

## Bereikbaarheidsongelijkheid

‘Vervoersarmoede’ is een nieuw modewoord. Ik pleit ervoor dit niet langer te gebruiken. Er is zeker armoede in Nederland, want we hebben voedselbanken en tweeëndertig duizend ‘geregistreeerde’ daklozen; in werkelijkheid meer. Zes procent van de Nederlanders leeft onder de armoedegrens en dit moet anders. Maar beter vervoer draagt hier nauwelijks aan bij. Stedelijke verdichting helpt wel, omdat in steden de afstanden kort zijn, waardoor veel per fiets bereikbaar is. Een bus-op-maat helpt ook. Praktische oplossingen voor mensen in de knel zijn goed; een algemeen beleid tegen vervoersarmoede leidt alleen maar af van de werkelijke problemen.

Hogere lonen en uitkeringen liggen voor de hand om armoede aan te pakken, maar we praten over vervoersarmoede en energiearmoede. De kans is groot dat goede bedoelingen verzanden in studiemiddagen, beleidsnota’s en toeslagen. Uit het frame vervoersarmoede ontstaat vanzelf de neiging om betere vervoersvoorzieningen aan te bieden en mobiliteit goedkoper te maken. Zoals het kabinet helaas deed toen ze de brandstofaccijnzen verlaagde. De welgestelden profiteerden het meest en milieuvervuiling verminderde niet, doordat de prijs van energie werd verlaagd<sup>[1]</sup>.

Stedelijke verdichting is ook gunstig. Mensen met weinig inkomen hebben namelijk in steden een betere bereikbaarheid dan in slaapsteden of in het buitengebied. Als ze in Amsterdam wonen kunnen ze twee tot vier keer zoveel werkplekken bereiken dan als ze buiten de stad wonen<sup>[2]</sup>. Dit komt vooral door de korte afstanden in de stad, waardoor minder (dure) mobiliteit met auto of openbaar vervoer nodig is. Beleid waardoor mensen met weinig geld in steden kunnen (blijven) wonen, zorgt tegelijkertijd voor voldoende bereikbaarheid voor ze.

Nieuwe buslijnen helpen ook, wanneer die woonwijken met een laag gemiddeld inkomen verbinden met bedrijfsterrinen waar mensen met praktische beroepen werken. Deze bussen rijden ook op tijden dat de ploegendiensten wisselen. Mensen met praktische beroepen kunnen niet thuis werken, hebben geen auto van de zaak en van de twintig procent huishoudens met het laagste inkomen heeft twee derde geen auto. Deze ‘bus-op-maat’ is een ontbrekende schakel in het huidige mobiliteitsbeleid.

Verbeteringen in achterstandswijken gaan ook over bereikbaarheid. Bij het bemiddelen naar werk hoort de mogelijkheid om daar te komen. Een goedkope fiets plus de vaardigheid om die te gebruiken is een belangrijke eerste stap. Vervolgens komt het reguliere openbaar vervoer en de ‘bus-op-maat’ in beeld. Bij de ‘wijkaanpak’ stuurt de praktijk de oplossingen en staat steun aan mensen onder de armoedegrens centraal.

Een regelmatige reactie op mijn pleidooi tegen het gebruik van de term ‘vervoersarmoede’ is dat die in kleine kernen wel degelijk bestaat: “Op het platteland is de helft van de kleinere kernen ‘s-avonds en in het weekend op geen enkele wijze zonder auto of bromfiets bereikbaar”. Of dit met beleid moet worden aangepakt, hangt voor mij af van drie overwegingen:

1. Het gaat om bereikbaarheid en niet om vervoer. Als de kleine kern alle basisvoorzieningen heeft, dan is er volgens mij geen sprake van ‘bereikbaarheidsarmoede’. Als die basisvoorzieningen er niet zijn, dan is mogelijk een betere oplossingen om die terug te brengen.<sup>[3]</sup>
2. Het gaat om armoede en niet om inwoners met midden of hoge inkomens. De meeste arme mensen wonen in de steden en niet in het buitengebied. Buiten de steden is het autobezit ook het hoogst. Dit neemt niet weg dat er ook arme mensen zonder auto in kleine kernen wonen. Maatwerk zie ik als oplossing en niet een algemeen vervoersaanbod.
3. Het gaat om mensen die niet vrijwillig op een ‘autoafhankelijke’ plek zijn gaan wonen. De gevolgen van de keuze voor een woonlocatie met weinig voorzieningen en

vervoersmogelijkheden zijn voor eigen rekening. Verhuizen is een mogelijke oplossing. Dit ligt anders voor mensen die vastzitten op een 'autoafhankelijke' plek. Ook voor hen is een maatwerkoplossing nodig.

Bovenstaande benadrukt voor mij dat het frame 'vervoersarmoede' ons op het verkeerde been zet. Andere dan vervoersoplossingen blijven erdoor ten onrechte buiten beeld. Maatwerk is nodig voor bereikbaarheid van mensen met weinig geld, in plaats van algemene maatregelen.

8 augustus 2023

[1] Zie mijn blogs '[Het taboe op dure energie moet van tafel](#)' en '[Verlagen accijnzen is kortzichtig](#)'.

[2] Zie '[De Integrale Kijk Op Bereikbaarheid voor sturen op brede welvaart](#)' van Hans Voerknecht.

[3] Zie de PBL-studie '[Toegang voor iedereen](#)'.