

MOBILITEITSARMOEDE FASE 1 & 2

NOORD-LIMBURG

Januari 2022



schakel naar
sociaal resultaat

INLEIDING

In deze rapportage wordt in beeld gebracht in welke gebieden in Noord-Limburg het risico op mobiliteitsarmoede het grootst is, op basis van de opgehaalde data en gesprekken met intermediairs (fase 1 en 2). Samen met de opdrachtgever wordt bepaald in welke gebieden verdiepend onderzoek wordt uitgevoerd in fase 3 en 4.

AANLEIDING

Verhogen van de kwaliteit van leven is één van de doelen uit de mobiliteitsvisie van Trendsportal: *Mobiliteit, zodat iedereen mee kan doen. Denk hierbij o.a. aan toegang tot mobiliteit(s-alternatieven) voor iedere inwoner in Noord-Limburg ongeacht fysieke, mentale of financiële mogelijkheden (betaalbaar, bereikbaar en eenvoudig) en een optimale bereikbaarheid van de lokale en regionale maatschappelijke voorzieningen.*

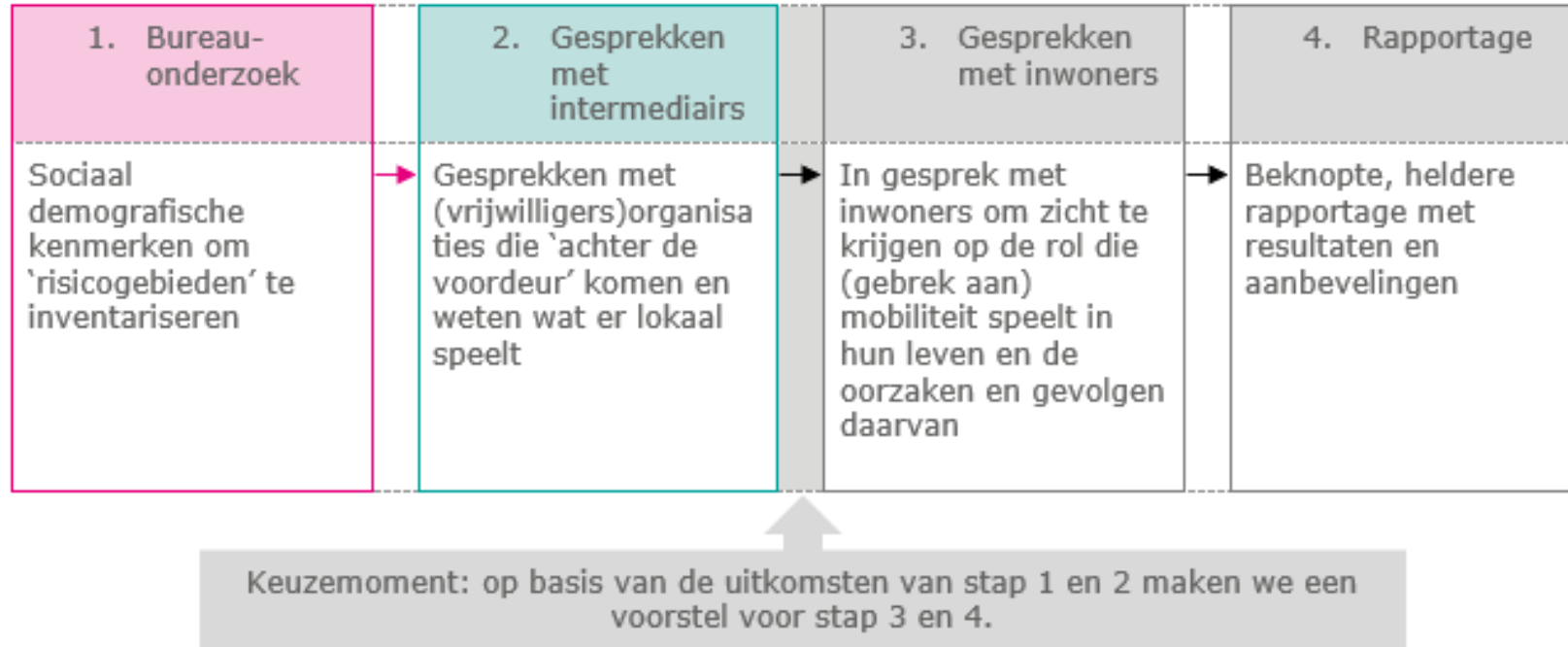
Voor Trendsportal en de provincie Limburg was het onduidelijk in welke mate mobiliteitsarmoede een rol speelt onder de inwoners van haar regio. Ze wilden daar graag **zicht** op krijgen.



Vraag aan Zet

In welke mate en waar komt mobiliteitsarmoede voor in de zeven gemeenten van de regio Noord-Limburg?

AANPAK

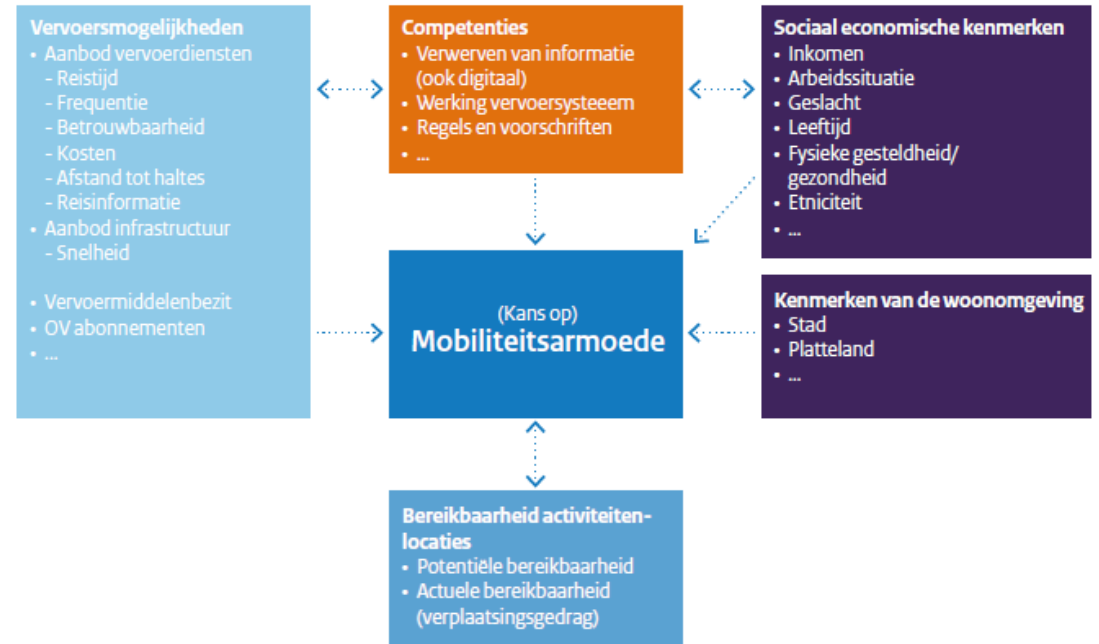


ONDERZOEKSOPZET

ANALYTISCH MODEL

Voor dit onderzoek werken wij met het conceptuele model van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) over mobiliteitsarmoede.

Mensen met een laag inkomen, werklozen/ werkzoekenden, ouderen (met name vrouwen), mensen zonder rijbewijs, mensen met een migratieachtergrond en bewoners van rurale gebieden hebben een groter risico op mobiliteitsarmoede.



Bron: Mobiliteitsarmoede, vraag begrip of concreet probleem? Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2018

ONDERZOEKMETHODE

Bureau onderzoek

Omdat Noord-Limburg een uitgestrekt gebied is met zeven gemeenten en per gemeente meerdere kernen doen we eerst bureau onderzoek om te achterhalen in welke gebieden de kans op mobiliteitsarmoede het grootst is. We definiëren hierbij verschillende doelgroepen en (risico)factoren op wijk/dorpsniveau, zoals armoede, werkloosheid, vergrijzing, migratieachtergrond en rurale gebieden. In deze fase inventariseren we ook het bestaande mobiliteitsaanbod. We vragen deze gegevens op bij de verschillende gemeenten en doen op basis daarvan de analyse.

Gesprekken met intermediairs

Graag willen we de uitkomst van de analyse toetsen bij mensen die lokaal bekend zijn met de doelgroepen die in het algemeen meer risico hebben op mobiliteitsarmoede. Hierbij kan je denken aan opbouwwerkers, sociaal werkers, maatschappelijk werkers van de welzijnsorganisaties. Deze mensen staan in contact met de doelgroep en komen vaak letterlijk achter de voordeur. Door met hen in gesprek te gaan inventariseren we wat zij in hun gemeente zien op het gebied van mobiliteitsarmoede. Welke knelpunten en behoeften signaleren zij? Ook vragen we naar de lokale vervoersmogelijkheden in aanvulling op het reguliere OV en proberen we inzicht te krijgen in de ruimte die er bij deze medewerkers zit om in fase 3 bij te dragen aan het onderzoek. We voeren deze gesprekken telefonisch of via Teams.

De opbrengst van het bureauonderzoek samen met de gesprekken met intermediairs bieden inzicht in de wijken en/of dorpen waar het risico op mobiliteitsarmoede het grootst is.

BUREAU ONDERZOEK

Keuze gebieden

Mensen met een laag inkomen, werklozen/werkzoekenden, ouderen (met name vrouwen), mensen zonder rijbewijs, mensen met een migratieachtergrond en bewoners van rurale gebieden hebben een groter risico op mobiliteitsarmoede.

Om tot de keuze van wijken of dorpen te komen is op wijkniveau gekeken naar indicatoren die afgeleid zijn van bovenstaande risicofactoren. De gegevens zijn gehaald uit CBS statline 2020 en aangevuld met cijfers die de gemeenten beschikbaar hebben gesteld. De indicatoren die zijn aangehouden zijn (per wijk/buurt):

1. % Ouderen
2. % vrouwen
3. % niet-westerse migranten
4. Autobezit (gemiddeld aantal personenauto's per huishouden)
5. % eenoudergezinnen
6. % armoedehuishoudens
7. % bijstandsgerechtigden 18 t/m 65 jaar

GESPREKKEN MET INTERMEDIARIS

De opgehaalde data is getoetst tijdens gesprekken met intermediairs van welzijnsorganisaties als Synthese en Inclusio van elke gemeente. De gesprekken met intermediairs hadden als doel om de cijfers te toetsen en aan te vullen. De vragen die zijn gesteld besloegen de volgende onderwerpen:

- Knelpunten en behoeften rondom mobiliteit in de gemeente
- Specifieke doelgroepen met hulpvragen rondom mobiliteit
- Welk gebied nader te onderzoeken
- Aanbod lokale vervoersmogelijkheden
- Bereidheid deelname vervolg onderzoek

BEVINDINGEN FASE 1 & 2

BEESEL

	Autobezit per huishouden per wijk	% bevolking 65 jaar en ouder	% niet-westerse migratie achtergrond	% bijstands gerechtigden	% vrouwen	% eenouder gezinnen	% armoede huishoudens
Reuver	1,1	24,1	6,8	2	49,6		
Beesel	1,4	25,4	0,9	0	48,9		
Gemeente Beesel						6,3	20

Op basis van de cijfers lijkt Reuver het meest kwetsbaar te zijn voor mobiliteitsarmoede. Beesel is een plattelandsgemeente en daarom afhankelijk van voorzieningen in de omliggende steden, zoals Venlo en Roermond. Vervoersvragen in Beesel spelen rond het bereiken van dagelijkse voorzieningen of dagopvang. In tegenstelling tot de data verwacht de intermediair dat de kans op vervoersarmoede groter is in het dorp Beesel, aangezien in Reuver meer voorzieningen aanwezig zijn. Kenmerkend voor het dorp Beesel is de sterke sociale cohesie. Er is ook weinig vraag bij Synthese, omdat mensen uit de gemeenschap het samen oplossen.

Voorbeelden uit de praktijk

De afhankelijkheid van vervoer is groot om daarin te voorzien is de Wensbus gestart. Die voorziet in een grote behoefte aan lokale vervoersbeweging, om bijvoorbeeld naar de huisartsenpraktijk te kunnen.

BERGEN

	Autobezit per huishouden per wijk	% bevolking 65 jaar en ouder	% niet-westerse migratie achtergrond	% bijstands gerechtigden	% vrouwen	% eenouder gezinnen	% armoede huishoudens
Afferden	1,4	24,5	1,6	0	50,3		
Aijen	1,8	25,4		0	49,3		
Nieuw-Bergen	1,2	27,4	5,3	3	50,1		
Oud-bergen	1,4	24,2		0	46,9		
Siebengewald	1,4	20,8	1,7	1	49,6		
Well	1,4	25,4	1,4	1	49,7		
Wellerlooi	1,6	20,8	2,7	1	48,9		
Gemeente Bergen						11,2	4,5

Op basis van de cijfers lijkt Nieuw-Bergen het meest kwetsbaar te zijn voor mobiliteitsarmoede. Echter, in deze kern zijn juist veel voorzieningen geconcentreerd. Dit is een verklaring waarom er relatief de meest ouderen wonen en bijstandsgerechtigden (sociale huur). Als we spreken met de intermediair blijkt dit ook niet de kern te zijn met de meeste signalen over mobiliteitsarmoede. Dat zijn juist de meer afgelegen kernen waar weinig tot geen voorzieningen zijn.

Voorbeelden uit de praktijk

Een alleenstaande moeder in Wellerlooi zonder auto moet zich in allerlei bochten wringen om haar kinderen naar zwembles te brengen. Dat kan een reden zijn om kinderen niet op zwembles te doen.

Oudere vrouwen hebben vaak geen rijbewijs. Je bent afhankelijk van je netwerk. Als je geen mantelzorger hebt, is het moeilijk voorzieningen te bereiken. Dat blijkt nu bijvoorbeeld met de corona-vaccinaties of nog lastiger, naar de teststraat

GENNEP

	Autobezit per huishouden per wijk	% bevolking 65 jaar en ouder	% niet-westerse migratie achtergrond	% bijstands gerechtigden	% vrouwen	% eenouder gezinnen	% armoede huishoudens
Milsbeek	1,4	26	1,8	1	50		6,4
Ottersum	1,3	21	2,2	1	47		8,1
Van-zelderheid	1,5	26	1,6	1	46		7,3
Gennep	1,2	26	6,3	2	50		12,5
Heijen	1,3	25	2,4	1	47		7,8
Gemeente Gennep							

Op basis van de cijfers lijkt Gennep het meest kwetsbaar te zijn voor mobiliteitsarmoede. Dit signaal wordt ook door de intermediair bevestigd. Zij vult aan dat specifiek in Gennep-Zuid een kwetsbare groep woont door sociaal economische status en mentale problemen. Een deel van deze mensen doet bijna alles op de fiets, gebruiken de Wensbus of zijn afhankelijk van het sociale netwerk.

Voorbeelden uit de praktijk

Een gedeelte van de mensen neemt weinig initiatief tot het regelen van vervoer of ze accepteren het zoals het is. Wel wordt het wereldje van mensen erg klein.

HORST AAN DE MAAS

Op basis van de cijfers lijkt Horst het meest kwetsbaar te zijn voor mobiliteitsarmoede. De intermediair geeft aan dat binnen heel Horst aan de Maas vervoer een groot probleem is. De opties van het openbaar vervoer zijn beperkt, in een deel van de kleinere dorpen komt helemaal geen bus. Senioren zonder WMO indicatie hebben beperkte opties en zijn afhankelijk van het sociale netwerk, wat ook een vraagverlegenheidsdrempel kan oproepen. Deelname aan activiteiten buiten het eigen dorp is lastig, het is vaak tijdrovend en te duur. Tegelijkertijd geeft de intermediair ook aan dat veel voorzieningen verdwijnen uit de dorpen. De data komt in zekere zin overéén met de signalen, maar afhankelijkheid van vervoer is wel vele mate aanwezig in de kleinere dorpen.

Voorbeelden uit de praktijk

Alleenstaande moeder (Grubbenvorst) 2 kinderen waarvan 1 ernstig gehandicapt. Met het gehandicapt kind moet ze naar onderzoeken/behandelingen in Maastricht, Eindhoven enz. Haar andere kind gaat in Grubbenvorst naar de basisschool, omdat ze van Poolse afkomst is en nog slecht Nederlands spreekt zijn haar contacten lokaal ook beperkt. Ze kan niet alle ziekenhuis afspraken (inclusief reistijd met Valys) tijdens schooltijden plannen en is hierdoor afhankelijk van een eigen auto die ze niet/nauwelijks kan betalen.

Voor een alleenstaande vrouw (Melderslo) die ernstig ziek is, minder mobiel, gevoelig voor TL licht en snel vermoeid is, is de Valys geen optie en zij is ook afhankelijk van een eigen auto die ze moeilijk kan betalen.

	Autobezit per huishouden per wijk	% bevolking 65 jaar en ouder	% niet-westerse migratie achtergrond	% bijstands gerechtigden	% vrouwen	% eenouder gezinnen	% armoede huishoudens
Hegelsom	1,3	18	2,5	0	49		
Horst	1,1	24	4,9	2	50	6	
Melderslo	1,4	17	1,2	1	49	6	
Broekhuizen	1,4	23	1,3	2	50		
Lottum	1,4	22	1,1	1	48		
Grubbenvorst	1,2	26	3,6	1	50	7	
Broekhuizen	1,5	25	2,7	1	51		
Sevenum	1,2	23	2,3	1	50	4	
Kronenberg	1,4	19	1	1	49		
Evertsoord	1,8	12	5	0	51		
Meerlo	1,4	23	2,1	1	47		
Tienray	1,4	19	2,3	1	49		
Swolgen	1,4	20	1,7	1	49		
Griendtsveen	1,4	22?		0	51		
America	1,4	20	1,2	1	48		
Meterik	1,4	15	2	1	47		
Gemeente Horst aan de Maas						5,4	4

MOOK EN MIDDELAAR

	Autobezit per huishouden per wijk	% bevolking 65 jaar en ouder	% niet-westerse migratie achtergrond	% bijstands gerechtigden	% vrouwen	% eenouder gezinnen	% armoede huishoudens
Mook	1,2	29,75	4,6	1	50,29		
Middelaar	1,5	24,36	1,4	0	47,8		
Gemeente Mook en Middelaar						5,7	3,5

Op basis van de cijfers lijkt Mook het meest kwetsbaar te zijn voor mobiliteitsarmoede. Uit de gesprekken met de intermediair bleek dat er beperkt vragen binnen komen i.r.t. vervoer. De meeste hulpvragen komen uit Middelaar. Dit is het kleinste dorp en er wonen relatief meer vermogende mensen in vergelijking met Mook.

Voorbeelden uit de praktijk

Mook, Molenhoek en ook Middelaar zijn hele kleine dorpjes. Mensen blijven erg in hun eigen dorpje: mensen uit Molenhoek voelen zich een molenhoeker. Het mengt zich ook niet.

VENLO

Op basis van de cijfers lijkt Blerick het meest kwetsbaar te zijn voor mobiliteitsarmoede. Ook Venlo-noord en Venlo-oost- zuid kunnen op basis van de cijfers gezien worden als wijken waar het risico op mobiliteitsarmoede hoog is. In de wijken wonen relatief veel mensen met problemen op meerdere leefgebieden. De financieel situatie, mentale mogelijkheden en taal liggen vaak ten grondslag aan problemen met vervoer.

Voorbeelden uit de praktijk

Wat ik waar neem zijn er in mijn gebied met name financiële beperkingen (OV is te duur en komt niet overal, velen hebben ook geen fiets (te duur) en ook zijn sommige afstanden te groot om te fietsen. Dit staat met name de arbeidsparticipatie in de weg, veel bedrijven waar lager en niet-opgeleiden kunnen werken liggen op met het OV slecht te bereiken industrieterreinen. Vaak is ook de facilitering vanuit die werkgevers niet optimaal, weinig reiskostenvergoeding, etc.

	Autobezit per huishouden per wijk	% bevolking 65 jaar en ouder	% niet-westerse migratie achter grond	% bijstands gerechtigden	% vrouwen	% eenouder gezinnen	% armoede huishoudens
Venlo-centrum	0,6	19,10	9,4	3	49,0		14,1- 17.2
Venlo-zuid	0,9	19	20,1	4	50,2		13,7-17
Venlo-oost-noord	1	24,70	4,3	1	50,6		7-9.1
Venlo-noord	0,8	22,90	16,7	6	50,9		18,7-23.6
Venlo-oost Zuid	0,9	18,60	14,4	7	50,3		20,5-25
Het ven	1,3	23,60	2,5	1	50,1		3,6-4.6
Blerick midden	0,8	27,10	11,6	5	50,7		15,3-20.1
Blerick noord	0,9	8,90	27,5	7	50,4		17,5-21.4
Blerick zuid	0,9	24,30	15	6	53,2		20,7-26.4
Vossener	1,2	10,80	21,4	3	48,5		7,9-9.6
Klingerberg	1,1	7,00	18	5	49,5		14,2-16.5
Hout-Blerick	1,3	27,00	1,5	0	48,6		3,2-3.7
Boekend	1,4	26,40		0	49,4		3,5-4.4
Trade-port	1,2	17,00	5,8	2	46,6		8,2-9.7
Tegelen centrum	1	26,10	9,1	2	49,9		9,7-13.4
Op de hei	1	19,90	16,5	4	49,3		12,6-15.8
Steyl	1,1	22,80	14,7	4	50,6		14,5-17.6
Velden	1,2	23,30	3,4	1	49,8		6,1-8
Lomm	1,4	23,00	1,8	1	48,5		4,8-6.5
Arcen	1,3	28,20	2,1	1	50,4		4,9-7.1
Belfeld	1,2	23,50		3	50		7,6-11.5
Gemeente Venlo						7,3	

VENRAY

Op basis van de cijfers lijkt Brukske het meest kwetsbaar te zijn voor mobiliteitsarmoede. Er is veel aandacht voor deze wijk. Volgens de intermediair spelen dezelfde hulpvragen op het gebied van mobiliteit ook in Veltum en centrum. In de dorpen verdwijnen voorzieningen, wat leidt tot vervoersvragen. De intermediairs geven aan dat deze vragen met name bij ouderen spelen. Maar ook jongeren en volwassenen met een klein eigen netwerk lopen tegen obstakels aan.

Voorbeelden uit de praktijk

Situaties waarin mensen moeten hebben om van a naar b te komen in Venray zijn bijvoorbeeld technische problemen met scootmobiel of fysieke drempels waardoor activiteiten moeilijk of niet veilig te bereiken zijn met scootmobiel. Of het ontbreken van een sociaal netwerk om hulp aan te vragen

	Autobezit per huishouden per wijk	% bevolking 65 jaar en ouder	% niet-westerse migratie achtergrond	% bijstands gerechtigden	% vrouwen	% eenouder gezinnen	% armoede huishoudens
Ysselsteyn	1,4	20	0,8	0	48		4,0-6,0
Blitterswijck	1,4	22	2,6	1	48		3,0-7,0
Brabander	1,3	10	6,1	1	50		3,0-5,0
Brukske	1	13	32,3	8	49		10,5-21,0
Castenray	1,4	21	2,8	1	47		4,0-8,0
Venray centrum	0,8	42	6,2	1	51		5,0-13,0
Venray oost	1	31	8	3	51		8,5-12,7
Venray west	0,8	31	12,8	4	51		8,3-17,3
Geijsteren	1,4	28	2,4	1	50		6,0
Heide	1,4	24	3,1	1	48		7
Landweert	1,2	14	8,9	2	50		4,7-10,0
Leunen	1,3	19	2,2	1	48		3,0-5,0
Merselo	1,5	21	2,1	0	48		3,0-5,0
Oirlo	1,4	17	1,1	1	48		3,0-8,0
Oostrum	1,3	23	5,7	1	43		2,0-5,0
Smakt	1,7	26		1	48		
Smakterheide	1,1	23	4,9	3	51		6,0-17,0
St. Antoniusveld	1,2	15	9,5	1	49		7,0-13,0
Veltum	1,1	32	12,5	3	51		8,0-16,0
Veulen	1,5	14		1	46		5,0-7,0
Vlakwater	1,5	33	1,2	0	49		
Vredepeel	1,6	14		1	49		
Wanssum	1,4	25	1,3	1	48		2,0-6,0
Gemeente Venray						6,7	

VERVOLG FASE 3 & 4

Voor het bepalen van de wijken en/of dorpen waar het onderzoek te vervolgen (fase 3 & 4) zijn een aantal uitgangspunten bepaald:

- Diversiteit in grote en kleine gemeenten, dorpen en steden
- Diversiteit in landelijke en stedelijke woonomgevingen
- Diversiteit in soorten doelgroepen (denk aan o.a. ouderen, arbeidsmigranten, mensen in een kwetsbare positie)

Op basis van een totaaloverzicht van alle wijken en dorpen (per gemeente) in Noord-Limburg lijken bepaalde wijken en/of dorpen meer relevant voor vervolgonderzoek dan anderen. Uit de gesprekken met de intermediairs bleek dat in sommige gemeenten zoals Beesel en Mook en Middelaar beperkt hulpvragen gesteld worden over mobiliteit. Dat de vraag niet gesteld wordt, wil echter niet zeggen dat het vraagstuk mobiliteitsarmoede hier niet speelt. In enkele gesprekken kwam naar voren dat mensen de vraag niet stellen, omdat ze de situatie accepteren zoals het is. In dorpen en wijken waar de sociale cohesie sterk is, lossen mensen onderling meer de vragen zelf op.

In overleg met opdrachtgever wordt bepaald in welke de wijken en/of dorpen fase 3 en 4 uitgevoerd gaat worden. Dit hangt af van de gewenste spreiding van dit onderzoek en de financiële kaders waarbinnen deze opdracht uitgevoerd moet worden. We maken voor fase 3 en 4 een apart voorstel met begroting