

Mobiliteitssegregatie en de nivellerende rol van de fiets

Lucas Harms
Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
Lucas.Harms@minienm.nl

Nina Schaap
Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
Nina.Schaap@minienm.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
19 en 20 november 2015, Antwerpen**

Inzending voor 'kampvuursessie'

Samenvatting

Door de steeds grotere verschillen in welvaart en welzijn worden ook de verschillen in mobiliteit groter, en daarmee de (kansen op) maatschappelijke deelname van bepaalde burgers. Deze zogenaamde mobiliteitssegregatie wordt in Nederland echter in belangrijke mate beperkt door de nivellerende rol van de fiets. Tegelijkertijd vormt de rol van de fiets in het Nederlandse mobiliteitssysteem een rem op de kwaliteit en kwantiteit van het lokale openbaar vervoer. De bevolkingsgroepen die weinig of niet fietsen of niet meer kunnen fietsen zijn daardoor binnen Nederland extra kwetsbaar. Meer inzicht in de omvang, kenmerken en effecten van mobiliteitssegregatie is daarom meer dan gewenst.

Mobiliteitssegregatie en de nivellerende rol van de fiets

De laatste tijd verschijnen er steeds meer berichten over groeiende ongelijkheid. Het startsein was de bestseller *Capital in the 21st century* van de Franse econoom Thomas Piketty, die er op wijst dat in veel westerse landen de welvaart van de rijksten toeneemt ten koste van de rest. Maar niet alleen in welvaart, ook de kloof tussen lager- en hogeropgeleiden en tussen jong en oud neemt steeds verder toe (SCP/WRR 2014). De groeiende ongelijkheid vindt in steeds meer Europese steden zijn weerslag in ruimtelijke segregatie, wat een voedingsbodem kan zijn voor onbegrip en sociale onrust (Tammaru et al. 2016). Tegelijkertijd is er een groeiende kloof tussen stad en platteland zichtbaar: hernieuwde belangstelling voor steden (re-urbanisatie) gaat hand in hand met een leegloop op het platteland (zie o.a. Goodwin & Van Dender 2013). Tenslotte is er ook tussen steden en regio's sprake van divergentie, zoals onderzoek uit de Verenigde Staten laat zien: in agglomeraties waar innovatieve en specialistische bedrijven zijn gevestigd (zogenoemde 'brain hubs' of 'innovation clusters') is de welvaart sterk toegenomen, terwijl in de stedelijke regio's waar meer traditionele bedrijvigheid domineert qua inkomen en levensstandaard achtergang zichtbaar is (Moretti 2012).

Deze groter wordende ongelijkheid op allerlei vlakken kan uiteraard gevolgen hebben voor de mobiliteit; wij spreken daarbij van mobiliteitssegregatie. Maar waar bij welvaart, opleiding of gezondheid "meer" meestal gelijk staat aan "beter", ligt dit bij mobiliteit gecompliceerder. Reden is dat naast de kwantiteit en kwaliteit van vervoersmogelijkheden ook de kwantiteit en kwaliteit van voorzieningen op verschillende bestemmingen een rol speelt. Mensen die in het centrum wonen van een grote stad hebben binnen korte afstand immers veel meer winkels en uitgaansgelegenheden tot de beschikking dan mensen die in een klein dorp wonen op het platteland. Mede daarom kan je ook niet zomaar zeggen dat mensen die meer of verder reizen, per definitie beter of slechter af zijn. 'Mobiliteitssegregatie' gaat dus over de verschillen in bestemmings- en verplaatsingsmogelijkheden tussen groepen en gebieden.

Recentelijk heeft het Europese parlement een rapport uitgebracht waarin zij stelt dat door ontwikkelingen zoals vergrijzing, inkomensverschillen en migratie, mobiliteitsarmoede in toenemende mate een probleem zal gaan vormen (EU 2015). Daarom wordt gepleit voor extra aandacht aan de sociale dimensie van mobiliteit zodat de meest kwetsbare bevolkingsgroepen toch mobiel en daarmee ook maatschappelijk actief kunnen blijven. Nederland scoort echter relatief goed in de statistieken die in deze rapportage worden gepresenteerd. Sociale ongelijkheid en mobiliteitsarmoede zijn relatief beperkt.

Volgens de auteurs van deze CVS-bijdrage wordt de mobiliteitssegregatie in Nederland in belangrijke mate beperkt door de nivellerende rol van de fiets: veel voorzieningen zijn binnen een 'befietsbare' afstand beschikbaar (meestal gedefinieerd als 7,5 kilometer). Bovendien is Nederland in termen van zowel bezit als gebruik een echt fietsland. De keerzijde van Nederland Fietsland is echter dat de alternatieven zoals bus, tram en metro, maar ook voetgangersvoorzieningen, door de grote rol van de fiets minder goed ontwikkeld zijn (zie bijv. Brög 2007, McClintock 2002). En daar loopt het spaak met de nivellerende rol van de fiets. Er zijn namelijk ook Nederlanders die geen toegang hebben tot de fiets of hier maar nauwelijks gebruik van maken. Bijvoorbeeld omdat ze fysiek of

vanwege hun gezondheid niet in staat zijn om te fietsen, of omdat de beoogde bestemmingen op een te grote afstand liggen van hun huisadres. De verschillen tussen groepen en gebieden binnen Nederland lijken wat dat betreft zelfs steeds groter te worden: in het landelijke gemiddelde fietsaandeel zijn weliswaar nauwelijks veranderingen waarneembaar, maar dit verdoezelt dat sommige groepen meer zijn gaan fietsen (onder andere door de e-fiets), terwijl met name niet-westerse allochtonen, de snelst groeiende bevolkingsgroep in Nederland, weinig fietsen en vaker zijn aangewezen op bus, tram en metro of verplaatsingen te voet. Dit heeft deels te maken met de sociaal-economische positie van niet-westerse allochtonen, maar ook cultureel bepaalde voorkeuren en behoeften lijken een rol te spelen: de fiets heeft bij hen een slecht imago en wordt veelal geassocieerd met een gevoel van verkeersonveiligheid (Harms 2006; Olde Kalter 2008).

Juist deze niet fietsende groep mensen heeft ook nog eens minder vaak de beschikking over een auto of zelfs een rijbewijs (Harms 2006), en is dus vaker aangewezen op juist die voorzieningen die door het hoge fietsgebruik minder ontwikkeld zijn (bus, tram, metro en voetgangersvoorzieningen). Concluderend: hoewel we dankzij de fiets enerzijds minder mobiliteitssegregatie kennen dan in veel andere landen, zou de populariteit van de fiets in Nederland anderzijds wel eens een rem kunnen vormen op de mobiliteit en uithuizigheid van niet-westerse allochtonen. Nader onderzoek moet uitwijzen of en in hoeverre dit ook daadwerkelijk het geval is.

Stellingen voor tijdens de kampvuursessie

- de divergentie in sociale en ruimtelijke verschillen in welvaart en welzijn vergroten de verschillen in mobiliteit en daarmee de (kansen op) maatschappelijke deelname van burgers;
- de mobiliteitssegregatie wordt in Nederland echter in belangrijke mate beperkt door de nivellerende rol van de fiets;
- de rol van de fiets in het Nederlandse mobiliteitssysteem vormt een rem op de kwaliteit en kwantiteit van het lokale openbaar vervoer;
- de bevolkingsgroepen die weinig of niet fietsen of niet meer kunnen fietsen zijn daardoor binnen Nederland extra kwetsbaar;
- onderzoek naar de omvang, kenmerken (wie, wat, waar en wanneer?) en effecten van mobiliteitssegregatie is dan ook meer dan gewenst.

Literatuur

- Brög, W. (2007). MON presentatie Midzomermeeting 2007, SocialData/W. Brög bij AVV-RWS-Rotterdam.
- EU (2015). Social Inclusion in EU Public Transport. Brussel: European Union/ Directorate-General for Internal Policies, Policy Department B: Structural and Cohesion Policies / Transport and Tourism.
- Goodwin, P., & Van Dender, K. (2013). 'Peak Car'—Themes and Issues. *Transport Reviews*, 33(3), 243-254.
- Harms, L. (2006). *Anders onderweg; De mobiliteit van allochtonen en autochtonen vergeleken*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- McClintock, H. (2002). *Planning for Cycling, Principles, Practice and Solutions for Urban Planners*. Nottingham: University of Nottingham, UK

- Moretti, E. (2012). *The New Geography of Jobs*. Houghton: Mifflin Harcourt
- Olde Kalter, M.J. (2008). *Blijvend anders onderweg; Mobiliteit allochtonen nader bekeken*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Piketty, T. (2014). *Capital in the 21st Century*. Cambridge: Harvard Uni.
- SCP/WRR (2014). *Gescheiden werelden? Een verkenning van sociaal-culturele tegenstellingen in Nederland*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau / Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid
- Tammaru, T., Marcinczak, S., Van Ham, M., & Musterd, S. (2016). *Socio-Economic Segregation in European Capital Cities*. Regional Studies Association. London: Routledge.