

Onderzoek naar mobiliteitsrechtvaardigheid in Noord-Holland

Ervaringen en belemmeringen
van onze inwoners in beeld

Publiekssamenvatting

Inhoud

Samenvatting	3
Waarom een onderzoek	4
Wat kan de provincie doen?	5
Hoe is het onderzoek gedaan?	6
Hoe is het nu?	7
Om welke problemen gaat het?	8
Wat doet mobiliteitsarmoede met mensen?	12
Hoe reageren mensen op de plannen voor de toekomst?	16
Dit zijn de adviezen voor de provincie	19
Dit zijn de conclusies uit het onderzoek	23

Samenvatting

De provincie Noord-Holland heeft laten onderzoeken of Noord-Hollanders makkelijk op bestemming komen. In deze publiekssamenvatting vatten we de resultaten van dit onderzoek kort samen.

De provincie Noord-Holland wil een provincie zijn voor alle inwoners

Dat betekent dat iedereen zoveel mogelijk kan meedoen. Mensen gaan naar school, naar de winkel, op bezoek bij vrienden en familie, ze gaan naar werk of naar een sportclub. Om mee te doen, verplaatsen mensen zich van de ene naar de andere plek. De mate waarin mensen zich kunnen verplaatsen noemen we mobiliteit.

De provincie Noord-Holland werkt aan de mobiliteit van haar inwoners

Zo is er sinds 2021 het Perspectief Mobiliteit. Hierin staat wat er nodig is om de inwoners van Noord-Holland mobiel te houden. Het beleid richt zich op het veranderen, verminderen en verbeteren van mobiliteit. We hopen dat het beleid veel mensen helpt. Maar we willen voorkomen dat we per ongeluk problemen verergeren.

Daarom is het belangrijk om te weten om wie het gaat

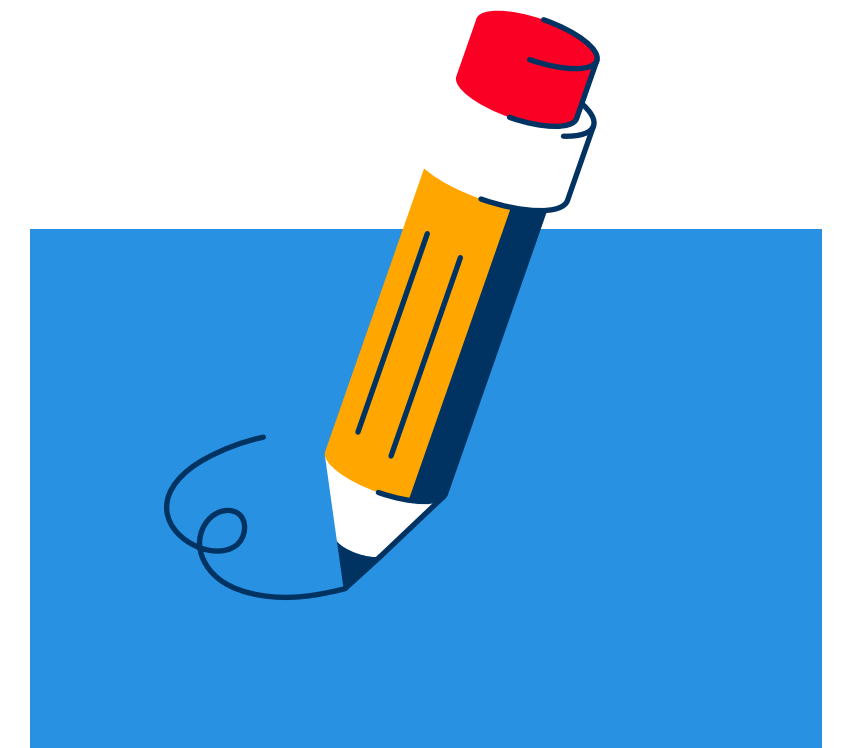
Hoe verplaatsen zij zich nu? En wat hebben zij nodig om mobiel te zijn en te blijven? En het belangrijkste: hoe zorgen we dat mensen die het nu al moeilijk hebben het niet nog moeilijker krijgen?

In opdracht van de provincie heeft Mobycon hier onderzoek naar gedaan

Mobycon is een onafhankelijk adviesbureau voor mobiliteitsvraagstukken. In het onderzoek komen de inwoners van Noord-Holland aan het woord. Vooral de mensen die niet kunnen reizen zoals zij zouden willen. Hun ervaringen maken de verschillende problemen duidelijk. Ze staan in deze tekst tussen aanhalingstekens.

Uit het onderzoek komen drie adviezen

Er is niet één oplossing om Noord-Hollanders overall even mobiel te maken en te houden. Maar er komen drie adviezen uit het onderzoek waarmee we als provincie aan het werk kunnen gaan. Zo hopen we de meeste problemen van mensen op te lossen.



Waarom een onderzoek?

De provincie maakt keuzes die invloed hebben op hoe mensen reizen. Met dit onderzoek willen we te weten komen wat hierbij van belang is. Hoe kunnen we zorgen dat iedereen makkelijk op bestemming kan komen?

De keuzes van de provincie hebben invloed op het leven van mensen

We willen dat iedereen naar school, familie, sport, supermarkt of werk kan komen. Maar we willen ook dat meer bewoners met de fiets of de bus reizen, omdat dat schoner en veiliger is. De provincie maakt daarom keuzes. Die keuzes hebben soms grote invloed op het leven van mensen.

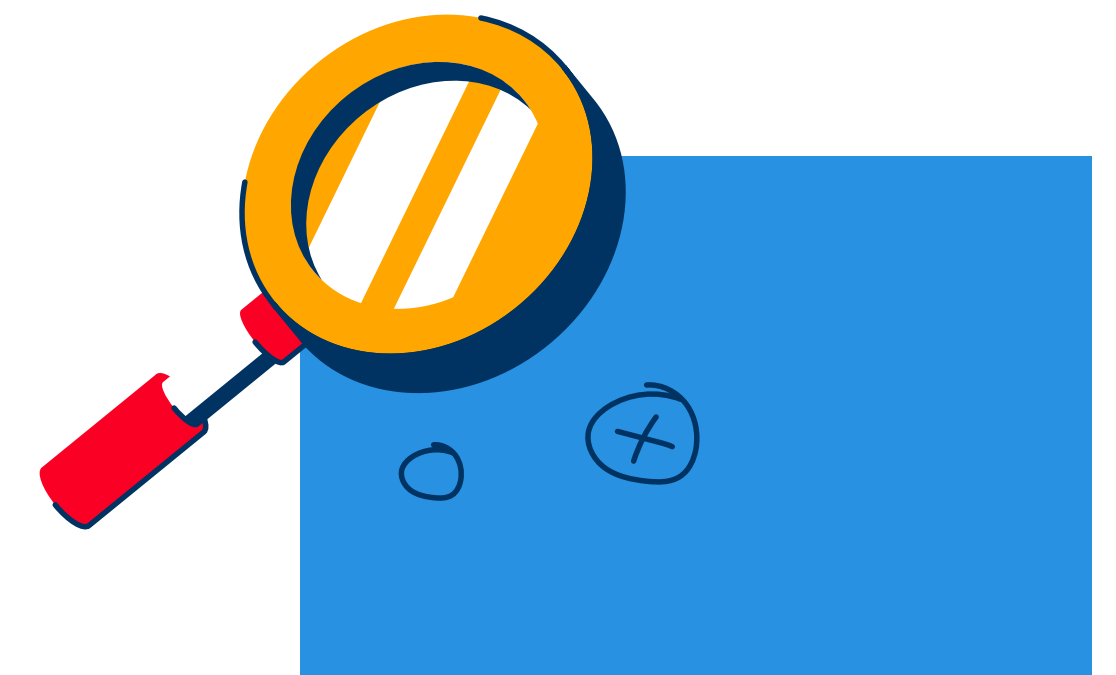
Daarom wil de provincie weten hoe het nu is voor haar inwoners

Uit landelijke onderzoeken komt naar voren dat mensen niet allemaal mee kunnen doen aan de samenleving. Verschillende bestemmingen zijn niet voor iedereen even makkelijk bereikbaar. Woningen, (openbaar) vervoer en ziekenhuizen zijn steeds moeilijker bereikbaar. Soms ligt dat aan de omgeving: er is bijvoorbeeld geen openbaar vervoer beschikbaar. Of er is geen ziekenhuis in de buurt. En soms komt het door per-

soonlijke omstandigheden en de mogelijkheden van de mensen zelf. Niet iedereen heeft een auto bijvoorbeeld, of geld voor het openbaar vervoer. Om goede keuzes te kunnen maken, wil de provincie weten waar mensen tegenaan lopen. Daarom doet ze dit onderzoek.

En beleid maken voor iedereen

De uitkomst van dit onderzoek helpt de provincie om betere keuzes te maken over wegen, buslijnen en fietsroutes. Zodat meer mensen de fiets en de bus kunnen gebruiken, wegen veiliger worden en de lucht schoner. Zonder dat mensen die het nu al moeilijk hebben, het nog moeilijker krijgen. We noemen dit met een moeilijk woord 'mobiliteitsrechtvaardigheid'.



Wat kan de provincie doen?

De provincie werkt samen met gemeentes aan woningbouw, wegen en openbaar vervoer. Daarnaast ondersteunen we ook regelmatig initiatieven van onze inwoners.

De provincie zorgt voor veilige en goed bereikbare wegen

Bij de provincie Noord-Holland zorgen we ervoor dat provinciale wegen goed en veilig zijn. Ook helpen we gemeentes met het verbeteren van gevaarlijke kruisingen. Naast wegen, bepalen we ook waar alle bussen rijden en hoe de haltes eruitzien. Ook maken we keuzes over fietsroutes en busbanen samen met gemeentes.

De provincie bepaalt waar gebouwen komen te staan

Waar bouwen we woningen en voorzieningen zoals supermarkten en sportverenigingen, basisscholen, zorginstellingen en huisartsenposten? De provincie werkt hiervoor samen met projectontwikkelaars en gemeenten.

En de provincie ondersteunt initiatieven van haar inwoners

In sommige dorpen of wijken blijven mensen mobiel door hulp uit hun gemeenschap. Samen rijden naar de supermarkt, helpen met een reparatie aan de fiets of een buurt- of dorpsauto delen. De provincie kan gemeenten met verschillende projecten steunen. Soms kunnen mensen door een beperking niet met het openbaar vervoer reizen. Gemeenten kunnen dan speciale taxi's of bussen inzetten. Dat heet doelgroepenvervoer. Om het doelgroepenvervoer goed aan te laten sluiten op het (flexibel) openbaar vervoer, werkt de provincie veel samen met gemeenten.



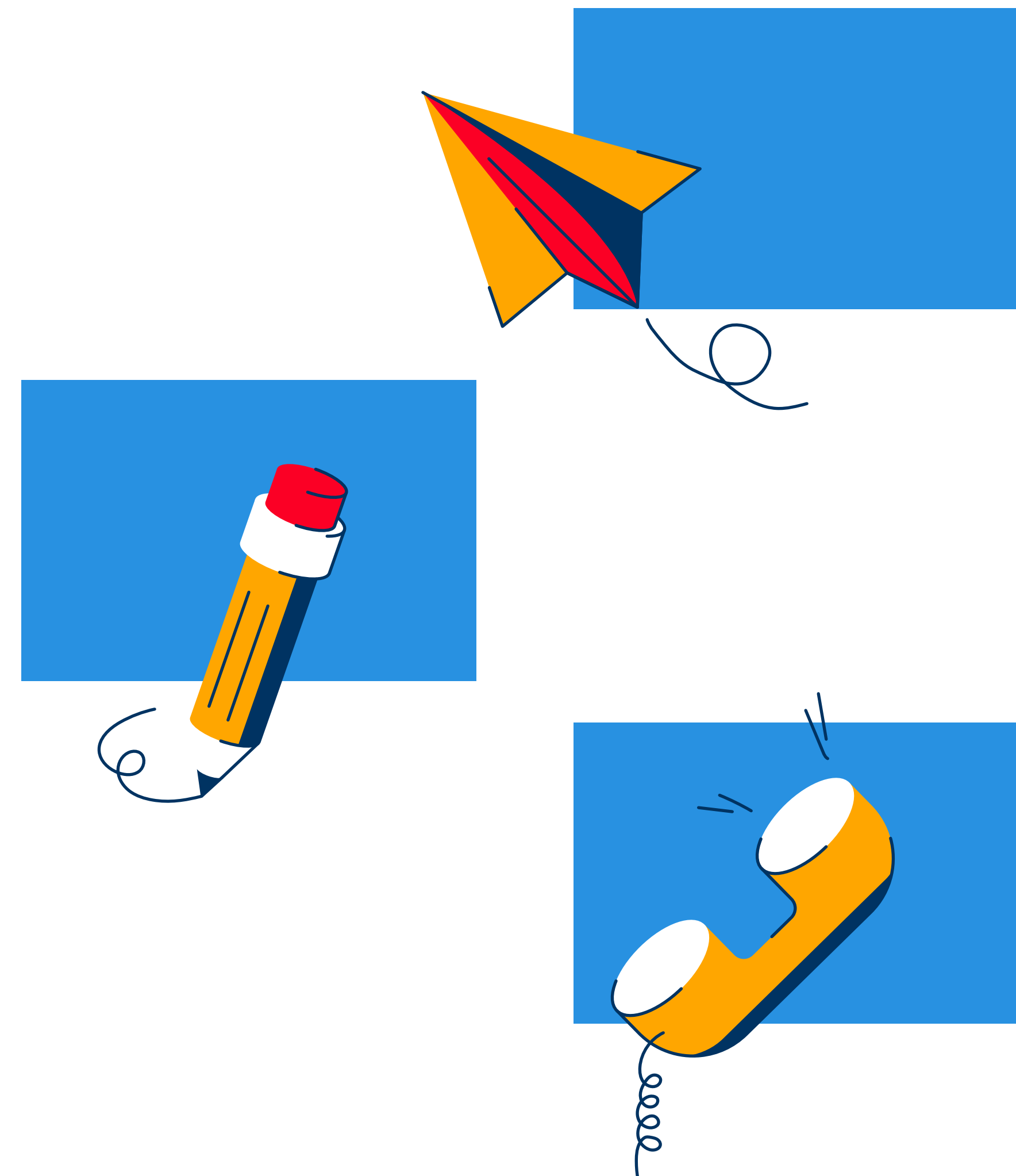
Hoe is het onderzoek gedaan?

Bij dit onderzoek hebben we enquêtes afgenomen en zijn we met inwoners in gesprek gegaan. We hebben geluisterd en vragen gesteld. Zo leren we waar bewoners tegenaan lopen.

Mensen ervaren verschillende drempels om mobiel te zijn

Hoe mobiel iemand is, hangt af van verschillende zaken. Het heeft te maken met de mogelijkheden in de omgeving. Zijn er wegen, fietspaden en openbaar vervoer beschikbaar? En met iemands mogelijkheid om daarvan gebruik te maken. Kan iemand fietsen, autorijden of aan een vervoersbewijs komen? En ook met iemands persoonlijke voorkeur om daar gebruik van te maken. Wil iemand met een bus reizen of liever niet? Belemmeringen in mobiliteit kunnen in al deze situaties voorkomen.

Met een vragenlijst en interviews heeft onderzoeksbureau Mobycon een grote groep inwoners van Noord-Holland aan het woord gelaten. Daarmee zijn verschillende groepen mensen en hun ervaringen in beeld gekomen.



Hoe is het nu?

We hebben inwoners van Noord-Holland gevraagd hoe het verplaatsen nu verloopt. De helft van de Noord-Hollanders kan reizen zoals ze willen. Eén op de tien mensen ervaart dagelijks veel problemen.

Bijna de helft van de inwoners voelt zich vrij om te reizen zoals zij willen

Een grote groep Noord-Hollanders kan wanneer het nodig is altijd naar werk of school reizen. En als zij ergens toch niet kunnen komen, ervaren ze dat niet als een probleem. De mensen in deze groep hebben vaak een hoog inkomen. Zij hebben vaker een rijbewijs en fietsen meer dan mensen in de andere groepen. Zij wonen vaker in buurten die aan de rand of in het buitengebied liggen van dorpen en steden.

Meer dan 40% van de inwoners is niet vrij om te reizen zoals zij willen

Uit het onderzoek blijkt dat veel mensen problemen ervaren om te reizen. Zij kunnen nog wel reizen, maar zijn niet vrij om dat te doen zoals zij zouden willen. De oorzaken daarvoor zijn heel verschillend.

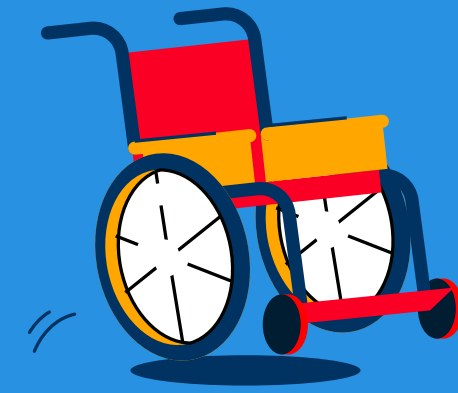
10% van de inwoners van Noord-Holland ervaart dagelijks problemen bij het reizen

Voor een kleine groep betekent het gebrek aan mobiliteit dat hun leven sterk wordt beïnvloed. Ze kunnen bijvoorbeeld hun familie of vrienden niet zien, voelen zich eenzaam omdat ze niet op bepaalde plekken kunnen komen. Of zij kunnen niet naar een passende school of werkplek komen. We noemen dit 'mobiliteitsarmoede'. De mensen in deze groep hebben vaak een laag inkomen. Er zitten twee keer zoveel vrouwen in deze groep als mannen. De mensen in deze groep hebben vaker geen of weinig werk. Er zitten ook mensen in die met pensioen zijn, studeren of op de middelbare school zitten.

Het gaat niet alleen om het bereiken van werk of sociale contacten. Ergens niet kunnen komen, betekent ook dat je soms geen hulp kunt krijgen, zoals dit voorbeeld uit interviews laat zien:

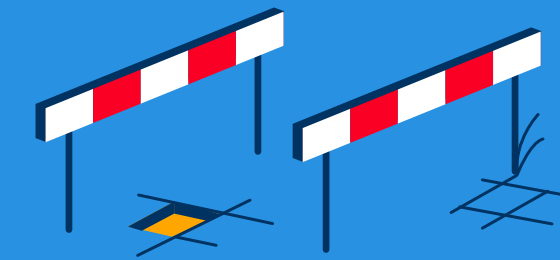
Om welke problemen gaat het?

Meer dan de helft van de Noord-Hollanders kan zich dus niet zomaar verplaatsen. Het is een probleem dat overal in de provincie voorkomt, zowel in de stad als daarbuiten. De ervaringen van de mensen in het onderzoek laten zien dat er veel verschillende redenen zijn.



Fysiek beperkte reiziger

Drempels



Ontoegankelijke omgeving



Prijsgevoelige reiziger



Ongeruste reiziger



Afhankelijke reiziger



Niet-fietsers

Om welke problemen gaat het?



Sommige mensen hebben een lichamelijke beperking

Er zijn mensen die door hun lichamelijke gezondheid niet met het openbaar vervoer, de fiets of lopend hun bestemming kunnen bereiken. Dit zijn voor een groot deel 65-plussers, maar alle leeftijden komen voor.

“Ik heb meegemaakt dat ik niet mee kon in de trein. De conducteur krijgt al ruim van tevoren door dat er iemand mee gaat met een beperking. En toen kreeg ik te horen dat de coupé vol stond. Dan moet ik opnieuw reisassistentie aanvragen en wachten tot de volgende trein er is. En als de trein daarna weer vol is heb je hetzelfde probleem.”

“Mensen zetten vaak hun bagage op de geleidelijn. Dan vraag ik me af ‘wie is er nu slechtziend’. Ze kijken gewoon niet.”

Sommige mensen fietsen nooit

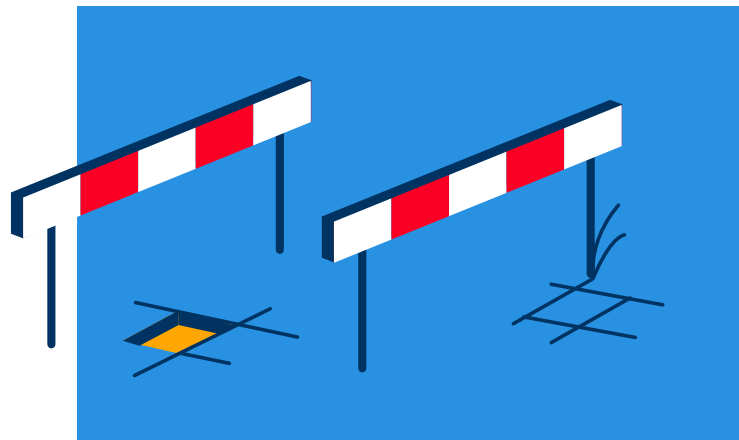
Niet iedereen kan fietsen of heeft genoeg geld om een fiets te kopen of te repareren als dat nodig is. En er zijn mensen die niet willen of durven fietsen.

“Mensen willen wel met de fiets boodschappen doen of naar taalonderwijs gaan of kinderen naar school brengen. Maar veel mensen hebben geen fiets of de fiets is kapot. Als je in Haarlem Noord woont en je moet naar Zuid voor je taalonderwijs, dan doe je dat niet makkelijk lopend.”



“Ik heb geen fiets, want die moet ik kopen en dat wil ik niet. Ook is het ingewikkeld, want er zijn 1000 soorten fietsen (elektrisch, fatbike etc.) dus het is te moeilijk om te kiezen. Ook wil ik niet in de regen fietsen.”

Om welke problemen gaat het?



Sommige mensen wonen in een ontoegankelijke omgeving

Sommige mensen hebben geen prettige fiets- en looproutes in de buurt. Slechte verlichting van wegen kan een rol spelen. Maar ook geparkeerde auto's op fietspaden of het ontbreken van stoepen voor voetgangers.

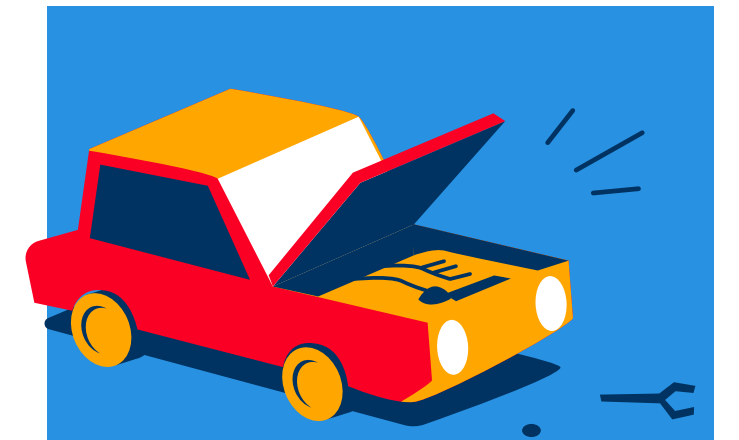
“Het is niet veilig voor fietsers en voetgangers in het buitengebied met de steeds groter wordende landbouwvoertuigen.”

Sommige mensen hebben te weinig vervoersmogelijkheden

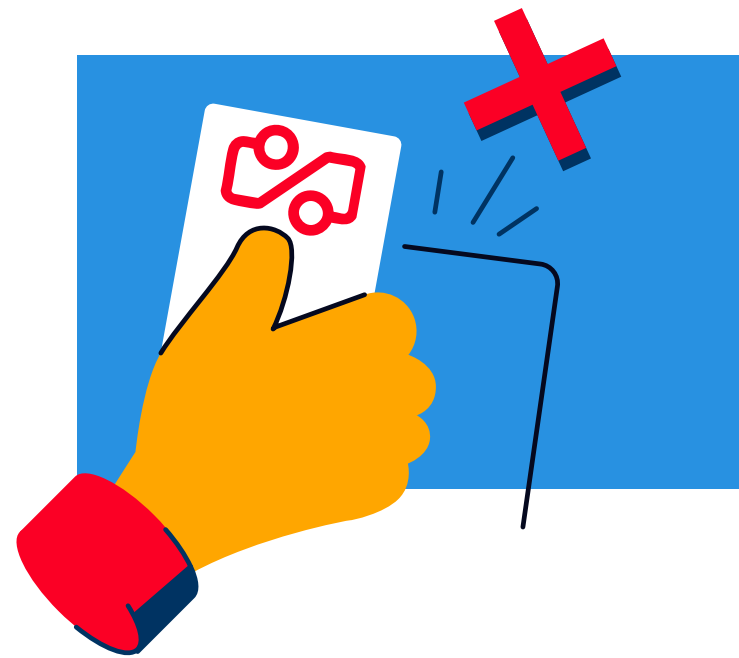
Deze mensen zijn afhankelijk van anderen voor hun vervoer, of hebben geen alternatief wanneer hun vaste vervoermiddel wegvalt. Dit zijn vaak mensen zonder rijbewijs, maar ook vaak mensen die zonder hun auto nergens kunnen komen. Denk aan mensen die voor hun werk met de auto moeten reizen, die wonen in een gebied waar nauwelijks openbaar vervoer is. Veel jongeren zijn afhankelijk van hun ouders om ergens te komen en zitten daarom in deze groep.

“Een deel van de leerlingen van het leerlingenvervoer zou prima zelfstandig met ov kunnen. Als er maar een goede verbinding is. Een deel van de leerlingen zou ook prima met de fiets kunnen. Maar voor sommige ouders is hun kind loslaten op de fiets in een stedelijke omgeving zoals Hoorn heel spannend.”

“De banen met het laagste salaris en de slechtste voorzieningen zijn de banen waar je de meeste flexibiliteit voor op moet brengen. Als je in de nachtdiensten werkt is er geen buurtbus, geen ov. Dan heb je een auto nodig. Die mensen worden als eerst geraakt.”



Om welke problemen gaat het?



Sommige mensen kunnen vervoer niet betalen

Bijna een derde van de mensen vindt het vervoer te duur. Zij reizen anders of minder vanwege de kosten van reizen. Deze belemmering komt het vaakst voor in het onderzoek. Het gaat niet alleen om de kosten van het openbaar vervoer. Het gaat ook over benzineprijzen en verzekerings- en reparatiekosten van auto's. Voor sommige mensen is het onderhouden van een fiets te duur. De mensen in deze groep hebben vaak een laag inkomen en zijn vaker vrouwen.

"Soms hebben mensen [met een laag inkomen] een auto nodig voor werk. Ze houden dan zeer weinig geld over voor andere behoeftes. Eigenlijk moet de auto dan weg. Dan maar een boterham minder eten, want je moet toch werken."

Sommige mensen vinden reizen niet fijn

Er zijn mensen die zich niet op hun gemak voelen tijdens het reizen. Bijvoorbeeld omdat ze onrustig of angstig worden van het reizen. Zij zeggen dat drukte in het openbaar vervoer moeilijk voor hen is. Net als de onvoorspelbaarheid van andere reizigers. Verder kan het communiceren met bijvoorbeeld buschauffeurs een probleem zijn. Mensen met autisme en dyslexie hebben vaak moeite met de veelheid van informatie bij het reizen. Als een reis anders gaat dan voorspeld, bijvoorbeeld door het uitvallen van een trein, is dat voor sommigen een groot probleem. Ook zijn er mensen die autorijden niet fijn of eng vinden.

"Mensen willen wel gebruik maken van het openbaar vervoer. Maar ze zijn wel bang dan vroeger. Ze zijn bang voor mensen die ze niet kennen en waar akelig over gepubliceerd wordt. Ze zijn bang omdat de tramchauffeurs zich zo strak aan de schema's moeten houden dat ze erg hard rijden en hard remmen. En ze zijn bang voor geweldsincidenten of dronken mensen in de bus. Mensen voelen zich onveilig, vooral ook in de winter als het donker is om vanaf de bushalte naar huis te lopen."



Wat doet mobiliteitsarmoede met mensen?

Als mensen zich niet kunnen verplaatsen, kunnen zij niet naar school, werk, huisarts, vrienden, sportclubs en andere activiteiten. Zij kunnen niet meedoen met de samenleving. In het onderzoek hebben we mensen gevraagd wat dat voor hen persoonlijk betekent.

Mensen moeten kiezen welke reis zij wel maken en welke reis niet



Mensen worden uitgesloten van deelname aan de samenleving

Mensen worden eenzaam

Mensen moeten vaak langer reizen

Mensen weten niet hoe hun reis zal verlopen en hoe lang hun reis gaat duren

Sommige mensen vinden passend vervoer binnen hun gemeente

Wat doet mobiliteitsarmoede met mensen?



Mensen moeten vaak langer reizen

"Als de bus komt dan moet je maar afwachten dat er een rolstoelplaats aanwezig is. Zo niet, dan moet je op de volgende bus wachten. En iemand moet je kunnen helpen. Een rit die een half uur zou duren kan dan zomaar 3 uur duren. Er zijn veel mensen die dit niet doen want het is zo moeilijk om dit te reizen. Die blijven thuis."

Mensen weten niet hoe hun reis zal verlopen en hoelang hun reis gaat duren

"Ik moet reisassistentie regelen om in- en uit de trein te gaan. Vaak zijn ze te laat of komen ze niet opdagen. Dan wordt mijn reis nog langer. De overstap gaat soms ook niet goed. Want als ik in Amsterdam kom, dan vergeten ze me vaak, of ze hebben niet goed doorgegeven waar ik zit. Of ze geven het helemaal niet door, dat heb ik ook meegemaakt. Soms moet ik dan verder reizen met de trein totdat ik op een station kom waar NS wel mij kan helpen. Anders moet ik gewoon doorreizen totdat er een station komt waar iemand me wil helpen."

Wat doet mobiliteitsarmoede met mensen?



Mensen moeten kiezen welke reis zij wel maken en welke reis niet

Mensen worden eenzaam

"Een mevrouw 'spaart' het hele jaar haar toegekende vervoerbudget. Ze maakt dus allerlei verplaatsingen door het jaar heen niet met Wmo-vervoer, omdat ze haar budget niet wil opmaken. Het opgespaarde budget gebruikt ze om met de Valys-taxi een week op vakantie te kunnen gaan binnen Nederland."

"Als je afhankelijk bent van de rolstoelbus en -taxi dan zit daar ook een prijskaartje aan. Bijvoorbeeld van Schagen naar Alkmaar reizen kost met een rolstoeltaxi, enkele reis, 40 euro. Met de Valys-taxi kan het wel goedkoper, maar dat gaat dus vanuit je budget. Als dat op is, dan moet je het zelf betalen."

"De afstand en kosten van mobiliteit weerhoudt mensen om mee te doen."

"We hebben een mevrouw in de auto gehad die ontzettend enthousiast was over de bloesem. Die was al 6 jaar de deur niet uit geweest."

Wat doet mobiliteitsarmoede met mensen?

Mensen worden uitgesloten van deelname aan de samenleving

"In de buitengebieden komen bussen vaak eens in de drie uur. Je kunt het [gebruik van openbaar vervoer] wel graag willen en het voelt zelfstandig, maar je wordt dan toch gedwongen om gebruik te maken van taxivervoer. Dit is een uitspraak onder onze cliënten 'in het busje gezet worden' omdat je niet volwaardig kan mee-participeren zoals 'normale' mensen."

Sommige mensen vinden passend vervoer binnen hun gemeente

"We hebben laatst een elektrische fiets aan iemand toegekend om zijn werk te blijven doen. Deze persoon moest 30 kilometer per dag fietsen tussen verschillende plaatsen in verschillende gemeenten. Met een gewone fiets kon hij dan niet op tijd komen en dreigde hij zijn baan te verliezen. Wij hebben daarvoor een tweedehands elektrische fiets toegekend."

"De mensen die aangeven dat zij zich onveilig voelen in het verkeer, zijn gevallen of hebben iets engs meegemaakt. Zij komen bij de fietslessen om fietstechnieken te oefenen en samen in het verkeer te fietsen. Tijdens de les leren zij van hun angst af te komen."



Hoe reageren mensen op de plannen voor de toekomst?

< INHOUD

16

De provincie werkt voortdurend aan het verbeteren van mobiliteit. Het geheel van deze verbeterplannen is het **Perspectief Mobiliteit**. We hebben inwoners gevraagd wat ze van deze verbeteringen vinden. Wat betekent deze plannen voor hen?

Mensen zien een extra belemmering bij het gebruiken van apps

Mensen hebben veel vragen over het delen van vervoermiddelen en 'hubs'

Mensen zijn positief over het verbeteren van fietsroutes

Mensen vragen om kleinschalig en flexibel openbaar vervoer

Een autovrij stadscentrum maakt reizen minder vrij



Hoe reageren mensen op de plannen voor de toekomst?

< INHOUD

17

Mensen zien een extra belemmering bij het gebruiken van apps



Mensen hebben veel vragen over het delen van vervoermiddelen en 'hubs'

"Ik ben een digibeet, dus ik zou er geen raad mee weten als ik tegen mijn telefoon moet praten om reisadvies te krijgen. Ik ben dan al helemaal in paniek. NS Reisplanner lukt nog wel, maar de rest niet."

"Als je geen smartphone hebt dan wordt het heel moeilijk om deel te nemen aan de maatschappij vandaag de dag."

"Een hub is voor veel mensen te ingewikkeld. Je moet digitaal reserveren, je moet digitaal vaardig zijn. De mensen met geldzorgen hebben geen ruimte in hun hoofd daarvoor en/of er geen budget voor. Ouderen vinden het een crime dat alles maar digitaal is. Dat zie ik voor veel mensen niet gebeuren. Digitale oplossingen zijn geen oplossingen."

"Hubs zijn niet toegankelijk, ze zijn alleen gericht op de mobiele persoon. Dat is een gemiste kans vanuit de provincie. In Schagen kun je wel twee- en driewielers huren, waarom kan de provincie dit niet op andere plaatsen regelen."

Hoe reageren mensen op de plannen voor de toekomst?

< INHOUD

18

Mensen zijn positief over het verbeteren van fietsroutes

Mensen vragen om kleinschalig en flexibel openbaar vervoer

Een autovrij stadscentrum maakt reizen minder vrij

“Ik denk dat mensen zich willen verplaatsen in kleinere busjes waar je je rollator of hulpmiddel in mee kan nemen. Mensen willen graag kleinschalig vervoer tegen een redelijke prijs. Een auto is in het algemeen veel te duur. De meeste mensen zijn redelijk beperkt in hun reisbewegingen en blijven vaak binnen de gemeente. Soms willen ze naar hun kinderen toe maar de meeste kinderen wonen op behoorlijke afstand. Eenzaamheid is echt een groot probleem.”

“Kosten zijn in principe geen probleem want dat wordt tijdens het schooljaar vergoed vanuit het leerlingenvervoer. Het zou wel helpen als er meer buurtbussen of kleinere bussen zijn. Dat voelt vertrouwd voor ouders en dan zullen ze hun kind sneller zelfstandig laten reizen.”

“Als je de niet-fietser wil stimuleren om na het leren fietsen te blijven fietsen, dan moet dat vertrouwen bij het verplaatsen gewoon blijven. Dus als je de ruimte zo kunt indelen dat fietsers zich ontspannen kunnen verplaatsen (doordat fietsers zoveel mogelijk voorrang krijgen bij verkeerslichten), dan is dat alleen maar goed.”

“Vorrang geven aan voetgangers en fietsers bij verkeerslichten vind ik een goed idee. Mensen voelen zich dan veiliger in het verkeer. Slechtzienden ook: mensen weten niet dat je verplicht bent te stoppen als zij hun stok recht vooruit omhooghouden.”

“Ik zie twee kanten aan het autovrij maken het stadscentrum. Wij zitten al met een parkeerprobleem in de stad, dus misschien kan het een oplossing zijn waar je verder kan met een bus als je dichtbij genoeg kan komen. Hangt altijd af van wat het gaat kosten. Als parkeerkosten en buskosten beperkt blijven kan het helpen. Maar je moet meer gaan plannen. Het maakt je minder vrij en flexibel.”



Dit zijn de adviezen voor de provincie Noord-Holland

< INHOUD

19

Mobiliteitsarmoede is een ingewikkeld probleem waar niet één oplossing voor bestaat. Wel komen uit het onderzoek drie adviezen waarmee we aan de slag gaan. Zo hopen we de meeste problemen van mensen op te lossen.

1

Voorzieningen dichtbij en toegankelijke wegen maken

2

Verbeter het vervoer voor mensen zonder eigen vervoermiddel

3

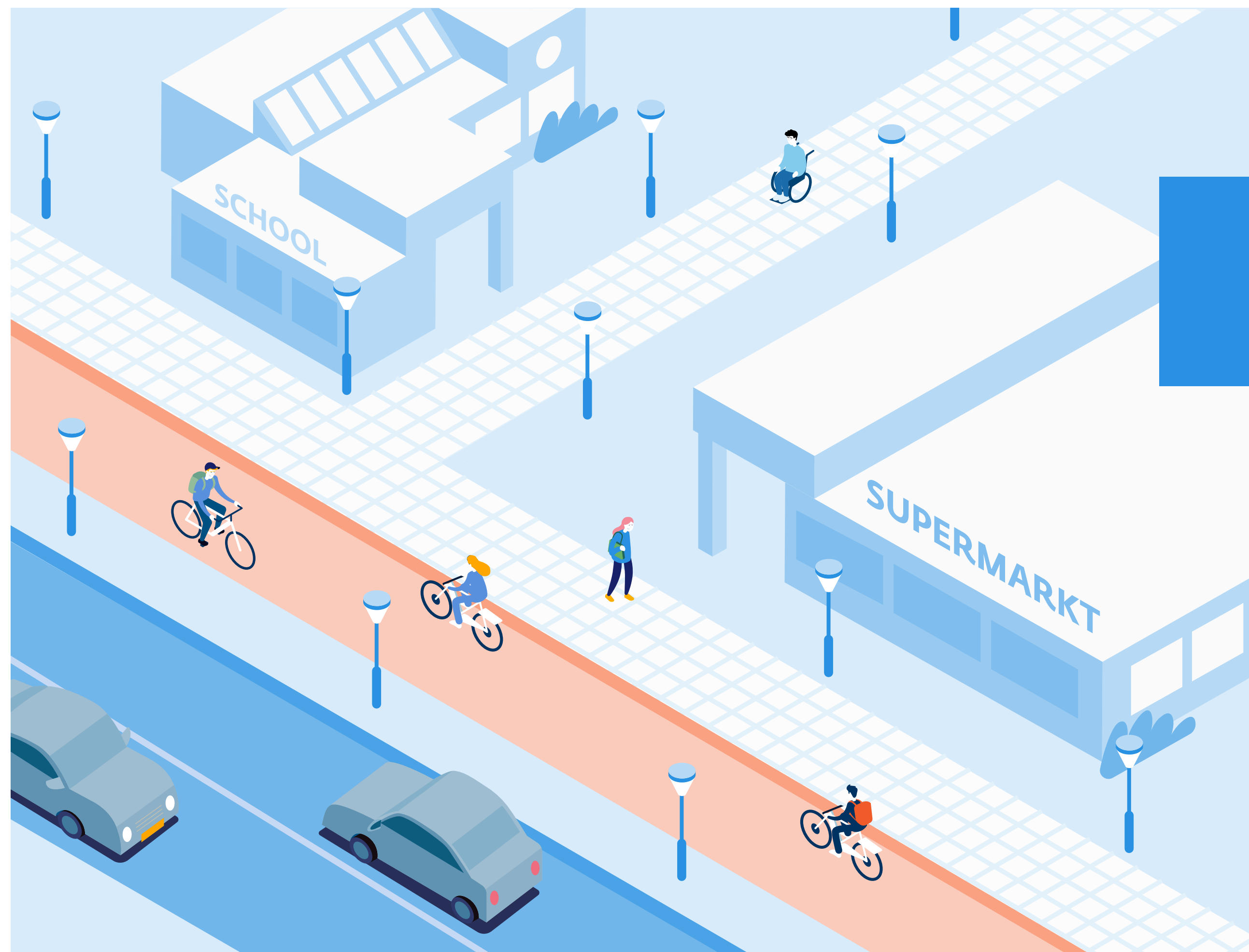
Zorg voor een compleet fietssysteem

Voorzieningen dichtbij en toegankelijke wegen maken

20

< INHOUD

Voor mobiliteit is het belangrijk dat de afstand tussen woningen en voorzieningen klein blijft. Soms is het beter om een bepaalde voorziening in een dorp te houden zodat mensen niet hoeven te reizen buiten hun woonplaats. Aan de andere kant kan het beter zijn om nieuwe woningen dicht bij werkplekken te bouwen. Verder is het belangrijk om de wegen naar de voorzieningen toegankelijk te maken. Zodat alle mensen ze kunnen gebruiken. We kunnen gemeenten helpen bij het ontwerpen van wegen, bijvoorbeeld met een Handboek Toegankelijkheid. Het zorgt ervoor dat mensen met een lichamelijke, visuele of auditieve beperking gebruik kunnen maken van de openbare ruimte.



Verbeter het vervoer voor mensen zonder eigen vervoermiddel 21

< INHOUD

Het bestaande plan van de provincie om de publieke mobiliteit te verbeteren, lijkt heel waardevol. Het gaat over het verbeteren van al het vervoer waarvoor reizigers geen eigen vervoermiddel gebruiken. Dit helpt reizigers zonder auto of rijbewijs. Zoals scholieren, mensen met een beperking en grote groepen vrouwen. Er zijn veel vrijwilligersinitiatieven die nu al goed werken. Buurtbussen, belbussen, AutoMaatje, HeerenWeer in Amsterdam zijn allemaal voorbeelden hiervan. De provincie kan deze initiatieven blijven ondersteunen.

De provincie zal goed met gemeenten moeten samenwerken om flexibel vervoer en openbaar vervoer op elkaar aan te laten sluiten.

In het plan van de provincie staan Basis- en Flexnet voorzieningen. Deze voorzieningen richten zich vooral op het vervoer van de ene grote kern naar de andere. Toch moet er ook worden gekeken naar het versterken van korte reizen binnen dorpen. Of van reizen van het ene dorp naar het andere dorp.

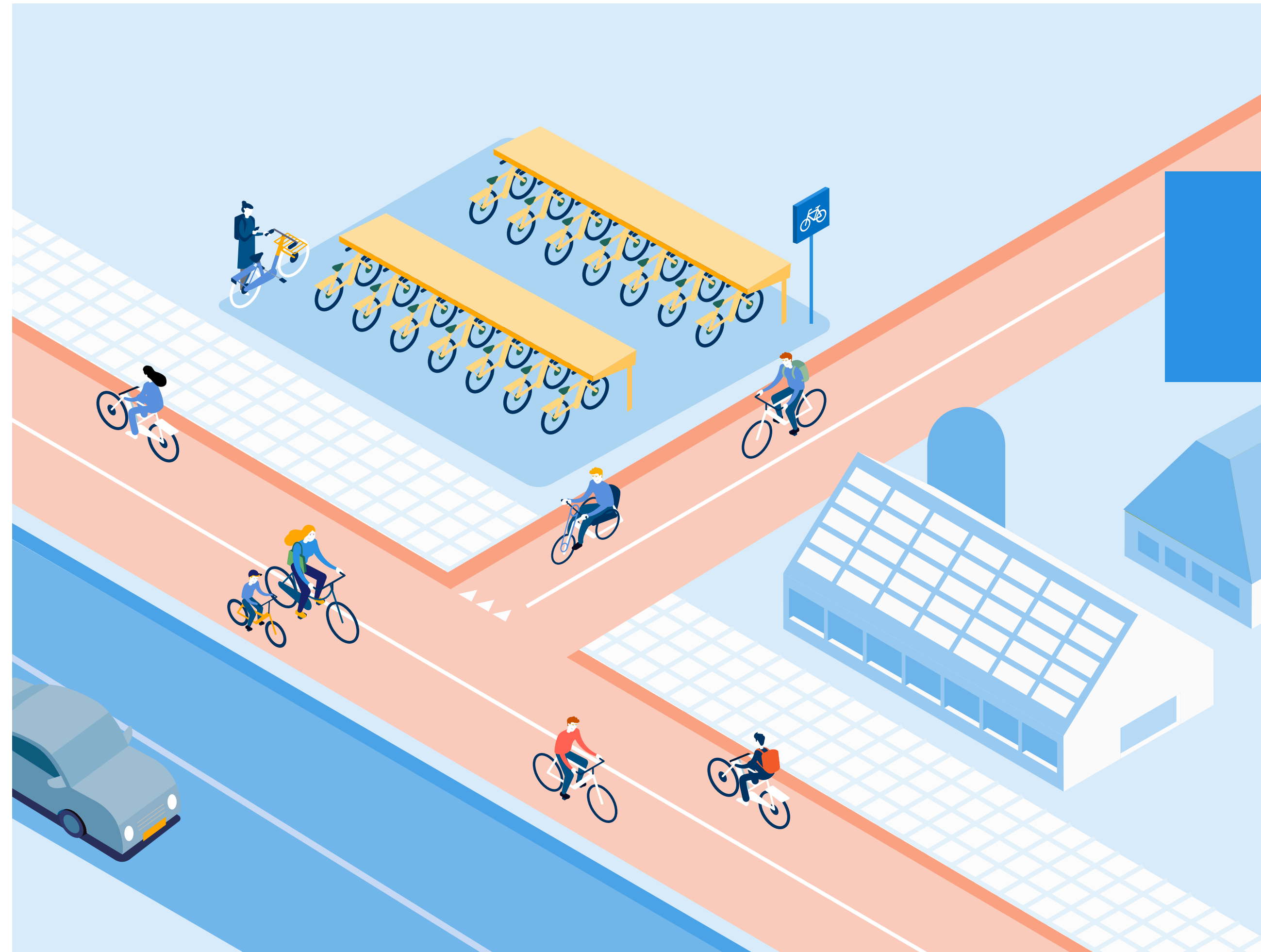
De hubs die knooppunten zijn tussen verschillende vervoersvormen, lijken niet voor iedereen toegankelijk. In kleine gemeenten zouden die hubs bij buurt- en dorpshuizen kunnen worden geplaatst.



Zorg voor een compleet fietssysteem

22

Fietsen moet voor iedereen een aantrekkelijke en haalbare manier zijn om je te verplaatsen. Dat betekent dat iedereen toegang heeft tot fietslessen en een passende en werkende fiets. Wegen zijn veilig voor iedereen en lopen van vlakbij huis tot aan de eindbestemming. Ook moeten er genoeg parkeerplaatsen zijn voor fietsen. De provincie werkt hier al aan met de Agenda Actieve Mobiliteit, maar dat gaat vooral over fietspaden. De provincie kan ook plaatselijke organisaties steunen die fietslessen aanbieden.



< INHOUD



Dit zijn de conclusies uit het onderzoek

Het onderzoek levert nieuwe informatie op over zaken die het reizen lastig maken. Deze belemmeringen weten we nu. En hiermee kunnen we bij het maken van nieuwe plannen rekening houden.

Ongeveer de helft van de Noord-Hollanders ervaart problemen bij het bereiken van werk, voorzieningen, familie of sport.

Tien procent kan niet altijd komen waar ze wil en ervaart mobiliteitsarmoede. Zij voelen zich eenzamer, kunnen geen passende werkplek of school bereiken of zien hun familie en vrienden minder.

Vaak worden beleidsplannen gemaakt voor de reizigers die we in het dagelijks leven tegenkomen. De werkende reiziger, de scholier of de persoon die een uitstapje maakt.

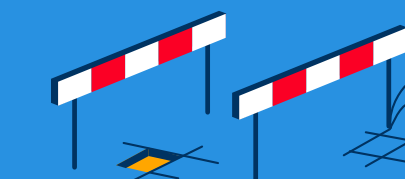
Maar in het onderzoek zien we dat er veel meer mensen zijn die wel willen reizen, maar dat niet kunnen. Of die belemmeringen ervaren die niet zo snel zichtbaar zijn.

Die belemmeringen komen overal in de provincie voor. Ongeacht zaken als leeftijd, inkomen en achtergrond van de mensen.

De verschillende belemmeringen uit het onderzoek kan de provincie nu goed meenemen bij plannen voor de toekomst.



Fysiek beperkte reiziger



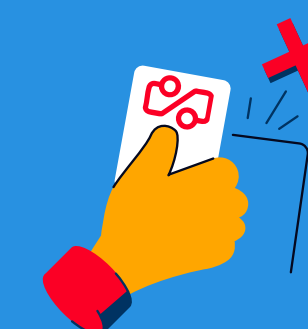
Ontoegankelijke omgeving



Ongeruste reiziger



Afhankelijke reiziger



Prijsgevoelige reiziger



Niet-fietsers

De provincie staat voor grote maatschappelijke opgave aan de lat zoals de woningbouw, klimaatdoelstellingen en bereikbaarheid. Daarom investeert Noord-Holland de komende jaren in innovaties, datatoepassingen en duurzame vervoersoplossingen, zoals deelmobiliteit en (goederen)vervoer over water.

Deze studie komt voort uit het programma [Focus Smart Mobility 2022-2025](#) om mobiliteit slimmer, schoner en veiliger te maken, voor nu en de toekomst.

Uitgave

Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40

www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

Begeleiding onderzoek

Anne van der Veen en Suze Walrave
van provincie Noord-Holland.

Uitvoering onderzoek

Robin Kleine, Kristel Bronsvort, Angela van der Kloof,
Annelot van Mourik en Babet Hendriks van
adviesbureau Mobycon.

Tekst hertaling rapport in begrijpelijke taal

Bureau Opaal

Grafische verzorging en illustraties

Studio Jorris Verboon

Fotografie

Provincie Noord-Holland

Copyright

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.

Haarlem, februari 2025.