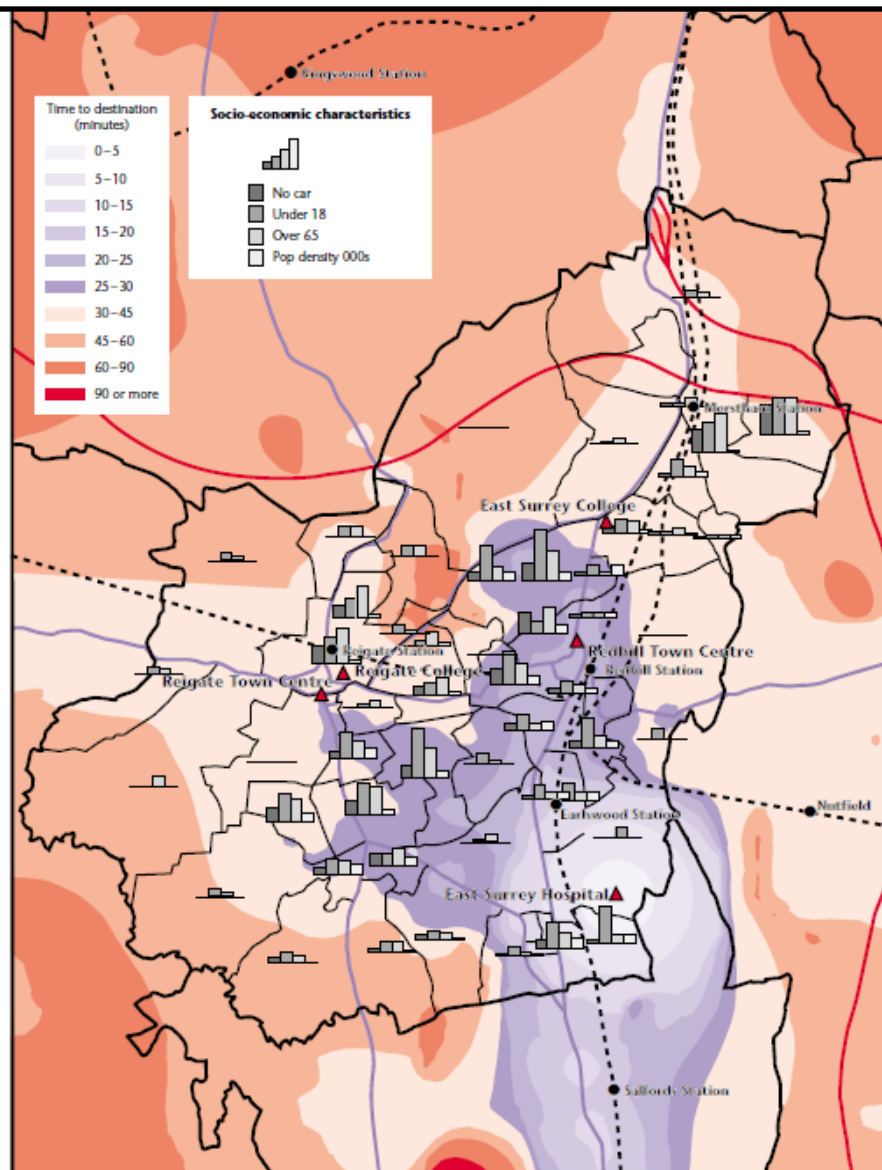


Accessibility planning in Nijmegen



Een onderzoek naar de meerwaarde van accessibility planning in de Nijmeegse beleidspraktijk om maatschappelijke participatie te bevorderen

Bachelorthesis Geografie, Planologie en Milieu (GPM)
Faculteit der Managementwetenschappen
Radboud Universiteit Nijmegen
Augustus 2013

Auteur: T. (Thijs) Brom

Radboud Universiteit Nijmegen



Accessibility planning in Nijmegen

Een onderzoek naar de meerwaarde van accessibility planning in de Nijmeegse beleidspraktijk om maatschappelijke participatie te bevorderen

Bachelorthesis Geografie, Planologie en Milieu (GPM)
Faculteit der Managementwetenschappen
Radboud Universiteit Nijmegen
Augustus 2013

Radboud Universiteit Nijmegen



Auteur: T. (Thijs) Brom

Studentnummer: 3040909

Begeleider: dhr. dr. C.J.C.M. (Karel) Martens

Afbeelding omslag: Een voorbeeld van technieken om bereikbaarheid (met accessibility planning) in kaart te brengen: toegang tot het East Surrey ziekenhuis (nabij Redhill, Engeland) met het openbaar vervoer (SEU, 2003, p. 63).

Voorwoord

Deze bachelorthesis heb ik geschreven ter afsluiting van de Bachelor Sociale Geografie en Planologie welke ik van september 2009 tot en met augustus 2013 aan de Faculteit der Managementwetenschappen van de Radboud Universiteit in Nijmegen heb gevolgd. Ik ben al gedurende de gehele opleiding erg geïnteresseerd in mobiliteitsvraagstukken en de verklaringen voor en kenmerken van menselijke verplaatsingen. Deze interesses passen goed binnen het onderwerp van het onderzoek, namelijk de mogelijke meerwaarde die het Britse accessibility planning in de Nijmeegse beleidspraktijk zou kunnen hebben als middel om sociale uitsluiting aan te pakken. Dit is interessant aangezien accessibility planning al meerdere malen uitgebreid is geanalyseerd en bekritiseerd, maar nog nooit is toegepast in een andere dan de (originele) Britse context. Accessibility planning is ontstaan toen in Groot-Brittannië sociale uitsluiting een dusdanig groot probleem bleek dat een speciaal daartoe opgerichte onderzoekseenheid een integraal systeem voor bereikbaarheidsplanning ontwikkelde. Aangezien het niet ondenkbaar is dat Nijmegen te kampen heeft met vergelijkbare problematiek wordt onderzocht in hoeverre men iets kan leren van het Britse planningsysteem.

Vanaf deze plaats wil ik de heer Karel Martens hartelijk danken voor zijn begeleiding gedurende de verschillende periodes verspreid over anderhalf jaar. Hij adviseerde mij op basis van mijn eigen input een interessant en veelzijdig onderwerp waar ik mij met plezier in heb verdiept. Terwijl hij mij de ruimte gaf mijn eigen ideeën in het onderzoek te verwerken wist hij me ook af en toe weer met beide benen op de grond te zetten en mij de dingen in hun perspectief te laten zien. Deze, voor mij zeer geschikte, vorm van begeleiden heeft deze bachelorscriptie gemaakt zoals hij geworden is. Ook gaat dank uit naar de 8 respondenten die vrijwillig aan dit onderzoek hebben meegewerkt. Zonder hun visies en soms gedurfde uitspraken had ik deze scriptie niet kunnen schrijven. Tot slot een eervolle vermelding voor een aantal studiegenoten. Door verschillende informele gesprekken met hen kwam ik regelmatig tot nieuwe inzichten en bleef ik gemotiveerd. Ik wens u veel leesplezier.

Thijs Brom

Nijmegen, augustus 2013

Samenvatting

In Groot-Brittannië was sociale uitsluiting een groot probleem, waardoor de Britse overheid besloot een specifiek op het oplossen daarvan gerichte onderzoekseenheid in het leven te roepen. De Social Exclusion Unit (SEU) presenteerde in 2003 hun aanpak voor sociale uitsluiting. Zij had vastgesteld dat mobiliteit en bereikbaarheid een hoofdrol speelden bij het ontstaan ervan, en dus wellicht ook belangrijk kunnen zijn bij het bestrijden van het probleem. Hun aanpak, accessibility planning, betreft een wettelijk verplicht proces bestaande uit 5 stappen waarin gestructureerd de bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen voor mensen uit bepaalde gebieden wordt vastgesteld, problemen worden geïdentificeerd en een lokaal bereikbaarheidsplan wordt geschreven wat ten grondslag ligt aan ruimtelijke beslissingen in een gemeente. Aangezien uit verschillend onderzoek blijkt dat ook in Nederland sociale uitsluiting een belangrijk en vaak onderschat probleem is en bereikbaarheid en mobiliteit daar mogelijk, net als in Groot-Brittannië, een belangrijke rol in spelen is het niet ondenkbaar dat accessibility planning ook in Nederland en specifiek in Nijmegen een meerwaarde kan hebben. De doelstelling van dit onderzoek is zodoende als volgt geformuleerd:

Het doel van dit onderzoek is een inzicht te krijgen in hoeverre de Britse accessibility planning in de Nijmeegse beleidspraktijk van meerwaarde kan zijn om maatschappelijke participatie onder de inwoners te bevorderen door diepte-interviews met verschillende medewerkers van verschillende afdelingen van de gemeente Nijmegen en andere belangenorganisaties af te nemen.

De centrale vraag in dit onderzoek die als hoofdvraag fungeert, is een afgeleide van de doelstelling en luidt:

In hoeverre kan de Britse accessibility planning van meerwaarde zijn in de Nijmeegse beleidspraktijk om maatschappelijke participatie onder de inwoners te bevorderen?

In hoofdstuk 2 is het theoretisch kader van het onderzoek uitgebreid neergezet. De theorie in dit onderzoek is richtinggevend voor de dataverzameling en de analyse van de gegevens. Om die reden is het theoretisch kader vanaf de basis opgebouwd en is om te beginnen sociale uitsluiting gedefinieerd als het aanhoudende, relatieve gebrek van een individu om toegang te krijgen tot bepaalde activiteiten in vergelijking met anderen in de samenleving (Bossert et al., 2006). Er zijn negen dimensies van factoren die sociale uitsluiting kunnen veroorzaken onderscheiden. Een wisselwerking tussen meerdere van die negen factoren kan het probleem veroorzaken. Sociale uitsluiting is steeds meer een proces dan een eindsituatie, en men is er van overtuigd dat iemand die

er éénmaal in verkeert er ook weer uit kan komen. Mobiliteit en bereikbaarheid vormen één van de negen factoren. Deze factor is in het vervolg bestudeerd, waarin duidelijk wordt dat sociale uitsluiting vaak een gevolg is van een gebrek aan toegang tot bepaalde locaties. Er worden verschillende categorieën van onderzoek naar bereikbaarheids- en mobiliteitsgerelateerde sociale uitsluiting uitgewerkt en wordt een definitie van dit type sociale uitsluiting gegeven. Vervolgens wordt beargumenteerd waarom accessibility planning in Nijmegen mogelijk van waarde zou kunnen zijn en in het laatste gedeelte van het hoofdstuk wordt dit Britse planningssysteem uitgebreid uitgewerkt. In het laatste gedeelte wordt een viertal belangrijke kenmerken van accessibility planning geselecteerd, aan de hand waarvan later de meerwaarde van het systeem in Nijmegen zal worden geanalyseerd.

Het derde hoofdstuk bevat de methodologische verantwoording van het onderzoek. Er wordt beargumenteerd dat er gekozen wordt voor een kwalitatief onderzoek met behulp van een casestudy omdat veel diepgang in de context noodzakelijk is om de meerwaarde zo precies mogelijk in kaart te kunnen brengen. Na de toelichting van de keuze voor de gemeente Nijmegen als casus wordt uitgelegd dat de keuze voor deze respondenten gebaseerd is op de gewenste breedte van het onderzoek en dat de interviews semi-gestructureerd zijn omdat mogelijkheden tot doorvragen en nadere toelichting meer dan gewenst zijn. Tot slot wordt vermeld dat de transcripten van de interviews met behulp van open 'in-vivo' coderen in ATLAS.ti zullen worden geanalyseerd.

De beschrijving, uitwerking en analyse van de relevante data uit de acht interviews is verdeeld over twee hoofdstukken. Aangezien een gedegen beeld van de context op verschillende punten relevant is alvorens de mogelijkheden voor en de meerwaarde van accessibility planning in kaart kan worden gebracht wordt in hoofdstuk 4 de Nijmeegse context geanalyseerd. Hierin wordt duidelijk dat bereikbaarheid in het algemene ruimtelijke beleid een grote rol speelt en integraal is opgenomen in het planningsproces. Ook komt naar voren dat onduidelijk is of sociale uitsluiting in Nijmegen een probleem is, maar men daar wel naar neigt. Verder blijft vaag wat de rol van bereikbaarheid en mobiliteit in het ontstaan van sociale uitsluiting nu precies is, maar veel direct bij het probleem betrokken respondenten geven aan dat deze rol erg groot is. Vooral fysieke en angstgerelateerde mobiliteitsgerelateerde sociale uitsluiting lijken in Nijmegen veel voor te komen.

Het vijfde hoofdstuk werkt langzaam toe richting de doelstelling van dit onderzoek. Het maakt duidelijk dat er veel mogelijk is in de huidige gemeentelijke structuur. De implementatie van accessibility planning is geen probleem, mits er voldoende middelen beschikbaar komen. Een aantal onderdelen van het Britse systeem wordt in de huidige beleidsvorming al toegepast. Voor wat betreft

de meerwaarde zijn de respondenten het niet helemaal eens. Voorstanders roemen de gedachte achter accessibility planning en de hoofdrol die bereikbaarheid erin speelt. Zij vinden het een prima methode op de problematiek in beeld te brengen en direct efficiënt op te lossen. Bovendien geven verschillende respondenten aan dat er nu al onderdelen van het plan op beperkte schaal worden uitgevoerd en het dus geen hele grote stap zou zijn naar het Britse systeem. De respondenten die twifelen aan de meerwaarde van accessibility planning in de Nijmeegse beleidspraktijk geven onder andere aan dat men nu al een goed beeld heeft van het probleem, dat het bestaande OV-netwerk voldoet en dat er, mocht dit niet zo zijn, genoeg andere voorzieningen beschikbaar zijn. Ook wordt gemeend dat de kans op bureaucratische situaties groot is en dat het probleem in Nijmegen wellicht niet groot genoeg is om het zo radicaal aan te pakken.

Het zesde en laatste hoofdstuk van deze bachelorscriptie vat de belangrijkste punten uit de beide analysehoofdstukken 4 en 5 nog eens kernachtig samen waarna conclusies worden getrokken. Sociale uitsluiting kan mogelijk ook in Nijmegen als een probleem worden gezien. De rol die bereikbaarheid en mobiliteit in het ontstaan daarvan spelen wordt wellicht onderschat. Er zijn echter nauwelijks maatregelen gericht op het aanpakken van deze mobiliteitsgerelateerde sociale uitsluiting. Daar liggen dus de kansen voor accessibility planning. In Nijmegen is de implementatie van het planningssysteem haalbaar. Het enige belangrijke aandachtspunt hierbij is de beschikbare hoeveelheid middelen. Over de meerwaarde van het systeem is geen consensus. Zoals hierboven beschreven zijn er verschillende voor- en tegenargumenten uit het onderzoek naar voren gekomen. De meerwaarde is in hoofdstuk 5 gekoppeld aan de theorie met behulp van de eerder genoemde vier aspecten waaruit blijkt dat implementatie haalbaar is, er veel draagvlak voor samenwerking binnen het systeem is, een proactieve houding al aanwezig is en de capaciteit mogelijk een heikel punt is, maar wellicht bij de invoering door het college kan worden opgelost. De kans is op basis van dit onderzoek dus groot dat accessibility planning in Nijmegen een meerwaarde kan hebben. Om de meerwaarde van accessibility planning in de Nijmeegse beleidspraktijk om algehele maatschappelijke participatie te bewerkstelligen zo hoog mogelijk te laten worden, is het echter wel nodig dat het beleid integraal wordt opgenomen en de fases hard en duidelijk zijn. Bovendien moeten er voldoende middelen beschikbaar komen en zal men moeten waken voor een te grote hoeveelheid papierwerk. Alleen dan kan accessibility planning in Nijmegen een rol van betekenis spelen in het aanpakken van sociale uitsluiting en het bereiken van een inclusieve samenleving. Tot slot is uiteengezet dat de resultaten van het onderzoek in perspectief moeten worden gezien. Er is namelijk niet met zekerheid vast te stellen of sociale uitsluiting een probleem is en welke rol bereikbaarheid en mobiliteit daar in spelen.

Inhoudsopgave

Voorwoord.....	I
Samenvatting.....	III
1. Inleiding	1
1.1. Achtergrond.....	1
1.2. Doel- en vraagstelling.....	3
1.3. Relevantie onderzoek.....	4
1.3.1. Maatschappelijke relevantie	4
1.3.2. Wetenschappelijke relevantie.....	4
1.4. Leeswijzer	5
2. Theoretisch kader	6
2.1. Sociale uitsluiting.....	6
2.2. Bereikbaarheid als oorzaak	8
2.3. Accessibility planning	14
2.3.1. Achtergrond.....	15
2.3.2. Wetgeving.....	16
2.3.3. Praktijk.....	18
2.3.4. Kenmerken	24
3. Onderzoeksmethodologie	26
3.1. Strategie	26
3.2. Onderzoeksmateriaal	28
3.2.1. Casus.....	28
3.2.2. Respondenten	29
3.3. Dataverwerking	33
4. Analyse context	35
4.1. Bereikbaarheid	35
4.2. Sociale uitsluiting.....	37
4.2.1. Definitie	37
4.2.2. Probleemstelling.....	38
4.2.3. Beeldvorming	40
4.3. Rol bereikbaarheid in sociale uitsluiting	41
4.4. Beleid.....	45

4.4.1.	Sociale uitsluiting.....	46
4.4.2.	Mobiliteitsgerelateerde sociale uitsluiting.....	46
4.4.3.	Financiën	48
4.5.	Toekomst.....	48
5.	Accessibility planning.....	50
5.1.	Mogelijkheden.....	50
5.2.	Toegevoegde waarde	51
6.	Conclusie	55
6.1.	Conclusie	55
6.1.1.	Analyse context	55
6.1.2.	Accessibility planning	56
6.1.3.	Eindconclusie.....	57
6.2.	Aanbevelingen.....	58
6.3.	Reflectie.....	59
Literatuur.....		61
Bijlagen.....		65
Bijlage I	Interviewgide Henk Beerten.....	65
Bijlage II	Interviewgide Bert Jeene.....	67
Bijlage III	Interviewgide Paul van den Anker.....	69
Bijlage IV	Interviewgide Klaas-Jan Gräfe	71
Bijlage V	Interviewgide Otto Ritsema	73
Bijlage VI	Vragenlijst Jan Marten de Hoop.....	75
Bijlage VII	Vragenlijst Els Hoetink.....	76
Bijlage VIII	Vragenlijst Simon de Waal.....	77
Bijlage IX	Codes ATLAS.ti.....	78

1. Inleiding

“Imagine being offered a job and having to turn it down simply because there’s no way for you to get there. Imagine being too afraid to walk to the bus stop after dark. Imagine an expectant mother having to take three buses to get to her nearest ante-natal clinic” (Social Exclusion Unit, 2003).

1.1. Achtergrond

Met die woorden gaf voormalig Brits minister-president Tony Blair aan dat verschillende typen locaties enkel door iedereen die dat wil benut kunnen worden als deze, in de breedste zin van het woord, bereikbaar zijn. Dat rapport van de Social Exclusion Unit (SEU, een onderdeel van de Britse nationale overheid) is de uitkomst van een uitgebreid onderzoek dat werd opgestart om aan te tonen dat het Brits ruimtelijk beleid sociale uitsluiting creëert en versterkt (Lucas, 2006). Het onderzoek toonde onder andere aan dat het gebrek aan voldoende vervoersmogelijkheden een direct effect heeft op de bereikbaarheid van die voorzieningen die het meeste invloed hebben op de kwaliteit van het leven, zoals banen, opleidingsmogelijkheden en de gezondheidszorg (SEU, 2003). De oplossing die in het rapport wordt aangedragen lijkt simpel, maar is diepgaand en kan verstrekkende gevolgen hebben. De SEU presenteert in 2003 namelijk een geheel nieuwe benadering om tot een breed scala aan oplossingen voor sociale uitsluiting te komen: accessibility planning (SEU, 2003).

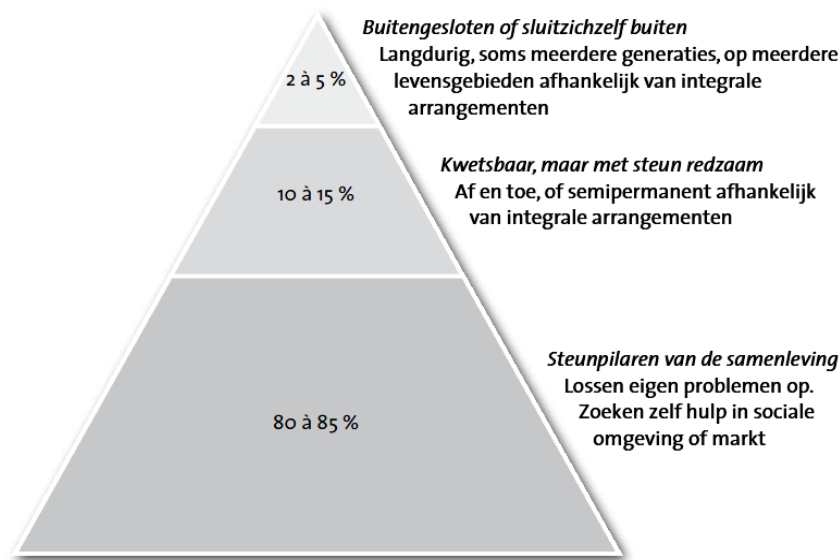
Het Britse probleem als gevolg waarvan accessibility planning is ontstaan is de sociale uitsluiting van bepaalde bevolkingsgroepen. Dit probleem werd dusdanig groot dat men heeft besloten de SEU op te richten. Men kan zich afvragen in hoeverre in Nederland met soortgelijke problematiek te maken heeft. Martens (2012) geeft aan dat als gevolg van een hoog fietsgebruik en relatief compacte steden, zeker als men dit vergelijkt met andere ontwikkelende landen, het aannemelijk is om te stellen dat de zogeheten vervoersarmoede een minder groot probleem is dan in bijvoorbeeld het Verenigd Koninkrijk. Ook het restrictieve detailhandelsbeleid dat gehanteerd wordt zorgt ervoor dat er relatief weinig winkels aan de randen van steden te vinden zijn, en veel meer detailhandel in het centrum geconcentreerd blijft (Planbureau voor de Leefomgeving, 2011).

Maar uit onder anderen Engbersen, Vrooman en Snel (1999) en het Sociaal en Cultureel Planbureau (2004) blijkt dat ook in Nederland sociale uitsluiting een probleem is. Veel gemeentes zijn in meer of mindere mate wel bezig met bereikbaarheid en beleid wat daarop gericht is, aangezien zij volgens de Planwet verplicht zijn samenhangend verkeer- en vervoerbeleid op te stellen. Bij veruit de meeste

gemeentes uit zich dat in een concreet gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (Wienk & Wienk, 2011). Deze zijn voornamelijk gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid voor diegenen die al een goede bereikbaarheid hebben. Er is doorgaans weinig aandacht voor het aanpakken en/of voorkomen van bereikbaarheidsproblemen die tot sociale uitsluiting zouden kunnen leiden. Door Thijssen (2010) wordt in een onderzoek vervoersarmoede gedefinieerd als zijnde een gebrek aan vervoersmogelijkheden als gevolg waarvan iemand lastiger kan deelnemen aan maatschappelijke activiteiten (Baeten et al., 1997). Hiermee is het raakvlak met sociale uitsluiting aangeduid en geeft het bovendien aan welke rol vervoer hierin speelt. De meerwaarde van het onderzoek van Thijssen is dat het laat zien dat er ook in Nederland een relatie is tussen beperkte vervoersmogelijkheden en sociale uitsluiting. Deze is vooral merkbaar onder de zwakkere groepen in de samenleving, zoals ouderen, gehandicapten et cetera.

Deze situatie is ongewenst. De eerste regels op de pagina over het beleid ten aanzien van Zorg en Welzijn op de website van de gemeente Nijmegen luiden: "In Nijmegen moet iedereen mee kunnen doen in de maatschappij. De gemeente Nijmegen gaat daarbij uit van de mogelijkheden van mensen en biedt ondersteuning aan Nijmegenaren die dit nodig hebben" (Gemeente Nijmegen, n.d., n.p.). In het huidige beleid van de provincie, de omgevingsvisie, staat dat gewerkt wordt aan de bereikbaarheid van lokale voorzieningen en de mogelijkheden voor mensen om te participeren aan maatschappelijke activiteiten (Provincie Gelderland, 2013). Ook omvat dat plan dat men streeft naar een duurzame vorm van mobiliteit, waarin het stimuleren van sociale integratie een hoofdrol speelt. Toegespitst op de gemeente Nijmegen is zelfs in het provinciaal beleid opgenomen dat er in de westelijke uitlegebieden van Nijmegen wordt gewerkt aan het tegengaan van sociale uitsluiting en het verhogen van maatschappelijke participatie (Provincie Gelderland, 2011). De vraag is dus of de provinciale accenten in het gemeentelijk beleid van Nijmegen hun doorwerking hebben.

Uit figuur 1.1 komt naar voren dat 2 á 5 procent van de Nijmegenaren sociaal uitgesloten is, en dat 10 á 15 procent in de categorie 'kwetsbaar' valt. De gemeente is, wellicht om die reden, redelijk actief in het aanpakken van sociale uitsluiting. De meeste maatregelen komen echter voort uit sociaal-maatschappelijk beleid en regelingen die op basis van de WMO tot stand zijn gekomen. In het huidige beleid gericht op mobiliteit en ruimtelijke ordening lijkt minder aandacht voor sociale uitsluiting en de rol die bereikbaarheid daarin speelt. Een belangrijke verklaring hiervoor is wellicht dat, in tegenstelling tot de nieuwe situatie in het Verenigd Koninkrijk (SEU, 2003), het niet voor elke gemeente verplicht is om een bereikbaarheidsstrategie te ontwikkelen. In het Verenigd Koninkrijk worden bereikbaarheidsplannen zelfs ingebouwd in het lokale mobiliteitsbeleid (SEU, 2003). Hier wordt later overigens dieper op ingegaan.



Figuur 1.1: Zelfredzaamheid versus sociale uitsluiting in de gemeente Nijmegen (Gemeente Nijmegen, 2012, p. 12).

Op basis van recent onderzoek is de mogelijkheid aannemelijk dat sociale uitsluiting in Nederland een probleem vormt. De provincie Gelderland en de gemeente Nijmegen streven ernaar om iedereen mee te laten doen in de maatschappij. De gemeente kent daartoe wel enkele instrumenten vanuit de sociale hoek, maar de rol van mobiliteit hierin lijkt te worden onderschat. Daarom liggen er wellicht kansen voor een vernieuwende, integrale aanpak van dit probleem. Het uit het Verenigd Koninkrijk overgewaaid accessibility planning zou in Nijmegen misschien uitkomst kunnen bieden. Dit onderzoek is erop gericht te onderzoeken of dit Britse concept in Nijmegen praktisch gezien toepasbaar zou zijn en of dit een meerwaarde zou kunnen hebben in het bestrijden en voorkomen van vervoersgerelateerde sociale uitsluiting.

1.2. Doel- en vraagstelling

Uit paragraaf 1.1. is gebleken dat er in Nederland, en zelfs specifiek in Nijmegen, in sommige gevallen sprake is van vervoersarmoede. Hieruit valt af te leiden dat er een aannemelijke kans is dat sociale uitsluiting ook in Nijmegen een probleem is. Uit het huidige beleid van zowel de provincie Gelderland als de gemeente Nijmegen blijkt de intentie om hier iets mee te doen, maar de aandacht hiervoor in het reguliere mobiliteitsbeleid is beperkt. Wellicht liggen er ook in Nederland, en dan specifiek in de Nijmeegse beleidspraktijk, kansen voor eenzelfde aanpak als de in het Verenigd Koninkrijk ontwikkelde accessibility planning. Dit onderzoek probeert hier een inzicht in te krijgen. De doelstelling van het onderzoek luidt als volgt:

Het doel van dit onderzoek is een inzicht te krijgen in hoeverre de Britse accessibility planning in de Nijmeegse beleidspraktijk van meerwaarde kan zijn om maatschappelijke participatie onder de inwoners te bevorderen door diepte-interviews met verschillende medewerkers van

verschillende afdelingen van de gemeente Nijmegen en andere belangenorganisaties af te nemen.

Dit onderzoek zal kwalitatief van aard zijn. De doelstelling is namelijk complex, en zodoende is veel diepgang in de context, de Nijmeegse beleidspraktijk, noodzakelijk. Om die reden wordt er in dit onderzoek gebruik gemaakt van diepte-interviews. Met de resultaten van de diepte-interviews die bij verschillende medewerkers van verschillende afdelingen zullen worden afgenomen kunnen uitspraken worden gedaan over de meerwaarde van accessibility planning als middel om sociale uitsluiting aan te pakken. De aanpak en verantwoording van de in dit onderzoek gebruikte methodologie zal in het gelijknamige hoofdstuk 3 verder worden uitgewerkt. De centrale vraag van dit onderzoek is een logisch vervolg op de geformuleerde doelstelling, en luidt zodoende als volgt:

In hoeverre kan de Britse accessibility planning van meerwaarde zijn in de Nijmeegse beleidspraktijk om maatschappelijke participatie onder de inwoners te bevorderen?

Het onderzoek moet resulteren in voldoende breed georiënteerde informatie waardoor de centrale vraag dusdanig uitgebreid onderbouwd kan worden beantwoord dat daarmee aan de doelstelling van het onderzoek kan worden voldaan.

1.3. Relevantie onderzoek

1.3.1. Maatschappelijke relevantie

Sociale uitsluiting is een groot probleem. Mensen die sociaal uitgesloten zijn kunnen structureel geen toegang krijgen tot bepaalde maatschappelijke activiteiten (Bossert et al., 2006). Dit kan zich uiten in een beperkt aantal of zelfs geen sociale contacten, geen activiteiten (kunnen) ondernemen of geen werk kunnen vinden. Dit leidt tot vereenzaming, en zeer ongewenst verschijnsel. Een concept als het Britse accessibility planning is in Nederland niet in een dergelijke vorm bekend. Dit lijkt de deur open te zetten voor onderzoek naar de mogelijke meerwaarde van het plan, toegepast op een Nederlandse casus. Als die meerwaarde er ook daadwerkelijk blijkt te zijn zouden veel mensen die nu sociaal uitgesloten zijn of dat dreigen te worden wellicht met dat probleem kunnen worden geholpen.

1.3.2. Wetenschappelijke relevantie

Er zijn al veel verschillende artikelen geschreven (zie hoofdstuk 2) over accessibility planning. Er zijn artikelen waarin deze vorm van planning voor bereikbaarheid wordt uitgewerkt, geanalyseerd,

bekritiseerd en beoordeeld. Er zijn zelfs al enkele ex post evaluaties uitgevoerd. Deze zijn gericht op de mate waarin het systeem werkt of gewerkt heeft en welke elementen ervan werkzame bestanddelen bevatten. Er is echter weinig onderzoek vindbaar waarin accessibility planning wordt toegepast op een externe context. Daarmee is hierin sprake van een kennistekort. Het karakter van dit onderzoek is, zoals in hoofdstuk 3 nader toegelicht, deels exploratief en deels theorie-toetsend. Aangezien er nauwelijks vergelijkbaar onderzoek gedaan is lijkt verkenning noodzakelijk, maar het toetsen van de Britse accessibility planning in een andere context is zeker ook aan de orde. Dit onderzoek is wetenschappelijk relevant omdat het die open ruimte probeert in te vullen.

1.4. Leeswijzer

In dit document wordt verslag gedaan van het onderzoek naar de meerwaarde van het Britse accessibility planning in de Nijmeegse beleidspraktijk. Deze paragraaf zet de structuur van het rapport uiteen.

In hoofdstuk 2 wordt de onderliggende theorie van het onderzoek beschreven en uitgewerkt. Deze wordt topdown benaderd. Eerst wordt het probleem sociale uitsluiting als geheel toegelicht, waarna de bereikbaarheids- en mobiliteitsgerelateerde oorzaken ervan aan het licht komen. Tot slot wordt accessibility planning geïntroduceerd en uitgebreid uitgewerkt. De theorie dient als basis voor de methodologische verantwoording van het onderzoek, die in hoofdstuk 3 is uitgewerkt. Het analyse-onderdeel van dit onderzoek is tweeledig. Eerst wordt in hoofdstuk 4 de context van de casus uitgewerkt. Hier wordt de diepgang gezocht die in hoofdstuk 5 nodig is om te kunnen achterhalen of accessibility planning in Nijmegen een meerwaarde zou kunnen hebben. Hoofdstuk 6 bevat de conclusies van het onderzoek en verschillende aanbevelingen voor vervolgonderzoek, gevolgd door een kritische reflectie.

2. Theoretisch kader

Het belangrijke sociaal-maatschappelijke probleem waar in dit onderzoek aandacht aan wordt besteed is sociale uitsluiting. Dit probleem is al lang geleden benoemd in onder andere werk van Lenoir (1974), de toenmalige Franse staatssecretaris van Sociale Zaken in de regering van Chirac. Hij kenmerkte deze groep uitgeslotenen niet alleen als arm, maar merkte op dat er een grote verscheidenheid aan andere mensen sociaal is (of wordt) uitgesloten. Hij noemt deze groep de sociaal onaangepasten, de buitenbeentjes. Dit theoretisch kader biedt een toelichting op het begrip sociale uitsluiting. Daarna wordt orde geschept in de relatie tussen mobiliteit en bereikbaarheid enerzijds, en sociale uitsluiting anderzijds. Vervolgens komt het Britse concept van de accessibility planning naar voren en wordt uitgelegd wat dit precies inhoudt.

2.1. Sociale uitsluiting

Sociale uitsluiting wordt steeds meer gezien als een vervanger van het begrip 'armoede', waarmee nieuwe vormen van ongelijkheid en maatschappelijke marginaliteit worden aangeduid (Engbersen et al., 2000). Dit komt volgens Kronauer (1998) doordat het begrip de belofte inhoudt meerdere dimensies dan enkel de financiële in ogenschouw te nemen. Sinds de tijd van Lenoir (1974) is de term sociale uitsluiting in tientallen onderzoeken nader onder de loep genomen en is de definitie ervan meerdere malen bijgesteld. Deze recent gebruikte definities verschillen significant per vakgebied. Een vrij algemene definitie wordt gegeven door Bossert et al. (2006). Zij definiëren sociale uitsluiting als het aanhoudende, relatieve gebrek van een individu om toegang te krijgen tot bepaalde activiteiten in vergelijking met anderen in de samenleving. Zij schrijven het ontstaan van sociale uitsluiting toe aan twee basale factoren: het gebrek aan identificatie met anderen in de samenleving en het ervaren van een totale vervreemding van de samenleving als gevolg van disfunctioneren.

Het fenomeen sociale uitsluiting is, zoals eerder vermeld, geen gevolg van één eenvoudig aanwijsbare oorzaak. Kenyon et al. (2002) onderscheiden negen dimensies van factoren die sociale uitsluiting kunnen veroorzaken. Dit zijn economische, maatschappelijke, sociale, politieke, persoonlijke, individuele, ruimtelijke, tijdsgelateerde en mobiliteitsfactoren. Een individu of groep is in meer of mindere mate sociaal uitgesloten als ze met één of meer van deze factoren te maken hebben (Percy-Smith, 2000). Belangrijk hierbij is dat de aanwezigheid van deze factoren door de desbetreffende persoon vaak niet wordt opgemerkt, maar dat een combinatie van verschillende factoren wel degelijk sociale uitsluiting tot gevolg kan hebben. Omdat het accent in deze theoretische benadering ligt op de wisselwerking tussen één of meerdere oorzaken gebruiken Kenyon et al. (2002) als definitie: het unieke samenspel tussen een aantal factoren dat tot gevolg

heeft dat een individu of groep wordt uitgesloten van toegang tot de mogelijkheid om deel te nemen aan het sociale en politieke leven van de samenleving, resulterend in zowel een afname van de materiële en immateriële kwaliteit van het leven als ook in getemperde levenskansen, keuzes en afnemend staatsburgerschap.

De laatste twintig jaar is een belangrijke verschuiving met betrekking tot de definiëring van het begrip sociale uitsluiting zichtbaar. Deze verschuiving houdt gelijke tred met de beleidsmatige benadering ervan, en laat zich samenvatten tot een verschuiving van 'eindsituatie' naar 'proces' (Hine & Mitchell, 2003). Waar het beleid voorheen voornamelijk gericht was op het zo goed mogelijk ondersteunen van mensen die nu eenmaal in een vorm van sociale uitsluiting verkeerden gaan er tegenwoordig steeds meer geluiden op dat sociale uitsluiting een proces is waar men als gevolg van bepaalde factoren in terecht kan komen, maar ook weer uit kan geraken. Deze verschuiving laat zich typeren in een vernieuwde definitie: sociale uitsluiting is het dynamische proces van in zijn geheel of gedeeltelijk uitgesloten zijn van één of meer van de sociale, economische, politieke en/of culturele systemen die de sociale integratie van een individu in de samenleving bepalen (Hogdson & Turner, 2003). Dynamiek en ontwikkeling zijn in dit proces zeer belangrijke onderdelen (Kronauer, 1998).

Bij de oprichting van de Social Exclusion Unit (SEU) door de Britse nationale overheid in 1997 was het hoofddoel het onderzoeken en aanpakken van sociale uitsluiting in het gehele Verenigd Koninkrijk met als belangrijkste doel om het land uit de 'sociale crisis' te trekken (SEU, 2001). Zij definieerden sociale uitsluiting als 'wat kan gebeuren als mensen of gebieden te lijden hebben onder een combinatie van samenhangende problemen, zoals werkloosheid, gebrekkige vaardigheden, een laag inkomen, slechts huisvesting, een hoog criminaliteitscijfer, een slechte gezondheid en het uiteenvallen van gezinnen (Battey, 2002).

Al snel kwam men erachter dat mobiliteit een belangrijke rol speelt bij het ontstaan van sociale uitsluiting. Men kan stellen dat een gebrek aan mobiliteit een versterkende werking heeft op bijna elk van de negen genoemde dimensies van Kenyon et al. (2002). De dimensie mobiliteit heeft overigens niet alleen te maken met de beschikbaarheid van transportmiddelen, maar ook met ruimtelijke, tijdsgelateerde, financiële en persoonlijke beperkingen om optimaal te kunnen functioneren in de maatschappij (Department of the Environment, Transport and the Regions, 2000a). De relatie tussen bereikbaarheid en het ontstaan van sociale uitsluiting wordt in de volgende paragraaf nader bekeken.

2.2. Bereikbaarheid als oorzaak

Mobiliteitsproblemen vormen dus direct of indirect (via één van de andere acht dimensies) een groot probleem voor de sociaal-maatschappelijke situatie van veel mensen en kan in meer of mindere mate sociale uitsluiting tot gevolg hebben. De oorzaak hiervan is de steeds groter wordende rol van de auto in de samenleving, waardoor mensen die geen auto bezitten bepaalde locaties moeilijker kunnen bereiken (SEU, 2003). Sociale uitsluiting is zeggezegd geen gevolg van een gebrek aan sociale mogelijkheden, maar een gevolg van gebrek aan *toegang* tot die sociale mogelijkheden (Preston & Rajé, 2007). Duidelijk is echter wel dat het probleem twee kanten op kan werken. Gebrekkige vervoersmogelijkheden kunnen sociale uitsluiting veroorzaken en sociale uitsluiting kan ook een oorzaak zijn voor gebrekkige vervoersmogelijkheden (Thijssen, 2010). Deze situatie wordt door overheden erkend maar desondanks is beleid dat hierop gericht is relatief nieuw (Church et al., 2000). Duidelijk is wel dat verschillende mensen verschillende mobiliteitsbehoeften hebben, en er geen standaardbehoefte is (Farrington & Farrington, 2005). Bepaalde plaatsen zijn niet meer of minder toegankelijk en bereikbaar, maar het betreft een relatieve situatie die per persoon verschilt (Farrington, 2007). Deze paragraaf tracht de relatie tussen bereikbaarheid en sociale uitsluiting te beschrijven en toe te lichten.

In het rapport *Making the connections* van de Social Exclusion Unit (2001) worden verschillende mogelijke verklaringen gegeven voor het effect van (en daarmee de relatie tussen) bereikbaarheid, en sociale uitsluiting. Sociale uitsluiting, eerder gedefinieerd als '(...) dat een individu of groep wordt uitgesloten van toegang tot de mogelijkheid om deel te nemen aan het sociale en politieke leven van de samenleving (...)', kan volgens de SEU op allerlei manieren een bereikbaarheidsgerelateerde oorzaak hebben. Zo kan een bereikbaarheidsprobleem een barrière zijn om werk te vinden, om (door) te studeren, om medische zorg te bereiken, om supermarkten te kunnen bezoeken en om sociaal-culturele activiteiten te kunnen ondernemen (SEU, 2001). In het algemeen gesproken kan men stellen dat bereikbaarheidsproblemen mensen kunnen belemmeren in hun eerste levensbehoeften te voorzien en bovendien de mogelijkheid om deel te nemen aan het leven van de samenleving bemoeilijken (Kenyon, 2002).

Zoals gezegd kan de relatie tussen bereikbaarheid en sociale uitsluiting ook andersom werken. Sociale uitsluiting kan, naast een gevolg van gebrekkige vervoersmogelijkheden, ook een oorzaak voor een matige bereikbaarheid en mobiliteit zijn. Dit wordt uitgewerkt door Pickup en Giuliano (2005). Volgens hun kan een persoon als gevolg van de sociaal uitgesloten situatie waarin hij verkeert bijvoorbeeld moeilijk een geschikte baan vinden, waardoor hij vooral in zijn directe omgeving op

zoek zal gaan. Het sociale leven van die persoon zal zich als gevolg daarvan op zeer lokale schaal afspelen, waardoor hij beperkt deelneemt aan de samenleving. Deze combinatie van omstandigheden kan ertoe leiden dat de persoon niet genoeg geld verdient om vervoersmogelijkheden te kunnen betalen en zijn sociale netwerk niet groot genoeg is om, indien nodig, een auto te kunnen lenen. En met die situatie ontstaat weer mobiliteitsgerelateerde sociale uitsluiting (Pickup & Giuliano, 2005). De relatie tussen bereikbaarheid, mobiliteit en uitsluiting kan zodoende worden getypeerd als zeer dynamisch en van toepassing op de schaal van de samenleving als geheel (Cass et al., 2005).

Zoals eerder vermeld zijn die behoeften voor verschillende mensen verre van hetzelfde (Farrington & Farrington, 2005). Er zijn twee benaderingen waarmee kan worden vastgesteld welke behoeften mensen hebben. Allereerst is er de bottom-up benadering, waarbij vanuit elk individu wordt bekeken welke behoeften men heeft. De tweede benadering is top-down, waarbij vanuit de overheid wordt bekeken welke voorzieningen of faciliteiten extra aandacht nodig hebben (Preston & Rajé, 2007). Deze beide benaderingen vullen elkaar aan, en worden om die reden door veel overheden ook in wisselwerking met elkaar toegepast om de behoeften voor verschillende groepen mensen in een bepaald gebied vast te stellen.

Het onderzoek naar deze behoeften kan volgens Church et al. (2000) onderscheiden worden in twee benaderingen waarin al het onderzoek naar de relatie tussen sociale uitsluiting en transportgerelateerde problemen kan worden onderverdeeld: de categoriale en de ruimtelijke benadering. De categoriale benadering richt zich op de reispatronen, de houding en behoeftes van die sociale groepen waarvan wordt aangenomen dat zij benadeeld worden door het bestaande transportsysteem. Voorbeelden van deze groepen zijn vrouwen (Turner & Grieco, 2000), werklozen en ouderen. Deze benadering heeft echter drie belangrijke nadelen. Ten eerste zijn deze sociale groepen doorgaans niet homogeen voor wat betreft hun welvaart en activiteitenpatronen, wat een grote invloed heeft op hun mobiliteitsbehoeften. Ten tweede heeft sociale uitsluiting als gevolg van transport vaak meerdere oorzaken. De categoriale benadering focust op één oorzaak, waarbij de interactie met andere mogelijk relevante factoren achterwege blijft. Het derde nadeel van deze benadering is dat er meestal geen geografische factoren in het onderzoek worden meegenomen. Denk hierbij vooral aan de locatie van de woning van de persoon en de behoefte en het vermogen om heen-en-weer te reizen naar de locatie waar activiteiten plaatsvinden waaraan men zou willen participeren (Church et al., 2000).

Als een reactie op deze categoriale benadering is de ruimtelijke benadering ontstaan. Deze focust zich juist op de bereikbaarheidsproblemen van mensen in landelijk gebied (Nutley & Thomas, 1995) en steden, en dan specifiek op de problemen die veroorzaakt worden door een gebrek aan openbaar vervoer van en naar deze gebieden (Church et al., 2000). Het verschil tussen beide benaderingen is groot; het heeft betrekking op de manier waarop gedacht wordt over wat de rollen van bereikbaarheid en mobiliteit zijn bij het aanpakken van sociale uitsluiting. Desondanks is het huidige beleid ten aanzien van dit probleem doorgaans gericht op een combinatie van categoriale en ruimtelijke aspecten. Aangezien de middelen om sociale uitsluiting aan te pakken doorgaans beperkt zijn is het maken van zorgvuldig afgewogen beleidskeuzes essentieel (Church et al., 2000).

Een andere onderverdeling wordt gemaakt door Kaufman (2002). Hij onderscheidt allereerst factoren die te maken hebben met toegang, die te maken hebben met keuzes die men kan maken en de condities waarin die keuzes verkeren. Zijn tweede groep betreft vaardigheden, wat doelt op de fysieke vaardigheden die mobiliteit vereist. De derde categorie bestaat uit factoren die te maken hebben met toe-eigening; de manier waarop de eerste twee groepen factoren worden geïnterpreteerd en gebruikt (Kaufman, 2002). Deze drie dimensies bepalen samen wat Kaufman (2002) 'motility' noemt: de manier waarop een individu de mogelijkheden op het vlak van mobiliteit zichzelf toe-eigent en aangeeft dit te kunnen gebruiken voor zijn eigen activiteiten. Het idee daarbij is dat iedere actor zijn eigen potentieel heeft wat op basis van ambities en vaardigheden kan worden omgezet in daadwerkelijke beweging.

Zowel de categoriale en ruimtelijke benaderingen van Church et al. (2000) als de drie factoren van Kaufman (2002) die hierboven zijn uitgewerkt zijn gericht op bepaalde aspecten van sociale uitsluiting. Kenyon et al. (2002) benoemden negen factoren die sociale uitsluiting in de hand werken, welke allen in meer of mindere mate worden beïnvloed door mobiliteit. Church et al. (2000) werken de factor mobiliteit van Kenyon et al. (2002) uit in drie categorieën van zaken die transportgerelateerde uitsluiting in de hand werken. Dit zijn de tijdruimtelijke en financiële organisatie van huishoudens en de onderlinge interactie tussen leden van die huishoudens, de aard van het transportsysteem (denk hierbij aan onder andere kosten, service, veiligheid en netwerk) en de tijdruimtelijke organisatie van de activiteiten waarin mensen deel willen nemen. Deze drie categorieën kunnen worden uitgewerkt in verschillende factoren die bepalend zijn voor de transportmogelijkheden van een individu om maatschappelijk te kunnen participeren. Deze factoren weer kunnen worden onverdeeld in zeven groepen. Deze onderverdeling is belangrijk om aan te geven hoe bereikbaarheid en mobiliteit als oorzaak van sociale uitsluiting kunnen worden gezien. Om

die reden worden deze zeven vormen van mobiliteitsgerelateerde uitsluiting uitgewerkt in onderstaand schema.

1	Fysieke uitsluiting	Gevolg van fysieke/psychologische beperkingen en de aard van het transportsysteem (Church et al, 2000). Komt veel voor onder mensen met jonge kinderen, ouderen, mensen met verminderde mobiliteit, gehoor of zicht, mensen die de taal niet spreken en mensen met leerproblemen (Imrie, 1996).
2	Geografische uitsluiting	Gevolg van de ligging van bepaalde gebieden ten opzichte van de locaties van voorzieningen waar men wil komen. Is vooral een probleem voor mensen die in buitengebieden leven, hoewel er ook voorbeelden zijn van gevallen waarbij uitgesloten gemeenschappen de lokale arbeidsmarkt en transportmogelijkheden juist versterken (Grieco, 1994).
3	Uitsluiting van voorzieningen	Gevolg van verplaatsingen van onder andere supermarkten, ziekenhuizen en andere basisvoorzieningen naar de buitenwijken in combinatie met een onvoldoende OV-netwerk (Leyshon and Thrift, 1995). Problematisch voor mensen zonder auto die in het oude centrum wonen waar nu minder voorzieningen zijn.
4	Economische uitsluiting	Gevolg van een slecht transportnetwerk waardoor mensen niet of niet binnen redelijke tijd en/of voor een redelijk bedrag kunnen solliciteren of werken (Bottomley et al, 1997).
5	Tijdgerelateerde uitsluiting	Gevolg van niet-adequate reistijd, vooral van invloed op mantelzorgers. Bij het nemen van beslissingen met betrekking tot het al dan niet frequent bezoeken van een bepaalde locatie speelt de reistijd vaak een hoofdrol. Geldt ook voor alleenstaande moeders bij het vinden van kinderopvang (Bryson et al., 1997).
6	Angstgerelateerde uitsluiting	Gevolg van de benutting van openbare ruimte, en daarmee ook het OV. Hangt sterk af van sociale kenmerken, maar kan voor uiteenlopende mensen een probleem vormen (Department of Environment, Transport and the Regions, 2000b).
7	Ruimtelijke uitsluiting	Gevolg van keuzes gemaakt op het gebied van beveiliging en beheer van publieke ruimten in het OV. Voor kwetsbare groepen kan dit gebruik ontmoedigen. (Oc & Tiesdell, 1997).

Figuur 2.1: Vormen van mobiliteitsgerelateerde uitsluiting (Vrij naar Church et al., 2000).

Uit het schema blijkt dat mobiliteit en bereikbaarheid op uiteenlopende manieren invloed kunnen hebben op de sociale situatie van mensen, en daarmee in meer of mindere mate sociale uitsluiting kunnen veroorzaken en/of versterken. Of het nu gaat om te lange reistijden, ontoegankelijk materieel of een slechte dekking; een ondermaats transportnetwerk kan grote gevolgen hebben voor de mate waarin deze problemen sociale uitsluiting veroorzaken.

Mobiliteitsgerelateerde sociale uitsluiting heeft te maken met ruimtelijke, tijdsgerelateerde, financiële en persoonlijke beperkingen van het individu (Department of the Environment, Transport and the Regions, 2000a) ten aanzien van het vereiste mobiliteitsniveau om naar wens in de maatschappij te kunnen participeren (Kenyon et al., 2002). Deze beperkingen komen tot uiting in moeizame participatie in de samenleving. Zo kan een gebrek aan OV het vinden van een baan ernstig bemoeilijken (Department of the Environment, Transport and the Regions, 2000a; Cebollada, 2008). Dit komt vooral voor als veel vrije arbeidsplaatsen zich bevinden op een plaats (ver) buiten een gebied waar de werkloosheid hoog is, en vooral als de verbinding tussen beiden gebieden te wensen over laat (Kenyon et al., 2002). Een gebrek aan toegankelijk, betaalbaar beschikbaar transport kan er ook toe leiden dat personen niet (meer) in staat zijn onderwijs-, sport- en vrije tijdsgerelateerde voorzieningen te bereiken. Deze vorm van mobiliteitsgerelateerde uitsluiting komt veel voor sinds veel sportfaciliteiten en andere recreatiemogelijkheden aan de randen van steden worden geplaatst of herplaatst (Tomlinson, 1986).

Maar er zijn meer vormen van mobiliteitsgerelateerde uitsluiting denkbaar. Zo heeft ook de centralisatie (vaak aan de randen van steden) van gezondheidsvoorzieningen en andere sociale faciliteiten geresulteerd in een grote vraag naar transportmogelijkheden om die locaties te bereiken. Hetzelfde geldt voor mensen die de goedkope winkelcentra aan de randen van steden niet kunnen bereiken, en daardoor noodgedwongen naar beperkte, kleine en dus dure winkels in het centrum moeten (Murdock, 1986). Ook dient de sociale functie van mobiliteit niet onderschat te worden. Een gebrek aan transportvoorzieningen kan toegang tot formele en informele sociale netwerken bemoeilijken, en daarmee sociale uitsluiting in de hand werken (Kenyon et al., 2002). Belangrijk om niet uit het oog te verliezen is de rol van andere modaliteiten. In veel voorbeelden en als vanzelfsprekend ook in veel daadwerkelijke gevallen speelt het OV een hoofdrol, maar ook zaken als de kwaliteit van ontsluitingswegen, de aanwezigheid en veiligheid van fietspaden en dergelijke dient niet onderschat te worden.

Een andere benadering van sociale uitsluiting als gevolg van bereikbaarheidsproblemen wordt gegeven door Cass et al. (2005). Zij merken op dat netwerken centraal staan in het sociale leven, en dat mensen volwaardig kunnen participeren in de samenleving als zij toegang hebben tot die netwerken. Zij onderscheiden vier dimensies waarin de toegang tot die essentiële netwerken kan worden onderverdeeld. Allereerst is er de financiële dimensie. Deze omvat dat alle vormen van transport financiële bronnen nodig hebben. Hieronder vallen uiteenlopende zaken; van geld om geschikte schoenen mee te kopen (Michael, 2000) tot de middelen om tijdens een reis relaties te kunnen ontmoeten. Deze dimensie wordt vaak herkend door overheden en er wordt mee omgegaan

door bepaalde groepen te subsidiëren. De tweede dimensie is de fysieke dimensie. Hieronder vallen alle fysieke beperkingen als gevolg waarvan mensen in meer of mindere mate bereikbaarheidsproblemen kunnen ervaren. Denk hierbij aan mensen die fysiek niet in staat zijn om auto te (leren) rijden of mensen die de vertrektijden van het OV niet kunnen lezen. Ook op deze dimensie speelt de overheid in, met behulp van bouwregelgeving, aangepaste vervoersmiddelen et cetera. De derde dimensie van Cass et al. (2005) is de organisatiedimensie. Deze heeft te maken met de organisatie van het transport dat men nodig heeft. Niet alleen de aanwezigheid van een opstapplaats voor het OV, maar ook de richtingen van de buslijnen, de prijzen van kaartjes en zaken als service en punctualiteit vallen onder de organisatie van het transportnetwerk (Cass et al., 2003). Vooral ook als gevolg van de privatisering van het OV heeft de overheid hier in sommige landen weinig invloed op. In Nederland ligt dit iets anders: hier zitten veel eisen met betrekking tot zaken als bushaltes, routes, wegen en prijzen in de vervoersconcessie opgenomen, waardoor het OV-bedrijf verplicht is deze over te nemen. Tot slot is er de temporele dimensie. Deze heeft betrekking op de tijden waarop men zich wil verplaatsen om te participeren in de samenleving, en de tijden waarop dit voor hun mogelijk is. Een belangrijk deel hiervan is afhankelijk van de tijdruimteorganisatie in huishoudens (Church & Frost, 1999). Op dat aspect van deze dimensie heeft de overheid geen invloed, maar bijvoorbeeld wel enigszins op de tijden dat het OV beschikbaar is.

Aangezien de theorie met betrekking tot het te onderzoeken probleem in dit onderzoek richtinggevend is voor wat betreft de manier waarop het onderzoek vorm wordt gegeven is het belangrijk een definitie van het probleem te stellen waar later op terug is te vallen. In dit onderzoek wordt zodoende gebruik gemaakt van een combinatie van de definitie van Kenyon et al. (2002). Mobiliteitsgerelateerde sociale uitsluiting is volgens hen: het proces waardoor wordt voorkomen dat mensen kunnen participeren in het economische, politieke en sociale leven van de samenleving vanwege beperkte bereikbaarheid van mogelijkheden, voorzieningen en sociale netwerken als gevolg van geheel of gedeeltelijk onvoldoende mobiliteit in een maatschappij gebouwd op de veronderstelling dat iedereen beschikt over een hoge mobiliteit. Deze benadering is, evenals die van Church et al. (2000), gericht op individuele capaciteiten. Lokale overheden concluderen doorgaans dat bepaalde groepen sociaal uitgesloten zijn, terwijl zij dit zelf niet per se als zodanig ervaren (Cass et al., 2005). Het belang van de perceptie van sociale uitsluiting door de betrokken personen speelt hierin dus een belangrijke rol.

Om dezelfde reden, het richtinggevende karakter van dit theoretisch kader, is het ook van evident belang voor het onderzoek om de belangrijkste factoren die mobiliteitsgerelateerde sociale uitsluiting veroorzaken uit de bestaande literatuur te destilleren. Zoals in paragraaf 1.1 vermeld richt

het onderzoek zich specifiek op de Nijmeegse beleidspraktijk. Daarom is het belangrijk de belangrijkste factoren op deze context toe te spitsen. Gegeven de context en de eerder genoemde theorieën, zowel de zeven vormen van mobiliteitsgerelateerde uitsluiting in het schema van Church et al. (2000) als de netwerkbenadering van Cass et al. (2005), lijkt het redelijk om met een combinatie van beiden het onderzoek in te gaan. De vormen die mobiliteitsgerelateerde sociale uitsluiting kan aannemen van Church et al. (2000) zijn fysieke uitsluiting, geografische uitsluiting, uitsluiting van voorzieningen, economische uitsluiting, tijdsgelateerde uitsluiting, angstgerelateerde uitsluiting en ruimtelijke uitsluiting. Zie figuur 2.1. voor een toelichting op deze verschillende vormen. Uit de netwerkbenadering van Cass et al. (2005) worden de eerder toegelichte financiële, fysieke, organisatie en temporele dimensie meegenomen. Het onderzoek kan uitwijzen welke vormen en dimensies in Nijmegen voorkomen en een rol spelen. De combinatie van deze beide theorieën moet concreet houvast bieden voor het onderzoek.

De eigenlijke vraag is nu in hoeverre beleid een rol kan spelen bij het aanpakken van sociale uitsluiting. Om dit probleem aan te pakken zijn namelijk niet alleen aanpassingen nodig aan het transport. Ook het interdisciplinaire overheidsbeleid moet hierop afgestemd worden (Church et al., 2000). De mogelijkheden daartoe veranderen mee met nieuwe technieken en ontwikkelingen. Aangezien de details voor wat betreft de aard van sociale uitsluiting en de mogelijke maatregelen in elk gebied anders zijn staat buiten kijf dat bij de beleidsvorming lokale experts moeten worden ingeschakeld en moet worden voorkomen dat het beleid te algemeen en mogelijk ook te vrijblijvend van aard is (Church et al., 2000). Bovendien blijkt uit de eerder genoemde vier dimensies van Cass et al. (2005) dat er verschillende manieren zijn waarop (lokale) overheden de manieren waarop mensen kunnen participeren in de samenleving aan kunnen pakken. Voorbeelden hiervan zijn ook het verbeteren van de toegankelijkheid van bussen, het subsidiëren van het OV, het verbeteren van virtuele mobiliteit (via internetvoorzieningen), het herplaatsen van voorzieningen in de wijken of het leveren van voorzieningen aan huis.

2.3. Accessibility planning

In de eerste paragraaf van dit hoofdstuk is kort uitgewerkt wat sociale uitsluiting inhoudt, en hoe het gedefinieerd kan worden. De tweede paragraaf zette vervolgens uitgebreid uiteen welke rol mobiliteit en bereikbaarheid kunnen spelen bij het ontstaan van sociale uitsluiting, en hoe deze onderlinge relatie er precies uit ziet. Er bleek sprake te zijn van zogeheten mobiliteitsgerelateerde sociale uitsluiting. In de slotalinea's kwam naar voren dat om deze vorm van sociale uitsluiting aan te pakken niet alleen de nodige veranderingen in de transportsector moeten worden doorgevoerd; ook het interdisciplinaire overheidsbeleid moet hierop afgestemd worden (Church et al., 2000). Er zijn

verschillende manieren waarop de overheid dit vorm kan geven (Cass et al., 2005). Een belangrijke integrale benadering is de accessibility planning van de SEU (2003). Aangezien het in paragraaf 1.2. gestelde doel van dit onderzoek is een inzicht te krijgen in de mate waarin dit Britse concept in de Nijmeegse beleidspraktijk van meerwaarde zou kunnen zijn om volledige maatschappelijke participatie te bewerkstelligen, wordt dit concept in deze paragraaf uitgebreid toegelicht. Het doel hiervan is concrete handvatten te geven om in het onderzoek te gebruiken.

2.3.1. Achtergrond

In grote delen van het Verenigd Koninkrijk speelden vergelijkbare problemen als in Nederland. De schaal waarop deze problemen plaatsvonden was echter vele malen groter. Zo waren er grote aantallen daklozen, was er veel armoede onder kinderen, groeiden mensen op in gezinnen bestaande uit werklozen en men had het hoogste percentage tienerzwangerschap van Europa (Batty, 2002). In de loop van de jaren 1990 werden die problemen zo groot dat men sprak van een 'sociale crisis' en is er daarom een speciale onderzoekseenheid voor in het leven geroepen: de Social Exclusion Unit (SEU). Deze unit is een onderdeel van het de Britse nationale overheid, en in het leven geroepen door New Labour (Battey, 2002).

Eerder is vermeld dat het hoofddoel van de SEU het onderzoeken en aanpakken van sociale uitsluiting in het gehele Verenigd Koninkrijk met als belangrijkste doel om het land uit de 'sociale crisis' te trekken is (SEU, 2001). Men had felle kritiek op de manier waarop de overheid omging met zwakke bevolkingsgroepen en achterstandswijken. Er zou te weinig geïnvesteerd zijn in maatregelen om mensen weer te laten participeren in de samenleving. Bovendien vond men dat er inefficiënt met de middelen is omgegaan door gebrek aan coördinatie (Battey, 2002). De SEU (2003) noemden ook als oorzaak voor de sociale crisis van het land onder andere dat niemand verantwoordelijk is voor bereikbaarheid en toegankelijkheid, als gevolg waarvan het transport zich heeft ontwikkeld zonder daarbij met die kernwaarden rekening te houden. Daarnaast was men van mening dat de ruimtelijke planning niet in lijn was met bereikbaarheidsgedachten en merkte men op dat potentiële oplossingen werden tegengehouden of ingeperkt (SEU, 2003).

Na uitgebreid onderzoek kwam de SEU in 2003 met het eerder geciteerde rapport *Making the Connections*, waarin zij de Britse overheid dringend adviseerde het roer om te gooien en de door hun voorgestelde integrale aanpak, accessibility planning, voor het probleem over te nemen. De SEU vond dat, gegeven het belang dat wordt gehecht aan deze vormen van sociale uitsluiting en gegeven de breed gedragen opvatting dat 'transport is to be *better for everyone*', het transportsysteem de sociale, mobiliteitsgerelateerde gevolgen van de keuzes die gemaakt worden onder ogen moet zien,

en er rekening mee moet houden (Hine & Mitchell, 2001). De Nederlandse (vrije) vertaling 'bereikbaarheidsplanning' geeft goed weer wat dit concept inhoudt: een gestructureerd proces om de bereikbaarheid te beoordelen en hiervoor te plannen (Chapman & Weir, 2008). Er wordt gesteld dat, om sociale uitsluiting van verschillende bevolkingsgroepen te verminderen, de kwaliteit van de bereikbaarheid objectief en gedetailleerd moet worden vastgesteld en aangepakt (Halden, 2004). Het idee van bereikbaarheid als een planningsconcept is overigens verre van nieuw (Envall, 2007). Toch laat zich een belangrijke omslag zien; van planning voor mobiliteit naar planning voor bereikbaarheid. Cervero (2001) interpreteert deze omslag als 'van planning voor auto's naar planning voor mensen'. Dit geeft aan dat men tot het inzicht is gekomen dat de ruimtelijke planning doorgaans gericht is op auto's (en daarmee op mensen die een auto bezitten), en dat het eigenlijk zo zou moeten zijn dat de mens centraal staat. Welnu, om te garanderen dat de effectiviteit van het plan gewaarborgd is heeft men direct besloten het hanteren van deze wijze van plannen voor bereikbaarheid integraal op te nemen in het beleid. De precieze wetgeving hieromtrent wordt uitgewerkt in de volgende subparagraaf, evenals de manier waarop deze past in de bestaande wet- en regelgeving.

2.3.2. Wetgeving

Eerder werd opgemerkt dat planning voor bereikbaarheid verre van nieuw is. Het zogeheten Public Transport Accessibility Level (PTAL) was in de jaren 1980 ooit een van de eerste instrumenten om de toegankelijkheid van het OV te meten. Het doel hiervan was om een objectief beeld te krijgen van de concurrerende transporteisen in vergelijking tussen verschillende gebieden en groepen mensen (Dallal, 1980). Dit wettelijk verplichte instrument beperkte zich tot de beschikbaarheid van het OV, en niet tot welke locaties ermee te bereiken waren. Het beslaat dus slechts de beschikbaarheid van het OV, en niet de kwaliteit ervan (Envall, 2007). Het structuurplaninitiatief als gevolg van de uit 1968 stammende Town and Country Planning Act vereiste bovendien dat transportplannen verplicht onderdeel moesten zijn van ruimtelijke ontwikkelingsplannen (Cullingworth & Nadin, 2006). Het idee hierachter was dat er beleid zou komen voor de economische en ruimtelijke ontwikkeling van regio's en gemeentes als een geheel, en niet langer losse beleidsplannen.

In het begin van de jaren 1990 kwamen er meer (integrale) beleidsplannen met een duidelijke bereikbaarheidscomponent. Een voorbeeld is de Planning Policy Guidance 13 (Department of the Environment & Department for Transport, 1994). Dit plan beval lokale overheden aan (let wel, dit was dus niet verplicht) om bereikbaarheidsprofielen voor het OV op te stellen. Deze profielen moesten zowel de toegang tot het OV vanuit woningen als ook de toegang met het OV tot werklocaties en andere belangrijke bestemmingen. Het doel van deze profielen is om te achterhalen

welke locaties voldoen aan beleidsdoelstellingen (en welke nog niet), om zo een aantrekkelijk alternatief te creëren om daarmee het autovervoer te remmen, het milieu te beschermen en autoafhankelijkheid tegen te gaan (Envall, 2007). Uit dit plan blijkt al dat men is in gaan zien dat niet alleen de toegang tot het OV belangrijk is, maar vooral ook wat je ermee kunt bereiken. Bovendien formuleerde men naast het tegengaan van de groei van het autogebruik en het (daarmee) beschermen van het milieu ook als directe doelstelling van het beleid dat autoafhankelijkheid moest worden tegengegaan. Dit is daarmee een vroege voorganger van huidige instrumenten om mobiliteitsgerelateerde uitsluiting aan te pakken. Een autoafhankelijk persoon heeft immers voor verplaatsingen naar welke locatie dan ook zijn auto nodig, terwijl iemand die zich geen auto kan veroorloven of geen rijbewijs heeft maar woonachtig is in hetzelfde gebied niet dezelfde locaties kan bereiken als degene met een auto. Hierdoor kan sociale uitsluiting ontstaan.

De meest recente beleidslijn die accessibility planning qua opvatting dicht nadert is het Transport White Paper van 1998 (Department of the Environment, Transport and the Regions, 1998). Deze stelde een nieuwe benadering van ruimtelijke planning voor, met een focus op bereikbaarheid. Deze ruimtelijke benadering legt nadruk op toegang tot de arbeidsmarkt en vrijetijdsvoorzieningen met het OV, te voet en met de fiets. Het hoofddoel was, net als bij de Planning Policy Guidance 13, het creëren van aantrekkelijke alternatieven voor de auto om zo de keuze open te maken. De belangrijkste maatregel die hieronder viel was de taxatie van alle rijkswegen, waar een bereikbaarheidsmeting een belangrijk onderdeel van was. De uitwerking van deze taxaties was een programma gericht op het verbeteren van de rijkswegen met als doel de bereikbaarheid te verbeteren door de voorwaarden voor gebruik van het OV te versoepelen en de ontslagvergoeding naar beneden te brengen (Envall, 2007). Van dit project werd veel verwacht, maar later bleek dat de kwaliteit van de wegen weliswaar verbeterd was, maar dat de doelstelling van het bieden van alternatieven gefaald had (Shaw & Walton, 2001).

Gezien deze context van beleidsplannen en wetten van de laatste tientallen jaren is de stap naar accessibility planning helemaal niet zo heel groot. Uit de Planning Policy Guidance 13 (Department of the Environment & Department for Transport, 1994) blijkt dat men al in het begin van de jaren 1990 inzag dat niet alleen de beschikbaarheid van transportmiddelen belangrijk is, maar ook waar je ermee kunt komen. En in het Transport White Paper (Department of the Environment, Transport and the Regions, 1998) is bovendien al vastgelegd dat het bieden van goede alternatieven voor de auto sociale uitsluiting kan verminderen. Het belangrijkste verschil met bestaande plannen zit hem erin dat bereikbaarheid en toegankelijkheid in het plan van de SEU (2003) een dusdanig groot gewicht

krijgen dat integrale opname in al het ruimtelijk beleid gewenst is. De volgende alinea legt uit hoe dat precies in de legislatieve context is ingepast.

Het oorspronkelijke idee was namelijk om dit planningsconcept naast de al door overheden op verschillende schaalniveaus ontwikkelde beleidsplannen te zetten om deze zo beter te verbinden en te versterken (Lucas, 2011, p. 2). Omdat men bang was dat nog een plan naast het bestaande beleid de effectiviteit ervan niet ten goede zou komen is accessibility planning integraal opgenomen in de Britse wetgeving. Dit betekent concreet dat alle lokale Britse transportautoriteiten verplicht zijn zogeheten bereikbaarheidsstrategieën te ontwikkelen. Het komt er op neer dat zij accessibility planning moeten toepassen, en er zelfs de hoofdstroming van maken (Department for Transport, 2004). Die strategieën bevatten doelstellingen en maatregelen die kunnen worden geïmplementeerd om de toegang tot basisvoorzieningen voor uitgesloten groepen in hun gebied te verbeteren. Hoe dit precies werkt wordt in de volgende paragraaf uiteengezet. De lokale plannen moeten in de lokale transportplannen (LTP) worden geïntegreerd (Envall, 2007). Lokale transportautoriteiten stellen elke vijf jaar een dergelijk plan op. Die plannen bevatten doelstellingen, voorstellen voor subsidieverkrijging en concrete instrumenten en plannen gericht op het transport en de vervuiling. Deze plannen hebben zekerheid voor de langere termijn tot gevolg (SEU, 2003). Sinds 2003 is ook de bereikbaarheid en de planning daarvoor volgens accessibility planning daarvan een verplicht onderdeel.

2.3.3. Praktijk

Deze subparagraaf gaat dieper in op de manier waarop accessibility planning precies in zijn werk gaat. Eerst worden de doelstellingen van het beleid toegelicht en wordt duidelijk welke gedachtes er achter het plan zitten. Vervolgens wordt duidelijk dat accessibility planning volgens een vast vijfstappenplan werkt. Dit plan zal aan de hand van een schema uitgebreid worden toegelicht.

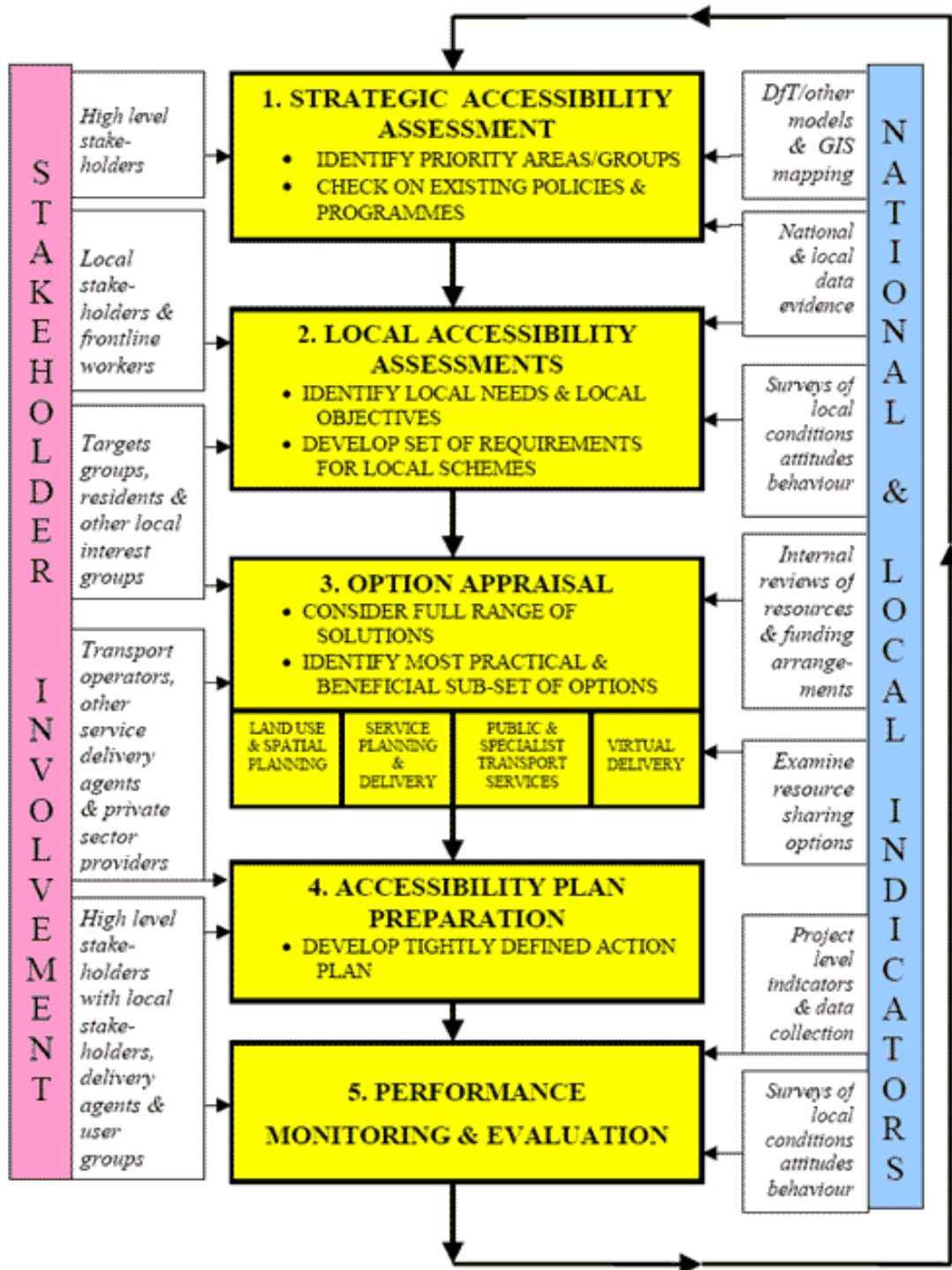
Accessibility planning is een proces dat zorgt voor de implementatie van zowel mobiliteits- als niet-mobiliteitsgerelateerde verbeteringen als oplossing voor een ontoereikende bereikbaarheid (Envall, 2007). Het planningsconcept focust op lokale bereikbaarheid (SEU, 2003). Dit betekent overigens niet dat het op andere schaalniveaus (zoals het regionale) niet toepasbaar is. De achterliggende gedachte is dat de behoefte om bepaalde zogenoemde 'key locations' te bereiken belangrijker is dan de wens om bepaalde locaties te bereiken. Onder deze 'key locations' vallen onder andere werkplaatsen, scholen en gezondheidsvoorzieningen (Envall, 2007), het betreft de locaties die de grootste impact hebben op wat in het rapport van de SEU (2003) wordt aangeuid als 'life chances'. De mate waarin die voorzieningen voor mensen te bereiken zijn hangt af van verschillende factoren, waaronder de

locatie van de voorziening, de prijs van het transport, de beschikbaarheid van het transport, de veiligheid tijdens de reis en de kennis die mensen (al dan niet) hebben met betrekking tot vervoersmogelijkheden (Envall, 2007).

De SEU (2003) definieert het eigen concept als 'een raamwerk voor een transportgeoriënteerd planningsproces dat verzekert dat er een duidelijke verantwoordelijkheid en verantwoording is voor het identificeren van bereikbaarheidsproblemen en de besluitvorming voor wat betreft de manier waarop deze aangepakt worden. Men had namelijk eerder gesteld dat de bereikbaarheid pas goed op orde is als alle mensen in een bepaald gebied de eerder genoemde 'key locations' tegen een redelijke prijs, binnen redelijke tijd met redelijk gemak kunnen bereiken (SEU, 2003). Accessibility planning zal ervoor zorgen dat lokale autoriteiten en andere organisaties systematisch kunnen beoordelen of mensen al dan niet maken hebben met een vorm van sociale uitsluiting en bepaalde voorzieningen kunnen bereiken, en dat zij effectiever samenwerken aan de implementatie van oplossingen (SEU, 2003).

Het rapport van de SEU onderscheidt twee manieren om de bereikbaarheid van de voorzieningen te verbeteren. Enerzijds is er het verbeteren van het transport (transport planning), het verbeteren van de locaties van de voorzieningen (land use planning) anderzijds (SEU, 2003). Hoe dan ook, het is essentieel dat een breed scala aan verschillende voorzieningen en organisaties over de lange termijn samenwerkt. Denk hierbij aan betrokkenen bij ruimtelijke planning, criminaliteitsbestrijding, onderwijs, gezondheidsvoorzieningen en sociale faciliteiten. Kern hierin is dat het beoordelen en rangschikken van de lokale bereikbaarheidsbehoeftes een taak is voor het gehele (lokale, regionale en centrale) overheidsapparaat, en dus niet enkel voor de instanties die direct met transport te maken hebben (SEU, 2003).

De belangrijkste vraag is nu hoe accessibility planning precies in zijn werk gaat. Lucas (2011, p. 2) geeft aan dat vijf stappen worden doorlopen. Ook uit de handleiding die het Department for Transport (2004) blijkt dat er vijf fases zijn waarin het plan door lokale overheden zou moeten worden geïmplementeerd. In het officiële document van de SEU (2003) zijn echter slechts vier fases terug te vinden. Bij vergelijking van deze fases komt naar boven dat Lucas (2011) en het Department for Transport (2004) fase 1 hebben opgesplitst.



Figuur 2.2: Fases in het (aangeraden) proces voor accessibility planning (Department for Transport, 2004, p. 9).

In figuur 2.2 zijn de vijf fases van het Department for Transport (2004) terug te vinden. Aangezien deze benadering de concrete handleiding is vanuit de Britse centrale overheid richting de lokale autoriteiten geeft deze het beste beeld van hoe accessibility planning in de praktijk werkt. Om die reden wordt deze versie hieronder toegelicht, als vanzelfsprekend met veel verwijzingen naar het document van de SEU (2003), waar veel inhoudelijke uitwerkingen in worden gegeven. N.B.: Uit figuur 2.2 is aan de linkerkant af te lezen welke belangengroepen er in welk proces bij de

implementatie van accessibility planning worden betrokken. De rechterkant laat globaal zien welke indicatoren een rol spelen. De vijf fases die deel uitmaken van accessibility planning worden hieronder toegelicht.

1. De eerste fase is de strategische bereikbaarheidsbeoordeling. Het doel hiervan is om systematisch te werk te gaan en prioriteiten te stellen, bestaand beleid te evalueren en te zorgen dat bereikbaarheid breed als prioriteit wordt aangemerkt. Hiertoe worden bereikbaarheidskaarten gemaakt (vaak met behulp van GIS-kaarten met isochronen; Thijssen, 2010), wordt samengewerkt met verschillende partijen om de uitkomsten van eerder onderzoek te interpreteren, en worden prioriteiten voor de volgende stap gesteld (Department for Transport, 2004). Hierbij wordt gebruik gemaakt van zes bereikbaarheidsindicatoren (Envall, 2007; Department for Transport, 2004):
 - Het percentage kinderen dat, met het OV, binnen 15-30 minuten een basisschool en binnen 20-40 minuten een middelbare school kan bereiken;
 - Het percentage jong-volwassenen dat, met het OV, binnen 30-60 minuten een instelling voor vervolgonderwijs kan bereiken;
 - Het percentage volwassenen dat, met het OV, binnen 20-40 minuten een voldoende aantal arbeidsplaatsen kan bereiken;
 - Het percentage mensen dat, met het OV, binnen 30-60 minuten een ziekenhuis kan bereiken;
 - Het percentage mensen dat, met de auto, binnen 15-30 minuten een huisarts kan bereiken;
 - Het percentage mensen dat, met het OV, binnen 15-30 minuten een stads- of dorpscentrum kan bereiken.
2. In de tweede fase, de lokale bereikbaarheidsbeoordeling, worden op lokale schaal de problemen geïdentificeerd (SEU, 2003). Dit gebeurt door op lokale schaal vergelijkbare onderzoeken uit te voeren, lokaal bewijs en beleid te analyseren en via enquêtes op diezelfde lokale schaal te komen tot een set van eisen waar de later ontwikkelde maatregelen aan moeten voldoen (Department for Transport, 2004). Het belangrijkste verschil met de eerste fase is, zoals eerder vermeld, de indicatoren die gebruikt worden op de (omvang van) de context mogen worden aangepast (Envall, 2007). De accenten van het beleid moeten wel zo blijven zoals ze in fase één van de accessibility planning zijn opgesteld. Een belangrijk instrument wat hiertoe is ingezet is dat de Britse lokale overheden vervolgens

onderzoekseenheden in het leven hebben geroepen die in verschillende wijken aan de slag gingen met de eerder genoemde problemen (Battey, 2002).

Een belangrijke opmerking is dat, om het verschil tussen 4 en 5 stappen te verklaren, de SEU de stappen 1 en 2 aanvankelijk als één stap, de zogenoemde bereikbaarheidscontrole, had gedefinieerd. Andersom kan men ook stellen dat de handleiding voor de lokale overheden deze in de hierboven uitgewerkte twee fasen om praktische redenen heeft opgedeeld.

3. In de derde fase, de mogelijkhedentaxatie genaamd, wordt een breed scala aan mogelijke oplossingen ontwikkeld en voorgesteld. Van elk plan worden de bereikbaarheidseffecten gemeten, het kostenplaatje opgemaakt en wordt met de benodigde belanghebbenden afgesproken hoe elke afzonderlijke oplossing kan worden geïmplementeerd (SEU, 2003). Er worden maatregelen en initiatieven ontwikkeld, die behalve effectief en efficiënt ook duurzaam moeten zijn (Department for Transport, 2004). Bij het beoordelen van de mogelijke oplossingen wordt bovendien gekeken naar de mate waarin de effecten voldoen aan de lokale behoeften, of er eventuele barrières bij de uitvoering zijn en wat het draagvlak voor de initiatieven onder belangrijke partijen is (Department for Transport, 2004). De afweging van al deze aspecten leidt tot een optimaal pakket van maatregelen.
4. De vierde fase van de accessibility planning beslaat de eigenlijke totstandkoming van het lokale bereikbaarheidsplan waar in de stappen 1 tot en met 3 naartoe is gewerkt. De oplossingen die in de derde fase zijn ontwikkeld moeten de problemen die in fase één maar vooral in fase 2 zijn geïdentificeerd en geprioriteerd aanpakken en de situatie daaromtrent verbeteren (SEU, 2003). Het plan heeft het karakter van een actieplan, waarin de te volgen strategie bij het ondernemen van die actie is uitgewerkt (Thijssen, 2010).
5. In de laatste fase van het proces draait het om het bewaken van de naleving van de in het plan uitgewerkte strategieën, het controleren van het effect en het monitoren van de voortgang in zijn totaliteit (SEU, 2003). Om dit te kunnen doen worden, ook in deze fase, indicatoren en kaders opgesteld die als instrument hiervoor gebruikt worden. Deze zijn op hun beurt weer uitwerkingen van lokale bereikbaarheidsdoelstellingen zoals die in fase 2 zijn opgesteld (Department for Transport, 2004).

Direct rijst de vraag op welke manier accessibility planning inspeelt op de oorzaken die voor mobiliteitsgerelateerde sociale uitsluiting kunnen worden aangewezen. Uit de voorgaande paragrafen is gebleken dat dit probleem doorgaans ontstaat als gevolg van onder andere fysieke beperkingen, geografische ligging, verplaatsing van voorzieningen, een onvoldoende transportnetwerk en sociaal onveilige plaatsen. Aan oorzaken als geografische ligging en fysieke

beperkingen kan relatief weinig worden gedaan. Accessibility planning richt zich op de factoren die wel kunnen worden beïnvloed. Dit zijn dus voornamelijk de locaties van voorzieningen (de eerder genoemde 'key locations'), de kwaliteit van het vervoersnetwerk en de kwaliteit en inrichting van verschillende plaatsen. Deze nadruk is vooral zichtbaar in fase 3. Tijdens de mogelijkheidentaxatie wordt enkel aandacht besteed aan de knelpunten en problemen die in fase 2 zijn vastgesteld die door maatregelen vanuit de overheid of andere organisaties kunnen worden verbeterd. Voorbeelden hiervan zijn het plaatsen van een dependance van een belangrijke voorziening (zoals bibliotheek, ziekenhuis of basisschool) in een wat afgelegen woonwijk, het aanleggen van snelfietsroutes of het verleggen van buslijnen en het veiliger maken (bijvoorbeeld met goede verlichting of open ruimte) van bushaltes of winkelgebieden.

Zoals blijkt uit de voorgaande pagina's is het uitvoeren van accessibility planning allesbehalve de taak van één instantie. Betrokken partijen kunnen onder andere ruimtelijke planners, bureaus voor werk en inkomen, lokale sociale voorzieningen, lokale onderwijsinstanties en jongerenwerkers zijn (SEU, 2003). Bovendien heeft de nationale overheid een werkgroep opgericht die lokale overheden ondersteunt bij de implementatie van accessibility planning. De strategie vereist langdurige toewijding door alle betrokken partijen. Een sterkte van het plan is dat de prioriteiten lokaal mogen worden bijgesteld, maar de nadruk moet (blijven) liggen op de bereikbaarheid van de eerder genoemde 'key locations' (SEU, 2003). Verder is belangrijk dat de verantwoordelijkheden uit het in fase 4 opgestelde actieplan zodra deze gereed en goedgekeurd is vallen onder de daarvoor toegewezen instantie. De lokale overheid is dus niet verantwoordelijk voor alle individuele maatregelen. Op nationaal niveau is de centrale Britse overheid verantwoordelijk voor het monitoren van de strategie op landelijke schaal, waarbij het intensief samenwerkt met de desbetreffende lokale overheden (SEU, 2003). Een belangrijke slotopmerking moet gemaakt worden ten aanzien van het financiële aspect van accessibility planning. Veel critici vragen zich af waar het geld voor de verschillende maatregelen vandaan komt. Een belangrijk deel van het antwoord is dat 88 probleemwijken in Groot-Brittannië reeds door de centrale overheid als zodanig zijn aangewezen, en zodoende aanspraak maken op een financiële injectie vanuit het zogenoemde 'Neighbourhood Renewal Fund', het wijksvernieuwingsfonds (SEU, 2003). Aangezien het aannemelijk is dat een aanzienlijk deel van die probleemwijken ook te maken heeft met problemen op het vlak van de sociale uitsluiting beveelt de SEU in haar rapport dringend aan om voor het uitvoeren van bereikbaarheidsmaatregelen een beroep te doen op de gelden uit eerdergenoemd fonds. Een ander deel van het antwoord zit hem in het eerder genoemde feit dat de lokale transportplannen (LTP) naast een bereikbaarheidsstrategie ook een soort van biedingen moeten doen met innovatieve ideeën of projecten om daarmee subsidies van de centrale overheid te verkrijgen.

Het rapport van de SEU (2003) speelde een hoofdrol bij het informeren van beleidsmakers over de bereikbaarheidsproblemen van groepen met een lage mobiliteit, en heeft daarmee veel draagvlak voor de voordelen van accessibility planning gecreëerd. Uit onderzoek van Envall (2007) blijkt dat de beleidsmakers als belangrijkste voordeel van het gebruik van accessibility planning aangeven dat ‘het een objectieve en een op bewijsmateriaal gebaseerde manier van het beoordelen van de bereikbaarheid’ bevat. Ook het argument dat accessibility planning ‘het beste faciliteert en het meeste focust op het verbeteren van toegang tot de eerder genoemde ‘key locations’, juist voor die groepen mensen die het hard nodig hebben’ gooit hoge ogen. Er zijn ook enige twijfels, met name over de manier waarop de indicatoren geïnterpreteerd zouden moeten worden (Davis, 2004). Een belangrijke twijfel was dat men bang was dat lokale autoriteiten het uitvoeren van accessibility planning als een losse taak gerelateerd aan de planning van bepaalde gebieden zou zien, en de benadering niet als hoofdstroming zou gebruiken.

2.3.4. Kenmerken

Aan de hand van de literatuur die geraadpleegd is ten behoeve van de uitgebreide beschrijving in de paragrafen hiervoor is het nu mogelijk om een viertal kernpunten van accessibility planning te formuleren. Deze hebben betrekking op het legislatieve, het coöperatieve, het proactieve en het capaciteitsaspect van het Britse plan. Deze zijn in figuur 4 nader uitgewerkt.

<i>Aspect</i>	<i>Kenmerk accessibility planning</i>	<i>Knelpunt(en)</i>
Legislatief	Integratie van het bereikbaarheidsplan in lokale transportplannen (LTP).	<i>Is hoeverre is dit mogelijk?</i>
Coöperatief	Samenwerking met allerlei partijen en bij de lokale bereikbaarheidsbeoordeling en mogelijkheidsbeoordeling (fase 2 en 3).	<i>In hoeverre is hier draagvlak voor?</i>
Proactief	Identificatie van bereikbaarheidsproblemen met initiatief door lokale autoriteit.	<i>In hoeverre is hier behoefte aan?</i>
Capaciteit	Continue controle op naleving en monitoren van effecten van het plan (fase 5).	<i>In hoeverre is hier capaciteit voor?</i>

Figuur 2.3: Hoofdkenmerken en kernvragen accessibility planning (Vrij naar SEU (2003) en Department for Transport (2004)).

Deze kenmerkende zaken voor het principe van de accessibility planning worden gebruikt om de situatie in Nijmegen en haar beleidspraktijk te analyseren en beoordelen, en worden later in het onderzoek bovendien ingezet om in interviews de kern van de verschillen of overeenkomsten tussen

de Britse situatie en haar context en die in Nijmegen. Zij zijn zodoende ook opgesteld met in het achterhoofd de vooronderstelling dat de situatie voor wat betreft deze kenmerken in Nederland mogelijk zou kunnen afwijken van die in Groot-Brittannië. De onderzoekstechniek die bij het onderzoek zal komen kijken wordt in het volgende hoofdstuk verder uitgewerkt.

Er zijn uiteraard ook twijfels denkbaar. De belangrijkste twijfel is dat het huidige systeem voldoet, en dat er eigenlijk geen sprake is van een probleem. Een andere reden waarom het systeem in Nederland mogelijk niet zou kunnen werken is dat de Britse beleidscontext dusdanig anders is dan de Nederlandse dat accessibility planning simpelweg niet aansluit op de instituties die in Nederland actief zijn. Tot slot zou het middel te radicaal kunnen zijn voor haar doel. De vraag hierbij is of het probleem in Nijmegen dusdanig omvangrijk is dat een integraal bereikbaarheidsbeleid nodig is om de problematiek aan te pakken.

Aan de hand van deze kenmerken en twijfels wordt in dit onderzoek getracht de hoofdvraag te beantwoorden, door te achterhalen in hoeverre accessibility planning van meerwaarde zou kunnen zijn in de Nijmeegse beleidspraktijk om volledige maatschappelijke participatie te bewerkstelligen. Verder is tegen het einde van paragraaf 2.2. al aangegeven dat de zeven vormen van mobiliteitsgerelateerde sociale uitsluiting van Church et al. (2000) en de vier dimensies uit de netwerkbenadering van Cass et al. (2005) in combinatie zullen worden gebruikt om de situatie in Nijmegen te analyseren. Hoe het onderzoek wordt vormgegeven wordt, zoals eerder vermeld, in het volgende hoofdstuk uitgelegd. Daarin zal namelijk het methodische aspect van dit onderzoek worden uitgewerkt en verantwoord.

3. Onderzoeksmethodologie

In paragraaf 1.2. van dit rapport is de doelstelling van het onderzoek geformuleerd. Deze luidt als volgt: 'Het doel van dit onderzoek is een inzicht te krijgen in hoeverre de Britse accessibility planning in de Nijmeegse beleidspraktijk van meerwaarde kan zijn om volledige maatschappelijke participatie onder de inwoners te bewerkstelligen door diepte-interviews met verschillende medewerkers van verschillende afdelingen van de gemeente Nijmegen en andere belangenorganisaties af te nemen.' Hieruit blijkt dat het middel wat hiertoe zal worden ingezet de diepte-interviews zijn, en er wordt een voorproefje gegeven van de respondenten die voor dit onderzoek zullen worden benaderd. Reeds eerder is bovendien opgemerkt dat er al behoorlijk wat onderzoek gedaan is waarin de accessibility planning zoals die in 2003 door de SEU werd voorgesteld uitgebreid geanalyseerd en bekritiseerd is. De logische vervolgstap zou zijn om deze manier van plannen voor bereikbaarheid uit haar originele context te halen en in te passen in een andere. Deze vervolgstap wordt in dit onderzoek geprobeerd vorm te geven. Het empirisch onderzoek wat hiertoe moet worden uitgevoerd wordt in dit hoofdstuk nader toegelicht. De onderzoeksstrategie en de exacte wijze waarop de benodigde data zal worden verzameld wordt uitgewerkt en onderbouwd.

3.1. Strategie

Dit onderzoek wordt uitgevoerd als zijnde een kwalitatief onderzoek. Hier is voor gekozen omdat het belangrijkste voordeel van dit type onderzoek is dat er veel diepgang te krijgen is (Creswell, 2007). De doelstelling van het onderzoek, het onderzoeken van de meerwaarde van accessibility planning in Nijmegen (...) is in hoge mate afhankelijk van de context. Dit impliceert dat veel informatie met betrekking tot de context noodzakelijk is om de meerwaarde zo gedetailleerd mogelijk in kaart te kunnen brengen. Denk hierbij aan mobiliteitsbeleid van de gemeente en de manieren waarop met (mobiliteitsgerelateerde) sociale uitsluiting wordt omgegaan. Algemeen gezegd is het nodig om te weten wat er in de huidige situatie is, en wat accessibility planning daar mogelijk aan kan toevoegen. De accessibility benadering is door de SEU (2003) voorgesteld als een landelijk instrument wat door lokale (transport)autoriteiten in hun lokale transportplannen moet worden geïntegreerd. De toepassing van het plan in Nederland heeft dus ook hier betrekking op lokale autoriteiten: de gemeenten. Aangezien er op basis van eerder aangehaalde cijfers (zie paragraaf 1.1.) reden is om aan te nemen dat sociale uitsluiting ook in Nijmegen een probleem is, is zodoende de gemeente Nijmegen onderwerp van het onderzoek. Dit onderzoek moet zoals gezegd diepgaand van karakter zijn, en zodoende vindt deze plaats in de vorm van een casestudy (Vennix, 2009). Omwille van de tijd die beschikbaar is voor het uitvoeren van dit onderzoek is deze echter beperkt tot slechts één casus: de gemeente Nijmegen.

Zoals hierboven genoemd vindt dit onderzoek plaats in de vorm van een enkelvoudige casestudy. Er wordt in dit onderzoek zodoende vooral in de diepte gewerkt en gebruik gemaakt van kwalitatieve gegevens (Verschuren & Doorewaard, 2007). Bovendien is zeer gedetailleerde informatie nodig om aan de doelstelling te kunnen voldoen (Creswell, 2007). De hoofdfunctie van de casus is tweeledig. Enerzijds is zij, zoals vermeld, exploratief van aard, aangezien er nog geen ander onderzoek met een vergelijkbare doelstelling is uitgevoerd. De generaliseerbaarheid van de resultaten is om die reden overigens matig. Anderzijds is de toetsingsfunctie van de casus wellicht nog belangrijker dan de exploratieve. Deze heeft betrekking op het gegeven dat de casus fungeert als toetssteen om te bekijken of accessibility planning in deze (andere) context werkzaam zou kunnen zijn (Wester & Peters, 2004). Een ander belangrijk voordeel van de casestudy als strategie voor dit onderzoek is dat bronnentriangulatie eenvoudig kan worden toegepast (Cresswell, 2007). In de casestudy worden onder andere gegevens verkregen uit mondelinge en schriftelijke (diepte-) interviews en de stadsmonitor van de gemeente Nijmegen met elkaar gecombineerd op zo tot een gedetailleerd en compleet beeld van de situatie te komen. Bronnentriangulatie vergroot bovendien in het algemeen de betrouwbaarheid van de waarnemingen (Creswell, 2007). Bovendien schakelt het gebruik van triangulatie de toevalsfactor goeddeels uit (Verschuren & Doorewaard, 2007). Hiermee moet het onderzoeken van de meerwaarde van accessibility planning dus aanzienlijk worden vergemakkelijkt.

De keuze voor de casestudy als onderzoeksstrategie heeft ook nadelen. Zo zijn, zoals eerder vermeld, de uitkomsten contextgerelateerd en om die reden nauwelijks generaliseerbaar (Verschuren & Doorewaard, 2007). Gezien het feit dat de hoofdfunctie van het onderzoek zowel exploratief als toetsend is, is dit geen onoverkomelijk probleem; het verkennende karakter en het gebrek aan vergelijkbaar onderzoek impliceren dat elk nieuw inzicht in de casus van waarde is (Wester & Peters, 2004). Een ander belangrijk nadeel is de herhaalbaarheid (Vennix, 2009). De onderzoeker gebruikt doorgaans, zo ook in dit onderzoek, semigestructureerde interviews om de benodigde data te verzamelen. Dit type interviews laat veel ruimte voor doorvraagmogelijkheden en uitwijding. Bovendien bestaat de kans dat, aangezien respondenten vaak in hetzelfde werkveld werkzaam zijn, zij elkaar kennen. Gevolg van deze manier van dataverzameling is dat de onderzoeker het onderzoek beïnvloedt, waardoor anderen niet eenvoudig tot dezelfde data zouden kunnen komen. Dit heeft directe consequenties voor de herhaalbaarheid, en daarmee de betrouwbaarheid van het onderzoek (Vennix, 2009). Ook dit nadeel geldt voor dit onderzoek, maar door nauwkeurige transcriptie van de interviews en het gebruik van 'in-vivo' codering (Boeije, 2005, zie ook paragraaf 3.3.) van de transcripten en de keuze van een typische casus (een casus weer veel soortgelijke van zijn) moet zowel de interne als de externe validiteit te waarborgen zijn (Verschuren & Doorewaard, 2007).

3.2. Onderzoeksmateriaal

Deze paragraaf gaat in op de manier waarop het onderzoeksmateriaal benodigd voor dit onderzoek verkregen is. Deze dataverzameling geschiedde voor het overgrote deel via interviews. De interviews zijn afgenomen bij respondenten die op de één of andere manier betrokken zijn bij het onderwerp van dit onderzoek. Het streven was 5 interviews uit verschillende hoeken af te nemen. Inclusief een drietal schriftelijk afgenomen exemplaren (via e-mail) is dat 8 geworden. Dit aantal kan uiteraard zo groot als gewenst worden gemaakt, maar dit aantal interviews en de bestudering van de Stadsmonitor van de gemeente Nijmegen moet voor dit onderzoek voldoende zijn.

3.2.1. Casus

Allereerst wordt de selectie van de casus waarin het onderzoeksmateriaal is verzameld toegelicht. In het ideale geval zou voor dit onderzoek een klein aantal vergelijkbare (dus middelgrote en Nederlandse) steden zijn onderzocht, zodat de resultaten van het onderzoek in grotere mate generaliseerbaar zouden zijn. Omwille van de tijd die beschikbaar is voor het uitvoeren van en de gewenste diepgang van dit onderzoek is deze echter beperkt tot slechts één casus: de gemeente Nijmegen. Deels heeft de keuze voor deze casus redenen met betrekking tot de generaliseerbaarheid (Wester & Peters, 2004). De stad heeft ongeveer 164.000 inwoners (CBS, 2011), en is daarmee één van de grootste steden van de provincie Gelderland. Doordat er ongeveer 15 andere steden in Nederland zijn met een vergelijkbare bevolkingsomvang zijn de resultaten van dit onderzoek mogelijk ook toe te passen op de problematiek in die steden. Voorbeelden van steden van vergelijkbare omvang zijn onder andere Almere, Breda, Enschede, Apeldoorn, Haarlem en 's Hertogenbosch. Bovendien is de verwachting dat de problematiek van mobiliteitsgerelateerde sociale uitsluiting groter is in deze middelgrote steden dan in grotere of kleinere steden. Dit zou te maken kunnen hebben met een gedegen maar verre van fijnmazig en verfijnd OV-systeem en met de aanwezigheid van veel mensen die een risico lopen om sociaal uitgesloten te geraken. Denk hierbij aan grote groepen niet-westerse allochtonen, mensen met een relatief laag inkomen et cetera. Een grotere stad dan Nijmegen is waarschijnlijk te specifiek in haar context, terwijl een kleinere stad mogelijk simpelweg te klein is om deze problematiek en het Britse accessibility planning diepgaand genoeg aan het licht te brengen. De keuze voor Nijmegen en niet voor een vergelijkbare stad is gebaseerd op persoonlijke interesse van de onderzoeker en op praktische argumenten. Denk hierbij aan reistijd en beschikbaarheid van de respondenten.

3.2.2. Respondenten

Het is belangrijk dat er een breed beeld wordt gevormd van het probleem en de context, zodat het onderzoek voldoende diepgang krijgt om er aan de hand van het theoretisch kader uit het vorige hoofdstuk de Britse theorie aan te koppelen. Belangrijk voor begonnen werd met het benaderen van deze mensen is dat zij in het ongewisse moeten blijven over het doel van het onderzoek. Dit zou namelijk tot sociaal-wenselijke antwoorden kunnen leiden, en die geven doorgaans geen betrouwbaar beeld van de situatie zoals die daadwerkelijk is.

Aangezien er naast een diep ook een breed beeld benodigd is, is gekozen voor respondenten uit verschillende hoeken, zowel binnen als buiten de gemeente Nijmegen. De gemeente Nijmegen is immers de lokale autoriteit op (onder andere) het gebied van transport, en daarmee de aangewezen instantie om accessibility planning te implementeren. Ook zijn er andere instanties denkbaar die mogelijk interessante informatie ter verdieping van de context hebben. Denk hierbij aan het ouderenplatform (SWON), een werkgroep gericht op de re-integratie van gehandicapten (WIG) en een provinciaal platform ten behoeve van de toegankelijkheid van voorzieningen voor ouderen en gehandicapten (Zorgbelang Gelderland). Uiteindelijk is een achttal respondenten bereid gevonden deel te nemen. Deze zijn in de figuur 3.1 op categorische functie gerangschikt weergegeven. De laatste kolom geeft het nummer van de bijlage waarin voor elke respondent de bij het interview gebruikte interviewgide te vinden is. De grote lijnen van deze interviewguides zijn bij alle interviews hetzelfde, namelijk volgens de opzet van het onderzoek, maar aangezien alle respondenten andere functies en hoofdtaken hebben zijn de deelvragen en doorvraagmogelijkheden per respondent aangepast. Na de tabel zal per respondent worden toegelicht waarom en op welke manier deze relevant is voor het onderzoek.

Naam:	Instantie:	Functie:	Taken/portefeuille:	Interview:	Bijlage:
Henk Beerten	Gemeente Nijmegen	Wethouder	Cultuur, Mobiliteit en Onderwijs	Mondeling	I
Bert Jeene	Gemeente Nijmegen	Wethouder	Financieën, Economie & Toerisme en Stadsregio	Mondeling	II
Paul van den Anker	Gemeente Nijmegen	Senior Beleidsadviseur Mobiliteit	Verkeersbeleid en de regionale afstemming daarvan	Mondeling	III
Klaas-Jan Gräfe	Gemeente Nijmegen	Senior Beleidsmedewerker Mobiliteit	Allround adviseur en openbaar vervoer	Mondeling	IV
Otto Ritsema	Gemeente Nijmegen	Beleidsadviseur Werk & Inkomen	Re-integratiebeleid	Mondeling	V
Jan Marten de Hoop	Gemeente Nijmegen	Beleidsadviseur Werk & Inkomen	Minima-beleid	Schriftelijk	VI
Els Hoetink	SWON	Ouderenadviseur	n.v.t.	Schriftelijk	VII
Simon de Waal	Zorgbelang Gelderland	Medewerker	Toegankelijkheid OV en speciaal vervoer	Schriftelijk	VIII

Figuur 3.1: Overzicht respondenten onderzoek met hun functie en kerntaken.

Deze acht respondenten zijn in het kader van dit onderzoek benaderd voor het verstrekken van informatie. Bij de één was dat eenvoudiger dan bij de andere. Klaas-Jan Gräfe, bijvoorbeeld, was na één telefoongesprek bereid mee te werken, terwijl voor Bert Jeene een uitgebreide toelichting op het interview noodzakelijk was. Uit figuur 3.1 blijkt dat de acht respondenten globaal uit vier hoeken afkomstig zijn. Twee wethouders uit de politiek, twee beleidsmedewerkers van de afdeling Mobiliteit van de gemeente, twee beleidsadviseurs van de afdeling Werk & Inkomen van de gemeente en twee medewerkers van externe belangenorganisaties. Overigens zijn om praktische redenen de interviews bij de drie laatstgenoemde respondenten schriftelijk (via e-mail) afgenomen.

De keuze voor wethouder Beerten is een logische. Hij is (onder andere) verantwoordelijk voor alles wat er in Nijmegen met betrekking tot mobiliteit gebeurt, en kan dus een goed beeld geven van de rol die bereikbaarheid nu speelt in het planningsproces, hoe groot het probleem sociale uitsluiting in Nijmegen is en of accessibility planning een bijdrage aan het oplossen daarvan zou kunnen leveren. Het interviewen van wethouder Jeene ligt minder voor de hand, aangezien hij vanuit zijn portefeuille

geen direct raakvlak heeft met het onderwerp van dit onderzoek. In accessibility planning is echter ook een hele belangrijke rol weggelegd voor subsidies, en als wethouder van (onder meer) financieën kan hij daar meer over vertellen. Bovendien bleek na benadering dat hij ook vicevoorzitter van 'Breed' is, de organisatie die veel sociale werkplaatsen in en om Nijmegen beheert. Ook bij het probleem van sociale uitsluiting is hij dus dichter dan verwacht betrokken.

Verder is het belangrijk om een beeld te krijgen van hoe het planningsproces voor bereikbaarheid en mobiliteit er nu uitziet en op welke manier er tegen bepaalde zaken aan wordt gekeken. Om die reden zijn Paul van den Anker en Klaas-Jan Gräfe geïnterviewd. Zij zijn beide werkzaam op de afdeling mobiliteit van de gemeente Nijmegen, maar bezig met verschillende onderwerpen. Waar Paul van den Anker een regionaal beeld heeft van bereikbaarheid en de inpassing van wat er in Nijmegen gebeurt in haar context ziet (en bovendien verantwoordelijk is voor het bereikbaarheidsplan *Nijmegen Duurzaam Bereikbaar* (Gemeente Nijmegen, n.d.), heeft Klaas-Jan Gräfe een goed overzicht van op welke manier het Nijmeegse OV een rol speelt in het voorkomen van sociale uitsluiting. Samen kunnen zij een zowel breed als diep beeld geven van de rol die bereikbaarheid kan spelen bij het voorkomen van sociale uitsluiting en vooral ook een indicatie geven van de mate waarin accessibility planning van waarde zou kunnen zijn.

De interviews met de mobiliteitsgerelateerde respondenten, dus naast Paul van den Anker en Klaas-Jan Gräfe ook wethouder Beerten verliepen volgens een vergelijkbare opzet. In fase 1 stond de huidige situatie ten aanzien van de rol van bereikbaarheid in de ruimtelijke planning centraal. Fase 2 behandelde het probleem van de sociale uitsluiting op zich en werkte toe naar de rol die bereikbaarheid in het ontstaan en/of het oplossen ervan zou kunnen spelen. In fase 3 tot slot introduceerde de onderzoeker het concept van de accessibility planning en werd de respondenten gevraagd of de implementatie hiervan in Nijmegen zou kunnen en of het volgens hun een meerwaarde zou hebben. Aangezien de functies van de drie heren verschillen zijn de interviewguides daarop aangepast. In bijlage I, III en IV zijn de interviewguides terug te vinden. Zie hiervoor, zoals eerder vermeld, ook de laatste kolom in figuur 5.

Naast het mobiliteits- en bereikbaarheidsbeleid is ook het gemeentelijk beleid ten aanzien van sociale zaken relevant voor het onderzoek. Accessibility planning impliceert niet voor niets een intensieve en langdurige samenwerking met betrokken partijen op dit vlak om sociale uitsluiting zo goed mogelijk aan te pakken (SEU, 2003). Om die reden zijn ook twee medewerkers van de afdeling Werk & Inkomen benaderd. Aangezien het lastig was binnen die afdeling te vinden welke personen daar mee bezig waren is dit via het sneeuwbalprincipe ingevuld. Klaas-Jan Gräfe verwees in zijn

interview naar Otto Ritsema, die op zijn beurt doorverwees naar Jan Marten de Hoop. Otto Ritsema is veel bezig met re-integratiebeleid, wat inhoudt dat hij beleid ontwikkelt gericht op het terugbrengen van mensen op de arbeidsmarkt. Onder deze groep vallen veel mensen die in meer of mindere mate sociaal uitgesloten zijn, waardoor hij hier veel over kan vertellen. De functie van Jan Marten de Hoop is gericht op minimabeleid. Hij werkt aan concrete financiële maatregelen om mensen die in armoede verkeren zo goed mogelijk te ondersteunen. Ook in die groep vallen sociaal uitgeslotenen, waardoor deze beide heren daar een goed beeld van kunnen geven. Bovendien kijken zij van 'buitenaf' naar het mobiliteitsbeleid gericht op sociale uitsluiting, en kunnen daar ook hun mening over geven.

Tot slot zou de implementatie van accessibility planning niet alleen voor de gemeente voeten in de aarde hebben. Zoals eerder vermeld zijn daar ook externe organisaties bij betrokken, om samen tot de beste oplossingen en een gedegen bereikbaarheidsplan te komen. In de Nederlandse context zou dat gaan om organisaties die groepen die mensen die mogelijk in sociale uitsluiting verkeren of daarin terecht dreigen te komen ondersteunen en vertegenwoordigen. Dit zijn bijvoorbeeld organisaties voor ouderen, armen, gehandicapten en etnische minderheden. Uit deze groep is ook een tweetal respondenten gehaald. Één of twee meer was wenselijk, maar van meerdere kanten kwam het argument dat men hun kostbare tijd wil besteden aan de reden waarom zij bestaan, en niet aan onderzoek. Dat is erg jammer voor de diepgang van het onderzoek, maar zeer zeker te rechtvaardigen. De respondenten die wel bereid waren mee te werken zijn ouderenadviseur Els Hoetink van het SWON (Stichting Welzijn Ouderen Nijmegen) en Simon de Waal van Zorgbelang Gelderland (een belangenorganisatie voor gehandicapten). Vanuit hun non-gouvernementele kijk op deze situatie kunnen zij wellicht kritische blikken werpen over het overheidsbeleid en aangezien zij dicht bij de mensen staan onder wie sociale uitsluiting voorkomt zijn zij bovendien in staat concrete voorbeelden te geven van situaties waarin dit voorkomt. Helaas moet hierbij opgemerkt worden dat de vragen die Simon de Waal gesteld zijn op persoonlijke titel zijn beantwoord. Hierdoor valt de meerwaarde van zijn functie bij externe partij Zorgbelang Gelderland enigszins weg, maar de kennis vanuit zijn werk zit wellicht wel in de antwoorden verwerkt.

De laatste alinea van deze paragraaf heeft betrekking op de manier waarop de interviews zijn vormgegeven. Alle interviews zijn namelijk semigestructureerd van karakter. Hoe meer structuur, hoe meer de richting wordt bepaald door de onderzoeker (Boeije, 2005). Aangezien de onderwerpen die in het belang van het onderzoek aan bod moeten komen vaststaan is er sprake van een interviewgide met vastgestelde thema's, maar is er zeker ook ruimte voor uitwerking door de respondenten. Bovendien is het belangrijk dat de interviewgide goed, maar niet té goed gebruikt

wordt. Hiermee wordt bedoeld dat moet worden voorkomen dat het gesprek een onnatuurlijk karakter krijgt doordat de onderzoeker letterlijk doet wat er in de interviewgide staat (Emans, 2002). Belangrijk tijdens de interviews is ook dat de gestelde vragen binnen het referentiekader van de respondent vallen (Boeije, 2005). Als de respondent te weinig weet van het onderwerp waarop de vraag betrekking heeft kan dit zijn antwoorden in daaropvolgende vragen negatief beïnvloeden. Tot slot was een voornemen om niet al te suggestief en sturend te vragen. De neiging bestaat om vragen zo te stellen dat een bepaald antwoord makkelijker volgt dan een ander. Dit moet absoluut worden voorkomen, aangezien het de betrouwbaarheid van het interview en daarmee van de data en het onderzoek aantast (Emans, 2002). Voor de vragenlijsten, tot slot, geldt dat de vragen dusdanig uitgebreid en verhalend zijn gesteld dat de respondent voor hij of zij antwoordt al een goed beeld heeft van waar het antwoord over moet gaan. Hierdoor is vragen om verduidelijking nauwelijks meer nodig. Verder zijn per vraag eventuele doorvraagmogelijkheden als extra vraagaspect opgenomen, waardoor de respondent ook die alvast kan beantwoorden. Tot slot wordt toestemming gevraagd om eventueel later via e-mail nog op wat zaken door te vragen.

3.3. Dataverwerking

Tot slot van dit hoofdstuk over onderzoeksmethodologie wordt in deze paragraaf toegelicht op welke manier de verzamelde data zal worden geanalyseerd. Deze analyse wordt uitgebreid toegelicht in het volgende hoofdstuk van dit onderzoek, en is noodzakelijk om de onderzoeksvraag te kunnen beantwoorden.

De eerste stap bij het verwerken van de interviews is de transcriptie. Alle vijf de mondeling afgenomen interviews zijn letterlijk uitgetypt. Om privacyredenen zijn de transcripten van de interviews niet in de bijlage van dit onderzoek opgenomen. De transcripten van de interviews zijn vervolgens geïmporteerd in het softwareprogramma ATLAS.ti, een programma dat ontwikkeld is om kwalitatieve data mee te analyseren. Tijdens het skimmen van de transcripten worden labels aan belangrijke stukken tekst gekoppeld. Deze labels worden codes genoemd (Boeije, 2005). Doordat in verschillende interviews dezelfde codes worden gebruikt kunnen opmerkingen van verschillende respondenten eenvoudig op elkaar worden betrokken (Vennix, 2009). Na de codering is, ten behoeve van het overzicht, een hercodering gedaan. Een overzicht van de overgebleven codes die voor dit onderzoek zijn gebruikt is opgenomen in bijlage IX. Er is gebruik gemaakt van open codering. Dit betekent dat er op basis van de data een codesysteem wordt opgezet, zodanig dat de onderzoeksvraag ermee kan worden beantwoord (Boeije, 2005). Bij de codering zijn bovendien voornamelijk beschrijvende codes gebruikt. Deze geven kernachtig een deel van het transcript weer. Ook zijn er enkele thematische codes gebruikt, deze verwijzen naar begrippen die aan de basis van

de beschrijvende codes liggen (Wester en Peters, 2004). De herkomst van de gebruikte codes is zowel de woorden van de respondenten zelf ('in-vivo' codes) als de begrippen die uit het theoretisch kader naar voren zijn gekomen (Boeije, 2005). Tot slot is in ATLAS.ti ook gebruik gemaakt van memo's om gedachtes over koppelingen tijdens het analyseproces een plaats te geven. Deze zijn echter niet relevant voor het onderzoek en zodoende niet opgenomen in de bijlage.

Aan de hand van de relaties en verbanden die tijdens de codering tussen de transcripten van de interviews met de verschillende respondenten zijn gelegd wordt vervolgens de analyse voltooid. De codering is gekoppeld aan concrete (sub)paragrafen en zo is een samenhangende analyse tot stand gebracht. Hierbij spelen de vier hoofdkenmerken zoals die in subparagraaf 2.3.4. zijn opgesteld een hoofdrol. De legislatieve, coöperatieve, proactieve en capaciteitsaspecten van accessibility planning staan in het onderzoek centraal, en met die vier kenmerken als leidraad wordt de analyse opgezet. Hierbij wordt regelmatig gebruik gemaakt van een koppeling tussen de theorie en de interviews, waarbij het belangrijk is dat er zorgvuldig wordt gewerkt. De passages uit de verschillende bronnen die in het kader van de bronnentriangulatie worden gebruikt mogen niet te kort zijn om daarmee te voorkomen dat zij uit hun context worden gehaald. Dit zou verkeerde conclusies tot gevolg kunnen hebben (Segers, 1999).

4. Analyse context

In het eerste hoofdstuk van dit rapport is het onderzoek ingeleid en zijn doel- en vraagstelling toegelicht. Het tweede gedeelte biedt een uitgebreid theoretisch kader. Dit heeft betrekking op sociale uitsluiting, de manier waarop bereikbaarheid en mobiliteit een rol spelen bij het ontstaan en het voorkomen van sociale uitsluiting en uiteraard ook de achtergrond en context alsmede de precieze werking van accessibility planning in Groot-Brittannië. In het derde hoofdstuk is de in dit onderzoek gebruikte methodologie uitgebreid toegelicht en verantwoord. In al deze hoofdstukken is toegewerkt naar de analyse op basis waarvan de doelstelling van het onderzoek behaald moet worden.

Om aan die doelstelling te kunnen voldoen moeten in grote lijnen twee zaken worden uitgewerkt. Zoals eerder vermeld is veel diepgang in de context noodzakelijk alvorens te onderzoeken is in hoeverre het Britse accessibility planning in de Nijmeegse beleidspraktijk van meerwaarde kan zijn om de gewenste volledige maatschappelijke participatie te kunnen bereiken. Deze twee zaken worden in twee verschillende hoofdstukken uiteengezet. Dit hoofdstuk, hoofdstuk 4, analyseert de context. Dit gebeurt voornamelijk op basis van de gehouden interviews, als ook gedeeltelijk op basis van eerder genoemde literatuur.

Die context wordt in dit hoofdstuk onderverdeeld in drie paragrafen. De eerste paragraaf probeert en inzicht te geven in de rol die bereikbaarheid speelt in het ruimtelijk beleid van de gemeente Nijmegen en licht toe wanneer er sprake is van bereikbaarheidsproblematiek. In de tweede paragraaf wordt het begrip sociale uitsluiting erbij gehaald en wordt onder andere bekeken hoe dat er in Nijmegen uit ziet, of er sprake is van een probleem en welke factoren bij het ontstaan ervan een rol spelen. In het derde en laatste gedeelte van het hoofdstuk wordt de koppeling tussen bereikbaarheid en sociale uitsluiting gelegd en wordt nagegaan welke rol bereikbaarheid en mobiliteit spelen in het ontstaan van sociale uitsluiting en welke rol zij eventueel zouden kunnen vervullen bij het aanpakken ervan.

4.1. Bereikbaarheid

Om tot de kern van het onderzoek te kunnen doordringen is bereikbaarheid het eerste thema waarin verdiept moet worden. Later in de analyse wordt aandacht besteed aan de rol die Britse accessibility planning kan spelen bij het aanpakken van sociale uitsluiting, maar het is nodig om eerst vast te stellen welke rol bereikbaarheid in de huidige situatie in de Nijmeegse planningspraktijk speelt. Deze

paragraaf behandelt de omvang van die rol en beschrijft de ontwikkeling die zich hierin heeft voorgedaan.

De rol die bereikbaarheid speelt in het ruimtelijke beleid heeft zich de afgelopen tientallen jaren sterk ontwikkeld. In het huidige bestuurlijk overleg wordt zodra het ruimtelijke ordening betreft direct gekeken naar mobiliteit en bereikbaarheid, terwijl dit vroeger wel anders was. Men komt regelmatig projecten tegen waarin totaal niet is gelet op onder andere de bereikbaarheid en parkeervoorzieningen (H. Beerten, persoonlijke communicatie, 21 juni, 2013). Het was toen vaak zo dat bepaalde projecten werden gerealiseerd, en dat vervolgens allerlei bereikbaarheidsproblemen moesten worden opgelost (P. van den Anker, persoonlijke communicatie, 10 juli, 2013). Tegenwoordig is dat dus wel anders. Door bereikbaarheid gelijktijdig met andere aspecten van verschillende projecten te laten verlopen worden veel problemen voorkomen (P. van den Anker, persoonlijke communicatie, 10 juli, 2013). De rol van bereikbaarheid is anno 2013 zelfs dusdanig groot dat er zelfs bij het plannen van werkzaamheden rekening wordt gehouden met de bereikbaarheid van de locaties die voor, achter en tussen de locatie liggen waar gewerkt wordt. Dit geldt ook voor projecten die in mindere mate aan de infrastructuur gerelateerd zijn. Zelfs dan wordt er bekeken of er maatregelen nodig zijn om de bereikbaarheid te garanderen (P. van den Anker, persoonlijke communicatie, 10 juli, 2013).

Bereikbaarheid speelt tegenwoordig dus een grote rol in de ruimtelijke ordening van de stad Nijmegen. Bereikbaarheid is van evident belang voor de economische situatie en ontwikkelingen in de stad (K.J. Gräfe, persoonlijke communicatie, 19 juni, 2013). In de gemeente Nijmegen is bereikbaarheid integraal opgenomen in het planningsproces, waardoor de kans op problemen daaromtrent tot een minimum wordt beperkt (H. Beerten, persoonlijke communicatie, 21 juni, 2013). Dit betekent dat bereikbaarheid al een in een vroeg stadium bij de beleidsvorming wordt betrokken. Dit is hard nodig, aangezien anders de kans groot is dat het wegen- en/of OV-netwerk het aantal verplaatsingen niet aankan. Hiermee verslechtert de bereikbaarheid als vanzelfsprekend aanzienlijk (P. van den Anker, persoonlijke communicatie, 10 juli, 2013).

De rol die bereikbaarheid speelt wordt ook door wethouder Henk Beerten (persoonlijke communicatie, 21 juni, 2013) aangemerkt als een waarde waaraan een hoge prioriteit wordt gegeven. Zowel ondernemers van binnen de stad als ook mensen die van buitenaf de stad bezoeken vinden het belangrijk dat Nijmegen goed bereikbaar zou moeten zijn, waarmee zij indirect aangeven dat er aan de bereikbaarheid van de stad gewerkt moet blijven worden. De realisatie van de

Oversteek, een tweede Waalbrug, gaat deze bereikbaarheid voor mensen van buiten de stad waarschijnlijk al significant verbeteren.

Deze prioriteit komt goed tot uiting in het knooppuntenbeleid van de gemeente Nijmegen. Dit komt voort uit de mobiliteitshoofdstukken in de structuurvisie van de gemeente. In het algemeen, zo beschrijft Paul van den Anker (persoonlijke communicatie, 10 juli, 2013) deze beleidslijn, komt het erop neer dat de gemeente knooppunten onderscheiden heeft, die zijn gekoppeld aan de plaatsen waar verschillende verkeersstromen elkaar raken. Logisch gevolg hiervan is dat deze knooppunten vaak worden voorzien van overstapmogelijkheden en stations, waardoor zij doorgaans goed bereikbaar zijn met meerdere modaliteiten (een combinatie van auto, fiets en OV). Het beleid schrijft voor dat op deze knooppunten wordt verdicht (K.J. Gräfe, persoonlijke communicatie, 19 juni, 2013). Dit betekent dat er speciaal aandacht wordt besteed aan de ruimtelijke ontwikkeling op die plaatsen. Op die manier wordt door de gemeente Nijmegen geprobeerd ruimtelijk beleid en bereikbaarheid in balans te houden (K.J. Gräfe, persoonlijke communicatie, 19 juni, 2013), en is het verband tussen verkeer en ruimtelijke ordening duidelijk zichtbaar (P. van den Anker, persoonlijke communicatie, 10 juli, 2013).

Maar bereikbaarheid blijft een thema waar, net als bij voetbal, iedereen verstand van denkt te hebben. Dat maakt het alleen maar moeilijker hierin te sturen. Desondanks heeft het een hoge prioriteit in de gemeente Nijmegen (H. Beerten, persoonlijke communicatie, 21 juni, 2013). Een ander belangrijk deel van de context betreft het gedeelte over sociale uitsluiting. Hier gaat de volgende paragraaf dieper op in.

4.2. Sociale uitsluiting

Ook sociale uitsluiting is een belangrijk thema in dit onderzoek. Alvorens kan worden onderzocht in welke mate het Britse accessibility planning in de Nijmeegse planningspraktijk werkzaam kan zijn is het essentieel om dit fenomeen goed in beeld te brengen. Zodoende gaat deze paragraaf in op de sociale uitsluiting in Nijmegen. Hij behandelt het beeld van deze situatie, factoren die hierbij een rol spelen en geeft aan in welke mate sociale uitsluiting in Nijmegen al dan niet als een probleem moet worden beschouwd. Ook komt het financiële aspect uitgebreid aan de orde.

4.2.1. Definitie

Allereerst is het interessant om te bekijken wat de respondenten van dit onderzoek verstaan onder sociale uitsluiting. In dit onderzoek wordt, zoals in paragraaf 1.2. vermeld, de definitie van Bossert et al. (2006) gehanteerd: 'het aanhoudende, relatieve gebrek van een individu om toegang te krijgen tot

bepaalde activiteiten in vergelijking met anderen in de samenleving'. Als de definities die de respondenten aan dit begrip toedichten hier significant van verschillen is er wat dat betreft alvast reden voor actie.

Henk Beerten geeft aan dat het begrip erg ingewikkeld is, en klinkt alsof er een actieve component in schuilgaat (persoonlijke communicatie, 21 juni, 2013). Ook Bert Jeene merkt op dat het begrip sociaal isolement wellicht beter op zijn plaats is, aangezien sociale uitsluiting impliceert dat er sprake is van bewuste uitsluiting door anderen, terwijl dit vaak helemaal niet het geval is (persoonlijke communicatie, 10 juli, 2013). Bovendien laat hij optekenen dat sociale uitsluiting een gevoel betreft, en daardoor lastig meetbaar is. Als definitie stelt hij: 'de mate waarin mensen ervaren dat zij geïsoleerd van de samenleving opereren'. Het gaat daarbij volgens Jeene voornamelijk om de perceptie die mensen er zelf van hebben, en in welke mate zij dit zelf ervaren (B. Jeene, persoonlijke communicatie, 10 juli, 2013). Dit wordt onderkend door Simon de Waal, die ook aangeeft dat de eigen ervaring van de persoon essentieel is (S. de Waal, persoonlijke communicatie, 6 augustus, 2013). Als het individu geen sociale uitsluiting ervaart is er ook geen sprake van een probleem. Beerten voegt daaraan toe dat 'mensen hun huis niet uitkunnen en niet naar de stad kunnen of deel kunnen nemen aan het sociale verkeer' (H. Beerten, persoonlijke communicatie, 21 juni, 2013). Klaas-Jan Gräfe definieert het begrip als 'het niet kunnen meedoen aan het dagelijkse leven op de manier waarop je dat graag wilt, of waarop de samenleving dat van je verwacht' (persoonlijke communicatie, 19 juni, 2013). Door Otto Ritsema worden hier het beperkte aantal sociale contacten van het individu aan toegevoegd (persoonlijke communicatie, 8 juli, 2013). Els Hoetink noemt bovendien het gegeven dat het onderwerp subjectief is: sociale uitsluiting kan door zowel de persoon zelf als ook door anderen als zodanig worden ervaren (persoonlijke communicatie, 29 juli, 2013). Bij de vergelijking van deze uitspraken met de definitie van Bossert et al. (2006) valt vooral op dat de relatieve component ontbreekt. Er is volgens Bossert et al. (2006) pas sprake van sociale uitsluiting zodra er een significant verschil is tussen de situaties van verschillende mensen.

4.2.2. Probleemstelling

Dat sociale uitsluiting in Nijmegen voorkomt staat buiten kijf, maar om te kunnen beoordelen of een toepassing van accessibility planning überhaupt wel aan de orde is wordt in de volgende alinea's geanalyseerd in welke mate sociale uitsluiting in Nijmegen een probleem is. In een ideaal geval zou deze situatie middels een kwantitatief onderzoek worden onderzocht op basis waarvan dan relatief eenvoudig zou zijn vast te stellen of sociale uitsluiting in Nijmegen al dan niet als probleem kan worden gezien. Omwille van de tijd is hier in dit onderzoek niet voor gekozen. Wel is er eerder onderzoek gedaan naar een gerelateerd onderwerp; vervoersarmoede. Ten Holder (2010)

concludeerde dat er in Nijmegen nauwelijks sprake is van sociale uitsluiting van sociale netwerken als gevolg van autoloosheid. Men heeft voldoende contacten en op basis van zijn indicatoren blijkt dat er geen sprake is van vervoersarmoede. Ook Thijssen (2010) stelt op basis van een andere insteek dat er in Nijmegen wel sprake is van sociale uitsluiting onder mensen met een beperking. Het gebrek van deze onderzoeken is echter belangrijk. Zij doen enkel onderzoek naar sociale uitsluiting als gevolg van een gebrek aan vervoersmogelijkheden. Ondanks dat dit onderzoek zich daar wel op richt, is dit allesbehalve de enige factor die hierin een rol kan spelen. Thijssen (2010) richt zich niet alleen op autolozen, maar ook mensen met een handicap worden in dit onderzoek meegenomen. Bovendien gaat het bij Ten Holder (2010) om het onderhouden van contact, wat slechts één aspect van sociale uitsluiting is. Er zijn echter meer factoren die sociale uitsluiting kunnen veroorzaken. Onder andere Otto Ritsema noemt financiële en fysieke redenen als niet-transportgerelateerde oorzaken voor het ontstaan van sociale uitsluiting (O. Ritsema, persoonlijke communicatie, 8 juli, 2013). Bert Jeene (persoonlijke communicatie, 10 juli, 2013) dicht het ontstaan van sociale uitsluiting toe aan een mix van factoren, waarbij een belangrijke rol is weggelegd voor sociologische factoren. Ook noemt hij de financiële factor die volgens hem altijd een zekere rol speelt, maar dat deze beslist niet ten grondslag ligt aan het merendeel van de sociale uitsluitinggerelateerde problemen. Volgens Jan Marten de Hoop (persoonlijke communicatie, 17 juli, 2013) speelt bij sociale uitsluiting vooral de feitelijke situatie een belangrijke rol: of iemand al dan niet contacten en toegang tot basisvoorzieningen heeft. Bij het vergelijken van de door respondenten genoemde factoren met de negen factoren van Kenyon et al. (2002) blijkt dat in de specifieke Nijmeegse context volgens de respondenten de politieke en tijdsgelateerde factoren geen hoofdrol spelen. Aangezien de andere zeven factoren die Kenyon et al. (2002) noemen in meer of mindere mate in Nijmegen wel een rol spelen laat dit aspect van de analyse eens te meer zien dat sociale uitsluiting een zeer complex probleem is en de aanpak ervan zodoende niet eenvoudig is. Hierboven werd duidelijk dat eerder Nijmeegs onderzoek geen uitsluitsel geeft over de mate waarin sociale uitsluiting in Nijmegen een probleem is. Ook werd toegelicht waarom duidelijkheid hieromtrent belangrijk is voor dit onderzoek. Om die redenen is het relevant hier dieper in te gaan.

Is sociale uitsluiting volgens de respondenten in Nijmegen een probleem? Daar zijn de meningen enorm over verdeeld. Vanuit de afdeling Werk & Inkomen van de gemeente Nijmegen, een afdeling waarvan het werkveld in hoge mate aansluit op de sociale problematiek in de samenleving waaronder sociale uitsluiting zou kunnen vallen, komt geen overeenstemming. Otto Ritsema (persoonlijke communicatie, 8 juli, 2013) weet van geen probleem. Het zou volgens hem voor bepaalde mensen best een probleem kunnen zijn, maar bij de gemeente staat het niet als zodanig op de agenda. Een collega van dezelfde afdeling, Jan Marten de Hoop (persoonlijke communicatie, 17

juli, 2013) is er echter van overtuigd dat er sprake is van een probleem. Hij merkt daarbij wel op dat de gemeente het niet als zodanig registreert. Zijn criterium is dat er al sprake is van een probleem als er één iemand met de situatie geconfronteerd wordt. En als vanzelfsprekend is dat ook in Nijmegen het geval. Door de respondenten die bezig zijn met mobiliteit en bereikbaarheid wordt sociale uitsluiting in zijn algemeenheid in Nijmegen niet direct als een probleem gezien (H. Beerten, persoonlijke communicatie, 21 juni, 2013), maar wethouder Bert Jeene (persoonlijke communicatie, 10 juli, 2013) vindt dat het absoluut een probleem is en onderschrijft de woorden van Jan Marten de Hoop. Jeene stelt bovendien dat het gegeven dat we er van alles aan doen en er allerlei beleid en maatregelen op sturen wel aangeeft dat het een probleem is en als zodanig op de agenda staat (persoonlijke communicatie, 10 juli, 2013). Ook door externe partijen wordt sociale uitsluiting als een probleem gezien. Men heeft echter weinig zicht op de omvang ervan, omdat er voor een belangrijk deel sprake is van verborgen uitsluiting. Voor veel hulpverleningsinstanties is eenzaamheid (een direct gevolg van sociale uitsluiting) een belangrijk thema, en zodoende is er veel beleid dat hierop gericht is (E. Hoetink, persoonlijke communicatie, 29 juli, 2013). Overigens zien mensen die sociaal uitgesloten zijn dat vaak zelf niet als een probleem. Men accepteert het, schaamt zich ervoor of is het zich niet bewust: men weet niet wat men mist (E. Hoetink, persoonlijke communicatie, 29 juli, 2013). In urbaan gebied is doorgaans minder sociale cohesie dan in kleinschalige gebieden en is er absoluut sprake van een probleem (S. de Waal, persoonlijke communicatie, 6 augustus, 2013).

4.2.3. Beeldvorming

Nu duidelijk is wat de respondenten onder sociale uitsluiting verstaan en of zij het al dan geen probleem vinden is het ook relevant te analyseren hoe zij het fenomeen sociale uitsluiting voor zich zien. In de interviews kwam veel terug dat mensen overdag thuis zitten (O. Ritsema, persoonlijke communicatie, 8 juli, 2013) en geen contact hebben met familie, vrienden en burens. Bert Jeene (persoonlijke communicatie, 10 juli, 2013) voegt daaraan toe dat debet hieraan is dat deze mensen, om welke reden dan ook, zelf niet in staat zijn deze contacten te leggen. Deze vorm van eenzaamheid komt volgens Jan Marten de Hoop (persoonlijke communicatie, 17 juli, 2013) erg veel voor in Nijmegen. Hij noemt als belangrijkste oorzaak de professionalisering van de zorg als gevolg waarvan mensen puur hun werk doen maar sociaal contact daarbij ondersneeuwt. Ook is de individualisering van de samenleving hier debet aan. Als gevolg hiervan verhuizen mensen makkelijker en verder, waardoor de kans op sociale uitsluiting toeneemt. Wethouder Henk Beerten noemt bovendien de vervoersaspecten van het beeld wat hij van sociale uitsluiting heeft (persoonlijke communicatie, 21 juni, 2013). In situaties waarin er geen afdoende OV beschikbaar is, men geen fiets heeft en/of niet kan fietsen en er geen alternatieven zijn kan men het eigen huis niet uit en daardoor niet deelnemen aan het sociaal verkeer. Ook de bezuinigingen op het OV en het lage tempo waarin bussen maar

vooral treinen toegankelijker worden gemaakt heeft sociale uitsluiting tot gevolg (S. de Waal, persoonlijke communicatie, 6 augustus, 2013). Mensen die verkeren in een sociaal isolement spreken daar zelf vaak niet van; zij gebruiken termen als 'zich alleen voelen', 'de deur niet uit kunnen' en 'nooit iemand zien'. Het komt ook voor dat mensen al dusdanig lang sociaal uitgesloten leven dat men niet anders meer kan of wil. Ook kunnen hier, zoals eerder vermeld, schaamte en onzekerheid een hoofdrol spelen (E. Hoetink, persoonlijke communicatie, 29 juli, 2013). Tot slot kan ook de opstapeling van kosten gemaakt door onder andere hoge eigen risico's en lage inkomens direct sociale uitsluiting veroorzaken (S. de Waal, persoonlijke communicatie, 6 augustus, 2013).

Uit deze paragraaf blijkt duidelijk dat er zowel binnen de gemeente Nijmegen als ook daarbuiten beslist geen consensus is over wat sociale uitsluiting precies is en in welke mate het een probleem is. Duidelijk is wel dat het erg breed is en ook als zodanig geïnterpreteerd wordt. Er is een groot aantal oorzaken die aan het ontstaan van sociale uitsluiting ten grondslag kunnen liggen. Dit komt deels overeen met de 9 factoren die Kenyon et al. (2002) noemden. Preston & Rajé (2007) merkten op dat sociale uitsluiting vaak geen gevolg is van een gebrek aan sociale mogelijkheden, maar van een gebrek aan *toegang* tot die mogelijkheden. Uit eerder geciteerd onderzoek van Ten Holder (2010) en Thijssen (2010) blijkt, net als uit de lering die getrokken kan worden uit het werk van de Britse SEU (2003), dat die vervoersmogelijkheden en daarmee bereikbaarheid hierin wellicht een belangrijke rol kunnen vertolken. Dit fenomeen wordt in de volgende paragraaf uitgewerkt.

4.3. Rol bereikbaarheid in sociale uitsluiting

Het Britse onderzoek dat door de SEU (2003) is uitgevoerd toonde duidelijk aan dat mobiliteit essentieel is bij het onderhouden van sociale contacten en het bereiken van bepaalde locaties. Uit de vorige paragraaf blijkt bovendien dat er verschillende oorzaken aan het ontstaan van sociale uitsluiting ten grondslag kunnen liggen. De vraag is hoe groot de rol van bereikbaarheid hierin is. Deze paragraaf analyseert deze rol in de context van dit onderzoek: de gemeente Nijmegen.

De meningen van de respondenten met betrekking tot de rol van bereikbaarheid in het ontstaan (en daarmee mogelijk ook in het aanpakken) van sociale uitsluiting lopen ver uiteen. Ten behoeve van het overzicht en in het belang van de analyse worden zodoende de reacties per categorie respondenten behandeld. Te beginnen met de mobiliteitsdeskundigen, gevolgd door de medewerkers van de afdeling Werk & Inkomen. Tot slot komen de overige respondenten aan het woord.

Wethouder Henk Beerten, die onder andere mobiliteit in zijn portefeuille heeft, dicht bereikbaarheid en mobiliteit een grote rol toe bij het ontstaan van sociale uitsluiting. Mobiliteit is volgens hem een hele belangrijke factor. Volgens hem zijn we de afgelopen tientallen jaren in rap tempo veel mobieler geworden, waardoor onze maatschappelijke participatie erg hoog is. Hij betwijfelt echter of de maatregelen die in die context gebruikt zouden kunnen worden ook in de hoek van bereikbaarheid en mobiliteit gezocht moeten worden (H. Beerten, persoonlijke communicatie, 21 juni, 2013). Paul van Anker nuanceert; hij stelt dat bereikbaarheid en mobiliteit een rol kunnen spelen, maar dat dit afhangt van de sociale kringen waarin men zich wenst te begeven. Als men naar tevredenheid op kleine schaal kan acteren is er geen probleem, maar als men nu eenmaal vervoer nodig heeft om in sociale behoeften te kunnen voorzien, dan speelt het een belangrijke rol (P. van den Anker, persoonlijke communicatie, 10 juli, 2013). Klaas-Jan Gräfe, ook werkzaam op de afdeling Mobiliteit van de gemeente Nijmegen, is nog minder overtuigd van de omvang van de rol van bereikbaarheid in het ontstaan van sociale uitsluiting. Hij meent dat het geen beslissende rol heeft, aangezien de vervoers- en transportmogelijkheden in Nijmegen dusdanig fijnmazig zijn dat de basis goed en breed toegankelijk is (K.J. Gräfe, persoonlijke communicatie, 19 juni, 2013). Volgens hem kan bereikbaarheid absoluut een zekere rol spelen en is het zelfs een voorwaarde voor volledige maatschappelijke participatie, maar is het nooit de enige bepalende factor.

Op de afdeling Werk & Inkomen van de gemeente Nijmegen wordt er anders aangekeken tegen de rol van bereikbaarheid in het ontstaan van sociale uitsluiting. De factor mobiliteit vindt men erg belangrijk en de rol ervan wordt vaak onderschat (J.M. de Hoop, persoonlijke communicatie, 17 juli, 2013). Om die reden wordt er door hen veel aandacht aan besteed. Denk hierbij aan het verhogen van bushaltes en het vergoeden van allerlei hulpmiddelen. Hij meent dat een gebrekkige mobiliteit en bereikbaarheid nooit de enige oorzaak is voor het ontstaan van sociale uitsluiting, maar dat het mensen wel kan bemoeilijken hun sociale leven te leiden. Vooral als er daarbij bovendien sprake is van andere beperkingen, zoals armoede of een handicap (J.M. de Hoop, persoonlijke communicatie, 17 juli, 2013). Otto Ritsema ziet sociale uitsluiting ontstaan als combinatie van verschillende factoren. Als er geen sociaal contact is, mensen weinig financiële middelen hebben en bovendien het vervoersnetwerk ontoereikend is ontstaat sociale uitsluiting snel. Ook noemt hij een gedegen vervoersnetwerk als voorwaarde voor het voorkomen van sociale uitsluiting, en het ontbreken ervan daarmee als een belangrijke factor in het ontstaan ervan (O. Ritsema, persoonlijke communicatie, 8 juli, 2013).

Els Hoetink schrijft een belangrijke rol toe aan bereikbaarheid en mobiliteit bij het ontstaan van sociale uitsluiting. Ze merkt op dat mobiliteit niet eens alleen gaat over verplaatsingen van de woning

naar een andere locatie, maar ook op zaken als gezondheid, valkans, onzekerheid, sociale veiligheid, obstakels en de aanwezigheid van alternatieven (E. Hoetink, persoonlijke communicatie, 29 juli, 2013). Ook Simon de Waal is erg duidelijk. Verplaatsingen zijn immers noodzakelijk om bepaalde plaatsen waar maatschappelijke participatie mogelijk is te kunnen bereiken. Bereikbaarheid en mobiliteit spelen dus een sleutelrol, waarbij vooral het financiële aspect belangrijk is (S. de Waal, persoonlijke communicatie, 6 augustus, 2013). Wethouder Bert Jeene is, in tegenstelling tot veel andere respondenten, erg uitgesproken. Hij meent dat bereikbaarheid en mobiliteit geen hoofdrol spelen bij het ontstaan van sociale uitsluiting. Het transportsysteem is in Nijmegen volgens hem dusdanig fijnmazig dat het bereikbaarheid geen rol van betekenis speelt (B. Jeene, persoonlijke communicatie, 10 juli, 2013).

De rollen die de respondenten van dit onderzoek toedichten aan bereikbaarheid en mobiliteit in het ontstaan van sociale uitsluiting en het beeld dat van sociale uitsluiting in Nijmegen bestaat kunnen worden afgezet tegen de zeven categorieën van mobiliteitsgerelateerde factoren die sociale uitsluiting kunnen veroorzaken zoals die door Church et al. (2000) zijn opgesteld. Figuur 2.1. is in hoofdstuk 2 op basis daarvan opgesteld, welke is gekopieerd in de eerste en laatste kolom van figuur 4.1..

1	Fysieke uitsluiting	Komt voor in Nijmegen, onder andere Simon de Waal en Otto Ritsema geven aan dat mensen als gevolg van fysieke beperkingen sociaal uitgesloten raken en dat onaangepaste vervoersmiddelen daar een belangrijke rol in spelen (persoonlijke communicatie, 6 augustus, 2013; 8 juli, 2013).	Gevolg van fysieke/psychologische beperkingen en de aard van het transportsysteem (Church et al, 2000). Komt veel voor onder mensen met jonge kinderen, ouderen, mensen met verminderde mobiliteit, gehoor of zicht, mensen die de taal niet spreken en mensen met leerproblemen (Imrie, 1996).
2	Geografische uitsluiting	Als gevolg van het gegeven dat de stad Nijmegen vrij kleinschalig en zeer compact van structuur is komt deze vorm waarschijnlijk nauwelijks voor.	Gevolg van de ligging van bepaalde gebieden ten opzichte van de locaties van voorzieningen waar men wil komen. Is vooral een probleem voor mensen die in buitengebieden leven, hoewel er ook voorbeelden zijn van gevallen waarbij uitgesloten gemeenschappen de lokale arbeidsmarkt en transportmogelijkheden juist versterken (Grieco, 1994).
3	Uitsluiting van voorzieningen	Deze vorm komt niet of nauwelijks voor. De meeste basisvoorzieningen zijn in	Gevolg van verplaatsingen van onder andere supermarkten, ziekenhuizen en

		Nijmegen op lokale schaal beschikbaar, en daar wordt ook veel aandacht aan besteed (H. Beerten, persoonlijke communicatie, 21 juni, 2013).	andere basisvoorzieningen naar de buitenwijken in combinatie met een onvoldoende OV-netwerk (Leyshon and Thrift, 1995). Problematisch voor mensen zonder auto die in het oude centrum wonen waar nu minder voorzieningen zijn.
4	Economische uitsluiting	Financiële redenen spelen een hoofdrol (O. Ritsema, persoonlijke communicatie, 8 juli, 2013) bij het ontstaan van sociale uitsluiting, maar doordat Nijmegen compact is en het OV-netwerk fijnmazig komt dit niet zo veel voor. Het merendeel van de belangrijke werklocaties is echter nog altijd veel beter bereikbaar met de auto dan met het OV.	Gevolg van een slecht transportnetwerk waardoor mensen niet of niet binnen redelijke tijd en/of voor een redelijk bedrag kunnen solliciteren of werken (Bottomley et al, 1997).
5	Tijdsgerelateerde uitsluiting	Als gevolg van de professionalisering van de zorg doen mensen puur hun werk waarbij sociaal contact regelmatig ondersneeuwt (J.M. de Hoop, persoonlijke communicatie, 17 juli, 2013). Hierdoor ontstaat deze vorm van sociale uitsluiting op steeds grotere schaal.	Gevolg van niet-adequate reistijd, vooral van invloed op mantelzorgers. Bij het nemen van beslissingen met betrekking tot het al dan niet frequent bezoeken van een bepaalde locatie speelt de reistijd vaak een hoofdrol. Geldt ook voor alleenstaande moeders bij het vinden van kinderopvang (Bryson et al., 1997).
6	Angstgerelateerde uitsluiting	Een behoorlijk aantal sociaal uitgesloten heeft wellicht te maken met deze vorm. Mensen durven hun huis niet uit en voelen zich niet veilig als gevolg van een (gevoelsmatig) onveilige publieke ruimte (E. Hoetink, persoonlijke communicatie, 29 juli, 2013).	Gevolg van de benutting van openbare ruimte, en daarmee ook het OV. Hangt sterk af van sociale kenmerken, maar kan voor uiteenlopende mensen een probleem vormen (Department of Environment, Transport and the Regions, 2000b).
7	Ruimtelijke uitsluiting	Deze vorm van uitsluiting komt, gebaseerd op de reacties van de respondenten, waarschijnlijk nauwelijks voor, behalve de vorm bij punt 6 hierboven.	Gevolg van keuzes gemaakt op het gebied van beveiliging en beheer van publieke ruimten in het OV. Voor kwetsbare groepen kan dit gebruik ontmoedigen. (Oc & Tiesdell, 1997).

Figuur 4.1: Vormen van mobiliteitsgerelateerde uitsluiting (Vrij naar Church et al., 2000).

In figuur 4.1. is zichtbaar welke van de zeven categorieën van mobiliteitsgerelateerde factoren van Church et al. (2000) door de respondenten van dit onderzoek in meer of mindere mate genoemd zijn en welke dus relevant zijn voor de huidige situatie in de context: de Nijmeegse beleidspraktijk. In de middelste kolom is weergegeven welke vormen van uitsluiting door de respondenten worden genoemd. Hieruit valt af te leiden dat fysieke uitsluiting en angstgerelateerde uitsluiting in Nijmegen waarschijnlijk veel voorkomen. Tijdsgerelateerde uitsluiting komt steeds meer voor, terwijl economische uitsluiting met een afname bezig lijkt te zijn. Het feit dat zulke verschillende beperkingen en tekortkomingen op uiteenlopende vlakken ten grondslag liggen aan mobiliteitsgerelateerde sociale uitsluiting geeft aan dat de situatie erg complex is gebrekkige vervoersmogelijkheden op uiteenlopende manieren invloed kunnen hebben op de sociale situatie van mensen.

In hoofdstuk 2 werd bovendien de netwerkbenadering van Cass et al. (2005) voorgesteld als aanvulling op de benadering van Church et al. (2000) die hierboven is toegepast. Deze bestaat uit de financiële, fysieke, organisatie (van het transport) en temporele (tijds-) dimensies die invloed hebben op de mate waarin men toegang krijgt tot de netwerken die onderdeel zijn van hun sociale leven (Cass et al., 2005). De financiële dimensie is in Nijmegen, zoals eerder vermeld, erg belangrijk. Veel respondenten geven aan dat geld een belangrijke rol speelt bij verplaatsingen en dat armoede regelmatig een oorzaak is voor het ontstaan van mobiliteitsgerelateerde sociale uitsluiting. Ook de fysieke dimensie is in Nijmegen van toepassing, deze sluit wat dat betreft naadloos aan op de toelichting in figuur 4.1.. De organisatie van het transport lijkt in Nijmegen redelijk goed op orde te zijn, waardoor die dimensie mogelijk minder belangrijk is. De temporele dimensie, tot slot, is voor elke afzonderlijke situatie verschillend en daarmee niet voor de gemeente Nijmegen te generaliseren. Met deze paragraaf is duidelijk welke vormen van mobiliteitsgerelateerde sociale uitsluiting veel voorkomen, en welke dimensies van oorzaken daarbij een rol spelen. De volgende paragraaf gaat dieper in op het beleid dat er vanuit de gemeente Nijmegen bestaat om sociale uitsluiting als gevolg van mobiliteits- en bereikbaarheidsproblemen aan te pakken.

4.4. Beleid

Uit de vorige paragraaf is gebleken dat de grote meerderheid van de respondenten van mening is dat bereikbaarheid een (belangrijke) rol speelt bij het ontstaan van sociale uitsluiting. Hieruit valt te herleiden dat de kans groot is dat ook oplossingen voor het probleem in die hoek te vinden zouden moeten zijn. In deze paragraaf komt het gemeentelijk beleid ten aanzien van sociale uitsluiting en specifiek mobiliteitsgerelateerde sociale uitsluiting aan de orde.

4.4.1. Sociale uitsluiting

De gemeente Nijmegen kent, net als veel andere Nederlandse gemeenten, een beperkt aantal maatregelen gericht op het aanpakken van sociale uitsluiting. Dit zijn zowel individueel als samenlevingsgerichte maatregelen. Belangrijk hierbij is dat sociale uitsluiting doorgaans niet als zodanig wordt geformuleerd; veel maatregelen hebben een breder doel. In deze subparagraaf worden beide categorieën kort toegelicht en uitgewerkt.

Individueel gerichte maatregelen van de gemeente Nijmegen bedoeld om sociale uitsluiting aan te pakken zijn veelal financieel van aard. Denk hierbij aan maatregelen vanuit de WMO (Wet Maatschappelijke Ondersteuning), zoals hulp in de huishouding, geld voor een rolstoel, het aanpassen van een woning, of een bijdrage in vervoerskosten (H. Beerten, persoonlijke communicatie, 21 juni, 2013). Hieronder vallen bijvoorbeeld ook eenzaamheidsondersteuning en hulp bij het invullen van formulieren (B. Jeene, persoonlijke communicatie, 10 juli, 2013). Ook re-integratie op de arbeidsmarkt is een belangrijk speerpunt, waarvoor veel financiële middelen (zoals het Kinderfonds en het Jeugd Sportfonds) beschikbaar zijn (O. Ritsema, persoonlijke communicatie, 8 juli, 2013).

De tweede categorie, samenlevingsgerichte maatregelen, bevat beslissingen en oplossingen waar grotere groepen mensen profijt van hebben. De overheid doet bijvoorbeeld redelijk veel aan het organiseren van voorzieningen in de omgeving, op kleine schaal (H. Beerten, persoonlijke communicatie, 21 juni, 2013). Hieronder vallen verenigingen, clubs, buurthuizen et cetera. Relatief nieuw in deze categorie zijn de sociale wijkteams, waarin allerlei sociaal-maatschappelijke instellingen in teamverband samenwerken in de verschillende Nijmeegse wijken (O. Ritsema, persoonlijke communicatie, 8 juli, 2013). Ook wordt vrijwilligerswerk gestimuleerd om zo mensen sociale activiteiten te laten ontplooiën (J.M. de Hoop, persoonlijke communicatie, 17 juli, 2013).

4.4.2. Mobiliteitsgerelateerde sociale uitsluiting

Aangezien uit zowel de verschillende literatuur gebruikt in het theoretisch kader als ook uit een aantal opmerkingen van respondenten van dit onderzoek blijkt dat mobiliteit en bereikbaarheid een grote rol zouden kunnen spelen bij het ontstaan en daarmee ook bij het aanpakken van sociale uitsluiting is de verwachting dat het Nijmeegse mobiliteitsbeleid ook elementen bevat die daar concreet op zijn gericht. Deze subparagraaf probeert hier duidelijkheid in te scheppen.

Allereerst is het belangrijk om de gedachtegang achter dit beleid en de hieraan gekoppelde maatregelen en instrumenten toe te lichten. De overheid heeft een grote rol in het voorzien van

mogelijkheden om mensen in staat te stellen zich veilig door de stad te bewegen, kinderen moeten nu eenmaal naar school, men moet boodschappen doen, et cetera. Het individu kan dit niet zelf, en zodoende moet de overheid hierin voorzien (H. Beerten, persoonlijke communicatie, 21 juni, 2013). De gemeente geeft mensen dus, algemeen gesteld, de mogelijkheid om zich te verplaatsen en te bewegen (P. van den Anker, persoonlijke communicatie, 10 juli, 2013). De gemeente biedt hierin echter pas een oplossing als het individu de problemen niet oplost krijgt; men heeft eigen verantwoordelijkheid (J.M. de Hoop, persoonlijke communicatie, 17 juli, 2013).

Er zijn verschillende maatregelen die de gemeente Nijmegen op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit genomen heeft en die in meer of mindere mate terug te voeren zijn tot mogelijke instrumenten voor het aanpakken van sociale uitsluiting. Een belangrijk voorbeeld is het verhogen van bushaltes. Dat is provinciaal en landelijk beleid wat door de gemeente Nijmegen omarmd is (H. Beerten, persoonlijke communicatie, 21 juni, 2013). Ook de elektrische rolstoelplank in bussen en het grote aanbod aan gehandicaptenparkeerplaatsen valt onder deze noemer te scharen (H. Beerten, persoonlijke communicatie, 21 juni, 2013). De belangrijkste discussies zijn zoals genoemd gericht op het OV. Jan Marten de Hoop vindt dat deze algemeen toegankelijk zou moeten zijn (persoonlijke communicatie, 17 juli, 2013). De toegankelijkheid ervan en de mate waarin het OV sociale uitsluiting kan voorkomen heeft volgens Paul van den Anker vooral te maken met de prijs, het aantal stops, de locatie van die stops, de frequentie en de avond- en nachtdienstregeling (persoonlijke communicatie, 10 juli, 2013).

Een relevant aspect van sociale uitsluiting is, zoals eerder genoemd, veiligheid. Als mensen zich niet veilig voelen op straat, bij een winkel of in de bus zullen mensen minder snel gebruik maken van de voorziening als gevolg waarvan sociale uitsluiting kan ontstaan. Ook daarin heeft de gemeente een belangrijke taak. Mensen moeten zich behalve veilig voelen ook verkeersveilig zijn. Maatregelen die hiertoe genomen worden zijn bijvoorbeeld gratis bewaakte fietsstallingen en vrijliggende (snel)fietspaden (H. Beerten, persoonlijke communicatie, 21 juni, 2013). Onder andere het goed verlichten van (bijvoorbeeld) bushaltes en het vermijden van donkere hoeken bij openbare plaatsen dragen bij aan de mate waarin mensen zich veilig voelen.

Uit deze subparagraaf is gebleken dat er minder bereikbaarheidsgerelateerde maatregelen gericht op het voorkomen van sociale uitsluiting zijn dan de verwachting was. Belangrijk om op te merken is dat de mate waarin er in het mobiliteitsbeleid rekening wordt gehouden met sociale uitsluiting afhankelijk is van de intentie van bijvoorbeeld het OV-systeem. Als dit bedoeld is als alternatief voor de auto heeft de toegankelijkheid van het materieel bijvoorbeeld minder prioriteit dan wanneer het

OV bedoeld is om verplaatsingen voor (onder andere) sociaal uitgeslotenen mogelijk te maken. Wellicht wordt hier een tussenweg in gezocht, maar de accenten die in het beleid worden gelegd bepalen de mate waarin mobiliteitsgerelateerde sociale uitsluiting in het beleid terugkomt. Een reden hiervoor zou in de recent doorgevoerde grootschalige bezuinigingen kunnen zitten. Onder andere ouderen worden geconfronteerd met de centralisatie van voorzieningen het verhogen van eigen bijdrages (E. Hoetink, persoonlijke communicatie, 29 juli, 2013). De volgende subparagraaf geeft hier een inzicht in.

4.4.3. Financiën

Een belangrijk aspect van het beleid van de gemeente ten aanzien van sociale uitsluiting is het financiële aspect. Bijna alle middelen die vanuit de gemeente Nijmegen beschikbaar zijn voor het aanpakken van sociale uitsluiting zijn afkomstig van Zorg & Welzijn, een klein gedeelte (bijvoorbeeld dat bedoeld voor het verhogen van de bushaltes) komt van de Stadsregio. De gemeente heeft verschillende voelsprietten in de samenleving die aangeven waar geld naartoe moet. In verschillende deelprojecten is dat in totaal een groot bedrag (B. Jeene, persoonlijke communicatie, 10 juli, 2013). Dit geld is overigens niet enkel gericht op sociale uitsluiting maar op een veel breder sociaal-maatschappelijk veld. De gemeente Nijmegen streeft naar het zoeken naar de eigen kracht van mensen, en het financieren van de organisatie ervan heeft prioriteit. “We geven de mensen geen vis, maar een hengel”, aldus Bert Jeene (persoonlijke communicatie, 10 juli, 2013). Het bedrag dat hiervoor beschikbaar is wordt in het algemeen beschouwd als zijnde ruim voldoende. Dit geld wordt overigens bewust op een zo laag mogelijk schaalniveau uitgegeven aangezien de gemeente een veel beter beeld heeft van de problematiek dan het Rijk. Het bedrag wat beschikbaar is voor het aanpakken van sociale uitsluiting wordt bewust relatief laag gehouden. Creatieve oplossingen zijn essentieel, en te veel geld zou afbreuk doen aan de creativiteit van die oplossingen. (B. Jeene, persoonlijke communicatie, 10 juli, 2013).

4.5. Toekomst

Zoals bekend wordt in dit onderzoek bekeken of het Britse accessibility planning een meerwaarde zou kunnen hebben in Nijmegen, teneinde de expliciete doelstelling van de gemeente iedereen maatschappelijk te laten participeren te bewerkstelligen. Deze laatste paragraaf gaat in op de toekomst van het probleem sociale uitsluiting zonder deze Britse toevoeging. Het behandelt de manier waarop de betrokken respondenten in Nijmegen van plan zijn om te gaan met het probleem alvorens het Britse plan werd geïntroduceerd.

De nabije toekomst van sociale uitsluiting in Nijmegen als gevolg van bereikbaarheids- en mobiliteitsproblemen is niet afhankelijk van een enkele beleidslijn van de afdeling mobiliteit. Dit dient in een veel breder verband gezien te worden: het totaal gemeentelijk beleid dat hieraan ten grondslag ligt heeft daar invloed op (P. van den Anker, persoonlijke communicatie, 10 juli, 2013). Hieronder valt bijvoorbeeld ook het beleid wat gemeentelijke afdelingen als Werk en Inkomen, Bouwen en Wonen en Maatschappelijke Ontwikkelingen ten aanzien van sociale uitsluiting voeren. Ook het in subparagraaf 4.4.3. uitgewerkte financiële aspect speelt hierin een hoofdrol: de gemeente als geheel moet voldoende geld beschikbaar hebben en/of maken om in maatregelen gericht op sociale uitsluiting te investeren. Bovendien bestaat de kans dat sociale uitsluiting vanzelf afneemt. In dat geval zou er helemaal geen vernieuwde maatregelen of andere beleidslijnen nodig zijn. Dit zou kunnen doordat mantelzorgers hun rol intensiever en beter gaan invullen of doordat (bijvoorbeeld) de sociale veiligheid vanzelf toeneemt. Een belangrijke opmerking hierbij is dat de mogelijkheden voor fysiek contact vergesloofd zijn, maar op het vlak van digitaal contact is er nog veel winst te behalen (B. Jeene, persoonlijke communicatie, 10 juli, 2013).

Voor wat betreft het mobiliteitsbeleid van de gemeente Nijmegen heeft het benutten van bereikbaarheid ten behoeve van het aanpakken van sociale uitsluiting geen prioriteit. Dat betekent echter niet dat er geen sociale doelen zijn; een nieuwe voorziening moet immers wel door iedereen bereikt kunnen worden (H. Beerten, persoonlijke communicatie, 21 juni, 2013). De afdeling Werk en Inkomen ziet sociale uitsluiting zoals eerder vermeld in principe wel als een probleem, en men wil dit concreet oplossen door zoveel mogelijk mensen aan (vrijwilligers)werk te helpen en ook mensen die dit niet (aan)kunnen voorzieningen en mogelijkheden te bieden actief maatschappelijk te kunnen participeren. Een belangrijke taak hierin is weggelegd voor de eerder toegelichte wijkteams (O. Ritsema, persoonlijke communicatie, 8 juli, 2013).

Al met al verwacht men in Nijmegen geen grote problemen voor wat betreft sociale uitsluiting, en de maatregelen die erop gericht zijn beperkt. Het zoeken naar de eigen kracht van mensen is belangrijk. Niet de zorg om mensen heen organiseren, maar het initiatief zoeken bij het individu en het daar indien noodzakelijk versterken (B. Jeene, persoonlijke communicatie, 10 juli, 2013). De overheid kan niet alles oplossen, er rust een zekere verantwoordelijkheid om het individu en haar omgeving. Mocht het dan nog niet lukken heeft de gemeente altijd nog enkele (tijdelijke) oplossingen beschikbaar (J.M. de Hoop, persoonlijke communicatie, 17 juli, 2013). Zoals aan het begin van deze paragraaf vermeld is draait het onderzoek om een mogelijke andere toekomst; een toekomst waarin de gemeente Nijmegen wellicht profijt kan hebben van het Britse accessibility planning. Het volgende hoofdstuk gaat hier dieper op in.

5. Accessibility planning

In het vorige hoofdstuk is de situatie betreffende de context in de casus Nijmegen uitgebreid toegelicht. Zoals aangekondigd gaat dit hoofdstuk over de mogelijke meerwaarde van accessibility planning in de Nijmeegse beleidspraktijk, en heeft het daarmee een directe koppeling met de centrale vraag van dit onderzoek. Eerst wordt bekeken of er mogelijkheden zijn om het Britse plan in Nijmegen te implementeren. Tot slot wordt uitgebreid beargumenteerd of de invoering van accessibility planning in Nijmegen al dan niet van waarde zou kunnen zijn, waarbij een koppeling wordt gemaakt met de theorie.

5.1. Mogelijkheden

Alvorens in de volgende paragraaf kan worden bekeken wat de mogelijke meerwaarde van de Britse accessibility planning voor Nijmegen volgens de respondenten van dit onderzoek zou kunnen zijn is het meer dan relevant na te gaan wat de mogelijkheden toe zijn. Als de implementatie van een dergelijk project dusdanig complex is of zaken vereist die in Nederland en specifiek in Nijmegen structureel anders zijn in de Britse context is de invoering van accessibility planning wellicht helemaal niet mogelijk.

Gelukkig voor de waarde van het onderzoek blijkt uit interviews met de wethouder mobiliteit (Henk Beerten) en met een senior beleidsmedewerker mobiliteit (Paul van den Anker) van de gemeente Nijmegen dat er in de specifieke Nijmeegse context zeker het een en ander mogelijk is. Dit is duidelijk geworden nadat relatief uitgebreid toegelicht is welke manier van werken accessibility planning precies omvat. Hierbij is vooral het stappenplan uit figuur 2.2. (en de daarna gegeven toelichting) gebruikt. Op basis van die gegevens konden beide voor mobiliteit verantwoordelijke respondenten de mogelijkheden van accessibility planning aangeven. Er is overigens bewust voor gekozen om dit aan deze respondenten voor te leggen aangezien zij beiden een redelijk breed overzicht zouden moeten hebben van de verschillende aspecten die op de mogelijkheid van de implementatie van accessibility planning van toepassing zouden kunnen zijn.

Henk Beerten geeft aan dat iets dergelijks altijd kan, een bereikbaarheidsanalyse maken is volgens hem altijd mogelijk. Vooral de derde stap van het plan is volgens hem al min of meer aanwezig: er wordt er veel overlegd met betrokken partijen alvorens een beslissing wordt genomen, ook met betrekking tot de (nieuwe) bereikbaarheidssituatie (persoonlijke communicatie, 21 juni, 2013). Dit wordt onderkend door Paul van Anker, die de mogelijkheden voor accessibility planning overigens lichtelijk betwijfelt. Zijn belangrijkste argumenten daarvoor zijn de capaciteit van de afdeling mobiliteit van de gemeente Nijmegen en de beschikbare financiële middelen. Hij vraagt zich af of de

huidige capaciteit van de afdeling voldoende is om aan de uitgebreide bereikbaarheidsbeoordelingen van de stappen 1 en 2 te kunnen voldoen. Hij vindt dat als het college een dergelijke werkwijze zou willen introduceren, dat zij daar dan ook uren en geld voor moeten vrijmaken (persoonlijke communicatie, 10 juli, 2013). Afsluitend meent van den Anker dat als het invoeren van de Britse accessibility planning relatief eenvoudig is, dat er dan zeker mogelijkheden zijn om het uit te voeren. Belangrijk hierbij is dat het echt een interactief proces is, en geen omvangrijke hoeveelheid bureauwerk oplevert (persoonlijke communicatie, 10 juli, 2013).

5.2. Toegevoegde waarde

Deze paragraaf vormt het slot van beide analysehoofdstukken. Aangezien hij gaat over de meerwaarde die de implementatie van de Britse accessibility planning in de Nijmeegse beleidspraktijk volgens de respondenten van dit onderzoek al dan niet zou kunnen hebben lijkt het wellicht alsof deze paragraaf ook de conclusie van het onderzoek vormt. Echter zal er bij het beantwoorden van de onderzoeksvraag ook rekening gehouden moeten worden met de analyse van de context in hoofdstuk 4 om zo te achterhalen of die context wel geschikt is om accessibility planning in te integreren. Alvorens de conclusies van dit onderzoek in hoofdstuk 6 kunnen worden getrokken wordt in deze paragraaf dus de visie van de respondenten op de invoering van de Britse accessibility planning in Nijmegen gegeven. Ten behoeve van het overzicht gebeurt dit wederom per categorie respondenten, te beginnen met de personen die bezig zijn met mobiliteit.

Wethouder Henk Beerten vindt dat het invoeren van Britse accessibility planning suggereert dat men in Nijmegen geen enkel idee heeft van de omvang van sociale uitsluiting in het algemeen en de rol die bereikbaarheid en mobiliteit daarin kunnen spelen in het bijzonder, en volgens hem is dat niet het geval (persoonlijke communicatie, 21 juni, 2013). Het oplossen van sociale uitsluiting is volgens hem een illusie, maar het aanpakken ervan ziet hij als een belangrijke taak. Hij gelooft echter niet in accessibility planning als hoofdinstrument daartoe (persoonlijke communicatie, 21 juni, 2013). Hiervoor heeft hij een aantal argumenten. Zo is hij van mening dat de schaal en de structuur van de stad Nijmegen dusdanig klein en compact zijn en het bestaande OV-netwerk zo fijnmazig is dat de factor mobiliteit in het ontstaan van sociale uitsluiting in Nijmegen geen hoofdrol speelt; men kan overal komen en als dat spaak loopt zijn er legio andere (financiële) voorzieningen beschikbaar om dat te bewerkstelligen (persoonlijke communicatie, 21 juni, 2013). Verder is hij van mening dat er op dit vlak in Nederland al een bepaalde basis ligt. Het opnieuw vanaf de grond opbouwen van een systeem zou afbreuk doen aan de bestaande instrumenten. Het enige waar hij heil in zou zien is het uitgebreid toetsen van de kwaliteit, bereikbaarheid en toegankelijkheid van het huidige OV-systeem (H. Beerten, persoonlijke communicatie, 21 juni, 2013).

Paul van Anker, senior beleidsmedewerker mobiliteit bij de gemeente, is nieuwsgierig naar het plan. Hij staat achter het idee als zodanig, en vindt de werkwijze die bij accessibility planning gehanteerd wordt precies zoals die in zijn ogen zou moeten zijn. Naast de in paragraaf 5.1. genoemde financiële twijfels vindt hij ook dat men ervoor moet waken dat het geen omvangrijke bureaucratische situatie oplevert. De kans bestaat dat, met name door het wettelijk verankeren en daarmee verplicht stellen van het gebruik van het systeem, een grote hoeveelheid papierwerk moet worden verwerkt, wat de efficiëntie van de beleidsvorming als vanzelfsprekend niet ten goede komt (P. van den Anker, persoonlijke communicatie, 10 juli, 2013). Een andere structurele twijfel is of het probleem sociale uitsluiting in Nederland een dusdanig groot probleem is dat een radicale maatregel als de Britse accessibility planning noodzakelijk is. Het is bovendien belangrijk dat het beleid hard en duidelijk is. Als er slechts een zachte, aan interpretatie onderhevige en vage beleidslijn is zal een dergelijk systeem niet effectief zijn. Afgezien van de twijfels is hij van mening dat accessibility planning een prima methode is om sociale uitsluiting goed in beeld te brengen waar de relevante afdelingen van de gemeente dan op kunnen inspelen. Bereikbaarheid hoeft daarin van hem niet per se de boventoon te voeren; als het maar wel duidelijk wordt meegenomen in de bereikbaarheidsbeoordelingen (P. van den Anker, persoonlijke communicatie, 10 juli, 2013). Overigens is Paul van den Anker van mening dat de overgang naar accessibility planning helemaal geen grote stap zou zijn. De gesprekken met verschillende betrokken partijen worden al veelvuldig gevoerd (vaak via de mobiliteitscoördinator) en gaan vaak over bereikbaarheids- en mobiliteitsvraagstukken. Bovendien wordt er op veel vlakken al integraal gewerkt en wordt bereikbaarheid vanaf het begin bij de beleids- en besluitvorming meegenomen. De interactie kan nog wel beter, maar een basis is zeker aanwezig (persoonlijke communicatie, 10 juli, 2013). De laatste medewerker van de afdeling mobiliteit van de gemeente Nijmegen die in het kader van dit onderzoek is geïnterviewd is Klaas-Jan Gräfe. Hij is niet overtuigd van de meerwaarde ervan. Volgens Gräfe is sociale uitsluiting in Nijmegen misschien wel een probleem, maar hij gelooft niet dat mobiliteit en bereikbaarheid hier in de specifieke Nijmeegse context een bepalende rol in spelen. Volgens hem zijn de basisvoorzieningen goed op orde, er ligt een goed vervoersnetwerk waar de meeste mensen gebruik van kunnen maken (K.J. Gräfe, persoonlijke communicatie, 19 juni, 2013).

De tweede categorie respondenten betreft de medewerkers van de afdeling Werk & Inkomen van de gemeente Nijmegen. Otto Ritsema ziet niet echt heil in de invoering van accessibility planning in Nijmegen. Hij meent dat het probleem niet groot genoeg is om het zo radicaal aan te pakken. Bovendien zullen er altijd mensen zijn die erbuiten blijven vallen en zul je het probleem dus nooit helemaal op kunnen lossen (persoonlijke communicatie, 8 juli, 2013). Dat betekent volgens hem echter niet dat sociale uitsluiting geen probleem is. Men moet de ogen er niet voor sluiten en blijven

streven naar een inclusieve samenleving waarin iedereen naar wens kan participeren. Een aspect van accessibility planning wat hem waardevol lijkt is het besteden van meer aandacht aan sociale problemen in het mobiliteitsbeleid. Waar dat nu voornamelijk gericht is op verkeer en vervoer zou er wellicht ook richtinggevende informatie met betrekking tot bijvoorbeeld sociale uitsluiting in kunnen worden opgenomen (O. Ritsema, persoonlijke communicatie, 8 juli, 2013). Zijn collega Jan Marten de Hoop is positiever. Hij is van mening dat iedereen de mogelijkheid moet hebben om naar alle locaties in de directe omgeving te reizen. Er wordt al samengewerkt tussen verschillende afdelingen en sectoren, maar een meer integrale benadering zou wellicht meer kansen kunnen bieden om dit probleem aan te pakken (J. M. de Hoop, persoonlijke communicatie, 17 juli, 2013).

Verder nog een tweetal reacties van andere respondenten. Wethouder Bert Jeene reageert inhoudelijk op het karakter van het Britse accessibility planning. Hij noemt het een allesomvattend plan, en geeft aan dat dergelijke plannen de maakbaarheid van de samenleving illustreren en niet meer van deze tijd zijn (B. Jeene, persoonlijke communicatie, 10 juli, 2013). Beter zou zijn nauwkeurig te onderzoeken waar extra aandacht nodig is en daar beleid voor te schrijven. Simon de Waal streeft, net als Otto Ritsema, naar een inclusieve samenleving. Volgens de Waal zijn daar soms aparte voorzieningen voor nodig, maar vaak is een aanpassing van bestaande voorzieningen voldoende (S. de Waal, persoonlijke communicatie, 6 augustus, 2013). Accessibility planning zou (in stap 2 en 3 van het eerder genoemde schema) ertoe kunnen bijdragen dat duidelijker wordt wat de behoeftes en mogelijkheden zijn waardoor aan een inclusieve samenleving kan worden gewerkt.

De mogelijke meerwaarde van accessibility planning zoals die hierboven is beschreven kan aan de theorie worden gekoppeld. Figuur 5.1. is in subparagraaf 2.3.4. opgesteld als zijnde een overzicht van vier door de onderzoeker geselecteerde kenmerken van accessibility planning. De linker kolom beschrijft vier aspecten van de Britse accessibility planning die hierna worden uitgewerkt. De middelste kolom geeft weer hoe de situatie op het gebied van het desbetreffende aspect in de originele (Britse) context eruit ziet. De rechterkolom, tot slot, geeft aan waar elk kenmerk in een nieuwe (in dit geval de Nederlandse/Nijmeegse) context eventuele knelpunten zou kunnen veroorzaken. Deze mogelijke knelpunten zullen na de figuur worden toegelicht.

<i>Aspect</i>	<i>Kenmerk accessibility planning</i>	<i>Knelpunt(en)</i>
Legislatief	Integratie van het bereikbaarheidsplan in lokale transportplannen (LTP).	<i>Is hoeverre is dit mogelijk?</i>
Coöperatief	Samenwerking met allerlei partijen en bij de lokale bereikbaarheidsbeoordeling en mogelijkhedentaxatie (fase 2 en 3).	<i>In hoeverre is hier draagvlak voor?</i>
Proactief	Identificatie van bereikbaarheidsproblemen met initiatief door lokale autoriteit.	<i>In hoeverre is hier behoefte aan?</i>
Capaciteit	Continue controle op naleving en monitoren van effecten van het plan (fase 5).	<i>In hoeverre is hier capaciteit voor?</i>

Figuur 6.1: Hoofdkenmerken en kernvragen accessibility planning (Vrij naar SEU (2003) en Department for Transport (2004)).

De integratie van de bereikbaarheidsplannen in lokaal beleid is goed mogelijk. Er wordt in de huidige situatie al veel samengewerkt tussen verschillende afdelingen en het mobiliteitsbeleid is dusdanig open van karakter dat toevoeging van het bereikbaarheidsplan dat als eindproduct van de accessibility planning wordt gezien zonder grote problemen kan worden voltooid. Ook blijkt er binnen de gemeente veel draagvlak voor samenwerking met verschillende partijen. Symbool hiervoor staat het gegeven dat veel respondenten aangeven dat er in de huidige beleidsvorming, zeker ook ten aanzien van bereikbaarheid en mobiliteit, veel gesprekken worden gevoerd met verschillende betrokken partijen. Aangezien sociale uitsluiting mogelijk een probleem is en de rol die bereikbaarheid en mobiliteit daarin kunnen spelen wordt onderkend is er dus behoefte aan het identificeren van de problemen. De houding van de gemeente is hierin essentieel. Zoals eerder genoemd is de capaciteit van de desbetreffende afdelingen op dit moment mogelijk nog niet groot genoeg om accessibility planning optimaal uit te kunnen voeren, maar het spreekt voor zich dat bij implementatie het college zorg zal moeten dragen voor voldoende beschikbare middelen.

6. Conclusie

Dit slothoofdstuk van deze bachelorscriptie bevat de conclusies van het onderzoek. Aan de hand van de theorie uit hoofdstuk 2, de analyse van de Nijmeegse context uit hoofdstuk 4 en de reacties van respondenten op het invoeren van het Britse accessibility planning in Nijmegen uit hoofdstuk 5 wordt in dit hoofdstuk een antwoord op de centrale vraag geformuleerd. Deze luidde als volgt: *“In hoeverre kan de Britse accessibility planning van meerwaarde zijn in de Nijmeegse beleidspraktijk om maatschappelijke participatie onder de inwoners te bevorderen?”* Aan de hand van dit antwoord wordt duidelijk of en hoe de eventuele invoering van het Britse plan in Nijmegen kan bijdragen om de Nijmeegse doelstelling van volledige maatschappelijke participatie onder de inwoners te realiseren. Na een uitgebreide paragraaf waarin de conclusies van dit onderzoek worden beschreven en onderbouwd volgt in paragraaf 6.2. een aantal aanbevelingen voor vervolgonderzoek binnen het thema waaronder dit onderzoek valt te scharen. Tot slot is er een paragraaf opgenomen met een kritische reflectie op de verschillende keuzes die gedurende het uitvoeren van het onderzoek zijn gemaakt.

6.1. Conclusie

In deze paragraaf wordt aan de hand van informatie en analyses uit de voorgaande twee hoofdstukken een antwoord op de centrale vraag van dit onderzoek geformuleerd. Allereerst worden de belangrijkste conclusies uit de analyse van de context (hoofdstuk 4) samengevat en waar mogelijk aan elkaar gekoppeld. Vervolgens gebeurt hetzelfde met de meest relevante opmerkingen uit de analyse in hoofdstuk 5. Aan het slot van deze paragraaf worden beide samengenomen en wordt er een algeheel antwoord op de hoofdvraag gegeven.

6.1.1. Analyse context

In Nijmegen kan men in het algemeen stellen dat bereikbaarheid integraal is opgenomen in het planningsproces, waardoor de kans op bereikbaarheidsproblemen tot een minimum wordt beperkt. Met betrekking tot sociale uitsluiting werd duidelijk dat de definities van dit begrip die de verschillende respondenten gaven elk andere accenten leggen. Zij zijn het echter wel over eens dat sociale uitsluiting gaat over het niet kunnen participeren in de samenleving, op welke manier dan ook. Bij vergelijking met Bossert et al. (2006) blijkt dat de relatieve component onderbelicht blijft: er is bij uitsluiting sprake van significante verschillen tussen mensen. De afdeling Werk en Inkomen van de gemeente en de betrokken externe partijen hebben sociale uitsluiting als zijnde een probleem op de agenda staan, maar de respondenten die bezig zijn met mobiliteit zien sociale uitsluiting in een compacte en kleinschalige stad als Nijmegen niet als een probleem.

Over de rol van bereikbaarheid in het ontstaan en daarmee wellicht ook in het aanpakken van sociale uitsluiting zijn de respondenten het allesbehalve eens. Veel respondenten vinden dat mobiliteit een hoofdrol speelt bij het ontstaan van sociale uitsluiting, vooral door de toegenomen maatschappelijke activiteiten als gevolg van toegenomen mobiliteit, enkele anderen noemen deze rol 'niet beslissend', maar wel een belangrijke voorwaarde. Dit laatste blijkt uit het gegeven dat men vindt dat het vervoersnetwerk in Nijmegen dusdanig fijnmazig is dat bereikbaarheid en mobiliteit geen rol van betekenis spelen. Verder bleek uit hoofdstuk 4 dat fysieke uitsluiting en angstgerelateerde uitsluiting volgens de respondenten de belangrijkste vormen van mobiliteitsgerelateerde sociale uitsluiting zijn, terwijl ook tijdsgerelateerde uitsluiting steeds meer voorkomt (Church et al., 2000). Ook werd duidelijk dat de financiële dimensie uit de netwerkbenadering van Cass et al. (2005) in de gemeente Nijmegen een belangrijke rol speelt.

Gebaseerd het feit dat sociale uitsluiting in Nijmegen door het grootste deel van de respondenten als probleem wordt aangeduid en het gegeven dat bereikbaarheid en mobiliteit in het ontstaan van sociale uitsluiting volgens de meeste respondenten een grote rol spelen zou men verwachten dat er instrumenten hierop gericht in het huidige mobiliteitsbeleid zijn opgenomen. Behalve de recent uitgevoerde verhogingen van bijna alle bushaltes zijn er echter nauwelijks maatregelen die hierop gericht zijn. Dat is opvallend, aangezien er een behoorlijk budget naar sociale uitsluiting gaat en de gemeente Nijmegen als doel heeft iedereen volledig maatschappelijk te laten participeren. Deze contextanalyse lijkt kansen te bieden voor het Britse accessibility planning, wat in de volgende subparagraaf zal worden toegelicht.

6.1.2. Accessibility planning

Uit het onderzoek blijkt dat er veel mogelijk is in de gemeente Nijmegen. Het invoeren van een dergelijk plan is goed mogelijk, en het overleg met betrokken partijen zoals dat in stap 3 van het schema uit paragraaf 2.2. wordt genoemd vindt al veelvuldig plaats. Wel is er twijfel of de beschikbare financiële middelen en capaciteit aan de eisen die accessibility planning stelt voldoen. De respondenten uit de mobiliteitshoek zijn het over de meerwaarde van het planningssysteem verre van eens. Sommigen onderschrijven de gedachtegang en zijn erg nieuwsgierig naar de precieze werking, anderen menen dat het huidige transportnetwerk voldoet en dat accessibility planning geen noemenswaardige meerwaarde heeft. Wel komt naar voren dat het systeem indien ingevoerd duidelijk en hard van karakter moet zijn en bureaucratische situaties moeten worden voorkomen. Vanuit de sociaal-maatschappelijke respondenten is er ook geen overeenstemming over de meerwaarde. Veelal staat men positief tegenover het systeem en ziet men de integrale en oplossingsgerichte benadering wel zitten, maar een enkeling vindt het probleem sociale uitsluiting in

de gemeente Nijmegen niet groot genoeg om het met een dusdanig grootschalig systeem aan te pakken.

Op basis van verschillende beleidsdocumenten over accessibility planning is een viertal mogelijke knelpunten voor de Nijmeegse beleidspraktijk aangewezen, aan de hand waarvan aan het eind van hoofdstuk 5 is geanalyseerd. Hieruit bleek dat de integratie van het systeem geen probleem hoeft te vormen en dat er veel draagvlak is voor samenwerking met andere partijen. Op basis van de analyse is ook te stellen dat er een zekere behoefte is aan het identificeren van de problematiek en het genereren van mogelijke oplossingen. De benodigde capaciteit is wellicht nog niet aanwezig, maar bij eventuele implementatie zal dit door het college moeten worden gefaciliteerd.

6.1.3. Eindconclusie

Op basis van het onderzoek kan gesteld worden dat de kans aanwezig is dat bereikbaarheidsplanning in Nijmegen een bepaalde meerwaarde kan hebben. Sociale uitsluiting lijkt een probleem en de rol van bereikbaarheid en mobiliteit in het ontstaan daarvan is mogelijk vrij groot. Desondanks zijn er op dit moment er slechts weinig maatregelen vindbaar die vanuit vervoersperspectief op sociale uitsluiting gericht zijn, wat de weg vrij lijkt te maken voor accessibility planning. Om te zorgen dat de invoering van accessibility planning in Nijmegen inderdaad de gestelde meerwaarde kan hebben is het wel nodig aan een aantal eisen te voldoen. Zo moet het beleid hard en duidelijk zijn en moet er geen ruimte voor interpretatie en vrijheden overblijven. Dit moet voorkomen dat er flexibel en vrijblijvend met het plan wordt omgegaan wat de effectiviteit ervan in gevaar kan brengen. Verder moet het college zoals gezegd zorgen dat de verschillende betrokken afdelingen voldoende mankracht en financiële middelen tot hun beschikking krijgen. Tot slot moet er expliciet gewaakt worden voor een te grote hoeveelheid papierwerk. De omvangrijke hoeveelheid te doorlopen stappen in combinatie met het verplichte karakter van het systeem impliceren mogelijk veel bureaucratische handelingen die de efficiëntie van accessibility planning als vanzelfsprekend niet ten goede komt. Er is dus een meerwaarde voor accessibility planning in de Nijmeegse beleidspraktijk denkbaar, maar deze zal weldoordacht en integraal moeten worden uitgevoerd wil deze optimaal werkzaam zijn om sociale uitsluiting aan te pakken en maatschappelijke participatie onder de Nijmeegse inwoners te bevorderen.

Deze conclusies dienen echter in perspectief te worden gezien. Zoals ook uit de reflectie zal blijken worden verschillende veronderstellingen gepresenteerd als semiwaarheden. Zo is het op basis van dit onderzoek niet vast te stellen dat sociale uitsluiting in de gemeente Nijmegen een probleem is. Om dit te kunnen doen is het nodig indicatoren aan het begrip sociale uitsluiting te koppelen en deze

kwantitatief te onderzoeken. Op die manier is met meer zekerheid te stellen of sociale uitsluiting in de gemeente Nijmegen al dan niet als probleem moet worden beschouwd. Bovendien is de conclusie dat bereikbaarheid en mobiliteit een belangrijke rol spelen gebaseerd op het beeld dat verschillende respondenten van het ontstaan van sociale uitsluiting hadden. Ook dit is alleen met behulp van een uitgebreid en representatief kwantitatief onderzoek vast te stellen.

En zelfs als sociale uitsluiting als gevolg van factoren gerelateerd aan bereikbaarheid en mobiliteit niet als een probleem kan worden beschouwd zijn er veel 'key-locations' die voor mensen met een auto veel makkelijker bereikbaar zijn dan voor hen zonder auto. Dit rechtvaardigheidsprobleem duidt erop dat ook in gebieden waar sociale uitsluiting beperkt is mensen die om welke reden dan ook geen beschikking hebben over een auto in het nadeel zijn. Hierdoor valt te bezien of de aan- of afwezigheid van mobiliteitsgerelateerde sociale uitsluiting alles zegt over de bereikbaarheid van verschillende locaties in een bepaald gebied.

De conclusies van dit onderzoek moeten dus opgevat worden als beweringen die weliswaar een beeld geven van de situatie zoals die in gemeente Nijmegen volgens de verschillende respondenten van dit onderzoek is, maar die als gevolg van het ontbreken van kwantitatieve data mogelijk onbetrouwbaar zijn en een (in meer of mindere mate) vertekend beeld van de werkelijkheid geven.

6.2. Aanbevelingen

In deze paragraaf wordt een aantal suggesties gegeven voor vervolgonderzoek. Deze bachelorscriptie is uiteraard niet de uiteindelijke toepassing van het concept maar slechts een eerste, vooral beleidsmatige, verkenning van de mogelijkheden. De mogelijkheden die de invoering van de Britse accessibility planning in de Nederlandse een specifiek de Nijmeegse beleidspraktijk zou kunnen hebben om algehele maatschappelijke participatie te bewerkstelligen. In dit onderzoek staat de beleidsmatige kant van die meerwaarde centraal. Er wordt met behulp van een contextanalyse gekeken naar de mogelijkheden van het systeem en de meerwaarde die het volgens betrokken beleidsmakers zou kunnen hebben. De meerwaarde van het systeem in zijn algemeenheid valt of staat echter met de omvang van sociale uitsluiting in de gemeente Nijmegen, en specifiek mobiliteitsgerelateerde uitsluiting. Omwille van de beschikbare tijd bevat dit onderzoek geen kwantitatief onderdeel waarin de mate waarin (mobiliteitsgerelateerde) sociale uitsluiting feitelijk een rol speelt in Nijmegen. Thijssen (2010) en ten Holder (2010) bieden handvatten, maar ook hun onderzoeken zijn kwalitatief van karakter. Eventueel vervolgonderzoek zou dus hoofdzakelijk gericht moeten zijn op het expliciet vaststellen van het probleem en het achterhalen van de exacte

oorzaken. Dergelijk onderzoek moet dan als doel hebben de gemeente te adviseren op welke manier zij dit probleem moet aanpakken.

Een geheel andere richting die vervolgonderzoek op zou kunnen gaan is de meer uitgebreide kant. Deze bachelorscriptie is gericht op één casus, en binnen die casus is, wederom omwille van de beschikbare tijd, slechts een beperkt aantal respondenten gevraagd deel te nemen. Ten behoeve van de representativiteit van de respondenten voor hun afdeling was twee personen per afdeling noodzakelijk, maar daardoor was er geen ruimte voor beleidsmakers van andere afdelingen. Om de meerwaarde van accessibility planning in Nijmegen nog beter te onderzoeken zou een groter aantal interviews met betrokkenen van meer verschillende afdelingen van de gemeente als ook een duidelijker beeld van de problemen in de samenleving met behulp van diepte-interviews met vertegenwoordigers mogelijk zijn. Aangezien dat een uitgebreide versie van dit onderzoek zou betreffen kan de theorie en methodologie zoals die in dit onderzoek is gebruikt wellicht uitstekend als basis dienen. Een laatste suggestie is gericht op de generaliseerbaarheid. Door meerdere casussen te onderzoeken kan wellicht een generaliserende uitspraak worden gedaan. Deze kan bijvoorbeeld gelden voor alle middelgrote steden, alle steden of wellicht zelfs alle gemeenten in Nederland. Dit hangt af van het aantal gekozen en onderzochte casussen en hun karakteristieken.

6.3. Reflectie

Deze slotparagraaf van dit concluderende hoofdstuk bevat een reflectie van de onderzoeker op deze bachelorscriptie. Hierin komen kritische kanttekeningen op het gehele onderzoeksproces naar voren. Dit onderzoek kent namelijk verschillende tekortkomingen. De belangrijkste is dat de onderzoeksmethode, het gebruik van interviews, niet de meest optimale manier bleek om aan de doelstelling te kunnen voldoen. Om de meerwaarde van de implementatie van accessibility planning in een andere context goed en betrouwbaar vast te kunnen stellen is een andere manier van onderzoek noodzakelijk. Dit komt voornamelijk doordat het verkrijgen van een inzicht in de omvang en de ernst van mobiliteitsgerelateerde sociale uitsluiting in Nijmegen niet of nauwelijks mogelijk bleek. Er is in dit onderzoek slechts een beeld geschetst aan de hand van de opvattingen van de respondenten ten aanzien van het verschijnsel. Dit beeld is wellicht in beperkte mate realistisch, maar blijft een subjectieve weergave van de werkelijke situatie in de gemeente Nijmegen. Aan de doelstelling kan enkel voldaan worden als er een voldoende betrouwbaar beeld ontstaat van de werkelijke situatie betreffende mobiliteitsgerelateerde sociale uitsluiting, zodat uitspraken over de meerwaarde van een alternatief planningsysteem gemakkelijker en met meer zekerheid gedaan kunnen worden.

Verder is er ook een aantal kleinere kritiepunten op het onderzoek te formuleren. De belangrijkste verklaring hiervoor is, zoals eerder genoemd, de beperkt beschikbare tijd en hoeveelheid middelen. Zoals eerder vermeld is slechts een beperkt aantal interviews afgenomen. Een groter aantal interviews per afdeling en een groter aantal afdelingen ten behoeve van een breder en daarmee betrouwbaarder beeld zou wenselijk zijn geweest. Ook zou een groter aantal respondenten van externe organisaties hieraan kunnen bijdragen. Bovendien kan een aantal diepteinterviews met mensen die in bepaalde mate in een sociale uitsluiting verkeren hier een rol in spelen. De respondenten zijn bovendien niet willekeurig aangewezen, maar geselecteerd op basis van de mogelijke waarde van hun informatie voor het onderzoek. Een meer willekeurige selectie levert mogelijk minder relevante informatie op, maar draagt wel bij aan de representativiteit van het onderzoek.

Een ander aspect van het onderzoek dat wellicht beter had gekund is de manier waarop de kwalitatieve data verkregen uit de interviews is geanalyseerd. Er is voor gekozen de interviews zelf breed en uitgebreid op te zetten zodat er voldoende context is om bepaalde uitspraken aan te verbinden. Echter is de data uit de interviews open gecodeerd, waardoor na het analyseren van de data pas bleek welke uitspraken en argumenten door verschillende respondenten werden genoemd en dus relevant zijn voor het onderzoek. Het gevolg hiervan is dat de beschrijving van de context en de mogelijkheden en meerwaarde van accessibility planning in de Nijmeegse beleidspraktijk goed onderbouwd en voorzien van voorbeelden kon worden toegelicht, maar dat er op punten waar dit wenselijk was geweest minder diepgang mogelijk was. Dit komt simpelweg doordat er niet van tevoren is vastgesteld (vanuit de gedachtegang betreffende het open coderen) wat belangrijke onderdelen waren, waardoor tijdens de interviews nog niet duidelijk was waar doorvragen wellicht nodig was geweest.

Literatuur

- Baeten, G., Spitshoven, A. & Albrechts L. (1997). *Mobiliteit: landschap van macht en onmacht*. Leuven: Acco.
- Batty, D. (2002, 15 januari). Social exclusion: the issue explained. *Guardian*. Gevonden op <http://www.guardian.co.uk/society/2002/jan/15/socialexclusion1>.
- Boeije, H. (2005). *Analyseren in kwalitatief onderzoek, denken en doen*. Den Haag: Boom Onderwijs.
- Bossert, W., D'Ambrosio, C. & Peragine, V. (2006). Deprivation and social exclusion. *Economica* 74, 777-803.
- Bottomley, D., McKay, S. & Walker, R. (1997). *Unemployment and jobseeking: a national survey in 1995. Research Report 62*. London: Department of Social Security.
- Bryson, A., Ford, R. & White, M. (1997). *Making work pay: lone mothers, employment and well being*. London: Policy Studies Institute.
- Cass, N., Shove, E. & Urry, J. (2003). *Changing infrastructures. Measuring socio-spatial inclusion/exclusion*. Lancaster University: Department of Sociology.
- Cass, N., Shove, E. & Urry, J. (2005). Social exclusion, mobility and access. *The Sociological Review* 53 (3), 539-555.
- Cebollada, A. (2008). Mobility and labour market exclusion in the Barcelona Metropolitan Region. *Journal of Transport Geography* 17 (2009), 226-233.
- Centraal Bureau voor de Statistiek. (2011). *Demografische kerncijfers per gemeente 2011*. Hardinxveld-Giessendam: Tuijtel B.V..
- Cervero, R. (2001). Transport and land use. *Australian Planner* 38 (1), 29-37.
- Chapman, S. & Weir, D. (2008). *Accessibility planning methods*. Wellington: NZ Transport Agency Research Report 363.
- Church, A. & Frost, M. (1999). *Transport and social exclusion in London: exploring current and potential indicators*. London: London Transport Planning.
- Church, A., Frost, M & Sullivan, K. (2000). Transport and social exclusion in London. *Transport Policy* 7, 195-205.
- Creswell, J. (2007). *Qualitative inquiry & research design. Choosing among five approaches*. Tweede druk. London: Sage.
- Cullingworth, J. B. & Nadin, V. (2006). *Town and country planning in the UK: 14th Edition*. London: Routledge.
- Dallal, E. A. (1980). Public transport accessibility measurement. *Traffic Engineering &*
- Davis, A. (2004). Care is needed to interpret accessibility planning maps. *Local Transport Today*, 8-2004, 12-13.

- Department for Transport. (2004). *Guidance on accessibility planning in Local Transport Plans*. London: Department for Transport.
- Department of the Environment & Department of Transport. (1994). *Planning policy guidance 13*. London: HMSO.
- Department of the Environment, Transport and the Regions. (1998). *A new deal for transport: better for everyone: Transport White Paper*. London: The Stationery Office.
- Department of the Environment, Transport and the Regions. (2000a). *Social exclusion and the provision and availability of public transport*. London: DETR.
- Department of the Environment, Transport and the Regions. (2000b). *Women and public transport: the checklist*. London: DETR.
- Emans, B. (2002). *Interviewen: theorie, techniek en training*. Groningen: Wolters Noordhoff.
- Engbersen, G., Vrooman, J. C. & Snel, E. (1999). *Armoede en verzorgingsstaat*. Amsterdam: Amsterdam University Press.
- Engbersen, G., Vrooman, J. C. & Snel, E. (2000). *Balans van het armoede beleid. Vijfde jaarrapport armoede en sociale uitsluiting*. Amsterdam: Amsterdam University Press.
- Envall, P. (2007). *Accessibility planning: a chimera?* Leeds: Institute for Transport Studies.
- Farrington, J. (2007). The new narrative of accessibility: its potential contribution to discourses in (transport) geography. *Journal of Transport Geography* (15), 319-330.
- Farrington, C. & Farrington, J. (2005). Rural accessibility, social inclusion and social justice: towards conceptualization. *Journal of Transport Geography* (13), 1-12.
- Gemeente Nijmegen. (2011). *Nijmegen duurzaam bereikbaar*. Gevonden op http://www2.nijmegen.nl/wonen/verkeervervoer/auto/bereikbaarheid_van_nijmegen/_rp_center1_elementId/1_1410042
- Gemeente Nijmegen. (2012). *Solidair, samen en solide. Wmo-beleidsplan 2012-2015*. Gevonden op http://www2.nijmegen.nl/mmbase/attachments/1164767/R2011-111nota_Nijmegen_Duurzaam_Bereikbaar_NDB.pdf.
- Grieco, M. (1994). *The impact of transport investment projects upon the inner city: a literature review*. Aldershot: Avebury.
- Halden, D. (2004). *Accessibility planning*. Gevonden op http://www.dhc1.co.uk/features/accessibility_planning.html.
- Halden, D. (2009). *10 years of accessibility planning in the UK – what has been achieved?* London: Association for European Transport.
- Hine, J. & Mitchell, F. (2003). *Transport disadvantage and social exclusion: exclusionary mechanisms in transport in urban Scotland*. Aldershot: Ashgate.

- Hine, J., & Mitchell, F. (2001). Better for everyone? Travel experiences and transport exclusion. *Urban Studies* 38 (2), 319-332.
- Hogdson, F.C. & Turner, J. (2003). Participation not consumption: the need for new participatory practices to address transport and social exclusion. *Transport Policy* 10 (2003), 265-272.
- Imrie, R. (1996). *Disability and the city: international perspectives*. London: Chapman.
- Kaufman, V. (2002). *Re-thinking mobility: Contemporary Sociology*. Aldershot: Ashgate.
- Kenyon, S., Lyons, G. & Rafferty, J. (2002). Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility. *Journal of Transport Geography* 10, 207-219.
- Kronauer, M. (1998). Social exclusion and underclass – new concepts for the analysis of poverty. In H. Andress, (Ed.), *Empirical poverty research in a comparative perspective*, 51-75. Aldershot: Ashgate.
- Lenoir, R. (1974). *Les exclus: un Franc, ais sur dix*. Parijs: Editions du Seuil.
- Leyson, A. & Thirft, N. (1995). Geographies of financial exclusion: financial abandonment in Britain and the United States. *Transactions of the Institute of British Geographers* 20 (3), 312-341.
- Lucas, K. (2005). *A critical assessment of accessibility planning for social inclusion*. In Geurs-Krizek (n.d.).
- Lucas, K. (2006). Providing transport for social inclusion within a framework for environmental justice in the UK. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 40 (10), 801-809.
- Martens, K. (2013). *The role of the bicycle in limiting transport poverty in The Netherlands*.
- Meurs, H. J. (2003). *Ruimte voor bereikbaarheid*. Nijmegen: Katholieke Universiteit Nijmegen.
- Michael, M. (2000). *Reconnecting culture, technology and nature*. London: Routledge.
- Murdock, G. (1986). Poor connections: income, inequality and the information society. In: P. Golding, (Ed.), *Excluding the poor*. London: Child Poverty Action Group.
- Nutley, S. & Thomas, C. (1995) Spatial mobility and social change: the mobile and the immobile. *Sociologia Ruralis* 25 (1), 24-39.
- Oc, T. & Tiesdell, S. (1997). *Safer city centres – reviving the public realm*. London: Chapman.
- Percy-Smith, J. (2000). *Policy responses to social exclusion: towards exclusion*. Buckingham: Open University Press.
- Planbureau voor de Leefomgeving. (2011). *Detailhandel en beleid: een continue wisselwerking*. Den Haag: PBL.
- Pickup, L. & Giuliano, G. (2005). Transport and social exclusion in Europe and the USA. In: Donaghy, K., Poppelreuter, S. & Rudinger, G. (Eds.). *Social dimensions of sustainable transport: transatlantic perspectives*, 38-49. Aldershot: Ashgate.
- Preston, J. & Rajé, F. (2007). Accessibility, mobility and transport-related social exclusion. *Journal of Transport Geography* 15, 151-160.

- Provincie Gelderland. (2011). *Statennotitie*. Gevonden op http://sis.prv.gelderland.nl/brondoc/PS/2012/NOTITIE/SIS_11315.PDF.
- Provincie Gelderland. (2013). *Omgevingsvisie Gelderland*. Gevonden op http://www.ruimtelijkeplannen.nl/web-roo/transform/NL.IMRO.9925.SVOmgvisie-ontw/pt_NL.IMRO.9925.SVOmgvisie-ontw.xml#NL.IMRO.PT.s103.
- Segers, J. (1999). *Methoden voor de maatschappijwetenschappen*. Assen: Van Gorcum.
- Shaw, J. & Walton, W. (2001). Labour's new trunk-roads policy for England, an emerging pragmatic multimodalism? *Environment and Planning A*. (33), 1031-1056.
- Sociaal en Cultureel Planbureau (2004). *Sociale uitsluiting in Nederland*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Social Exclusion Unit (2001). *Preventing social exclusion*. Gevonden op http://www.housing.infoxchange.net.au/library/ahin/housing_policy/items/00054-upload-00001.pdf.
- Social Exclusion Unit (2003). *Making the connections: final report on transport and social exclusion*. Gevonden op <http://assets.dft.gov.uk/statistics/series/accessibility/making-the-connections.pdf>.
- Ten Holder, M. J. (2010). *Vervoersarmoede en sociale netwerken. Beter een goede buur dan een verre vriend*.
- Thijssen, J. (2010). *Vervoersarmoede onder minima in de gemeente Nijmegen. Een kwalitatieve verkenning*.
- Tomlinson, A. (1986). Playing away from home: leisure, disadvantage and issues of income and access. In: P. Golding, (Ed.), *Excluding the poor*. London: Child Poverty Action Group.
- Turner, J. & Grieco, M. (2000). The impact of transport investment projects upon the inner city: a literature review. *Time and Society* 9 (1), 129-136.
- Vennix, J. A. M. (2009). *Theorie en praktijk van empirisch onderzoek*. Harlow: Pearson Education Limited.
- Verschuren, P. & Doorewaard, H. (2007). *Het ontwerpen van een onderzoek*. Den Haag: Boom Lemma.
- Wester, F. & Peters, V. (2004). *Kwalitatieve analyse, uitgangspunten en procedures*. Bussum: Coutinho.
- Wienk, E. & Wienk, K. (2011). *Duurzaamheidstoets voor mobiliteitsbeleid van lagere overheden*. Gevonden op <http://www.verkeerskunde.nl/Uploads/2011/11/windesheim-Rapport-Duurzaamheidstoets.pdf>.

Bijlagen

Bijlage I Interviewguide Henk Beerten

1. Opening

- a. Naam, studie
- b. Scriptie, begeleider
- c. Thema onderzoek
- d. Goedkeuring opname-apparatuur (-> inschakelen)

2. Verkenning functie respondent

- a. Functieomschrijving, afdeling
- b. Takenpakket, portefeuille, verantwoordelijkheden

3. Fase 1: Analyse huidige situatie

- a. Op welke manier wordt er in de huidige Nijmeegse planningspraktijk rekening gehouden met bereikbaarheid?
 - i. In welk stadium?
 - ii. In welke mate?
 - iii. Door wie?
- b. Wat is volgens u de definitie van een bereikbaarheidsprobleem?
 - i. Voor wie is het een probleem, in wie zijn belang?
- c. Op welke manier worden bereikbaarheidsproblemen geïdentificeerd?
 - i. Door wie?
 - ii. Met welk doel?
- d. Worden bereikbaarheidsproblemen geprioriteerd, en zo ja, welke factoren spelen daarbij een rol?
 - i. Door wie?
 - ii. Met welk doel?
 - iii. Waarom spelen die factoren een rol?
 - iv. Waarom spelen andere factoren geen rol?
- e. Hoe wordt bepaald op welke manier deze problemen worden aangepakt?
 - i. Door wie?
 - ii. Waar?
 - iii. Wanneer?
 - iv. Hoe bindend is dat?

4. Fase 2: Rol sociale uitsluiting

- a. Wat is volgens u de definitie van sociale uitsluiting?
 - i. Wanneer is/wordt iemand sociaal uitgesloten?
- b. Hoe schat u de rol van bereikbaarheid en mobiliteit in het ontstaan van sociale uitsluiting in?
 - i. Hoe werkt dat dan precies volgens u?
- c. Wordt er in de Nijmeegse planningspraktijk rekening gehouden met sociale uitsluiting, en zo ja, hoe?
 - i. Welk beleid is daarop gericht?
 - ii. Waarom staat het op de agenda?
 - iii. Wie heeft het op de agenda gezet?
 - iv. Hoe belangrijk wordt het gevonden?

- d. Sociale uitsluiting heeft vaak mobiliteits- en bereikbaarheidsgerelateerde oorzaken. In hoeverre wordt er rekening gehouden met dit verschijnsel?
- e. Koppeling huidig beleid. Is er wel (door krimp en schaalvergroting) maar geen concrete plannen vindbaar. Zijn die er wel?
 - i. Welke?
 - ii. Hoe belangrijk worden die gevonden?

5. Fase 3: Introductie bereikbaarheidsplanning

- a. Bent u bekend met het concept bereikbaarheidsplanning?
 - i. Wat is het dan?
 - ii. Welk aspect?
 - iii. Welke vorm beleid?
 - iv. Hoe ontstaat het?
- b. *Introductie bereikbaarheidsplanning*
- c. Wie is er verantwoordelijk voor dat iedereen belangrijke locaties kan bereiken?
 - i. Waarom?
 - ii. Waar staat dat?
- d. Waar in de Nijmeegse planningspraktijk zou bereikbaarheidsplanning volgens u toepasbaar kunnen zijn?
 - i. Wie kan dat initiëren?
 - ii. Waarom daar?
- e. Zou er sprake kunnen zijn van losse plannen of is het mogelijk om bereikbaarheidsplannen te integreren in het bestaande ruimtelijk beleid?
 - i. Waarom?
 - ii. Hoe?
 - iii. Wie gaat daarover?
- f. Heeft het toepassen van bereikbaarheidsplanning in Nijmegen volgens u een meerwaarde?
 - i. Waarom?
 - ii. Hoe werkt dat dan?
 - iii. Onder welke voorwaarden?
- g. Hoe kijkt u aan tegen de drie bekende tegenargumenten?
 - i. Huidig systeem voldoet, er is geen probleem.
 - ii. Het Britse systeem sluit niet aan op de Nederlandse planningspraktijk.
 - iii. Het is een radicaal en zwaar middel voor een relatief klein probleem.

6. Overige

- a. Vragen naar eventuele andere respondenten?
 - i. Op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid (projectleiders, onderzoekers)?
 - ii. Op het gebied van sociale uitsluiting (onderzoek daarnaar)?

7. Afsluiting

- a. Afronden gesprek
- b. Goedkeuring transcript/eindversie. Ontvangen?
- c. Mailen vragen in verband met karakter interview toegestaan (e-mailadres)?
- d. Vragen?
- e. Afsluiten

1. Opening

- a. Naam, studie
- b. Scriptie, begeleider
- c. Thema onderzoek
- d. Goedkeuring opname-apparatuur (-> inschakelen)

2. Verkenning functie respondent

- a. Functieomschrijving, afdeling
- b. Takenpakket, portefeuille, verantwoordelijkheden

3. Fase 1: Sociale Uitsluiting en Bereikbaarheid in Nijmegen

Meerdere raakvlakken met onderzoek, dus eerst onderzoek toelichten en de kern behandelen en dan samen naar raakvlakken zoeken.

- a. Wat is sociale uitsluiting/sociaal isolement volgens u?
 - i. Wanneer is/wordt iemand sociaal uitgesloten?
 - ii. Wanneer wie dat vindt? Burger of overheid?
- b. Is sociale uitsluiting in Nijmegen volgens u aan de orde?
 - i. Is het een probleem? Waar dan? Economische effecten?
 - ii. En in de stadsregio, heeft u daar een beeld van? Dus net buiten de gemeentegrenzen? Is daar beleid op gericht? Effecten óp de stadsregio?
 - iii. Hoe ziet het er volgens u uit (in Nijmegen)? Welk beeld heeft u ervan?
- c. Welke financiële middelen zijn er beschikbaar voor projecten die sociale uitsluiting kunnen aanpakken?
 - i. Waarom?
 - ii. Waarin?
 - iii. Werkt dat?
 - iv. Interview 3/6: Problemen aanpakken i.p.v. doorschuiven. Als dit een probleem is: waarom dan niet aanpakken?
- d. Welke rol speelt bereikbaarheid bij het ontstaan van sociale uitsluiting?
 - i. Andere factoren?
 - ii. Omvang financiële factor?
 - iii. Hoe wordt daar vanuit Economie en Financiën tegenaan gekeken? Geld voor bereikbaarheid? Waar specifiek voor?

4. Fase 2: Introductie bereikbaarheidsplanning

Introductie bereikbaarheidsplanning samenvatting (ontstaan en globale theorie)

- a. Heeft het toepassen van bereikbaarheidsplanning in Nijmegen volgens u een meerwaarde?
 - i. Waarom?
 - ii. Hoe werkt dat dan?
 - iii. Onder welke voorwaarden?
- b. Hoe kijkt u aan tegen de drie bekende tegenargumenten?
 - i. Huidig systeem voldoet, er is geen probleem.
 - ii. Het Britse systeem sluit niet aan op de Nederlandse planningspraktijk.
 - iii. Het is een radicaal en zwaar middel voor een relatief klein probleem.
- c. Toekomst: Hoe zorgt de gemeente ervoor dat sociale uitsluiting aangepakt wordt?

- i. Doelstelling(en)? Welke economische doelstellingen?
- ii. Instrumenten?
- iii. Vanuit financieel oogpunt? Wordt er meer /minder geld voor vrijgemaakt?

5. Overige

- a. Hebt u nog aanvullingen of opmerkingen?

6. Afsluiting

- a. Afronden gesprek
- b. Goedkeuring transcript/eindversie. Ontvangen?
- c. Mailen vragen in verband met karakter interview toegestaan (e-mailadres)?
- d. Vragen?
- e. Afsluiten

1. Opening

- a. Naam, studie
- b. Scriptie, begeleider
- c. Thema onderzoek
- d. Goedkeuring opname-apparatuur (-> inschakelen)

2. Verkenning functie respondent

- a. Functieomschrijving, afdeling
- b. Takenpakket, portefeuille, verantwoordelijkheden

3. Fase 1: Analyse huidige situatie

- a. Op welke manier wordt er in de huidige Nijmeegse planningspraktijk rekening gehouden met bereikbaarheid?
 - i. In welk stadium?
 - ii. In welke mate?
 - iii. Door wie?
- b. Wat is volgens u de definitie van een bereikbaarheidsprobleem?
 - i. Voor wie is het een probleem, in wie zijn belang?
- c. Op welke manier worden bereikbaarheidsproblemen geïdentificeerd?
 - i. Door wie?
 - ii. Met welk doel?
- d. Worden bereikbaarheidsproblemen geprioriteerd, en zo ja, welke factoren spelen daarbij een rol?
 - i. Door wie?
 - ii. Met welk doel?
 - iii. Waarom spelen die factoren een rol?
 - iv. Waarom spelen andere factoren geen rol?
- e. Hoe wordt bepaald op welke manier deze problemen worden aangepakt?
 - i. Door wie?
 - ii. Waar?
 - iii. Wanneer?
 - iv. Hoe bindend is dat?
- f. Mobiliteit heeft, volgens NDB een belangrijke sociale functie. Hoe werkt dat dan?
 - i. Veel toelichting!
 - ii. Toewerken naar sociale uitsluiting.

4. Fase 2: Rol sociale uitsluiting

- a. Wat is volgens u de definitie van sociale uitsluiting?
 - i. Wanneer is/wordt iemand sociaal uitgesloten?
- b. Hoe schat u de rol van bereikbaarheid en mobiliteit in het ontstaan van sociale uitsluiting in?
 - i. Hoe werkt dat dan precies volgens u?
- c. Wordt er in de Nijmeegse planningspraktijk rekening gehouden met sociale uitsluiting, en zo ja, hoe?
 - i. Welk beleid is daarop gericht?
 - ii. Waarom staat het op de agenda?

- iii. Wie heeft het op de agenda gezet?
- iv. Hoe belangrijk wordt het gevonden?
- d. Sociale uitsluiting heeft vaak mobiliteits- en bereikbaarheidsgerelateerde oorzaken. In hoeverre wordt er rekening gehouden met dit verschijnsel?
- e. In Masterplan OV: Bereikbaarheidsfunctie centraal, minder sociale functie. Reactie in NDB: Wel iedere wijk OV. Hoe verhoudt zich dat tot elkaar?
 - i. Komt dat overeen met doelstelling Nijmegen: iedereen participeren?
- f. Hoe gaan jullie er bij Mobiliteit in de toekomst voor zorgen dat sociale uitsluiting geen probleem wordt, in ieder geval niet als gevolg van een gebrekkige bereikbaarheid? 'Verliezen sociale functie niet uit het oog' in NDB?
 - i. Doelstelling?
 - ii. Middelen?

5. Fase 3: Introductie bereikbaarheidsplanning

- a. *Introductie bereikbaarheidsplanning* -> zie kladblok
- b. Wat is bereikbaarheidsplanning volgens u?
 - i. Welk aspect?
 - ii. Welk probleem?
 - iii. Welke vorm beleid?
- c. Waar in de Nijmeegse planningspraktijk zou bereikbaarheidsplanning volgens u toepasbaar kunnen zijn?
 - i. Wie kan dat initiëren?
 - ii. Waarom daar?
- d. Zou er sprake kunnen zijn van losse plannen of is het mogelijk om bereikbaarheidsplannen te integreren in het bestaande ruimtelijk beleid?
 - i. Waarom?
 - ii. Hoe?
 - iii. Wie gaat daarover?
- e. Heeft het toepassen van bereikbaarheidsplanning in Nijmegen volgens u een meerwaarde?
 - i. Waarom?
 - ii. Hoe werkt dat dan?
 - iii. Onder welke voorwaarden?
- f. Hoe kijkt u aan tegen de drie bekende tegenargumenten?
 - i. Huidig systeem voldoet, er is geen probleem.
 - ii. Het Britse systeem sluit niet aan op de Nederlandse planningspraktijk.
 - iii. Het is een radicaal en zwaar middel voor een relatief klein probleem.

6. Overige

7. Afsluiting

- a. Afronden gesprek
- b. Goedkeuring transcript?
- c. Goedkeuring eindversie scriptie?
- d. Eindversie scriptie ontvangen?
- e. Mailen vragen in verband met karakter interview toegestaan (e-mailadres)?
- f. Vragen?
- g. Afsluiten

1. Opening

- a. Naam, studie
- b. Scriptie, begeleider
- c. Thema onderzoek
- d. Goedkeuring opname-apparatuur (-> inschakelen)

2. Verkenning functie respondent

- a. Functieomschrijving, afdeling
- b. Takenpakket, portefeuille, verantwoordelijkheden

3. Fase 1: Analyse huidige situatie

- a. Op welke manier wordt er in de huidige Nijmeegse planningspraktijk rekening gehouden met bereikbaarheid?
 - i. In welk stadium?
 - ii. In welke mate?
 - iii. Door wie?
- b. Wat is volgens u de definitie van een bereikbaarheidsprobleem?
 - i. Voor wie is het een probleem, in wie zijn belang?
- c. Op welke manier worden bereikbaarheidsproblemen geïdentificeerd?
 - i. Door wie?
 - ii. Met welk doel?
- d. Worden bereikbaarheidsproblemen geprioriteerd, en zo ja, welke factoren spelen daarbij een rol?
 - i. Door wie?
 - ii. Met welk doel?
 - iii. Waarom spelen die factoren een rol?
 - iv. Waarom spelen andere factoren geen rol?
- e. Hoe wordt bepaald op welke manier deze problemen worden aangepakt?
 - i. Door wie?
 - ii. Waar?
 - iii. Wanneer?
 - iv. Hoe bindend is dat?

4. Fase 2: Rol sociale uitsluiting

- a. Wat is volgens u de definitie van sociale uitsluiting?
 - i. Wanneer is/wordt iemand sociaal uitgesloten?
- b. Hoe schat u de rol van bereikbaarheid en mobiliteit in het ontstaan van sociale uitsluiting in?
 - i. Hoe werkt dat dan precies volgens u?
- c. Wordt er in de Nijmeegse planningspraktijk rekening gehouden met sociale uitsluiting, en zo ja, hoe?
 - i. Welk beleid is daarop gericht?
 - ii. Waarom staat het op de agenda?
 - iii. Wie heeft het op de agenda gezet?
 - iv. Hoe belangrijk wordt het gevonden?

- d. Sociale uitsluiting heeft vaak mobiliteits- en bereikbaarheidsgerelateerde oorzaken. In hoeverre wordt er rekening gehouden met dit verschijnsel?
- e. Koppeling huidig beleid. Is er wel (door krimp en schaalvergroting) maar geen concrete plannen vindbaar. Zijn die er wel?
 - i. Welke?
 - ii. Hoe belangrijk worden die gevonden?

5. Fase 3: Introductie bereikbaarheidsplanning

- a. *Introductie bereikbaarheidsplanning*
- b. Wat is bereikbaarheidsplanning volgens u?
 - i. Welk aspect?
 - ii. Welk probleem?
 - iii. Welke vorm beleid?
- c. Waar in de Nijmeegse planningspraktijk zou bereikbaarheidsplanning volgens u toepasbaar kunnen zijn?
 - i. Wie kan dat initiëren?
 - ii. Waarom daar?
- d. Zou er sprake kunnen zijn van losse plannen of is het mogelijk om bereikbaarheidsplannen te integreren in het bestaande ruimtelijk beleid?
 - i. Waarom?
 - ii. Hoe?
 - iii. Wie gaat daarover?
- e. Heeft het toepassen van bereikbaarheidsplanning in Nijmegen volgens u een meerwaarde?
 - i. Waarom?
 - ii. Hoe werkt dat dan?
 - iii. Onder welke voorwaarden?
- f. Hoe kijkt u aan tegen de drie bekende tegenargumenten?
 - i. Huidig systeem voldoet, er is geen probleem.
 - ii. Het Britse systeem sluit niet aan op de Nederlandse planningspraktijk.
 - iii. Het is een radicaal en zwaar middel voor een relatief klein probleem.

6. Overige

7. Afsluiting

- a. Afronden gesprek
- b. Goedkeuring transcript?
- c. Goedkeuring eindversie scriptie?
- d. Eindversie scriptie ontvangen?
- e. Mailen vragen in verband met karakter interview toegestaan (e-mailadres)?
- f. Vragen?
- g. Afsluiten

1. Opening

- a. Naam, studie
- b. Scriptie, begeleider
- c. Thema onderzoek
- d. Goedkeuring opname-apparatuur (-> inschakelen)

2. Verkenning functie respondent

- a. Functieomschrijving, afdeling
- b. Takenpakket, portefeuille, verantwoordelijkheden

3. Fase 1: Sociale Uitsluiting in Nijmegen

- a. Wat is sociale uitsluiting/sociaal isolement volgens u?
 - i. Wanneer is/wordt iemand sociaal uitgesloten?
- b. Wordt er onderzoek naar gedaan?
 - i. Wat dan?
 - ii. Door wie?
 - iii. Hoe vaak?
 - iv. Met welk doel?
 - v. Wat zijn de uitkomsten?
- c. Hoe groot is het probleem sociale uitsluiting in Nijmegen?
 - i. Aantallen?
 - ii. In welke mate zijn mensen sociaal uitgesloten?
 - iii. Voorbeelden?
 - iv. Wijken?
 - v. Type mensen?
 - vi. Waardoor vooral veroorzaakt?
- d. Is er beleid gericht op sociale uitsluiting?
 - i. Vanuit welke afdeling(en)?
 - ii. Door wie geïnitieerd?
 - iii. Van welke aard is het beleid?
 - iv. Op welk type oorzaak gericht?

4. Fase 2: Koppeling met bereikbaarheid

- a. Welke rol speelt bereikbaarheid bij het ontstaan van sociale uitsluiting?
 - i. Andere factoren?
 - ii. Wanneer is/wordt iemand sociaal uitgesloten?
- b. Koppeling huidig beleid. Is er wel (door krimp en schaalvergroting) maar geen concrete plannen vindbaar. Zijn die er wel?
 - i. Welke?
 - ii. Hoe belangrijk worden die gevonden?

5. Fase 3: Introductie bereikbaarheidsplanning

Introductie bereikbaarheidsplanning

- a. Wie is er verantwoordelijk voor dat iedereen belangrijke locaties kan bereiken?
 - i. Waarom?
 - ii. Waar staat dat?

- b. Heeft het toepassen van bereikbaarheidsplanning in Nijmegen volgens u een meerwaarde?
 - i. Waarom?
 - ii. Hoe werkt dat dan?
 - iii. Onder welke voorwaarden?
- c. Hoe kijkt u aan tegen de drie bekende tegenargumenten?
 - i. Huidig systeem voldoet, er is geen probleem.
 - ii. Het Britse systeem sluit niet aan op de Nederlandse planningspraktijk.
 - iii. Het is een radicaal en zwaar middel voor een relatief klein probleem.
- d. Toekomst: Hoe zorgt de gemeente ervoor dat sociale uitsluiting aangepakt wordt?
 - i. Doelstelling(en)?
 - ii. Middelen?
 - iii. Instrumenten?

6. Overige

- a. Hebt u nog aanvullingen?
- b. Vragen naar eventuele andere respondenten?
 - i. Contacten bij niet-overheden die veel mensen kennen die in een bepaalde mate sociaal uitgesloten zijn of kunnen worden?

7. Afsluiting

- a. Afronden gesprek
- b. Goedkeuring transcript/eindversie. Ontvangen?
- c. Mailen vragen in verband met karakter interview toegestaan (e-mailadres)?
- d. Vragen?
- e. Afsluiten

Bijlage VI Vragenlijst Jan Marten de Hoop

- 1. Wanneer is iemand volgens u sociaal geïsoleerd? Als die persoon dat zelf zo ervaart, of als een overheid of andere instantie dat vindt? Waarom vindt u dat?*
- 2. Is sociaal isolement een probleem in Nijmegen? Indien ja, hoe groot is dat probleem? Wanneer spreekt u van een probleem op dat gebied? Kunt u dat ondersteunen met cijfers? Verschilt dit per (bijvoorbeeld) wijk, sociale klasse, inkomen et cetera? Wat kunt u daar over zeggen?*
- 3. In hoeverre ervaren de Nijmegenaren zelf een vorm van sociaal isolement? Kent u ouderen, gehandicapten et cetera die duidelijk laten blijken dat dit een probleem is? Op welke manier ervaren zij dit? Welk soort problemen spelen een rol en op welke manier worden zij geconfronteerd met (bezuinigingen op) het beleid?*
- 4. Wat kunt u zeggen over het onderzoek dat naar sociaal isolement wordt gedaan? Door wie, met welke frequentie, met welk doel, en met welke uitkomsten?*
- 5. Welke onderdelen van het beleid van de gemeente Nijmegen zijn gericht op sociaal isolement? Welke instrumenten/middelen horen daarbij? Op welke oorzaken van sociaal isolement is dit beleid gericht en welke specifieke aandachtspunten zijn er geformuleerd?*
- 6. Vind er bij de totstandkoming van het beleid interactie plaats met inwoners, sociale wijkteams, andere afdelingen bij de gemeente Nijmegen, de Stadsregio, de provincie en het Rijk? Waarom wel/niet? Door wie wordt die geïnitieerd, en met welk doel?*
- 7. Hoe schat u de rol van bereikbaarheid en mobiliteit in bij het ontstaan van sociaal isolement? Waarom schat u die zo in? Welke andere factoren spelen daar volgens u een rol bij?*
- 8. Is het gemeentelijk mobiliteitsbeleid daar volgens u voldoende op afgestemd? Indien nee, waar kan het nog beter? Waarom?*
- 9. Zou een systeem waarbij een allesomvattend integraal opgenomen bereikbaarheidsplan voor de gehele gemeente ten grondslag ligt aan elke beslissing die genomen wordt de bereikbaarheid en mobiliteit van veel mensen dusdanig kunnen verbeteren dat sociaal isolement de kop wordt ingedrukt? Waarom wel/niet? Voor toelichting kunt u eventueel Otto Ritsema vragen.*
- 10. Hebt u nog eventuele aanvullingen?*

Hartelijk dank!

Bijlage VII Vragenlijst Els Hoetink

- 1. Wanneer is iemand volgens u sociaal geïsoleerd? Als die persoon dat zelf zo ervaart, of als een overheid of andere instantie dat vindt? Waarom vindt u dat? En hoe denken ouderen daarover?*
- 2. Is sociaal isolement een probleem in Nijmegen? Indien ja, hoe groot is dat probleem? Wanneer spreekt u van een probleem op dat gebied? Kunt u dat ondersteunen met cijfers?*
- 3. In hoeverre ervaren de Nijmeegse ouderen zelf een vorm van sociaal isolement? Kent u ouderen die duidelijk laten blijken dat dit een probleem is? Op welke manier ervaren zij dit? Welk soort problemen speelt een rol en op welke manier worden zij geconfronteerd met (bezuinigingen op) het beleid?*
- 4. In welke mate worden de ouderen betrokken bij de beleidsvorming gericht op sociaal isolement? Vinden er bijvoorbeeld gesprekken plaats tussen beleidsmakers en ouderen*
- 5. Welke rol speelt het SWON in die beleidsvorming? Vindt u die rol groot genoeg, of zou u graag meer inbreng hebben?*
- 6. Hoe schat u de rol van bereikbaarheid en mobiliteit in bij het ontstaan van sociaal isolement? Waarom schat u die zo in? Welke andere factoren spelen daar volgens u een rol bij?*
- 7. Is het gemeentelijk mobiliteitsbeleid volgens u voldoende op sociaal isolement afgestemd? Indien nee, waar kan het nog beter? Waarom?*
- 8. Zou een systeem waarbij een allesomvattend integraal opgenomen bereikbaarheidsplan voor de gehele gemeente ten grondslag ligt aan elke beslissing die genomen wordt de bereikbaarheid en mobiliteit van veel mensen dusdanig kunnen verbeteren dat sociaal isolement de kop wordt ingedrukt? Waarom wel/niet? (Dit is een lastige vraag, sla hem gerust over.)*
- 9. Hebt u nog eventuele aanvullingen?*

Hartelijk dank!

Bijlage VIII Vragenlijst Simon de Waal

- 1. Wanneer is iemand volgens u sociaal geïsoleerd? Als die persoon dat zelf zo ervaart, of als een overheid of andere instantie dat vindt? Waarom vindt u dat? En hoe denken de zwakke groepen waartoe u behoort en waarmee (en waarvoor) u werkt daarover?*
- 2. Is sociaal isolement een probleem in stedelijk gebied (zoals Arnhem en Nijmegen)? Indien ja, hoe groot is dat probleem? Wanneer spreekt u van een probleem op dat gebied? Kunt u dat wellicht ondersteunen met cijfers?*
- 3. In hoeverre ervaren ouderen en gehandicapten in uw werkgebied zelf een vorm van sociaal isolement? Kent u voorbeelden van mensen die duidelijk laten blijken dat dit een probleem is? Op welke manier ervaren zij dit? Hoe is deze situatie voor uzelf? Welk soort problemen speelt een rol en op welke manier worden zij geconfronteerd met (bezuinigingen op) het beleid?*
- 4. In welke mate worden de ouderen en gehandicapten naar uw idee betrokken bij de beleidsvorming gericht op sociaal isolement? Vinden er bijvoorbeeld gesprekken plaats tussen beleidsmakers deze mensen?*
- 5. Welke rol speelt uw organisatie in die beleidsvorming? Vindt u die rol groot genoeg, of zou u graag meer inbreng hebben? Wat is uw concrete taak daarin, en binnen uw organisatie?*
- 6. Hoe schat u de rol van bereikbaarheid en mobiliteit in bij het ontstaan van sociaal isolement? Waarom schat u die zo in? Welke andere factoren spelen daar volgens u een rol bij?*
- 7. Is het gemeentelijk mobiliteitsbeleid van de gemeente(n) waarin u werkzaam bent volgens u voldoende op sociaal isolement afgestemd? Indien nee, waar kan het nog beter? Waarom?*
- 8. Zou een systeem waarbij een allesomvattend integraal opgenomen bereikbaarheidsplan voor de gehele gemeente ten grondslag ligt aan elke beslissing die genomen wordt de bereikbaarheid en mobiliteit van veel mensen dusdanig kunnen verbeteren dat sociaal isolement de kop wordt ingedrukt? Waarom wel/niet? (Dit is een lastige vraag, sla hem gerust over.)*
- 9. Hebt u nog eventuele aanvullingen?*

Hartelijk dank!

Bijlage IX Codes ATLAS.ti

Name	Grounded
Meerwaarde AP in NYM	8
RoI BBH in SU	7
SU probleem	6
Beeld SU	6
Definitie SU	6
RoI MO-SU in BBH-beleid	5
Financiële kant SU	5
BBH-problemen	5
AP	5
Andere factoren SU	4
RoI BBH in RP	4
Toekomst SU NYM	4
RoI SU in SOC-beleid	3
Onderzoek SU in NYM	3
Ervaringen SU	2
Mogelijkheid AP in NYM	2
Visie NYM t.a.v. SU	2
Betrokkenheid zwakkeren	1
Communicatie WI <-> MO	1
Sociale beleidsvorming: interactie	1
Verplichting VVP	1
SU Stadsregio	1
RoI belangenorganisatie	1
Internationale vergelijking mobiliteit Stadsregio	1
Invloed SU op ECO NYM	1
Meerwaarde AP ruraal gebied	1
Oplossen SU eigen verantwoordelijkheid	1
Expertisecentrum Breng	1

N.B.: De codes zijn gesorteerd het op aantal keer dat zij in totaal in alle kwalitatieve data voorkomen (de tweede kolom: 'grounded').

Verklaring van de bij de codering gebruikte afkortingen:

AP	=	Accessibility planning
BBH	=	Bereikbaarheid
ECO	=	Economie
MO	=	Mobiliteit
NYM	=	Nijmegen
RP	=	Ruimtelijke planning
SOC	=	Sociaal
SU	=	Sociale uitsluiting
VVP	=	Verkeers- en vervoersplan
WI	=	Werk & Inkomen