



# Mobiliteitsonrechtvaardigheid: de noodzaak voor een andere kijk

Afstudeeronderzoek Jolien Meulepas TU Delft x Rebel

# Mobiliteitsonrechtvaardigheid: de noodzaak voor een andere kijk

Afstudeeronderzoek Jolien Meulepas TU Delft x Rebel

**Auteur(s):**

Jolien Meulepas

**Plaats, datum:**

Rotterdam, juli 2023

**Rebel Living Mobility bv**

Wijnhaven 23  
3011 WH Rotterdam  
Nederland  
+31 10 275 59 95

[info@rebelgroup.com](mailto:info@rebelgroup.com)  
[www.rebelgroup.com](http://www.rebelgroup.com)



*Er is steeds meer bewijs voor vervoersarmoede in veel landen. Dit begrip verwijst naar situaties waarin mensen, als gevolg van beperkte mobiliteit, belemmerd worden om deel te nemen aan de maatschappij vanwege verminderde toegang tot kansen, diensten en sociale netwerken. Hoe kunnen gemeentes en private partijen mobiliteitsonrechtvaardigheid verminderen in kwetsbare wijken door zich te focussen op mogelijkheden in plaats van op gerealiseerd gedrag? Deze vraag was het uitgangspunt van mijn onderzoek naar vervoersarmoede als vorm van mobiliteitsonrechtvaardigheid. Hiermee heb ik op 6 juli, onder begeleiding van de TU Delft en Rebel Living & Mobility, mijn master Transport, Infrastructure & Logistics afgerond.*

### **Vervoersarmoede is een groeiend probleem, ook in de Randstad**

Niet alleen in provincies, maar ook in verschillende Nederlandse Randstedelijke gebieden zijn zorgen geuit over lange reistijden en kosten. Zo ook in Den Haag Zuidwest, waar uit de pre-preverkenning Zuidwestlandcorridor blijkt dat in sommige buurten relevante banen voor mensen met een hoog inkomen drie keer zo toegankelijk zijn als voor mensen met een laag inkomen. Bovendien zijn verschillende openbaar vervoerslijnen van onvoldoende kwaliteit, vanwege lange reistijden en het ontbreken van lijnen in de oost-west richting. Daarnaast zullen voorgestelde oplossingen efficiënt gebruik moeten maken van schaarse openbare ruimte als gevolg van de bouw van 10.000 nieuwe huizen.

### **Niet focussen op middelen, maar op de potentie om middelen om te zetten in mogelijkheden**

Over het algemeen is onderzoek naar vervoersarmoede gebaseerd op grootschalige bereikbaarheidsstudies. Echter, in het traditionele bereikbaarheidsidoom wordt er niet in acht genomen dat niet iedereen de potentie heeft om beschikbare middelen om te zetten in mogelijkheden. Bijvoorbeeld, het beschikken over een bushalte voor de deur heeft geen toegevoegde waarde in het vergroten van mogelijkheden als je de tijdschema's niet kan lezen. Door de wijk in te gaan, het gesprek aan te gaan mét mensen in plaats van óver mensen te praten, stonden het menselijk perspectief en de situaties waarmee de individu te maken krijgt, zonder het doen van aannames, centraal. De zogenaamde Capabilities Approach focust hierbij op de bereikbaarheid van gewaardeerde activiteiten in plaats van verplaatsingen. Kunnen mensen deelnemen aan de activiteiten die voor hen waardevol zijn?

Dit onderzoek laat zien dat er een noodzaak is om het perspectief van de groep die centraal staat in het probleem (bottom-up approach) meer te belichten. Gewenste activiteiten, de waardering van die activiteiten en barrières die iemand belemmeren zijn persoonsgebonden als wel context specifiek. Zo kan iemands perceptie van veiligheid invloed hebben op welke vervoersmiddelen er mee worden genomen als aan te wenden optie. Ook kan het beïnvloeden welke kansen (activiteiten) er als mogelijk beschouwd worden.

### **Een nieuwe benadering: bottom-up en top-down**

Dit suggereert dat het nodig is om een nieuwe benadering te hanteren bij het beoordelen van bereikbaarheid, waarbij er rekening wordt gehouden met de onderzochte groep en de verschillende type activiteiten die voor hen van belang zijn. Bovendien kunnen gewenste niveaus van bereikbaarheid verschillen per gemeenschap, wat van invloed is op percepties en verwachtingen van bereikbaarheid. Als een gemeenschap hun bereikbaarheid niet als een probleem ervaart, is er mogelijk geen interesse om dit 'probleem' op te lossen. Verder laten barrières die zich afspelen buiten het mobiliteitsdomein (zoals mentale barrières) zien dat het van cruciaal belang is om een interdisciplinaire benadering te hanteren om kwesties van mobiliteitsonrechtvaardigheid aan te pakken. Deze studie laat met name kansen zien voor samenwerkingen met het sociale en educatieve domein. Een voorbeeld is het ontwikkelen van programma's die jongeren betrekken bij het creëren van ideeën voor het vergroten van mogelijkheden in hun buurt.

Naast de waarde van de bottom-up benadering benadrukte mijn onderzoek ook dat bereikbaarheidsproblemen gevolgen kunnen hebben die verder gaan dan alleen het bereiken van activiteiten. Zo vinden mensen vaak manieren om hun bestemming te bereiken, zelfs als dit veel inspanning vergt. Echter, deze inspanningen beperken hun transportopties, wat invloed kan hebben op de keuze voor activiteiten en de kwetsbaarheid voor veranderingen. Daarom is het – naast een bottom-up approach – essentieel om een minimumniveau van toegankelijkheid vast te stellen voor basisbehoeften, vanuit een top-down perspectief. Het ontwikkelen van concrete bereikbaarheidsnormen die rekening houden met niet alleen afstand en tijd, maar ook kosten in verhouding tot inkomen is hiervoor cruciaal.

### **Welke opties zijn er om vervoersarmoede aan te pakken?**

Het creëren van nabijheid blijkt in de case study (wanneer haalbaar) een veelbelovende interventie, omdat het toegankelijkheid te voet mogelijk maakt en daarmee een veel genoemde barrière van doorlopende vervoerskosten wegneemt. Ook lijkt het goed in de leefwereld van de bewoners te passen. Voorbeelden hiervoor zijn met name gericht op de diversiteit en dichtheid van de beschikbare faciliteiten, zoals kinderspeelplaatsen.

Daarnaast zouden geschikte interventies voor activiteiten waarbij het creëren van nabijheid niet haalbaar is, zich moeten richten op het microniveau in plaats van op grootschalige, kostbare openbaar vervoerprojecten. Veel bewoners kunnen waarschijnlijk niet (volledig) profiteren van dergelijke projecten als de tarieven niet tegelijkertijd worden verlaagd. Voorbeelden van veelbelovende beleidsmaatregelen op microniveau zijn het eens per maand aanbieden van een gratis openbaarvervoerkaartje aan huishoudens met een laag inkomen, of het verbeteren van de loopomgeving, onder anderen gefocust op de kwaliteit van de stoep en het introduceren van groen (op ooghoogte).

Wanneer het verbeteren van bereikbaarheid vraagt om de ontwikkeling van een nieuwe service, denk bijvoorbeeld aan een vraag gestuurd personenbusje, is het van belang om de betreffende groep erbij te betrekken. Dit resulteert naar verwachting in een service die door de gemeenschap wordt ondersteund, doordat die beter aansluit bij hun gewoonten en behoeften. Interessant is om ook te denken aan het betrekken van andere relevante partijen die in dicht contact staan met de bewoners (wijkorganisaties, vrijwilligersorganisaties).

Ten slotte verwacht ik dat het in kaart brengen van risicogroepen die bereikbaarheidsproblemen ervaren door middel van een aangescherpte top-down approach leidt tot de vermindering van mobiliteitsonrechtvaardigheid. Met name als deze wordt aangevuld met de gerichte benadering van specifieke subgroepen (door middel van een bottom-up approach) en het experimenteren met oplossingen in praktijk aan de hand van pilots.

*Ik zou graag iedereen die mij ondersteunt heeft in dit onderzoek willen bedanken. Zonder alle mensen in de wijk die de tijd en moeite namen om hun verhaal met mij te delen was het niet gelukt om dit onderzoek uit te voeren. De mensen in de buurtcentra hebben voor een warm ontvangst gezorgd en mij zelfs laten mee eten bij de aanschuiftafel. Mede dankzij de aandachtige begeleiding van mijn supervisors: Bert van Wee, Jan Anne Annema, Arjan van Binsbergen, Jesse Hablé en Robert Boshouwers heeft dit onderzoek zijn uiteindelijke vorm gekregen en is het naar een hoger plan getild. Daarbij heb ik de kans gekregen met veel interessante mensen te spreken over het onderwerp en gerelateerde onderwerpen, waardoor het onderzoek voor mij nog meer tot leven kwam. Last but not least hebben het Rebel Living & Mobility team en de andere mensen bij Rebel mij met open armen ontvangen en bijgedragen aan een betekenisvolle en onvergetelijke stage-ervaring.*

**Jolien Meulepas**

+31 6 21 19 82 85

[jolienmeulepas@hotmail.com](mailto:jolienmeulepas@hotmail.com)

**Jesse Hablé**

+31 6 82 52 45 84

[jesse.hable@rebelgroup.com](mailto:jesse.hable@rebelgroup.com)

**Robert Boshouwers**

+31 6 50 85 46 56

[robert.boshouwers@rebelgroup.com](mailto:robert.boshouwers@rebelgroup.com)



Wijnhaven 23  
3011 WH Rotterdam  
Nederland  
+31 10 275 59 95

[info@rebelgroup.com](mailto:info@rebelgroup.com)  
[www.rebelgroup.com](http://www.rebelgroup.com)