Sociale Inclusieve Mobiliteit in de Vervoerregio Amsterdam

Matthew Bruno, Niels van Oort
en Suzanne Kieft

Lab
Smart Public Transport

TU Delft

Vervoerregio Amsterdam

Postdoc: Naar een inclusief mobiliteitssysteem in de vervoerregio Amsterdam

Onderzoeksvraag:
Hoe evalueer je de mate van sociale inclusiviteit van een mobiliteitssysteem en hoe ziet dat eruit, toegepast op de Vervoerregio Amsterdam?

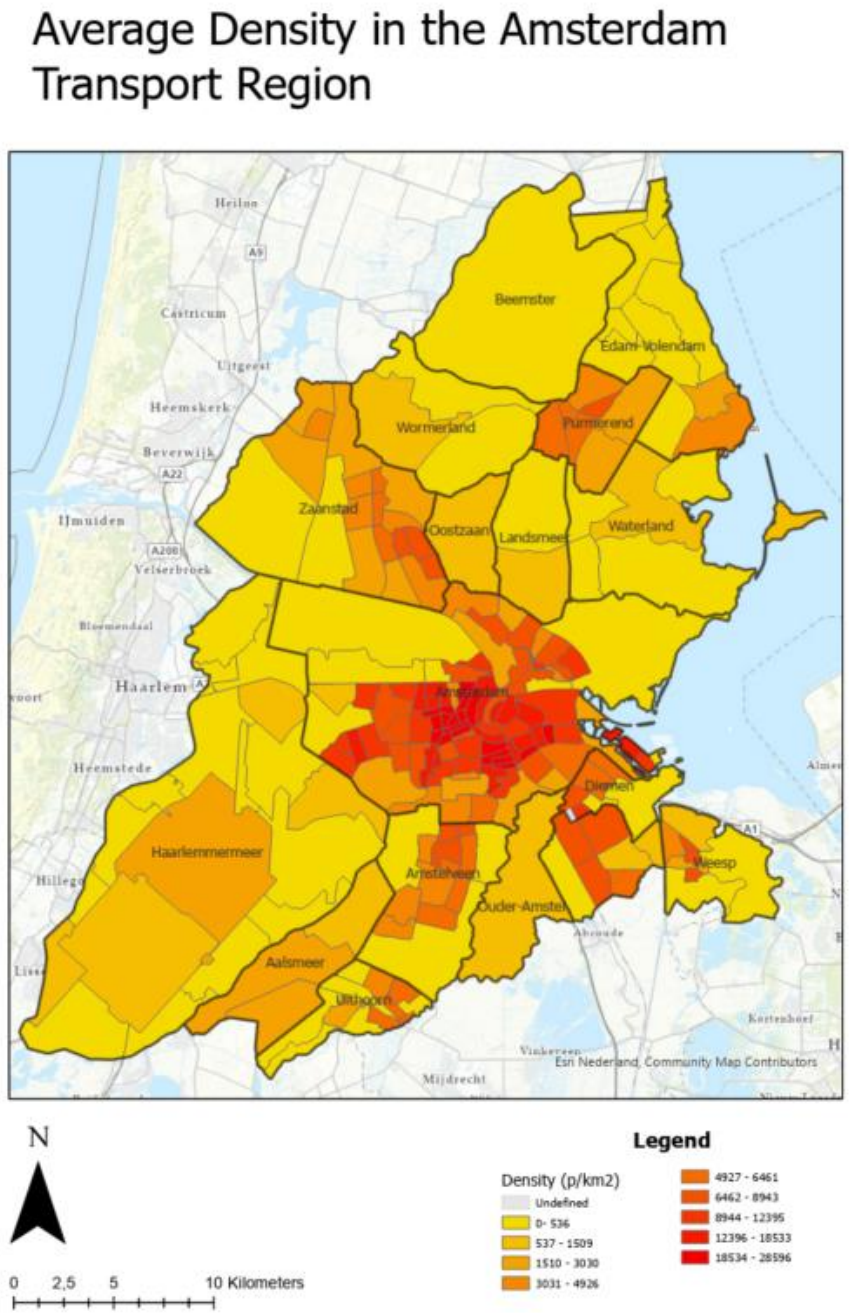
Output:

- Een evaluatiekader voor sociale inclusiviteit [Analyse van het huidige omstandigheden]
- Een analyse van sociale inclusiviteit in het huidige mobiliteitssysteem van vervoerregio Amsterdam [case study]
- Een set van verbeterinterventies naar aanleiding van de analyse van de huidige situatie.

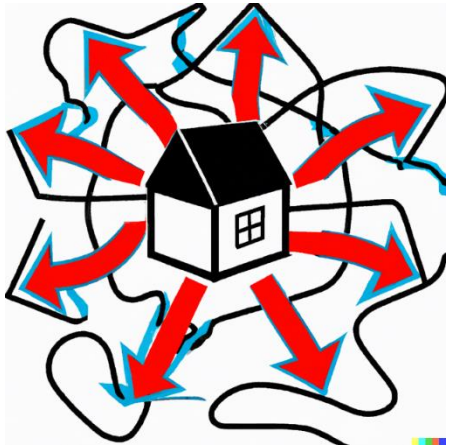
Bron: https://www.stm.info/en/info/universal-accessibility/inclusive-mobility

Vragen voor discussie

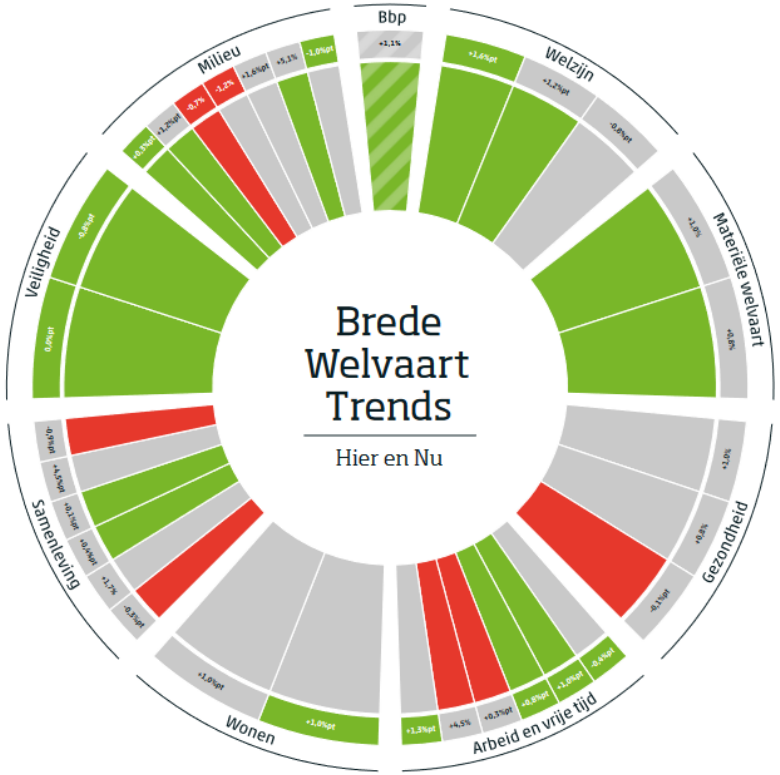
- Hoe kan je mensen vinden – in data en in het echte leven – die niet reizen?
- Hoe kan je een case study kiezen tussen 14 gemeenten met aparte karakteristieken?



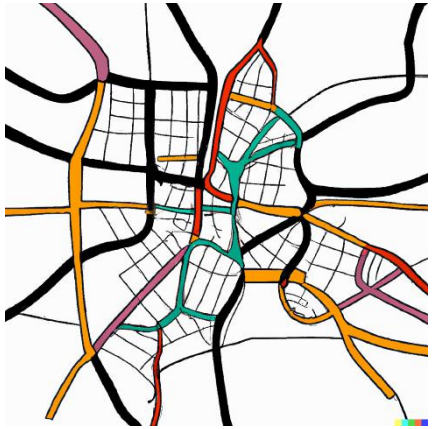
Nieuwe Perspectieven voor Verkeerskunde



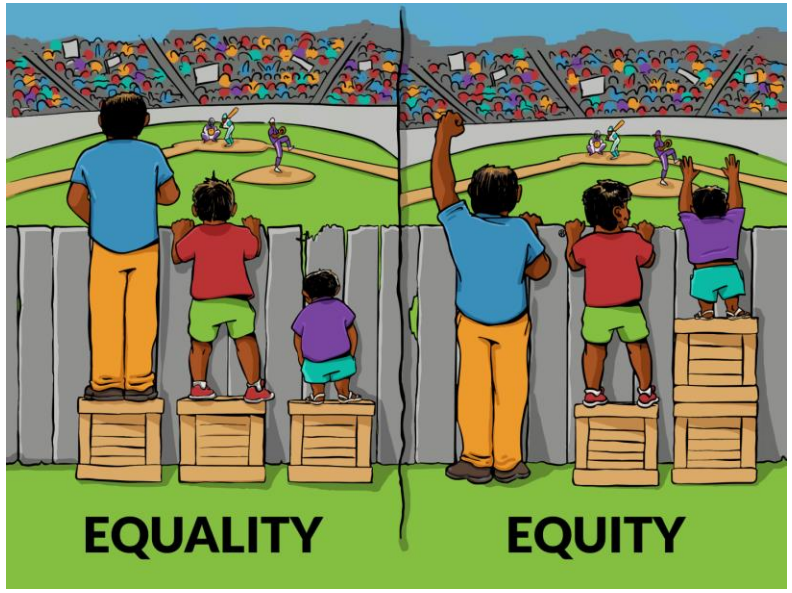
De 15-minute-stad



Equity in Verkeer en Vervoer



Daily Urban System



- Utilitarisme
- Egalitarisme
- Sufficiëntarisme

The Capabilities Approach

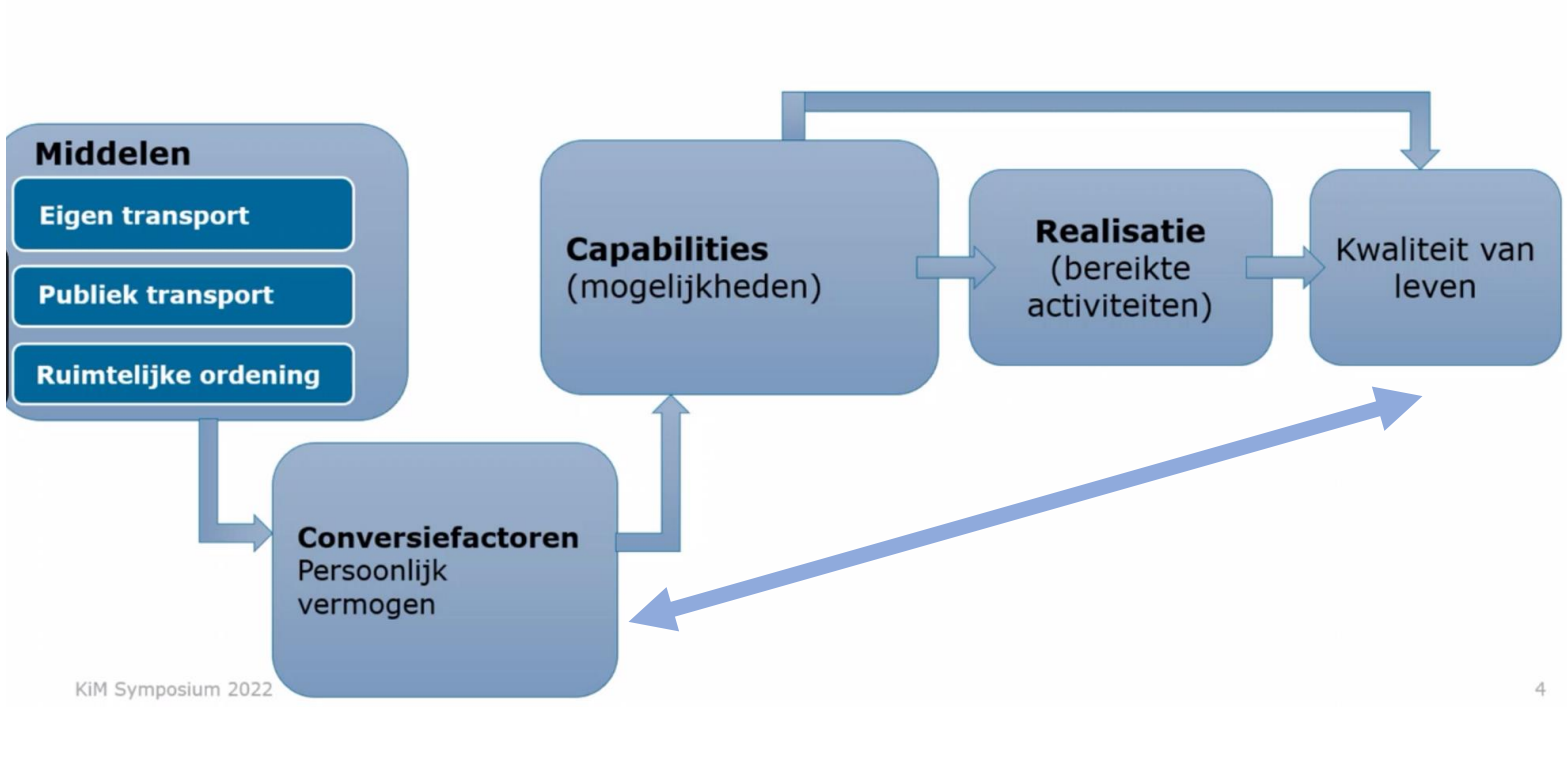
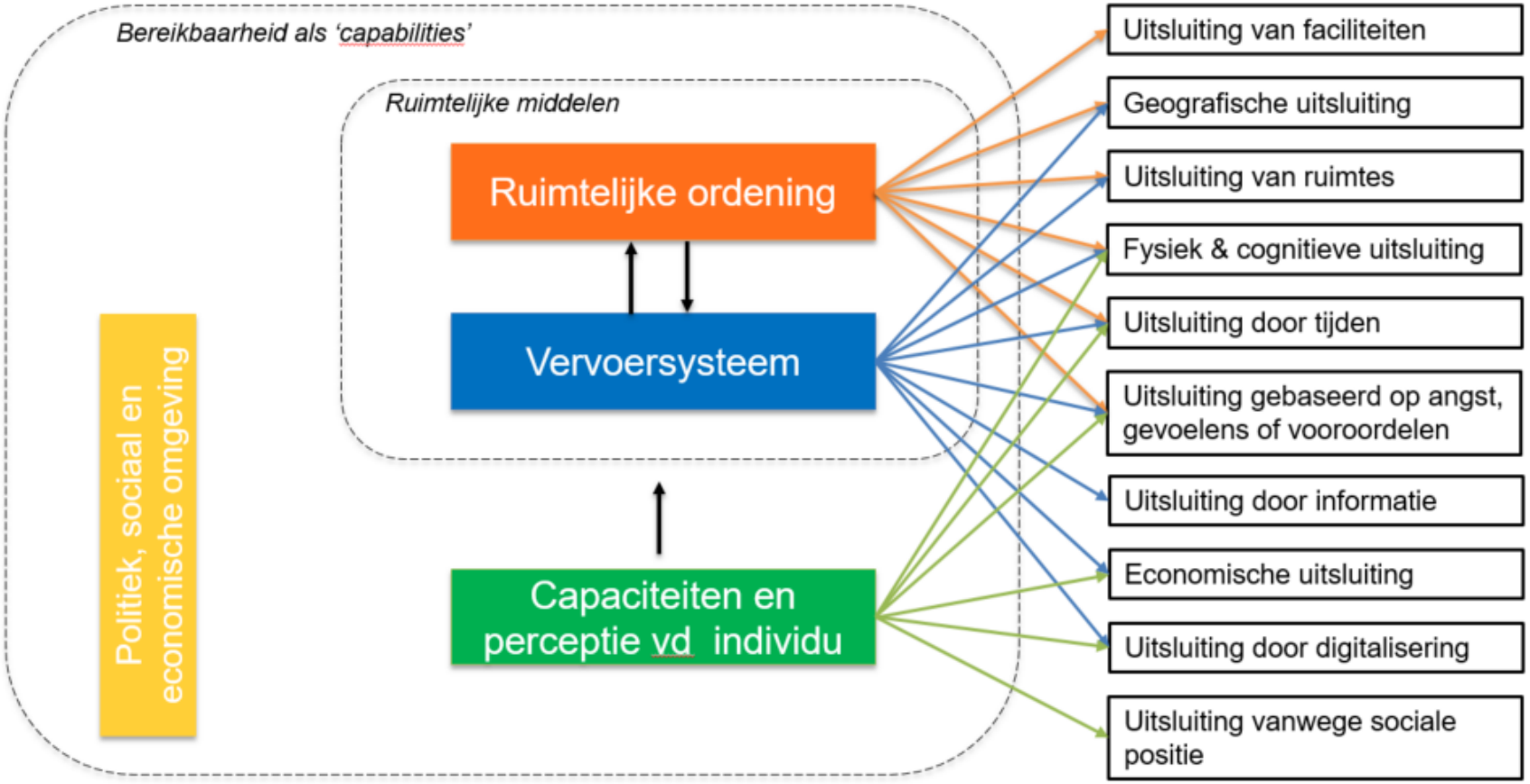


Image from Dall-e 2

Vervoers-verbonden sociale uitsluiting gezien door de lens van de vaardigheden-aanpak (Transport Related Social Exclusion [TRSE] through the lens of the capabilities approach)



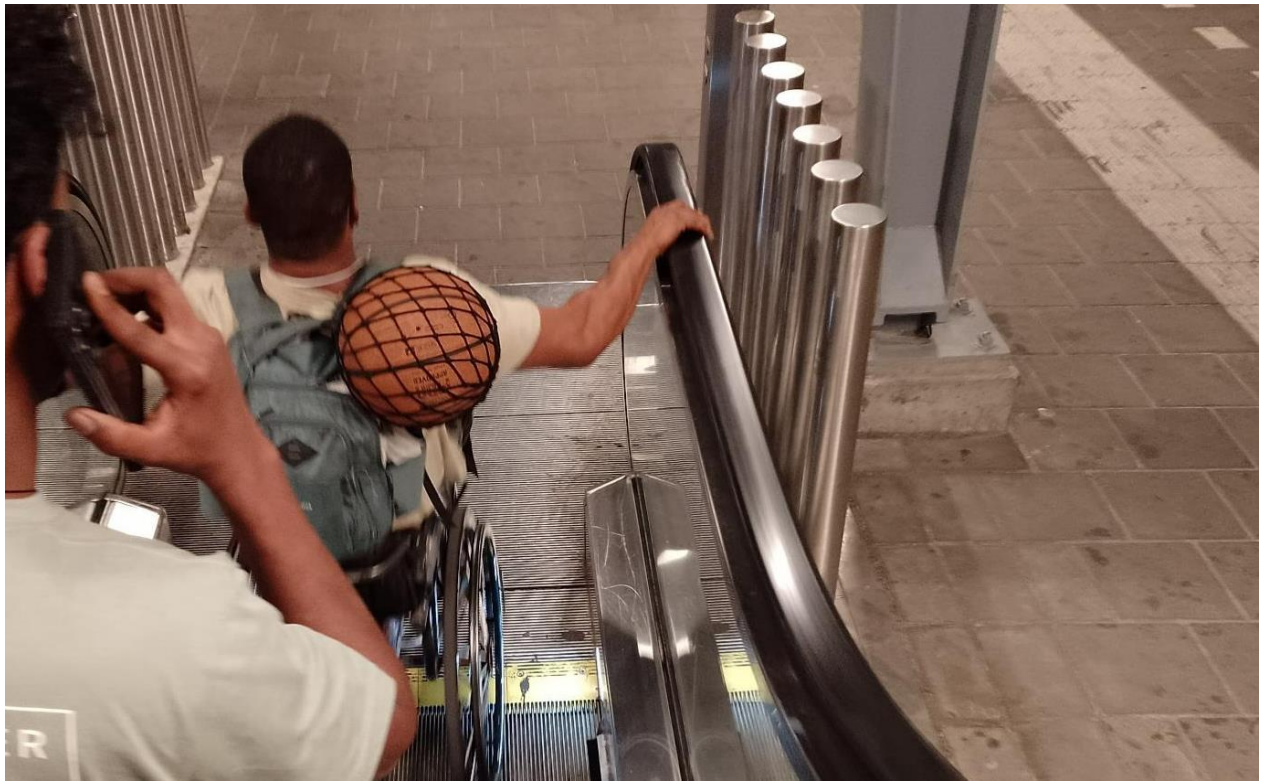
Vertaald door Lizet Krabbenborg

Luz, G., & Portugal, L. (2021). Understanding transport-related social exclusion through the lens of capabilities approach. *Transport Reviews*. https://doi.org/10.1080/01441647.2021.2005183

Fysiek en cognitieve uitsluiting/Physical and Cognitive Exclusion

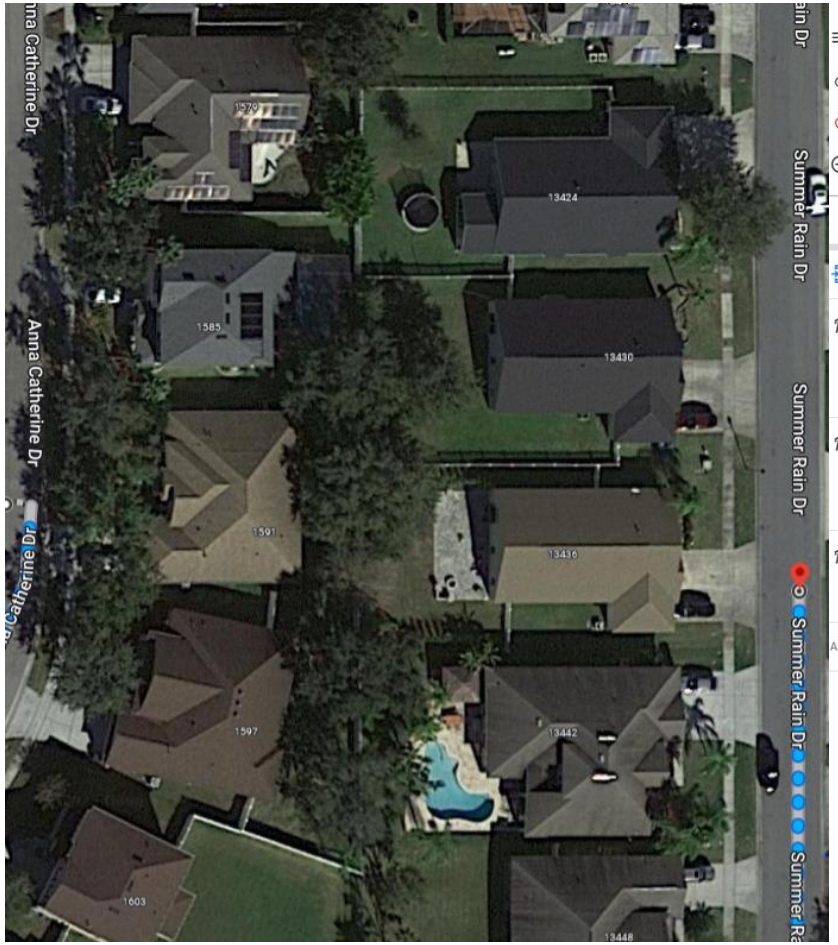
Er is sprake van fysiek en cognitieve uitsluiting als het vervoerssysteem of de bebouwde omgeving een fysiek of mentale belemmering vormen voor de mensen. Fysiek en mentale moeilijkheden i.v.m. toegang tot vervoer en de daarmee verbonden activiteiten zijn een van de meeste voorkomende factoren voor een beperkte stel van vaardigheden.

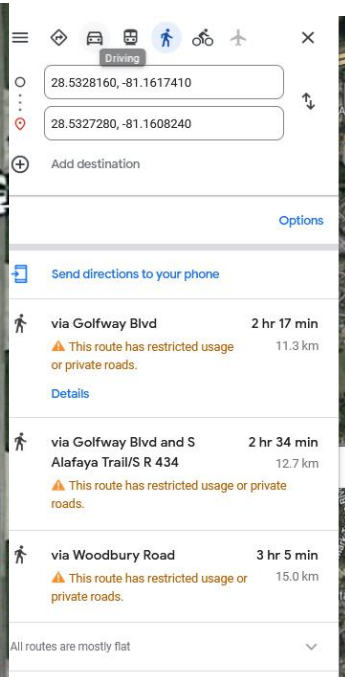
Image from Dall-e 2

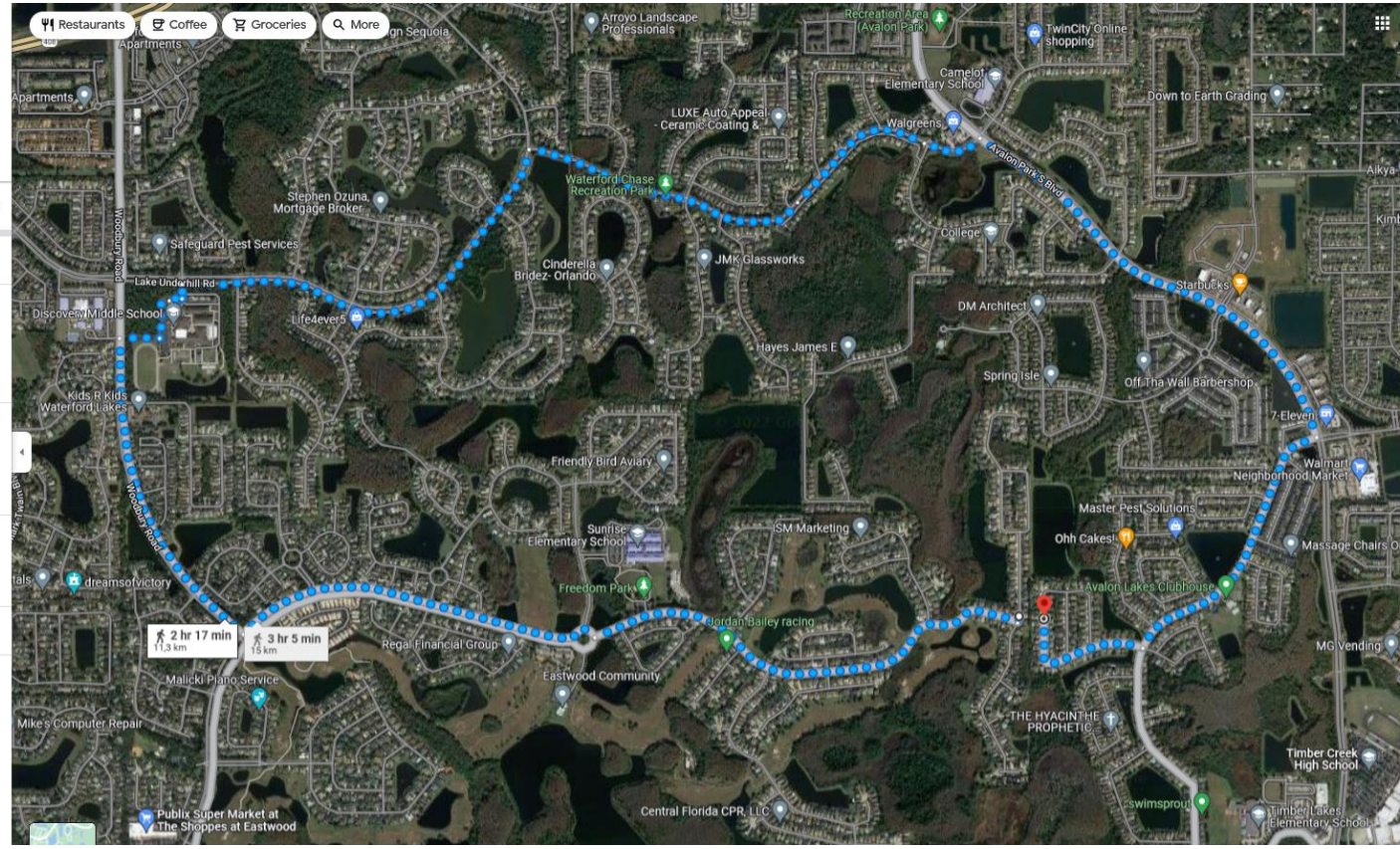


Geografische uitsluiting/Geographical exclusion

Er is spraak van geografische uitsluiting als een vervoerdienst niet voorhand is in de woonlocatie van iemand of als het vervoerssysteem geen verbinding heeft met de gewenst locatie.

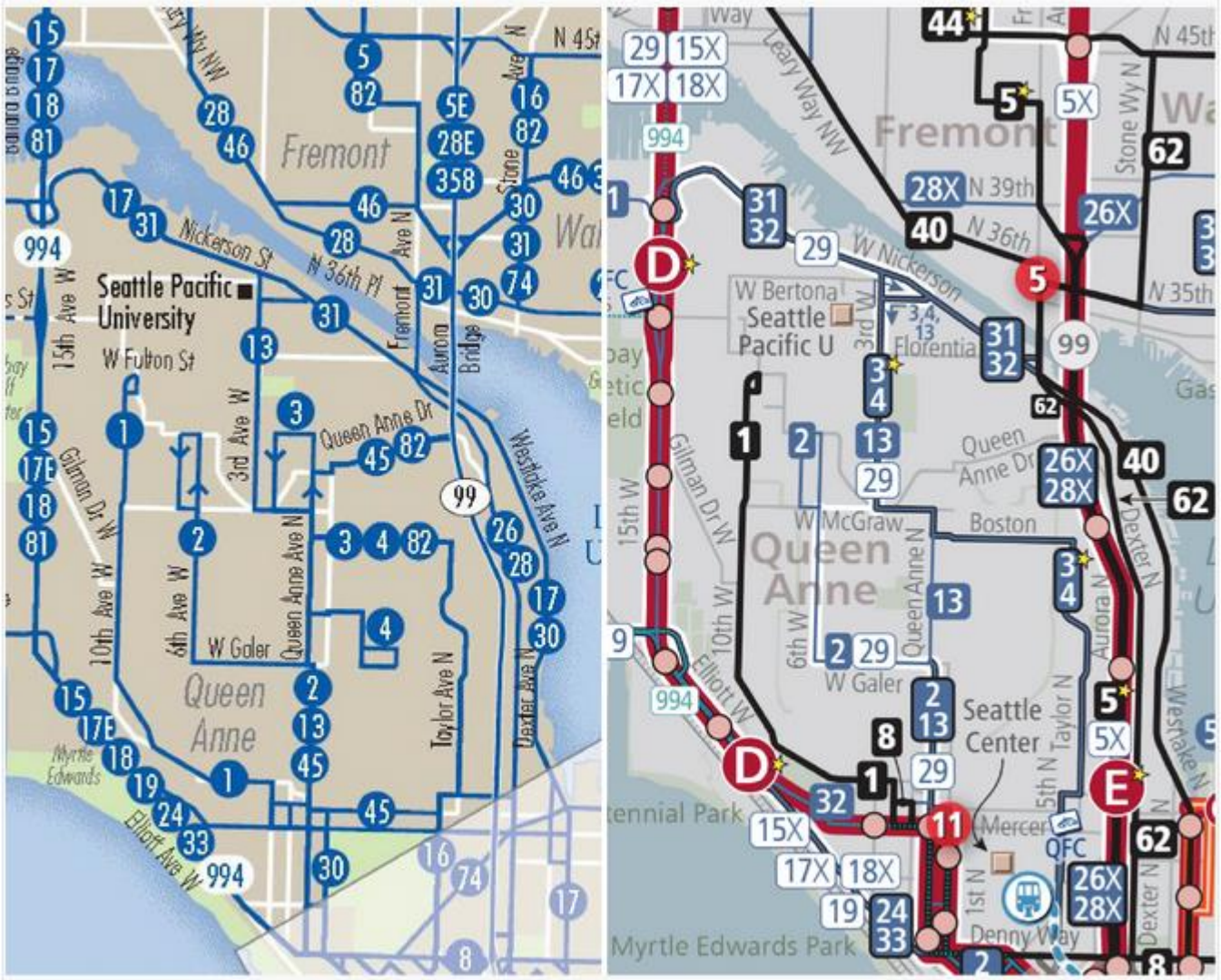






Tijdgebonden-uitsluiting/
Time Based Exclusion

Er is spraak van tijdgebonden-uitsluiting als het vervoerssysteem een lage frequentie heeft of niet op de gewenste tijd is of als persoonsgebonden eisen zoals werk, kinder- of ouderzorg of andere verplichtingen beperkte reismogelijkheden hebben omdat er weinig of geen vervoersdiensten beschikbaar zijn op de gewenste tijden. De tijd om er te komen, de wachttijd en de reistijd kunnen mensen ervaren als beperkingen voor hun verplichtingen en activiteiten. Dat kan met dienstfrequentie, netwerkontwerp, aantal overstappen, dienstsnelheid of afstand te maken hebben met de gewenste activiteiten of verplichtingen.



Seattle's transit map 2010 vs 2020.

From Jarett Walker, Human Transit, https://humantransit.org/basics/the-case-for-frequency-mapping

Sociale positie verbonden uitsluiting/Social position-based exclusion

Sociale positie verbonden uitsluiting heeft te maken met voorkoming van beweging door de openbare ruimte door discriminatie, sociale controle, of enige andere beperking op basis van gender, etniciteit, nationaliteit, leeftijd, sociaal niveau of religie, etc.).

Racisme bij NMBS

Racisme bij NMBS: "Dit is maar het topje van de ijsberg"

Beeld © ERIC DE MILDT

Het racisme bij de NMBS dat columniste Saskia De Coster op de agenda zette, blijkt geen alleenstaand geval. Mensen met een andere huidskleur voelen zich vaker vijandig behandeld in de trein, tram of bus. Het Centrum voor Gelijke Kansen en Racismebestrijding krijgt maandelijks gemiddeld één klacht hierover.

FEMKE VAN GARDEREN 21 oktober 2014, 06:42

Volgens [de directeur van het Centrum voor Gelijke Kansen en voor Racismebestrijding] vinden meldingen alleen maar plaats als het écht de moeite is, als écht duidelijk is dat er racistisch gedrag gesteld wordt. "Het is moeilijk hard te maken. Hoe bewijst een gesluierde vrouw dat een buschauffeur met opzet niet voor haar stopte? Hoe toont een zwarte man aan dat hij als enige in zijn coupé bijkomend gecontroleerd wordt? We merken dat veel slachtoffers hun energie daar niet in willen steken, dat ze door willen met hun leven. Ik heb daar alle begrip voor. Maar het geeft ook een vertekend beeld.“’

https://www.demorgen.be/nieuws/racisme-bij-nmbs-dit-is-maar-het-topje-van-de-ijsberg~b775c0e6/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F

Verandering in CBS-data aan migranten en de kinderen van migranten

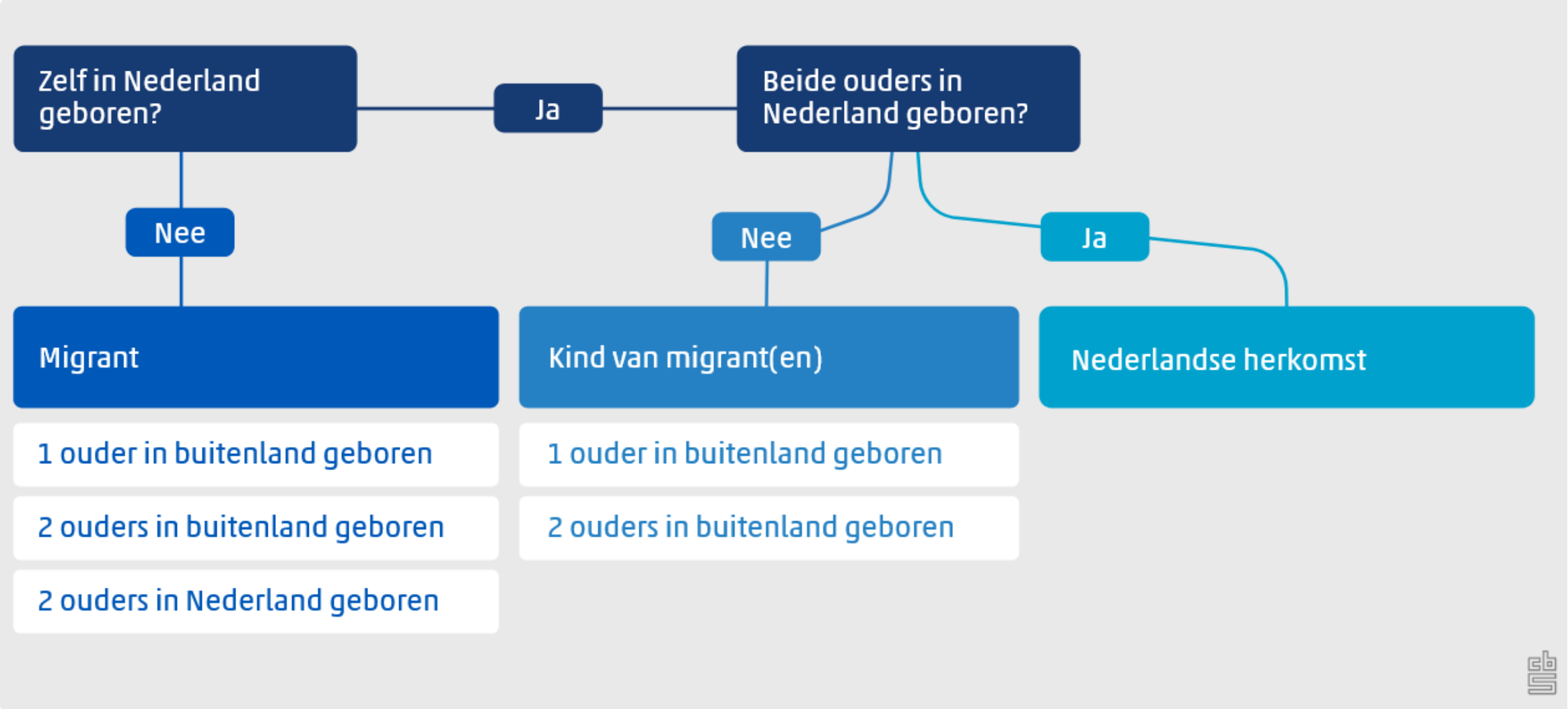
Persoon met een migratieachtergrond /Persoon met een Nederlandse achtergrond [2016-2022]: geboren buiten Nederland of een ouder geboren buiten Nederland

Persoon met een niet-westerse migratieachtergrond/westerse migratieachtergrond [1980-2022]:

> **Niet-westers:** Afrika, Latijns-Amerika en Azië (exclusief Indonesië en Japan) of Turkije
>
> **Westers:** Europa (exclusief Turkije), Noord-Amerika en Oceanië, en Indonesië en Japan

https://www.oneworld.nl/lezen/analyse/hoe-noemden-we-mensen-met-een-migratieachtergrond-door-de-jaren-heen/

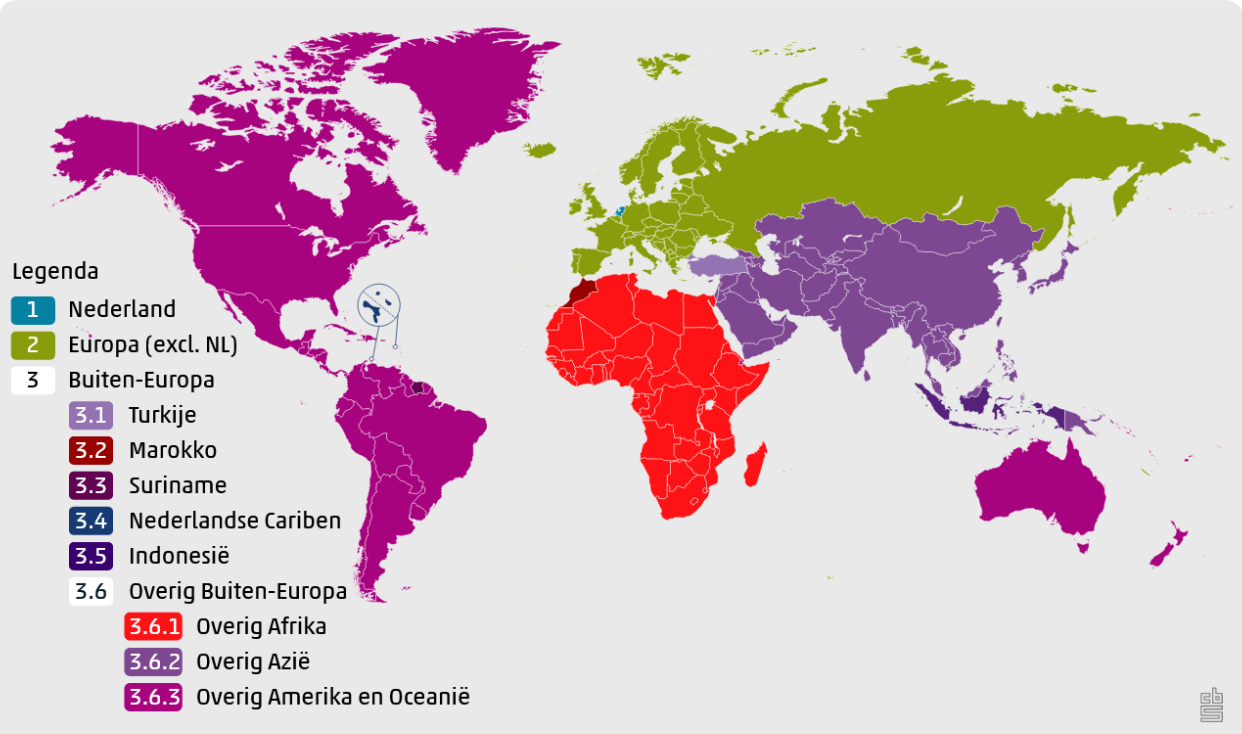
16 februari 2022: migrant, kind van migrant, Nederlandse herkomst



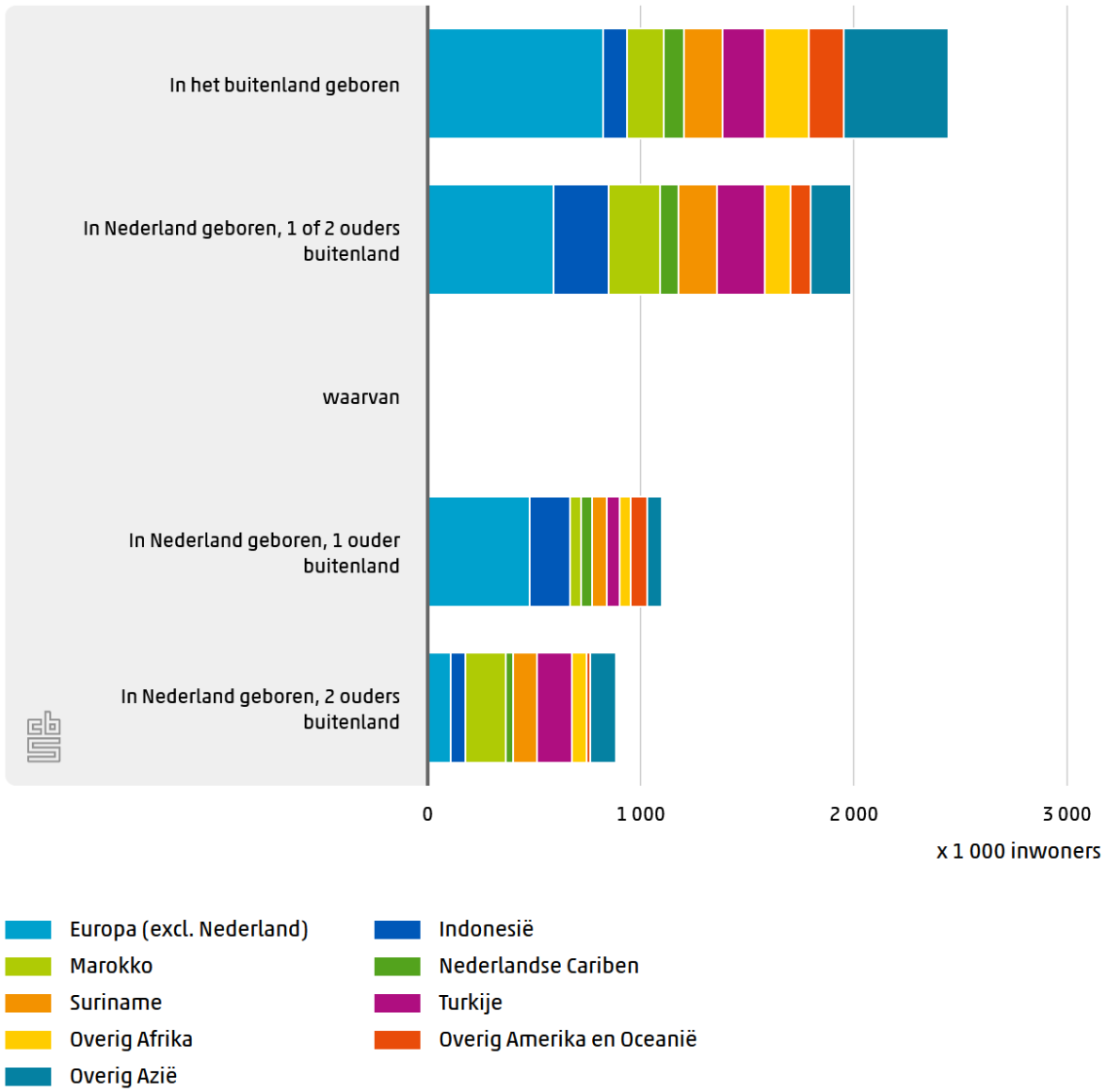
16 februari 2022

https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2022/07/cbs-introduceert-nieuwe-indeling-bevolking-naar-herkomst

Indeling Herkomstland



Bevolking naar herkomst, 1 januari 2021



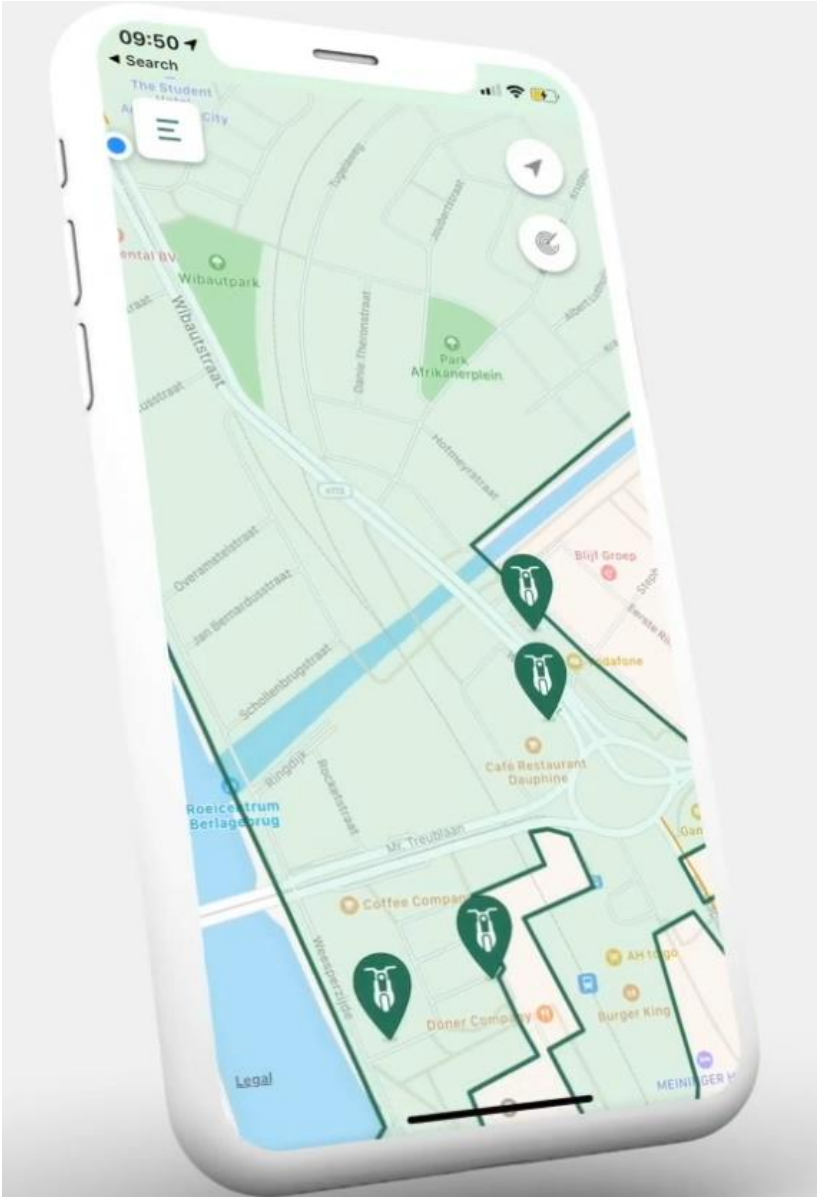
14 procent inwoners in het buitenland geboren

Van de 17,5 miljoen inwoners op 1 januari 2021, zijn er 2,5 miljoen (14 procent) niet in Nederland geboren. Twee derde van hen (1,6 miljoen mensen) heeft een Buiten-Europese herkomst. Van de klassieke migratielanden is de groep geboren in Turkije (201 duizend) het grootst, gevolgd door in Suriname (178 duizend) of Marokko (173 duizend) geboren migranten. Verder telt Nederland ook een relatief grote groep migranten die in een land in Overig Azië geboren zijn (497 duizend mensen).

https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2022/07/cbs-introduceert-nieuwe-indeling-bevolking-naar-herkomst

Uitsluiting door de digitale kloof/Digital Divide Exclusion

Uitsluiting door de digitale kloof gebeurd als een gebrek aan digitale connectiviteit of gebrek aan vaardigheid op het gebied van ICT de gebruiker verhinderd om een app te hanteren dat een vervoerssysteem bedenkt.



Economische uitsluiting/Economic Exclusion

Er is sprake van economische uitsluiting als de kosten voor de reizen naar bestemmingen in de omgeving van iemands huis of bij verplichtingen de reizen voorkomen of beperken. Studies i.v.m. uitsluiting hebben armoede, lage inkomen en werkloosheid als factoren geidentificeerd waardoor toegang tot het vervoer beperkt wordt en participatie in de samenleving wordt verhinderd.

Bekijk prijzen op basis van je huidige abonnement

Geen abonnement | 2e klas

€ 14,50
Enkele reis
Treinreis: 2e klas, vol tarief

Amsterdam Centraal

Enkele reis

Trein (NS)

2e klas vol tarief	**€ 14,50**
20% korting	€ 11,60
40% korting	€ 8,70
1e klas vol tarief	**€ 24,22**
20% korting	€ 19,38
40% korting	€ 14,53
Railrunner	**€ 2,50**

Bestel kaartje

Delft

Kies je traject

Onbeperkt reizen op een vast traject

van **Amsterdam Centraal**

naar **Delft**

Voor **€ 4,70** extra in de maand kun je met Altijd Vrij (€ 362,40) onbeperkt met de trein reizen door heel Nederland.
Bekijk Altijd Vrij

Bedrag per maand € 357,70

Annuleren | Bevestig je traject

Informatie-verbonden uitsluiting/Informational Exclusion

Informatie-verbonden uitsluiting ontstaat als er gebrek aan informatie is over het openbaar vervoer en er zijn bestemmingen waardoor reisplanning moeilijk is met als resultaat beperkt reisgedrag(e.g. gebrek aan informatie bij bushaltes, gebrek aan informatie over de locatie van haltes of gebrek aan informatie over dienstverstoringen).

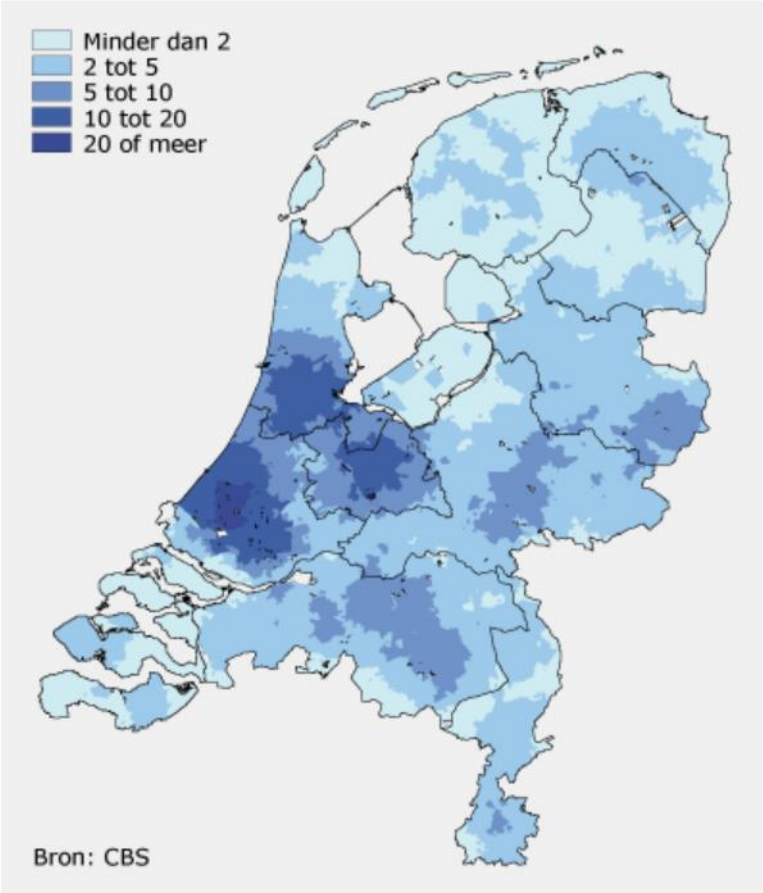
Zaandam, Borgerdiep

https://www.google.com/maps/@52.4666109,4.8266512,3a,61y,291.15h,85.49t/data=!3m6!1e1!3m4!1s2BSQg_69VmOyA_a_Uvxlnw!2e0!7i16384!8i8192

Zaandam, Willem Hooftkade

https://www.google.com/maps/@52.4292918,4.7891864,3a,75y,195.63h,89.94t/data=!3m6!1e1!3m4!1s0Vg32b4PB2Oh9s70zp6KdQ!2e0!7i16384!8i8192

Aantal ziekenhuizen binnen een straal van 20 kilometer op buurtniveau, 2007



https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2009/33/meeste-nederlanders-wonen-binnen-5-kilometer-van-ziekenhuis

Uitsluiting van faciliteiten/Exclusion from facilities

Er is spraak van uitsluiting van faciliteiten bij de afwezigheid of afstand van huis naar belangrijke bestemmingen zoals werk, school, zorg, winkel, of dienst. Het kan ook plaats hebben als de opportuniteiten die bereikbaar zijn door het openbaar vervoer evenwel niet geschikt zijn voor het individu.

Ruimtelijke uitsluiting/Space Exclusion

Er is sprake van ruimtelijke uitsluiting als de beveiligen van openbare ruimtes bepaalde groepen gebruikers ontmoedigd om gelijkelijk gebruik te maken van openbaar en mede-vervoer vervoersruimtes (e.g. eersteklas-wachtkamers in stations)of bepaalde gebieden (gesloten buurten). Bepaalde types van overzicht en besturing van openbare vervoer-ruimtes kunnen het gevoel van eigenschap zwakker maken voor marginale groepen.

Uitsluiting op basis van angst, vooroordeel of gevoel/Exclusion based on fear, prejudice, or feelings

Uitsluiting op basis van angst, vooroordeel of gevoel heeft te maken met de angst van criminaliteit en de perceptie van onveiligheid waardoor mensen bepaald gebieden vermijden (e.g. een bepaalde wijk of een bushalte). Kwaliteit van de vervoer, veiligheid tijdens de reis, veilig toegang tot stations en de houding van dienstverleners hebben invloed over de perceptie van openbare vervoer als een reis optie. Deze type van exclusie komt de meest voor bij vrouwen en ouderen. Vrouwen maken zich vaak zorgen over veiligheid en belasting bij haltes. Ouderen maken zich vaak zorgen over irritatie van andere als zij niet snel genoeg zijn bij aan- of opstappen van het openbare vervoer.

Reiziger voelt zich het minst senang op station Lelylaan

Station Lelylaan wordt gezien als het onveiligste ov-halte. Op de tweede plaats van plekken waar reizigers zich onveilig voelen, staan Amsterdam Centraal en Bijlmer Arena.

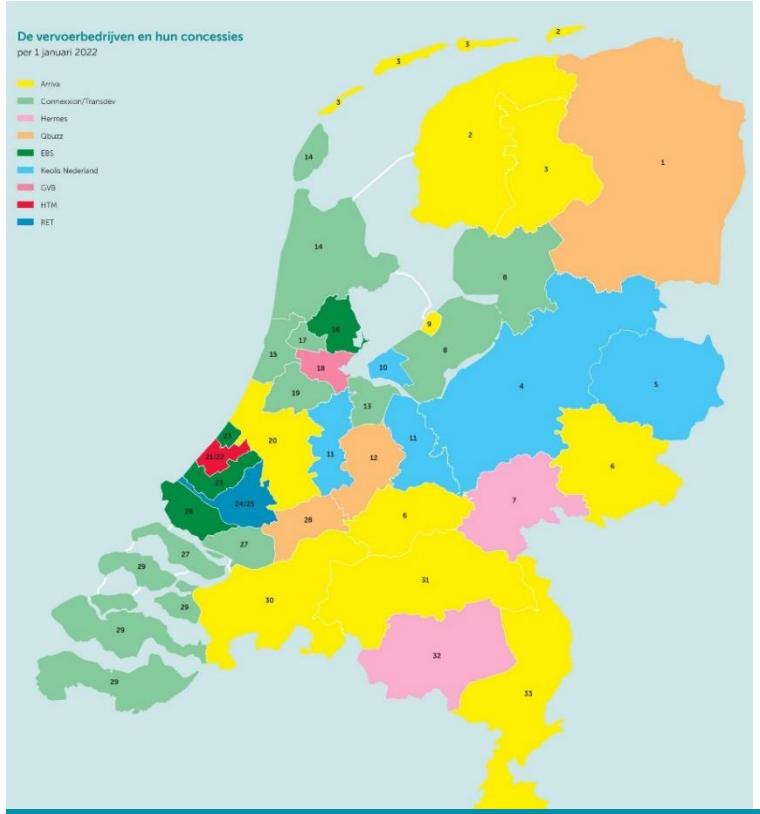
Marc Kruyswijk 19 mei 2016, 09:56

Op Station Lelylaan voelen reizigers zich het meest onveilig. BEELD FLORIS LOK

https://www.parool.nl/nieuws/reiziger-voelt-zich-het-minst-senang-op-station-lelylaan~bdcdc2c3/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F

Output:

- Een evaluatiekader voor sociale inclusiviteit [beleidsdocumenten-analyse]
    - Programma van Eisen voor concessiegebieden
    - Strategische beleidsdocumenten
    - Inclusieve mobiliteitbeleid



Deze ontwikkelingen vragen om een andere rol van het openbaar vervoer in het concessiegebied Amstelland-Meerlanden die is afgestemd op de gewijzigde behoefte van reizigers. Recentelijk heeft de Stadsregio in dat kader voor het openbaar vervoer de volgende ambities en kaders vastgelegd[3]:

- Verleggen van het accent naar het verbinden van de belangrijkste economische bestemmingsgebieden binnen en buiten de regio. De focus is daarbij niet langer alleen gericht op woon/werkstromen, maar ook op toerisme, winkelgebieden en evenementen. Verder is er aandacht voor ontbrekende en zwakke schakels in het regionaal netwerk, met focus op plekken waar de hoofdnetwerken en de lokale (taxi)netwerken elkaar ontmoeten en extra aandacht voor informatie.

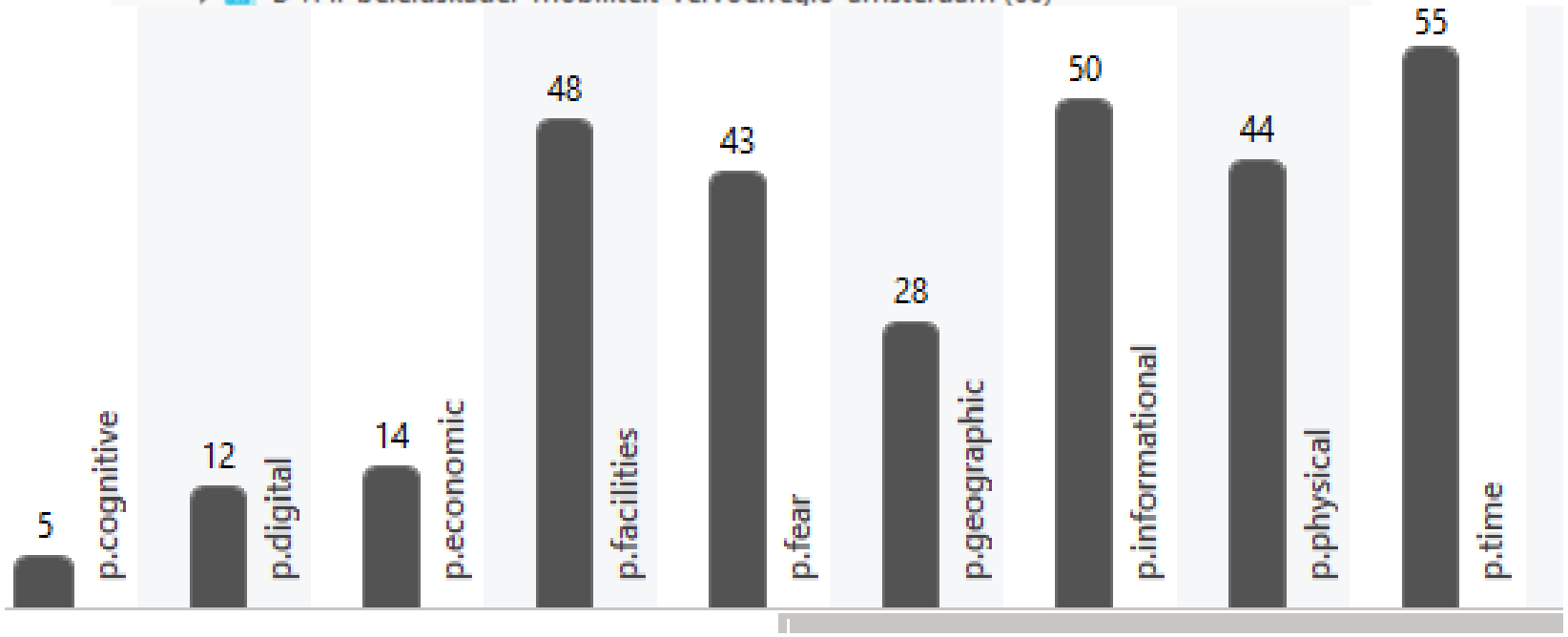
3.5 Nachtvervoer

De Concessiehouder biedt in ieder geval in de nachten van donderdag op vrijdag, vrijdag op zaterdag en zaterdag op zondag nachtvervoer van (i) Amsterdam Centraal en (ii) het Rembrandtplein en/of het Leidseplein naar (a) Schiphol en (b) alle te ontsluiten Woongebieden (zie subparagraaf 3.3.1) en vice versa. De Concessiehouder zorgt er daarbij voor dat ten minste 80% van de adressen in deze Woonbuurten binnen een straal van 800 meter van een halte van een nachtlijn ligt.

Policy Document Analysis

- Codes (24)
  - i.cognitive { 0 - 0 }
  - i.digital { 24 - 0 }
  - i.discrimination { 19 - 0 }
  - i.economic { 12 - 0 }
  - i.facilities { 1 - 0 }
  - i.fear { 2 - 0 }
  - i.geographic { 4 - 0 }
  - i.informational { 4 - 0 }
  - i.physical { 6 - 0 }
  - i.space { 0 - 0 }
  - i.time { 15 - 0 }
  - p.cognitive { 5 - 0 }
  - p.digital { 12 - 0 }
  - p.discrimation { 0 - 0 }
  - p.economic { 14 - 0 }
  - p.facilities { 48 - 0 }
  - p.fear { 43 - 0 }
  - p.geographic { 28 - 0 }
  - p.informational { 50 - 0 }
  - p.physical { 44 - 0 }
  - p.space { 0 - 0 }
  - p.time { 55 - 0 }
  - Policy Mechanisms { 25 - 0 }
  - sufficientarianism { 49 - 0 }

- Documents (7)
  - D 1: 1911-vervoerregiodeelfietsdef (63)~
  - D 2: Programmaplan Schoon Duurzaam DEF (7)~
  - D 3: strategische-visie-mobiliteit-gecomprimeerd (30)~
  - D 4: ii-beleidskader-mobiliteit-vervoerregio-amsterdam (34)~
  - D 5: vervoerregiouitvoeringsprogrammamobiliteit2021 (16)~
  - D 6: Definitief Programma van Eisen Concessie Amstelland-Meerlanden 2018 (156)
  - D 7: ii-beleidskader-mobiliteit-vervoerregio-amsterdam (66)



Voorlopige resultaten

Veel aandacht: Uitsluiting op basis van angst, vooroordeel of gevoel; Informatie-verbonden uitsluiting

Duidelijke aandacht: Tijdgebonden-uitsluiting; Fysieke uitsluiting; uitsluiting van faciliteiten

Enige aandacht: Uitsluiting door de digitale kloof; Geografische uitsluiting; economische uitsluiting;

Weinig aandacht: Cognitieve uitsluiting; Sociale positie verbonden uitsluiting; Ruimtelijke uitsluiting

Case Study

Beeld van Dall-e 2

Output:
Een analyse van sociale inclusiviteit in het huidige mobiliteitssysteem van vervoerregio Amsterdam [case study]

Case Study selectieproces – 23 mei, TU Delft

- Wat zijn onze doelen?
- Wie, wat en waar is de focus?

Groep discussie 2: De focus van de case study

Plak drie groene stickers bij de typen van sociale exclusie die je het meest relevant/belangrijk voor de vervoerregio vindt en drie (of meer) oranje stickers bij de types die minder relevant lijken.

Types van exclusie

1. Fysiek en cognitieve uitsluiting
2. Geografische uitsluiting
3. Uitsluiting op basis van angst, vooroordeel of gevoel
4. Tijdgebonden-uitsluiting
5. Economische uitsluiting
6. Uitsluiting van faciliteiten
7. Informatie-verbonden uitsluiting
8. Sociale positie verbonden uitsluiting
9. Uitsluiting door de digitale kloof
10. Ruimtelijke uitsluiting

Andere (1) _____

Samenvatting/opmerkingen:

Geografische gebieden

Plak drie groen stickers bij de typen van sociale exclusie die je het meest relevant/belangrijk voor de vervoerregio vindt en drie (of meer) oranje stickers bij de types die minder relevant lijken.

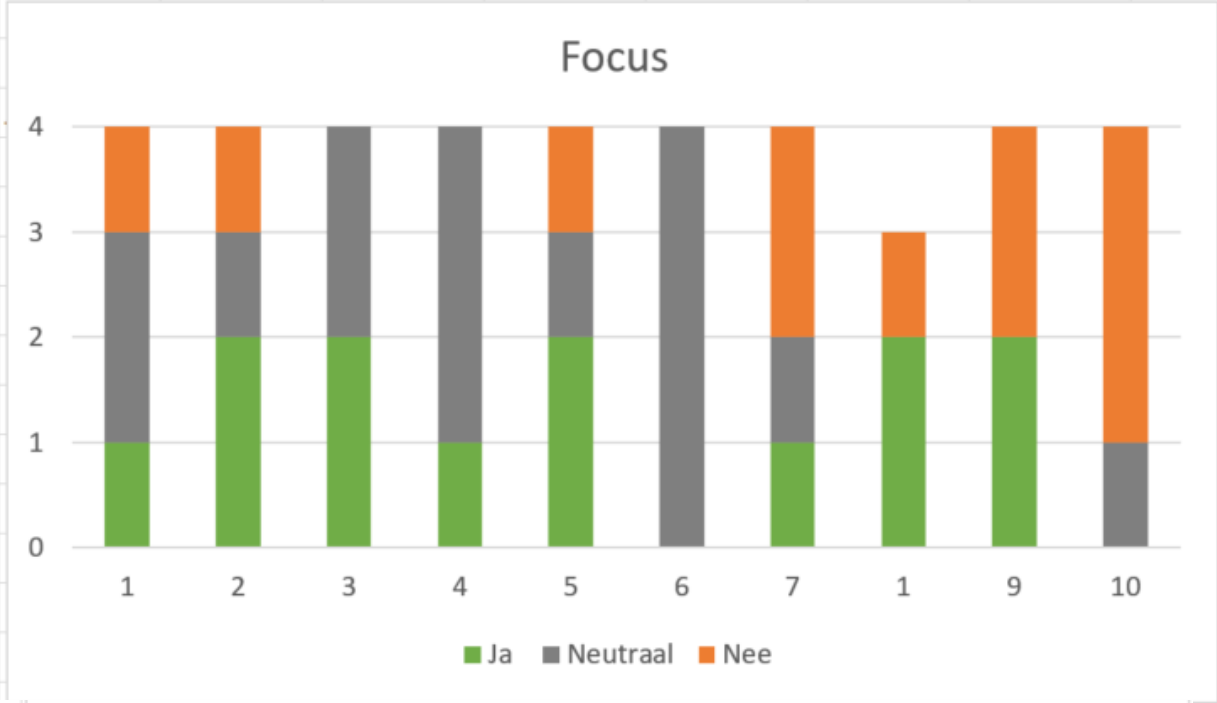
1. Metropolitaan centrum-stedelijk
2. Centrumstedelijk
3. Stedelijk woon-werk
4. Landelijk wonen en recreëren
5. Hubs (Schiphol, de Amsterdamse Haven, enzovoorts)
6. Lage-inkomens buurten
7. Onderzoek over welke gemeenten het meeste risico voor sociale exclusie hebben
8. Andere (1) _____
9. Opmerkingen _____

Doelgroepen (kies een dat lijkt de meeste relevant en een dat minder relevant is)

1. Mensen die het vervoersysteem gebruiken maar misschien onbekende belemmering hebben
2. Mensen die het vervoersysteem gebruiken en een erkende beperking of barrière hebben
3. Mensen die het vervoersysteem willen gebruiken maar het niet doen en dus niet aanwezig zijn in traditionele data-bronnen.

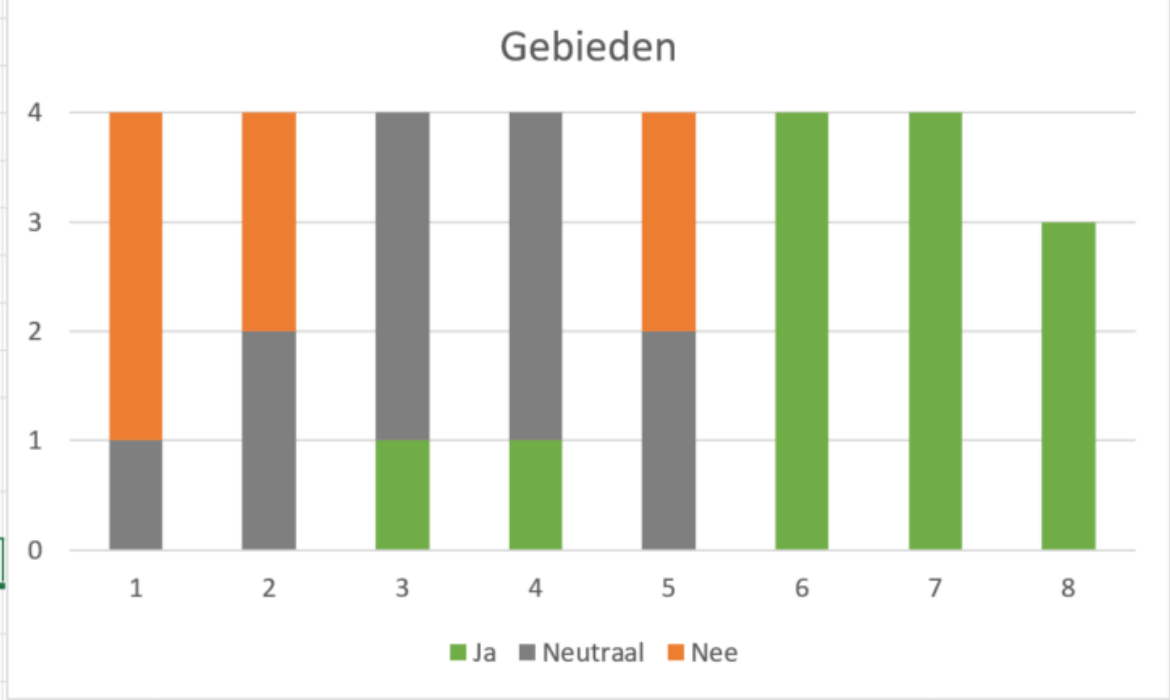
Focus

Fysiek en cognitieve uitsluiting	1
Geografische uitsluiting	2
Uitsluiting op basis van angst, vooroordeel of gevoel	3
Tijdgebonden-uitsluiting	4
Economische uitsluiting	5
Uitsluiting van faciliteiten	6
Informatie-verbonden uitsluiting	7
Sociale positie verbonden uitsluiting	1
Uitsluiting door de digitale kloof	9
Ruimtelijke uitsluiting	10



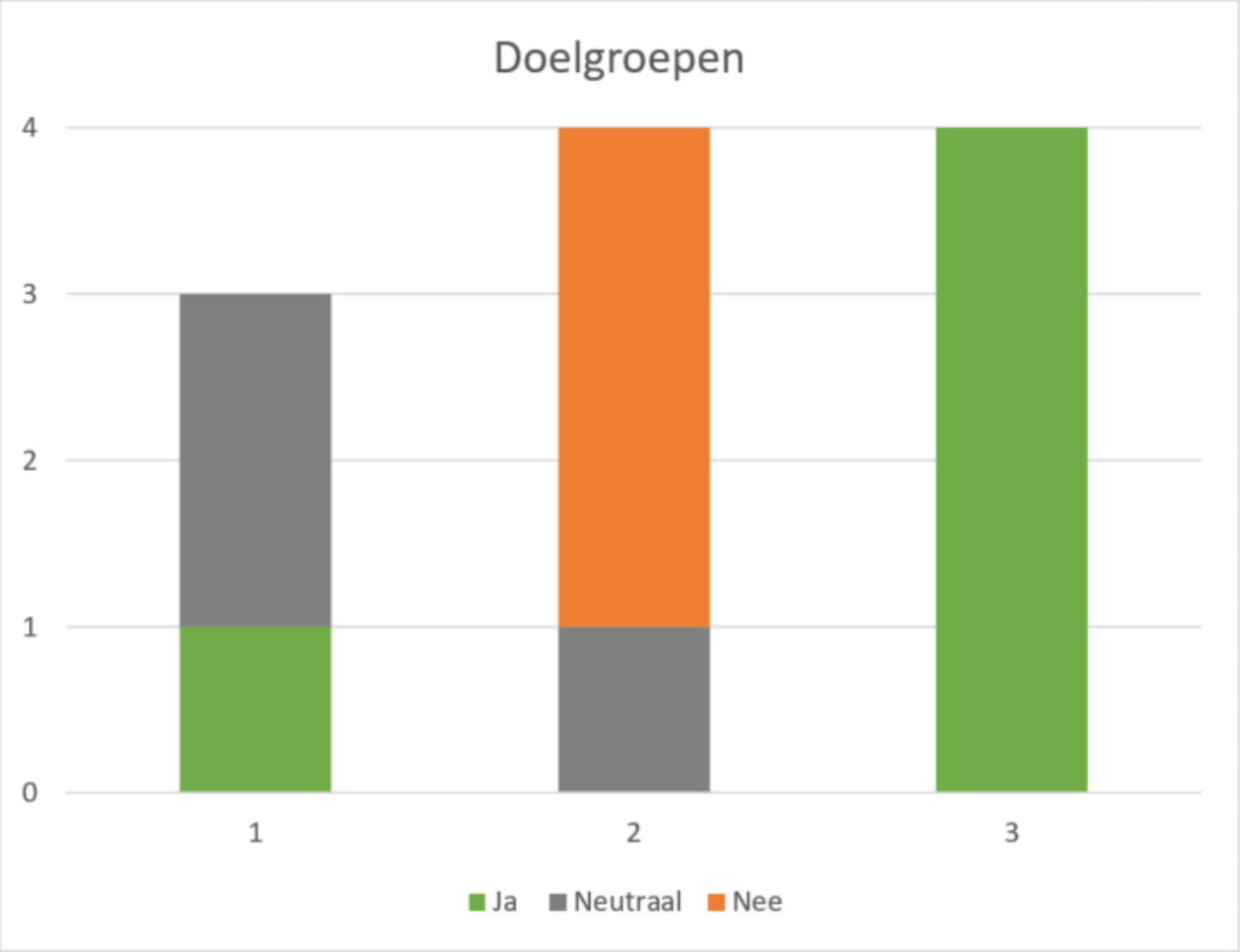
Gebieden

Metropolitaan centrum-stedelijk	1
Centrumstedelijk	2
Stedelijk woon-werk	3
Landelijk wonen en recreëren	4
Hubs (Schiphol, de Amsterdamse Haven, enzovoorts)	5
Lage-inkomens buurten	6
Onderzoek over welke gemeenten het meeste risico voor sociale exclusie hebben	7
Hoge autobezit	8



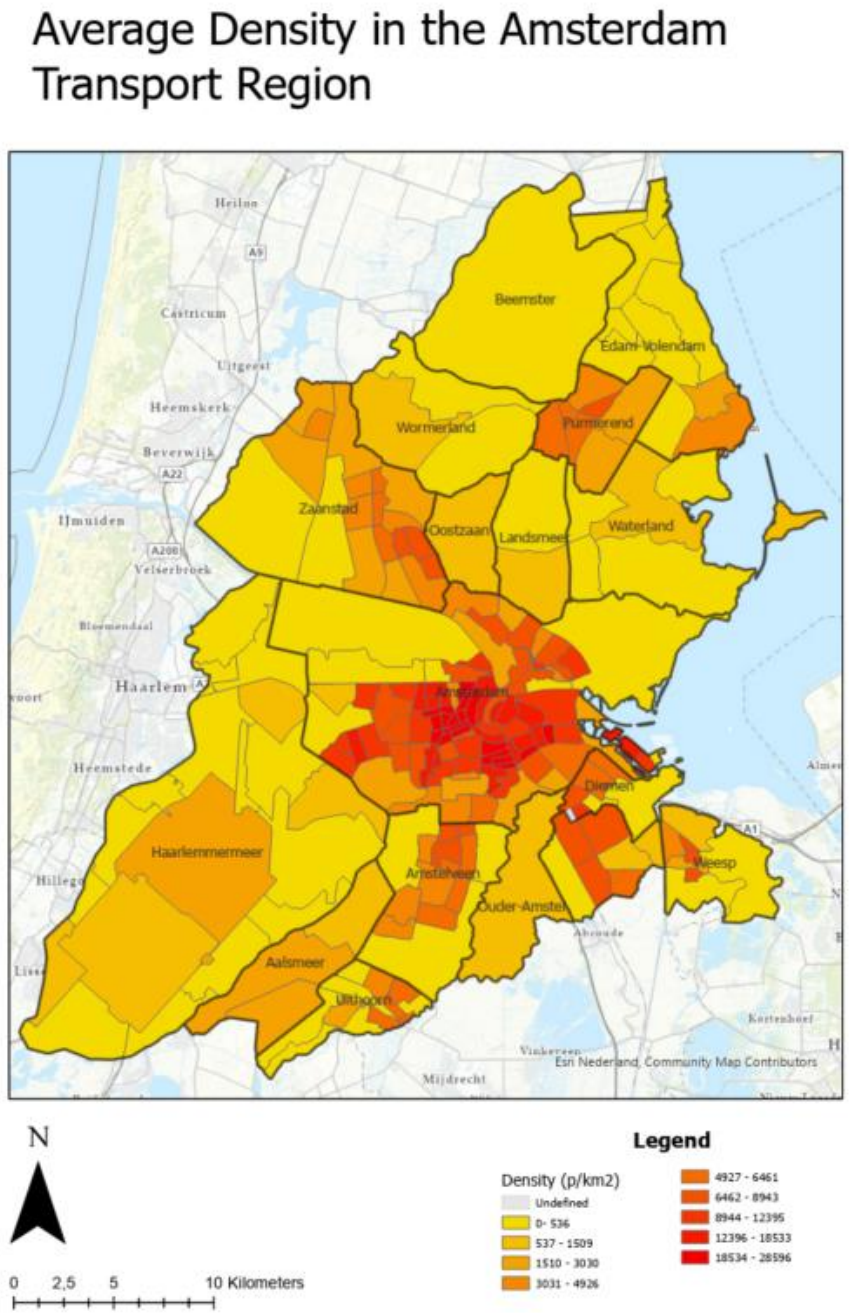
Doelgroepen

Mensen die het vervoersysteem gebruiken maar misschien onbekende belemmering hebben	1
Mensen die het vervoersysteem gebruiken en een erkende beperking of barrière hebben	2
Mensen die het vervoersysteem willen gebruiken maar het niet doen het en dus niet aanwezig zijn in traditionele data-bronnen.	3



Vraag voor discussie

- Hoe kan je mensen vinden – in data en in het echte leven – die niet reizen?
- Hoe kan je één case study kiezen tussen 14 gemeenten met aparte karakteristieken?



Bedankt voor je tijd en aandacht

Matthew Bruno, Niels van Oort en Suzanne Kieft

m.bruno@tudelft.nl

smartptlab.tudelft.nl/projects/advancing-socially-inclusive-mobility-in-the-amsterdam-transport-region

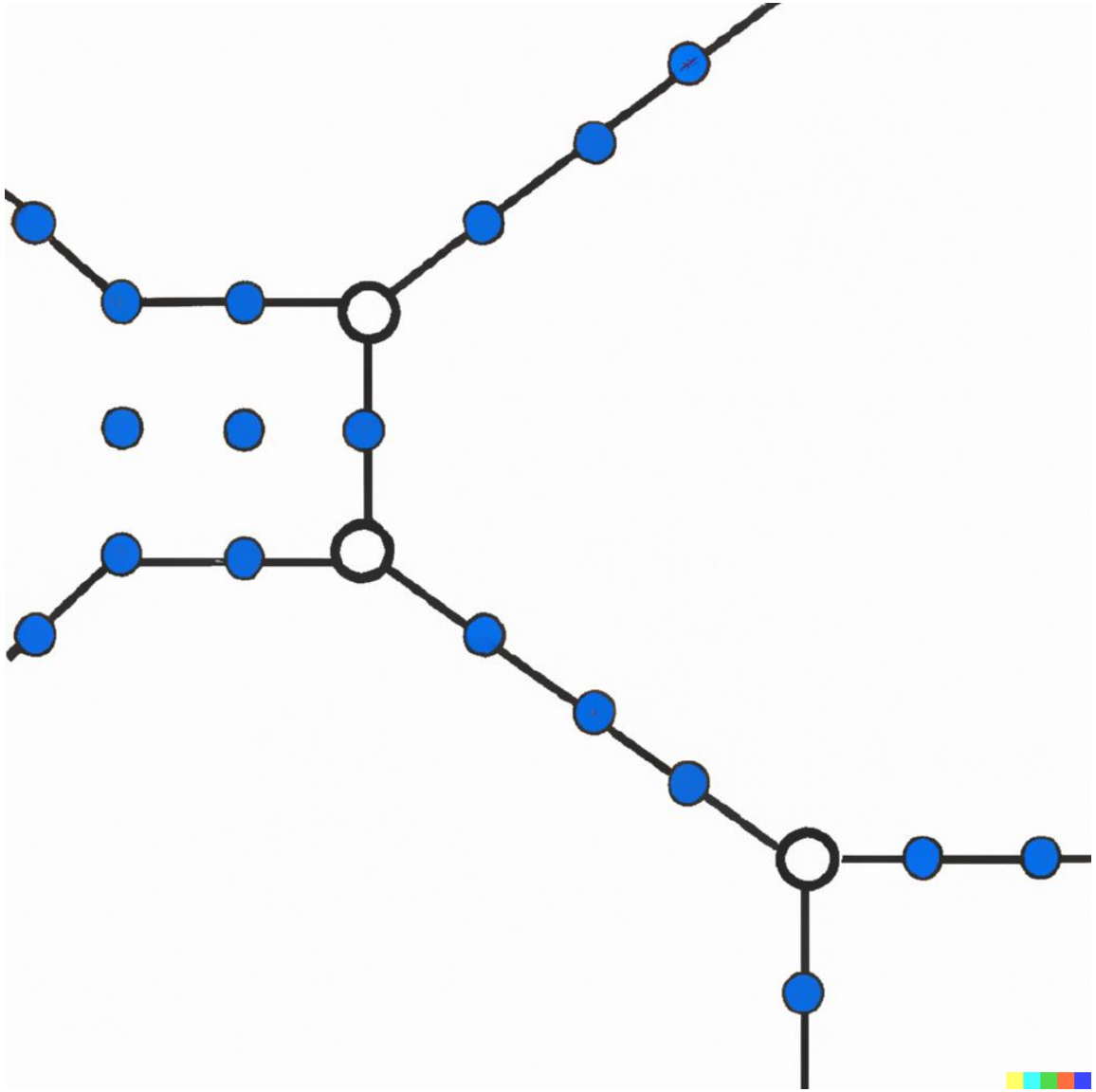
Lab Smart Public Transport

TU Delft

Vervoerregio Amsterdam

Utilitarisme

“Het utilitarisme stelt dat een rechtvaardige verdeling van beleidseffecten
een verdeling is die de totale welvaart maximaliseert” (González, Jonkeren & Wortelboer van Donselaar, 2022, p.10).

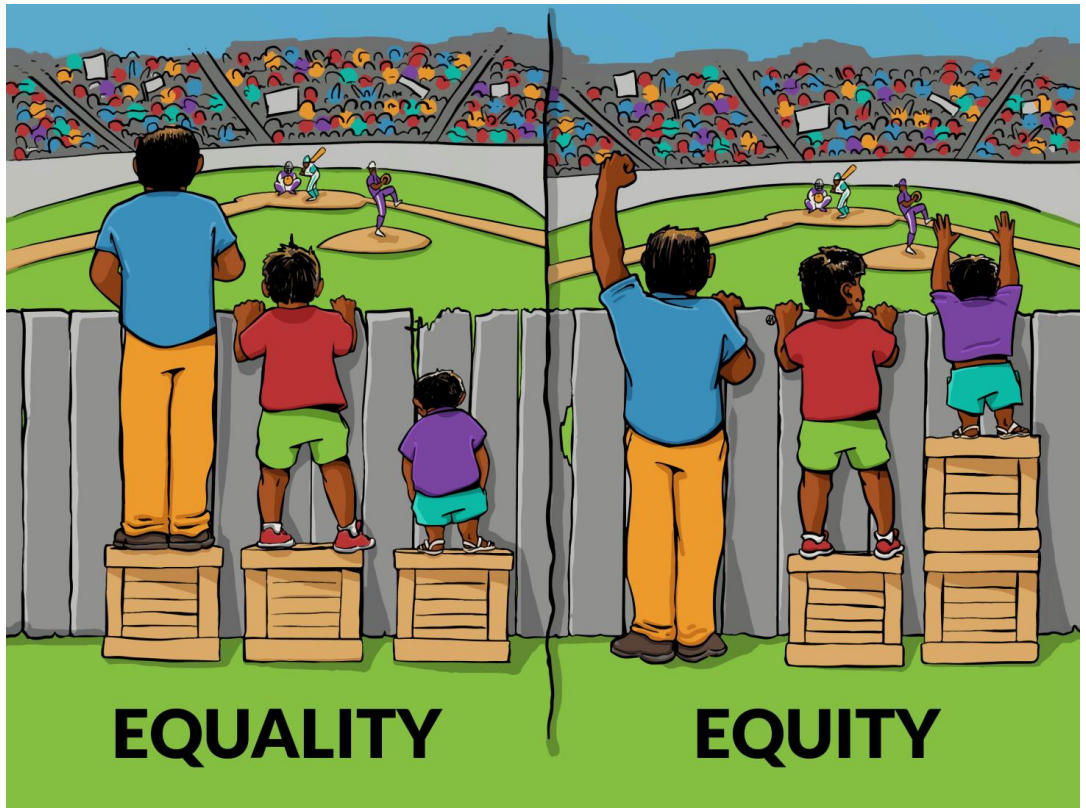


González, Jonkeren & Wortelboer van Donselaar (2022). Rechtvaardig mobiliteitsbeleid. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Image from Dall-e 2

Egalitarisme

“Volgens het egalitarisme is mobiliteitsbeleid rechtvaardig als het de baten van beleidsmaatregelen verdeelt op manieren die deze kansenongelijkheid verkleinen” (KiM, 2022, p.11).



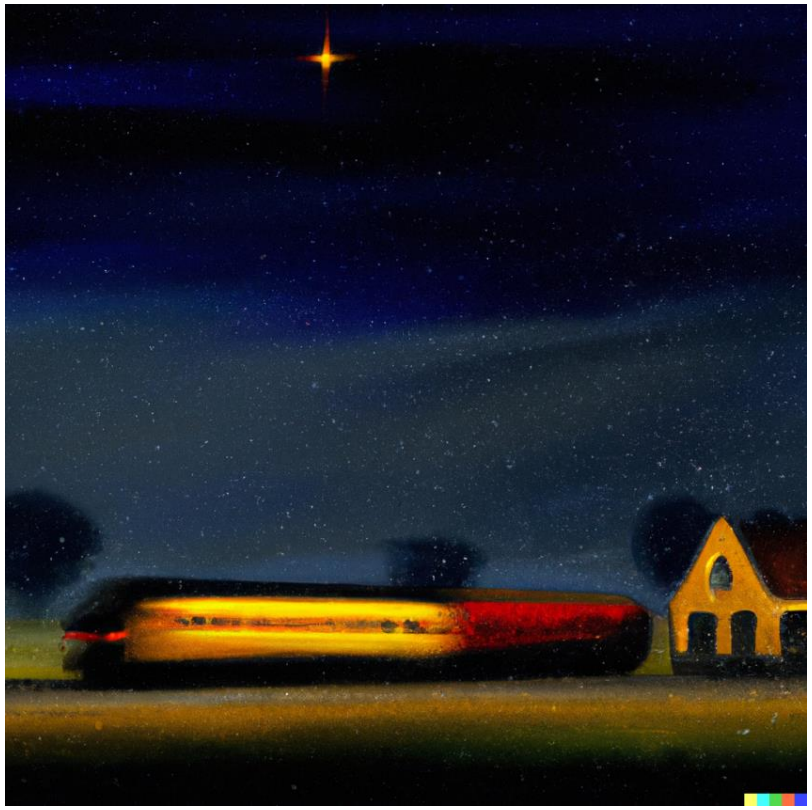
Interaction Institute for Social Change | Artist: Angus Maguire

González, Jonkeren & Wortelboer van Donselaar (2022). Rechtvaardig mobiliteitsbeleid. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Sufficiëntarisme

- “Streeft ernaar dat iedereen gebruik kan maken van een minimaal niveau van voorzieningen.” (KiM, 2022, p. 11)

- Iedereen heeft een bushalte binnen ten minste 400 meter van zijn huis
- Elk appartementengebouw heeft een fietsenberging met één plek voor elke bewoner.
- Er is ten minste elk uur een nachtbus tussen steden boven 50.000 inwoners.



González, Jonkeren & Wortelboer van Donselaar (2022). Rechtvaardig mobiliteitsbeleid. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Image from Dall-e 2