

MOBILITEITSARMOEDE VERZACHTEN DOOR FIETSGEBRUIK

Angela van der Kloof, Mobycon
Kamieke van de Riet, Zet

Maart 2019

INHOUD

03	<u>Inleiding</u>
07	<u>Hoe groot is het probleem?</u>
08	<u>Mobiliteit en Sociale Veerkracht</u>
10	<u>Welke actoren zijn betrokken bij fietsarmoede?</u>
11	<u>Hoe ontstaat een volhoudbaar initiatief?</u>
12	<u>Kenmerken fietseninitiatieven</u>
18	<u>Volhoudbare initiatieven</u>
18	<u>Uitdagingen</u>
19	<u>Vervolg</u>
20	<u>Colofon</u>
20	<u>Verwijzingen</u>

INLEIDING

Met de veranderingen in het mobiliteitsdomein, waaronder de verschuiving van openbaar vervoer naar gedeelde mobiliteit, komt er ook meer aandacht voor mobiliteitsgeluk en mobiliteitsarmoede. De rol van de fiets is daarin onderbelicht. Terwijl met de fiets de actieradius enorm kan toenemen op een gezonde en duurzame manier. In opdracht van de provincie Noord-Brabant (programma's Mobiliteit en Versterken Sociale Veerkracht) voerden Mobycon en Zet een verkenning uit naar fietseninitiatieven in het kader van het verzachten van mobiliteitsarmoede.

De aanleiding voor deze verkenning ligt in de vraag 'waar ligt de sleutel tot het verbinden van de domeinen fietsmobiliteit en sociale veerkracht om te komen tot fietsgebruik door mensen die in mobiliteitsarmoede leven?'. De centrale vraag in de verkenning was: 'Hoe ontstaan fietseninitiatieven en wat zijn de factoren die de volhoudbaarheid bevorderen?'

De verkenning is uitgevoerd aan de hand van bureauonderzoek en interviews met fietseninitiatieven, fondsen die initiatieven steunen, onderwijsinstellingen in het verkeerskundige en sociale domein en verschillende gemeentelijke afdelingen.

In deze rapportage starten we met de definitie van mobiliteitsgeluk, mobiliteitsarmoede en fietsarmoede en de mate waarin het voorkomt in Nederland. Vervolgens kijken we naar de relatie met sociale veerkracht om daarna in te zoomen op actoren rondom fietsarmoede en factoren die de duurzaamheid van initiatieven bevorderen. Tot slot definiëren we vijf kenmerken waarop fietseninitiatieven kunnen worden ingedeeld, delen we succes- en risicofactoren voor volhoudbaarheid van fietseninitiatieven en de uitdagingen die er liggen om mobiliteitsarmoede te kunnen verzachten door fietsgebruik.

MOBILITEITSGELUK? MOBILITEITSARMOEDE? FIETSARMOEDE?

Er is sprake van mobiliteitsgeluk wanneer mensen gemakkelijk kunnen reizen om in contact te komen met vrienden en familie, werk, zorg, onderwijs, sport en recreatie [1]. Omgekeerd hebben mensen te maken met mobiliteitsarmoede als zij niet, of onvoldoende, mobiel zijn door beperkte middelen, mogelijkheden en vaardigheden en dit hen belemmert in hun deelname aan het

maatschappelijk leven. Zij hebben daardoor een mindere kwaliteit van leven. [2]

Een specifieke vorm van mobiliteitsarmoede is fietsarmoede. Iemand kan hier op drie manieren mee te maken hebben:

- Niet in staat zijn om te fietsen
- Niet willen of durven fietsen
- Geen geschikte, functionerende fiets hebben

AFBAKENING VAN HET ONDERZOEK

We richten ons in deze verkenning op de laatste factor: het ontbreken van een geschikte, functionerende fiets. En daarbij focussen wij ons op de doelgroep mensen met een laag inkomen.

Op tal van plaatsen zetten meer en minder succesvolle initiatieven zich in voor deze problematiek. Ook zijn er vrijwilligers die vastlopen en niet het gewenste initiatief kunnen realiseren.

GEEN GESCHIKTE, FUNCTIONERENDE FIETS

De kosten voor aanschaf van een fiets, kennis over waar fietsen verkrijgbaar zijn en kennis over reparatie en onderhoud kan mensen belemmeren om te gaan fietsen en daarmee hun mobiliteitsarmoede te verzachten. Denk bijvoorbeeld aan een oudere vrouw die langere tijd niet heeft gefietst, omdat zij altijd met haar partner mee reed met de auto naar hun activiteiten in de buurt. De partner valt weg en de vrouw heeft zelf geen rijbewijs.

Haar deelname aan de activiteiten komt hiermee in gevaar. Als haar sociale netwerk haar kan stimuleren de stap te zetten naar aanschaf en gebruik van een geschikte fiets, kan zij zich zelfstandig verplaatsen. Een ander voorbeeld is de groep mensen met een laag inkomen die geen middelen hebben om een fiets aan te schaffen of te repareren. In deze verkenning richten we ons op deze laatste groep: mensen met een laag inkomen.

MENSEN MET EEN LAAG INKOMEN

Armoede is een complexe meervoudige problematiek waar ook fietsarmoede deel van uitmaakt. Een fiets kan bijdragen aan het vergroten van mobiliteit, wat vervolgens kansen kan bieden op participatie in de

samenleving. Het verzachten van mobiliteitsarmoede door fietseninitiatieven kan ondersteunend zijn in het doorbreken van een sociaal isolement, het weer deel kunnen nemen aan de samenleving.

DANKZIJ ONZE SPONSORS KRIJGT IEDERE QUIET-MEMBER REGELMATIG EEN AANBOD VOOR EEN EXTRAATJE. WAT DAT VOOR HEN BETEKENT DELEN WE GRAAG MET JULLIE.

GELUKS MOMENT

van Andrea

*

ZWEVEND NAAR HUIS

'Ik mocht van Quiet een tweedehands fiets ophalen bij De Fietssleutel, die door Berrie van Mier in orde was gemaakt. Toen ik naar huis reed dacht ik dat ik zweefde, wat een heerlijke fiets, ik ben zo blij dat ik weer mobiel ben. Mijn dank is groot.'

*

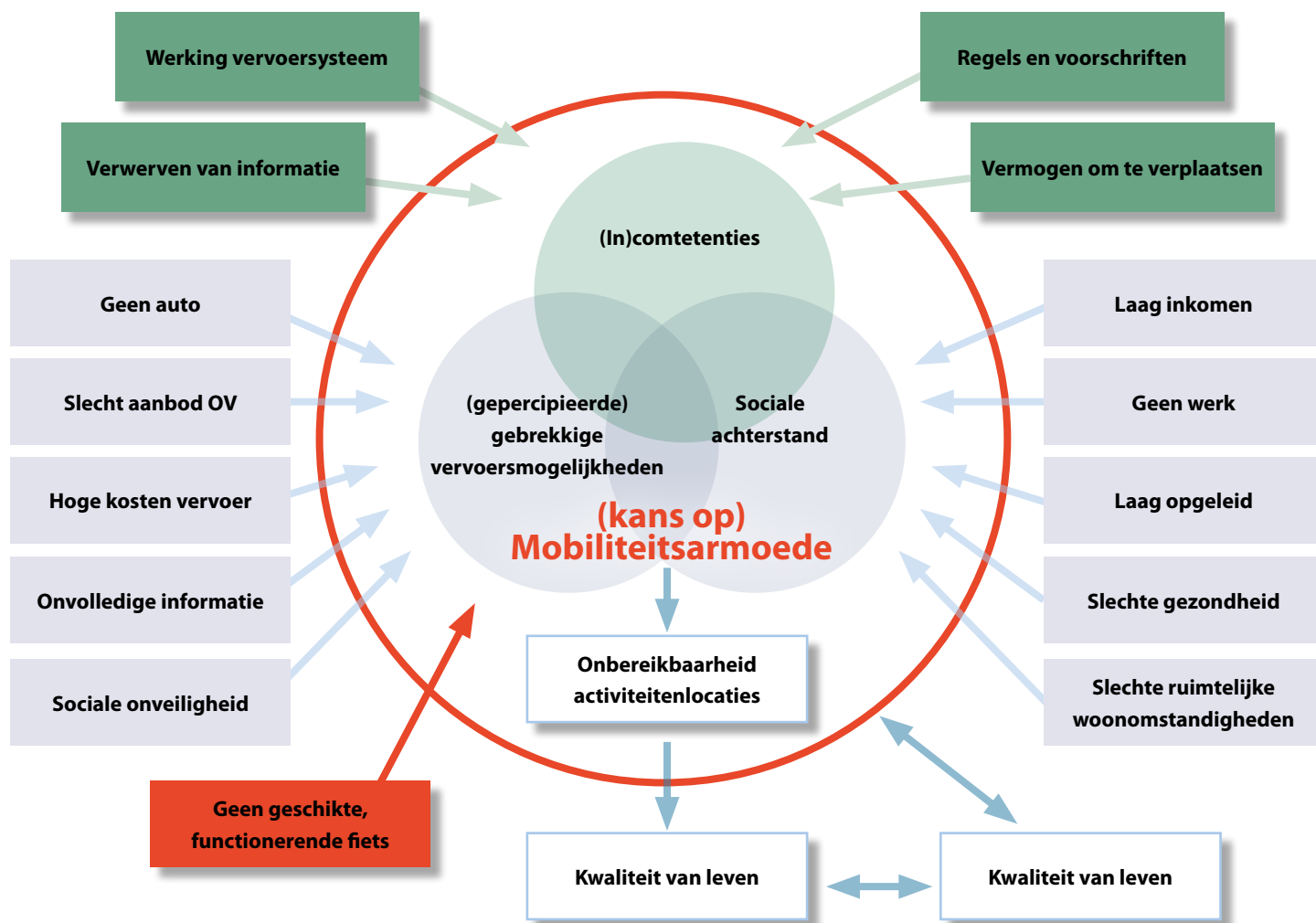


QUIET
Tilburg



Het KiM stelde onlangs een model op als uitgangspunt voor de bestudering van mobiliteitsarmoede in Nederland. In dit model ontbreekt de factor 'de beschikking hebben

over een geschikte, functionerende fiets'. Wij voegen deze factor toe aan het model (zie figuur).



Bron: KIM, 2018

	Tilburg	s'-Hertogenbosch
Steekproef (aantal Quiet members)	416	99
Aantal fietsen per persoon	0,59	0,67
Aantal goed werkende fietsen	0,30	0,40
Geen geld voor reparatie	50%	57%
Met een werkende fiets zou ik meer meedoen aan activiteiten en sporten	31%	38%
Met een werkende fiets zou ik familie/vrienden bezoeken die ik normaal niet kan bezoeken	34%	31%

Bron: onderzoek Quiet community in Tilburg en 's-Hertogenbosch, 2018

HOE GROOT IS HET PROBLEEM

Officiële cijfers over de mate waarin er in Nederland of Brabant sprake is van mobiliteitsarmoede –of fietsarmoede– zijn niet beschikbaar. Ook niet in de recente studie van het KiM ‘Mobiliteitsarmoede, vaag begrip of concreet probleem?’. Het CBS is een indicator aan het ontwikkelen om het risico op vervoersarmoede op buurtniveau vast te kunnen stellen. [3] In de stad met de sterkste bevolkingskrimp de afgelopen 10 jaar (Heerlen) was het aantal huishoudens met het hoogste risico op vervoersarmoede negen keer zo groot als in de stad met de sterkste bevolkingsgroei (Utrecht) (18,2% vs. 1,9%). Het CBS erkent het belang van de fiets, maar heeft het fietsgebruik niet kunnen meenemen in de indicator vanwege gebrek aan geschikte data. De provincie Gelderland heeft als een van de eerste projecten van haar campagne HEEL GELDERLAND FIETST gekozen voor het project ‘Alle kinderen kunnen fietsen’: zorgen dat ieder kind een fiets heeft en kan leren fietsen.

Uit een studie door Van der Bijl en Van der Steenhoven voor de vier grote steden, Den Haag, Utrecht, Rotterdam en Amsterdam (de G4) blijkt dat in Rotterdam en Den Haag 20% van de inwoners van de onderzochte wijken kampt met vervoersarmoede.

Zij geven aan dat de fiets een enorme potentie heeft, maar dat in de moeizame toegang tot het ‘fiets-systeem’ wederom een hoog risico op vervoersarmoede schuilt. [4]

Tegelijkertijd weten we dat alleen in Brabant al tientallen initiatieven actief zijn, die we fietseninitiatieven noemen. Vaak zijn dit burgerinitiatieven steunend op vrijwilligers. Zij zamelen fietsen in om deze op te knappen en vervolgens te verstrekken of tegen een lage prijs te verkopen aan mensen die in armoede leven.

Ook initiatieven die mensen leren om zelf fietsen te repareren rekenen we tot fietseninitiatieven. Het bestaan van deze initiatieven is een indicator dat fietsarmoede bestaat in Nederland. Ook het aantal fietsen per initiatief dat wordt verstrekt is een indicator. Dit varieert van 100 tot 1.800 fietsen per initiatief per jaar.

Quiet [5] Communities in Tilburg en ‘s-Hertogenbosch hebben een onderzoek gedaan naar fietsarmoede onder hun leden. Hiermee ontstaat een indicatie van de fietsarmoede in deze steden. Fietsarmoede blijft echter niet beperkt tot de leden van Quiet. Het totaal aan mensen dat fietsarmoede ervaart zal hoger liggen dan in de tabel is weergegeven.

MOBILITEIT EN SOCIALE VEERKRACHT

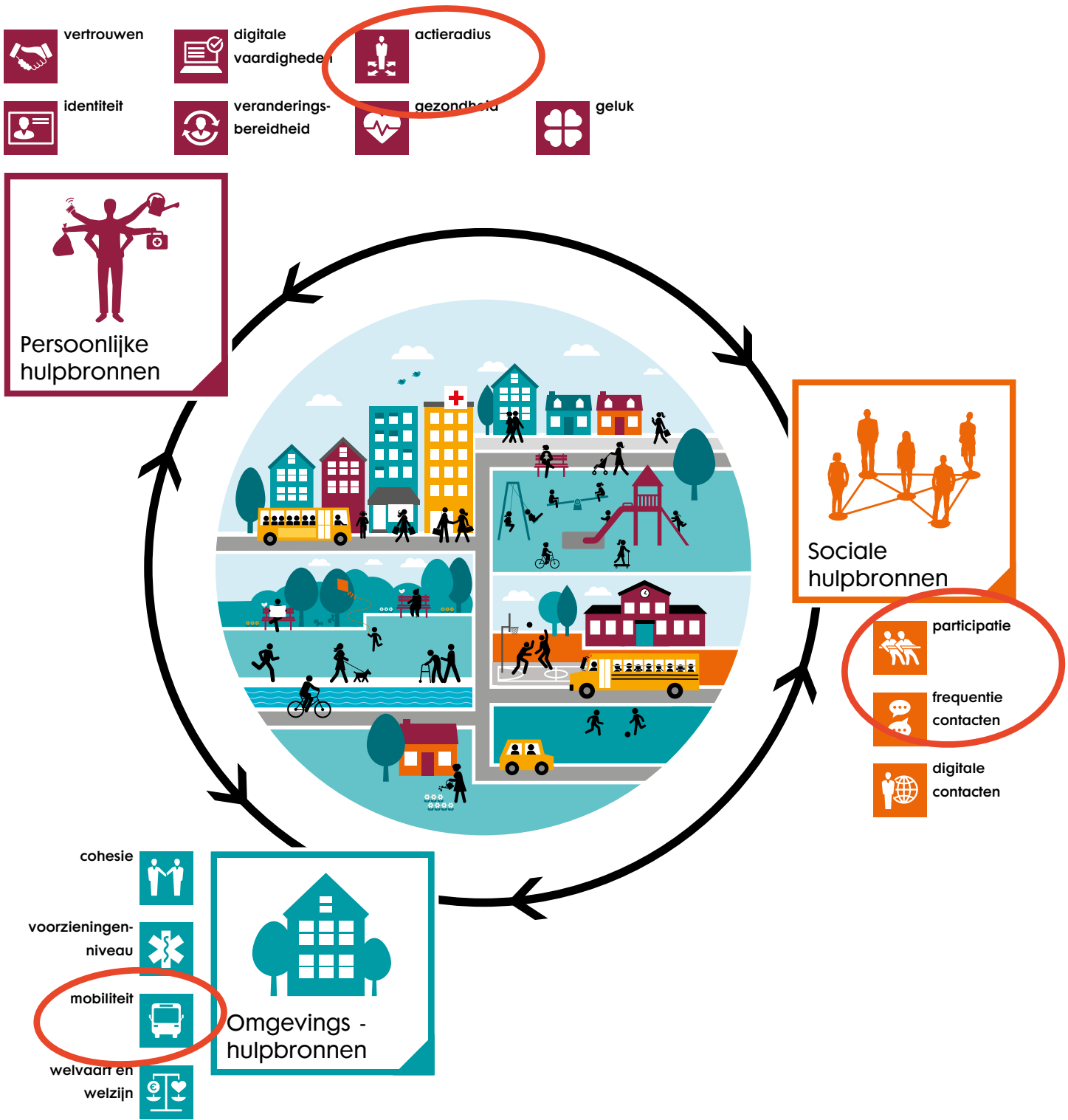
In de verkenning is de koppeling gelegd tussen fietsarmoede en sociale veerkracht. Sociale Veerkracht verwijst naar het vermogen van mensen en gemeenschappen om met veranderingen om te gaan en de toegang tot hulpbronnen die ze daarbij hebben. [6] Het gaat om veranderingen in de persoonlijke levenssfeer en veranderingen in de samenleving. Denk bijvoorbeeld aan de participatiesamenleving waarbij meer druk op zelfregie en eigen kracht komt te liggen. Hoe blijven mensen en gemeenschappen overeind in een snel veranderende en steeds complexer wordende wereld?

De volgende hulpbronnen spelen een rol:

- Persoonlijke hulpbronnen: het eigen kunnen, waaronder jezelf kunnen verplaatsen.
- Omgevingshulpbronnen: voorzieningen, eigenschappen van wijk of dorp, waaronder beschikbaarheid openbaar vervoer.
- Sociale hulpbronnen: sociale contacten, informele hulp.

De mate waarin persoonlijke en omgevingshulpbronnen aanwezig zijn bepaalt onder andere of iemand zich kan verplaatsen en daardoor mee kan doen aan het maatschappelijk leven. Wanneer de persoonlijke actieradius klein is – je kunt jezelf moeilijk verplaatsen met auto, fiets en openbaar vervoer – beperkt dit de toegang tot voorzieningen en tot sociale contacten. De kans om maatschappelijk te participeren is daardoor kleiner.

De sociale veerkracht in een wijk of dorp bepaalt ook of er fietseninitiatieven ontstaan als reactie op het bestaan van fietsarmoede van mensen in de lokale gemeenschap. Vangt de gemeenschap dit probleem op? Weten ze de juiste wegen te bewandelen om een initiatief succesvol op te richten en vol te houden? Weten ze zich te verbinden met de benodigde hulpbronnen?



Bron: Het PON, Telos 2018

WELKE ACTOREN ZIJN BETROKKEN BIJ FIETSARMOEDE?

Om grip te krijgen op het speelveld waarin de fietseninitiatieven functioneren hebben we een actorenanalyse gemaakt.

Bij het begrip fietsarmoede zijn verschillende actoren relevant. De doelgroep: mensen met fietsarmoede; zij ondervinden problemen doordat ze geen passende, betaalbare, goed werkende en betaalbaar te onderhouden fiets hebben.

De gemeente heeft vanuit verschillende wettelijke kaders zorgplicht voor het mee kunnen doen van inwoners. Lokale maatschappelijke organisaties zoals zorgaanbieders, welzijnswerk, maatschappelijk werk staan direct in contact met de doelgroep. Landelijke organisaties/fondsen bieden soms steun aan fietseninitiatieven. En de initiatieven zelf helpen de doelgroep op een goedkope manier aan een passende, functionerende, te onderhouden fiets.

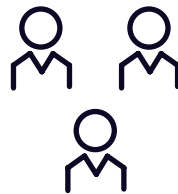
ACTOREN

De doelgroep

Landelijke organisaties:



VSBfonds,
iedereen doet mee



Gemeente:

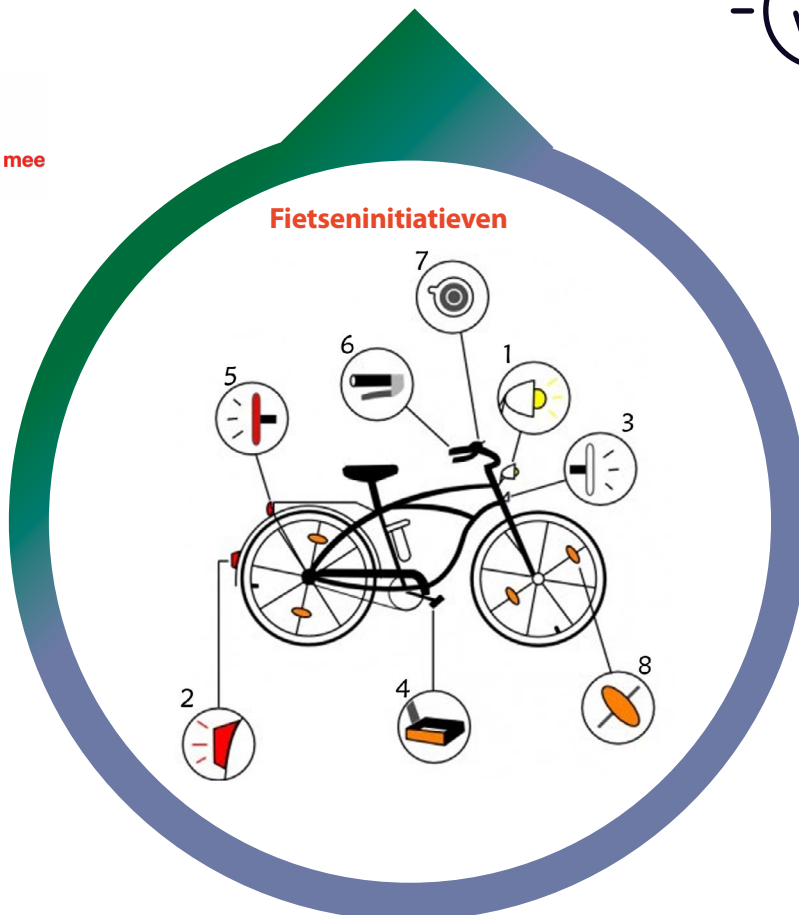
- Wmo
- Participatiewet
- Verkeer & vervoer



Lokale maatschappelijke organisaties



Fietseninitiatieven



HOE ONTSTAAT EEN VOLHOUDBAAR INITIATIEF?

Ondersteund vanuit de literatuur [7] weten we dat voor een succesvol (burger)initiatief de volgende vijf elementen van belang zijn:

- **Animo:** motivatie om het initiatief gestalte te geven.
- **Contact:** contact/samenwerking met buurtgenoten, organisaties in de buurt en instanties.
- **Toerusting:** beschikken over voldoende middelen, tijd en vaardigheden.
- **Inbedding:** gemeente en andere instanties zijn gericht op initiatieven vanuit de samenleving.
- **Empathie:** professionals en hun organisaties zijn in staat zich in initiatieven te verplaatsen en spelen er adequaat op in.

De volhoudbaarheid van (burger)initiatieven is groter wanneer er sprake is van:

- **Formalisatie in juridische vorm:** stichting, vereniging of coöperatie.
- **Fysieke, zichtbare plek:** zichtlocatie zorgt voor meer interactie en werven van vrijwilligers en samenwerking gaat gemakkelijker.
- **Exposure:** bekendheid is belangrijk voor potentiële steun. Met een website is er een grotere reikwijdte om vrijwilligers en instanties te bereiken. [8]

Meer recent onderzoek [9] geeft aan dat het veroveren van je positie in het speelveld cruciaal lijkt voor de duurzaamheid van burgerinitiatieven. Wat het lastigst is voor veel initiatieven is het zorgen voor voldoende toerusting, zoals het rond krijgen van financiering of het vinden van een vaste, betaalbare locatie. Daarnaast hebben initiatieven te maken met knelpunten in contact en afstemming met andere lokale spelers zoals gemeente en professionele organisaties.

Concluderend kunnen we stellen dat er sprake is van een duurzaam initiatief als de kartrekkers zich verbonden voelen en identificeren met het initiatief. Het initiatief is herkenbaar door een locatie en is geworteld in de wijk, omdat het veel verschillende contacten heeft met zowel bewoners als organisaties. Het heeft bovendien voldoende toerusting: bij voorkeur een vaste locatie en voldoende financiële middelen.

KENMERKEN FIETSENINITIATIEVEN

In de praktijk zien we dat er fietseninitiatieven zijn in vele soorten en maten. Om hier grip op te krijgen hebben we vijf kenmerken gedefinieerd, ondersteund vanuit de literatuur en opgehaald uit gesprekken met fietseninitiatieven:

- Organisatie
- Doelgroep
- Uitvoering
- Financiering
- Zichtbaarheid

Fietseninitiatieven zijn te beschrijven door middel van deze vijf kenmerken met onderliggende aspecten. We geven kleur aan deze kenmerken met citaten uit de gehouden interviews met verschillende soorten fietseninitiatieven.



DOELGROEP

Fietseninitiatieven richten zich op kinderen, vluchtelingen, mensen met een krappe beurs of een combinatie van deze doelgroepen. Soms is er sprake van een verdienmodel waarbij ook fietsen in een winkel worden verkocht aan alle geïnteresseerden. Vaak is een officiële verwijsbrief nodig van gemeente of andere instanties om een gratis fiets te krijgen.

In andere gevallen kan het initiatief zelf bepalen aan wie ze een fiets verstrekken, al dan niet tegen een passende, kleine financiële vergoeding.

DOELGROEP

Op wie richt het initiatief zich

Op welke manier in contact met doelgroep

Indicatie nodig of niet

Het servicepunt van de gemeente bepaalt wie een fiets krijgt. Als daar mensen komen die een fiets nodig hebben, bijv. statushouders dan stuurt de gemeente een mail en wij geven de fiets gratis mee. Dat geldt ook voor Schuldhulpverlening.

De doelgroep is vluchtelingen

FIETSEN INITIATIEVEN

Onze grootste doelgroep is kinderen. Maar als een kind een fiets krijgt moet er ook een ouder mee kunnen fietsen met het kind. Dus we verstrekken ook fietsen aan volwassenen

Mensen met een kleine beurs. Dit is geen officieel systeem. Mensen worden doorverwezen door andere organisaties. Ik ken de wijk zo goed dat ik weet wie wel en wie niet geholpen mag worden

UITVOERING

Initiatieven knappen fietsen op en verkopen ze, verstrekken fietsen als mensen worden doorverwezen via instanties of een combinatie van beiden. Andere initiatieven leren mensen fietsen repareren of repareren fietsen gratis of tegen een passende, kleine vergoeding. Veelal voeren vrijwilligers de taken uit, soms is er een betaalde kracht die coördineert.

Soms biedt een initiatief ook werkervaringsplaatsen of dagbesteding. In dat geval is professionele begeleiding aanwezig. Samenwerking met sociale/maatschappelijke organisaties komt vaak voor, met name in de doorverwijzings sfeer. Vaak is er een relatie met de gemeente, maar niet altijd staan initiatieven in contact met de overheid.

UITVOERING

Wat is het aanbod

Wie vervult welke rol

Relatie met andere organisaties

Het hoofddoel is leren repareren van fietsen. We geven les in repareren van fietsen

Er worden geen fietsen verkocht, alleen weggegeven als iemand wordt doorverwezen vanuit maatschappelijke organisatie

De betaalde coördinator valt onder de welzijnsorganisatie. Hij geeft leiding aan enkele werkcoaches (betaalde krachten), die vervolgens de deelnemers begeleiden. Dit zijn mensen in een participatietraject en vrijwilligers

FIETSEN INITIATIEVEN

Vier vrijwilligers –tussen de 75 en 85 jaar- knappen fietsen op tot ze veilig bruikbaar zijn, we werken zonder betaalde krachten

Vier vrijwilligers –tussen de 75 en 85 jaar- knappen fietsen op tot ze veilig bruikbaar zijn, we werken zonder betaalde krachten

Minder draagkrachtigen kopen een fiets tegen een gering bedrag

ORGANISATIE

De initiatieven worden vaak gestart door vrijwilligers. Zij richten een stichting op of haken aan bij een bestaande stichting. Daarnaast komen de juridische vormen vereniging en coöperatie voor. Fietseninitiatieven zijn dus vaak een onderdeel van een bredere organisatie waar andere sociale activiteiten plaatsvinden, zoals samen koken of een goederen- of kledingbank.

ORGANISATIE

Wie neemt het initiatief

Zelfstandig of onderdeel van grotere organisatie

Rechtsvorm

We zijn een stichting met een bestuur. De vrijwilligers organiseren allerlei activiteiten gericht op hulp aan vluchtelingen en ondersteunen bij het hier thuis raken. Iedere vrijwilliger heeft een eigen project (of met een groepje) en dat trekken ze zelf onder de paraplu van de stichting. Het fietsenproject is een van die projecten

FIETSEN INITIATIEVEN

In 2013 opgericht door een vrijwilliger, iemand die in het vak heeft gezeten. Nu zijn we een vrijwilligersvereniging. Er zijn vier onderdelen die door vrijwilligers worden gerund

Ik ben als particulier dit initiatief gestart. Mijn baan als jongerenwerker bij een welzijnsorganisatie helpt wel voor de contacten, het netwerk. We zijn nu een stichting met daaronder verschillende projecten

FINANCIERING

Financiering van initiatieven komt uit de volgende bronnen: subsidie van de gemeente of fondsen. 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 andere gemeenten moeten de initiatieven de fietsen kopen van de gemeente. Hierbij wordt opgemerkt dat de kwaliteit van de weesfietsen steeds slechter wordt. Vaak moeten onderdelen worden ingekocht om functionerende fietsen te kunnen maken.

FINANCIERING

Welke partijen financieren het initiatief

Waar komen fietsen vandaan

Wie betaalt voor de fietsen

ANWB kinderfietsenproject is het belangrijkste fonds waar we veel fietsen van krijgen. Als er een tekort is aan fietsen kunnen we weesfietsen kopen van de gemeente

FIETSEN INITIATIEVEN

Halverwege 2017 is de gemeente mee gaan faciliteren in de vorm van basissubsidie

Fietsen worden geschonken door de gemeente of door particulieren. Opbrengst spullenbank voor organisatie, onderhoud gebouw, gas-water-licht etc

Mensen moeten een tegenprestatie leveren. Ofwel in geld, ofwel in een bijdrage door mee te werken, te leren banden plakken of iets dergelijks. Deze tegenprestatie wordt altijd 'op

ZICHTBAARHEID

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 geen garantie dat er meer publiciteit wordt gerealiseerd. Initiatieven hebben contact met andere organisaties zoals maatschappelijk werk, sociale zaken van de gemeente of stichting Leergeld, met name voor doorverwijzing van 'klanten'.

ZICHTBAARHEID

Waar is het initiatief gevestigd

Hoe werkt men aan bekendheid: publiciteit

Contact met lokale maatschappelijke organisaties

Voorheen op allerlei gratis locaties, fietsenbank bij iemand in de garage. Toen kwam een deel van een oude fabriek vrij, groot, veel huur. Het gebouw hebben we opgeknapt met man en macht, met sponsoring. Nu krijgen we subsidie van de gemeente voor huur van het gebouw

FIETSEN INITIATIEVEN

Website, Facebookpagina (is er wel maar wordt niet bijgehouden. Dit zou door een vrijwilliger moeten gebeuren). Mond-tot-mond reclame, wijkkrant / lokaal weekblad, sociaal-cultureel werk, maatschappelijk werk, sociaal wijkteam van de gemeente

Tot voor kort werden de fietsen in mijn achtertuin of schuur bewaard – sinds kort wordt er (tegen gereduceerd tarief) een opslagplaats gehuurd waar 40-50 fietsen bewaard worden. Ik knap de fietsen bij mij thuis op

VOLHOUBBARE INITIATIEVEN

Fietseninitiatieven drijven voor een groot deel op de kracht van vrijwilligers. Die kracht heeft ook een keerzijde. Veel vrijwilligers met technische fietskennis zijn vaak op leeftijd, soms zelfs boven de 80 jaar. Voor het werven van opvolgers is het van belang publiciteit te geven aan het initiatief, iets wat nu over het algemeen weinig gebeurt. Professionals in het sociale domein en binnen de gemeente zouden hierin een bemiddelende rol kunnen spelen, maar dan moeten zij zelf wel goed op de hoogte zijn van het initiatief. De gemeente zou hierin de regie kunnen pakken. Daarnaast is capaciteit in termen van ruimte voor initiatieven een issue. Zij geven aan meer fietsen te kunnen opknappen als er meer

ruimte beschikbaar zou zijn.

Een vorm die goed lijkt te werken is samenwerking met sociale zaken of zorgpartijen om werkervaringsplaatsen of dagbesteding te bieden bij het opknappen van fietsen. Hiermee kunnen andere budgetten worden aangeboord. Voorwaarde is wel dat er professionele begeleiding is en dat vrijwilligers getraind en begeleid worden om met deze nieuwe collega's om te gaan.

Om de doelgroep te bereiken helpt het als het fietseninitiatief onderdeel is van een grotere organisatie die meer activiteiten biedt zoals een goederenbank, kooklessen etc.

UITDAGINGEN

Bij het tegengaan van fietsarmoede en daarmee het vergroten van mobiliteitsgeluk staan we voor een aantal uitdagingen:

- In het sociale domein is er meer aandacht en begrip nodig voor de doelgroepen die te maken hebben met deze vorm van mobiliteitsarmoede. De fiets wordt nog weinig gezien als 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 gedeelde mobiliteit, 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.
- In gemeenten kan meer specifieke aandacht besteed worden aan fietseninitiatieven en kan de verbinding tussen initiatieven meer gestimuleerd worden. Op die manier ontstaat overzicht van de initiatieven die er zijn in de gemeente en kunnen de initiatieven elkaar versterken.
 - Sociaal/maatschappelijk werkers in het veld hebben behoefte aan overzicht van initiatieven en inzicht in hoe zij werken, waardoor zij de doelgroep beter kunnen ondersteunen in het beschikbaar hebben van een geschikte, betaalbare, functionerende en betaalbaar te onderhouden fiets om zo de mobiliteitsarmoede te verzachten.

VERWIJZINGEN

[1] www.mobilityhappiness.nl

[2] Het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) omschrijft mobiliteitsarmoede als “het niet of moeilijk kunnen bereiken van activiteitenlocaties (in termen van moeite) als gevolg van gebrekkige vervoersmogelijkheden (zowel objectief als gepercipieerd), in combinatie met de sociaal-economische en ruimtelijke omstandigheden waarin mensen verkeren en hun vaardigheden. Hierdoor worden zij belemmerd in hun deelname aan het maatschappelijk leven, waardoor de kwaliteit van leven negatief wordt beïnvloed.”

[3] Risico op vervoersarmoede, een eerste aanzet tot een indicator, CBS, december 2018

[4] Vervoersarmoede in de grote stad ontrafelen, Van der Bijl en Van der Kamp, augustus 2018

[5] Quiet wil armoede onder de aandacht brengen én verzachten. De Communities werven sponsors om hun ‘members’ via een digitaal platform iets aan te bieden wat ze zelf niet kunnen betalen. Daarnaast geeft Quiet mensen de kans om hun talenten te (her)ontdekken en te benutten: goed voor hun zelfvertrouwen én voor de mensen die ze daarmee helpen.

[6] Sociale Veerkracht monitor 2018, Het PON, Telos, januari 2018

[7] Burgers maken hun buurt, Bas Denters, Evelien Tonkens, Imrat Verhoeven en Judith Bakker, 2013

[8] De duurzaamheid van burgerinitiatieven. Een empirische verkenning. Igalla, M. & Van Meerkerk, I., 2015

[9] Niet meer zomaar stoppen. Over duurzaamheid van burgerinitiatieven. Laurine Blonk en Annette van den Bosch, 2018

COLOFON

Deze verkenning is uitgevoerd door Mobycon en Zet in opdracht van de provincie Noord-Brabant.

We bedanken iedereen die aan deze verkenning meewerkte voor het delen van hun tijd, kennis en enthousiasme.

Neem voor meer informatie contact op met:

Angela van der Kloof, Mobycon

a.vanderkloof@mobycon.nl

06 333 05 628

Kamieke van de Riet, Zet

Kamieke.vanderiet@wijzijnzet.nl

06 826 70 221



Provincie Noord-Brabant
