



Inventarisatie maatregelen tegen mobiliteitsarmoede

Opgesteld in opdracht van het
Ministerie van Infrastructuur en
Waterstaat

Inhoud

Samenvatting	4
1. Inleiding	6
1.1 Aanleiding	6
1.2 Doelstelling	6
1.3 Werkwijze	7
1.4 Leeswijzer	7
2. Wat verstaan we onder mobiliteitsarmoede?	8
2.1 De definitie van mobiliteitsarmoede	8
2.2 De oorzaken van mobiliteitsarmoede	9
2.3 De kaders van de inventarisatie van maatregelen	10
3. Wettelijke en beleidsmatige kaders	11
3.1 Landelijke kaders	11
3.2 Regionale kaders	12
3.3 Minimaregelingen	13
4. Een overzicht van maatregelen tegen mobiliteitsarmoede	15
4.1 De spreiding van de maatregelen	15
4.2 Stedelijkheid	16
4.3 Modaliteiten	16
4.4 Type maatregelen	17
4.5 Lokaal, regionaal of landelijk?	18
4.6 Beroepsmatig of vrijwillig?	18
4.7 Publiek of privaat?	19
4.8 Doelgroepen	20

Inhoud (vervolg)

5. Conclusies en aanbevelingen	22
5.1 Conclusies	22
5.2 Vervolgonderzoek	23
Bijlage 1: Onderzoeksverantwoording	24
Bijlage 2: Overzicht van definities en labels	25
Bijlage 3: Literatuurlijst	27
Bijlage 4: Overzicht deelnemers werksessie	28

Samenvatting

Aanleiding

Als mensen zich minder goed kunnen verplaatsen, kunnen ze ook minder goed deelnemen aan de maatschappij. Er zijn al verschillende onderzoeken gedaan naar de negatieve gevolgen van deze zogenaamde mobiliteitsarmoede. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) wil naast inzicht in de problematiek, ook inzicht hebben in de oplossingsrichtingen. IenW heeft MuConsult en Panteia daarom gevraagd een inventarisatie te maken van maatregelen die in Nederland worden getroffen om mobiliteitsarmoede (proberen) tegen te gaan.

Definitie

Voor zo'n inventarisatie is het allereerst belangrijk vast te stellen wat er precies onder mobiliteitsarmoede wordt verstaan. Uit onderzoek blijkt dat drie factoren een rol spelen. Om je goed te verplaatsen moet er een vervoersoptie beschikbaar zijn (1: hebben), de persoon moet daar gebruik van kunnen maken (2: kunnen) en de persoon moet dat ook willen en durven (3: willen).

Dat leidt tot de volgende definitie:

Mobiliteitsarmoede is het niet of moeilijk kunnen bereiken van activiteitenlocaties als gevolg van gebrekkige vervoersmogelijkheden (zowel objectief als gepercipieerd), in combinatie met de sociaaleconomische en ruimtelijke omstandigheden waarin mensen verkeren, hun vaardigheden en hun ervaringen met de vervoersmogelijkheden. Hierdoor worden zij belemmerd in hun deelname aan het maatschappelijk leven, wat de kwaliteit van hun leven negatief beïnvloedt.

Dat is een breed begrip en het aantal achterliggende oorzaken is ook breed. De oorzaak kan liggen bij het hebben (bijvoorbeeld: de ov-voorzieningen in het gebied zijn mager), het kunnen (fysieke of mentale beperkingen, armoede) of het willen (niet in het donker durven reizen). Risico-indicatoren zijn onder meer laag inkomen, hogere leeftijd, migratieachtergrond, gezondheidsproblemen en wonen in landelijk gebied.

Wettelijke en beleidsmatige kaders

Maatregelen die worden getroffen om mobiliteitsarmoede tegen te gaan, staan zelden op zichzelf: ze worden uitgevoerd binnen de kaders van de wet of de kaders van beleid. Zo geldt in Nederland sinds 2016 het VN-verdrag Handicap – en dat raakt de mobiliteitsarmoede veroorzaakt door lichamelijke en/of mentale beperkingen. Nederland geeft met verschillende (bestaande) regelingen invulling aan dit verdrag, zoals de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte, Wet maatschappelijke ondersteuning, Wet langdurige zorg enzovoort. Op basis van deze regelingen kunnen mensen met een beperking al heel wat vormen van (aanvullend) vervoer regelen.

Voor mensen met een kleine beurs zijn er landelijke regelingen als seniorenkorting voor reizen in het ov en Studenten Reisproducten voor studerende jongeren. De hulp aan mensen met een laag inkomen wordt echter vooral via gemeenten ingevuld, via zogenaamde minimaregelingen. Die regelingen zijn ook vaak voor mobiliteit in te zetten. In het kader van het onderzoek zijn ook de regelingen in 130 van de 345 gemeenten tegen het licht gehouden: dat leverde 70 minimaregelingen met een mobiliteitscomponent op. Voorbeelden zijn regelingen waarbij minima geholpen worden om een fiets te kopen of waarin ze vrij mogen reizen in het ov.

Inventarisatie maatregelen

Dan de eigenlijke inventarisatie van projecten en maatregelen die mobiliteitsarmoede helpen bestrijden. Om het zoeken gericht te kunnen uitvoeren, is de inventarisatie afgekaderd: alleen recente maatregelen in Nederland die zich direct richten op mobiliteitsarmoede, met een focus op regionale en lokale projecten. Dat betekent vanzelf dat niet alle mogelijke maatregelen zijn opgenomen in de lijst. Ook de eerdergenoemde minimaregelingen zijn verder buiten beschouwing gelaten.

Deze inventarisatie leverde 134 maatregelen en projecten op. Die maatregelen komen uit het hele land, maar met het zwaartepunt op het noordwesten. De meeste richten zich op sterk tot zeer sterk stedelijk gebied en zijn relatief 'lokaal' qua bereik en uitvoering. Een fors deel van de maatregelen (57 van de 134) betreft regelingen voor vraaggestuurd vervoer, zoals taxi's of busjes op afroep. Daarna volgen de ov-maatregelen (26) en 'multimodale' voorzieningen (22).

Wat vorm betreft zijn de 106 van 134 maatregelen een dienst, tegenover 22 producten (zoals een pas of reisapp) en 6 subsidies. De initiatiefnemers zijn publiek (43), privaat (43), semipubliek (39) en in enkele gevallen publiek-privaat (9). Wat de uitvoering betreft leunen 78 maatregelen vooral op medewerkers in dienst (beroepsmatig) en 56 meer op de inzet van vrijwilligers. Als het gaat om de doelgroepen waar de maatregelen zich op richten, dan springen generiek (56), ouderen (32) en mensen met een beperking (31) eruit.

Aanbevelingen voor vervolgonderzoek

Tijdens de inventarisatie kwamen vanzelf ook een aantal witte vlekken aan het licht als het gaat om de kennis over mobiliteitsarmoede. Zo is er nog veel onbekend over de doelgroepen: wie worden er allemaal door mobiliteitsarmoede getroffen en in welke mate? Ook is meer inzicht nodig in de problematiek als zodanig; wat zijn de (achterliggende) oorzaken, gevolgen en (dus) oplossingen van het probleem?

Dan de maatregelen zelf. Hoewel de inventarisatie al een aardig beeld geeft van het type maatregelen (modaliteit, stedelijk of landelijk, initiatiefnemer etc.) kan dat beeld scherper worden ingevuld: welke doelgroep bedienen ze, hoeveel actieve gebruikers zijn er, wat is hun waardering, wat is het effect van de maatregel, enzovoort.

Een andere witte vlek lijkt de modaliteit lopen: daar is in de gevonden projecten niet of nauwelijks aandacht voor. Dat lijkt een gemis, want het stimuleren en ondersteunen van lopen – of dat nu is door middel van een app/hulp om mensen te helpen hun weg te vinden of door het beschikbaar stellen van hulpmiddelen als rollators – is gezond, duurzaam en relatief goedkoop.

Een laatste suggestie voor vervolgonderzoek is om de Nederlandse mobiliteitsarmoede en de aanpak ervan in een internationale context te plaatsen. Een vergelijking met landen als België zou tot nieuwe inzichten en initiatieven kunnen leiden.

1. Inleiding

Als mensen zich minder goed kunnen verplaatsen, kunnen ze ook minder goed deelnemen aan de maatschappij. Veel overheden en private partijen spannen zich dan ook in om deze zogenaamde *mobiliteitsarmoede* tegen te gaan. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft MuConsult en Panteia gevraagd om te onderzoeken om welke projecten en maatregelen het gaat. In dit hoofdstuk bespreken we de aanleiding, doelstelling en aanpak van deze inventarisatie.

1.1 Aanleiding

Wil je goed deel kunnen nemen aan de maatschappij, dan moet je je ook goed kunnen verplaatsen. Boodschappen doen, naar je werk gaan, vrienden bezoeken of uitgaan: je bent al snel aangewezen op fiets, openbaar vervoer of auto. Dat is voor veel mensen geen probleem en zelfs een vanzelfsprekendheid. Maar voor mensen met bijvoorbeeld een fysieke beperking ligt dat anders. Ook mensen met een beperkt budget verplaatsen zich minder vrij en kunnen zich bepaalde verplaatsingen, en dus activiteiten, niet veroorloven. We spreken in dat verband van *mobiliteitsarmoede*: de omstandigheid dat beperkingen of belemmeringen op het gebied van mobiliteit iemand (deels) uitsluiten van participeren in de samenleving.^{1,2,3}

Dat uitsluiten heeft vaak wrange gevolgen. Zo stelde Bastiaanse in 2012 vast dat werkzoekenden soms werk moeten afwijzen, omdat zij (fysiek) niet in staat zijn om de locatie te bereiken.⁴

Uit onderzoek van Churchill & Smyth (2019) blijkt ook dat mobiliteitsarmoede leidt tot een lager subjectief welbevinden van mensen.⁵

Er zijn nog veel meer onderzoeken gedaan naar de negatieve gevolgen van mobiliteitsarmoede – en inmiddels is ons beeld van de impact ervan behoorlijk scherp. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) wil echter naast inzicht in de problematiek, ook inzicht hebben in de *oplossingsrichtingen*. IenW heeft MuConsult en Panteia daarom opdracht gegeven een inventarisatie te maken van maatregelen die in Nederland worden getroffen om mobiliteitsarmoede (proberen) tegen te gaan.

1.2 Doelstelling

In dit rapport presenteren we de resultaten van deze inventarisatie: we benoemen de maatregelen en projecten die in Nederland worden uitgevoerd (of binnenkort worden uitgevoerd) om mobiliteitsarmoede tegen te gaan. Dit overzicht geeft daarmee een beeld van het huidige aanbod van maatregelen én het helpt om mogelijke blinde vlekken van maatregelen op te sporen. Met deze input kunnen overheden bepalen waar en deels ook hoe (extra) beleid kan worden ingezet.

Merk op dat dat dit overzicht niet als een ‘complete’ lijst met maatregelen moet worden gezien. We streven weliswaar naar een zo compleet mogelijk overzicht, maar gezien de omvangrijkheid van het probleem is dit bijna onmogelijk. Maatregelen die bijdragen aan armoedebestrijding, verlichten indirect mobiliteitsarmoede.

1 MuConsult (2021). Mobiliteitsarmoede in de provincie Utrecht. Een kwalitatieve studie.

2 Martens, K., Holder, M., & Thijssen, J. (2011). Vervoersarmoede bestaat: mindervaliden en minderbedeelden ervaren belemmering in mobiliteit.

3 Van der Bijl, R., van der Steenhoven, H. (2019). Gesprekken over gebrekkige mobiliteit. Vervoersarmoede in de grote stad ontrafelen.

4 Bastiaanssen, J. (2012). Vervoersarmoede op Zuid: Een verkennend onderzoek naar de mate waarin verplaatsingsmogelijkheden van invloed zijn op de arbeidsre-integratie van werklozen. Nijmegen: Radboud Universiteit.

5 Churchill, S. A., & Smyth, R. (2019). Transport poverty and subjective wellbeing. Transportation Research Part A: Policy and Practice, 124, 40–54. doi: 10.1016/j.tra.2019.03.004

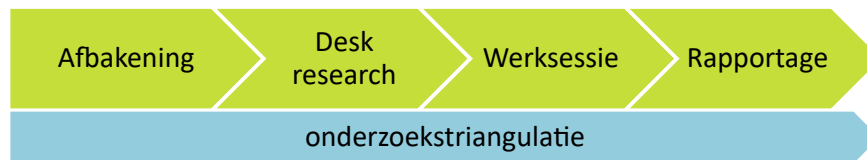
En maatregelen die in algemene zin de toegankelijkheid van locaties (activiteiten) verbeteren, zoals het onderhoud van stoepen en fietspaden, voorkomen ook deels mobiliteitsarmoede. Maar dat soort maatregelen is zelden gelabeld als een actie gericht op inclusie of mobiliteitsarmoede.

Tijdens deze inventarisatie hebben we er dan ook voor gekozen enkel maatregelen op te nemen **die direct bijdragen aan het bestrijden van mobiliteitsarmoede**.

1.3 Werkwijze

We zijn onze inventarisatie gestart met een afbakening van het begrip mobiliteitsarmoede: welke definitie hanteren we, welke zoektermen passen daarbij en wat nemen we wel en niet mee in onze inventarisatie? Vervolgens hebben we deskresearch uitgevoerd, waarbij we bestaande bronnen, beleidsdocumenten, publicaties, websites, (subsidie)regelingen en projectplannen hebben geraadpleegd.

Figuur 1: De werkwijze in het kort.



Om de validiteit en betrouwbaarheid van onze deskresearch te vergroten, hebben we ons onderzoek steeds vanuit verschillende hoeken benaderd. Die triangulatie hebben we op drie vlakken toegepast:

1. **Data en bronnen:** we hebben secundaire literatuur opgezocht.
2. **Theorie:** we hebben verschillende benaderingen gebruikt.
3. **Betrokkenen:** het project is door meerdere onderzoekers uitgevoerd.

De uitkomst van de inventarisatie is in een werksessie met een aantal regionale partners besproken (zie Bijlage 4 voor de deelnemende partners). We hebben ons werk zo kunnen toetsen en de inventarisatie waar nodig aangepast en aangevuld. De resultaten zijn tot slot in voorliggende rapportage verwerkt.

De onderzoeksverantwoording in Bijlage 1 gaat dieper in op de gehanteerde onderzoeksmethode.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bakt het begrip mobiliteitsarmoede af en plaatst dit probleem in een bredere context. In hoofdstuk 3 beschrijven we het landelijke en regionale beleid in Nederland. Hoofdstuk 4 richt zich specifiek op de projecten/maatregelen die we tijdens de inventarisatie hebben gevonden. In hoofdstuk 5 bespreken we de conclusies die we uit ons onderzoek kunnen trekken en doen we enkele aanbevelingen.

2. Wat verstaan we onder mobiliteitsarmoede?

In dit hoofdstuk gaan we nader in op het begrip mobiliteitsarmoede. We bespreken de drie aspecten *hebben*, *kunnen* en *willen* van mobiliteit en komen zo tot een passende definitie. De verschillende oorzaken van mobiliteitsarmoede komen aan bod. De reikwijdte van mobiliteitsarmoede blijkt groot – en dat is ook reden om onze inventarisatie enigszins te kaderen.

2.1 De definitie van mobiliteitsarmoede

In de literatuur worden twee begrippen gebruikt voor inclusieproblemen met betrekking tot verplaatsingen: vervoersarmoede en mobiliteitsarmoede. Beide termen worden door elkaar gebruikt, maar hebben andere definities.

Er is sprake van **vervoersarmoede** als iemand door een *gebrek aan vervoersmogelijkheden* onvoldoende kan deelnemen aan het maatschappelijk leven.

Vervoersarmoede stelt dus het vervoer centraal. Het gaat dan specifiek om de 'objectieve' mogelijkheid tot vervoer: is een vervoermiddel beschikbaar en zo ja, is de persoon dan ook fysiek en mentaal in staat er gebruik van te maken? Uit recente onderzoeken⁶⁷ blijkt echter dat we met deze definitie nog niet het complete beeld hebben. Behalve dat iemand een vervoersoptie moet *hebben* (beschikbaar) en daar gebruik van moet *kunnen* maken (toegankelijk, betaalbaar etc.), moet de persoon dit ook *willen* of beter gezegd: *durven*.

Dit element willen/durven betreft subjectieve zaken als vertrouwen, vrijheid, het ervaren van autonomie en culturele voorkeuren. Zo kan het zijn dat iemand niet (alleen) in het donker durft te fietsen, geen vertrouwen heeft in het ov-systeem, bang is om met de auto in de regen te rijden enzovoort.

Ondanks het feit dat iemand dan wel vervoersopties *heeft* en die ook *kan* gebruiken, voelt hij of zij zich toch gehinderd in het gebruik ervan.



Figuur 2: Vervoersarmoede betreft vooral het 'hebben' (beschikbaarheid) en 'kunnen' (toegankelijkheid, betaalbaarheid). Maar ook het 'willen' of durven speelt een belangrijke rol. De term mobiliteitsarmoede dekt ook dit aspect.

Mobiliteitsarmoede neemt dit subjectieve aspect *willen* nadrukkelijk mee. Het begrip laat zich daarmee als volgt definiëren:

Mobiliteitsarmoede is het niet of moeilijk kunnen bereiken van activiteitenlocaties als gevolg van gebrekkige vervoersmogelijkheden (zowel objectief als gepercipieerd), in combinatie met de sociaaleconomische en ruimtelijke omstandigheden waarin mensen verkeren, hun vaardigheden en hun ervaringen met de vervoersmogelijkheden. Hierdoor worden zij belemmerd in hun deelname aan het maatschappelijk leven, wat de kwaliteit van hun leven negatief beïnvloedt.

⁶ KIM (2018). Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem?
⁷ MuConsult (2021). Mobiliteitsarmoede in de provincie Utrecht. Een kwalitatieve studie

2.2 De oorzaken van mobiliteitsarmoede

Mobiliteitsarmoede is dus op zichzelf al een breed begrip. Ook de oorzaken ervan zijn divers en beslaan een breed terrein. In onderstaande tabel benoemen we een aantal persoonlijke of externe factoren die aan mobiliteitsarmoede bijdragen. Merk op dat Locatie puur de beschikbaarheid van vervoer betreft (hebben). De overige punten gaan verder en beschrijven ook factoren als toegankelijkheid, vaardigheden en perceptie (kunnen en willen).

Aard omstandigheden	Relatie mobiliteitsarmoede
Locatie	Belangrijke voorzieningen, zoals winkels, scholen, medische zorg of andere voorzieningen, liggen ver weg van woonlocatie en/of de vervoersvoorzieningen bij de woonlocatie zijn mager (dichtstbijzijnde halte ver weg, lage frequentie)
Economie	De hoge kosten van vervoer kunnen de toegang tot voorzieningen of werk verhinderen of beperken (laag inkomen)
Fysiek	Fysieke beperkingen bemoeilijken het gebruik van vervoersdiensten. Ook het ontbreken van voorzieningen voor mensen met een lichamelijke beperking en een gebrek aan informatie over die voorzieningen werken belemmerend
Mentaal	Mentale beperkingen, waaronder zwakbegaafdheid, sociale stoornissen of laaggeletterdheid maken het lastig vervoersdiensten te gebruiken
Tijd	Het werk, huishouden en zorg voor kinderen en/of ouders verminderen de tijd die beschikbaar is voor reizen (tijdarmoede)
Veiligheid	Angst voor de persoonlijke veiligheid sluit het gebruik van openbare ruimten en/of vervoersdiensten uit (sociale veiligheid)
Digitaal	Geen of gebrekkige toegang tot internet, geen of weinig digitale vaardigheden, wat het lastiger maakt om bijvoorbeeld informatie over het ov te vinden of van nieuwe (deel)diensten gebruik te maken

Tabel 1: Oorzaken van mobiliteitsarmoede.

Risico-indicatoren

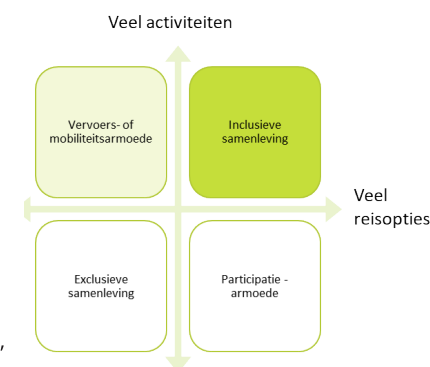
Mobiliteitsarmoede mag dan wel een breed probleem zijn, maar er is nog geen onderzoek gedaan naar het aantal mensen in Nederland dat kampt met mobiliteitsarmoede. Daardoor is het lastig aan te geven hoeveel mensen te kampen hebben met mobiliteitsarmoede en hoe groot het aandeel per oorzaak is. Meer in het algemeen kunnen we wel een aantal indicatoren benoemen die de kans op mobiliteitsarmoede *vergroten*.⁸⁹ Het gaat om de volgende:

- ▶ Laag inkomen
- ▶ Hogere leeftijd
- ▶ Migratieachtergrond
- ▶ Gezondheidsproblemen
- ▶ Landelijk gebied
- ▶ Voertuigenbezit- en gebruik

Deze risico-indicatoren staan vaak niet op zichzelf. Zo hebben mensen met een lager inkomen vaak ook minder voertuigen in bezit of gebruik.

De relatie met participatiearmoede

Omdat mobiliteitsarmoede ertoe leidt dat mensen minder goed kunnen deelnemen aan de maatschappij, staat ze in direct verband met *participatiearmoede* en staat ze recht tegenover de 'inclusieve samenleving'. Onderstaande figuur visualiseert deze samenhang, met als kruisende assen de reisoptyies die we hebben en de mate waarin we kunnen deelnemen aan activiteiten. Als mensen én voldoende reisoptyies hebben én voldoende activiteiten kunnen ontplooiën, dan spreken we van een inclusieve samenleving. Iemand die voldoende reisoptyies heeft, maar onvoldoende activiteiten om aan deel te nemen, leeft in *participatiearmoede*. En iemand die voldoende activiteiten heeft om aan deel te nemen, maar er niet kan komen, is *mobilitatearm*.



8 CBS (2019). Indicator risico op vervoersarmoede.

9 Kampert, A., Nijenhuis, J., Verhoeven, M., & Dahlmans, D. (2018). Risico op vervoersarmoede; een eerste aanzet tot een indicator.

2.3 De kaders van de inventarisatie van maatregelen

In de twee voorgaande paragrafen hebben we mobiliteitsarmoede gedefinieerd en de reikwijdte ervan besproken. Die reikwijdte is groot – en het is dan ook belangrijk om onze inventarisatie van mogelijke maatregelen enigszins af te kaderen. We hanteren om te beginnen de volgende kaders:

1. Geografie: We richten ons op maatregelen en projecten in Nederland.
2. Actualiteit: De maatregelen en projecten zijn recent, tot maximaal drie jaar geleden uitgevoerd.
3. Omvang: De focus van de inventarisatie ligt op regionale en lokale maatregelen en projecten.
4. Organisatie: We nemen projecten van alle typen organisaties mee: stichting, organisatie, overheidsinstantie of semioverheidsinstantie. Dat betekent dat we bijvoorbeeld ook vrijwilligersinitiatieven meenemen.

In dit onderzoek hebben we er bovendien voor gekozen om alleen maatregelen mee te nemen die een *directe* bijdrage leveren aan het bestrijden van mobiliteitsarmoede. Concreet betekent dit dat projectplannen die ‘vervoer’, ‘mobiliteit’ tezamen met ‘inclusie’, ‘armoede’ of anderzijds bepalende steekwoorden bevatten, zijn meegenomen in de inventarisatie – zie ook Bijlage 1.

Dat betekent vanzelf dat maatregelen of projecten die een *indirecte* bijdrage leveren, niet zijn opgenomen in ons overzicht. Denk aan een maatregel als het verbreden van fietspaden. Uit verschillende interviews blijkt dat de breedte van het fietspad een directe invloed heeft op het durven fietsen, vooral voor ouderen of mensen die slecht ter been zijn. Maar omdat het primaire doel van het verbreden van een fietspad (waarschijnlijk) niet het wegnemen van mobiliteitsarmoede is, zijn deze projecten niet opgenomen.

Een ander voorbeeld zijn projecten van Mobility-as-a-Service (MaaS). In de projectomschrijvingen van een aantal MaaS-pilots is expliciet opgenomen dat de betreffende pilot moet bijdragen aan de bewegingsvrijheid van inwoners/reizigers. In dat geval hebben we de pilot opgenomen in de inventarisatie.

Maar als mobiliteitsarmoede of vergelijkbare woorden niet expliciet zijn gemaakt, is de pilot *niet* meegenomen. Dit komt trouwens ook doordat de invloed van MaaS op mobiliteitsarmoede nog onvoldoende is onderzocht, waardoor de daadwerkelijke bijdrage onduidelijk is.¹⁰

Met deze afkadering blijft helder en duidelijk waar de inventarisatie zich op richt. Dit vergroot de betrouwbaarheid en validiteit van het onderzoek. Tegelijkertijd betekent het kaderen ook dat de inventarisatie niet compleet of volledig kán zijn. Er zijn immers véél oorzaken en factoren die, al dan niet gelijktijdig, invloed hebben op de mate van mobiliteitsarmoede.

10 KiM (2020). Mobility-as-a-Service: kansen en verwachtingen. Inzichten uit drie studies.

3. Wettelijke en beleidsmatige kaders

Met deze inventarisatie focussen we op *projecten en maatregelen rond mobiliteitsarmoede*. Maar deze projecten staan zelden op zichzelf: ze worden uitgevoerd binnen de kaders van de wet of de kaders van beleid. In dit hoofdstuk beschrijven we die wettelijke en beleidsmatige context. We zoomen daarna specifiek in op minimaregelingen.

3.1 Landelijke kaders

In deze paragraaf gaan we in op relevante landelijke kaders en regelingen. Merk op dat de regelingen in sommige gevallen *regionaal* worden uitgevoerd. Het Wmo-vervoer is bijvoorbeeld bij gemeenten belegd en de regionale concessies vallen onder de verantwoordelijkheid van de provincie.

Algemene toegankelijkheid openbaar vervoer

Sinds 2016 geldt het VN-verdrag *Handicap* in Nederland. Dit verdrag bevordert, beschermt en waarborgt de rechten van mensen met een beperking. Dit verdrag benoemt ook de toegang tot vervoer. Een toegankelijk openbaar vervoer betekent dat mensen met een functiebeperking die zelfredzaam zijn, zelfstandig kunnen reizen met het openbaar vervoer. De *Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte* regelt die rechtsbescherming voor (onder meer) openbaar vervoer.

In 2018 is het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport in dit verband een speciaal programma gestart, *Onbeperkt meedoen!*¹¹ Dit programma beschrijft de stappen die genomen moeten worden om het VN-verdrag *Handicap* te implementeren.

Wat vervoer betreft, focust *Onbeperkt meedoen!* op toegankelijke haltes en stations (mijlpaal in 2030), grotere gebruiksvriendelijkheid en meer geïntegreerd doelgroepenvervoer.

Hoe wordt hieraan concreet invulling gegeven? De Europese Unie heeft richtlijnen opgesteld over de toegankelijkheid van onder andere (stads-) bussen van Klasse I.¹² Daardoor is er bijna alleen nog vraag naar bussen met lage vloer. De Nederlandse *Wet personenvervoer 2000* stelt dat er in de concessieverlening minimeisen zijn aan de toegankelijkheid van voertuigen, het verstrekken van informatie en de te betalen tarieven. Het is aan de vervoerders is om dit na te leven. Het College van de Rechten voor de Mens is toezichthouder op de uitvoering van het VN-verdrag *Handicap*. Jaarlijks monitort dit College de voortgang en geeft het advies voor verbeteringen.¹³

Aanvullend (collectief) vervoer

Naast het reguliere openbaar vervoer heeft Nederland verschillende (collectieve) vervoersvormen voor mensen met weinig vervoersmogelijkheden. Zo kan een burger op basis van de *Wet maatschappelijke ondersteuning, Wmo*, aanspraak maken op aan mobiliteit gerelateerde hulpmiddelen en voorzieningen. Binnen de vervoersvoorzieningen wordt onderscheid gemaakt in individuele voorzieningen, zoals de rolstoel en scootmobiel, en collectieve vervoersvoorzieningen, zoals de regiotaxi of Valys (bovenregionaal sociaal-recreatief vervoer). Voor het gebruik van Wmo-vervoer moet men een indicatie hebben. De gemeente verstrekt deze indicatie.

¹¹ Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (2018). Programma VN-verdrag Onbeperkt meedoen! Implementatie VN-verdrag inzake de rechten van mensen met een handicap.

¹² Het betreft richtlijn 32009R0661. Dankzij de richtlijn is er bijna alleen nog vraag naar bussen met lage vloer. Uitgezonderd een aantal veelal langeafstandsbussen hebben alle ov-bussen in Nederland nu een lage vloer. In deze EU-richtlijn staan tevens de referentiematen voor een rolstoel waarmee in ieder geval gebruik van het openbaar vervoer gemaakt kan worden. Zie voor meer informatie: CROW Factsheets Toegankelijk openbaar vervoer: wat kun je als ov-autoriteit doen? Artikelnummer K-D079.

¹³ College voor de Rechten van de Mens (2021). Toegang tot hulpmiddelen in het recht op persoonlijke mobiliteit. Jaarlijkse rapportage over de naleving van het VN-verdrag *handicap* in Nederland 2021.

Ook provincies en gemeentes bieden vaak aanvullend openbaar aan. In dit geval gaat het om een specifieke vorm van openbaar vervoer die een maatwerkoplossing biedt voor plekken en/of tijdstippen waar geen regulier openbaar vervoer beschikbaar is. Denk hierbij aan oproepgestuurd openbaar vervoer, buurtbussen of servicelijnen. Ook doelgroepenvervoer, leerlingenvervoer en vervoer naar een dagbesteding, biedt zulk maatwerk.

Op basis van de *Wet langdurige zorg*, Wlz, kunnen gerechtigden aanspraak maken op mobiliteitshulpmiddelen zoals een rolstoel, scootmobiel of een speciale fiets. Een Wlz-verzekerde kan ook aanspraak maken op vervoer van en naar dagbesteding of dagbehandeling passend bij zijn mogelijkheden en beperkingen, als hij hierop redelijkerwijs is aangewezen. Welke vorm van vervoer 'passend' is, is afhankelijk van de situatie van de verzekerde en afhankelijk van de locatie van zijn dagbesteding of dagbehandeling.

Verder kunnen mensen met een structurele fysieke beperking aanspraak maken op een individuele vervoersvoorziening voor woon-werkverkeer. Deze voorziening kan worden aangevraagd voor beschut werk onder de Participatiewet, voor uitkeringsgerechtigden/werkzoekenden met een arbeidsbeperking onder de Participatiewet, voor 'wajongers' met arbeidsvermogen en voor jongeren uit het PrO, VSO en Entree met een arbeidsbeperking. Ook is aanvragen via het UWV mogelijk.

Overigens hebben niet alleen mensen met een beperking recht op (aanvullend) vervoer. Jeugdhulpvervoer brengt kinderen en jongeren bijvoorbeeld van en naar de locatie waar jeugdhulp wordt geboden (dagbesteding en kortstondig verblijf). Jeugdvervoer valt onder de Jeugdwet.

Korting op reizen

Om het reizen met het openbaar vervoer financieel aantrekkelijker te maken, hebben concessieverleners en concessiehouders voor verschillende doelgroepen *kortingskaarten* ingesteld. Er bestaan bijvoorbeeld twee landelijke abonnementen waarmee jongeren tegen gereduceerd tarief in de bus, tram en metro kunnen reizen. Daarnaast bieden vervoerders soms aanvullende of regio specifieke kortingskaarten aan.

14 Zie: 9292.nl/prijzen-en-abonnementen/scholieren-en-studentenkortingen-en-voordelen/landelijke-en-regionale-kortingsmogelijkheden.

15 Voor meer informatie, zie: 9292.nl/nieuws/voordeel/senioren-korting-ov.

16 Voor meer informatie, zie www.zorginstituutnederland.nl/Verzekerde+zorg/v/vervoer-zvw.

Jongeren die studeren aan het MBO, HBO of WO kunnen ook recht hebben op het Studenten Reisproduct, waarbij zij dan gratis gebruik mogen maken van al het openbaar vervoer in Nederland, ofwel doordeweeks ofwel in het weekend.¹⁴

Senioren krijgen standaard een korting van 34 procent op reizen met de bus, tram en metro, mits zij gebruikmaken van een persoonlijke OV-chipkaart op saldo. Daarnaast bieden veel ov-bedrijven aanvullende kortingskaarten aan voor senioren. Deze kortingskaarten zijn per concessie verschillend.¹⁵

Zorgverzekeringswet

In sommige gevallen vergoedt een zorgverzekeraar het vervoer van en naar een ziekenhuis, zorgverlener of instelling uit de Zorgverzekeringswet, Zvw. Het kan gaan om vervoer per ambulance, taxi, (eigen) auto of openbaar vervoer. Afhankelijk van de situatie kunnen ook de kosten van het vervoer van een begeleider gedeclareerd worden. Het gebruik van deze Zvw-regeling is aan een aantal eisen en voorwaarden gebonden. Ook geldt een standaard eigen bijdrage en is het eigen risico van toepassing.¹⁶

3.2 Regionale kaders

Provincies en gemeenten hebben soms ook eigen beleid voor mobiliteitsarmoede. Onze inventarisatie is niet op 'beleidsstudies' gericht – de focus lag immers op maatregelen en projecten. Maar we hebben wel een steekproef uitgevoerd, onder alle provincies en twee willekeurige gemeenten per provincie, om deze regionale beleidscontext te kunnen schetsen.

De evaluatie van de provinciale *omgevingsvisies* wijst uit dat de expliciete term *vervoersarmoede* alleen terugkomt in de omgevingsvisie van provincie Utrecht, gepubliceerd in 2021. In dit document pleit de provincie voor extra aandacht voor kwetsbare groepen. Omdat slecht bereikbare bestemmingen kunnen leiden tot vervoersarmoede, streeft Utrecht 'optimale toegankelijkheid' na. Die term *toegankelijkheid* in het kader van mobiliteit komt wel vaker terug: in 10 van de 12 provinciale omgevingsvisies. De term *inclusie* wordt in de helft van de visies genoemd. De termen *mobilitéitsvrijheid* en *mobilitéitsgeluk* zijn niet gebruikt.

Dan de provinciale en gemeentelijke *mobiliteitsvisies*. Bij de provinciale mobiliteitsvisies komt de term *mobiliteitsarmoede* niet terug – ook niet in de Utrechtse mobiliteitsvisie, die nog uit 2014 dateert. In de visies ontbreken ook begrippen als *mobiliteitsgeluk* en *mobiliteitsvrijheid*. Op dat vlak doen de gemeentelijke mobiliteitsvisies het beter. De gemeente Rotterdam (2020) verklaart dat de stad een vuist maakt tegen expliciet *vervoersarmoede*. Daarnaast wil de stad inzetten op het *mobiliteitsgeluk* van de bewoners. Ook de gemeente Nijmegen (2019) heeft spreekt in z'n mobiliteitsvisie de ambitie om *mobiliteitsarmoede* te veranderen in *mobiliteitsgeluk*. Van de 24 geïnterviewde gemeentelijke mobiliteitsvisies¹⁷ zet verder de gemeente Noordoostpolder (2021) in op *mobiliteitsvrijheid*, waarbij het benadrukt dat het stimuleren van fietsen een kans is.

Merk op dat vooral recentere documenten 'hits' geven. Dit wekt het idee dat deze termen relatief nieuw zijn binnen gemeenten en provincies.

3.3 Minimaregelingen

De overheid heeft de grondwettelijke plicht om zorg te dragen voor de bestaanszekerheid van burgers.¹⁸ Op lokaal niveau vullen gemeenten dit in door inwoners met een laag inkomen zogenoemde minimaregelingen aan te bieden. Het aanbod en inhoud van deze voorzieningen verschilt per gemeente en wordt lokaal vastgesteld. Vaak komen alle inwoners van een gemeente met een inkomen tot maximaal 120 of 130 procent van een minimuminkomen in aanmerking voor de voorzieningen. De minimaregelingen vallen buiten de maatregelen inventarisatie omdat gemeenten een verplichting hebben om zorg te dragen voor de bestaanszekerheid van burgers. Zoals benoemd is onze inventarisatie geen beleidsstudie, maar de minimaregelingen kunnen wel beleid bevatten die directe impact hebben op (de ervaring van) mobiliteitsarmoede. Zodoende hebben we een steekproef uitgevoerd onder de Nederlandse gemeenten om een beeld te vormen van mobiliteitsarmoede in minimaregelingen.

Minimaregelingen bieden financiële ondersteuning bij de kosten van levensonderhoud en onvoorziene uitgaven, maar kunnen ook gericht zijn op sociale inclusie en het bevorderen van participatie. Zo kennen veel gemeenten een 'meedoen-regeling': inwoners met een laag inkomen krijgen dan een jaarlijkse vergoeding voor bijvoorbeeld deelname aan een sociale of culturele activiteit of een lidmaatschap van een sportvereniging of de bibliotheek. Voor kinderen uit gezinnen met een laag inkomen bieden veel gemeenten kindregelingen of een kindpakket, minimaregelingen die specifiek de participatie van kinderen ondersteunen. Ook specifieke vergoedingen voor vervoer of de aanschaf van een vervoersmiddel kunnen onderdeel uitmaken van de minimaregelingen.

Hoewel minimaregelingen niet primair tot doel hebben om mobiliteitsarmoede te bestrijden, kunnen zij wel bijdragen aan het bestrijden van mobiliteitsarmoede – en dan specifiek voor mensen bij wie het gebrek aan financiële middelen de oorzaak van mobiliteitsarmoede is.

Hoe wijdverbreid zijn de minimaregelingen die ook vervoer vergoeden? In ons onderzoek hebben we de minimaregelingen van 130 van de 345 Nederlandse gemeenten geïnterviewd op een mogelijke bijdrage aan het bestrijden van mobiliteitsarmoede. We kwamen op 70 minimaregelingen met een mobiliteitscomponent. Het is niet mogelijk harde uitspraken te doen, omdat het een steekproef is die vooral verkennend is, maar een aantal zaken vallen wel op. Zo is het merendeel van de regelingen (68 uit 70) gericht op het 'betaalaspect' van mobiliteitsarmoede: de gebruiker krijgt een financiële vergoeding of regeling om in vervoer te kunnen voorzien. De meeste van de geïnterviewde minimaregelingen (49 uit 70) betreffen een financiële bijdrage voor de aanschaf van een fiets of een fiets in natura. Er zijn ook minimaregelingen gericht op het openbaar vervoer, zoals het vrij reizen voor 65+ers in Schiedam of de *Regeling reiskosten openbaar vervoer voortgezet onderwijs* in gemeente Súdwest-Fryslân. Twee regelingen zijn scootmobielpools (hieronder uitgelicht). Meer dan de helft (48) van de geïnterviewde minimaregelingen hebben kinderen als doelgroep. Zes regelingen zijn specifiek gericht op volwassenen en twee op ouderen. De overige regelingen leggen geen nadruk op leeftijd.

¹⁷ Haarlem (2021), Zaandam (2021), Rotterdam (2021), Westland (2019), Utrecht (2021), Zeist (2021), Eindhoven (2013), Oosterhout (2019), Nijmegen (2019), Zutphen (2018), Enschede (2019), Zwolle (2019), Almere (2020), Lelystad (2020), Hoogeveen (2017), Emmen (2012), Maastricht (niet aanwezig), Venlo (niet aanwezig), Leeuwarden (niet aanwezig), Sneek (niet aanwezig), Groningen (2021) en Noordoostpolder (2021)
¹⁸ Grondwet, art. 20, www.nederlandrechtstaat.nl/grondwet/inleiding-bij-hoofdstuk-1-grondrechten/artikel-20-bestaanszekerheid.

Ter illustratie lichten we een aantal gevonden minimaregelingen hieronder toe.

Lokale Leergeldstichtingen

Onder de 70 minimaregelingen telden we 22 keer een lokale Leergeldstichting. Het doel van Leergeldstichtingen is om sociale uitsluiting van kinderen uit minimagezinnen te voorkomen door deelname aan binnen- en buitenschoolse activiteiten te ondersteunen. In 1995 is de eerste Stichting Leergeld ontstaan in Tilburg. Sindsdien zijn er in heel Nederland lokale Leergeldstichtingen ontstaan. Landelijk gezien heeft Nederland nu 111 Leergeldstichtingen.¹⁹

Deze stichtingen zijn publiek-private samenwerking waarbij vaak meerdere gemeenten betrokken zijn. Zo kwamen we bijvoorbeeld de stichtingen Leergeld Leiden en Omstreken en Stichting Leergeld Maastricht & Heuvelland tegen. Bij veel van deze stichtingen kunnen ouders ook een fiets aanvragen voor hun kind, zodat zij op de fiets naar school kunnen. Welke voorwaarden daaraan verbonden zijn, verschilt per stichting. Bij Stichting Leergeld Maastricht & Heuvelland²⁰ kunnen ouders van wie het gezinsinkomen aantoonbaar lager is dan 120 procent van het sociaal minimum een aanvraag doen voor een kind van 4 tot 18 jaar.

Gratis ov voor 65-plussers met een laag inkomen Amstelveen

Een interessante regeling is het gratis ov voor 65-plussers met een laag inkomen in de gemeente Amstelveen. Deze regeling geldt tijdens de daluren met de bussen van Connexxion en de trams, bussen en metro's van GVB. Om in aanmerking te komen moeten inwoners van Amstelveen minimaal 65 jaar oud zijn, een inkomen hebben van maximaal 130 procent van de inkomensnorm en geen gebruikmaken van Wmo-vervoer met een Wmo-indicatie. De gebruiker moet in het bezit zijn van een persoonlijke OV-chipkaart waaraan de abonnementen van Connexxion en GVB gekoppeld kunnen worden. De regeling kan zowel schriftelijk als via DigiD worden aangevraagd.²¹

Scootmobielpool

Gemeente Zwolle en gemeente Arnhem kennen scootmobielpools²². Op een vast aantal punten in de stad kunnen bewoners dan gratis een scootmobiel lenen.

In Zwolle moeten bewoners hiervoor een bruikleenovereenkomst tekenen en een identiteitsbewijs laten zien. Ook wordt er aangeraden om een rijcursus te volgen. In Arnhem is een rijvaardigheidstest verplicht. Zonder (goedgekeurde) test kan de bewoner de scootmobiel niet lenen.

'Ik doe mee'-fonds

Het 'Ik doe mee'-fonds van de gemeente Wageningen is een regeling waarop alle inwoners met een minimuminkomen aanspraak kunnen maken. Via het fonds kunnen volwassenen en kinderen een financiële vergoeding krijgen voor diverse activiteiten en voorzieningen, zoals lidmaatschappen, sportieve en culturele activiteiten, abonnementen en schoolkosten. Uniek aan het 'Ik doe mee'-fonds is dat niet alleen de activiteiten zelf vergoed kunnen worden, maar ook vervoerskosten ernaartoe (vervoer met bus, regiotaxi of trein)²³. Ook valt een zogenaamde Broemcursus onder de vergoeding. In zo'n cursus – 'broem' staat voor Breed Overleg Ouderen en Mobiliteit – krijgen ouderen aanwijzingen en advies over hun rijstijl²⁴.

Bijzondere-reiskostenregeling gemeente Arnhem

De gemeente Arnhem vergoedt 'bijzondere reiskosten'. Dit zijn reiskosten die de bewoner maakt als hij of zij plotseling een familielid moet bezoeken in verband met bijvoorbeeld ziekte, echtscheiding of detentie. Een bewoner komt in aanmerking voor de reiskostenvergoeding als de reisbeweging buiten Arnhem valt. Bijvoorbeeld: een bewoner wil een gezinslid in detentie bezoeken, of de bewoners verblijft zelf buiten de gemeente (ziekenhuis, inrichting, tehuis), maar maakt kosten om terug naar de gemeente te komen. Kinderen kunnen ook aanspraak maken op de regeling als zij een ouder zonder voogdij willen bezoeken. De reiskosten voor ritten binnen de gemeente Arnhem of buiten Nederland worden niet vergoed.

De vergoeding komt voort uit de bijzondere bijstand, waar inwoners van Arnhem aanspraak op kunnen maken als zij bijzondere kosten, die boven op hun normale kosten komen, niet kunnen betalen. De vergoeding voor 'bijzondere reiskosten' kan zowel digitaal als schriftelijk worden aangevraagd²⁵.

¹⁹ <https://www.leergeld.nl/over-ons/organisatie/>

²⁰ leergeldmaastrichtenheuvelland.nl/ouderinfo/wat-kan-worden-aangevraagd.

²¹ www.amstelveen.nl/amstelveenloket/product/werk-en-inkomensondersteuning_voorzieningen-minima_regeling-gratis-openbaar-vervoer-65-plus.

²² www.swtzwolle.nl/scootmobiel-pool en www.arnhem.nl/inwoners/werk_en_inkomen/bijzondere_bijstand/Voorzieningen_bij_een_laag_inkomen/gratis_uitleen_van_scootmobiels.

²³ www.ikdoemeefonds.com/voorzieningen.

²⁴ www.platform-wageningse-ouderen.nl/wp-content/uploads/2018/04/Senior-december-2014.pdf.

²⁵ www.arnhem.nl/inwoners/werk_en_inkomen/bijzondere_bijstand en www.arnhem.nl/inwoners/werk_en_inkomen/bijzondere_bijstand/Voorzieningen_bij_een_laag_inkomen/bijzondere_reiskosten.

4. Een overzicht van maatregelen tegen mobiliteitsarmoede

In dit hoofdstuk presenteren we de resultaten van onze inventarisatie van projecten en maatregelen tegen mobiliteitsarmoede. In totaal gaat het om 126 gevonden maatregelen. We bespreken de belangrijkste kenmerken, waaronder spreiding van het aanbod, in stedelijk gebied en niet-stedelijk gebied, de modaliteit waar de maatregel op is gericht, initiatiefnemer en doelgroep.

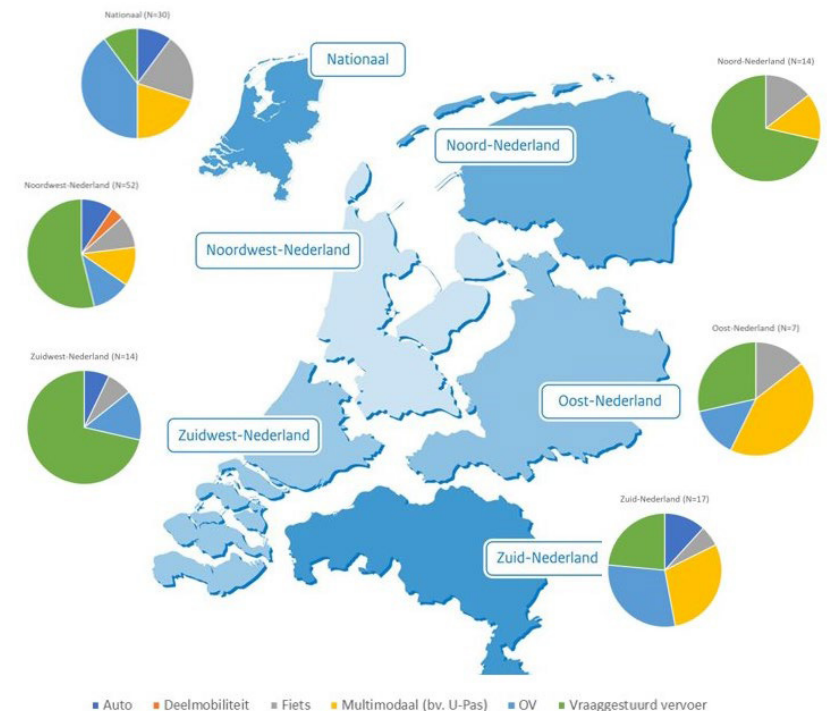
4.1 De spreiding van de maatregelen

Onze inventarisatie, uitgevoerd binnen de kaders zoals besproken in paragraaf 2.3, heeft in totaal 134 'hits' opgeleverd: maatregelen die een rechtstreekse bijdrage leveren aan het verminderen van mobiliteitsarmoede. Onder deze maatregelen vallen dus *geen* minimaregelingen, wet- en regelgevingen en visies.

Onderstaande kaart toont de spreiding van de 134 gevonden maatregelen over het land en de verdeling naar modaliteit. De diagram Nationaal staat daarbij voor maatregelen die niet in een specifieke regio, maar door heel het land plaatsvinden. Ze representeert dus niet de gemiddelde verdeling naar modaliteiten voor heel Nederland – zie hiervoor paragraaf 4.2.

Merk op dat de kaart alleen het *aanbod* van de maatregelen toont. Het zegt dus niets over de bekendheid of over het daadwerkelijke gebruik van de maatregelen. In een eerder onderzoek bleek bijvoorbeeld dat veel mensen uit de doelgroep van de maatregelen lang niet altijd op de hoogte zijn van het bestaan ervan²⁶. Bovendien bevat onze lijst met maatregelen zowel maatregelen die een hele provincie bedienen, als maatregelen voor enkel een kleine gemeente²⁷.

Maar ook dat zegt weinig over het gebruik, want een maatregel van een kleine gemeente kan best vaker gebruikt worden dan een provincie brede maatregel.



Figuur 3: De kaart laat zien hoe de gevonden 134 maatregelen verspreid zijn over het land (aantal staat tussen haakjes). De diagrammen laten per landsdeel zien in hoeverre de maatregelen inzetten op verschillende modaliteiten.

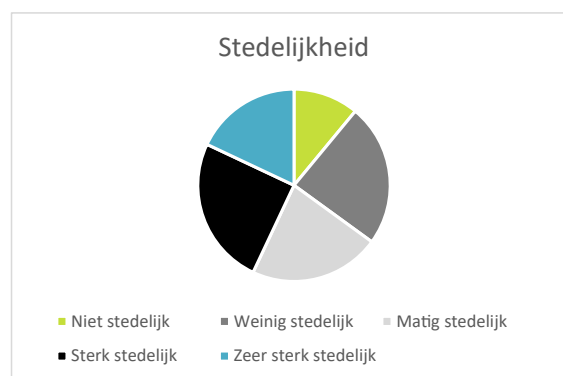
²⁶ MuConsult (2021). Gebruikersonderzoek naar verbeteringen AOV en toegankelijkheid OV. Kwalitatief onderzoek in de provincie Utrecht
²⁷ Voor de volledige lijst met maatregelen verwijzen wij naar het aparte document "Bijlage Maatregelen inventarisatie mobiliteitsarmoede."

De meeste maatregelen vinden we in het westen van het land, met het zwaartepunt in het noordwesten. In het westen en noorden is ruim de helft van de maatregelen gericht op vraaggestuurd vervoer, zoals de **Belbus**. Dit is een dienst voor mensen die niet van het reguliere openbaar vervoer gebruik kunnen maken, bijvoorbeeld vanwege fysieke beperkingen. In het oosten en in het zuiden van het land wordt daarentegen juist meer ingezet op multimodale maatregelen. De website ikwilvervoer.nl is daar een goed voorbeeld van. Deze site informeert inwoners over alle verschillende vervoersvormen in hun omgeving, waaronder doelgroepenvervoer en deelmobiliteit. Ook zet Zuid-Nederland relatief meer in op het reguliere openbaar vervoer. Zie verder paragraaf 4.3 over de verdeling per modaliteit.

4.2 Stedelijkheid

Vervoers- en mobiliteitsarmoede is lang beschouwd als een probleem van vooral landelijke gebieden. Juist daar is het aanbod en de frequentie van ov immers laag, terwijl de afstanden groter zijn. Dat maakt inwoners van het platteland bovengemiddeld afhankelijk van de auto. Zodra dat vervoermiddel wegvalt, bijvoorbeeld omdat de auto te duur wordt, kan er mobiliteitsarmoede ontstaan. Toch blijkt dat de meeste maatregelen tegen vervoers- of mobiliteitsarmoede zich richten op sterk tot zeer sterk stedelijk gebied.

De maatregelen in zeer sterk stedelijk gebied zetten vooral in op het reguliere ov, terwijl het in minder stedelijk gebied vaker gaat om vraaggestuurd vervoer en de auto. In niet- tot weinig stedelijk gebied hebben we ook geen acties gevonden die zich inzetten op de fiets.



Figuur 4: Het type gebied waar de maatregelen worden aangeboden.

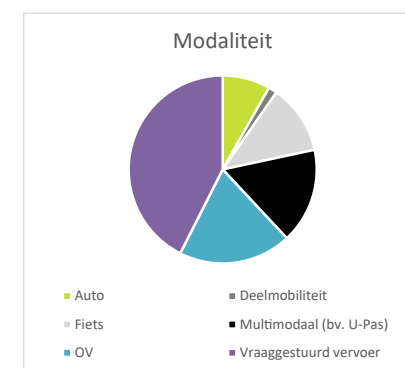
	Niet stedelijk	Weinig stedelijk	Matig stedelijk	Sterk stedelijk	Zeer sterk stedelijk
Auto		5	2		
Deelmobiliteit			1		1
Fiets			2	3	5
Multimodaal		6	4	4	1
OV	1	2		2	8
Vraaggestuurd vervoer	8	9	12	14	3
Totaal	9	22	21	23	18

Tabel 2: Het type gebied van de maatregelen gekoppeld aan de modaliteit.

Wat verder opvalt, is dat maatregelen in zeer sterk stedelijk gebied meestal semipubliek of publiek worden uitgevoerd, terwijl in weinig stedelijk gebied in zeker de helft van de gevallen de maatregelen privaat worden uitgevoerd. Een voorbeeld van een privaat uitgevoerde maatregel in weinig stedelijk gebied is de hulpdienst **Ouderenvervoer** in Woudenberg. Hier kunnen ouderen die geen eigen vervoer hebben en geen gebruik kunnen maken van het ov, vervoer op maat aanvragen. Ze worden dan door vrijwillige chauffeurs geholpen.

4.3 Modaliteiten

Maatregelen kunnen verschillende doelen dienen en zetten daarmee ook vaak in op verschillende modaliteiten. Over heel Nederland bekeken richten de maatregelen zich vooral op vraaggestuurd vervoer en op het reguliere ov. Daarna volgen de multimodale maatregelen, die toegang geven tot meerdere modaliteiten. Een voorbeeld is de **U-pas** die in verschillende Utrechtse gemeenten wordt aangeboden.



Figuur 5: De verdeling naar modaliteit waar de maatregelen zich op richten.

De U pas is een gratis pas voor mensen met een laag inkomen. Die kunnen de pas gebruiken als ov-tegoed of ze krijgen bijvoorbeeld korting op elektrische deelfietsen en -scooters.

Maatregelen die zich inzetten op de fiets zijn uitsluitend diensten of services die worden aangeboden in niet-fysieke vorm. Denk bijvoorbeeld aan **Fietsmaatjes**, waarbij vrijwilligers samen met mensen die niet meer zelfstandig kunnen fietsen erop uit trekken op een duofiets. Multimodale maatregelen, OV-maatregelen en maatregelen gericht op vraaggestuurd vervoer en de auto bestaan ook voornamelijk uit diensten, maar bieden in sommige gevallen ook producten aan. Binnen het OV is dit bijvoorbeeld in de vorm van een **OV-begeleiderskaart** en de **Voor Elkaar Pas**. De Voor Elkaar Pas is een door ov-vervoerder Arriva ontwikkelde betaalpas, bedoeld om gebruikers van het doelgroepenvervoer te stimuleren zelfstandig te reizen met het openbaar vervoer.

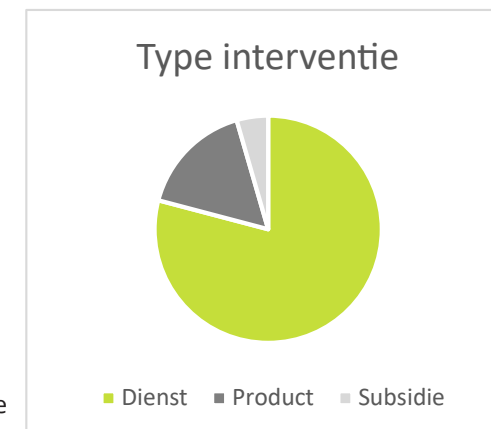
	Fiets	OV	Vraaggestuurd vervoer	Auto	Deel-mobiliteit	Multi-modaal
Dienst	16	14	51	10		15
Product		10	2	1	2	7
Subsidie		2	4			
Totaal	16	26	57	11	2	22

Tabel 3: De modaliteit afgezet tegen de initiatiefnemer van de maatregel.

De maatregelen gericht op deelmobiliteit bestaan uitsluitend uit fysieke producten, zoals de **Deeltweewielers in Rotterdam**. De gemeente Rotterdam heeft specifiek aangegeven dat de deelscooters en -fietsen in de stad in de toekomst specifiek zullen worden ingezet tegen vervoersarmoede. Bij onze inventarisatie hebben we de combinatie van deelmobiliteit én het direct bijdragen aan het verminderen van vervoers- of mobiliteitsarmoede maar twee keer gevonden. Wij weten dat er meer initiatieven zijn met betrekking tot deelmobiliteit (bv. deelauto's, -scooters en -fietsen), maar de mogelijke bijdrage van deelmobiliteit aan het verminderen van mobiliteitsarmoede is wat ambivalent. Enerzijds zou deelmobiliteit de reismogelijkheden voor mensen vergroten, wat positief is. Anderzijds is het *gebruik* van deelmobiliteit niet voor iedereen even gemakkelijk – en al helemaal niet voor groepen die een verhoogde kans hebben op mobiliteitsarmoede, zoals ouderen en digibeten.

4.4 Type maatregelen

Maatregelen kunnen eenvoudig gezegd drie vormen aannemen: een dienst, product of subsidie. Het gros van de gevonden maatregelen is een *dienst*. Een voorbeeld hiervan zijn de **OV-coaches**. Dit is een service voor mensen met een beperking die (nog) niet zelfstandig met het ov kunnen reizen. Zij krijgen dan begeleiding voor het plannen en oefenen van de door hen gewenste route.



Figuur 6: De verdeling van de verschillende 'vormen' (dienst, product or subsidie) van de maatregel.

Een *product* is iets dat fysiek wordt gemaakt of aangeboden om mobiliteitsarmoede tegen te gaan. Denk bijvoorbeeld aan een reisapp of de **Meedoen Pas**. De Meedoen Pas is een gebruiksklare persoonlijke OV-chipkaart die de gebruikers (statushouders, minima en reïntegranten) toegang geeft tot alle Arriva-bussen. De gebruikers hoeven dus niet meer zelf de kosten van de rit voor te schieten.

In totaal hebben we zes *subsidies* gevonden, waaronder de **Subsidieregeling Mentale toegankelijkheid OV**. Deze subsidie van regio West-Brabant financiert lokale projecten die de mentale toegankelijkheid van het reguliere (openbaar) vervoer vergroten, zoals voorlichting aan jongeren over het gebruik van het ov.

	Dienst	Product	Subsidie
Rijk	2	2	
Provincie	8	2	2
Gemeente	26	4	4
Extern initiatief	63	8	
Vervoerder	7	6	
Totaal	106	22	6

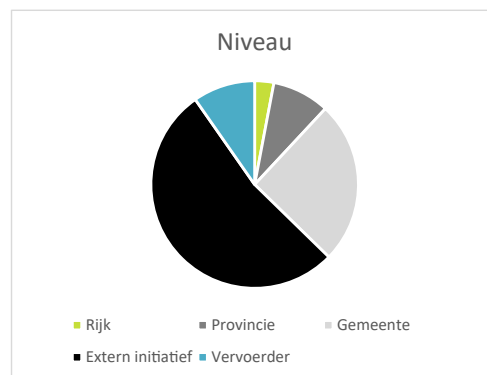
Tabel 4: De vorm van de maatregel afgezet tegen de het niveau waarop de maatregel plaatsvindt.

Ruim de helft van de diensten worden vanuit een extern initiatief georganiseerd – zie Figuur 7. Maar ook gemeenten zetten actief in op diensten die mobiliteitsarmoede bestrijden. Subsidies verlopen uitsluitend via gemeenten of provincies, en producten vinden op allerlei niveaus plaats. Zo wordt de eerdergenoemde **Meedoen Pas** bijvoorbeeld vanuit vervoerders georganiseerd.

4.5 Lokaal, regionaal of landelijk?

Zoals tabel 4 laat zien, is de oorsprong en het bereik van de maatregelen verschillend. Het figuur hiernaast laat zien dat de meeste maatregelen op extern initiatief worden genomen. Daarnaast voeren vooral gemeenten veel maatregelen uit op lokaal niveau.

Het merendeel van de externe initiatieven wordt door vrijwilligers uitgevoerd. Een voorbeeld hiervan is **Fietsen alle Jaren Fryslân**.



Figuur 7: Het 'niveau' van de maatregelen: door wie worden ze geïnitieerd?

Dit is een initiatief waarbij minder mobiele dorps- of stadsgenoten met vrijwilligers mee kunnen reizen in een riksja. Het rijk, de vervoerders en provincie werken daarentegen (vrijwel) uitsluitend beroepsmatig aan mobiliteitsarmoede. Zo wordt vanuit het Rijk het programma Doortrappen georganiseerd. Dit programma motiveert ouderen om zelf maatregelen te nemen om veilig te blijven fietsen. Het lokale netwerk rondom de ouderen in elke gemeente helpt daarbij. De maatregelen vanuit de gemeenten gebeuren deels vrijwillig en deels beroepsmatig.

	Rijk	Provincie	Gemeente	Extern initiatief	Vervoerder
Accent op beroepsmatig	4	10	29	22	13
Accent op vrijwillig		2	5	49	
Totaal	4	12	34	71	13

Tabel 5: De partij achter de maatregel afgezet tegen de wijze van uitvoeren: met accent op beroepsmatig of met een accent op vrijwilligerswerk

Veel initiatieven worden niet alleen plaatselijk georganiseerd, maar bieden ook alleen ondersteuning die 'plaatselijk' is: gericht op verplaatsingen binnen de gemeente, regio of provincie. Wanneer iemand vervoersarm is en ergens heen wil aan de andere kant van het land, of al in een andere provincie, dan zijn er eigenlijk weinig mogelijkheden voor die persoon. Maatregelen als **OV-coaches**, die mensen kennis willen laten maken met het ov en hen willen helpen met het zelfvertrouwen om zelfstandig te reizen, bieden in die gevallen wel uitweg.

4.6 Beroepsmatig of vrijwillig?

Ongeveer 60 procent van de maatregelen wordt 'grotendeels beroepsmatig' uitgevoerd. Dat wil zeggen dat het merendeel van de mensen die het product, de dienst of subsidie mogelijk maken, betaald worden voor hun bijdrage.

Deze bevinding is waarschijnlijk een vertekening van de werkelijkheid. Beroepsmatige initiatieven zijn vaak beter online te vinden. Vrijwillige initiatieven hebben veelal een lokale focus en hebben online minder zichtbaarheid. Dat er meer beroepsmatige initiatieven gevonden zijn, geeft een indicatie van de vindbaarheid van de initiatieven. Het houdt niet per se in dat er meer beroepsmatige dan vrijwillige initiatieven zijn.

Volgens onze bevindingen werken vrijwilligers uitsluitend aan diensten, en niet aan producten of subsidies. Een typisch voorbeeld van zo'n dienst is de **Shuttle Service Rotterdam**. In veel wijken van Rotterdam wonen oudere en kwetsbare mensen die vaak ook slecht ter been zijn. Deze mensen kunnen de Shuttle Service bellen en zijn dan binnen 5 tot 10 minuten onderweg naar bestemming.

Bij veel maatregelen is er trouwens sprake van een samenwerking van beroepsmatigen en vrijwilligers. Een goed voorbeeld zijn de **Fietsmeesters** in de regio Utrecht. Een deel biedt zich vrijwillig aan en een deel wordt betaald vanuit de organisatie Goedopweg. Omdat de fietsmeesters, die fietslessen geven aan jong en oud, vaak vrijwilligers zijn en dit ook zo wordt neergezet op de website kiezen we ervoor om deze te plaatsen onder 'focus op vrijwillig'.

	Focus op beroepsmatig	Focus op vrijwillig
Dienst	51	55
Product	21	1
Subsidie	6	
Totaal	78	56

Tabel 6: De professionaliteit van de uitvoering afgezet tegen het type maatregel

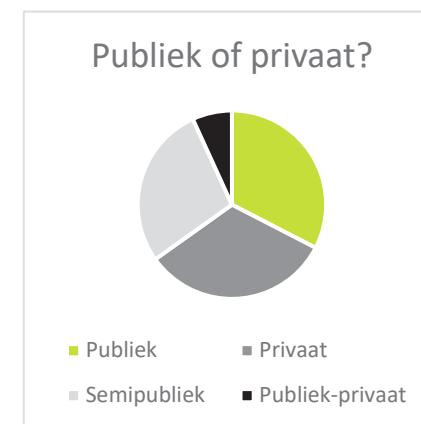


Figuur 8: De professionaliteit van de uitvoering van de maatregelen: vooral beroepsmatig of met accent op vrijwilligers?

4.7 Publiek of privaat?

De initiatiefnemers van de maatregelen verdelen zich mooi over de publieke, semipublieke en private sector. We vonden zeven maatregelen die een publiek-private samenwerking zijn. Een voorbeeld hiervan is de chauffeursdienst **AutoMaatje Bunnik**, waarbij vrijwillige chauffeurs inwoners uit Bunnik die minder mobiel zijn met hun eigen auto vervoeren.

De private sector dient in meer of mindere mate alle verschillende groepen met een verhoogde kans op mobiliteitsarmoede. De publieke sector bedient ook een groot deel van de groepen, behalve de volwassenen/ reguliere beroepsbevolking. De semipublieke sector richt zich grotendeels op een combinatie van groepen en dient daarmee niet een specifieke doelgroep.



Figuur 9: De verdeling naar initiatiefnemer van de maatregelen

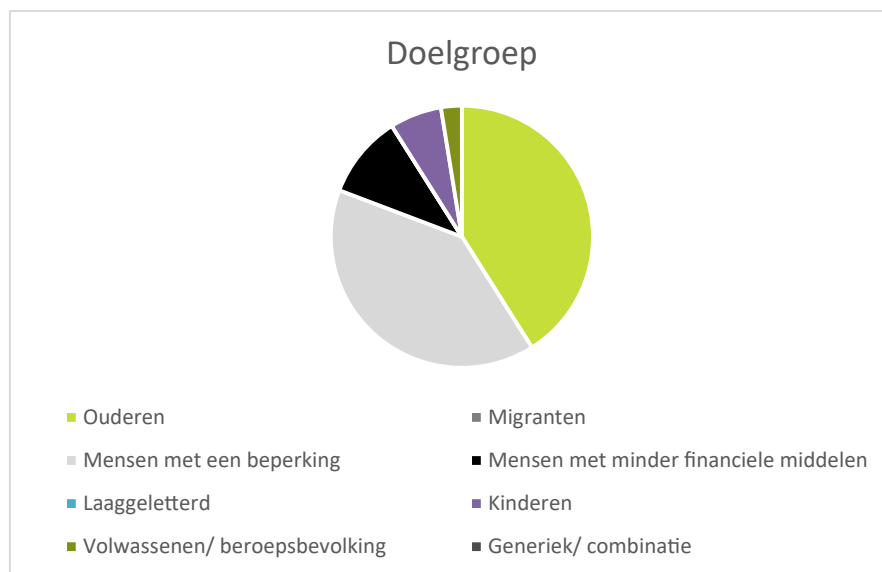
	Publiek	Privaat	Publiek-privaat	Semipubliek
Generiek/ combinatie	14	14	4	24
Kinderen	3	2		
Mensen met een beperking	13	9	2	7
Mensen met minder financiële middelen	6	1		1
Ouderen	7	15	3	7
Volwassenen/ beroepsbevolking		2		
Totaal	43	43	9	39

Tabel 7: De initiatiefnemer van de maatregel afgezet tegen de doelgroep die de maatregel dient

4.8 Doelgroepen

Het gros van de maatregelen zet zich in voor een combinatie van doelgroepen, of is in sommige gevallen zelfs voor iedereen beschikbaar (generiek). Dit geldt bijvoorbeeld voor **Keistad Fietsfestival**. Dit is een evenement waar iedereen welkom is en waar op een ludieke manier de voordelen van fietsen wordt gepresenteerd.

Zo'n 41 procent van de maatregelen is specifiek voor ouderen, waarbij hen vaak een alternatief voor het reguliere ov wordt aangeboden. In 40 procent van de maatregelen zijn mensen met een beperking de doelgroep. Vaak gaat dit om fysieke beperkingen.



Figuur 10: De verdeling van de maatregelen naar doelgroep.

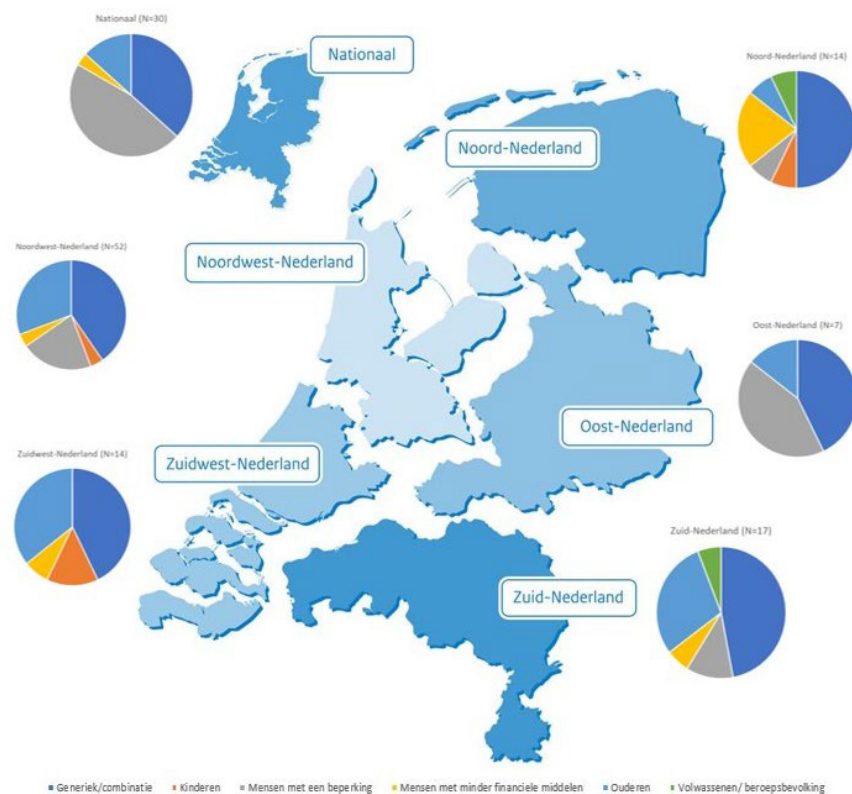
Voor mensen met beperkte financiële middelen zijn er relatief minder maatregelen gevonden, buiten de eerder genoemde minimaregelingen. Een voorbeeld van zo'n maatregel is het **ANWB Kinderfietsplan**. Volgens dit plan kunnen particulieren hun oude fiets inleveren. Deze worden vervolgens opgeknapt door mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt en uitgedeeld aan kinderen.

De maatregelen voor mensen met een beperking zijn voornamelijk gericht op het reguliere ov, terwijl de maatregelen voor ouderen vooral gericht zijn op vraaggestuurd vervoer. Vraaggestuurd vervoer is vaak ook toegankelijk voor een combinatie van doelgroepen. De meeste generieke maatregelen zetten zich in op meerdere modaliteiten. Denk bijvoorbeeld aan de **Mobiliteitsconsulenten** in Brabant. Mobiliteitsconsulenten zijn vrijwilligers die niet alleen ambassadeur zijn voor het ov, maar die ook alles kunnen vertellen over andere lokale vervoersmogelijkheden.

	Generiek / combinatie	Kinderen	Mensen met beperking	Minder financiële middelen	Ouderen	Volwassenen/ beroepsbev.
Auto	4		3		4	
Deelmobiliteit	1		1			
Fiets	4	2	4	4	2	
Multimodaal	12	1	3		4	2
OV	7	1	13		5	
Vraaggestuurd vervoer	28	1	7	4	17	
Totaal	56	5	31	8	32	2

Tabel 8: De doelgroepen afgezet tegen de modaliteiten waar de maatregelen zich op richten

Figuur 11 laat opnieuw per landsdeel zien hoe de maatregelen verdeeld zijn, en nu uitgesplitst naar doelgroepen. Wat opvalt, is dat in Oost-Nederland bijna alle gevonden maatregelen worden ingezet voor mensen met een beperking of voor een generieke of gecombineerde doelgroep (beide drie van de zeven gevonden maatregelen). In het westen en zuiden van het land worden er juist vaker maatregelen ingezet om mobiliteitsarmoede onder ouderen te beperken. En uitsluitend in Noord- en Zuid-Nederland zijn maatregelen gevonden die zich inzetten voor de volwassenen/ beroepsbevolking. Dit geldt bijvoorbeeld voor **de Deelslee** in Loppersum. Inwoners met een rijbewijs kunnen dan via de app een elektrische auto reserveren en deze op een vaste plek ophalen en terugbrengen.



Figuur 11: De kaart laat zien hoe de gevonden 134 maatregelen verspreid zijn over het land (aantal staat tussen haakjes). De diagrammen laten per landsdeel zien in hoeverre de maatregelen inzetten op verschillende doelgroepen.

5. Conclusies en aanbevelingen

In dit laatste hoofdstuk presenteren we enkele conclusies die we op basis van de inventarisatie kunnen trekken. Omdat onze inventarisatie lang niet alle vragen beantwoordt, doen we enkele suggesties voor vervolgonderzoek. We besluiten met enkele algemene adviezen: welke concrete stappen kan de overheid nemen om de strijd tegen mobiliteitsarmoede te intensiveren?

5.1 Conclusies

Om goed deel te kunnen nemen aan de maatschappij is mobiliteit een voorwaarde. Helaas is die mobiliteit niet voor iedereen vanzelfsprekend, bijvoorbeeld door fysieke of financiële beperkingen. Wanneer belemmeringen of beperkingen op het gebied van mobiliteit iemand (deels) uitsluiten van participeren in de samenleving, spreken we van mobiliteitsarmoede. In dit rapport presenteren we een inventarisatie van bestaande (en deels geplande) maatregelen en projecten in Nederland om mobiliteitsarmoede tegen te gaan. Het betreft geen alomvattende en uitputtende lijst, maar op basis van de inventarisatie kunnen we een aantal conclusies trekken.

In totaal hebben we 134 maatregelen en projecten gevonden die een rechtstreekse bijdragen leveren aan het verminderen van mobiliteitsarmoede. Ook hebben we middels een steekproef onder 130 van de 345 Nederlandse gemeenten 70 minimaregelingen geïnventariseerd die zich (deels) richten op mobiliteitsarmoede. In Nederland zijn verder 10 wet- en regelgevingen die het onderwerp raken en in een steekproef onder 12 provincies en 24 gemeentes vonden we 8 omgevings- en mobiliteitsvisies die op het probleem ingaan. We kunnen dus concluderen dat er al veel gebeurt op het gebied van mobiliteitsarmoede.

Reizen met een motief van zorg, werk of scholing worden vaak vanuit de landelijke of regionale kaders gedekt. Bijvoorbeeld via de minimaregelingen, het aanvullend openbaar vervoer of regelingen vanuit de Wlz, Participatiewet, etc. Voor andere reisbewegingen is er vanuit die regelingen minder aandacht. In dat gat springen de maatregelen en projecten: die bieden vaak voorzieningen voor 'niet-noodzakelijke' ritten, zoals reizen naar culturele en maatschappelijke activiteiten. Een ander onderscheid tussen de minimaregelingen enerzijds en de projecten en maatregelen anderzijds is de doelgroep. Waar de regelingen veelal gefocust zijn op kinderen en gezinnen met een minimuminkomen, bieden de projecten en maatregelen vooral vervoersoplossingen aan voor ouderen en mensen met een fysieke beperking.

Vanuit de landskaart gezien worden de meeste projecten en maatregelen geïnitieerd in het noordwesten en westen van Nederland. In het oosten hebben de projecten en maatregelen vooral een multimodale insteek, in het westen is het aanbod vaker vraaggestuurd en in het zuiden ligt de nadruk op het ov. De meeste initiatieven zijn in stedelijke gebieden. Binnen deze stedelijke gebieden is het aanbod vaker gefocust op regulier ov, terwijl in minder stedelijke gebieden de focus meer op vraaggestuurd is. Hierbij moeten we wel de kanttekening maken, dat deze verdeling over Nederland niets zegt over het gebruik, de bekendheid en het bereik van de maatregelen. In het zuiden, waar het aanbod vooral gefocust is op het ov, zijn de maatregelen bijvoorbeeld vaak in concessie of geïnitieerd vanuit de vervoerder. De reikwijdte van zo'n maatregel is natuurlijk fors groter dan van een maatregel geïnitieerd in een gemeente.

De meeste projecten en maatregelen zijn lokaal actief en worden geïnitieerd vanuit gemeenten of externe partijen. Het betreft nogal eens maatwerk: specifieke voorzieningen voor specifieke reisbehoeften en bestemmingen. Dit leidt wel tot de vraag in hoeverre mobiliteitsarmoede wordt aangepakt buiten de grenzen van de betreffende gemeente. Zijn er ook mogelijkheden voor mensen in mobiliteitsarmoede om buiten hun gemeente of provincie te reizen?

Daarnaast kwam vanuit de werksessie naar voren dat er ook gekampt wordt met een betaalbaarheidsprobleem. Hoewel de meeste gevonden initiatieven een beroepsmatig accent hebben, wordt er ook veel geleund op de inzet van vrijwilligers. Deze afhankelijkheid in combinatie met weinig beschikbare financiële middelen leidt tot het maken van keuzes.

5.2 Vervolgonderzoek

Tijdens onze inventarisatie zijn we ook op een aantal witte vlekken gestuit als het gaat om de kennis over mobiliteitsarmoede. Allereerst weten we nog lang niet alles over de *doelgroep*. Want hoeveel mensen treft mobiliteitsarmoede nu eigenlijk en wat zijn in dat verband de provinciale of lokale verschillen? Dat is een cruciaal punt: voor wie lossen we nu eigenlijk een probleem op? Omdat de ene mobiliteitsarme de andere niet is – de ‘armoede’ kan nogal uiteenlopen – is ook meer kennis nodig over de (ervaren) hinder. Een belangrijke vervolgonderzoeksvraag is dan ook: *wie* ondervinden *in welke mate* en *in welke vorm* mobiliteitsarmoede?

Ook is meer inzicht nodig in de *problematiek* als zodanig; wat zijn de oorzaken, gevolgen en (dus) oplossingen van het probleem? Er is nu nog beperkte kennis over het achterliggende proces van mobiliteitsarmoede, waardoor het onduidelijk is of een maatregel of regeling de problematiek echt aanpakt of dat het enkel symptoombestrijding gaat van een grotere onderliggende problematiek.

Dan de *maatregelen* zelf. Hoewel we in onze inventarisatie al een aardig beeld hebben van het type maatregelen (modaliteit, stedelijk of landelijk, initiatiefnemer etc.) kan dat beeld zeker nog scherper. Zijn het centrale of lokale initiatieven, welke doelgroep bedienen ze, hoeveel actieve gebruikers zijn er, wat is hun waardering, welk effect behalen de maatregelen, enzovoort.

Een andere mogelijke witte vlek die opvalt, is dat er bij de maatregelen en regelingen niet of nauwelijks aandacht is voor de modaliteit ‘lopen’. Dat lijkt een gemis, want het stimuleren en ondersteunen van lopen – of dat nu is door middel van een app/hulp om mensen te helpen hun weg te vinden of door het beschikbaar stellen van hulpmiddelen als rollators – is gezond, duurzaam en relatief goedkoop.

Dat leidt weer vraag tot het punt van ‘*vindbaarheid*’: zijn de loopinitiatieven er inderdaad niet of zijn ze er wel maar hebben we ze niet gevonden? Die vraag geldt in principe voor alle maatregelen. De inventarisatie was niet heel eenvoudig en, zoals eerder opgemerkt, waarschijnlijk hebben we dan ook niet alle maatregelen boven water gekregen. Maar vindbaarheid is wel een zeer belangrijk punt in de bestrijding van mobiliteitsarmoede. Immers, een maatregel kan wel bestaan, maar als die niet of onvoldoende wordt gevonden, dan is de effectiviteit vanzelf ondermaats. Vanuit de werksessie zijn het aantal maatregelen aangevuld (8 maatregelen).

Ook de mate waarin mobiliteitsarmoede wordt opgenomen in het *beleid* en in de *minimaregelingen* is interessant om nader te onderzoeken. In onze eerste verkenning hebben we ondervonden dat het aanbod van minimaregelingen per gemeente verschillend is. Het is interessant om dit verder uit te diepen en naast de overige maatregelen te leggen. Mogelijk brengt dit ook andere inzichten met zich mee om de landkaart verder te vullen.

Een laatste suggestie voor vervolgonderzoek is om de Nederlandse mobiliteitsarmoede en de aanpak ervan in een *internationale context* te plaatsen. In omliggende landen staat mobiliteitsarmoede ook steeds vaker op de agenda. In België worden er ook onderzoeken uitgevoerd naar (de bestrijding van) mobiliteitsarmoede. Een internationale vergelijking zou een verrijking kunnen zijn op dit onderzoek en tot nieuwe inzichten en initiatieven kunnen leiden.

Bijlage 1: Onderzoeksverantwoording

Gedurende de deskresearch hebben we gebruik gemaakt van onderzoekstriangulatie: we hebben drie verschillende onderzoekers op verschillende termen laten zoeken naar maatregelen om mobiliteitsarmoede tegen te gaan. We hebben hiervoor vijf verschillende benaderingen gebruikt:

1. Vanuit de beleidshoek geredeneerd, met termen zoals mobiliteits- en vervoersarmoede, inclusief en toegankelijk.
2. Vanuit de doelgroep geredeneerd, met termen als hulp met fietsen, korting ov en meedoen.
3. De sneeuwbalmethode, waarin we eerder gevonden maatregelen zochten in combinatie met een andere gemeente/provincie.
4. Doorpluizen van programma's, zoals Eén tegen eenzaamheid, mantelzorg, U-Pas.
5. Doorpluizen van visies en ambities.

De zoektermen:

Zoektermen		
Vervoersarmoede	i.c.m. type interventie	
Mobiliteitsarmoede	Maatregel	i.c.m. provincie
Inclusieve mobiliteit	Voorziening	
Inclusief vervoer	Beleid	
Mobiliteitsvrijheid	Interventie	
Mobiliteitsgeluk	Wet	
Ouderenvervoer	Pilot	
Jongerenvervoer		
Aanvullend vervoer		Groningen
Toegankelijk vervoer		Utrecht
Toegankelijk OV		Zeeland
Meedoen		Overijssel
		Gelderland
		Noord-Holland
		Zuid-Holland
		Noord-Brabant
		Flevoland
		Friesland
		Drenthe
		Limburg

Deze breed opgezette manier van deskresearch heeft geleid tot een groot bestand met 120 maatregelen die we hebben gecategoriseerd met diverse labels, zie [bijlage 2](#). Onderdeel van onze onderzoekstriangulatie is dat we een vierde externe persoon de labels hebben laten controleren op juist en consequent gebruik.

Bijlage 2: Overzicht van definities en labels

Type interventie	Definitie
Product	Een product is iets wat specifiek gemaakt of fysiek aangeboden wordt om mobiliteitsarmoede tegen te gaan (bijvoorbeeld een reisapp of de Meedoen Pas)
Dienst	Een dienst is een service waarbij een niet-fysiek product wordt geleverd (bijvoorbeeld ov-coaches of ANWB-automaatje)
Subsidie	Een subsidie is een financiële tegemoetkoming die mensen moet helpen om een eerste stap uit de wereld van mobiliteitsarmoede te zetten

Modaliteit	Definitie
Lopen	Interventie is gericht op verplaatsing te voet (bijvoorbeeld het plaatsen van bankjes bij bushaltes zodat mensen kunnen uitrusten na het wandelen)
Fiets	Interventie is gericht op vervoer per (elektrische) fiets (bijvoorbeeld een fietsenbank of fietslessen)
Auto	Interventie is gericht op vervoer per eigen auto of carpool (bijvoorbeeld de zonnebloemauto)
OV	Interventie is gericht op vervoer met het reguliere openbaar vervoer (bijvoorbeeld kennismakingsdagen in het ov)
Vraaggestuurd vervoer	Interventie is gericht op specifiek maatwerkvervoer dat is afgestemd op de behoeften en wensen van reizigers, aanvullend op het reguliere openbaar vervoer (bijvoorbeeld een buurtbus)
Deelmobiliteit	Interventie gericht op vervoer met deelvoertuigen (bijvoorbeeld deelscooters of deelauto's)
Multimodaal	Alles wat niet onder de bovenstaande modaliteiten valt en of betrekking heeft op meerdere modaliteiten (bijvoorbeeld U-Pas)

Niveau	Definitie
Rijk	Interventie is geïnitieerd vanuit het rijk en wordt (meestal) landelijk uitgevoerd
Provincie	Interventie is geïnitieerd vanuit de provincie en wordt provinciaal uitgevoerd
Gemeenten	Interventie is geïnitieerd vanuit de gemeente en wordt lokaal uitgevoerd
Vervoerder	Interventie is geïnitieerd en wordt uitgevoerd door een vervoerder, de uitvoering kan niveau overstijgend zijn
Extern initiatief	Interventie is niet geïnitieerd vanuit een van de drie bestuurlijke overheidsniveaus, maar door een externe partij die niet niveau gebonden is, de uitvoering kan niveau overstijgend zijn

Publiek of privaat	Definitie
Publiek	Interventie wordt publiek uitgevoerd (rijk, provincie of gemeente)
Semipubliek	Interventie wordt semipubliek uitgevoerd (bijvoorbeeld gemeentelijke vervoerbedrijven, de NS of bepaalde welzijnsorganisaties)
Privaat	Interventie wordt privaat uitgevoerd (niet-publieke of semipublieke organisaties)
Publiek-privaat	Interventie wordt door een publiek-private samenwerking uitgevoerd

Professionaliteit	Definitie
Accent op beroepsmatig	Interventie waarbij de mensen die het product, de dienst of subsidie mogelijk maken nadrukkelijk betaald worden voor hun bijdrage
Accent op vrijwillig	Interventie waarbij de mensen die het product, de dienst of subsidie mogelijk maken nadrukkelijk vrijwillig werken

Doelgroep	Definitie
Mensen met een beperking	Interventie is gericht op mensen met een beperking, die vaak bekend zijn/klant zijn bij overheden en uitvoeringsorganisaties (Wmo-gerechtigden)
Ouderen	Interventie is gericht op mensen vanaf de AOW-gerechtigde leeftijd
Migranten	
	Interventie is gericht op mensen die geen herkomst in Nederland hebben, en vaak een niet-westerse migratieachtergrond
Mensen met minder financiële middelen	Interventie is gericht op mensen met een beperkt inkomen, waardoor ze niet alle reizen kunnen maken die ze zouden willen
Laaggeletterd	Interventie is gericht op mensen die moeite hebben met lezen en schrijven
Kinderen	Interventie is gericht op kinderen tot 18 jaar
Volwassenen/beroepsbevolking	Interventie is gericht op mensen vanaf 18 jaar tot de AOW-gerechtigde leeftijd
Generiek/combinatie	Interventie is gericht op een brede groep mensen of een combinatie van bovenstaande doelgroepen

Bijlage 3: Literatuurlijst

- ▶ Bastiaanssen, J. (2012). *Vervoersarmoede op Zuid*.
- ▶ CBS (2019). *Indicator risico op vervoersarmoede*.
- ▶ Churchill, S. A., & Smyth, R. (2019). *Transport poverty and subjective wellbeing. Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 124, 40–54. doi: 10.1016/j.tra.2019.03.004
- ▶ College voor de Rechten van de Mens (2021). *Toegang tot hulpmiddelen in het recht op persoonlijke mobiliteit. Jaarlijkse rapportage over de naleving van het VN-verdrag handicap in Nederland 2021*.
- ▶ Kampert, A., Nijenhuis, J., Verhoeven, M., & Dahlmans, D. (2018). *Risico op vervoersarmoede; een eerste aanzet tot een indicator*.
- ▶ KiM (2018). *Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem?*
- ▶ KiM (2020). *Mobility-as-a-Service: kansen en verwachtingen. Inzichten uit drie studies*.
- ▶ Martens, K., Holder, M., & Thijssen, J. (2011). *Vervoersarmoede bestaat: minder-validen en minderbedeelden ervaren belemmering in mobiliteit*.
- ▶ Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (2018). *Programma VN-verdrag Onbeperkt meedoen! Implementatie VN-verdrag inzake de rechten van mensen met een handicap*.
- ▶ MuConsult (2021). *Mobiliteitsarmoede in de provincie Utrecht*.
- ▶ MuConsult (2021). *Gebruikersonderzoek naar verbeteringen AOV en toegankelijkheid OV. Kwalitatief onderzoek in de provincie Utrecht*.
- ▶ Van der Bijl, R., van der Steenhoven, H. (2019). *Gesprekken over gebrekkige mobiliteit; Vervoersarmoede in de grote stad ontrafelen*.

Bijlage 4: Overzicht deelnemers werksessie

Gemeente Huizen
Gemeente Ermelo
Gemeente Gooise Meren
Gemeente Zeist
Gemeente Rotterdam
Gemeente Vlissingen
Provincie Groningen
Provincie Drenthe
Provincie Utrecht
Provincie Flevoland
Provincie Zeeland
Provincie Noord-Brabant
West-Brabant
OV-bureau
Vervoerregio Amsterdam
Noord-Limburg
IPO