



Mobiliteits- (on)geluk

Op weg naar sociale
alliantie mobiliteit

Omdat we ons verplaatsen

Provincie Overijssel

Mobiliteits(on)geluk

Op weg naar sociale alliantie mobiliteit

Datum	13 maart 2020
Kenmerk	005867.20020313.R1.01
Auteur	Martijn van der Sluijs

Documentatiepagina

Oprichtgever	Provincie Overijssel
Titel rapport	Mobiliteits(on)geluk Op weg naar sociale alliantie mobiliteit
Kenmerk	005867.20200313.R1.01
Datum publicatie	13 maart 2020

Inhoud	Pagina	
1	Aanleiding en achtergrond	1
2	Trends sociaal domein verstedelijkt gebied	2
2.1	Trend: De inclusieve samenleving	2
2.2	Trend: Nieuwe verscheidenheid	2
2.3	Trend: Vitale en gezonde stad	2
2.4	Trend: Laaggeletterdheid	3
2.5	Trend: Vervoersarmoede	3
2.6	Huishoudinkomen en betaalbaarheid vervoer	4
2.7	Mobiliteit vanuit de omgevingswet	5
3	Mobiliteitsvisie verstedelijkt gebied	7
3.1	Trend, duurzamer	7
3.2	Trend, vitale mobiliteit	9
3.3	Trend, inclusieve mobiliteit	9
3.4	Trend, deelmobiliteit	10
4	Welke verbindingen zijn er tussen het sociale domein en mobiliteit?	11
5	Voorkomen tweedeling	13
5.1	Experimenten en organisatie (voor fietsgeluk)	13
5.2	Willen en kunnen (fietsen)	13
5.3	Hebben en houden (van de fiets)	14
5.4	Organiseren en verbinden (sociale alliantie mobiliteit)	15
6	Aanbevelingen	17
7	Conclusie	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
8	Verder	21
9	Bedankt	22

1

Aanleiding en achtergrond

Tijdens mijn werk als sociaal raadsman kreeg ik regelmatig de vraag om een sluitend budgetplan te maken voor particulieren, vaak voor minima. Een terugkerend dilemma op individueel niveau is het budget voor vervoer. De auto drukt zwaar op het budget en de vraag: 'Ga ik een brood kopen of een liter benzine?' speelde bij deze gezinnen. Naast de benzine, vormde de vasten lasten (bijvoorbeeld verzekering) een rol. Bij het niet tijdig betalen volgt er automatisch een boete van € 400,- van het RDW en wordt het incasso-traject voor de premie opgestart. En zo kan de niet-betaalde premie van € 20,- uitgroeien tot onoverzichtelijke bedragen, en neemt de schuldenproblematiek dramatische vormen aan. Met alle maatschappelijke kosten en problemen van dien. Deze kosten zijn geschat op € 103.000,- (bron: Divosa) en drukt zwaar op de gemeentelijke begroting. Eén op de vijf huishoudens heeft te maken met risicovolle schulden. Een dramatisch cijfer.

De vraag tussen brood of benzine geeft wel aan hoe essentieel het mobiliteitsvraagstuk is bij huishoudens. Mobiliteit is een van de eerste levensbehoeftes om in sociale contacten te voorzien en te participeren in de samenleving.

In 2019 ben ik begonnen aan het traject slimme en duurzame mobiliteit bij de provincie Overijssel. Vanuit het duurzaamheidsvraagstuk en mobiliteitsvraagstuk wordt lokaal grootschalig ingezet op een profilering als fietsstad. Veelal is de invulling van fietsstad gericht op de inwoner die wil en kan veranderen op het gebied van mobiliteit. Tot op heden een succesvolle aanpak. Maar hoe is dat bij non usual suspects? En wie zijn dat? En dat riep de vraag op, kan iedereen wel fietsen? Kunnen inwoners dat wel betalen? Willen inwoners dat wel? In samenwerking met de provincie Overijssel en Goudappel Coffeng (ervaringsplek) is dit rapport opgesteld.

Welke beleidsdoelstellingen en trends in het sociale domein hebben relatie met het mobiliteitsdomein. Hoe kan het mobiliteitsbeleid bijdragen aan het behalen van de beleidsdoelstellingen van het sociale domein. Kortom, een brug te slaan tussen het mobiliteitsdomein en sociale domein. Dit paper richt zich op middelgrote steden die zich profileren als fietsstad en kenmerkende risicogroepen op het gebied van armoede hebben.

2

Trends sociaal domein verstedelijkt gebied

Armoede en schulden, eenzaamheid, jeugdzorg, maar ook discriminatie worden als problemen ervaren die het sociaal domein domineren. Veel gemeenten hebben een wijkgerichte aanpak als het over deze onderwerpen gaat. Met wijkteams ondersteunen zij inwoners bij deze leefgebieden.

2.1 Trend: De inclusieve samenleving

In veel raads- en coalitieakkoorden is een paragraaf gewijd aan de zorg voor een inclusieve samenleving. Alle maatschappelijke partijen moeten, samen met de overheid, het als hun taak en verantwoordelijkheid zien om verdere tweedeling en groei van de ongelijkheid een halt toe te roepen. De overgang van de taken naar gemeenten is afgerond, de transformatie (de verbetering) vraagt nog veel aandacht. Het beroep op individuele ondersteuning neemt toe. Steeds meer gezinnen doen een beroep op schuldhulpverlening door de overheid, meer kinderen groeien in armoede op. In dat stelsel krijgen onze inwoners de ondersteuning die ze nodig hebben, is veel aandacht voor preventie en vroege signalering.

2.2 Trend: Nieuwe verscheidenheid

Nederland kent een snel veranderende bevolkingssamenstelling. Den Haag kent inmiddels 180 nationaliteiten. Dat maakt het samenleven soms leuker, soms uitdagend en soms ingewikkelder. Hoe vinden expats, internationale studenten, arbeidsmigranten, vluchtelingen en statushouders hun weg? Wat vraagt 'samenleven in verscheidenheid' van inwoners? En vooral: welk beleid kun je als gemeente hierop voeren?

2.3 Trend: Vitale en gezonde stad

Een gezonder en vitaler Nederland. Dat is de inzet van het Nationaal Programma Preventie Alles is gezondheid. Gezond leven doen mensen zelf, op de plek waar ze wonen, werken en naar school gaan. Het gaat erom om een maatschappelijke beweging op gang te brengen die

mensen inspireert en ondersteunt om aan hun gezondheid te werken. Dat verhoogt niet alleen de kwaliteit van leven, maar draagt ook bij aan een vitale maatschappij waarin iedereen naar vermogen kan meedoen.

2.4 Trend: Laaggeletterdheid

In Nederland hebben 2,5 miljoen mensen van 16 jaar en ouder moeite met lezen, schrijven en/of rekenen. Vaak hebben zij ook moeite met digitale vaardigheden. Dat staat gelijk aan 18%, dus ongeveer één op de zes mensen in Nederland. Meer dan de helft van deze groep is autochtoon.

Laaggeletterden hebben onder andere moeite met straatnaamborden lezen en reizen met openbaar vervoer. Het hoeft niet te verbazen dat het vermoeden gerechtvaardigd is dat de lage geletterdheid een aanzienlijke hindernis vormt om adequaat van het mobiliteitssysteem gebruik te maken.

2.5 Trend: Vervoersarmoede

Vervoersarmoede gaat over het niet kunnen komen waar men zou willen komen, waardoor deelname aan maatschappelijke activiteiten belemmerd wordt. Het plan-bureau voor leefomgeving en het CBS heeft een risico-indicator ontwikkeld.

2.1 Theoretisch kader risico op vervoersarmoede

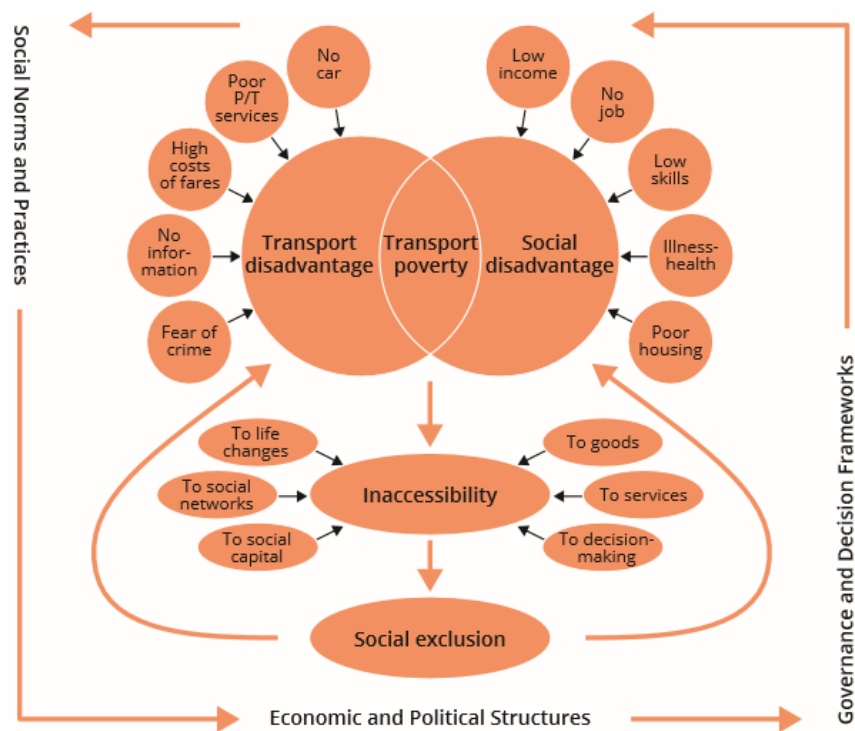


Figuur 2.1: Theoretisch kader risico op vervoersarmoede

Figuur 2.1 spreekt van transport poverty. Een tekort aan geld of mobiliteit draagt er aan bij dat mensen anders gaan functioneren. Belangrijke veranderingen zijn dat mensen meer bij

de dag leven (een kortere termijn horizon), minder doordachte beslissingen nemen (het IQ daalt tijdelijk met gemiddeld 13 punten) en in deze overlevingsmodus zichzelf steeds minder zien als de sleutel tot een duurzaam betere positie. Ze worden met andere woorden afwachtend. Onbedoeld houden ze hun problematische situatie daardoor in stand of verergeren ze die. Andere (eveneens belangrijke) zaken krijgen te weinig aandacht. De schaarste aan geld kost zoveel mentale energie dat er te weinig denkcapaciteit -ook wel bandbreedte genoemd- overblijft voor zaken die juist een einde kunnen maken aan die schaarste, zoals schuldhelpverlening, (beter) betaald werk of onderwijs etc. Je zou kunnen zeggen dat schaarste bij mensen het vermogen 'kaapt' om uit de problemen te raken.

Het uitgangspunt van schaarste is het wetenschappelijke inzicht dat chronische stress invloed heeft op het gedrag van mensen. Mensen met chronische stress gaan meer bij de dag leven, zijn minder goed in staat om doelen en prioriteiten te stellen, emoties te reguleren en strategieën te ontwikkelen voor als het tegengit.



Figuur 2.2: Lucas 2012, sociale uitsluiting en vervoersarmoede

2.6 Huishoudinkomen en betaalbaarheid vervoer

In de tabel is op basis van de Nibud-budgetsystematiek het maandelijkse uitgaven-patroon in beeld gebracht van alleenverdieners met twee kinderen met een minimum en modaal inkomen.

	Basis	30.000	35.000
Netto inkomen	1861	2318	2447
Woonlasten	230	711	711
Energie & water	169	169	169
Lokale belasting	0	0	0
Verzekeringen	294	294	294
Telefoon, TV, internet	64	64	64
Schoolkosten	37	37	37
Contributies/abo's	2	2	2
Vervoer	52	52	52
Kleding	172	172	172
Inventaris	147	147	147
Extra ziektekosten	98	98	98
Vrije tijd	0	0	0
Voeding	472	472	472
Huishoudgeld	120	120	120
Totaal uitgaven	1857	2338	2338
Saldo	4	-20	109

Tabel 2.1: In beeld gebracht uitgavenpatroon van alleenverdieners met twee kinderen met een minimum en een modaal inkomen

De inkomensnivellering door toeslagen draagt bij aan een weinig verschillend huishoudbudget tot modaal. Per maand is een budget opgenomen van € 52,- voor een gezin met twee kinderen. Hoeveel mobiliteit koopt een gezin hiervoor? Uitgaande van een km-tarief van het openbaar vervoer van 15 cent betekent dit een afstand van 82 kilometer per persoon per maand. Een auto rijden van € 52,- is uitgesloten.

2.7 Mobiliteit vanuit de omgevingswet

De nieuwe Omgevingswet (invoering medio 2021) is bedoeld om ruimtelijke ordening eenvoudiger, sneller en beter te maken. Naast ruimte voor een integrale aanpak, ontwikkeling, initiatieven en participatie kent de wet twee belangrijke thema's: gezondheid en participatie. Daar begint de relevantie voor het sociale domein.

De Omgevingswet biedt volop kansen voor het sociale domein. De leefomgeving heeft een grote impact op het welzijn van mensen. Hoe zorg je dat sociaal-maatschappelijke vraagstukken meegenomen worden in ruimtelijke plannen? Hoe kunnen inwoners hierbij participeren? En hoe zorg je dat initiatieven bijdragen aan een leefbare, veilige en gezonde leefomgeving?

De toegang tot voorzieningen is geregeld door de gemeente met wijkteams. De inwoner moet zelf op zoek naar toegang tot voorzieningen en is gegeven de beperkingen van schaarste daar veelal niet toe in staat. Met de invoering van de WMO in 2015 is de toegang veelal georganiseerd vanuit wijkteams die integraal werken. De deelgebieden zijn werken, wonen, studie en participatie. Door de teams wordt ingezet op het stimuleren van zelfredzaamheid en korte interventie. Zelfredzaamheid is een wezenlijk onderdeel, waar mobiliteit(on)geluk deel van uitmaakt. Een doorverwijzing vanuit het wijkteam naar

ketenpartners van de sociale kaart is regelmatig aan de orde. De inwoner moet zelfredzaam zijn om hier naar toe te gaan en mobiel te zijn.

Voedselbanken, welzijnsorganisaties, belangenverenigingen, maatschappelijk werkers, huisartsen, kerken etc. hebben een belangrijke functie in de ondersteuning van de inwoners. Dit sociale netwerk is informeel verbonden. Het aanbod van ondersteunende initiatieven is diffuus en versnipperd. Het kennis aanbod van maatregelen om vervoersarmoede te beperken is niet inzichtelijk. Informeren over de bestaande mogelijkheden op het gebied van mobiliteit is het uitgangspunt.

3

Mobiliteitsvisie verstedelijkt gebied

De omvang en aard van stedelijke mobiliteit is in een snel tempo aan het veranderen. Verdergaande verstedelijking, nieuwe vervoerwijzen en vervoerdiensten - al deze (en nog meer) ontwikkelingen hebben invloed op onze mobiliteits- en vervoerskeuzes. De verkeersintensiteit in het verstedelijkte gebied is de afgelopen jaren, ten gevolge van de economische groei, flink toegenomen.

De mobiliteitsvisies van middelgrote steden zoals bijvoorbeeld Den Bosch, Zwolle en Enschede zijn de trends te signaleren in de mobiliteit van: duurzamere, leefbaardere, inclusievere en deelmobiliteit.

3.1 Trend, duurzamer

De toenemende CO₂-emissies zorgen voor een verhoging van de temperatuur op de aarde wat negatieve effecten heeft op diverse aspecten van ons leven, zoals de biodiversiteit, hittestress in de stad en natuurrampen zoals overstromingen. De vastgestelde opgave is voor mobiliteit om in de nabije toekomst energieneutraal te zijn.

In de eerste plaats zal een steeds groter deel van de mobiliteit elektrisch plaatsvinden. De tweede transformatie in mobiliteit vindt plaats van privaat eigendom naar deel mobiliteit: slimmere, elektrische auto's of fietsen, die meer in deelsystemen zullen worden aangeboden. Op deze locaties zullen meerdere vormen van mobiliteit en dienstverlening rond mobiliteit (MaaS) samenkomen: de mobipunten.

MaaS (mobility as a service) gaat om het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via apps. Bijvoorbeeld de deelfiets, -auto, -scooter, trein, tram, of (water)taxi. En vooral ook combinaties van al deze soorten vervoer. Zodat reizen op maat en volgens de wensen van de reiziger mogelijk is.

Mobipunten zijn de overstappunten naar een andere modaliteit en met verschillende voorzieningen en voorzien in de 'first and last mile' van de reis. De punten bieden verschillende betaalbare mobiliteitsdiensten aan, zo zijn er deelfietsen en elektrische deelauto's aanwezig. De exacte invulling van de mobipunten is afhankelijk van de locatie,

een voorwaarde is aansluiting op het OV. OV-haltes zijn dusdanig ingericht dat zij voorzien in basisvoorzieningen als stalling voor fietsen en beschutting. De Mobipunten bieden diensten aan waarbij het bestaande OV-netwerk optimaal benut wordt.



Figuur 3.1: Slimme, andere en schonere mobiliteit

3.2 Trend, vitale mobiliteit

De tweede trend focust op de leefbaarheids- en gezondheidseffecten van mobiliteit. Hiermee doelen we op milieugerelateerde opgaven zoals luchtkwaliteit, geluidshinder, maar ook of mensen voldoende in staat zijn om fysiek te bewegen en gezond te kunnen leven in hun omgeving. Het gaat dus om een gezonde leefomgeving in de brede zin van het woord. Concrete elementen waarop gelet zijn is de luchtkwaliteit, mate van geluidsoverlast ten gevolge van verkeer, verkeersveiligheid en de mate waarop mensen zich kunnen bewegen in hun omgeving, dus lopen, fietsen, spelen, etc.

Stappen, trappen, OV, personenwagen: dat is de volgorde waarin het mobiliteitsbeleid veelal vorm krijgt in de steden. Dit STOP-principe staat voorop. Bij het ontwerpen van oplossingen op straat, maar ook als het gaat om de verhouding in investeringen die ermee gemoeid zijn. Veel steden kiezen voor actieve (fietsen, lopen) en duurzame (fietsen, lopen, OV) mobiliteit boven automobilititeit.

Vergroening in de woon-, werk- en leefomgeving is van grote maatschappelijke waarde en vertegenwoordigt daarnaast een grote economische waarde. Steeds meer partijen zoals gemeenten, woningcorporaties en projectontwikkelaars beginnen dat in te zien. Wanneer het groen als multifunctionele oplossing wordt ingezet - denk hierbij aan waterretentie, verminderen van hittestress, voorkomen van verloedering van de woonomgeving, stimuleren van beweging, dan is groen een investering die zich op vele fronten terugverdient.

3.3 Trend, inclusieve mobiliteit

Iedereen doet mee. Mobiliteit is een middel om persoonlijke doelen te verwezen-lijken, zoals het kunnen volgen van onderwijs, naar werk reizen, sociaal contact opzoeken, recreatief vertier opzoeken (bijvoorbeeld in de binnenstad) en mobiliteit kan ook een intrinsieke waarde hebben voor mensen om zich gezond te voelen en daarmee als sociale recreatieve bezigheid gezien te worden (denk aan recreatief sporten zowel in gezelschap als alleen). Dit thema zet de toegankelijkheid van sociale en economische voorzieningen voor iedereen centraal en dient te waarborgen dat er geen exclusie ontstaat als gevolg van persoonlijke of economische omstandigheden van mensen. Het risico van exclusie doet zich onder andere voor bij de digitalisering, nieuwe verscheidenheid en betaalbaarheid van mobiliteit.

De participatiesamenleving vraagt om burgerparticipatie. Zoals mantelzorg, opvang (klein)kinderen en vrijwilligerswerk. Dit heeft gevolgen voor de mobiliteitskeuzes die inwoners maken.

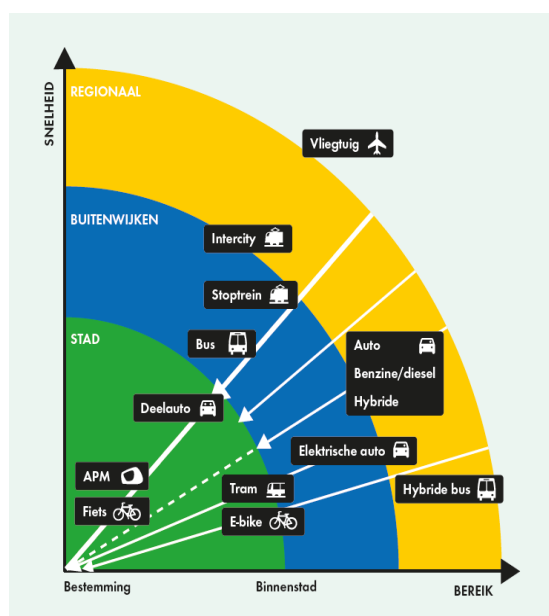
3.4 Trend, deelmobiliteit

Deelmobiliteit kan een wezenlijke bijdrage leveren aan de voor steden noodzakelijke mobiliteitstransitie, waarmee de stad ook in de toekomst leefbaar, verkeersveilig en bereikbaar blijft. Deelsystemen gaan efficiënter om met de beschikbare ruimte en verkleinen de afhankelijkheid van de eigen auto voor verplaatsingen in en naar de stad. Het MaaS-principe verbindt deze mobiliteitsvormen met elkaar.

Nagenoeg alle voorbeelden uit de deeleconomie zijn in feite huurconstructies. Er is een partij die een product bezit en deze vervolgens voor een vergoeding door een ander laat gebruiken. Dat heet huren en als er geen vergoeding tegenover staat heet het lenen.

Een concurrent van deeleconomie is de private leaseauto. Geen bezit, wel het gemak van beschikbaarheid.

Opmerkelijk is dat in Rotterdam vijf aanbieders zijn van deelfietsen. Geen van hen is actief in Rotterdam Zuid. Dit impliceert dat aanbieders geen verdienmodel zien in minder aantrekkelijke wijken. Steden kunnen ervoor kiezen deelsystemen alleen toe te staan met een vergunning. Hiertoe dient de algemene plaatselijke verordening te worden aangepast. Met behulp van vergunningvoorschriften kunnen de algemene belangen goed worden behartigd en kunnen concrete afspraken worden gemaakt over het gebruik van de openbare ruimte.



Figuur 3.2: Vervoersmiddelen versus afstand

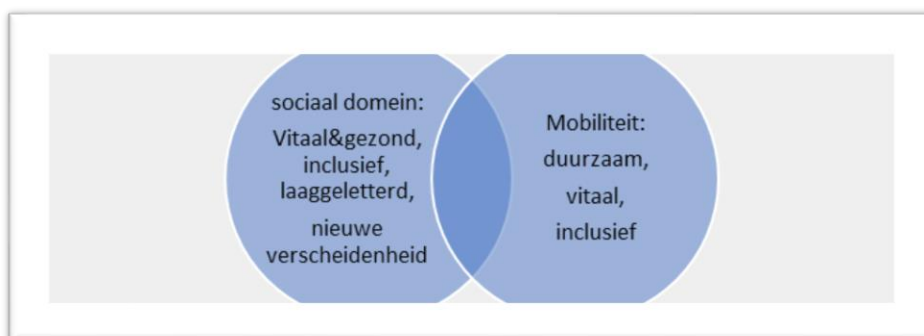
4

Welke verbindingen zijn er tussen het sociale domein en mobiliteit?

Er ligt een grote opgave om beide domeinen te verbinden en zo een verdere twee-deling in de maatschappij tegen te gaan op het gebied van (vervoer)armoede. In de diverse mobiliteitsvisies van steden wordt inclusiviteit steeds hoger op de agenda geplaatst. De urgentie hiervan neemt toe.

Meer gebruik van de fiets is in zowel het sociale domein en de mobiliteit de norm. Veranderingen gaan soms organisch en kosten tijd. Maar het gaat zeer zeker niet vanzelf. Meer gebruik maken van de fiets betekent soms ook het doorbreken van patronen, culturen en sociale normen. Om deze gedragsverandering te faciliteren en te verstevigen zijn al diverse initiatieven ontwikkeld op lokaal niveau. Dit onderzoek richt zich op het inventariseren van fietsinitiatieven in steden en kansen om de fiets als onderdeel van de mobiliteit in de stad en vitaliteit (van de inwoner) te intensiveren.

De trends in het sociale domein zijn gericht op de inclusieve samenleving, laaggeletterdheid, vitaal en gezond, en nieuwe verscheidenheid. In de mobiliteit zijn de trends duurzaam (elektrisch en digitaal), vitaal (STOP-principe) en inclusief. Kortom, iedereen doet (gezond) mee.



Figuur 4.1: Trends in sectoren

Digitalisering (MaaS), deelmobiliteit en elektrificatie kunnen ook een bedreiging zijn voor het sociale domein en een verdere tweedeling in de samenleving veroorzaken. Niet iedereen kan lezen en is digitaal vaardig. Ga maar eens een treinkaartje kopen.... De transitie naar elektrificatie van mobiliteit is kostbaar en niet voor eenieder haalbaar.

Gebrek aan geld maakt het voor sommige mensen lastig om naar hun nieuwe baan (leerwerktraject) of sociale werkplaats te gaan. En zeker om dat een langere termijn vol te houden, de kans op vroegtijdige uitval is groot. Een mobiliteitsbudget kan een oplossing bieden en vooraf worden verstrekt.

En hoe om te gaan met de nieuwe verscheidenheid? Beschikken nieuwkomers over een fiets en de vaardigheid? Nederland heeft een fietscultuur. Deze cultuur ontbreekt binnen de allochtone gemeenschap, waardoor het fietsgebruik aanzienlijk lager ligt. Voor veel Turken en Marokkanen heeft de fiets een lage status. Zij worden liever niet geassocieerd met de fiets. Daarnaast zien ze de auto als een statussymbool; je kunt ermee laten zien dat je iets bereikt hebt in Nederland. De auto wordt daarom veel gebruikt. Het KIM beveelt daarom aan om aandacht te besteden aan fietslessen voor allochtonen. De afgelopen jaren hebben vrouwen uit onder meer Syrië, Irak, Marokko, Turkije, Afghanistan en zelfs de Nederlandse Antillen meegedaan aan diverse fietscursussen.

Wel is er een verandering zichtbaar; de status van de fiets neemt onder andere door elektrificatie toe. De bakfiets wordt ook door deze groep ontdekt en als hip ervaren. De verkeersonveiligheid is mede een belangrijke reden voor allochtonen om de fiets te laten staan, leert recent onderzoek van de TU delft. Mensen zeggen wel dat ze kunnen fietsen, maar het een tijd niet hebben gedaan. En als je niet veel fietst wordt het verkeer al snel als eng ervaren. Het gezondheidsaspect wordt als positief beoordeeld bij deze groep.

5

Voorkomen tweedeling

Er ligt een grote opgave om beide domeinen te verbinden en zo een verdere tweedeling in de maatschappij tegen te gaan op het gebied van (vervoer)armoede. In de diverse mobiliteitsvisies van steden wordt inclusiviteit steeds hoger op de agenda geplaatst. De urgentie hiervan neemt toe en wordt door de omgevingswet zelfs afgedwongen.

5.1 Experimenten en organisatie (voor fietsgeluk)

De opgave waar we voor staan is het faciliteren van toegang, fietsbeschikking en fietsvaardigheden voor iedereen in de stad en de wijken voorzien van nabijgelegen fietsvoorzieningen. Daarbij moet ruimte zijn voor experimenten. Voor deze experimenten geldt dat ze zowel op zichzelf functioneren als elkaar versterken. Deze experimenten kunnen in de wijk plaatsvinden. Het betrekken van sleutelfiguren uit de gemeenschap kan hierbij helpen. Het is belangrijk om fietsstimulering op wijkniveau te organiseren, zodat de drempel laag blijft en om te focussen op kinderen en hun ouders.

In steden zijn groepen mensen die weinig fietsen. Fietsstimulering in de stad dient vooral toegespitst te worden op specifieke programma's voor scholen, ouderen, allochtone vrouwen en gebieden die te kampen hebben met sociale problematiek. Belangrijke randvoorwaarden om een deel van deze mensen toch te laten fietsen, zijn: het willen fietsen (motivatie), het hebben van een fiets, kunnen fietsen, repareren van de fiets, voldoende fietsen.

5.2 Willen en kunnen (fietsen)

Er is een enorme behoefte aan fietslessen onder nieuwe Nederlanders, met name onder vrouwen, die niet met fietsen zijn grootgebracht. Fietsen vergroot hun actie-radius en daarmee hun onafhankelijkheid en hun mogelijkheden. De fietsersbond organiseert dit. Op scholen worden theoretische en praktische lessen gegeven over fietsen en verkeersveiligheid. Daarbij worden fietsdocenten ingezet, activiteiten uit het verkeersmenu uitgevoerd en fietslessen gegeven via het beweegonderwijs. Het streven is dat in 2022 alle kinderen uit groep 7 fietsexamen doen. De ANWB organiseert dit.

Introduceer de schoolstraat naar het Vlaamse model. De straat wordt afgesloten voor auto's behalve aanwonenden gedurende een kwartier voor aanvang en 15 minuten na einde schoolstraat.

In wijken worden fietsactiviteiten georganiseerd, zoals fietscrossen, wedstrijdjes en urban sports. Een voorbeeld hiervan is het freestyle festival in Hardenberg. Jongeren worden enthousiast gemaakt door andere jongeren om hun tricks and skills te showen.

Fitfestivals en speciale fietsprogramma's motiveren ouderen in beweging te komen, zonder dat dit leidt tot extra risico's in de verkeersveiligheid. In het kader van eenzaamheidsbestrijding worden er ook fietstochten voor ouderen georganiseerd. (bijvoorbeeld doortrappen).

Beloon vrijwilligers en mantelzorgers die fietsen. De stad kan inwoners stimuleren om fietskilometers te maken die naar het (vrijwilligers) werk gaan of andere ondersteuning verrichten. Dit kan door middel van een RFID-chip. Probeer e-bike en bakfietsen als deelmobiliteit.



Figuur 5.1: Raakvlakken

5.3 Hebben en houden (van de fiets)

Experimenteer met een fietsenbank. Een lokaal georganiseerde fietsenbank kan fietsen verstrekken aan mensen zonder fiets. De afkomst van deze fietsen is veelal vanuit donaties of hergebruik van weesfietsen. Deze fietsenbank kan als opleidings-plek dienen voor fietsmakers. Waar mogelijk wordt in overleg met de afdeling Werk & Inkomen gekeken in hoeverre projecten kunnen bijdragen aan het creëren van werk voor mensen met afstand tot de arbeidsmarkt. Er is een tekort aan fietsmakers.

Een fiets krijg je niet zomaar en is een kostbaar bezit. Verlang een tegenprestatie van de deelnemer. Zoals koffie schenken in een buurthuis of fietsbuddy worden.

Om duurzaam en lang te kunnen fietsen is jaarlijks een servicebeurt vereist. Omarm dit met een fietsservicepunt. Dit fietsservicepunt heeft ook een sociale functie; een broedplaats voor onderhoud en contact.

5.4 Organiseren en verbinden (sociale alliantie mobiliteit)

De belanghebbende partijen hebben allen deelbetrokkenheid bij de thema's gezondheid, mobiliteit, welzijn en werk. Geen van deze organisaties hebben verregaande hoofdbetrokkenheid. Is er geen bestaand initiatief dan is voor de hand liggend dat een lokaal burgerinitiatief of welzijnsorganisatie dit project initieert.



Figuur 5.2: Sociale alliantie

Organiseer voor betrokkenen met een brede blik een startbijeenkomst. Hieruit moet het verdere initiatief tot een rechtsvorm ontstaan. Een vorm zou een sociale alliantie mobiliteit kunnen zijn. Een **sociale alliantie mobiliteit** is een organisatie van burgers gericht op het bevorderen van zelfredzaamheid. Ondernemerschap staat in het teken van zélf activiteiten ontplooiën. Dit eigenaarschap vergroot de kennis en betrokkenheid. Tijdens een startbijeenkomst kunnen uitgangspunten gedefinieerd worden en initiatieven worden gedeeld. Dit vergroot betrokkenheid en bekendheid binnen het bestaande netwerk. Dit netwerk kan met deze informatie de inwoner beter informeren en stimuleren.

Financiering van initiatieven komt uit de volgende bronnen: subsidie van de gemeente of fondsen (bijvoorbeeld mobility foundation en oranjefonds). De gemeente verstrekt een basissubsidie, een subsidie voor huisvesting, een bedrag per geleverde fiets en/of vergoedt de werkervaringsplaats met de bijbehorende begeleiding. Andere financieringsbronnen zijn opbrengsten uit verkoop fietsen of uit andere onderdelen van de organisatie. Soms is er sprake van particuliere donaties of sponsoring van lokale bedrijven. De fietsen komen vaak uit het depot van weesfietsen of van particulieren. Depotfietsen worden soms gratis door de gemeente aan de initiatieven verstrekt. Bij ander gemeenten moeten de initiatieven de fietsen kopen van de gemeente. Hierbij wordt opgemerkt dat de kwaliteit van de weesfietsen steeds slechter wordt.

De zichtbaarheid van de initiatieven varieert sterk: van een schuurtje in de achtertuin of een garagebox tot een mooie ruimte in een pand waar andere initiatieven gevestigd zijn. Publiciteit geven aan het aanbod is voor veel initiatieven een uitdaging. Het schrijven van een nieuwsbrief of bijhouden van een website vergt andere vaardigheden dan het opknappen of repareren van fietsen. Hier gaat logischerwijs dan ook minder aandacht naar uit. Het feit dat een initiatief onderdeel is van een grotere, soms professionele, organisatie blijkt een garantie dat er meer publiciteit wordt gerealiseerd.

6

Aanbevelingen

Om vervoersarmoede aan te pakken dient fietsen op de agenda van organisaties te staan die direct met de doelgroep in contact staat. De doelgroep is lastig te bereiken op afstand. Organisaties die in contact staan kennen de doelgroep, maar hebben vaak een gebrek aan tijd of geld. Breng daarom vooral de fietsboodschap.

De kracht van een stadbrede alliantie is dat 'het verhaal over fietsen' op verschillende plekken door verschillende mensen verteld wordt. Het gaat vooral om verbinden van verschillende partijen met verschillende doelgroepen, met een eenduidige visie en werken aan de bekendheid binnen de doelgroep.

Een innovatieprogramma is gebaat bij beleidsdomein overstijgend denken en handelen van ambtenaren en externe organisaties. Daarvoor is ambitie en commitment, aan-gestuurd door een integraal aanjaagteam, noodzakelijk. Voor een gemeente is het nieuw om met integrale programma's te werken die beleidsdomeinoverstijgend zijn. Dit is hoe een programma is ingericht, een vervoersmiddel inzetten (de fiets, traditioneel toe-behorend aan verkeer en vervoer) om sociale doelstellingen (empowerment, zelfontplooiing en gezonde leefstijl -traditioneel toebehorend aan maatschappelijke ontwikkeling-) te bereiken. Dit vraagt om een andere werkwijze binnen een gemeente waarbij ambtenaren voorbij hun eigen beleidsdomein kunnen denken en handelen.

Fietsen is een hefboom voor stedelijke transities (zoals de mobiliteitstransitie), maar ook in het bereiken van gemeentelijke doelstellingen zoals vergroening en dagelijks bewegen. Genoeg mensen willen er wel mee aan de slag. Ambitie is cruciaal en vergt commitment door serieuze budgetten en leiderschap binnen de gemeente en andere organisaties.

Zeven stappen naar een sociale alliantie mobiliteit (samen):

- inventariseer waar de kansen en bedreiging liggen op wijkniveau;
- bijeenbrengen van stakeholders;
- aanbieden van mogelijke initiatieven en ondersteunen;
- communicatie over fietsen is hip, mooie bikes, events,... (jongeren);
- organiseren, iemand verantwoordelijk - continue karakter (sociale alliantie mobiliteit);

- vast aanspreekpunt vanuit de gemeente (welzijnsorganisatie);
- investering voor de langere termijn; dat is een politieke keuze.

In de uitvoering van een gebiedsgerichte aanpak is samenwerking met lokale organisaties en sleutelfiguren cruciaal. De doelgroep die steden hebben, beoogd zijn mensen in armoede. Zij leven vaak geïsoleerd en zijn afhankelijk van hun lokale omgeving. Het is belangrijk dat fietsstimulering vanuit deze lokale omgeving en het lokale netwerk wordt aangeboden omdat dit het meest vertrouwelijk is voor de doelgroep. Een dergelijke aanpak is zowel tijdsintensief als belonend.

7

Theorie & Praktijk.

Het Early Warning-rapport uit 2017 vroeg aandacht voor een tweedeling in mobiliteit, namelijk voor de toenemende verschillen in vervoersmogelijkheden tussen groepen. Volgens dit rapport moest er meer aandacht komen voor ouderen, gehandicapten, mensen met een laag inkomen en Nederlanders met een migratieachtergrond. Hoge kosten voor het vervoer zijn voor sommige verkeersdeelnemers namelijk een drempel. Ook is het gebruik van de fiets voor mensen met een migrantenachtergrond niet vanzelfsprekend. Ten slotte hebben groepen met weinig digitale vaardigheden geen of onvoldoende toegang tot mobiliteit vanwege de digitalisering van vervoersinformatie.

In het sociale domein is er meer begrip nodig voor de doelgroepen die te maken hebben met deze vorm van mobiliteitsarmoede. De fiets wordt te weinig gezien als een belangrijk instrument om mobiliteitsarmoede te verzachten en daarmee de deelname aan het maatschappelijk leven te versterken. De rol die fietseninitiatieven kunnen hebben in armoedebeleid en eenzaamheidsbestrijding wordt daarmee ook te weinig gezien. In het verkeersdomein is er, ook in relatie tot de verschuiving van openbaar vervoer naar vraaggericht vervoer, meer aandacht nodig voor mobiliteitsarmoede en wat de fiets hier specifiek in kan betekenen. In de literatuur over mobiliteitsarmoede is de fiets nog een blinde vlek.

Uit gesprekken met de gemeente Rotterdam (Hugo van der Steenhoven), gemeente Enschede (Agnes Eshuis en Stephan Meijer) en gemeente Rijssen Holten (Kim Wolterink) blijkt dat er veel fietsinitiatieven en ondersteuning op lokaal niveau zijn. Echter deze zijn niet met elkaar verbonden en ontbreekt de samenhang. De hulpverlening die de inwoner ondersteunt is niet voldoende van initiatieven op de hoogte hiervan of de tijdsdruk laat niet toe om verder te praten over fietsmobiliteit en initiatieven. Zowel het ruimtelijke domein als het sociale domein zijn zoekende naar meer onderlinge verbinding, met gelijke uitgangspunten; vitale stad en inwoners.

Vervoersarmoede laat zich het beste bestrijden in samenhang met hulpverlening, zorg en pogingen maatschappelijke weerbaarheid te vergroten. Al onze gesprekspartners benadrukten dat geïsoleerd aanpakken van de mobiliteitsarmoede weinig zinvol lijkt. Des te hoopvoller zijn de lokale initiatieven waar in de strijd tegen armoede ook het betaalbaar houden van het vervoer voor de risicogroepen een plaats heeft gekregen.

Participatie is met de Omgevingswet niet langer vrijblijvend. Participatie is een belangrijke pijler onder de Omgevingswet. Vroegtijdig samenwerken vergroot de kwaliteit van oplossingen en zorgt ervoor dat verschillende perspectieven, kennis en creativiteit op tafel komen. Zo kan participatie zorgen voor meer draagvlak, betere besluiten en tijdswinst. Participatie is maatwerk. Daarom schrijft de wet niet voor *hoe* participatie moet plaatsvinden. Overheden moeten bij het ontwikkelen van gebieden al zo vroeg mogelijk nadenken over het realiseren van een gezonde fysieke leef-omgeving.

Het begint met dromen: organiseer een startbijeenkomst met alle betrokken ketenpartners. En durven: zie de samenhang en organiseer. Want zonder samenhang lukt het niet om de dreigende tweedeling te voorkomen richting een blijvende mobiliteits-transitie. En ten slotte met doen: investeren en trappen maar. Voor de lange termijn en vitaliteit.

8

Verder

En hoe nu verder? Dat is mijn vraag aan u. Bent u geïnteresseerd geraakt in de (on)mogelijkheden om de tweedeling in mobiliteit tegen te gaan? En wilt u mobiliteitsgeluk en de fiets verder brengen in uw gemeente? Ik praat graag verder om van gedachten te wisselen en zo kennis te delen en draagvlak te creëren voor een sociale mobiliteitsalliantie.

9

Bedankt

Na een intensieve periode van zes maanden is het zover. Het omscholen vanuit het sociale domein naar mobiliteit is een feit. Een uniek traject welke mijn speelveld enorm heeft vergroot. Het verbinden van eerdere werkervaring (financieel en sociaal) met nieuwe mobiliteitskennis levert mij een frisse visie op, op een nieuw vakgebied, mobiliteit. Het was een periode waarin ik veel heb geleerd, op mobiliteitsgebied, maar ook op persoonlijk vlak.

Ik wil graag mijn collega's van Goudappel Coffeng bedanken voor de fijne samenwerking. Jullie hebben mij enorm gesteund en waren altijd bereid om mij te helpen. Maar ook de collega's en teamgenoten van de Provincie Overijssel. We konden altijd sparren over onze vragen, bevindingen, maar gelukkig ook over iets anders praten dan alleen mobiliteit.

Deventer april 2020,

Martijn van der Sluijs

mjcvandersluijs@gmail.com

06-14116281

<https://www.linkedin.com/in/martijn-van-der-sluijs-62047910/>

Bronnen

- <https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/pbl2019-indicator-risico-op-vervoersarmoede-3824.pdf>
- <https://favas.net/wp-content/uploads/2015/03/vervoersarmoede-gesprekken-jan19.pdf>
- https://www.divosa.nl/sites/default/files/onderwerp_bestanden/kosten_en_baten_schuld_hulpverlening.pdf
- <https://www.mobycon.nl/wp-content/uploads/2018/12/Mobiliteitsarmoede-verzachten-door-fietsgebruik-1.pdf>
- <https://vng.nl/sites/default/files/gemeenten2024.pdf>
- <https://mobiliteitsalliantie.nl/wp-content/uploads/2019/06/Deltaplan-digi.pdf>
- <https://www.loketgezondleven.nl/>
- <https://www.gezondeleefomgeving.nl/gezondontwerp/gezonde-mobiliteit/aanbevelingen>
- <https://www.gezondeleefomgeving.nl/fietsen>
- <https://www.verkeerskunde.nl/artikel/vervoersarmoede-in-de-grote-stad-ontrafeld>
- <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2008/04/29/blijvend-anders-onderweg-mobiliteit-allochtonen-nader-bekeken>
- http://www.muconsult.nl/images/Rapport_effecten_werkgeversregelingen_op_fietsgebruik.pdf
- https://www.wur.nl/upload_mm/2/c/e/344ee7a1-4896-4f33-be9a-341d850b6eb6_20190128_Mobiliteitsvisie_WUR_internet_v1.0.pdf
- <https://www.nm-magazine.nl/artikelen/de-toekomst-van-stedelijke-mobiliteit/>
- <https://mobiliteitsalliantie.nl/wp-content/uploads/2019/06/Trends-en-ontwikkelingen.pdf>
- <https://rwsduurzamemobiliteit.nl/praktijk-projecten/fiets/>
- <https://files.fietsersbond.nl/app/uploads/sites/26/2019/07/18095511/Zienswijze-mobiliteitsvisie.pdf>
- <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2019/06/04/mobiliteit-in-stedelijk-nederland>
- https://www.s-hertogenbosch.nl/fileadmin/Website/Actueel/Nieuws/2019/Actieplan_Duurzame-Mobiliteit.pdf
- <http://www.wijkcooperatie.org/nl/diensten/fietsenbank/>
- https://www.uu.nl/sites/default/files/20190328-uu_a5-oratie-dirk_ettema.pdf
- https://denhaag.raadsinformatie.nl/document/8314808/1/RIS304140_Bijlage_1_Nota
- <https://www.verkeerskunde.nl/artikel/allochtonen-schuwen-de-fiets>
- <https://www.slimmeengezondestad.nl/Kennisnetwerk/archief/HandlerDownloadFiles.aspx?idnv=1343086>
- <https://newmobilityfoundation.org/>
- <https://wijnmobiel.nl/2019/07/10/werkloosheidverminderen/>
- <https://www.enschede.nl/sites/default/files/Nota-Nieuw-Enschedees-Welzijn-Richting-welzijnswerk-2017-2022.pdf>
- <https://rotterdam.groenlinks.nl/sites/groenlinks.nl/files/downloads/newsarticle/Fietskoe rs%202025.pdf>
- <https://www.studiobereikbaar.nl/assets/uploads/2019/11/20191029-ProeftuinenMobiliteitsfonds.pdf>

- <https://www.tubantia.nl/dinkelland/twentse-fietsenmakers-zijn-wanhopig-op-zoek-naar-personeel~a59945fe/>
- [file:///C:/Users/ssluijs/AppData/Local/Microsoft/Windows/INetCache/Content.Outlook/UJ13BMKT/3%20jaar%20Fietsen%20op%20Zuid-VERSLAG%20DEF_191219-DEF%20\(002\).pdf](file:///C:/Users/ssluijs/AppData/Local/Microsoft/Windows/INetCache/Content.Outlook/UJ13BMKT/3%20jaar%20Fietsen%20op%20Zuid-VERSLAG%20DEF_191219-DEF%20(002).pdf)
- <https://polinfo.kluwer.be/NewsView.aspx?contentdomains=POLINFO&id=VS300646695&lang=nl>
- <file:///C:/Users/ssluijs/Documents/ENMORGEN-whitepaper-fietsstimulering-def.pdf>

Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**