit te zijn, net als vroeger, en dat er gewoon een bus staat en dat je een rondje kan maken en weer terug. Niet dat je helemaal van daar naar dinges en door die grote hal heen.*

In de literatuur komen deze twee laatste aspecten overeen met *geographical exclusion* (zie Luz en Portugal, 2021). Dit type TRSE komt voor als de woonlocatie van een persoon hem of haar verhindert om transportdiensten te gebruiken, of als het vervoersysteem niet aansluit op de te bereiken locaties.

Beperkte (fysieke) toegankelijkheid van het openbaar vervoer

Het beschikbare openbaar vervoer is niet even toegankelijk voor iedereen. In de literatuur krijgt deze barrière veel aandacht als *physical exclusion* (Luz en Portugal, 2021) en 'toegankelijkheid' van het openbaar vervoer. Zij geven ook aan dat deze barrière logischerwijs meer geldt voor mensen met een fysieke of cognitieve beperking. Deze barrière relateert dus aan de barrière over gezondheid. In de interviews werd deze barrière ook genoemd door mensen die (kleine) kinderen of boodschappen mee hebben.

F4_vrouw_55>_geenwerk: *Vanaf mijn huis is het tien minuten lopen naar de bushalte maar ik zie mezelf nog niet met een kanariekoos en een kattenvervoermand lopen. Dat is geen optie.*

F8_vrouw_<25_geenwerk op de vraag wat ze lastig vindt aan het gebruiken van de bus: *Het snelle rijden en er is heel weinig ruimte. Je zit echt gebonden aan een plek, waar dan ook geen gordels zitten. Dus als mijn kind op schoot zit (hij wil niet in de buggy in de bus) dan valt hij er bijna af. In een auto heb je een autostoeltje, in een bus niet.*

U14_vrouw_25-40_geenwerk: *soms moet je overstappen binnen 5 minuten met de trein. Met kinderen is dat gewoon lastig. Je kan niet zomaar met kinderen gaan rennen om een trein te halen.*

U13_vrouw_40-55_arbeidsongeschikt: *Vanwege mijn knie val ik soms en daarom ben ik soms een beetje bang om met de trein te reizen. Er moet iemand met mij meegaan, alleen ben ik bang. In de trein als ik op de stoel zit, is het geen probleem. Het is meer het uitstappen, op de trap, de roltrap.*

Beperkte informatievoorziening

Een barrière die wordt genoemd bij het gebruik van het openbaar vervoer is (beperkte) informatievoorziening over de routes en tijden. Dit betreft uitval van bussen en treinen maar ook informatie over structurele veranderingen in routes en tijden. Pot et al. (2020) signaleren dat voornamelijk ouderen hinder ondervinden van veranderingen omdat hun verplaatsingen minder routineus zijn (zoals woon-werkverplaatsingen) en daardoor meer planning vergen.

U8_vrouw_25-40_arbeidsongeschikt: Wat maakt het OV moeilijk? Ik denk de communicatie. Als er iets uitvalt kan je dat wel gelijk melden. Het is niet altijd zichtbaar en dat vind ik wel jammer.

Onveilige infrastructuur voor voetgangers en fietsers

Geïnterviewde F15 vindt het onveilig om te fietsen zonder apart fietspad langs een drukke weg. Dit geldt ook in Kanaleneiland voor U7. Zij laat haar kinderen niet fietsen vanwege angst voor verkeersongelukken. In plaats daarvan brengt ze haar jongste kinderen met de auto en de oudste loopt naar haar sport.

F15_man_55>_arbeidsongeschikt: Het is de laatste jaren beter geworden, want tot vijf jaar terug hadden we hier geen fietspad. Dan moesten wij een autoweg delen als fietser en automobilist. Vooral toen ik kleine kinderen had, die moest ik naar school brengen, moest ik op dezelfde weg rijden. Dat was altijd een wat hachelijke situatie

Ook zebrapaden ontbreken wel eens volgens respondenten. Maar zelfs met zebrapaden durft U7 haar kind niet te laten oversteken, omdat ze vindt dat bestuurders – ook fietsers – te hard rijden.

U7_vrouw_25-40_geenwerk: We hebben geen zebrapaden, of, weet je wel, iedereen steekt overal en nergens maar over. Fietsen die fietsen overal en nergens, want ja... (...) Ja, ik heb het er een keer met gemeente Utrecht ook erover gehad, van: waarom zetten jullie niet van die zebrapaden? (...) dat gaat het juist erger maken, want dan gaan mensen oversteken bij die zebrapaden, maar er komen dus wel mensen aan die niet stoppen voor die zebrapaden.

3.1.3 Tijd

Vaak is er wel een verplaatsing met het ov mogelijk, maar duurt deze (veel) langer vergeleken met een auto of scooter, of rijdt het ov niet op gewenste tijden. De barrières gerelateerd aan tijd worden in deze paragraaf besproken.

Teveel reistijd (of te weinig tijd)

Ook als voorzieningen en transportmogelijkheden wel voorhanden zijn, kunnen de verplaatsingen alsnog een barrière zijn vanwege tijd, geld of moeite die de verplaatsing kost. Een geïnterviewde in Friesland laat bijvoorbeeld zien dat een dagelijkse woon-werkverplaatsing 37 minuten is met de auto, maar ruim 2 uur duurt met het openbaar vervoer. Deze geïnterviewde ziet het openbaar vervoer dan ook niet als optie (F7_vrouw_25-40_deeltijdbaan).

Dit beeld komt sterker naar voren bij mensen met drukke agenda's en beperkte vervoermiddelen (zoals het niet beschikbaar hebben van een auto). Bastiaanssen en Breedijk (2022) laten ook zien dat zeker in rurale gebieden (maar ook in stedelijke gebieden), de bereikbaarheid per auto vele malen hoger is dan die met het openbaar vervoer. Uit de interviews komt naar voren dat voornamelijk ouders die zorg dragen voor jonge kinderen veel tijd kwijt zijn aan verplaatsingen van en naar bestemmingen zoals sport en school. Dat ouders zich beperkt voelen in hun eigen activiteiten deelname omdat ze hun kinderen rondrijden, is een veelgehoorde barrière in de *time-space geography* literatuur (Farber en Páez, 2011). Ook in de interviews met de studenten komt het beeld naar voren dat ze vrij veel activiteiten

doen op verschillende locaties (bijbaan, studie, sociale activiteiten) en dat mede door het gebrek aan eigen gemotoriseerd vervoer, ze veel tijd kwijt zijn aan de verplaatsingen tussen de activiteiten.

F6_vrouw_40-55_deeltijdbaan: *Het is een hele organisatie. Mijn man komt morgen weer thuis met de auto, dus dan is het weer makkelijk, maar als hij weg is, dan is het soms wel een heel geregeld om alles te doen.*

Dat verplaatsingen met openbaar vervoer te veel tijd kosten is overigens niet uitsluitend een probleem van het platteland zoals U4 illustreert.

U4_vrouw_55>_arbeidsongeschikt: *Twee uurtjes om in de stad te komen als je met de bus gaat. Dat is zo'n lange afstand alleen al, je wordt van hier naar het station gebracht en van het station moet je uitstappen en dan door de mensenmassa heen en kijken welke kant je op gaat.*

Geen of onvoldoende (openbaar) vervoer beschikbaar op de gewenste tijden

Er is genoemd dat er weliswaar een bus naar de bestemming rijdt, maar dat deze in spijtijden te vol zit om de wachtenden bij de haltes mee te nemen waardoor mensen niet op (tijd) op bestemming kunnen komen.

F13_man_<25_student: *Dat is de sardientjesbus. Het wil heel vaak dat die bus knotsvol zit, dus dat ie op een gegeven moment gewoon wegrijdt. Dan staat er een hele groep met mensen en dan gaan die deuren dicht en heb je het nakijken.*

Een ander probleem dat zich voordoet is de lage frequentie van ov-lijnen zoals F9 en F7 schetsen. Ook een bus die op belafpraak werkt, beperkt mensen in hun verplaatsingswensen (F1).

F9_man_55>_arbeidsongeschikt: *vanuit Heerenveen had ik net de aansluiting terug gemist. Die gaan om het uur. Dus.. moest ik een uur wachten. (..) ik had wel een van de laatste bussen ongeveer. Zou het na zessen zijn geweest, zou ik niet meer terug kunnen met het OV.*

F1_vrouw_<25_deeltijdbaan: *volgens mij moet je die bus echt van tevoren bellen en ik weet nooit twee dagen van tevoren wat ik ga doen en waar ik heen ga, dus daar heb ik niet zoveel aan.*

F7_vrouw_25-40_deeltijdbaan: *ik had net de bus gemist en toen ging de volgende pas een uur later. Toen heb ik gekeken van gaat er nog een andere bus die kant op. Ik heb een bus gepakt die de goede richting opging. Maar vanaf de halte was het nog wel bijna een uur lopen.*

Ook als er wel openbaar vervoer rijdt, is dat niet altijd geschikt. Bijvoorbeeld omdat de tijden waarop ze rijden niet aansluiten op de behoeften. Zo is het voorbeeld naar voren gekomen dat studenten sociale activiteiten na studietijd met hun klasgenoten overslaan of maar deels kunnen bijwonen, omdat ze de laatste aansluiting moeten halen. Of dat de sportfaciliteiten nabij de universiteitscampus in het weekend slecht ontsloten zijn met het openbaar vervoer. Ook Pot et al. (2020) concluderen in Zeeland dat bustijden zijn afgestemd op de schooltijden, waar de deelnemers in hun focusgroepen overigens tevreden over zijn. Zij signaleren ook dat de openbaar vervoer opties ontbreken in de avonden en weekenden.

F13_man_<25_student: *als we de afspraak hebben na school nog ergens te zitten, dan moet ik gewoon om half tien weg.*

U6_man_<25_student: *in het weekend, als ik op school moet sporten, dan rijden er bijna geen bussen.*

In de literatuur vallen voorgaande twee barrières onder 'time-based exclusion'.

Drukke op de weg

Gerelateerd aan 'angst' is drukke op straat. In Utrecht wordt dit door 5 mensen genoemd (U1; U2: U3; U4 U7). Drukke op straat wordt gezien als onveilig en angstig en wil men graag vermijden. Dit lijkt met name te spelen tijdens bepaalde tijden van de dag. Onder meer rondom de openings- en sluitingstijden van scholen. Deze barrière wordt dan ook veelal genoemd door mensen met jonge kinderen en ouderen.

U4_vrouw_55>_arbeidsongeschikt: *Mensen lopen door elkaar. Ja voor mensen die oud worden en ja iets hebben meegemaakt, is het best moeilijk.*

Deze barrière is niet voorbehouden aan mensen uit de stad. In Friesland wordt genoemd dat het steeds drukker wordt op de weg met landbouwvoertuigen (F15_man_55>_arbeidsongeschikt).

Onbetrouwbare reistijden

Gerelateerd aan de tijdscomponent is de onzekerheid rondom reistijden (U11; U13).

U13_vrouw_40-55_arbeidsongeschikt: *soms als ik een taxi regel, dan komt die ook te laat. Ik heb bijvoorbeeld een afspraak met het ziekenhuis en bestel de taxi 30 minuten te vroeg. (..) maar soms duurt het een uur dat de taxi komt.*

3.1.4 Individu

Te weinig geld: financiële barrière

Een laag inkomen zorgt ervoor dat sommige respondenten weinig geld kunnen of willen besteden aan hun mobiliteit. Wanneer wordt gevraagd naar wat men van de reiskosten vindt, geeft het grote merendeel aan het hoog te vinden. Slechts 4 respondenten noemen vervoerskosten *niet* hoog (F1; F11; F15; U10). Dat mensen reizen duur vinden, betekent overigens niet direct dat ze het ook als een probleem voor zichzelf ervaren. Op de volgende wijzen komen hoge vervoerskosten als barrière aan bod:

Hoge kosten kunnen mensen ervan weerhouden om te reizen. Te weinig geld is een reden voor mensen om een vervoermiddel niet aan te schaffen, een rijbewijs niet te halen of om onderhoud of reparatie uit te stellen.

De financiële barrière wordt genoemd bij autobezit en openbaar vervoer gebruik, maar ook bij fietsgebruik. Dat de auto prijzig is voor veel huishoudens, komt ook uit het onderzoek van Zijlstra et al. (2022). Zij geven aan dat er naast een groep mensen die zich geen auto kunnen veroorloven, ook een groep van autobezitters is met geforceerd autobezit. Zij schatten in dat voor 5% tot 6% van de autobezitters, het autobezit geforceerd is. Zij hebben een auto omdat ze zich hiertoe genoodzaakt voelen, terwijl ze weinig financiële zekerheid hebben en door de auto bezuinigen op andere posten.

Zoals de quote van U15 laat zien, kan de ov-chipkaart een extra probleem opleveren bij een financiële barrière. Doordat men niet snel kan zien hoeveel erop staat, kan de angst of schaamte voor een te laag saldo mensen nog meer van het gebruiken van ov weerhouden (zie Durand et al., 2021).

F3_vrouw_25-40_deeltijdbaan : *toen mijn fiets kapot was en we hadden een periode dat mensen wel weer naar kantoor gingen, kon ik niet 6 euro per dag missen om naar kantoor te gaan.*

U15_vrouw_40-55_arbeidsongeschikt: *Chipkaart: Als daar geld op staat, dan lukt het. Anders blijf ik thuis, dat is het probleem*

U4_vrouw_55>_arbeidsongeschikt geeft aan waarom ze minder naar de sportschool gaat: *de afstand valt wel mee. Het is prijzig.*

U14_vrouw_25-40_geenwerk: *ik vind het hartstikke duur om met het openbaar vervoer te reizen. Dus ik doe het alleen als het moet, moet en ik kan niet anders. Maar anders dan ga ik echt fietsen of lopen want het is gewoon te veel. Met drie kinderen kost mij echt te veel geld.*

U13_vrouw_40-55_arbeidsongeschikt: *rijbewijs en auto is duur*

U6_man_<25_student: *ik heb geen geld om een superdure fiets te kopen. Er ligt hier regelmatig veel afval, ook veel glas. Dus heb regelmatig een lekke band en die heb ik niet 1-2-3 gefikst.*

Voor sommigen is het vanwege financiële reden onmogelijk om een bepaald vervoermiddel aan te kunnen schaffen of repareren, maar anderen geven ook aan dat het een afweging is.

Bijvoorbeeld F6_vrouw_40-55_deeltijdbaan: een moeder met een jong gezin met vier kinderen en één auto die veelal wordt gebruikt door de vader. Ze noemt de mobiliteit van haarzelf en haar kinderen een hele organisatie als haar man weg is met de auto. Een tweede auto zou veel tijd en moeite schelen, maar daar kiezen ze niet voor: *We hebben ervoor gekozen om niet nog een auto te nemen want dat kost geld en dan worden we beperkt in andere zaken. Dat is de afweging. Het is óf een auto erbij, óf andere dingen.*

F12_man_25-40_student: *ik ben wel voor m'n rijbewijs gegaan, maar daar ben ik toen mee opgehouden. Ik denk dat het ook wel te maken heeft met gewoon de kosten van het hebben van een auto en het halen van een rijbewijs. Mijn ouders hebben dat nooit voor mij willen betalen. En ook wel omdat ik minder sterk de behoefte heb om een auto te hebben zoals veel vrienden van mij. Ik heb meer interesse in andere dingen waar ik mijn geld aan wil uitgeven.*

F9_man_55>_arbeidsongeschikt heeft zijn auto weggedaan: *een financiële keuze, ik zit nu bijna 2 jaar in de ziektewet en daarvoor liep het ook allemaal niet zo lekker. Dus dan ga je gewoon in inkomen achteruit, dus dat is dan een keuze.*

De financiële barrière is niet gelegen puur in de vervoerkosten alleen. Ook slaan mensen activiteiten over omdat het geheel van reiskosten en de kosten van de activiteit te hoog zijn. Dat een financiële barrière veel voorkomt bij bereikbaarheidsproblemen, volgt ook uit de literatuur.

Beperkt door fysieke kenmerken en gezondheid

Een verminderde gezondheid beperkt mensen in (typen) vervoermiddelen en actieradius. Verminderde gezondheid betekent voor enkele respondenten dat ze alleen nog korte stukken kunnen lopen en fietsen (F3;F4;F5). U11 vertelt dat haar reuma ervoor zorgt dat ze bepaalde verplaatsingen helemaal niet meer maakt. Een andere respondent kan haar rijbewijs niet halen vanwege gezondheidsbeperkingen (U8 is afgekeurd om een rijbewijs te kunnen halen in verband met beperkt zicht). Ook wordt het in- en uitstappen van een trein genoemd als barrière vanwege fysieke beperking (U13).

F3_vrouw_25-40_deeltijdbaan heeft de diagnose fibromyalgie waardoor ze vaak vermoeid is en lopen lastig gaat: *naar de bushalte lopen gaat nog net, maar als ik dat heen en weer zou moeten doen dan ben ik kapot en kan ik de rest van de dag niks meer. Als ik naar mijn werk zou moeten gaan moet ik eerst naar de bus lopen, dan de bus pakken, dan van het station naar werk lopen. Dan kan ik niet meer naar huis.*

U13_vrouw_40-55_arbeidsongeschikt: *Vanwege mijn knie val ik soms en daarom ben ik soms een beetje bang om met de trein te reizen. Er moet iemand met mij meegaan, alleen ben ik bang. In de trein als ik op de stoel zit, is het geen probleem. Het is meer het uitstappen, op de trap, de roltrap.*

Meerdere respondenten erkennen overigens ook de gezondheidsvoordelen van fietsen en lopen, juist omdat ze gezondheidsproblemen hebben (U9; F4).

F4_vrouw_55>_geenwerk kan niet ver fietsen vanwege gezondheidsproblemen, maar verkiest wel de fiets boven de bus als dat kan: *Aangezien ik heel zwaar geweest ben, moet ik toch in beweging blijven om niet meer zo zwaar te worden. Het is belangrijk voor mij om in beweging te blijven.*

Een toename van gezondheidsproblemen kan een snelle en plotselinge oorzaak zijn van mobiliteitsproblemen. Geïnterviewde F15 (man_55>_arbeidsongeschikt) heeft bijvoorbeeld nooit een rijbewijs gehaald, maar redde zich altijd goed omdat hij lange stukken fietst naar de gewenste activiteiten. Af en toe bracht zijn partner hem met de auto. Een recente plotselinge ernstige verslechtering in zijn gezondheid heeft zijn mobiliteit daarom direct sterk beperkt: hij kan niet meer zo ver fietsen.

Gezondheid kan ook een indirecte barrière zijn. Geïnterviewde F9 (man_55>_arbeidsongeschikt) kwam door een ziekte in de ziektewet, verloor zijn baan en zijn goede inkomen. Daardoor heeft hij zijn auto weggedaan, wat hem nu hindert in zijn dagelijkse leven. In dit voorbeeld heeft een terugval in gezondheid via financiële gevolgen dus mobiliteitsproblemen veroorzaakt.

In de literatuur valt dit onder 'physical exclusion'. Een vorm van bereikbaarheidsproblemen waar internationaal vrij veel aandacht voor is.

Angsten en gevoelens

Diverse geïnterviewden geven aan angstig te zijn voor ongevallen en daardoor verplaatsingen niet te maken of met (meer) moeite. Bij enkelen is dat omdat ze in het verleden slechte tot dramatische ervaringen hebben gehad. Enkele ouders zijn bang dat hun kind iets overkomt in het verkeer (U7; U4). F2 (vrouw_<25_arbeidsongeschikt) en F14 (man_55>_deeltijdbaan) fietsen niet meer in het donker, mede omdat de fietspaden niet verlicht zijn. Anderen zijn bang om te vallen bij het fietsen (U9; U15). Bij hen is er geen incident geweest. De angst om te vallen kan ook gelinkt zijn aan fysieke beperkingen zoals bij U13 (vrouw_40-55_arbeidsongeschikt) het geval is (zie vorige paragraaf). Een ander geeft aan angstig te zijn om te verplaatsen, vanwege enerzijds het drukke verkeer in combinatie met zijn eigen algemene angst voor drukte (U3).

F2_vrouw_<25_arbeidsongeschikt: *één keer fietste ik naar huis in de avond en het was al donker, echt compleet donker en er is een fietspad apart van de weg en aan beide kanten zit een sloot. Er kwam een auto van de andere kant en die had mistlampen of groot licht aan en verblindde mij. Ik ging een beetje de bocht om en lag ineens in het water. Sindsdien durf ik niet meer te fietsen in het donker.*

U9_vrouw_55>_pensioen: *Vroeger ik met de fiets. Maar nou ik niet meer fietsen. Ik dacht 'ik ga vallen' ofzo. (..) en fietsen naar ziekenhuis. Gevaarlijk, nee niet meer.*

U3_man_25-40_geenwerk: *Ik denk dat het een combinatie is. Ik denk enerzijds hou ik inderdaad niet van drukte, maar dat is niet zo zeer angst qua drukte, maar meer een soort van, daar word ik gek in mijn hoofd. Dus meer een soort psychisch iets. En qua mobiliteit is meer een angst, dus dat is meer van dat er iets gebeurt in het verkeer. Dus ik denk dat het een combinatie is van twee dingen.*

De angst geldt ook bij autorijden. Een paar geïnterviewden (F1; F15) geven aan dat (bijna-)incidenten in het verleden hen er van weerhoudt om een rijbewijs te halen. Voor een ander (F4) is een auto-ongeluk in het verleden reden dat ze meerijden in de auto eng vindt. Eerder onderzoek van het KiM (Witte et al., 2022) schat in dat circa 800.000 mensen met een rijbewijs in Nederland enige vorm van rijangst hebben.

F15_man_55>_arbeidsongeschikt: *ik heb geen rijbewijs doordat ik als jong persoon een aantal heftige ongelukken mee heb gemaakt.*

F1_vrouw_<25_deeltijdbaan: *ik wil heel graag mijn rijbewijs halen, maar ik stel het constant uit. Ik heb ooit een rijles gekregen van een goede vriend van mijn ouders, en toen was ik bijna tegen een boom aan geknald en nu ben ik een beetje bang voor auto's!*

F4_vrouw_55>_geenwerk: *Voor mij is reizen vrij onprettig. Vroeger was het heel erg. Dan zat ik bijvoorbeeld in de bus ook al was het maar naar Drachten. Ik zie allemaal ongelukken gebeuren in mijn hoofd. Dat is nu niet zo heel erg meer. Maar als ik met mijn vriend meerijd in de auto, houd ik me wel eens vast aan de autodeur. Die angst zit er gewoon een beetje in omdat ik vroeger een auto-ongeluk heb gehad.*

Tenslotte kan angst voor diefstal van het vervoermiddel (de fiets) of auto-inbraak een barrière vormen voor mensen om ergens heen te fietsen of om een (betere) fiets te kopen. Dit wordt ook genoemd in het onderzoek van Steenhoven en van der Bijl (2019) in de vier grote steden.

U13_vrouw_40-55_arbeidsongeschikt: *ik ben soms bang om naar Kanaleneiland te gaan. Als ik dan mijn fiets niet op slot doe, dat ze hem dan stelen.*

F15_man_55>_arbeidsongeschikt: *Wij hebben wel eens geparkeerd in Amsterdam, voor het politiebureau. En daar haalden ze bij ons nog de radio uit de auto weg. Dus mijn vertrouwen in de mensheid is niet zo groot meer.*

Bovenstaande barrières gelinkt aan angsten, worden ook uitgebreid genoemd in de TRSE literatuur: *fear-based exclusion* (Luz en Portugal, 2021). In die literatuur wordt naast bovenstaande vormen van angst ook het gevoel van sociale veiligheid genoemd. Met name bij vrouwen kan er angst zijn voor bijvoorbeeld (seksuele) intimidatie bij een bushalte en tijdens drukte in het openbaar vervoer. Deze vorm van exclusie kwam niet terug in onze interviews.

Een gebrek aan digitale vaardigheden en taalvaardigheid

Sommige respondenten zijn niet in staat om hun reisroute digitaal te plannen (vooraf en tijdens de reis) of om de OV-chipkaart op te laden. Beperkte digitale vaardigheden vormen zo een barrière om te reizen. Daarnaast kan taalvaardigheid ook een barrière zijn. Hoewel dit verschillende barrières zijn, komen de twee wel tezamen voor in de interviews. Zoals Durand et al. (2021) ook stelt: het alomtegenwoordige gebruik van digitale technologieën in het openbaar vervoer vergroot de noodzaak van lees- en schrijfvaardigheden. Zij geven aan dat beperkte of lage digitale vaardigheden een belemmering vormen voor mensen. OV-gebruikers beschikken daarnaast niet altijd over de digitale flexibiliteit waar de toenemende digitalisering in het openbaar vervoer wel om vraagt. Bijvoorbeeld het aanpassen aan transformaties waaronder de OV-chipkaart (zie U13; en U4).

U13_vrouw_40-55_arbeidsongeschikt heeft wel een telefoon waarmee ze belt, maar kan geen apps gebruiken. Ze navigeert op borden en vindt overstappen daarom lastig: *voor mij is met de bus beetje moeilijk, ik moet overstappen.*

Daar moet ik de bus naar Overvecht vinden. Ik ga dan liever met de taxi (...) het is echt moeilijk voor mij om naar het ziekenhuis te gaan.

U4_vrouw_55>_ arbeidsongeschikt geeft het volgende antwoord op de vraag of er activiteiten zijn die ze niet of weinig doet: *Amsterdam, ik weet niet hoe ik daar nu moet komen. Met al die chip-ov's en al die paaltjes die op een gegeven moment dicht zijn en ja.*

Respondenten gebruiken wel het openbaar vervoer, maar geven aan dat de barrières de onzekerheid omtrent de reis vergroten. Mensen kunnen angstig worden als ze de routes van het openbaar vervoer niet goed begrijpen.

U4_vrouw_55>_ arbeidsongeschikt: *als ik in de bus zit en hij rijdt de verkeerde kant op, denk ik: shit hoe kom ik weer thuis? Kom ik nog wel terug? Gaat hij de, richting snelweg op, of ergens midden in de bossen, hoe moet ik de bus terug pakken? Dat is de angst die ik heb.*

Beperkte taalvaardigheid kan overigens niet alleen een barrière vormen bij het reizen, maar ook om de activiteit zelf te doen. U11 bijvoorbeeld geeft aan de dokter niet goed te begrijpen vanwege taalproblemen.

U11_vrouw_55>_pensioen: *Het is beter als ik niet alleen ga naar de dokter. Mijn kinderen moeten mij halen en brengen. (...) ik praat niet goed genoeg Nederlands om mensen te vragen of ze mij kunnen brengen.*

Durand et al. (2021) onderscheiden naast beperkte digitale vaardigheden ook de volgende barrières. Ze leggen de link tussen digitalisering en de financiële barrière: de aanschaf en het betalen van de terugkerende kosten van de hardware (smartphone, computer) zijn een randvoorwaarde om de digitale diensten te kunnen gebruiken. Voor sommige mensen is dit een uitdaging. Ook benoemen ze expliciet ontoereikend ontwerp van digitale diensten en producten in het openbaar vervoer als barrière. Dit geldt bijvoorbeeld voor te kleine lettertjes in een app en de complexiteit van kaartautomaten. Ze beschrijven dat mensen gedemotiveerd kunnen raken als de online beschikbare gegevens niet toereikend zijn voor hun informatiebehoefte. Denk aan informatie over de fysieke toegang van voertuigen of perrons.

3.1.5 Overige barrières

De meeste barrières zijn onder een of meerdere van de hierboven genoemde 4 componenten te scharen uit het model over bereikbaarheid van Geurs en Van Wee. We zien in de interviews ook enkele barrières die hier buiten lijken te vallen en meer raakvlak hebben met de conversiefactoren 'sociale factoren' en 'omgevingsfactoren'.

Culturele barrière en sociale norm

Mensen die bepaalde voertuigen niet gebruiken vanwege culturele redenen, hebben hierdoor minder vervoersopties. Specifiek gaat dit over met name vrouwen met een migratieachtergrond die niet fietsen. U1 geeft duidelijk aan dat ze niet fietst vanwege culturele redenen. U11 (vrouw_55>_pensioen) en U12 (vrouw_55>_pensioen) geven aan nooit fietsen te hebben geleerd. Twee andere vrouwen met een migratieachtergrond (U9; U13) geven aan fietsen op latere leeftijd te hebben geleerd, waarvan U9 (vrouw_55>_pensioen) is gestopt met fietsen omdat ze bang is om te vallen.

U1_vrouw_25-40_voltijdbaan: *ik kan niet fietsen. Cultuur. Sommige mensen waarvan ik vandaan kom doen het wel, maar ik niet. Ik ben opgegroeid dat ik niet fiets. Voor ons waren het de arme mensen of mensen uit het dorp die fietsen. Dat is een reden. En tweede reden is dat we vrouwen zijn. en Moslim.*

Durand et al. (2023a) hebben de mobiliteit van mensen met een migratieachtergrond, en in meer detail van mensen uit Marokko Turkije Suriname en de Nederlandse Antillen, onderzocht. Ze concluderen onder meer dat mensen met een migratieachtergrond iets vaker het openbaar vervoer gebruiken maar beduidend minder vaak de fiets gebruiken vergeleken met mensen zonder migratieachtergrond. Het autogebruik wijkt niet sterk af, hoewel mensen met een migratieachtergrond de auto wel wat vaker gebruiken. Ze hebben ook de redenen onderzocht die mensen met een migratieachtergrond in de weg staan om de fiets te gebruiken. De redenen overlappen sterk met meerdere barrières uit dit onderzoek. Zo benoemen ze de kosten (van aanschaf en onderhoud), gebrek aan veilige parkeermogelijkheden, angst (voor diefstal, maar ook gepercipieerde onveiligheid van de infrastructuur) en het niet gezond genoeg voelen om te fietsen. Redenen die gelinkt zijn aan de culturele achtergrond, zijn de gewoontes (bijvoorbeeld niet fietsen bij slecht weer), gebrek aan rolmodellen, de benodigde tijd om de leren fietsen, en een perceptie dat fietsen een lage status heeft.

Weersomstandigheden beperken mogelijkheden

Slecht weer waaronder regen en kou, maar ook harde wind, worden genoemd als barrière die het moeilijk(er) maakt om te verplaatsen (F1; F2; F5; F9; F10). Dit geldt voor modaliteiten anders dan de auto, waaronder fiets en scooter. Deze barrière komt veel onder de respondenten uit Friesland voor, maar ook enkele mensen uit Utrecht noemen het als barrière (U7; U6; U8; U11; U14). In tegenstelling tot de mensen in Friesland hebben zij vaker de mogelijkheid om dan het openbaar vervoer te pakken.

U14_vrouw_25-40_geenwerk: Meestal als het goed weer is pak ik gewoon snel de fiets. Maar als het slecht weer is, ja dan moet ik wel met de bus gaan en ja dat neemt echt veel tijd in.

F2_VROUW_<25_ arbeidsongeschikt: Het fietspad daar is plat, er is helemaal niks en daar verderop zit de zee. Het waait heel hard. Dat vind ik eng.

F1_vrouw_<25_deeltijdbaan: ik moet altijd de fiets nemen, dus in slecht weer is het heel naar voor mij om ineens ergens af te spreken omdat ik dan helemaal doorweekt en zielig aankom.

F10_vrouw_25-40_geenwerk: Die scooter is prima voor kortere afstanden en als we niet heel veel dingen hoeven te sjouwen, maar het is niet altijd handig voor lange afstanden of bij bepaalde weersomstandigheden. Het is niet fijn om drie kwartier op de scooter te zitten als het regent.

F9_man_55>_ arbeidsongeschikt: In de zomermaanden is de fiets prima te doen, maar in de wintermaanden is het een ander verhaal.

3.2 Stapeling van barrières

Er is altijd sprake van een combinatie van barrières in de interviews: geen enkele geïnterviewde heeft maar één barrière die zijn of haar ervaring van een bereikbaarheidsprobleem veroorzaakt. Dat is ook omdat barrières elkaar (deels) overlappen en kunnen samenhangen. Van der Bijl en Van Steenhoven (2019) wijzen ook op een stapeling van oorzaken op het persoonlijke vlak die bijdraagt aan beperkte mobiliteit: werkloosheid, slechte gezondheid, laag opleidingsniveau en laaggeletterdheid. We zien ook juist vaak een samenspel van barrières van verschillende categorieën. Zoals U13 bijvoorbeeld, die een gezondheidsprobleem noemt als barrière (component individu). Maar ditzelfde voorbeeld illustreert ook een beperkte fysieke toegang van het ov (component vervoersysteem). Mensen met fysieke gezondheidsproblemen zijn immers beperkter in de afstand die ze kunnen afleggen met (actieve) modaliteiten. Gezondheidsproblemen werken ook in de

financiële barrière door. F9 bijvoorbeeld heeft zijn werk verloren vanwege (mentale) gezondheidsproblemen en ervaart daarom ook een financiële barrière. Andersom relateren ook verschillende persoonskenmerken met gezondheidsproblemen. Zo hebben mensen met een migratieachtergrond vaker ervaren gezondheidsproblemen dan mensen zonder migratieachtergrond. Dat verschil is groter onder ouderen (Dagevos et al., 2022).

U13_vrouw_40-55_arbeidsongeschikt: Vanwege mijn knie val ik soms en daarom ben ik soms een beetje bang om met de trein te reizen. Er moet iemand met mij meegaan, alleen ben ik bang. In de trein als ik op de stoel zit, is het geen probleem. Het is meer het uitstappen, op de trap, de roltrap.

Een regelmatig terugkerend voorbeeld uit de interviews is de bundeling van de barrières taalvaardigheid, digitale vaardigheid, onbetrouwbare reistijden en beperkte informatievoorziening. U13 kan bijvoorbeeld wel bellen met haar telefoon, maar vanwege beperkte digitale en taalvaardigheden kan ze geen apps gebruiken om bijvoorbeeld een (gewijzigde) digitale reis uit te stippelen. Ze vraagt anderen om hulp: ze belt vriendinnen om haar op te halen als ze de weg niet weet, en vraagt personeel en reizigers in het openbaar vervoer om reisinformatie. Maar ze geeft ook aan dat het doordeweeks soms niet lukt om iemand te vinden die haar wil helpen omdat mensen dan werken. Doordat ze de informatie over (aangepaste) reistijden niet digitaal kan volgen, heeft ze meer last van een beperkte informatievoorziening op het station en veranderingen in reistijden. Het is daarnaast voor haar vanwege de taalbarrière ook lastig om van zich te laten horen bij de vervoerder:

U13_vrouw_40-55_arbeidsongeschikt: het probleem is dat ik wel eens nadenk over transport via bus en trein, maar ik kan niet goed schrijven en ik kan niet goed [Nederlands] praten, dus ik kan geen klacht indienen.

Ook gevoelens van angst, drukte op de weg en onveilige infrastructuur komen vaak samen voor zoals U3 hieronder schetst. Eerdere onderzoeken wijzen aan dat migranten en kinderen van migranten vaker zorgen hebben omtrent veilig kunnen fietsen (Olde Kalter, 2008). Ook de studie naar mobiliteit van migranten en kinderen van migranten (Durand et al., 2023a) vinden dat respondenten soms zelfs stoppen met fietsen vanwege onveilige ervaringen in het verkeer.

U3_man_25-40_geenwerk: Ik denk dat het alles bij elkaar is [waarom ik het niet fijn vind om met het openbaar vervoer te gaan]. Het heeft te maken met de drukte, bang voor de angst dat er iets met me gebeurt. Ook met de tijden. Ik heb wel eens meegemaakt dat ik stond te wachten en dan duurde het gewoon een uur voordat de bus kwam. Dan sta je daar in de kou. Het zijn zoveel redenen dat ik zoiets heb van nee, ik ga liever niet met de bus. Hoofdrede is wel angst.

De financiële barrière werkt op zijn beurt in veel andere barrières door. Verscheidene geïnterviewden geven bijvoorbeeld aan liever ergens anders (nabij hun activiteiten) te willen wonen, maar de hogere woonkosten daarvan niet te kunnen betalen. Beperkte financiën zorgen er ook voor dat men zich geen (tweede) auto kan veroorloven, hoewel een auto voor veel mensen een oplossing is om snel op plaats van bestemming te komen. Ook is er een link tussen beperkte financiële middelen en slechte weersomstandigheden: een persoon die een scooter of fiets gebruikt en geen auto heeft vanwege de kosten, kan weersomstandigheden ervaren als barrière.

3.3 Relatie tussen persoonskenmerken en bereikbaarheidsproblemen

Uit de literatuur weten we dat risico op bereikbaarheidsarmoede meer voorkomt bij bepaalde (sociaaleconomische) persoonskenmerken (zie Jorritsma et al., 2018 voor een literatuuroverzicht). Zoals genoemd in de introductie betreft dit lage

inkomensgroepen, werklozen, ouderen (met name vrouwen), mensen met een (niet-westerse) migratieachtergrond, niet-rijbewijsbezitters/autolozen, mensen met een fysieke beperking, en bewoners van rurale gebieden. Hoewel het aantal deelnemers aan de interviews klein is en niet bedoeld is om relaties tussen factoren en persoonskenmerken te toetsen, vallen enkele zaken op.

Het beeld van de genoemde risicogroepen sluit aan bij wat we zien in de interviews. Dit was te verwachten want in de werving en selectie hebben deze persoonskenmerken ook meegewogen. Zo is de financiële barrière vaak genoemd, wat in lijn ligt met de risicogroep van lage inkomensgroepen en werklozen. Met name in het rurale gebied was het niet bezitten van een rijbewijs en een (volledige) toegang tot een auto een terugkerende barrière. Onder de geïnterviewden waren weinig mensen met een fysieke beperking, maar het is uit de barrières wel duidelijk geworden dat verminderde gezondheid beperkend werkt. De (stapeling van) barrières zoals taalvaardigheid en de financiële barrière relateren ook aan mensen met een niet-westerse migratieachtergrond. Dat vrouwen vaker een risicogroep zijn dan mannen is niet direct terug te vinden in de interviews. Wel valt op dat respondenten die bereikbaarheidsproblemen ervaren vanwege zorg voor de kinderen (in combinatie met geen eigen auto en beperkte financiële middelen) allen vrouw waren.

Eén aspect dat uit de interviews naar voren komt, maar we niet expliciet in de literatuur over bereikbaarheidsarmoede hebben gevonden, betreft de invloed van het individu op de woonlocatie. Van de 30 interviews zijn er 3 respondenten die aangeven dermate ontevreden te zijn over de bereikbaarheid van hun woonplek dat ze willen verhuizen. Deze 3 respondenten wonen in Friesland, zijn onder de 30 jaar en wonen in bij familie. Een mogelijke verklaring is dat de inwonende jongeren geen of weinig invloed hebben gehad op de woonlocatiekeuze van het huishouden. Het residentiële zelfselectie-effect is breed beschreven in de literatuur en houdt in dat mensen zichzelf in een wijk of gebied 'selecteren' en gaan wonen op een plek die correspondeert met hun voorkeuren wat betreft bereikbaarheid en mobiliteit (Van Wee, 2009; Pot et al., 2021). Niet iedereen is echter in staat om te gaan wonen op een plek naar voorkeur. Naast financiële middelen, geldt ook dat het afhangt van de positie in het huishouden aangezien locatiekeuze een huishoudbeslissing is (Molin et al., 1999). De literatuur duidt jongeren wel vaak aan als risicogroep voor bereikbaarheidsarmoede, terwijl bovenstaande erop duidt dat mogelijk de positie in het huishouden een betere voorspeller is van ontevredenheid over bereikbaarheid.

4 Omgaan met en gevolgen van bereikbaarheidsproblemen

Barrières die het mensen moeilijk maken om activiteiten te bereiken (zoals uiteengezet in hoofdstuk 3) hebben niet altijd verminderde verplaatsingen en verminderde deelname aan de maatschappij tot gevolg. Uit de interviews komt naar voren dat mensen vaak ook manieren hebben gevonden om met barrières om te gaan en alsnog op de plaats van bestemming te komen – soms wel tegen veel moeite, tijd of geld. Paragraaf 4.1 zet deze coping mechanismen uiteen. Niettemin leiden barrières ook tot minder verplaatsingen naar gewenste activiteiten. Paragraaf 4.2 beschrijft de gevolgen hiervan.

4.1 Omgaan met barrières

Het ervaren van één of meer barrières kan ertoe leiden dat verplaatsingen niet meer worden gemaakt, maar mensen kunnen ook manieren hebben om de verplaatsingen toch te maken. Of mensen kunnen de verplaatsing niet maken, maar vinden alsnog een manier om de activiteit wel te doen. De wijze waarop mensen omgaan met hun problemen noemen we coping mechanismen (zie Lazarus en Folkman, 1984).

In dit onderzoek onderscheiden we enerzijds coping mechanismen die het mogelijk maken om de activiteit wel te doen en anderzijds coping mechanismen met minder of andere activiteiten als gevolg. De inzichten uit de interviews over deze 'coping mechanismen' worden ook vergeleken met een compacte literatuurverkenning over deze mechanismen. In de literatuur over bereikbaarheidsproblemen of bereikbaarheidsarmoede worden dergelijke coping mechanismen vaak niet benoemd.

Tabel 4.1 Indeling van de coping mechanismen

	Activiteit wel doen	Activiteit niet doen
Verplaatsing wel maken	*roeien met de riemen die je hebt *hulp ontvangen (bij maken verplaatsing)	n.v.t.
Verplaatsing niet maken	*hulp ontvangen (substitutie) *digitaal alternatief	*ontevreden, gezapig, ontkennen

4.1.1 Activiteit wél doen

Een deel van de coping mechanismen slecht de barrières op zodanige wijze dat de gewaardeerde activiteit alsnog gedaan kan worden, door de persoon zelf dan wel door een ander. Hierin onderscheiden we roeien met de riemen die je hebt, hulp ontvangen (door zelf de verplaatsing te maken, of door iemand anders de verplaatsing te laten maken) en het digitale alternatief.

Hulp ontvangen

Hulp ontvangen is het meest voorkomende coping mechanisme in de interviews. Dat komt overeen met de bevindingen van Durand et al. (2021) in het onderzoek naar problemen bij reizigers door digitalisering in het openbaar vervoer. Bij ruim de helft van de interviews wordt genoemd dat men een vorm van hulp ontvangt. Ook Meert

et al. (2003) vinden in Vlaams onderzoek dat bij mensen zonder eigen gemotoriseerd vervoer, meerijden met anderen een frequent gebruikte strategie is. Ze zien dat dit verschilt per gebied: van de twee dorpen die ze hebben onderzocht, heeft het ene dorp veel sterkere familiale verbanden waarbij kinderen dichterbij hun ouders wonen en ze ook vaker met elkaar meerijden. Niettemin noemen ze dat ook mensen met een uitgebreid netwerk niet altijd een beroep doen op anderen om afhankelijkheid te vermijden. Kwalitatief onderzoek van Martens et al. (2011) onder autolozen, benoemt ook dat veel autolozen op bestemming kunnen komen dankzij de hulp van anderen – een afhankelijkheid die als onprettig wordt ervaren door de respondenten.

We onderscheiden de volgende typen hulp ontvangen, geïnspireerd door de indeling van Asmar et al. (2020) over hulp gebruiken bij digitalisering: het eigen netwerk, de omgeving en hulp via substitutie.

Hulp ontvangen van het eigen netwerk zoals partner, familie, vrienden en burens komt het meest voor. Het netwerk kan bij meerdere barrières helpen: de digitale barrière en taalbarrière (kinderen laden de OV-chipkaart op en gaan mee naar de huisarts), de financiële barrière (een vriend betaalt je treinkaartje) en beperkte vervoermogelijkheden (weggebracht worden, of een auto lenen). Wel geven veel van de respondenten die hulp krijgen van hun netwerk, aan dat ze dat vervelend vinden (zoals F9 en U11 weergeven), of dat ze vinden dat ze er zelf iets tegenover moeten zetten (F15).

U15_vrouw_40-55_arbeidsongeschikt: *ik bel mijn kinderen om mij te helpen. Zij doen alles. Ik kan het niet. Af en toe kan ik gewoon zelf met de bus naar de huisarts. Maar als er iets moeilijks is, dan moeten kinderen mij helpen.*

F9_man_55>_arbeidsongeschikt: *Als je met spoed ergens naartoe moet, dan kan ik altijd de auto lenen van de burens.. (..) Nou, doe ik liever niet, voel me altijd wel een beetje bezwaard. Maar goed, als het moet dan.. is dat meer een gevoel wat bij mezelf leeft.*

U11_vrouw_55>_pensioen: *ik wil niet dat mijn kinderen mij altijd moeten brengen. Dat kan niet. Dus blijf ik thuis zitten.*

F2_vrouw_<25_arbeidsongeschikt: *ik heb wel eens gehad dat ik had gezegd niet naar een verjaardag van een vriend te kunnen komen omdat ik het niet kon betalen en toen heeft hij mijn treinticket betaald, wat superlief was. Maar ja.. anders kom ik gewoon niet. Ik heb ook 2 vrienden met een auto en die halen mij wel vaak op om iets te gaan doen. (...) ik vind het wel heel rot eigenlijk, om afhankelijk te zijn.*

F15_man_55>_arbeidsongeschikt. Hij kan zelf niet autorijden: *een hele tijd ben ik onder behandeling geweest in het ziekenhuis in Groningen en dan werd ik altijd opgehaald met een taxi. In die tijd kon dat nog. Maar ja tegenwoordig niet meer, nu zeggen ze van: je ziet maar dat je hier komt. Dan heb ik een probleem. Nu heb ik geluk dat mijn vrouw een rijbewijs heeft, maar als die een werkdag heeft moet ze ook een dag vrij nemen. Mijn beide kinderen zouden ook kunnen, maar ik blijf afhankelijk van andere personen. Iedereen wil wel helpen, maar ik heb een vreselijk hekel aan om hulp vragen.*

Niet iedereen kan terugvallen op het eigen (nabije) netwerk. De sterkte en hoeveelheid van de relaties is daarbij relevant (i.e. mensen met weinig goede contacten hebben ook weinig mensen om hulp te vragen) zoals ook Asmar et al. (2020) concluderen. Hoewel het hebben van familieleden in de buurt ook niet altijd betekent dat men tijd kan maken om te helpen zoals U14 schetst.. In tegenstelling tot hun conclusie over hulp bij digitale uitdagingen, lijkt bij de geïnterviewden de sociaaleconomische positie van de contacten wel een rol te spelen wat betreft hulp

bij mobiliteit. F5 legt bijvoorbeeld uit dat zijn vrienden ook beperkt zijn in hun mobiliteitsopties.

U14_vrouw_25-40_geenwerk: *ik ben eigenlijk puur hierheen verhuisd omdat ik zoiets had van, ik heb hier mijn broer, zus, allemaal lekker dichtbij en ze helpen mij wel daarmee. Maar niks is hoe je het eigenlijk had verwacht. Ik vraag mijn zus ook wel heel vaak, want heb dan met hulpverleners veel afspraken en dan vraag ik haar of ze alsjeblieft wil komen en dan helpt ze wel. Maar mijn moeder heeft geen auto. Mijn broer heeft wel een auto maar het is lastig want hij heeft een gezin en hij werkt. Meestal is het toch altijd een 'nee' op de vraag of hij wat kan doen voor me.*

F5_man_25-40_deeltijdbaan: *ik zou niet weten van wie ik een auto kan lenen. Of ik moet een vriendin uit Groningen vragen die er toevallig een keertje is. Maar verder heb ik niet echt iemand in mijn omgeving met een auto.*

Daarnaast kan hulp ontvangen ook vanuit de community en instituten komen, zoals de hulp inschakelen van mensen op straat of het volgen van fietslessen om zo mobieler te worden (zoals U13) of van regelingen die onder de WMO vallen zoals de regiotaxi.

U13_vrouw_40-55_arbeidsongeschikt heeft een taalbarrière en digitale barrière, maar gebruikt het ov wel: *ik vraag het. Mensen geven mij informatie waar de trein stopt, vanaf welk spoor. Ik vraag het elke dag "mag ik wat vragen?". Aan het personeel in de trein, maar op straat vraag ik het aan gewone mensen.*

U15_vrouw_40-55_arbeidsongeschikt kan niet zelf haar OV-pas opladen, dat doen haar kinderen: *ik doe het niet, voor mij moeilijk (..) een keertje, ik wil hier 10 euro eigenlijk in de chipkaart, ik weet het niet ik vraag het aan iemand op straat. Zij zegt tegen mij: nee het is corona, je moet het zelf doen.*

Tenslotte is hulp ook mogelijk via substitutie van verplaatsingen: als bijvoorbeeld een familielid de boodschappen voor je doet als dat voor jou lastig is. Met deze vorm van hulp kan de persoon weliswaar niet zelf de verplaatsing maken, maar kan de persoon wel de activiteit (boodschappen halen) vervullen.

Roeien met de riemen die je hebt

Een ander mechanisme dat we onderscheiden is dat mensen zich aanpassen en het te doen met de middelen die ze wel hebben.

De barrière omtrent slecht weer bijvoorbeeld, is niet voor iedereen een reden om niet te gaan (zie U6 en F5). De barrière van 'afstand en reistijd' wordt door F12 opgelost door het slapen in een hostel om zo sociale activiteiten in de stad mee te kunnen maken. Bij de financiële barrière komt naar voren dat mensen ervoor zorgen om cruciale verplaatsingen te kunnen maken. Ze halen ergens geld vandaan maar logischerwijs gaat dit dan wel ten koste van andere zaken. F9 (man_55>_arbeidsongeschikt) bijvoorbeeld komt moeilijk rond en heeft geen auto vanwege financiële redenen, en hij geeft aan dat als de nood aan de man is en hij bijvoorbeeld 's nachts zijn ouders moet opzoeken, hij desnoods een taxi betaalt.

U6_man_<25_student geeft aan dat hij ondanks het stuk fietsen naar vrienden, wel bijna altijd gaat. Hij gaat wel eerder naar huis, zeker in de winter: *Ik heb wel een aantal vrienden in Overvecht en Tuindorp wonen. Nou ik kom dan wel veel later aan omdat ik een stuk moet fietsen. Ik baal dat het zo'n enorm stuk is, waardoor ik soms minder zin heb om te gaan. Maar ik heb nooit echt van 'oh ik ga niet omdat het zo'n stuk fietsen is: maar ik denk wel altijd ach ik moet weer dat hele stuk fietsen'.*

F5_man_25-40_deeltijdbaan: *ik ben een hele lange winterjas aan het maken. Specifiek voor ook op de scooter, dat ik hem dus ook over mijn knieën kan slaan.*

F12_man_25-40_student wil graag sociale activiteiten doen in het studentenleven in de stad (Leeuwarden en Groningen), maar vanaf zijn woonplek zijn de afstand en reistijd een barrière voor hem. Hij lost dat op door een hostel te boeken: *Het is zelfs zo dat als ik geen slaapplek kan vinden, dat ik dan een hostel neem. En dat doe ik omdat ik heel erg gesteld ben op mijn onafhankelijkheid. Als ik een vriend zou hebben die zou zeggen van: je kunt de sleutel mee en doe je ding en je kunt gewoon op de bank komen, dan zou ik dat heel fijn vinden maar die heb ik niet. Dus mocht ik ergens blijven slapen, dan moet ik wel echt een beroep doen op een vriend en die moet dan ook dat willen. Dan voel ik me een beetje een burden zal ik maar zeggen. Ik ben echt een onafhankelijke individu die ook graag alleen dingen onderneemt en dan neem ik een hostel. Als er iets is wat tot na 12u duurt.*

F9_man_55>_arbeidsongeschikt op de vraag wat hij zou doen als hij de laatste bus (rond 18:00) mist: *commerciële taxi bellen, die rit kost ongeveer 70 euro tegenwoordig. Anders burens/kennissen vragen om op te halen. Of lopen. Één keer ben ik gaan lopen, maar is wel een behoorlijk stuk – anderhalf twee uur. (...) stel het is nacht en er zou iets zijn met mijn ouders in [Zuid-Holland] dan wordt het heel lastig. Maar goed, nood breekt wet, dan maar een taxi bijvoorbeeld. Er is altijd wel een mouw aan te passen, maar het maakt het wel lastig.*

Slim plannen van verplaatsingen en activiteiten is ook een vorm van roeien met de riemen die je hebt. Daardoor kunnen mensen alsnog hun gewaardeerde activiteiten doen. Wel vereist dit aanpassing en organisatie, wat ten koste gaat van de flexibiliteit. Of men doet bijvoorbeeld weekboodschappen om minder vaak naar de supermarkt te hoeven.

F10_vrouw_25-40_geenwerk: *Een optie om een eigen auto te hebben helpt om gewoon ergens heen te gaan als mijn vriend weg is met de bedrijfsauto. Dat zou alles een beetje spontaner maken. Nu is er gewoon meer planning nodig, we moeten alles gewoon meer organiseren.*

F5_man_25-40_deeltijdbaan: *meestal combineer ik ook. Ik moet zo toevallig nog naar [groter dorp] naar een vriendin om wat af te geven. Dan ga ik weer even langs de Praxis, haal ik twee zakken zand en ga ik weer naar huis [met de scooter].*

F2_vrouw_<25_arbeidsongeschikt: *ik probeer zo weinig mogelijk naar de supermarkt te gaan, want ik heb echt een hekel aan om met zware tassen te sjouwen.*

F9_man_55>_arbeidsongeschikt: *Toen ik net de auto had weggedaan vond ik het wel lastig, zeker als je dan wat dingen vergeet te halen. Maar naarmate de tijd went dat, dan ga je beter plannen. (..) Met de boodschappen, dan plan je zo van tevoren. Afspraken maak ik wat verder vooruit, bijvoorbeeld het ziekenhuis. Dan hou ik wel rekening met de bereikbaarheid van het OV. Dat soort dingetjes. Als de tandarts nu zou bellen 'kom maar langs', ja dat wordt lastig. (..) als ik bijvoorbeeld iets gepland heb in het weekend en het wordt slecht weer, dan stel ik dat uit. (..) maar niet alles is te plannen dat is wel lastig. Stel het is nacht en er zou iets zijn met mijn ouders in [Zuid-Holland] dan wordt het heel lastig. Maar goed, nood breekt wet, dan maar een taxi bijvoorbeeld. Er is altijd wel een mouw aan te passen, maar het maakt het wel lastig.*

F15_man_55>_ arbeidsongeschikt heeft geen rijbewijs. *in principe fiets ik in weer en wind als het moet: Kijk wij leven hier een beetje middenin nowhere land. Wij hebben een voorraad van 3 tot 4 weken in huis. Wij hebben toen die grote sneeuwval gehad in '79, dus wij moeten in ieder geval voor 2 á 4 weken voorraad in huis hebben.*

Een laatste vorm van 'roeien met de riemen zetten die in de interviews voorkwam, is het overtreden van regels om zo toch de verplaatsing te kunnen maken. Dit betreft bijvoorbeeld het onterecht gebruiken van een jeugdticket in het openbaar vervoer omdat het goedkoper is (door F34).

Currie en Delbosc (2009) onderzochten in Australië de strategieën van lage inkomens huishoudens (met autobezit) om kosten laag te houden. Ze vinden dat mensen bezuinigden door zelf onderhoud te doen en door oudere kleinere auto's (of scooter) te rijden. Ook komt naar voren dat men vooral de auto efficiënt probeert te gebruiken door 'combineren van activiteiten in 1 verplaatsing'. Steenhoven en van der Bijl (2019) beschrijven dat niet-westerse- huishoudens die ze hebben gesproken, desnoods besparen op wonen en eten om de auto te kunnen betalen. Ook Durand et al. (2021) concluderen dat ov-gebruikers zwartrijden, slim plannen en langere reistijden accepteren om te kunnen reizen.

Het digitale alternatief

Waar bereikbaarheid van oudsher doorgaans wordt beschouwd als een samenspel tussen ruimtelijke ordening en het vervoersysteem (e.g. Geurs en Van Wee, 2004), wordt recent ook telecommunicatie als derde pijler genoemd (Lyons en Davidson, 2016) zoals in hoofdstuk 2 uitgelegd. In toenemende mate kunnen activiteiten online plaatsvinden, zoals winkelen, boodschappen doen, (kantoor)werk en onderwijs volgen (zie o.a. Hamersma et al., 2021). Ook sociaal contact kan digitaal plaatsvinden, hoewel respondenten in eerder onderzoek (Martens et al, 2011) aangeven telefonisch contact zelden als volwaardig alternatief te zien.

Ook in interviews worden digitale alternatieven genoemd als vervanging van fysieke verplaatsingen. Enkele respondenten (F1; F5; F3) werken bijvoorbeeld (vrijwel) volledig thuis en F7 heeft drie thuiswerkdagen. Bij F3 is thuiswerken een duidelijk gevolg van een bereikbaarheidsprobleem (reiskosten). Ook bij U3 is het digitale alternatief een oplossing voor zijn bereikbaarheidsprobleem. Hij werkt momenteel niet, maar geeft aan te zoeken naar een thuiswerkfunctie omdat hij mobiliteit te druk en eng vindt. Ook thuis studeren wordt als oplossing genoemd voor bereikbaarheidsproblemen. U6 noemt dat hij ochtendcolleges vaak vanuit huis volgt vanwege bereikbaarheid barrières (reistijd en drukte).

Op het kantoor van F3_vrouw_25-40_deeltijdbaan kan er sinds Covid thuisgewerkt worden. Omdat ze geen reiskostenvergoeding krijgt en een laag inkomen heeft, werkt ze nog steeds vrijwel geheel thuis hoewel ze liever naar kantoor gaat: *toen mijn fiets kapot was en we hadden een periode dat mensen wel weer naar kantoor gingen, kon ik niet 6 euro per dag missen om naar kantoor te gaan. Mijn baas kon daar niks aan doen, want ik krijg geen loon van hun maar behoud een uitkering. We hebben het er wel over gehad en hij vond het goed dat ik gewoon thuis bleef werken totdat het opgelost is.*

U6_man_<25_student: *Vaak als les in de ochtend is, kies ik er toch wel voor om het online te volgen omdat ik anders zo lang moet fietsen. Het is dan superdruk en dan komen we misschien weer laat.*

Digitale alternatieven voor andere activiteiten betreft bijvoorbeeld boodschappen doen (F7) en sociale contacten. Wat betreft sociale activiteiten geeft F1 aan dat ze veel online contact heeft, ook met goede vrienden die ze nooit ziet. Daarentegen

zien anderen fysiek contact als cruciaal voor sociale activiteiten, zoals weergegeven door F2.

F7_vrouw_25-40_deeltijdbaan: Wat ik recentelijk ook doe is boodschappen bestellen via Picnic... zo'n elektrische auto die bezorgt het dan. Dat is wel ideaal. Ik kwam het tegen op Instagram en toen heb ik eerst gekeken of het ook daadwerkelijk wel voordelig is. De prijzen zijn allemaal goed te doen (..) en ze bezorgen dagelijks, dat is voor mij heel praktisch.

F9_man_55>_arbeidsongeschikt: als het echt veel is, zware dingen, die bestel ik soms gewoon online. (..) Maar goed, dat brengt wel weer extra kosten.

F2_vrouw_<25_arbeidsongeschikt op de vraag of online met mensen afspreken een optie is: Dat heeft niet echt nut in mijn ogen. Dat betekent niks voor mij.

Overigens is het niet altijd duidelijk of het digitale alternatief *het gevolg* is van bereikbaarheidsproblemen. Het kan ook een vehikel zijn voor mensen om een activiteit verder weg van huis te gaan bezoeken. Zo kunnen thuiswerkmogelijkheden ervoor zorgen dat mensen een baan nemen op een grotere afstand van hun woning. F5 bijvoorbeeld heeft bijvoorbeeld zijn baan gekozen op de thuiswerkmogelijkheden. Ook op sociaal vlak kunnen digitale mogelijkheden leiden tot contacten verder weg en zodoende juist meer mobiliteitsvraag. F1 geeft aan vrienden online te hebben gevonden die in andere delen van het land wonen. Het kan ook een mobiliteitsvraag creëren als ze hun vrienden ook af en toe fysiek willen zien.

F5_man_25-40_deeltijdbaan is circa 2 uur enkele reis onderweg naar zijn werklocatie, maar hij mag van zijn werkgever thuiswerken tenzij hij een training heeft. [als thuiswerken niet meer zou mogen] zou ik flink in gesprek met ze gaan. En kijken of daarin nog iets te regelen valt, want ik heb juist ook deze functie uitgekozen omdat we kunnen thuiswerken. Of ik zou moeten kijken of ik zou kunnen verhuizen, maar ik moet zeggen de stad Groningen trekt me niet erg, dus liever niet. Maar het zou ook een reden voor mij kunnen zijn om op zoek te gaan naar een andere baan.

F1_vrouw_<25_deeltijdbaan heeft meerdere vrienden gevonden via online apps: ik voelde me low-key eenzaam, dus ik ben gewoon nieuwe vrienden gaan zoeken. En dat is toen half gelukt. Internetvrienden heb ik dus nu ook, want die hoef je niet perse te zien [fysiek] om mee te praten. Dus dat was een beetje mijn manier van vrienden maken tegenwoordig (..) één van mijn beste vrienden die ik via die app kende, woonde in Brabant. Ik heb hem nooit gezien, maar we waren hele goede vrienden! Dat kon wel gewoon. (..) en een goede vriend woont in [plaats in de Achterhoek]. (..) ik heb hem al een tijdje niet meer gezien, maar we hebben nog wel goed contact en we willen wel binnenkort weer een keer afspreken. Waarschijnlijk ga ik naar hem toe, want hij heeft net een vriendin en ik wil haar heel graag eens ontmoeten. (..) het is een ontzettend lang stuk om te reizen dus daarom ga ik vrijwel nooit meer daarheen, omdat het best wel naar is om te reizen en we beiden het druk hebben.

4.1.2 De gewaardeerde activiteit niet, of minder vaak, doen

Currie en Delbosc (2009) vonden onder hun steekproef met lage inkomens dat 29% van de huishoudens aangeeft verplaatsingen naar verdere locaties te limiteren. Er zijn verschillende emoties te onderscheiden indien de verplaatsing niet, of minder ver of vaak, wordt gemaakt. Sommigen geven duidelijk aan het anders te willen zien en vaker de activiteit te willen doen (U8). Anderen reageren er gelaten op, zoals F9.

U15_vrouw_40-55_arbeidsongeschikt: *Of uiteten of iets leuks zoals winkelen in een andere stad zou leuk zijn. Vroeger ging ik wel eens met de trein naar Amsterdam, Rotterdam. Nu niet meer. Geen geld.*

U8_vrouw_25-40_arbeidsongeschikt: *Openbaar vervoer is echt een dure grap. Heen en weer naar kickboksen kost 12 euro. Ik doe dat drie keer per maand.(..) Als het vervoer goedkoper zou zijn zou ik wel vaker gaan ja.*

F2_vrouw_<25_arbeidsongeschikt: geeft aan vrienden in Harlingen (4,5 kilometer van haar woonplek) te bezoeken, maar haar vrienden in Leeuwarden (30 kilometer) minder: *ik ga minder vaak naar Leeuwarden om mijn oude vrienden te bezoeken, omdat het gewoon te duur is. Die prijzen waren eerst, paar jaar terug, was het 5 euro en nu al boven de 6 euro (voor een enkele reis).*

F9_man_55>_arbeidsongeschikt op de vraag welke activiteiten hij nu niet of te weinig doet vanwege vervoer: *De sportschool bijvoorbeeld, in Drachten. In het begin ooit geweest, vond het te ver. Om een uur te fietsen en dan weer terug, dat ging niet werken. Zelfde geldt: ik ga graag voetbal kijken, Heerenveen. Is toch lastig, moet je naar het stadion fietsen [32 minuten]. Ja dat laat je dan gaan. Het is toch meestal in de avond, weersafhankelijk. Dat doe je dan niet. Als ik een auto zou hebben, zou ik dat eerder doen. Voetbal is vermaak ik kan het thuis ook prima volgen. Kijk, boodschappen moet je doen – vind je niet altijd leuk maar ja.*

Een derde type reactie betreft het goedpraten van het probleem. Mensen kunnen het bereikbaarheidsprobleem ook 'oplossen' door het probleem te bagatelliseren of goed te praten. Een vorm van cognitieve dissonantie waarbij de inconsistentie tussen de realiteit (een gewenste activiteit niet kunnen bereiken) en de wens (de activiteit doen) wordt opgelost door de wens aan te passen (*de activiteit is eigenlijk niet zo belangrijk voor mij*). Indien de persoon zich zelf niet bewust is dat hij of zij de wensen (naar beneden) heeft bijgesteld, heet dit adaptieve voorkeuren. Dit coping mechanisme van wensen naar beneden bijstellen is lastig vast te stellen in de data. Tekenen van gewenning en berusting kunnen signalen zijn voor adaptieve voorkeuren (Khader, 2009) of wanneer een persoon tegenstrijdige signalen geeft. In het interview met F9 een volgende discrepantie naar voren. Hij heeft jarenlang veel auto gereden voor zijn werk (door heel Nederland heen) en is zijn baan verloren waardoor hij ook zijn auto vanwege de kosten weg heeft moeten doen.

F9_man_55>_arbeidsongeschikt op de vraag hoe het is om geen auto meer te hebben: *in het begin was het wel lastig. Maar nu, merk ik het niet meer zo. Voor het milieu ook nog eens goed. En het levert een behoorlijke kostenbesparing op. Dus ja.*

4.2 Gevolgen voor deelname aan de maatschappij

In de literatuur over gevolgen van bereikbaarheidsproblemen valt op dat een groot deel buitenlandse studies betreft waarvan de meeste zich richten op de gevolgen voor (de kans op) werk. Met name in de Verenigde Staten en Groot-Brittannië is vervoersarmoede vaak bestudeerd. Volgens een studie in Groot-Brittannië (Social Exclusion Unit, 2003) is voor circa 40% van de werkzoekenden vervoer (gebrek aan een auto en ontoereikend openbaar vervoer) een belangrijke barrière tot het krijgen van een baan. Vervolgonderzoek (Lucas et al., 2019) laat zien dat dit vaker geldt voor lage inkomensgroepen, mensen zonder werk, mensen met een (fysieke) beperking, ouderen en jongeren. Bastiaanssen et al. (2020) hebben een literatuuroverzicht geschreven van de gevolgen van bereikbaarheidsproblemen specifiek wat betreft deelname aan werk. De review laat zien dat de meeste studies zich richten op de Amerikaanse context en autogebruik, terwijl er nog behoefte is aan empirische studies in andere landen en naar de rol

van openbaar vervoer. Niettemin concluderen ze dat in de bestudeerde studies, autobezit significant de werkopties van een persoon verhoogt, zeker voor mensen in de bijstand. Ook jonge mensen profiteren van toegang tot een auto (van hun ouders) omdat deze groep gevoeliger is voor de prijs van een reis. Uit onderzoek in België komt dat 7 op de 10 werkzoekenden met een laag inkomen moeilijk werk kreeg vanwege mobiliteitsproblemen, met name vanwege het gebrek aan een auto (Mobiel 21, 2013). Ook Cebollada (2009) laat zien dat in Spanje mensen zonder een auto minder kansen op werk hebben. Dat geldt met name voor mensen die niet centraal in de regio wonen. Hoewel de meeste buitenlandse studies de focus leggen op werk, worden andere gevolgen ook in kaart gebracht. Ongeveer een derde van de autoloze huishoudens heeft moeite met het bereiken van een ziekenhuis en autoloze huishoudens hebben veel vaker moeite om sociale contacten (vrienden en familie) te bezoeken (Social Exclusion Unit, 2003). Furszyfer Del Rio en Sovacool (2023) benadrukken in Mexicaans onderzoek dat mensen met bereikbaarheidsarmoede vaker op plekken wonen waar ze meer blootgesteld worden aan luchtvervuiling, geweld en seksuele intimidatie. Het is onduidelijk in hoeverre deze bevindingen ook voor de Nederlandse situatie gelden.

Een kleinere set aan studies over de gevolgen van bereikbaarheidsproblemen komt uit Nederland. Bastiaansen (2012) heeft in een studie in Rotterdam Zuid laten zien dat het gebrek aan een auto en ontoereikend openbaar vervoer werkzoekenden beperkt in het vinden van een baan en het behouden van een baan. Engbersen en Bronsvort (2017) concludeerden dat een gevolg van bereikbaarheidsproblemen van scholen in Zeeland is dat Zeeuwse leerlingen een achterstand hebben op leeftijdsgenoten omdat leerlingen minder vaak kiezen voor scholen die veel reistijd vergen. Ook verlaten mbo-jongeren hun regio vaker. In Nijmegen is kleinschalig exploratief onderzoek gehouden onder 18 respondenten met een laag inkomen (Martens et al., 2011). Ze concluderen dat de twee gesproken respondenten met een fysieke of cognitieve beperking op meerdere vlakken (werk, zorg of sociale activiteiten) negatieve gevolgen ondervinden van bereikbaarheidsproblemen en dus bereikbaarheidsarmoede hebben. Bij het overgrote deel van de minima zonder auto (en zonder fysieke beperking) zijn die gevolgen niet aangetoond of niet eenduidig aan te tonen. Wel noemen ze dat deze mensen vanwege het gebrek aan een auto een kleiner zoekgebied hebben voor het vinden van een nieuwe baan. Wat zorgvoorzieningen betreft worden geen gevolgen gevonden. In een tweede klein deelonderzoek onder 8 autolozen hebben ze de gevolgen voor het onderhouden van het sociale netwerk nader bestudeerd. Ze zien dat de vervoersproblemen afhankelijk zijn van de ruimtelijke uitwaaiing van het sociale netwerk en de leeftijd van de respondent. Men ondervindt geen problemen om sociale contacten te onderhouden in de eigen wijk. Zodra de sociale contacten in of nabij de stad wonen, ervaren jongeren geen problemen omdat ze fietsen terwijl met name ouderen zich wel beperkt voelen en minder frequent die contacten opzoeken. Het onderhouden van contacten wordt voor meer respondenten moeilijk als de afstand tot de contacten toeneemt vanwege de reistijd, reiskosten en soms ook het gebrek aan openbaar vervoeropties. Toch geven alle respondenten aan voldoende contact te hebben met vrienden en familie vanwege telefonische mogelijkheden of omdat ze hulp krijgen bij het bezoeken van hun contacten. Ettema et al. (2021) hebben de link tussen bereikbaarheidsproblemen en welzijn onderzocht in Utrecht. Ze vinden onder meer dat gepercipieerde kwaliteit van het ov en gepercipieerde bereikbaarheid bijdragen aan het algemene welzijn van mensen.

In de interviews van dit onderzoek zijn de volgende voornaamste gevolgen van bereikbaarheidsproblemen gevonden: minder sociale contacten, minder (keuze in) werk en studie, hulp nodig bij het bereiken van zorg en minder zelfstandigheid. Daarbij moet worden opgemerkt dat zeker niet alle geïnterviewden aangeven

gevolgen te ervaren voor zijn of haar maatschappelijke deelname ondanks de barrières die worden ervaren.

Minder sociale contacten met eenzaamheid als gevolg

Het vaker bereiken van sociale activiteiten (zoals het bezoeken van vrienden of familie) worden het meest genoemd als activiteit die men meer wil doen indien bereikbaarheid optimaler is. Meer dan de helft van de respondenten noemt dit. Het minder dan gewenst zien van familie en vrienden heeft op verschillende wijzen impact op de respondenten. De één geeft aan dat meer sociale activiteiten zijn mentale gezondheid goed zouden doen (F5), een ander kan door bereikbaarheidsproblemen minder (mantel)zorg verlenen aan familie (F9). Een jongere respondent geeft aan door bereikbaarheidsproblemen vrienden te hebben verloren (F1) en een andere jongere (F12) geeft aan zich eenzaam te voelen omdat hij geen aansluiting vindt in zijn dorp maar wel bij studenten in de stad die minder goed bereikbaarheid zijn voor hem. Een jonge moeder (F7) geeft ook aan zich soms eenzaam te voelen omdat ze minder afspreekt met vriendinnen dan ze zou willen. Bij haar komt dit behalve door beperkte vervoermiddelen, ook doordat het hebben van twee kleine kinderen veel tijd kost. U5 wil graag sporten met vriendinnen en verwacht daardoor socialer te worden.

F1_vrouw_<25_deeltijdbaan: Vorig jaar was ik bevriend met 3 meiden en die gingen elke dag afspreken samen, want zij woonden naast elkaar en ik woonde er een halfuur fietsen vandaan en werd ik elke keer uitgesloten. Dat had ik ook met andere vriendinnen, die zaten beide in Zwolle op school dus die gingen vaak samen afspreken zonder mij uit te nodigen, omdat ik dus veel te ver weg woon. Dus mijn ver weg woning heeft wel inderdaad mijn vriendschappen een beetje kapot weten te maken soms.

F5_man_25-40_ deeltijdbaan geeft aan dat hij minder sociale activiteiten bezoekt dan hij graag zou willen terwijl dat zijn mentale gezondheid goed zou doen: ik vind het wel heel jammer. Ik ben nu bijvoorbeeld vanwege stress in therapie. Dat soort dingen [festivals met vrienden] geven mij juist ook wat energie. En kunnen stress verminderend zijn. (...) het is een belangrijk iets om op plekken te komen ook voor familie en vrienden en mentale gezondheid zonder dat je daar maandenlang moet sparen voor dat ene uitje. Daar loop ik voornamelijk op vast.

F9_man_55>_arbeidsongeschikt heeft zijn ouders en twee kinderen in Zuid-Holland wonen die hij circa elke 2 weken opzoekt met het openbaar vervoer. Hij heeft zijn auto weggedaan vanwege financiële redenen. Zijn antwoord op de vraag of hij zijn familie vaker zou opzoeken als hij het vervoer anders kon regelen: Waarschijnlijk niet. Nu de laatste tijd, omdat de benzineprijzen weer behoorlijk zijn. Maar dan zou ik wel minimaal één keer per week gaan.

U5_vrouw_<25_student: ik kan niet sporten met mijn vrienden. Ik denk dat dat fijn zou zijn als rust. Ik hou ervan om actief te zijn, om helemaal moe te worden. Ik vind mijn rust in beweging. Omdat ik niet kan sporten – tenminste ik kan het wel, maar ik heb liever bij een Ladies Only – dan ga ik wandelen. Ik denk dat als ik ga sporten, ik me daar een beetje kan uiten. Dat ik veel socialer ga worden.

Minder keuze in werk en studie

Op het vlak van gevolgen voor werk of studie zijn maar enkele voorbeelden genoemd in de interviews. F3 geeft aan hoofdzakelijk thuis te werken vanwege hoge reiskosten. Hoewel ze dat minder fijn vindt, is het wel mogelijk bij haar baan. Enkele respondenten (F2; F6; U7; U8) geven aan met een baan te zijn gestopt, met bereikbaarheid als (een) reden. Voor F6 geldt dat ze een baan dichterbij huis kon

krijgen waardoor ze overstapte. Voor F2 geldt dat ze nog steeds geen passend werk heeft. U7 is gestopt omdat ze de reistijd niet kon combineren met haar toenemende taken in het huishouden. Ze geeft aan in de toekomst weer te willen werken, maar dichterbij huis. F7 heeft werk (deels thuis), maar geeft aan het liefst dichterbij huis een baan te vinden. Voor F8 geldt dat ze met een studie is gestopt vanwege de reistijd met het openbaar vervoer. U15 komt minder vaak op haar taalles vanwege reiskosten.

F2_vrouw_<25_arbeidsongeschikt heeft vorige jaar een tijdje gewerkt maar nam ontslag omdat ze het mentaal niet aankon. Ze geeft aan dat de bereikbaarheid ook lastig was: dat was heel vervelend. Ik moest precies om 9 uur op het werk zijn (in Leeuwarden), dan moest ik voor 7 uur vertrekken. Moest eerst een stuk lopen, bus nemen, lange tijd op het station wachten in de kou, dan met de trein en dan lopen of met de bus. Dus ik moest altijd heel vroeg van huis en ik was altijd pas erg laat thuis. (..) in mijn dorp zelf is eigenlijk helemaal geen werk te vinden.

U8_vrouw_25-40_arbeidsongeschikt geeft aan met een baan te zijn gestopt vanwege de reistijd: ik heb toen 6 maanden op en neer moeten reizen naar Almere. Op een gegeven moment hou je dat niet meer vol, want je bent alleen maar bezig met werken.

U7_vrouw_25-40_geenwerk: Dat komt omdat [de organisatie] echt na school is, dus ik kwam laat thuis. Als ik naar huis reed, deed ik er wat langer over, dat is echt spitsuur. Het is hier niet zo ver vandaan, maar soms deed je er gewoon wat langer over. (..) Als ik dan thuiskwam dan moest ik nog koken, kinderen in bad weet je wel, dus ik kon het niet meer combineren. Dus daar ben ik mee gestopt. Maar ik hoop wel in de toekomst het weer op te pakken, maar dan ben ik van plan het gewoon in de buurt te doen, dat ik sneller thuis ben.

F7_vrouw_25-40_deeltijdbaan: ik zou het liefst dichtbij huis willen werken. Het liefst in het dorp. Maar de keuze is niet reuze.

F8_vrouw_<25_geenwerk is gestopt met een opleiding vanwege bereikbaarheid: de opleiding was veel thuis, maar de stage moest wel in Groningen. En elke dag van Oosterbierum naar Groningen, dat is gewoon heel lastig. (..) als ik straks mijn rijbewijs heb, wil ik het wel weer gaan doen. (..) ik was aangenomen op de opleiding en er worden elk jaar maar 450 mensen aangenomen. Dus ja, wel heel jammer. Maar het is niet anders.

Voor anderen geldt dat ze wel op hun werk of studie komen, maar bijvoorbeeld soms te laat komen vanwege overvolle bussen.

Essentiele zorgafspraken blijven vaak binnen bereik – met hulp

Naast minder sociale activiteiten en minder toegang tot werk of studie wordt ook als negatief gevolg een afhankelijkheid van anderen genoemd. Een specifieke, belangrijke toepassing hiervan hangt samen met het ontvangen van zorg, of bezoek aan het ziekenhuis of de huisarts. Voor veel respondenten in de beperkte steekproef is dit geen bestemming die hen hindert in het dagelijkse leven omdat ze er niet of nauwelijks heen hoeven. Voor enkele respondenten die wel zorg behoeven is het lastig om bij het ziekenhuis te komen en sommigen hebben daardoor afspraken gemist (zie U1). Deze respondenten kennen een opeenstapeling van barrières. Ten eerste is de bereikbaarheid per openbaar vervoer van huisartspraktijken en ziekenhuizen vrij laag, zeker in rurale gebieden (Bastiaanssen en Breedijk, 2022). Van de ouderen (67+) in het landelijk gebied heeft 10% geen huisarts binnen 30 minuten met het openbaar vervoer. Van de ouderen in het rurale gebied, heeft 60% geen ziekenhuis binnen 30 minuten reistijd met het openbaar vervoer. In stedelijk gebied kan bijna 17% van de ouderen niet binnen 30 minuten met het openbaar

vervoer bij een ziekenhuis zijn. Ook een reistijd van 45 minuten wordt door 30% van de ouderen in het rurale gebied niet gehaald. Maar ook als er wel openbaar vervoeropties beschikbaar zijn, kan een persoon gehinderd worden door zijn fysieke toestand (zoals U1 schetst) waardoor het openbaar vervoer geen goed alternatief voor hen is.

Ondanks de soms grote bereikbaarheidsproblemen kunnen respondenten als het op zorg aankomt het doen met de beperkte middelen. F15 bijvoorbeeld vindt het bijvoorbeeld heel naar om anderen om hulp te vragen, maar als hij naar het ziekenhuis moet doet hij dat toch. Of U1 probeert de zorgafspraken zo te plannen dat ze hulp kan krijgen om bij het ziekenhuis te komen. Roeien met de riemen lukt niet altijd, waardoor U13 en U1 bijvoorbeeld een zorgafpraak hebben gemist. Voor U13 geldt dat ze een zorgafpraak mistte omdat ze een uur later kwam vanwege harde regen.

U1_vrouw_25-40_voltijdbaan: als ik naar het ziekenhuis moet, moet ik met de bus. Ik vind het echt verschrikkelijk. Sommige dingen kan ik niet vergeten. Ik was zwanger en opeens is.. de bus gestopt. Ja, ik heb de afspraak gemist. Ik was zwanger, 7 maanden, dus ik moest naar de WC maar ik lang moest op de bus wachten. (..) en de bussen stoppen niet naast het ziekenhuis. Ik moest ook een eind lopen. (..) ik probeer de afspraak altijd op vrijdag te plaatsen want dan weet ik dat mijn man of vriendin me kan brengen. Maar als dat niet lukt, dan lukt het niet.

Overig

Tenslotte noemt een moeder ook nog minder zelfstandigheid van haar kinderen als negatief gevolg van bereikbaarheidsproblemen:

F6_vrouw_40-55_deeltijdbaan: De oudste is nu [leeftijd weggelakt], dus die zou in principe wel zelf naar de judo kunnen. Maar dat kan nu niet, omdat het te ver is. Maar anders had ze het zelf gekund. Als het dichtbij was geweest. Dan laat je ze iets meer in hun eigen zelfstandigheid. Dat is lastig.(..) qua faciliteiten hebben we hier niks.

4.3 Complexiteit oorzaak-gevolg relaties

De oorzaken/barrières van bereikbaarheidsproblemen (hoofdstuk 3) enerzijds en de gevolgen ervan voor maatschappelijke deelname (sectie 4.2) anderzijds betreffen geen simpele causale verbanden. Aan de hand van enkele voorbeelden uit de interviews schetsen we deze complexiteit.

Bereikbaarheidsarmoede kan onderdeel van een negatieve spiraal zijn, waarbij het verliezen van werk, persoonlijke situatie (een scheiding of gezondheid) en het verliezen van mobiliteit elkaar versterken.

F9_man_55>_arbeidsongeschikt heeft een terugval in zijn mobiliteit. Hij had een gezin en een goede baan waarbij hij door Nederland reed naar klanten. Inmiddels zit hij in de ziektewet en is hij gescheiden. Vanwege de terugval in inkomen heeft hij zijn auto weggedaan. Zijn ouders wonen in Zuid-Holland wat lastig voor hem te bereiken is met het openbaar vervoer. Hij heeft verder weinig sociale contacten omdat zijn contacten voornamelijk via het werk liepen.

Betere bereikbaarheid is een afruil tussen tijd en geld. Mensen kunnen mogelijk wel een (tweede) auto betalen, maar dat kan een terugval betekenen in andere aspecten van hun leven.

F6_vrouw_40-55_deeltijdbaan legt uit dat ze bewust in het dorp zijn gaan wonen omdat ze daar een huis met grote tuin konden betalen en het is dichtbij haar werk. Haar vier kinderen gaan niet naar de enige school in het dorp

vanwege een vervelende ervaring met de school. Haar man neemt hun enige auto mee naar zijn werk. Hoewel zij daardoor veel tijd kwijt is aan verplaatsingen (van zichzelf en haar kinderen) nemen we bewust geen tweede auto omdat ze dan op andere zaken moeten bezuinigen.

Bereikbaarheidsproblemen zijn ook een kwestie van perceptie en referentiekader. Hoewel de inwoners van Utrecht veel meer openbaar vervoeropties hebben dan in Friesland, noemen ook inwoners van Utrecht het openbaar vervoer slecht. Andersom geldt voor drukte: hoewel het in Utrecht veel drukker is op straat, geven ook enkele Friese respondenten aan last te hebben van de verkeersdrukte. Dit lijkt te komen doordat ze vergelijken met hoe het was. Hun referentie is de situatie van een tijd terug.

5 Conclusies en discussie

In toenemende mate krijgt bereikbaarheidsarmoede aandacht in Nederland. Definities lopen uiteen, maar vaak wordt gesteld dat indien een persoon als gevolg van bereikbaarheidsproblemen niet (of zeer moeilijk) kan meedoen aan activiteiten die nodig zijn om volwaardig mee te kunnen doen met de maatschappij, er sprake is van bereikbaarheidsarmoede. Eerder onderzoek van het KIM (Jorritsma et al., 2019) heeft met een literatuurreview groepen aangeduid die in Nederland risico kunnen lopen op bereikbaarheidsarmoede. In hoeverre mensen uit die risicogroepen daadwerkelijk bereikbaarheidsarmoede ervaren is daaruit niet duidelijk geworden. Enerzijds is er wel zicht op welke groepen barrières ervaren die verplaatsingen bemoeilijken (zoals mensen met gezondheidsproblemen, lager inkomen en het niet bezitten van een auto), anderzijds werd niet duidelijk of zij daardoor ook verminderd kunnen meedoen aan de maatschappij.

Dit onderzoek draagt bij aan de bestaande kennis door niet alleen naar de barrières te kijken van mensen die bereikbaarheidsproblemen ervaren, maar ook naar hoe mensen omgaan met die barrières (coping mechanismen) en de gevolgen van voor hun deelname aan de maatschappij. Dit hoofdstuk bespreekt achtereenvolgens de conclusies (5.1) en aandachtspunten voor beleid (5.2). Daarna volgt een korte discussie op enkele punten (5.3) en het hoofdstuk eindigt met gedachten over verder onderzoek (5.4).

5.1 Conclusies per onderzoeksvraag

Eerst worden de deelvragen een voor een beantwoord. Daarna volgt een reflectie op de hoofdvraag.

a) Welke barrières ervaren risicogroepen?

De gevonden barrières zijn divers en uiteenlopend, maar vaak ook overlappend. We delen de barrières in volgens de vier componenten van bereikbaarheid (Geurs en van Wee, 2004).

Ten eerste relateren barrières aan het *vervoersysteem* zelf. Hieronder valt het gebrek aan beschikbaar geschikt vervoer. De mensen hebben in dat geval geen auto beschikbaar, geen ov-lijnen in de buurt die rijden naar de gewenste bestemmingen of überhaupt geen ov-haltes in de buurt. Ook valt in deze categorie de barrière van beperkte fysieke toegang tot het openbaar vervoer. Deze wordt niet alleen genoemd door mensen met een fysieke belemmering, maar ook door bijvoorbeeld jonge ouders met kinderwagens. Een andere barrière gerelateerd aan het vervoersysteem is beperkte informatievoorziening over routes en tijden. Tenslotte werd ook onveilige infrastructuur als barrière genoemd.

Voor wat betreft het *landgebruik*, wordt een barrière gevormd indien men geen (betaalbare) woning kan vinden op de gewenste locatie en hierdoor ver verwijderd raakt van de gewenste activiteiten. Een andere barrière is het gebrek aan gewenste activiteiten in de buurt.

Deze barrières relateren aan de *tijdscomponent* van verplaatsingen. Indien de verplaatsingsafstand tussen herkomst en bestemming groot is, neemt de reistijd logischerwijs toe. De barrière van te lange reistijd wordt vooral genoemd door mensen die geen auto hebben en door mensen met een drukke agenda zoals ouders met jonge kinderen. Andere barrières die relateren aan de tijdscomponent van verplaatsingen zijn het gebrek aan (openbaar) vervoer op de gewenste tijden. Dit kan komen omdat openbaar vervoer na bepaalde tijden niet meer rijdt, een lage

frequentie van ov-lijnen waardoor lange overstaptijden tot lange reistijden leiden. Ook kan het zijn dat er wel bussen rijden, maar deze vol zitten waardoor er alsnog geen beschikbaar vervoer is. Ook drukte op straat (tijdens spijstijden) en onbetrouwbare reistijden worden genoemd als barrière.

De laatste groep barrières is te scharen onder de categorie *individu*. Ten eerste ervaren veel mensen een financiële barrière wat hen ervan weerhoudt om te reizen, een vervoermiddel aan te schaffen, een rijbewijs te halen, of om een reparatie van hun vervoermiddel tijdig te verrichten. Gezondheidsbeperkingen vormen ook een barrière die mensen beperkt in het gebruik van (typen) vervoermiddelen en actieradius. Ook angsten kunnen beperkend werken: angst voor ongevallen, angst om te rijden en angst voor (fietsen)diefstal vormen barrières. Indien mensen beperkte digitale vaardigheden of taalvaardigheden bezitten, kan dat ook belemmerend werken bij verplaatsingen.

Twee typen barrières vallen buiten het kader van Geurs en van Wee. Dit zijn barrières gerelateerd aan 'sociale factoren' en 'omgevingsfactoren'. Sociale factoren betreffen culturele achtergrond waardoor sommigen geen fiets willen gebruiken. Omgevingsfactoren omvat weersomstandigheden. Slecht weer beperkt mensen die aangewezen zijn op onoverdekte vervoermiddelen zoals fiets en bromfiets.

Er is altijd sprake van een combinatie van barrières in de interviews. Een terugkerende bundeling van barrières is bijvoorbeeld de financiële barrière (werkloosheid), gezondheidsproblemen en beperkte taalvaardigheid. Ook is set van barrières voor een persoon vaak zowel te kenmerken als oorzaak bij de persoon als oorzaak bij de omgeving. Bijvoorbeeld een persoon met een fysiek probleem die moeite heeft om het openbaar vervoer te gebruiken. Deze barrière is zowel te typen als gezondheidsprobleem (individu) als een toegankelijkheidsprobleem van het vervoer (vervoersysteem).

b) Hoe gaan mensen om met bereikbaarheidsproblemen?

Er zijn verschillende manieren waarop mensen omgaan met hun barrières. Binnen deze coping mechanismen onderscheiden we enerzijds mechanismen waardoor men de activiteiten wel kan doen en anderzijds mechanismen waarbij de activiteit niet wordt gedaan.

Het meest genoemde mechanisme om de activiteit wel te kunnen doen is door hulp te ontvangen. Mensen ontvangen hulp van het eigen netwerk (zoals partner, familie, vrienden en burens) in verschillende vormen (meerijden, auto lenen, ov-chipkaart helpen opladen, financiële bijdrage). Veel van de mensen die hulp ontvangen vinden het vervelend om hulp nodig te hebben, bovendien kan niet iedereen terugvallen op het eigen netwerk. Dat geldt voor mensen met een klein netwerk in hun omgeving, en mensen wiens netwerk hoofdzakelijk bestaat uit mensen die zelf ook beperkte (vervoer)middelen hebben. Daarnaast kan hulp ook worden geboden vanuit andere hoeken van de samenleving waaronder instanties. Denk hierbij aan instanties die fietslessen geven of de hulp inschakelen van mensen op straat. Hulp kan ook in de vorm komen van substitutie: wanneer bijvoorbeeld een familielid je boodschappen doet. Bij deze vorm van hulp wordt de activiteit dus wel gedaan, maar door een ander.

Een van de coping mechanisme die barrières vermijden en waarbij de activiteit wel gedaan kan worden, is door gebruik te maken van een digitaal alternatief. Thuiswerken (gedeeltelijk of geheel) kan een oplossing zijn voor lange verplaatsingen naar werk of studie voor mensen met een kantoorbaan. Digitale alternatieven kunnen ook sociaal contact deels vervangen, maar veel respondenten zien dit niet als (volwaardig) alternatief.

Soms kunnen barrières ook geslecht worden door 'roeien met de riemen die je hebt: respondenten steken dan veel tijd, moeite of geld in een verplaatsing om deze toch mogelijk te maken ondanks de barrières. Hieronder vallen het slim plannen van meer activiteiten in één reis en het overtreden van regels (zoals zwartrijden in het ov). Het meest in de oog springende is dat mensen belangrijke verplaatsingen weten te betalen, hoewel dat wel ten koste kan gaan van andere belangrijke zaken zoals wonen en eten.

Indien verplaatsingen niet (of minder ver of minder vaak) gemaakt worden, reageren geïnterviewden daar op verschillende wijzen op. Het mechanisme dat we daarbij onderscheiden is een naar beneden bijstelling van de wensen. Mensen leggen zich neer, al dan niet bewust, bij hun beperkte mogelijkheden. Omdat hun mogelijkheden beperkt zijn, passen ze hun voorkeuren hierop aan. Waar sommigen ontevreden zijn over verminderde mogelijkheden, vinden anderen daar berusting in en ook een groep mensen lijkt het probleem voor zichzelf goed te praten.

c) Wat zijn de gevolgen van beperkte bereikbaarheid voor deelname aan de maatschappij?

Uit de interviews komt naar voren dat bereikbaarheidsproblemen gevolgen hebben op verschillende vlakken van de maatschappij.

Het meest genoemde gevolg ligt op het sociale vlak. Een meerderheid van de geïnterviewden geeft aan vaker familie en vrienden te bezoeken als dat niet werd gehinderd door bereikbaarheidsproblemen. Dit gevolg lijkt niet voorbehouden aan een specifieke groep: jongeren, ouderen, ruraal en stedelijk, man en vrouw noemen dit gevolg van bereikbaarheidsproblemen. De ervaren ernst van dit gevolg verschilt sterk tussen de respondenten. Voor enkelen geeft het gevoelens van eenzaamheid en uitsluiting, anderen vinden het hoogstens 'jammer' dat ze vrienden minder zien dan ze zouden willen. Ten tweede zien we dat bereikbaarheidsproblemen gevolgen hebben voor werk en studie. In de literatuur is dit het meest uitgebreid bestudeerde gevolg van bereikbaarheidsproblemen, hoewel empirisch bewijs in Nederland nog schaars is. Recente Amerikaanse studies tonen wel aan dat autobezit de kans op werk significant verhoogt, maar het is minder duidelijk in hoeverre dat voor Nederland geldt waar doorgaans meer alternatieven voor de auto voorhanden zijn, denk aan de fiets. De respondenten hebben enkele voorbeelden genoemd waarbij bereikbaarheidsproblemen hebben gezorgd voor minder keuze in werk, of het stoppen van een baan of studie. De gevolgen van bereikbaarheidsproblemen voor het bereiken van zorg worden vaak beperkt: respondenten komen vaak wel bij hun ziekenhuis of huisarts, maar wel vaak met veel hulp, tijd, moeite en kosten. Het bereiken van zorgvoorzieningen wordt als essentieel gezien en respondenten weten daar uiteindelijk te komen, hoewel we ook voorbeelden zien van belangrijke gemiste zorgaanpakken. Tenslotte is in de interviews ook genoemd dat bereikbaarheidsproblemen zorgen voor verminderde vrijheid van jonge kinderen om te gaan en staan waar ze willen.

Hoewel er dus negatieve gevolgen van de bereikbaarheidsproblemen worden genoemd, valt het ook op dat veel geïnterviewden geen duidelijke gevolgen wat betreft hun deelname aan de maatschappij noemen. Waarschijnlijk spelen hier adaptieve voorkeuren ook een rol; men heeft dan bijvoorbeeld geïnternaliseerd dat veel banen geen optie zijn vanwege het gebrek aan vervoersmogelijkheden en ziet niet in dat ze beperkt worden in het vinden van een baan. Een andere verklaring is dat respondenten ondanks hun bereikbaarheidsproblemen, toch vaak zelf oplossingen hebben gevonden. De coping mechanismen zoals genoemd bij de vorige deelvraag, stellen veel respondenten in staat om ondanks barrières toch aan de voor hen belangrijke activiteiten te kunnen meedoen.

d) Welke persoonlijke kenmerken en contextfactoren hangen samen met beperkte verplaatsingsmogelijkheden naar gewaardeerde activiteiten?

De onderzoeksopzet van de interviews is niet bedoeld voor noch geschikt om conclusies te trekken over verschillen tussen groepen mensen of over de relatie tussen persoonskenmerken en (de mate van) ervaren bereikbaarheidsproblemen. Niettemin geven de interviews wel een indruk en deze is in lijn met de literatuur over risicogroepen. Naast deze bevindingen die overeenkomen met de literatuur over risicogroepen, zijn ook enkele minder onderzochte aspecten aan het licht gekomen. Ten eerste lijkt het hebben van een groot sociaal netwerk een belangrijke factor. Mensen die op veel anderen een beroep kunnen doen en bijvoorbeeld een auto kunnen lenen of een lift kunnen krijgen, kunnen zo een set aan barrières slechten. Ten tweede is een verschil tussen generaties opgemerkt, waarbij jongeren negatiever zijn over hun bereikbaarheid naar activiteiten dan ouderen. Mogelijk heeft dit te maken met het residentiële zelfselectie-effect, dat inhoudt dat mensen zichzelf in een wijk of gebied 'selecteren' en gaan wonen op een plek die correspondeert met hun voorkeuren wat betreft bereikbaarheid en mobiliteit (Van Wee, 2009; Pot et al., 2021). Niet iedereen is in staat om te gaan wonen op een plek van voorkeur. Naast financiële middelen, hangt dit ook af van de positie in het huishouden aangezien locatiekeuze een huishoudbeslissing is (Molin et al., 1999). Jongeren hebben hierin vaak minder een doorslaggevende stem dan hun ouders.

Hoofdvraag: Wat zijn de oorzaken van het niet of moeilijk kunnen bereiken van activiteiten door risicogroepen en wat zijn de gevolgen hiervan voor hun deelname aan de maatschappij?

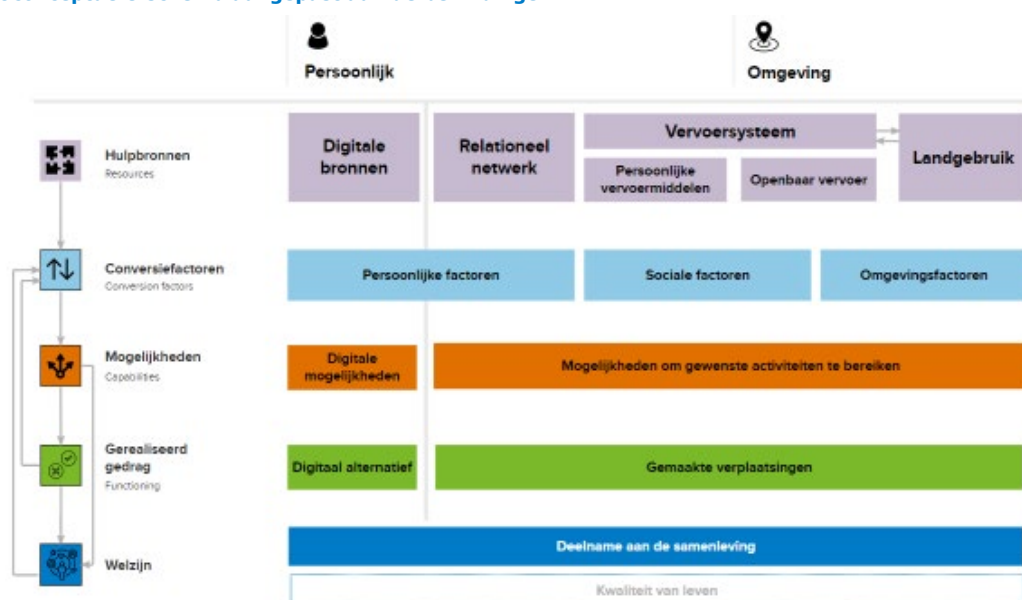
De oorzaken zijn benoemd in deelvraag a als barrières en de gevolgen voor deelname aan de maatschappij zijn besproken in deelvraag c. Toch zijn er bij bereikbaarheidsproblemen geen eenvoudige causale relaties te herkennen die één richting op wijzen. Een laag inkomen hangt bijvoorbeeld samen met minder autobezit, waardoor men lastiger een passende baan kan vinden, wat weer leidt tot een laag inkomen. Op basis van de bevindingen uit hoofdstuk 3 en 4, hebben we het conceptuele schema uit hoofdstuk 2 aangevuld met het blokje 'relationeel netwerk' (zie figuur 5.1). Uit de interviews werd duidelijk dat dit een belangrijk aspect is in het bereiken van gewenste activiteiten.

Daarnaast valt het op dat de geïnterviewde mensen met bereikbaarheidsbarrières vaak manieren hebben gevonden (maar wel vaak met veel moeite, geld en tijd) om op plaats van bestemming te komen als de activiteit belangrijk is. De directe gevolgen van bereikbaarheidsproblemen voor hun deelname aan de maatschappij lijken daardoor wellicht beperkt, maar vanwege de beperkte reisopties hebben zij minder keuzes in activiteiten (*capabilities*). Minder keuzeoptyes houden verband meteen verminderde kwaliteit van leven. Ook zijn deze mensen kwetsbaar voor veranderingen zodra een optie wegvalt, bijvoorbeeld omdat de gezondheid minder wordt of een belangrijk persoon wegvalt die hielp met verplaatsen. Daarnaast kunnen de gevolgen ook merkbaar zijn op andere vlakken dan bereikbaarheid. Bijvoorbeeld als een huishouden een auto aanhoudt om in de noodzakelijke bereikbaarheid te voorzien ('gedwongen autobezit'), dan worden wel de activiteiten bereikt terwijl dit ten koste kan gaan van bijvoorbeeld een warm huis.

Hoewel er behoefte is aan het duidelijk classificeren van mensen met bereikbaarheidsarmoede om zo beter grip te krijgen op de omvang van het probleem, wijst ook dit achtergrondrapport aan dat niet eenduidig te doen is. Bereikbaarheidsarmoede is een complex probleem dat niet binair is: er is eerder sprake van een schaal. Waarbij niet alleen de gemaakte verplaatsingen tellen, maar ook de hoeveelheid aan bereikbaarheidsmogelijkheden (*capabilities*) en de robuustheid van die opties. Bereikbaarheidsopties waarbij een persoon afhankelijk is

van iemand anders, afhankelijkheid van zijn of haar gezondheid of externe factoren zoals het weer bijvoorbeeld zijn kwetsbaarder voor veranderingen. Deze mensen komen nu wel bij hun bestemmingen, maar dat wordt nog moeilijker of onmogelijk zodra hun reeds beperkte opties wegvallen. Daarnaast laat dit onderzoek zien dat veel respondenten wel bij belangrijke activiteiten (zoals sociale contacten) komen, maar minder vaak of ver dan ze wensen. De verschillende definities die in de literatuur in omloop zijn, geven geen handvatten om het onderscheid te bepalen tussen 'acceptabele' bereikbaarheidsproblemen en bereikbaarheidsarmoede.

Figuur 5.1 Het conceptuele schema aangepast aan de bevindingen.



De gekozen aanpak van deze studie heeft ook beperkingen. Dit betreft een kwalitatieve studie en is niet bedoeld om de resultaten ervan te generaliseren naar een grotere populatie. De steekproef is daar te klein voor en niet representatief.

Daarnaast is ervoor gekozen om te richten op mensen die zelf aangeven bereikbaarheidsproblemen te ervaren. Dit heeft als voordeel dat de verzamelde data naar verwachting rijker is wat betreft barrières en gevolgen dan bij een subset van respondenten die alleen binnen de risicoprofielen vallen. Een nadeel van deze aanpak is dat we geen respondenten bestuderen die wel bereikbaarheidsproblemen hebben, maar deze niet als zodanig herkennen of benoemen. Het kan bijvoorbeeld zijn dat iemand met gezondheidsproblemen de oorzaak van het moeilijk kunnen bereiken van activiteiten ziet als een gezondheidsprobleem en dus niet reageert op een oproep over mobiliteits- of bereikbaarheidsproblemen. Maar ook voor de respondenten die wel meedoen en hebben aangegeven bereikbaarheidsproblemen te ervaren, geldt dat er sprake kan zijn van adaptieve voorkeuren. Mensen kunnen zich hebben aangepast aan hun beperkte mogelijkheden. Ze geven bij doorvragen soms wel aan barrières te ondervinden in hun dagelijkse mobiliteit en gewenste activiteiten te missen, maar kunnen niet altijd voldoende overzien of zelf onder woorden brengen welke kansen ze daardoor missen, zoals een beter passende baan.

De steekproef heeft zich daarnaast gericht op mensen in de werkende leeftijd omdat we onder meer de gevolgen voor werk/studie wilden bekijken en andere studies al expliciet naar bereikbaarheidsproblemen van ouderen hadden gekeken. Niettemin zijn ouderen een belangrijke risicogroep en deze is dus dan niet goed vertegenwoordigd in de resultaten. Ook heeft dit onderzoek voor wat betreft de

gevolgen de focus gelegd op deelname aan de samenleving, maar niet expliciet op de kwaliteit van leven.

5.2 Aandachtspunten voor beleid

Bereikbaarheidsarmoede krijgt in toenemende mate aandacht in beleid van het Rijk, regio's en gemeenten. Simultaan aan het gesprek over wat bereikbaarheidsarmoede is en de ernst en noodzaak ervan, loopt ook de zoektocht naar maatregelen die bereikbaarheidsarmoede verminderen of tegengaan. Voordat we ingaan op een aantal mogelijke concrete beleidsmaatregelen, zetten we eerst 2 punten uiteen die we belangrijk achten in de zoektocht naar maatregelen: het ontbreken van concrete doelstellingen en de sterke relatie met andere beleidsterreinen.

Concrete doelstellingen voor bereikbaarheid ontbreken

Op dit moment zijn er geen concrete doelstellingen op het vlak van bereikbaarheid⁶ bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Hamersma et al, 2023). Zoals uiteengezet door Hamersma et al. lag de focus lang op mobiliteit, maar is dit aan het verschuiven naar bereikbaarheid (van activiteiten en bestemmingen). Het gebrek aan concrete doelstellingen op bereikbaarheid gaat hand in hand met een gebrek aan concrete doelstellingen op het vlak van bereikbaarheidsarmoede.

Zoals Hamersma et al. verder uiteenzetten, gebeurt het denken over beleidsmaatregelen in wisselwerking met het denken over beleidsdoelen en indicatoren. Wat betreft indicatoren is het recent verschenen PBL rapport (Bastiaansen en Breedijk, 2022) een voorbeeld van hoe bereikbaarheid van verschillende activiteiten uitgedrukt kan worden. Hierin wordt bijvoorbeeld weergegeven hoeveel ouderen één of meerdere huisartsenposten hebben binnen 15 of 30 minuten reistijd met verschillende modaliteiten. Een dergelijke set aan indicatoren geeft houvast voor een gesprek over het concretiseren van bereikbaarheidsdoelen. Een mogelijk kwantitatief doel kan bijvoorbeeld gaan over wat het gewenste minimum niveau van bereikbaarheid van een set aan gedefinieerde essentiële activiteiten is. Indien beleidsdoelen of beleidsnormen rondom bereikbaarheid duidelijk zijn en het zichtbaar is waar en welke mensen onder een gedefinieerde gewenste minimale grens van bereikbaarheid zakken, geeft dat ook richting aan concrete maatregelen.

Desalniettemin geeft voorliggend achtergrondrapport weer dat bereikbaarheidsarmoede te complex is om in enkel één kwantitatieve indicator te vangen die is gestoeld op reisafstand of reistijd. Immers, een huishouden kan bijvoorbeeld wel 3 basisscholen op fietsafstand hebben maar kan alsnog bereikbaarheidsproblemen ervaren vanwege angst voor drukke en onveilige verkeerssituaties. Of een persoon heeft 2 huisartsen binnen de vastgestelde acceptabele reisafstand, maar is fysiek überhaupt niet in staat daar zelfstandig te komen. Daarnaast is bereikbaarheidsarmoede niet binair, maar is er eerder sprake van een glijdende schaal in termen van goede bereikbaarheidsopties van een individu. Indien men ook die vormen van bereikbaarheidsarmoede aan wil pakken, heeft het zin om de beleidsdoelstellingen (of ambities) breder in te steken dan alleen reisafstand en reistijd.

Ook kan het bij het definiëren van beleidsdoelen helpen om de onderliggende visie op rechtvaardigheid expliciet te bespreken. Een notitie van het KIM (Alonso González et al., 2022) zet uiteen dat de drie belangrijkste stromingen binnen het denken over rechtvaardigheid de volgende zijn:

⁶ Niet te verwarren met *toegankelijkheid* van onder meer openbaar vervoer, waar wel eisen over zijn geformuleerd in het besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer

- Bij het utilitarisme streeft men naar de grootst mogelijke bijdrage aan het algemene nut van alle mensen samen. Mobiliteitsbeleid is vanuit deze denkwijze rechtvaardig wanneer het de totale welvaart maximaliseert.
- Bij het egalitarisme streeft men naar het verminderen van kansenongelijkheid. Volgens deze denkwijze is mobiliteitsbeleid eerlijk als het positieve en negatieve effecten verdeelt op een manier die de verschillen tussen groepen verkleint.
- Bij sufficiëntarisme wordt gestreefd naar een basisstandaard voor iedereen. Voor iedereen geldt bijvoorbeeld een maximum reistijd naar het dichtstbijzijnde ziekenhuis.

Bij armoede kan snel worden gedacht aan een (absolute) ondergrens waar een persoon onder is gezakt, zoals in het sufficiëntarisme. In de discussie gaan we in op 'hoe mobieler de samenleving, hoe moeilijker om allemaal mee te komen' (zie paragraaf 5.3). Dat betekent dat bereikbaarheid een dynamisch concept is. Wanneer 25% mensen met de beste bereikbaarheid kunnen steeds verder en sneller activiteiten bereiken, dan heeft dat effect op de bereikbaarheidsbehoeften van de mensen met de slechtste 25% bereikbaarheid. Dat heeft bijvoorbeeld te maken met de reden achter de 'betere' bereikbaarheid: met een auto zijn mensen bijvoorbeeld veel sneller bij een nieuwe grotere supermarkt en daardoor is er minder behoefte aan lokale buurtsupers en aan ov. De gemiddeld goede bereikbaarheid van de nieuwe grote supermarkt kan ervoor zorgen dat die kleine supermarkt verdwijnt en de frequentie van de bus afneemt. Ook hangt de behoefte aan activiteiten af van wat als normaal wordt gezien in een samenleving. Kortom, indien een ondergrens van gewenste bereikbaarheid wordt gedefinieerd dan zal deze niet statisch zijn maar afhangen van (ontwikkelingen in) de bereikbaarheid van de rest van de samenleving.

Dwarsverbanden met andere beleidsterreinen

Het tweede punt van belang voor de zoektocht naar maatregelen is dat oorzaken en gevolgen van bereikbaarheidsarmoede dwarsverbanden vertonen met andere beleidsterreinen en overheden. Dit geldt zowel voor de achterliggende oorzaken (zoals lager inkomen, gezondheidsproblemen) als gevolgen (verminderde deelname aan de maatschappij en kwaliteit van leven) en coping mechanismen (zoals elkaar hulp kunnen bieden). Logischerwijs liggen dan ook de maatregelen op verschillende beleidsterreinen. De bereikbaarheid van zorglocaties zoals ziekenhuizen en huisartsen bijvoorbeeld. Maatregelen om deze te verbeteren kunnen liggen op het vlak van mobiliteit en infrastructuur, maar het zorgdomein heeft ook veel invloed op de bereikbaarheid door bijvoorbeeld normen voor wat betreft aanrijtijden bijvoorbeeld (zie Hamersma et al., 2023) en beleid wat betreft telefonische consulten of huisbezoeken. Een andere pregnant verband is dat met de woningmarkt. Door de krapte op de woningmarkt hebben steeds meer mensen weinig of geen keuze om te wonen nabij hun activiteiten wat weer leidt tot bereikbaarheidsproblemen. Met mobiliteitsbeleid alleen bereik je geen bereikbaarheid voor iedereen en samenwerking met andere beleidsterreinen en andere overheden is dan ook noodzakelijk. Zie ook het discussiepunt 'overlap met andere typen armoede' (paragraaf 5.3).

Mogelijkheden voor beleid

Ondanks de twee aandachtspunten zijn op basis van dit onderzoek wel concrete punten te bedenken die de barrières kunnen slechten of de coping mechanismen kunnen bestendigen. Dit kan door nabijheid van voorzieningen te verhogen en door onderliggende oorzaken zoals financiële armoede te verbeteren. Binnen het veld van mobiliteit en infrastructuur zijn aangrijpingspunten te definiëren op het vlak van het vervoersysteem, en op het vlak van vaardigheden. Ook kan worden gedacht aan het bestendigen van digitale alternatieven zoals thuiswerken, indien bereikbaarheid van

activiteiten het uitgangspunt is en niet fysieke bereikbaarheid. Indien men barrières van fysieke bereikbaarheid wil slechten, kan aan de volgende (niet uitputtende set aan) aangrijpingspunten worden gedacht.

- Barrières kunnen verminderd worden met inclusief ontwerp. Om de toegankelijkheid te vergroten is het zinvol om rekening te houden met de personen die niet vaak en makkelijk reizen en daar de vervoersopties en vervoersdiensten op te ontwerpen. Dit gaat over comfortabele, schone en herkenbare bussen en treinen die toegankelijk te bereiken zijn voor iedereen. Het belang van inclusief ontwerp geldt ook in toenemend belang voor digitalisering van reizen (zoals reisapps, navigatie en een ov-chipkaart). Durand et al. (2021) zetten uiteen hoe digitale diensten inclusief ontworpen kunnen worden en deze adviezen zijn ook breder toepasbaar op inclusief ontwerpen van vervoersopties. Ze noemen onder meer dat gebruikersgroepen betrokken moeten worden bij het ontwerp. Ook noemen ze dat toegankelijkheidscriteria kunnen worden toegepast. Er bestaan al wel richtlijnen omtrent de fysieke toegankelijkheid van openbaar vervoer (zoals een lage instapmogelijkheid bij bussen) en deze kunnen worden uitgebreid.
- Drukke in het verkeer en (gepercipieerde) verkeersonveiligheid zijn duidelijke barrières voor een groep mensen. Kwetsbare groepen hebben vaak geen auto en zijn aangewezen op actieve modaliteiten, al dan niet om bij de haltes van het openbaar vervoer te komen. Een veilige inrichting van de infrastructuur kan dit probleem verminderen door bijvoorbeeld fietspaden te separeren van de rijbaan, door aanleg van zebrapaden, en door het straatbeeld in te richten op een 30 kilometer per uur norm. Daarnaast kan inzetten op spreiding van de drukte ook helpen. De drukte in de (ochtend)spits kan bijvoorbeeld verminderd worden door openingstijden van scholen te verruimen zodat niet alle kinderen op hetzelfde tijdstip verwacht worden.
- Het belang van de fiets voor bereikbaarheid wordt doorgaans breed onderkend. Niettemin is de fiets niet voor alle groepen mensen een geschikte vervoerwijze voor korte afstanden. Dit geldt voor mensen met een beperking of gezondheidsproblemen maar ook voor een deel van mensen met een immigratieachtergrond geldt dat ze de fiets niet als goede optie zien (Durand et al., 2023a). De snor- en bromfiets is een belangrijk vervoermiddel als een auto te duur is. Vooral ouderen en jongeren bezitten een snorfiets (Berveling en Moorman, 2018) en het bezit is toegenomen. Toch staat het gebruik van snor- en bromfiets ook onder druk. Verduurzamingsmaatregelen zoals het instellen van milieuzones voor vervuilende bromfietsen kunnen negatieve gevolgen hebben voor gebruikers die niet de middelen hebben om naar een elektrische variant over te stappen. Maar ook de elektrische variant is niet meer welkom in alle binnensteden, ter bescherming van (kwetsbare) fietsers en voetgangers (Enschede Fietsstad, 2023). Bij het terugdringen van het gebruik van snor- en bromfietsen is het daarom relevant vanuit het oogpunt van bereikbaarheidsarmoede om de gevolgen voor de bereikbaarheid van snor- en bromfietsgebruikers te onderzoeken.
- Deelauto's en hubs kunnen mogelijk een rol gaan spelen. Tot nu zijn deelauto's voornamelijk beschikbaar in gebieden waar de bereikbaarheid van veel inwoners al vrij goed is, zoals in binnensteden (Jorritsma et al., 2021). Pilots en bijbehorend onderzoek kunnen meer inzicht geven in de potentiële nut van deelmobiliteit voor risicogroepen.
- Het trainen van vaardigheden kan de set aan bereikbaarheidsopties vergroten. Een bekend voorbeeld van het trainen van een vaardigheid zijn de fietscursussen die georganiseerd worden voor vrouwen met een niet-

westerse migratieachtergrond en andere nieuwe Nederlanders en hun kinderen. Dit betreft vaak lokale, bottom-up initiatieven. Deelnemers zelf zijn positief over de fietslessen en het merendeel is van plan om meer te gaan fietsen (Van Vroonhoven, 2016). Daarnaast voelen deelnemers zich gezonder, zijn ze zelfredzamer en is hun sociale netwerk vergroot (Kampen et al, 2021). Andere voorbeelden zijn een ov-buddy⁷ die helpt bij het gebruiken van het openbaar vervoer. Ook bestaan initiatieven op het vlak van het verbeteren van digitale vaardigheden, waaronder een cursus 'reis plannen met het ov'⁸.

- Behalve het ontwikkelen van vaardigheden van de mensen met bereikbaarheidsproblemen, kunnen ook vaardigheden ontwikkeld worden bij de mensen die hen kunnen helpen. Het ontvangen van hulp is een belangrijk probleemoplossend coping mechanisme van mensen met bereikbaarheidsproblemen om toch activiteiten te kunnen bereiken. Vaak betreft dit hulp van familie en vrienden, maar daarnaast komt belangrijke hulp ook van instanties (zoals medewerkers van een buurthuis) en vervoerders (waaronder medewerkers van het openbaar vervoer). De medewerkers kunnen ondersteund worden door hen trainingen te geven over risicogroepen, de barrières die zij ervaren en oplossingen daarvoor.

5.3

Discussie

Digitalisering als probleem én oplossing

Digitalisering veroorzaakt barrières bij verplaatsingen en is tegelijkertijd ook oorzaak én oplossing van bereikbaarheidsbehoefte. Ten eerste veroorzaakt de (toenemende) digitalisering een belangrijke barrière bij het verplaatsen. Mensen die digitaal niet vaardig genoeg zijn, hebben problemen om bijvoorbeeld digitale reisinformatie te volgen terwijl dit wel belangrijker wordt vanwege de afname in loketten en informatieborden. Tegelijkertijd kunnen digitale middelen ook een oplossing bieden voor bereikbaarheidsproblemen. Zo is er een groep reizigers die baat heeft bij up-to-date online reizigersinformatie (zie Durand et al., 2021). Daarnaast kunnen digitale alternatieven een vervanging zijn voor activiteiten. Sommige mensen kunnen bijvoorbeeld een baan aanhouden door (deels) thuis te werken ondanks bereikbaarheidsproblemen gerelateerd aan de woon-werkverplaatsing. Zie ook de eerdere KiM studie (Hamersma et al., 2021) over thuiswerken. Daarin staat onder meer dat sinds COVID de thuiswerkmogelijkheden een vlucht hebben genomen voor een deel van de werkenden. Het bestendigen van deze thuiswerkmogelijkheden kan woonwerkverplaatsingen doen verminderen. Tenslotte kunnen digitale contacten ook weer tot een toename in mobiliteitsbehoefte zorgen. Mensen die gelijkgezinden online ontmoeten die op afstand wonen, kunnen de behoefte krijgen om deze vrienden af en toe te ontmoeten. In die zin kunnen digitale oplossingen dus ook leiden tot een grotere mobiliteitsbehoefte op termijn.

Hoe mobieler de samenleving, hoe moeilijker om allemaal mee te komen

Zoals o.a. Zijlstra et al. (2022) uiteenzetten, is autoafhankelijkheid een vicieuze cirkel. Een toename van het autobezit, leidt tot een verdere toename van het autobezit. De reistijd die je met een auto wint ten opzichte van andere vervoerswijzen, wordt vaak gebruikt om langere afstanden te overbruggen. Mensen zien door hun auto kans om op langere afstand van het werk, familie en vrienden te gaan wonen. Daarmee groeien de reisafstanden voor iedereen uiteindelijk, ook voor degenen zonder auto. De gemiddelde afgelegde afstand per inwoner is toegenomen in rurale gebieden met bevolkingskrimp (in de periode 2005-2015) (Tillema et al., 2019). Mensen zonder auto kunnen hiervan de dupe worden doordat het openbaar

⁷ [MEE op Weg - MEE Samen](#)

⁸ [Stichting Digisterker – Op weg naar digitaal zelfvertrouwen](#)

vervoer aanbod terugloopt, ov-prijzen toenemen, autowegen (fysieke) barrières vormen en de openbare ruimte gedomineerd wordt door autogebruik, met een toegenomen kwetsbaarheid van niet-automobilisten als gevolg. Oftewel: de trek van voorzieningen en banen richtingen snelweglocaties is voordelig voor automobilisten, maar juist ongunstig voor niet-automobilisten. De bereikbaarheidsongelijkheid neemt dan toe. Zijlstra et al. (2022) schatten in dat circa 5 à 6 % van de autobezitters een auto heeft terwijl ze dat eigenlijk niet kunnen betalen. Om ervoor te zorgen dat iedereen volwaardig mee kan doen, kunnen dus enerzijds mensen met bereikbaarheidsproblemen mobieler worden gemaakt, maar draait het ook om het verminderen van de autoafhankelijkheid.

Overlap met andere 'typen' armoede

Naast bereikbaarheidsarmoede is er ook toenemende aandacht voor andere vormen van armoede, variërend van energiearmoede tot bewegingsarmoede. Meerdere vormen van armoede kunnen samen voorkomen in een huishouden en elkaar versterken. Bereikbaarheids- en energiearmoede tezamen kunnen bijvoorbeeld leiden tot 'double energy vulnerability' (Simcock et al., 2021). Deze huishoudens zijn extra kwetsbaar voor prijsstijgingen van energie (waaronder benzine). Onder meer in voorliggend onderzoek wordt bevestigd dat (een gebrek aan) financiën bij veel mensen met bereikbaarheidsproblemen één van de belangrijke oorzaken is. Die onderliggende oorzaak overlapt sterk met die van onder meer energiearmoede (Mattioli et al. 2017). De typen armoede worden vaak apart bestudeerd, net als in dit rapport het geval is. Er zit een nadeel aan het los bestuderen van de vormen van armoede. Zoals 'S Jongers (2022) stelt: *'Het spreken over bijvoorbeeld energiearmoede, mobiliteitsarmoede, en bewegingsarmoede krijgt dan de overhand op het grotere collectieve probleem dat (dreigende) armoede is. Telkens wanneer een probleem een grotere groep dan louter de armen dreigt te treffen, krijgt dat probleem een eigen label, met specifieke oplossingen en instructies. Het oplossen van dat deelprobleem moet een armoedeval voorkomen, maar intussen blijft het structurele probleem onderbelicht'*.

Ook in onze resultaten zagen we o.a. bij de coping mechanismen dat mensen vaak cruciale verplaatsingen wel maken, hoewel dat ten koste kan gaan van het (betalen van) andere belangrijke zaken zoals eten en wonen. De bereikbaarheidsbarrières hebben dus negatieve gevolgen op andere aspecten dan het kunnen bereiken van belangrijke activiteiten en deelname aan de maatschappij. Ook de barrières tonen sterke dwarsverbanden met andere terreinen. Kortom, het geïsoleerd bestuderen van vormen van armoede heeft als risico dat negatieve gevolgen worden onderschat als die gevolgen op andere beleidsterreinen liggen.

5.4 Suggesties en aandachtspunten voor verder onderzoek

Er is onder beleidsmakers en politici een behoefte aan meer kwantitatief inzicht in (de omvang van) bereikbaarheidsarmoede. Zoals paragraaf 5.3 uiteenzet, is het kwantificeren van de omvang van bereikbaarheidsarmoede met het ontbreken van duidelijke beleidsdoelen echter weinig doelmatig. Weliswaar zijn er enkele onderzoeksrichtingen te definiëren die handvatten bieden voor kwantitatieve benaderingen van bereikbaarheidsproblemen.

Binnen kwantitatief onderzoek zijn grofweg twee onderzoeksrichtingen aan te wijzen: studies over objectieve maten en studies met subjectieve maten.

Studies met objectieve maten richten zich op meetbare indicatoren zoals afstandsmaten of voertuigbezit om in te schatten welke groepen mensen bereikbaarheidsarmoede (kunnen) ervaren. Jeekel en Martens (2017) hebben de omvang van mobiliteitsarmoede in Europa ingeschat aan de hand van autobezit en inkomen. Huishoudens die geen auto hebben (zonder dat dit hun 'keuze' was) lopen

kans op bereikbaarheidsarmoede, net als huishoudens die wel een auto bezitten maar moeite hebben om de kosten ervan te betalen. Het resultaat van deze benadering is dat 9-11% van de huishoudens in Europa risico loopt op bereikbaarheidsarmoede. Een nadeel van deze benadering is dat maar naar een deel van de vervoermogelijkheden wordt gekeken terwijl (een deel van) de huishoudens mogelijk op alle benodigde adressen kan komen met een ander vervoermiddel. En mogelijk hebben anderen wel een auto, maar kunnen of durven zij alsnog niet te rijden. Je weet dus alsnog niet in hoeverre mensen activiteiten missen vanwege beperkte mobiliteit. Een andere aanpak op basis van objectieve maten is de PBL-CBS indicator vervoersarmoede. Ze hebben een indicator ontwikkeld om per buurt het risico op vervoersarmoede in te schatten (zie Kampert et al., 2019 voor de indicator en de Matos Fernandes et al, 2022 voor een recente toepassing ervan in Friesland). Deze indicator is op buurtniveau en geeft dus geen inzicht op niveau van individuen of huishoudens. Een derde voorbeeld is van Fransen et al. (2020) die in Vlaanderen vervoersarmoede inschatten door in kaart te brengen welke mensen minstens 2 dagen per week niet verplaatsen. Een nadeel van deze aanpakken met meetbare indicatoren is dat het voorbij gaat aan het feit of de mensen ook de verplaatsingen *willen* maken. Het brengt bovendien niet in kaart welke gevolgen de beperkte bereikbaarheid heeft voor de maatschappelijke deelname van mensen. Oftewel, je bestudeert dan mensen met onder gemiddelde mobiliteit, maar niet zozeer bereikbaarheidsarmoede. De literatuur over bereikbaarheidsmaten benadrukt de factoren die bereikbaarheid bepalen, maar negeren de relatie tussen die factoren en het doel van bereikbaarheid en daarmee de gevolgen zoals sociale exclusie (Martens 2016a, geciteerd in Luz en Portugal 2021, p14).

Deze problemen kunnen deels ondervangen worden door subjectieve maten. Deze studies richten zich op vervoersopties en uitkomsten zoals gepercipieerd door mensen zelf. Dit kan gedaan worden middels vragenlijstonderzoek. In het Verenigd Koninkrijk wordt jaarlijks in de National Travel Survey bijvoorbeeld gevraagd of mensen bestemmingen kunnen bereiken en een vergelijkbare vraagstelling wordt opgenomen in ODiN vanaf de dataverzameling in 2022 (die data verschijnen in 2023). Een belangrijke uitdaging daarbij is de vraagstelling en het risico op adaptieve voorkeuren. Tijdens de telefonische werving van de respondenten voor dit onderzoek werden potentiële respondenten gevraagd om voor 8 verschillende locaties (o.a. supermarkt, huisarts, vrienden en familie etc.) aan te geven in hoeverre ze daar kunnen komen als ze er heen willen (variërend van altijd tot nooit en niet van toepassing). Tijdens de telefoongesprekken werd duidelijk dat meerdere geïnterviewden deze vraagstelling lastig vinden. Want zoals ook in paragraaf 4.1 wordt aangegeven, geven geïnterviewden aan dat als de nood aan de man is en de bestemming echt bereikt moet worden, dat het dan ook wel lukt (vaak tegen veel moeite, tijd en of kosten). Het risico bestaat dus dat mensen die wel veel bereikbaarheidsproblemen ervaren, dat niet aangeven in een dergelijke vraagstelling. Ook adaptieve voorkeuren komen waarschijnlijk niet goed naar voren in vragenlijstonderzoek.

Vanwege deze punten zou het naar ons idee interessant zijn om bij vervolgonderzoek een mixed-method aanpak te gebruiken. Door bijvoorbeeld een vragenlijstonderzoek uit te zetten en een subset van de respondenten verder te onderzoeken middels een kwalitatieve methode (zoals interviews). De interviews werken dan als het ware als een validatie van de uitkomsten van het vragenlijstonderzoek. Selectiebias is overigens altijd een uitdaging bij dit soort onderzoeken: juist kwetsbare groepen zoals ouderen met verminderde digitale vaardigheden en immigranten werken minder snel mee aan een (online) onderzoek en dat vraagt om extra aandacht in de werving van respondenten.

Referenties

- Asmar, A., Audenhove, L, Mariën, I. (2020) Social support for Digital inclusion: towards a typology of social support patterns. *Social Inclusion*, 8 (2), 138-150.
- Bastiaanssen, J. (2012) *Vervoersarmoede op zuid. Een verkennend onderzoek naar de mate waarin verplaatsingsmogelijkheden van invloed zijn op de arbeidsre-integratie van werklozen*. Masterthesis. Radboud Universiteit Nijmegen.
- Bastiaanssen, J. & Breedijk, M. (2022) *Toegang voor iedereen? Een analyse van de (on)bereikbaarheid van voorzieningen en banen in Nederland*. Den Haag: PBL.
- Bastiaanssen, J., Johnson, D., Lucas, K. (2020) Does transport help people to gain employment? A systematic review and meta-analysis of the empirical evidence. *Transport Reviews*, 40(5), 607-628. <https://doi.org/10.1080/01441647.2020.1747569>
- Berveling, J. & Moorman, S. (2018) *Schoon, stil en snel*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Bhat, C., Handy, S., Kockelman, K., Mahmassani, H., Chen, Q., Weston, L. (2000) *Development of an urban accessibility index: literature review*. Texas, University of Texas.
- CBS (2022) *Gebrek aan vervoersmogelijkheden voor 1 op de 12 Fryske huishoudens*. Opgehaald op 1 februari 2023, van: <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2022/49/gebrek-aan-vervoersmogelijkheden-voor-1-op-de-12-fryske-huishoudens>
- Cebollada, A. (2009) Mobility and labour market exclusion in the Barcelona Metropolitan Region. *Journal of Transport Geography*, 17, p. 226-233.
- Crul, M. (2016) Super diversity vs assimilation: how complex diversity in majority-minority cities challenges the assumptions of assimilation. *Journal of Ethnic and Migration Studies* 42:1, 54-68, DOI: 10.1080/1369183X.2015.1061425
- Currie, G. en Delbosc, A. (2009) *Car ownership and low income on the urban fringe – benefit or hindrance?* 32nd Australasian Transport Research forum. Conferentie gehouden in Auckland, 29 september- 1 oktober, 2009.
- Dagevos, J. de Voogd-Hamelink, M., Damen, R (2022) *Gevestigd, maar niet thuis. Eerste bevindingen uit de Survey integratie migranten*. Den Haag: Sociaal Cultureel Planbureau.
- De Matos Fernandes, C., Mulder-Wu, S., Dekker, M., Van Assen, L. en Van der Meulen, B. (2022), *Ferfiesearmoed YN Fryslân: WA en WÊR?* Bijlage bij brief aan de Provinciale Staten van Friesland. 15 november 2022.
- Deterding, N.M. en Waters, M.C. (2018) Flexible coding of in-depth interviews: a twenty-first-century approach. *Sociological Methods & Research*. p.1-31
- Digisterker (2020) *Digisterker door doen!* Themahoofdstuk: Reis plannen met het OV (9292.nl). Opgehaald op 19 januari 2023, van: <https://digisterkercursus.nl/doen-cursist/>

- Durand, A., Zijlstra, T., Hamersma, M. (2021) *Een inclusief openbaar vervoersysteem in het digitale tijdperk: op het juiste spoor?* Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Durand, A., Huang, A., Zijlstra, T. (2023a, publicatie in mei) *Multicultural diversity in mobility*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Durand, A., Zijlstra, T. (2023b) Public transport as travel alternative for users of Special Transport Services in the Netherlands. *Journal of Transport & Health*. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2023.101568>
- Engbersen, R. & Bronsvort, I. (2017) *Mobiliteit in dunbevolkte regio's. Over vervoersarmoede, mobiliteit en bereikbaarheid*. Den Haag: Platform 31.
- Enschede Fietsstad (2023) *Brom- en snorfietsen niet meer toegestaan in binnenstad Enschede*. Opgehaald op 24 januari 2023, van: <https://enschedefietsstad.nl/brom-snorfietsen-niet-meer-toegestaan-in-binnenstad-enschede/>
- Ettema, D., Geigenmüller, I., van den Berg, P., van Lierop, D. (2021) *Pathways of Transport, Inclusion and Well-Being: Measuring Transport Inequality in the Netherlands*. Paper gepresenteerd bij TRB 2021, Washington.
- Farber, S. & Páez, A. (2011) Running to stay in place: the time-use implications of automobile oriented land-use and travel. *J. Transp. Geogr.*, 19, p. 782-793.
- Furszyfer Del Rio, D. & Sovacool, B. (2023) Of cooks, crooks and slum-dwellers: exploring the lived experience of energy and mobility poverty in Mexico's informal settlements. *World development*. <https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2022.106093>
- Fransen, K., Vertriest, M., Bracke, A. (2020) *Minder mobiel een bewuste keuze?* Opgehaald op 3 maart 2023, van: <https://www.duurzame-mobiliteit.be/nieuws/minder-mobiel-een-bewuste-keuze>
- Geurs, K., Van Wee, B. (2004) Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions. *Journal of Transport Geography*, 12, 127-140. doi:10.1016/j.jtrangeo.2003.10.005
- Hamersma, M., Krabbenborg, L., Faber, R. (2021) *Gaat het reizen voor werk en studie door COVID structureel veranderen?* Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Hamersma, M., Moorman, S., 't Hoen, A., Arendsen, K. (2023) *Op weg naar bereikbaarheidsdoelen in mobiliteitsbeleid*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Hansen, W.G. (1959) How accessibility shapes land use. *J. Ams. Inst. Plann.* 25 (1), 73-76.
- Jeekel, J. & Martens, C. (2017) Equity in transport: learning from the policy domains of housing, health care and education. *Eur. Transp. Res. Rev.* 9 (53) <https://doi.org/10.1007/s12544-017-0269-1>

- Jorritsma, P., Baveling, J., de Haas, M., Bakker, P., Harms, L. (2018) *Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem?* Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Jorritsma, P., Witte, J.J., Alonso-González, M., Hamersma, M. (2021) *Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland: ontwikkelingen, effecten en potentie*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Kampen, H. Helbers-Bonte, I., Popkema, M. (2021) *Geeft fietsen vrijheid? Evaluatie van een fietsstimuleringsprogramma voor nieuwe Zwollenaren in de wijk Holtenbroek*. Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk.
- Kampert et al (2019) *Indicator risico op vervoersarmoede*. Inzicht op buurtniveau. Den Haag: CBS en PBL. Gedownload op 1 februari 2023 via <https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/pbl2019-indicator-risico-op-vervoersarmoede-3824.pdf>
- Khader, S.J. (2009) Adaptive preferences and procedural autonomy. *Journal of Human Development and Capabilities*, 10, 169-187.
- Krabbenborg, L. & Uitbeijerse, G.C.M. (2023) Beperkt Bereikbaar, Persoonlijke ervaringen met bereikbaarheidsproblemen. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).
- Lazarus, R.S., Folkman, S. (1984) *Stress, appraisal, and coping*. New York: Springer
- Luz, G., Portugal, L. (2021) Understanding transport related social exclusion through the lens of capabilities approach. *Transport Reviews*. <https://doi.org/10.1080/01441647.2021.2005183>
- Lucas, K. Stokes, G., Bastiaanssen, J., Burkinshaw, J. (2019) *Inequalities in mobility and access in the UK transport system*. Future of mobility: evidence review. Londen: Foresight, Government Office for Science.
- Lyons, G. & Davidson, C. (2016) Guidance for transport planning and policymaking in the face of an uncertain future. *Transportation Research Part A*, 88. P. 104-116
- Mattioli, G., Lucas, K., Marsden, G. (2017) Transport poverty and fuel poverty in the UK: From analogy to comparison. *Transport Policy*, 59, p.93-105
- Martens, K., Ten Holder, M., Thijssen, J. (2011) Vervoersarmoede bestaat. Mindervaliden en minderbedeelden ervaren belemmering in mobiliteit. *Verkeerskunde*, 34-38.
- Meert, H., Bourgeois, M., Van Hoof, K., Asperges, T. (2003) *Immobil op het platteland. Omtrent vervoersarmoede in Vlaanderen*. Brussel: Koning Bouwdewijnstichting.
- Molin, E., Oppewal, W., Timmermans, H. (1999) Group-based versus Individual-based conjoint preference Models of Residential Preferences: a comparative test. *Environmental and Planning A*. 31 (11), p 1935-1947
- Olde Kalter, M.J. (2008) *Blijvend anders onderweg. Mobiliteit allochtonen nader bekeken*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

- Pot, F., Koster, S., Tillema, T., Jorritsma, P. (2020) Linking experienced barriers during daily travel and transport poverty in peripheral rural areas: the case of Zeeland, the Netherlands. *EJTIR*, 20(3), 29-46.
doi.org/10.18757/ejtir.2020.20.3.4076
- Pot, F., van Wee, B., Tillema, T. (2021) Perceived accessibility: What is it and why it differs from calculated accessibility measures based on spatial data. *Journal of Transport Geography*, 94. doi:10.1016/j.jtrangeo.2021.103090
- Raad voor Volksgezondheid en Samenleving (2021) *Gezichten van een onzeker bestaan*. Opgehaald op 22 februari 2023, van:
<https://www.raadrvs.nl/gezichten-van-een-onzeker-bestaan/documenten/publicaties/2021/04/07/gezichten-van-een-onzeker-bestaan>
- Ryan, J. (2019) *Towards a capability approach to mobility. An analysis of disparities in mobility opportunities among older people*. Department of Technology and Society, Lund University.
- Social Exclusion Unit (2003) *Making the connections: final report on transport and social exclusion*. Opgehaald op 3 maart 2023 van:
http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_emp/---emp_policy/---invest/documents/publication/wcms_asist_8210.pdf
- Simcock, N., Jenkins, K., Lacey-Barnacle, M., Martiskainen, M. (2021) Identifying double energy vulnerability: A systematic and narrative review of groups at-risk of energy and transport poverty in the global north. *Energy Research & social science*. DOI:10.1016/j.erss.2021.102351
- 's Jongers, T. (2022) *De term 'energiearmoede' verhult het werkelijke probleem: structurele armoede*. De Correspondent. Opgehaald op 16 januari 2023, van:
<https://decorrespondent.nl/13278/de-term-energiearmoede-verhult-het-werkelijke-probleem-structurele-armoede/39816088655178-802bd15c>
- Tillema, T., Jorritsma, P., Harms, L. (2019) *Bevolkingsdaling en de effecten op de bereikbaarheid en de mobiliteit in Nederland*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Van der Bijl, R., van der Steenhoven, H. (2019) *Gesprekken over gebrekkige mobiliteit. Vervoersarmoede in de grote stad ontrafelen*. Opgehaald op 3 maart 2023 van: <https://favas.net/wp-content/uploads/2015/03/vervoersarmoede-gesprekken-jan19.pdf>
- Van Vroonhoven, T. (2021) *Het effect van fietslessen op vervoersarmoede*. Masterthesis, Utrecht Universiteit.
- Van Wee, B. (2009) Self-selection: a key to a better understanding of location choices, travel behaviour and transport externalities? *Transport Reviews*, 29 (3), 279-292.
- Vecchio, G., Martens, K. (2021) Accessibility and the capabilities approach: a review of the literature and proposal for conceptual advancements. *Transport Reviews*.
<https://doi.org/10.1080/01441647.2021.1931551>

Beperkt Bereikbaar

Vertovec, S. (2007) Super-diversity and Its Implications. *Ethnic and Racial Studies*, 30 (6) p. 1024–1054

Zijlstra, T, Witte, J.J., Bakker, S. (2022) *De maatschappelijke effecten van het
wijdverbreide autobezit in Nederland*. Den Haag: Kennisinstituut voor
Mobiliteitsbeleid

ZB (2016) *Onderzoek naar vervoersarmoede: bevindingen – vrouwen van 60 jaar
en ouder*. Planbureau en Bibliotheek van Zeeland.

Bijlage A: werving

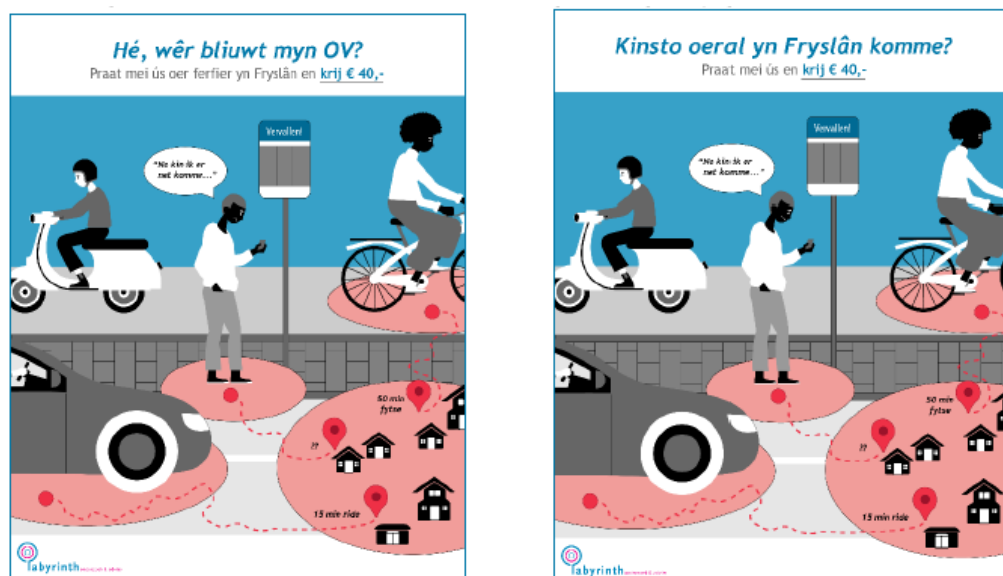
Voor de werving van respondenten zijn online aanmeldpagina's aangemaakt. Twee voor Friesland (1 in Fries en 1 in Nederlands). En één voor Utrecht.

Op deze webpagina's stond een tekst met informatie over het doel van het onderzoek en de gezochte doelgroep. Ook stond er op beide pagina's een aanmeldformulier waarin gevraagd werd naar de woonplaats en contactgegevens van potentiële respondenten en er werden een aantal vragen gesteld om te bekijken in hoeverre zij mogelijk te maken hadden met bereikbaarheidsproblemen. Het online aanmeldformulier was ook een belangrijke selectiemethode: als personen aangaven niet in het casusgebied te wonen, en geen bereikbaarheidsproblemen ervaarden, dan werd het aanmeldformulier automatisch voor hen gesloten.

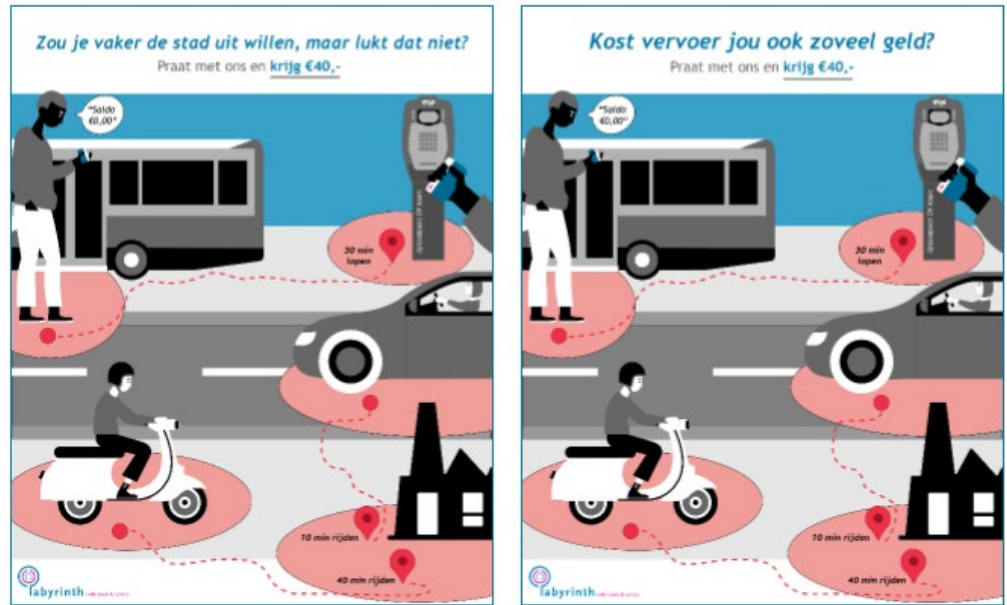
De campagne werd ondersteund met illustraties en via verschillende kanalen verspreid. Via het panel van Labyrinth, een advertentie op sociale media (vooral Facebook) en persoonlijke netwerken van medewerkers van Labyrinth. Ook zijn er specifieke organisaties benaderd zoals dorpsbelangenverenigingen. Toen tijdens de werving duidelijk werd dat bepaalde groepen nog ondervertegenwoordigd waren in de aanmeldingen (ouderen met lage inkomens), werd daar extra op ingezet. Dit werd gedaan door face-to-face werving via organisaties die die doelgroepen bedienen.

In totaal zijn er 140 aanmeldingen binnengekomen voor Friesland en 46 voor Utrecht.

Figuur A1 Twee illustraties in de Friese wervingscampagne



Figuur A2 Twee illustraties in de wervingscampagne van Kanaleneiland Utrecht



Beperkt Bereikbaar

Colofon

Dit is een uitgave van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM),
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Mei 2023

Auteurs:

Lizet Krabbenborg

Gabrielle Uitbeijerse

Projectnummer: MB2107

Vormgeving en opmaak: IenW

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Bezuidenhoutseweg 20

2594 AV Den Haag

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Telefoon : 070 456 1965

Website : www.kimnet.nl

E-mail : info@kimnet.nl

Publicaties van het KiM zijn als PDF te downloaden van onze website www.kimnet.nl
of aan te vragen bij het KiM (via info@kimnet.nl). U kunt natuurlijk ook altijd
contact opnemen met één van onze medewerkers.

Delen uit deze publicatie mogen worden overgenomen op voorwaarde van
bronvermelding: Krabbenborg, L. & Uitbeijerse, G.C.M. (2023). *Beperkt Bereikbaar. Een kwalitatieve studie naar bereikbaarheidsarmoede*. Achtergrondrapport. Den
Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).