



Discussion paper

# Risico op vervoersarmoede

Een eerste aanzet tot een indicator

Astrid Kampert  
Judith Nijenhuis  
Marloes Verhoeven  
Dennis Dahlmans

**December 2018**

# Inhoudsopgave

<b>1. Inleiding</b>	<b>4</b>
<b>2. Literatuur</b>	<b>6</b>
2.1 Wat is vervoersarmoede?	6
2.2 Wie is vervoersarm?	6
<b>3. Methodebeschrijving</b>	<b>10</b>
3.1 Vervoersarmoede meetbaar maken	10
3.2 Regionaal niveau	11
3.3 Gebruikte variabelen	11
3.4 Indicator risico op vervoersarmoede	13
3.5 Bestandskoppeling	15
3.6 Populatie	15
<b>4. Resultaten op gemeenteniveau</b>	<b>16</b>
4.1 Inwoners Utrecht en Heerlen	16
4.2 Inkomen in Utrecht hoger dan in Heerlen	17
4.3 Motorvoertuigbezit Heerlen hoger dan in Utrecht	17
4.4 Voorzieningen	19
4.5 Gezondheid en lichamelijke beperking	19
<b>5. Resultaten vervoersarmoede-indicator</b>	<b>20</b>
5.1 Heerlen	20
5.2 Utrecht	21
5.3 Heerlen en Utrecht	22
<b>6. Conclusie</b>	<b>24</b>
<b>7. Discussie en aanbevelingen</b>	<b>25</b>
7.1 Suggesties toekomstige verbetering indicator	25
7.2 Ideeën voor vervolgonderzoek	26
7.3 Beleidstoepassing van dit onderzoek	26
<b>Bronnen</b>	<b>27</b>
<b>Bijlage 1: Heerlen</b>	<b>31</b>
<b>Bijlage 2: Utrecht</b>	<b>37</b>

### **Samenvatting**

Er zijn mensen in de samenleving die om uiteenlopende redenen niet altijd kunnen komen waar ze zouden willen omdat zij niet beschikken over de benodigde vervoersmogelijkheden, wat hun deelname aan de samenleving kan belemmeren. Deze mensen kunnen vervoersarmoede ervaren. Vervoersarmen hebben minder mogelijkheden om deel te nemen aan bijvoorbeeld werk, opleiding of aan sociale netwerken waardoor ze een groter risico hebben op sociale uitsluiting. Vervoersarmoede is een moeilijk te kwantificeren begrip. Dit onderzoek betreft een eerste aanzet om het risico op vervoersarmoede meetbaar te maken door gebruik te maken van integrale databronnen. Een zestal variabelen zijn gebruikt om het risico op vervoersarmoede op gemeente- en buurniveau in kaart te brengen. Deze zes variabelen zijn gecombineerd tot de indicator 'risico op vervoersarmoede op buurniveau'. Deze methode is uitgewerkt voor twee steden; de stad met de sterkste bevolkingskrimp in de afgelopen tien jaar (Heerlen) en een stad met de sterkste bevolkingsgroei (Utrecht). Uit de resultaten komt naar voren dat volgens de ontwikkelde indicator het aandeel buurten met risico op vervoersarmoede in krimpgemeente Heerlen groter is dan in groeigemeente Utrecht. In Heerlen scoort 18,2 procent van de buurten in de hoogste categorie, in Utrecht is dat 1,9 procent. 5,5 procent van de Heerlense buurten heeft het laagste risico op vervoersarmoede, tegenover 13,2 procent van de buurten in Utrecht.

### **Keywords**

Vervoersarmoede, autobezit, sociale uitsluiting, mobiliteit

# 1. Inleiding

Nederlanders zijn gemiddeld een uur per dag onderweg (CBS, 2018a), bijvoorbeeld naar het werk, naar een opleiding of om familie te bezoeken. Deze verplaatsingen zijn echter niet voor iedereen vanzelfsprekend. Er zijn mensen die om uiteenlopende redenen niet altijd kunnen komen waar ze zouden willen, omdat zij niet beschikken over de benodigde vervoersmogelijkheden. Dat kan hun deelname aan de samenleving belemmeren. Deze mensen kunnen vervoersarmoede ervaren. De term vervoersarmoede is afkomstig uit onderzoek naar sociale uitsluiting. Diverse onderzoeken (Hine & Mitchell, 2003; Cass, Shove & Urry, 2005; Lucas, 2011) laten zien dat een gebrek aan vervoersmogelijkheden een sociaal probleem kan zijn met ingrijpende sociale gevolgen. Mensen die vervoersarm zijn, hebben minder mogelijkheden om deel te nemen aan bijvoorbeeld werk, opleiding of sociale netwerken. Ze hebben wellicht niet de kans om aanwezig te zijn bij bijvoorbeeld een doktersafpraak of een sollicitatiegesprek. Op basis van CBS data willen wij inzicht geven in het risico op vervoersarmoede in Nederland.

Er zijn verschillende ontwikkelingen die ervoor zorgen dat de problemen van vervoersarmen actueler worden, zoals bevolkingskrimp en, daarmee samenhangend, vergrijzing. Deze fenomenen maken het moeilijk om voorzieningen zoals winkels, horecagelegenheden en openbaar vervoer op peil te houden in krimpregio's. Gevolg is dat mensen verder moeten reizen om van deze voorzieningen gebruik te kunnen maken, en dat er daardoor in deze gebieden meer risico is op vervoersarmoede, met name onder personen die geen auto bezitten en/of kunnen besturen (Bijl, 2009; Beuning, Molnár-in 't Veld & Bouhuijs, 2010; SCP, 2013; Platform31 & ZB Planbureau, 2017). Een gebrek aan vervoersmogelijkheden is één van de belangrijkste factoren van sociale uitsluiting op het platteland. In de stad is er vaak een fijnmazig netwerk van openbaar vervoer, en de af te leggen afstanden zijn kort. Maar ook hier kunnen mensen problemen ondervinden door het ontbreken van kennis en vaardigheden om een weg te vinden in het doolhof van tickets, abonnementen en haltes. Daarnaast is fietsen in de stad een vaardigheid op zich (Mobiël 21, 2015).

Er zijn verschillende onderzoeken in Nederland gedaan naar vervoersarmoede. Deze onderzoeken zijn veelal gericht op bepaalde regio's of risicogroepen en zijn vooral kwalitatief van aard (Meert et al., 2003; Martens, 2012; ZB planbureau, 2016a). Martens en Bastiaanssen (2014, 2015) hebben wel gekozen voor een kwantitatieve aanpak. Zij hebben een bereikbaarheidsarmoede-indicator ontwikkeld, gebaseerd op het inkomen en het aantal banen dat binnen 30 minuten bereikt kan worden en deze indicator toegepast op de stadsregio Amsterdam.

Het CBS-onderzoek dat in dit artikel wordt beschreven is ook kwantitatief van aard. De hoofdvraag is: "Welke factoren spelen een rol bij vervoersarmoede en in hoeverre verschilt het risico op vervoersarmoede tussen een stad met bevolkingsgroei (Utrecht) en een stad met bevolkingskrimp (Heerlen)?" Gegevens over rijbewijs- en motorvoertuigenbezit zijn op microniveau gecombineerd met persoons- en huishoudenskenmerken en regio-informatie zoals de nabijheid van voorzieningen.

Deze aanpak biedt de mogelijkheid om regio's te vergelijken. Door gebruik van integrale datasets kan dit onderzoek voor heel Nederland op laagregionaalniveau uitgevoerd worden.

Dit artikel begint met een overzicht van de literatuur over vervoersarmoede om vast te stellen wat vervoersarmoede inhoudt en welke groepen (een hoger) risico op vervoersarmoede hebben. Vervolgens zijn deze factoren uitgewerkt in een theoretisch kader waarbij duidelijk wordt welke variabelen meegenomen worden in dit onderzoek. Er is een eerste aanzet gemaakt om het risico op vervoersarmoede meetbaar te maken door gebruik te maken van integrale databronnen. Om praktische redenen is ervoor gekozen dit uit te werken op buurtniveau voor twee steden: een stad met bevolkingskrimp (Heerlen) en een stad met bevolkingsgroei (Utrecht). Deze aanzet kan verder uitgebreid en verbeterd worden door het toevoegen van extra informatie. Daarnaast kan de methode verfijnd worden op basis van nieuwe inzichten.

## 2. Literatuur

### 2.1 Wat is vervoersarmoede?

Het begrip vervoersarmoede komt voort uit de internationale discussies over het fenomeen sociale uitsluiting. Er is sprake van sociale uitsluiting als een persoon, om redenen buiten zijn of haar macht, niet volwaardig kan participeren in de samenleving maar dit wel zou willen (Martens et al., 2011). Dit kan veroorzaakt worden door factoren als een laag inkomen, lage opleidingsmogelijkheden, een fysieke of verstandelijke beperking, of door een gebrekkig sociaal netwerk. Daarnaast kunnen gebrekkige verplaatsingsmogelijkheden een oorzaak zijn van sociale uitsluiting. Vervoersarmoede wordt door Brouwer en Davidse (2002) beschreven als 'een discrepantie tussen de vervoersbehoefte en de vervoersmogelijkheden'. Meert et al. (2003) omschrijven: 'Mensen kunnen door beperkte verplaatsingsmogelijkheden niet meer op een volwaardige manier aan het maatschappelijk leven deelnemen'. Volgens Martens et al. (2011) is sprake van vervoersarmoede als een persoon, als gevolg van gebrekkige verplaatsingsmogelijkheden, niet kan deelnemen aan 'normale' activiteiten zoals boodschappen doen, het volgen van onderwijs, werken buitenshuis en sociale activiteiten, en daardoor ernstige sociale gevolgen ondervindt. Vervoersarmoede wordt voor een groot deel bepaald door de sociaal-economische positie in de maatschappij, waarbij een gebrek aan koopkracht vaak de basis vormt. Middelen ontbreken om een eigen vervoermiddel aan te schaffen of gebruik te maken van het openbaar vervoer. Een beperkt (mobiel) sociaal netwerk is vaak een risicofactor, die ervoor zorgt dat een vervoersoptie als meerijden met iemand anders niet mogelijk is (Mobiel 21, 2015).

Een belangrijke component van vervoersarmoede is subjectiviteit. Het gaat erom of mensen een gebrek aan mobiliteit ervaren. Het is dus meer dan alleen de objectieve beschikbaarheid van verplaatsingsmiddelen. Zo beleven mensen bijvoorbeeld afstanden verschillend. Ook kan het dat mensen wennen aan verplaatsingsproblemen en hun verwachtingen bijstellen (Martens et al., 2011). In een expertsessie met vervoersarme mbo-studenten uit Zeeland bleek dat jongeren gewend waren geraakt aan de geringe vervoersmogelijkheden in hun omgeving (Platform 31 & ZB Planbureau, 2017).

### 2.2 Wie is vervoersarm?

Uit onderzoeken naar vervoersarmoede blijkt dat specifieke groepen relatief vaak kampen met beperkte vervoersmogelijkheden. Iemand kan tot meerdere groepen behoren, waardoor de kans groter is dat iemand ook daadwerkelijk vervoersarmoede ervaart. Uiteraard is niet iedereen die deel uitmaakt van een risicogroep ook werkelijk vervoersarm.

### **Mensen die leven in armoede**

Mensen die in armoede leven zijn over het algemeen minder mobiel. Ze hebben minder vervoersmogelijkheden, verplaatsen zich langzamer en hebben een kleiner bereik (Meert et al, 2003; Lucas et al., 2016; Mobiel 21, 2015).

Huishoudens in de laagste inkomensklasse hebben vaker geen motorvoertuig dan huishoudens in een hogere inkomensklasse. Van de ruim 3 miljoen huishoudens in de laagste inkomensklasse had 46 procent in 2016 geen motorvoertuig. In 27 procent van de huishoudens had ook niemand een rijbewijs. In vrijwel alle huishoudens (94 procent) in de hoogste inkomensklasse was minstens één motorvoertuig aanwezig (CBS, 2018i). Voor iemand die weinig te besteden heeft is dezelfde verplaatsing naar verhouding duurder dan voor iemand die veel te besteden heeft. De 20 procent armste huishoudens geven 7,4 procent van hun besteedbaar inkomen uit aan vervoer, de rijkste 20 procent huishoudens 16,8 procent (CBS, 2017d). Bezuinigingen op minder noodzakelijke verplaatsingen verhogen het risico op sociale uitsluiting (Martens et al., 2011).

### **Autolozen**

Mensen zonder auto hebben een groter risico om vervoersarm te zijn. Dit heeft er mee te maken dat onze samenleving in toenemende mate autoafhankelijk is geworden. Jeekel (2011) merkt op: 'Veel activiteiten lijken in de moderne samenleving niet of nauwelijks mogelijk zonder auto. Voor een deel zijn deze activiteiten zelfs mogelijk geworden door de auto'. In 2015 had 3 op de 10 huishouden geen auto in bezit. Ongeveer de helft van alle verplaatsingen gebeurt met de auto (CBS, 2017a; CBS, 2018a). Ook onder groepen die van oudsher vaker vervoersarm zijn zoals ouderen neemt het auto- en rijbewijsbezit toe (Meert et al., 2003; CBS, 2017e). Het toegenomen autobezit heeft bijgedragen aan het uitdunnen van OV in plattelandsgebieden (Brouwer & Davidse, 2002). Terwijl de auto voor een grote groep steeds meer vanzelfsprekend wordt, is er nog altijd een groep die geen auto ter beschikking heeft. In 2,1 miljoen huishoudens (27 procent) in Nederland was in 2016 niet alleen geen (lease)auto, maar ook geen brom- of snorfiets, scooter, motor of bestelauto aanwezig. Hoe stedelijker de woongemeente hoe groter het aandeel huishoudens zonder motorvoertuig. Daarnaast zijn huishoudens met een laag inkomen vaak autoloos (CBS, 2018i).

Steeds meer voorzieningen en winkels vestigen zich buiten de centra van de stad, waar de bereikbaarheid goed is voor autobezitters maar minder goed voor mensen zonder auto (Beuningen et al., 2010). Werkzoekenden zonder auto hebben moeite om sommige werklocaties te bereiken (Bastiaanssen, 2012). Wie autoloos is, hoeft echter niet per definitie vervoersarm te zijn. Mensen die geen auto hebben, besteden meer tijd aan verplaatsingen, maar zij zijn pas vervoersarm als er sprake is van verminderde participatie en als de vervoersarmoede duidelijke sociale gevolgen heeft (Martens et al., 2011). In Nederland is vervoersarmoede relatief bescheiden in vergelijking met andere landen, onder andere doordat de fiets in Nederland een veel gebruikt vervoermiddel is (Martens et al., 2011; Martens, 2014). In steden waar het OV-netwerk en de fiets een goed alternatief voor de auto zijn, is het risico op vervoersarmoede kleiner. Omgekeerd, het bezit van een auto garandeert niet dat iemand niet vervoersarm is. In een onderzoek naar vervoersarmoede onder oudere

vrouwen in Zeeland was bij 2 op de 5 vrouwen met vervoersproblemen een auto aanwezig in het huishouden (ZB planbureau, 2016a). Toch voelden deze vrouwen zich beperkt in hun mobiliteit, bijvoorbeeld door te lange reistijden of gezondheidsproblemen.

### **Bewoners van perifere gebieden**

Wie op het platteland woont moet vaak verder reizen voor voorzieningen als winkels, scholen, sportterreinen, en voor werk. In sommige plattelandsgebieden hebben bevolkingskrimp en een toenemend autogebruik gezorgd voor minder draagvlak voor het openbaar vervoer (Meert et al., 2003; Platform 31 & ZB Planbureau, 2017). Krimp zorgt ook voor verschraling van het voorzieningenniveau, winkels en scholen verdwijnen door het wegtrekken van de bevolking (Bijl, 2009). Niet alleen op het platteland, ook in suburbane gebieden waar de fiets en OV onvoldoende alternatief bieden voor de auto, is er een risico op vervoersarmoede (Martens et al., 2011). Plaatsen die minder bereikbaar zijn, worden als 'not spots' bestempeld en hebben een lagere status dan gebieden waar de bewoners heel mobiel en bereikbaar zijn (Platform31 & ZB Planbureau, 2017).

### **Mensen met een beperking**

Mensen met een beperking lopen ook risico op vervoersarmoede (Meert et al., 2003; Martens et al., 2011; Hine & Mitchell, 2003). Naarmate men meer zorgbehoevend is, wordt men vervoersafhankelijker en weegt de bereikbaarheid van bestemmingen zwaarder (Mobiel 21, 2015). Om uiteenlopende redenen kan het voor mensen met een beperking moeilijk zijn om vervoermiddelen te gebruiken, bijvoorbeeld door het ontwerp van voertuigen en de locatie en afstand tot OV-haltes. Sommige mensen met een beperking hebben begeleiding nodig om verplaatsingen te maken. Door de zorg voor een naaste worden gezinsleden beperkt in hun doen en laten. Hun dagelijkse gewoonten worden ontwricht, en dat kan negatieve gevolgen hebben voor hun sociale contacten.

### **Ouderen**

Op hogere leeftijd krijgen steeds meer mensen te maken met een functiestoornis. Ze lopen bijvoorbeeld moeilijker of reageren trager, met veiligheidsproblemen als gevolg (Brouwer & Davidse, 2002). Ouderen zijn relatief vaak betrokken bij ongevallen en zijn daarbij ook nog lichamelijk kwetsbaarder dan jongeren. Oudere vrouwen komen ook in diverse onderzoeken in beeld als risicogroep voor vervoersarmoede (ZB planbureau, 2016a; Meert et al., 2003). Het rijbewijsbezit onder oudere vrouwen is lager dan van jongere vrouwen, wat betekent dat zij vaker aangewezen zijn op andere vormen van vervoer of op hun partner (Harms, 2008).

### **Gezinnen met kinderen**

Gezinnen met kinderen zijn een groep die mogelijk vervoersproblemen ervaren. Kinderen of jongeren kunnen zich lopend verplaatsen ofgebruik maken van een fiets, in beide gevallen is de actieradius beperkt. Uit een onderzoek van het ZB planbureau onder Zeeuwse mbo-studenten bleek dat bijna de helft regelmatig voorzieningen niet kon bereiken door een structureel vervoersprobleem, waarbij beperkt openbaar vervoer een grote rol speelde (ZB planbureau, 2016b).



Kinderen en jongeren zijn vaker afhankelijk van anderen voor hun mobiliteit, bijvoorbeeld van ouders die hen brengen en halen, of van het OV. Het halen en brengen van kinderen beperkt ook weer de ouders in hun actieruimte (Bastiaanssen, 2012). Bij onderzoek onder Nijmeegse minima zijn het vooral huishoudens met kinderen die hoge vervoerskosten hebben. Dit kan ten koste gaan van deelname aan cursussen of sportactiviteiten. Uit onderzoek in Rotterdam bleek dat vrouwen met jonge kinderen minder toegang hadden tot werk door zorgtaken zoals het halen en brengen van kinderen onder werktijd (Bastiaanssen, Donkers & Martens, 2013).

# 3. Methodebeschrijving

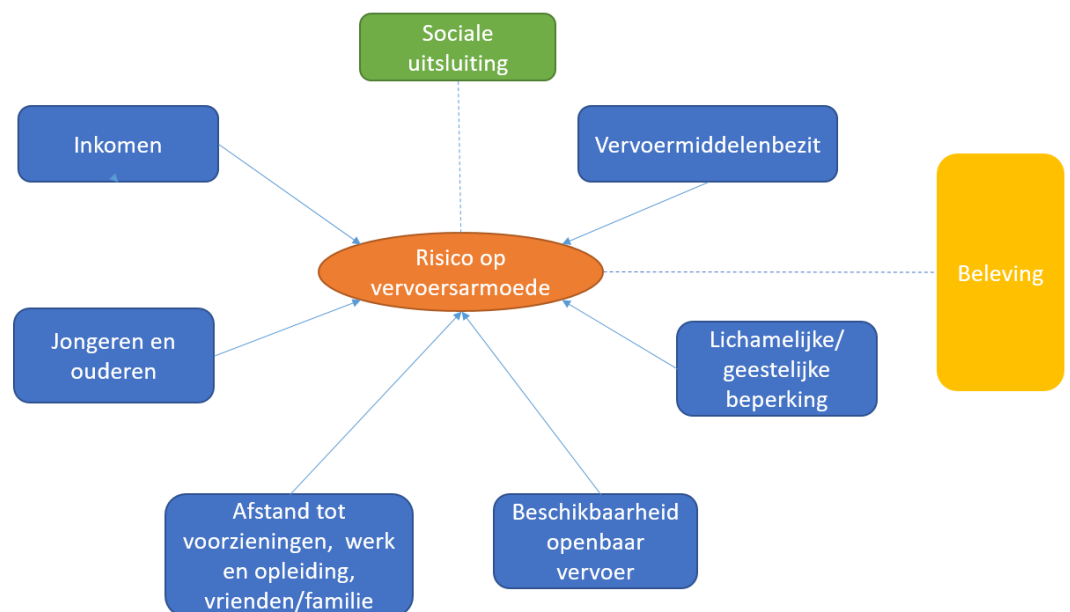
## 3.1 Vervoersarmoede meetbaar maken

Er zijn diverse publicaties die inzicht geven in verschillende invalshoeken en definities van vervoersarmoede en de beschikbare literatuur op dit gebied (zoals Jorritsma et al., 2018; Lucas, 2012; Lucas et al. 2016). Volgens Lucas et al. (2016) is vervoersarmoede een overkoepelend begrip dat bestaat uit een viertal subconcepten:

- Mobiliteitsarmoede: een systematisch gebrek aan (meestal gemotoriseerd) vervoer waardoor het voor mensen moeilijk wordt om zich te verplaatsen. Soms heeft dit te maken met een gebrek aan diensten of infrastructuur.
- Bereikbaarheidsarmoede: de moeilijkheid om basisvoorzieningen te kunnen bereiken zoals werk, school, ziekenhuis, sportaccommodatie of winkel binnen een acceptabele tijdsduur en tegen een acceptabele inspanning.
- Betaalbaarheid van vervoer: het gebrek aan mogelijkheden voor individuen en huishoudens om vervoer te betalen.
- Blootstelling aan de nadelige effecten van vervoer zoals de kans om verkeersslachtoffer te worden en ziek te worden van vervuiling door verkeer.

De eerste drie subconcepten zijn meegenomen in het theoretisch kader, het vierde subconcept is buiten beschouwing gelaten aangezien het gaat om gevolgen van vervoer. In het theoretisch kader zijn de belangrijkste factoren opgenomen die volgens de literatuur van invloed zijn op vervoersarmoede.

### 3.1.1 Theoretisch kader



## 3.2 Regionaal niveau

Het risico op vervoersarmoede kan van gemeente tot gemeente maar ook van buurt tot buurt verschillen (Martens & Bastiaanssen, 2015). De beschikbare data om risico op vervoersarmoede te kwantificeren is beschikbaar op huishoudensniveau. Daardoor is het mogelijk om uitspraken te doen op een laag regionaal niveau, en om in detail de verschillen in vervoersarmoede tussen een stad met bevolkingsgroei en een stad met bevolkingskrimp te analyseren en binnen deze steden buurten te vergelijken.

## 3.3 Gebruikte variabelen

Een zestal variabelen zijn in dit onderzoek gebruikt om het risico op vervoersarmoede op gemeente- en buurtniveau in kaart te brengen. Hieronder volgt een beschrijving van de wijze waarop deze variabelen vanuit het theoretisch kader meetbaar zijn gemaakt voor de indicator 'risico op vervoersarmoede op buurtniveau'. Over buurten met minder dan 30 huishoudens worden in verband met geheimhouding geen uitspraken gedaan.

### 1. Vervoermiddelenbezit

Voor het vervoermiddelenbezit wordt gekeken of op 1 januari 2016 huishoudens in het bezit zijn van een motorvoertuig. Dat wil zeggen, of één of meerdere leden van het huishouden een (lease)auto, brom- of snorfiets, scooter, motor of bestelauto op zijn of haar naam heeft staan. Voor de indicator betreft deze variabele het aandeel huishoudens in de betreffende buurt dat geen motorvoertuig in bezit heeft.

### 2. Inkomen

Voor inkomen is gebruik gemaakt van het gestandaardiseerd besteedbaar huishoudensinkomen in 2016. Het besteedbaar huishoudensinkomen bestaat uit het bruto-inkomen verminderd met:

- betaalde inkomensoverdrachten, zoals alimentatie aan de ex-echtgeno(o)t(e),
- premies inkomensverzekeringen, zoals premies betaald voor sociale verzekeringen, volksverzekeringen en particuliere verzekeringen in verband met werkloosheid, arbeidsongeschiktheid en ouderdom en nabestaanden,
- premies ziektekostenverzekeringen,
- belastingen op inkomen en vermogen.

Het gestandaardiseerd besteedbaar inkomen is het besteedbaar inkomen gecorrigeerd voor verschillen in grootte en samenstelling van het huishouden. Deze correctie vindt plaats met behulp van zogenoemde equivalentiefactoren. In de equivalentiefactor komen de schaalvoordelen tot uitdrukking die het gevolg zijn van het voeren van een gemeenschappelijke huishouding. Met behulp van de equivalentiefactoren worden alle inkomens herleid tot het inkomen van een eenpersoonshuishouden. Op deze wijze zijn de welvaartsniveaus van huishoudens

onderling vergelijkbaar gemaakt. Huishoudens met een onbekend inkomen zijn bij het samenstellen van de indicator buiten beschouwing gelaten.

In de indicator betreft inkomen het aandeel huishoudens in een buurt dat behoort tot de laagste inkomensgroep. Dat betekent dat deze huishoudens behoren tot de 40 procent Nederlandse huishoudens met het laagste inkomen. Buurten met minder dan 100 huishoudens zijn niet meegenomen in de indicator vanwege geheimhouding.

### **3. Jongeren en ouderen**

De informatie over leeftijd van de inwoners is afkomstig uit het bevolkingsregister van Nederlandse gemeenten. De variabele leeftijd betreft het aandeel 65-plussers en het aandeel kinderen tot 15 jaar in een buurt (CBS, 2018f). Peildatum is 1 januari 2016.

### **4. Mensen met een beperking**

Er is geen eenduidige bron beschikbaar die aangeeft of leden van een huishouden een lichamelijke en/of geestelijke beperking hebben waardoor ze zich niet kunnen verplaatsen. Wel zijn er data beschikbaar over personen die ondersteund worden in het kader van de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (WMO). Met deze wet hebben gemeenten meer verantwoordelijkheid gekregen bij de ondersteuning van mensen, gericht op zelfredzaamheid en participatie (CBS, 2017c). Deze gegevens worden verzameld voor de gemeentelijke monitor sociaal domein, waar gemeenten op vrijwillige basis aan deelnemen. Indien er één of meer maatwerkarrangementen aan een huishouden zijn toegekend in het kader van de WMO, dan wordt dit huishouden aangemerkt als huishouden dat een grotere kans heeft op een lid met een beperking. Het betreft hier de volgende arrangementen: hulp bij het huishouden, begeleiding, persoonlijke verzorging, kortdurend verblijf, woondiensten, overige ondersteuning gericht op het individu of huishouden/gezin, dagbesteding, vervoersdiensten, overige groepsgerichte ondersteuning, overige maatwerkarrangementen, rolstoelen, vervoersvoorzieningen, woonvoorzieningen, overige hulpmiddelen, beschermd wonen, opvang, spoedopvang, overige beschermd wonen en opvang. Elke gemeente voert een eigen beleid in het sociaal domein en bepaalt zelf welke voorzieningen als een algemene voorziening worden aangeboden en welke als maatwerkarrangement. Zonder de lokale context zijn de cijfers van gemeenten moeilijk met elkaar te vergelijken. In 2016 maakten iets meer dan 1 miljoen Nederlanders gebruik van een maatwerkvoorziening in het kader van de WMO 2015 (CBS, 2017c).

Daarnaast heeft de Belastingdienst informatie over bestelauto's die in gebruik zijn voor vervoer van mindervaliden. Wie zo'n aangepaste bestelauto heeft krijgt gedeeltelijke vrijstelling van de motorrijtuigenbelasting. Indien in een huishouden gebruik gemaakt wordt van één of meer WMO-arrangementen en/of het huishouden in het bezit is van een bestelauto die ingericht is voor vervoer van mindervaliden, dan wordt dit huishouden ook aangemerkt als huishouden waarvan één van de leden mogelijk een lichamelijke en/of geestelijke beperking heeft.

De variabele lichamelijke/geestelijke beperking in de indicator betreft het aandeel huishoudens per buurt dat voldoet aan deze beschrijving. Data vanuit de WMO zijn

van 2015, data over de beschikbaarheid van een aangepaste bestelauto is van het eerste kwartaal 2016.

### **5. Afstand tot voorzieningen**

In dit onderzoek is gekozen om de afstand tot twee basisvoorzieningen mee te nemen, te weten de afstand tot de huisarts en de supermarkt. Voor Nederlanders was in 2016 de gemiddelde afstand van hun woning tot een huisartsenpraktijk 1 kilometer en de gemiddelde afstand tot de dichtstbijzijnde supermarkt 800 meter (CBS, 2018e). In dit onderzoek is per huishouden een gemiddelde afstand berekend van deze twee voorzieningen, zodat er één indicator ontstaat.

De variabele afstand tot voorzieningen per buurt in de indicator betreft het aandeel huishoudens dat gemiddeld verder dan 1 km af woont van de dichtstbijzijnde huisarts/supermarkt. Peilmoment is 2015.

### **6. Beschikbaarheid openbaar vervoer**

Met betrekking tot de beschikbaarheid van openbaar vervoer is per huishouden de afstand tot de dichtstbijzijnde OV-halte (bus, tram, metro) genomen. Deze afstanden zijn berekend over de route die mensen over de weg moeten afleggen tot de halte. Hierbij is de aanname gemaakt dat huishoudens gebruik maken van de dichtstbijzijnde OV-halte, ook wanneer deze buiten de gemeentegrens ligt. Afstand tot treinstations is niet meegenomen omdat de trein niet voor iedereen een optie is. 'Die is voor de middenklasse; voor lagere inkomens is de trein veel te duur'. (Donkers, 2017).

De variabele afstand tot openbaar vervoer per buurt betreft in de indicator het aandeel huishoudens dat verder dan 500 meter af woont van de dichtstbijzijnde OV-halte. Peilmoment is 2016.

## **3.4 Indicator risico op vervoersarmoede**

Voor elk van de variabelen is een indeling gemaakt in drie klassen, waarbij de laagste klasse (score 1) het minst bijdraagt aan het risico op vervoersarmoede, en de hoogste klasse (score 3) het meest. Zie tabel 3.4.1 voor de klassen en bijbehorende scores. De klassen zijn gebaseerd op een driedeling van alle Nederlandse buurten met grenzen bij 33 procent en 66 procent. De variabelen afstand tot OV-halte en lichamelijke/geestelijke beperking waren niet voor heel Nederland beschikbaar. Voor deze variabelen is daarom een klassenindeling gemaakt op basis van de beschikbare data. Van deze zes variabelen is vervolgens één indicator 'risico op vervoersarmoede' samengesteld door een ongewogen gemiddelde te nemen van de scores van de zes variabelen. Er is gekozen om alle variabelen met een gelijke weging mee te nemen omdat onbekend is welke variabele zwaarder weegt. Voor het ene huishouden kan inkomen bepalend zijn, maar voor een ander huishouden met bijvoorbeeld een hoog inkomen kan de fysieke beperking van een lid van het huishouden zwaarder wegen.

### 3.4.1 indicator risico op vervoersarmoede

<b>Percentage huishoudens zonder motorvoertuig</b>	<b>score</b>
0 t/m 10 procent	1
11 t/m 20 procent	2
21 procent of meer	3
<b>Percentage huishoudens met laag inkomen</b>	<b>score</b>
0 t/m 25 procent	1
26 t/m 40 procent	2
41 procent of meer	3
<b>Percentage inwoners jonger dan 15 en 65-plus per buurt</b>	<b>score</b>
<32 procent	1
32 t/m 37 procent	2
meer dan 37 procent	3
<b>Percentage huishoudens met kans op lichamelijke/geestelijke beperking</b>	<b>score</b>
0 t/m 5 procent	1
6 t/m 10 procent	2
11 procent of meer	3
<b>Percentage huishoudens met dichtstbijzijnde huisarts/supermarkt verder dan 1 km</b>	<b>score</b>
0 t/m 25 procent	1
26 t/m 75 procent	2
76 procent of meer	3
<b>Percentage huishoudens met OV-halte verder van 500 meter</b>	<b>score</b>
0 t/m 10 procent	1
11 t/m 50 procent	2
51 procent of meer	3
<b>Indicator</b>	<b>risico op vervoersarmoede</b>
1 t/m 1,6	laagste
> 1,6 t/m 1,8	laag
> 1,8 t/m 2,0	midden
> 2,0 t/m 2,4	hoog
> 2,4 t/m 3	hoogste

### 3.5 Bestandskoppeling

Voor dit onderzoek zijn integrale microbestanden over mobiliteit, demografie, regio, inkomen, afstand tot supermarkt/huisarts/OV-halte en WMO-arrangementen op huishoudensniveau met elkaar gecombineerd. Voor deze koppeling is gebruik gemaakt van het Stelsel van sociaal-statistische bestanden (SSB) van het CBS. Dit is een stelsel van koppelbare registers die onderling zijn afgestemd en consistent zijn gemaakt. Het SSB bevat geanonimiseerde microdata over diverse onderwerpen.

### 3.6 Populatie

De populatie betreft alle Nederlandse particuliere en institutionele huishoudens op 1 januari 2016. De ontwikkelde vervoersarmoede-indicator analyseert vervoersarmoede op huishoudensniveau. Daar is voor gekozen omdat vier van de zes indicatoren op huishoudensniveau zijn: de afstand tot voorzieningen en OV is voor alle huishoudleden gelijk, en ook het huishoudensinkomen en vervoermiddelen zullen veelal door leden van het huishouden gedeeld worden. De indicatoren lichamelijke/geestelijke beperking en leeftijd zijn op persoonsniveau geanalyseerd, maar kunnen wel de andere huishoudleden beïnvloeden. Hierbij dient dan ook de kanttekening te worden gemaakt dat vervoersarmoede een huishouden als geheel kan treffen maar dat het ook kan zijn dat één lid van het huishouden vervoersproblemen ervaart terwijl dat voor een ander lid niet geldt.

In hoeverre verschilt het risico op vervoersarmoede tussen een stad met bevolkingsgroei en een stad met bevolkingskrimp? Om dit te onderzoeken zijn twee grote gemeenten (75 duizend inwoners of meer) in Nederland op verschillende kenmerken vergeleken. Tussen 2007 en 2017 groeide de bevolking van de stad Utrecht het sterkst, namelijk met 18,9 procent tot 343.038 inwoners in 2017. In dezelfde periode was Heerlen de gemeente met de grootste bevolkingskrimp. De bevolking van Heerlen nam in dezelfde periode af met 3,7 procent naar 87.189 inwoners in 2017.

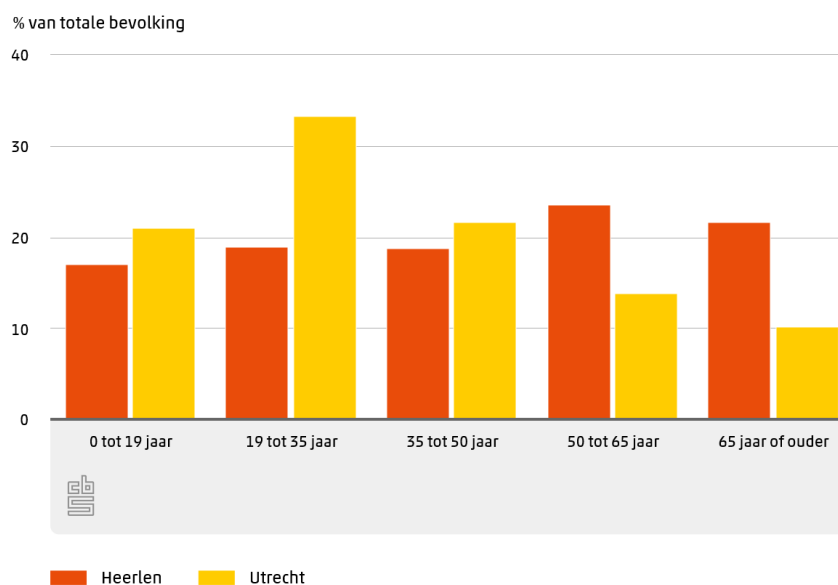
## 4. Resultaten op gemeenteniveau

Het risico op vervoersarmoede is uitgewerkt voor krimpgemeente Heerlen en groeigemeente Utrecht. Utrecht is een zeer sterk stedelijk gemeente en Heerlen is een sterk stedelijke gemeente. In dit hoofdstuk worden eerst beide steden beschreven en vervolgens wordt het risico op vervoersarmoede op buurtniveau geanalyseerd.

### 4.1 Inwoners Utrecht en Heerlen

Utrecht en Heerlen verschillen sterk naar de leeftijd van de inwoners. Vergeleken met Heerlen telt Utrecht relatief veel jongeren van 19 tot 35 jaar. In Heerlen zijn relatief meer 50-plussers dan in Utrecht (CBS,2018k).

#### 4.1.1 Inwoners naar leeftijd, 2016



De verhouding van 65-plussers t.o.v. de leeftijdsgroep 20 tot 65 jaar (grijze druk) is in Heerlen toegenomen van 30 procent (2007) naar 37 procent (2017). Voor Utrecht is de grijze druk, 15 procent, gelijk gebleven in deze periode (CBS, 2018b). De gemiddelde leeftijd in Heerlen is bijna tien jaar hoger dan in Utrecht. Een inwoner van Utrecht is in 2016 gemiddeld 34,9 jaar, een Heerlenaar is gemiddeld 44,2 jaar. De lage gemiddelde leeftijd in Utrecht heeft onder andere te maken met het aantal studenten dat hier woont. In studiejaar 2017/2018 waren er 32,2 duizend hbo/wo-studenten, dit is bijna een tiende deel van alle inwoners. In Heerlen wonen 2,1 duizend studenten, 2 procent van alle inwoners (CBS, 2018c).



## 4.2 Inkomen in Utrecht hoger dan in Heerlen

Huishoudens in Utrecht hebben gemiddeld een hoger inkomen dan huishoudens in Heerlen. In 2015 was het gemiddeld besteedbaar inkomen van huishoudens in Utrecht 34,8 duizend euro tegen 31,2 duizend euro in Heerlen (CBS, 2018h). Er waren in Heerlen ook meer huishoudens die langdurig een laag inkomen hadden. In 2016 leefde 6,1 procent van de Heerlense huishoudens vier jaar of langer van een inkomen onder de lage-inkomensgrens (CBS, 2018g). In Utrecht was dat 4,3 procent van de huishoudens.

## 4.3 Motorvoertuigbezit Heerlen hoger dan in Utrecht

In Utrecht is in 74 procent van de 179 duizend huishoudens een rijbewijs voor één of meer typen motorvoertuig aanwezig. 54 procent van alle Utrechtse huishoudens heeft een motorvoertuig in bezit. In Heerlen is in 79 procent van de bijna 47 duizend huishoudens een rijbewijs. Ook bezit een groter aandeel van de huishoudens dan in Utrecht een motorvoertuig, 70 procent.

Het verschil in rijbewijsbezit tussen Heerlen en Utrecht is bij alle leeftijdsgroepen zichtbaar. Bij de inwoners van 50 jaar of ouder is het verschil groter dan bij de jongere groep. Van de 50-plussers in Heerlen heeft 76 procent een rijbewijs, in Utrecht is dat 72 procent. Alleen hebben in Utrecht relatief meer jongeren (16 tot 30 jaar) een rijbewijs dan in Heerlen.

### 4.3.1 Inwoners met een rijbewijs voor één of meerdere motorvoertuigen, 2016



Bron: CBS, RDW

Het verschil in motorvoertuigbezit tussen Utrecht en Heerlen is groter dan het verschil in rijbewijsbezit. In Heerlen heeft 46 procent van de inwoners een auto, motor of bromfiets, in Utrecht is dat 34 procent. Het verschil is het grootst bij de

jongeren tot 30 jaar. Hoewel jongeren in Heerlen minder vaak een rijbewijs hebben, hebben ze wel vaker een motorvoertuig in bezit: 36 procent is het aandeel voertuigbezitters in Heerlen en 21 procent in Utrecht.

#### 4.3.2 Aandeel inwoners met een motorvoertuig, 2016



In Heerlen heeft 66 procent van alle huishoudens minimaal 1 personenauto, 19 procent heeft er twee of meer. In Utrecht heeft de helft van de huishoudens er minimaal één en 12 procent heeft twee of meer auto's in bezit. Ook zijn er in Heerlen relatief meer huishoudens met een brommer, motor of bestelauto dan in Utrecht.

#### 4.3.3 Huishoudens in bezit van motorvoertuigen, 2016

	Aandeel van huishoudens in gemeente	
	Utrecht (%)	Heerlen (%)
<b>Motorvoertuig</b>	54	70
<b>Auto inclusief leaseauto</b>	50	66
<b>1 auto</b>	39	47
<b>2 of meer auto's</b>	12	19
<b>Bromfiets</b>	7	12
<b>1 bromfiets</b>	6	10
<b>2 of meer bromfietsen</b>	1	2
<b>Motor</b>	3	5
<b>Bestelauto</b>	2	3

Zowel in Heerlen als in Utrecht hebben de meeste motorvoertuigbezitters een auto. Het aandeel huishoudens met alleen een motor en/of bromfiets is in beide gemeenten 5 procent.

#### **4.4 Voorzieningen**

Hoe heeft het aantal voorzieningen zich ontwikkeld in Heerlen en Utrecht? Zowel in Utrecht als in Heerlen is tussen 2007 en 2015 het totale aantal bedrijfsvestigingen gestegen. In Utrecht was de stijging sterker dan in Heerlen. In Utrecht nam het aantal vestigingen in alle branches toe, in Heerlen was ook een aantal branches waar het aantal vestigingen afnam. Heerlen telde in 2015 bijvoorbeeld minder detailhandel- en horecavestigingen dan in 2007, voorzieningen die de inwoners in het dagelijks leven bezoeken. Het aantal vestigingen van bedrijven in de branche cultuur, sport en recreatie nam wel toe. (CBS, 2018d). Een huishouden in Utrecht heeft in 2015 een supermarkt op gemiddeld zo'n 550 meter afstand. In Heerlen is die afstand gemiddeld 665 meter. Ook voor de huisarts, treinstation en OV-halte moeten huishoudens uit Heerlen gemiddeld verder reizen.

#### **4.5 Gezondheid en lichamelijke beperking**

Vervoersarmoede kan samenhangen met gezondheid, omdat een slechte gezondheid ertoe kan leiden dat mensen zich minder goed kunnen verplaatsen. Gezondheid hangt samen met leeftijd. Oudere mensen ervaren hun gezondheid minder vaak als (zeer) goed en hebben ook vaker te maken met lichamelijke beperkingen (CBS 2018j). Bij het interpreteren van verschillen in vervoersarmoede tussen gemeenten is het daarom goed om de leeftijdsopbouw van gemeenten in beeld te hebben. Zo is de bevolking van Utrecht gemiddeld veel jonger dan de bevolking van Heerlen. Dit zou voor een deel kunnen verklaren waarom in Heerlen meer mensen zijn met een minder goede ervaren gezondheid en meer mensen met lichamelijke beperkingen dan in Utrecht (CBS, 2017b). Volgens de de Gezondheidsmonitor 2016 geeft 9,6 procent van de 19- tot 65-jarigen in Utrecht aan dat ze één of meer functiebeperkingen hebben (horen, zien en bewegen). In Heerlen is dat 17,2 procent. Dit verschil kan samenhangen met de leeftijdsopbouw in deze gemeenten. Onder 65-plussers ligt het aandeel inwoners met één of meer functiebeperkingen in beide gemeenten rond 35 procent. Deze verschillen zijn ook terug te zien in het aantal verleende WMO-arrangementen. In Utrecht werd in 2015 aan 7 procent van de huishoudens een of meer WMO-arrangementen verleend vanwege een lichamelijke beperking. In Heerlen was dat 14 procent van de huishoudens.

## 5. Resultaten vervoersarmoede-indicator

In dit hoofdstuk wordt de ontwikkelde indicator voor het 'risico op vervoersarmoede' toegepast op Utrecht en Heerlen. De resultaten zijn visueel weergegeven, zie Geovisualisaties van [Heerlen](#) en [Utrecht](#). In de tekst van dit artikel zullen de resultaten op hoofdlijnen worden besproken.

Deze indicator is een eerste aanzet om het risico op vervoersarmoede meetbaar te maken. Bij het interpreteren van de uitkomsten is het raadzaam om ook naar de onderliggende variabelen te kijken. Dit geeft meer inzicht en kan helpen om de resultaten te duiden.

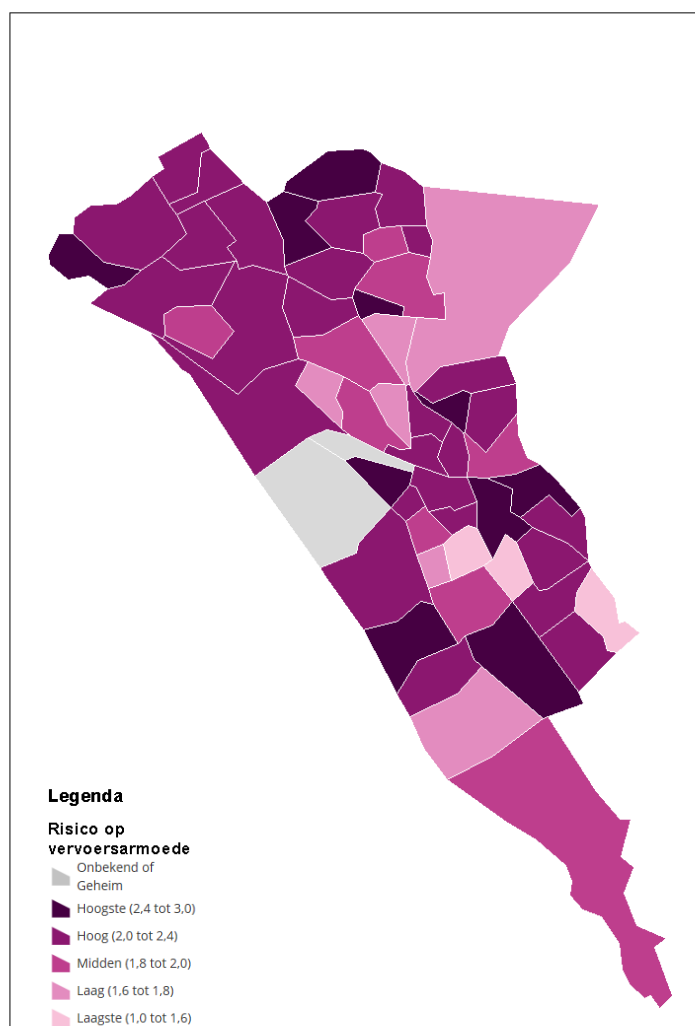
Zoals beschreven in hoofdstuk 3 is de indicator samengesteld op basis van zes variabelen waarvoor buurten een score hebben gekregen. Op basis van deze zes scores is een gemiddelde berekend. Als een buurt bij alle zes variabelen in de hoogste klasse (score 3) valt, dan krijgt deze buurt een gemiddelde score van 3, wat betekent dat het risico op vervoersarmoede het hoogst is. Indien een buurt bij alle indicatoren in de laagste klasse valt dan is het risico op vervoersarmoede met een gemiddelde score van 1 het kleinst.

### 5.1 Heerlen

Voor elk van de zes variabelen is een overzichtskaart gemaakt op buurtniveau. In Heerlen zijn 57 buurten. Van 55 buurten was voldoende informatie beschikbaar om de indicator vervoersarmoede te bepalen. Zie bijlage 1 voor de kaartjes van de gemeente Heerlen. Op basis van een gemiddelde van de zes scores zoals beschreven in paragraaf 3.4 hebben in Heerlen de volgende buurten het hoogste risico op vervoersarmoede: Terschuren, Eikenderveld, Dr. Nolensplein en omgeving, Heerlerbaan-West, Ziekenhuis, Weggebekker, Passart, Pronsebroek en Burettestraat en omgeving en Molenbergpark.

In Heerlen valt 18,2 procent van alle buurten in de hoogste risicoklasse. In deze buurten zijn relatief veel huishoudens die hoog scoren op meerdere van de zes variabelen, of een gemiddelde score van 2,4 of hoger hebben. De wijk Terschuren heeft met een gemiddelde van 2,8 de hoogste score. In deze buurt bezit meer dan 20 procent van de huishoudens geen motorvoertuig, valt meer dan 40 procent in de laagste inkomensklasse, heeft tussen 5 en 10 procent van de huishoudens een WMO-arrangement, woont meer dan driekwart van de huishoudens verder dan (gemiddeld) 1 km van de huisarts en de supermarkt, en woont meer dan de helft van de huishoudens verder dan 500 m van de OV-halte. Het aandeel jongeren tot 15 jaar en inwoners van 65 jaar of ouder in de buurt is meer dan 37 procent (zie tabel 3.4.1). Er zijn drie wijken in Heerlen die het laagste risico op vervoersarmoede hebben. Dit zijn de wijken Egstraat en omgeving (score 1,3), Caumerveld (score 1,5) en Bekkerveld (score 1,5).

### 5.1.1 Indicator risico op vervoersarmoede in Heerlen, 2016

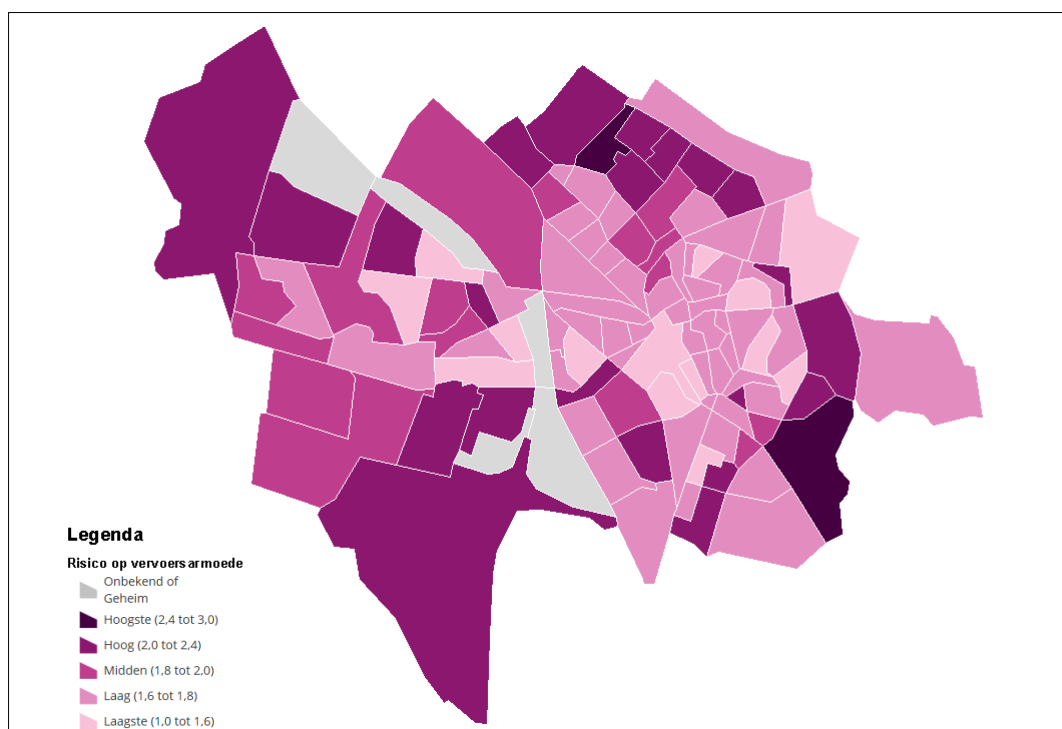


## 5.2 Utrecht

Voor Utrecht zijn in bijlage 2 zes kaartjes opgenomen, met per variabele een kaart op buurtniveau. Utrecht telt 111 buurten. Van 106 buurten is er voldoende informatie om uitspraken te doen. In 1,9 procent van deze buurten liggen de scores in de hoogste categorie (hoogste risico op vervoersarmoede). Dit zijn de buurten Maarschalkerweerd en Mereveld (score 2,6) en Vechtzoom-noord/Klopvaart (score 2,5). Inwoners in de buurt Maarschalkerweerd en Mereveld wonen ver van een OV-halte, de supermarkt en de huisarts, hebben een laag voertuigbezit en het aandeel ouderen en jongeren in deze buurt is hoog. Het aandeel huishoudens met een lichamelijke en/of geestelijke beperking in deze buurt is echter laag. Veertien Utrechtse buurten scoren in de categorie met het laagste risico op vervoersarmoede: Hoge Weide, Langerak, Het Zand-West, Terwijde-Oost, Dichterswijk, Oud Hoograven-Noord, Hooch Boulandt, Hoog-Catharijne NS en Jaarbeurs, Schildersbuurt, Oudwijk, Wittevrouwen, Voordorp en Voorveldsepoolder,

Tuinwijk-West en Oog in Al. Hoewel in veel van deze buurten het motorvoertuigbezit laag is, hebben de inwoners voorzieningen en een OV-halte in de buurt, en in bijna al deze buurten zijn er weinig huishoudens waarin iemand een lichamelijke en/of geestelijke beperking heeft.

### 5.2.1 Indicator risico op vervoersarmoede in Utrecht, 2016



### 5.3 Heerlen en Utrecht

In de indicator 'risico op vervoersarmoede' zijn de scores van de onderliggende variabelen samengevoegd. Om deze indicator goed te kunnen interpreteren, is het belangrijk om per buurt of gemeente ook naar de onderliggende zes variabelen te kijken. In tabel 5.3.1 zijn voor de gemeenten Heerlen en Utrecht de resultaten naast elkaar gezet. In de krimpgemeente Heerlen zijn meer buurten waar de huishoudens verder van voorzieningen (supermarkt, huisarts) en een OV-halte wonen dan in de groeigemeente Utrecht. In Heerlen behoort een groter deel van de inwoners tot een risicoleeftijdsgroep (ouder dan 65 of jonger dan 15 jaar) en hebben ook meer mensen een lichamelijke en/of geestelijke beperking dan in Utrecht. Ook zijn er in Heerlen meer buurten waar meer dan 40 procent van de huishoudens in de laagste inkomensklasse valt. Het voertuigbezit is in Heerlen daarentegen wel hoger dan in Utrecht.

### 5.3.1 Aandeel buurten waarbij indicator en onderliggende variabelen in de hoogste klasse scoren

		Utrecht (%)	Heerlen (%)
Voertuigbezit	Aandeel buurten waar meer dan 20 procent van de huishoudens geen motorvoertuig bezit	82	67
Lichamelijke\geestelijke beperking	Aandeel buurten waar meer dan 10 procent van de huishoudens één of meer WMO-arrangementen ontvangt	18	64
Inkomen	Aandeel buurten waar meer dan 40 procent van de huishoudens een laag inkomen heeft	66	76
Leeftijd	Aandeel buurten waar meer dan 37 procent van de inwoners jonger dan 15 jaar is of 65-plus	13	33
OV-halte	Aandeel buurten waar meer dan 50 procent van de huishoudens geen OV-halte binnen 500 meter heeft	11	20
Voorzieningen	Aandeel buurten waar de gemiddelde afstand tot huisarts en supermarkt meer dan 1 km is voor meer dan 75 procent van de huishoudens	11	16
Indicator risico op Vervoersarmoede	Aandeel buurten met het hoogste risico op vervoersarmoede	1,9	18,2

## 6. Conclusie

In dit onderzoek is met een literatuurstudie onderzocht welke factoren een rol spelen bij vervoersarmoede. Op basis hiervan is een eerste aanzet gedaan om het risico op vervoersarmoede meetbaar te maken met behulp van een indicator. Om deze indicator te kunnen toepassen is onderzocht in hoeverre het risico op vervoersarmoede verschilt tussen een stad met bevolkingsgroei, Utrecht, en een stad met bevolkingskrimp, Heerlen.

De concepten mobiliteitsarmoede, bereikbaarheidsarmoede en betaalbaarheid van vervoer zijn in dit onderzoek uitgewerkt aan de hand van zes variabelen om begrip vervoersarmoede te kwantificeren.

Deze zes variabelen: vervoermiddelenbezit, inkomen, leeftijd, lichamelijke/geestelijke beperking, afstand tot voorzieningen en afstand tot OV-haltes (exclusief treinstations), zijn opgenomen in de indicator 'risico op vervoersarmoede'. Met behulp van deze zes variabelen zijn Heerlen en Utrecht vergeleken.

Het motorvoertuigbezit van huishoudens in Heerlen is met 70 procent hoger dan in Utrecht (54 procent). Huishoudens in Utrecht hebben daarentegen gemiddeld een hoger inkomen dan huishoudens in Heerlen. Ouderen en jongeren hebben een groter risico op vervoersarmoede. Qua leeftijdsopbouw zijn er grote verschillen tussen de gemeenten. De gemiddelde leeftijd in Heerlen is bijna tien jaar hoger dan in Utrecht. Dit heeft onder andere te maken met het grote aandeel studenten in Utrecht en de vergrijzing in Heerlen. Verschillen in leeftijdsopbouw zorgen ook voor grote verschillen in de gezondheid van de inwoners. In Utrecht maakt een kleiner deel (7 procent) van de huishoudens aanspraak op hulp uit de WMO dan in Heerlen (14 procent).

Groeigemeente Utrecht is zeer sterk stedelijk, krimpgemeente Heerlen is sterk stedelijk. In Utrecht wonen mensen dan ook gemiddeld minder ver van voorzieningen af zoals een huisarts en een supermarkt. Ook de OV-halte is er dichterbij dan in Heerlen.

Uit de resultaten komt naar voren dat volgens de ontwikkelde indicator het aandeel buurten met een zeer hoog risico op vervoersarmoede in de krimpgemeente Heerlen groter is dan in de groeigemeente Utrecht. In Heerlen scoort 18,2 procent van de buurten in de hoogste categorie, in Utrecht 1,9 procent. 5,5 procent van de Heerlense buurten heeft het laagste risico op vervoersarmoede, tegen 13,2 procent van de buurten in Utrecht.



## 7. Discussie en aanbevelingen

De vervoersarmoederisico-indicator die in dit onderzoek wordt beschreven is een eerste aanzet om met integrale databronnen vervoersarmoede meetbaar te maken op een laag regionaal niveau. De gebruikte methode kan in de toekomst aangescherpt worden met nieuwe inzichten en databronnen. In deze discussie worden alvast enkele voorstellen gedaan om de methode te verbeteren en worden enkele ideeën besproken voor verder onderzoek en beleidstoepassingen.

### 7.1 Suggesties toekomstige verbetering indicator

Bij de huidige indicator wegen alle variabelen even zwaar. Om deze weging te verbeteren is er verder onderzoek nodig om te bepalen of bepaalde indicatoren meer invloed hebben op vervoersarmoede dan andere. Iemand met bijvoorbeeld een zware fysieke beperking kan misschien geen gebruik maken van het openbaar vervoer, ook al is er een halte voor de deur. En iemand met een auto ervaart wellicht minder hinder als voorzieningen verder weg liggen.

Aangezien er op dit moment geen integrale data aanwezig is over fietsgebruik op een laag regionaal niveau kon deze variabele niet in de indicator meegenomen worden. Het betreft echter wel belangrijke informatie als het gaat over vervoersarmoede. Het is dus belangrijk om bij de interpretatie van de resultaten hier rekening mee te houden of eventueel aanvullende (regionale) informatie te gebruiken.

In de indicator wordt nu wel de nabijheid van voorzieningen en openbaar vervoer meegenomen, maar niet de afstand tot familie en vrienden. Het zou een verbetering van de indicator zijn om dit mee te nemen, zowel omdat het bezoeken van familie en vrienden een belangrijk reismotief is, maar ook omdat er mogelijk samen gereisd kan worden of vervoermiddelen van familie of vrienden geleend kunnen worden.

De variabele lichamelijke/geestelijke beperking is nu ingevuld door data over WMO-indicaties te gebruiken. In de praktijk vormt de ene beperking een grotere belemmering bij verplaatsingen dan de andere. Het verschilt van persoon tot persoon hoeveel problemen men ervaart, en of men misschien door hulp(middelen) toch nog in staat is om op plaatsen te komen. Door een koppeling met de Gezondheidsenquête kan veel nauwkeuriger worden bepaald in welke mate mensen belemmerd zijn in hun mobiliteit door een beperking.

In het onderzoek is verondersteld dat iedereen beschikt over de kennis en vaardigheden die nodig zijn om gebruik te maken van het mobiliteitsnetwerk. Maar wie niet over deze vaardigheden beschikt loopt meer risico op vervoersarmoede. Voor sommige mensen (bijvoorbeeld voor ouderen of mensen die de Nederlandse taal niet machtig zijn) is het moeilijk om wegwijs te worden in het openbaarvervoersysteem met verschillende soorten kaarten, digitale reisplanners en betalingsmethoden. Ook is het niet voor iedereen weggelegd om een (auto)rijbewijs te halen en is fietsen een vaardigheid die niet iedereen beheerst.

## 7.2 Ideeën voor vervolgonderzoek

Een belangrijk aspect van vervoersarmoede zit in perceptie, of iemand vervoersproblemen ervaart is subjectief. Dit subjectieve aspect ontbreekt in dit onderzoek. Het zou waardevol zijn om te vergelijken of huishoudens die in een vragenlijst aangeven vervoersarmoede te ervaren, ook volgens de indicator het hoogste risico hebben op vervoersarmoede.

In een vervolgonderzoek kan de indicator gevalideerd worden met data uit andere bronnen, zoals het onderzoek 'Onderweg in Nederland (ODiN)'. In dit steekproefonderzoek wordt mensen namelijk gevraagd naar hun verplaatsingsgedrag. Daarnaast kan integrale data uit dit onderzoek naar vervoersarmoede aangevuld worden met laagregionale informatie uit andere bronnen en enquêtes om een vollediger beeld te krijgen van de vervoersarmoede in een gebied. Die informatie kan ook helpen bij de interpretatie en duiding van de gegevens. Ook kan door een koppeling met het budgetonderzoek onderzocht worden hoeveel huishoudens met vervoersarmoede kwijt zijn aan reiskosten.

In dit onderzoek worden een groei- en een krimpgemeente vergeleken, maar de methode kan ook worden toegepast om andere regionale kenmerken te bestuderen, bijvoorbeeld tussen steden en plattelandsgemeenten.

## 7.3 Beleidstoepassing van dit onderzoek

In dit onderzoek wordt de indicator op buurtniveau toegepast op de gemeenten Utrecht en Heerlen. De methode en bijna alle data hierachter zijn echter op microniveau voor heel Nederland beschikbaar op persoons- en huishoudensniveau en kan op verschillende schaalniveaus worden uitgewerkt. Dit biedt regionale overheden en beleidsmakers de kans om te zien in welke gebieden er een hoog risico op vervoersarmoede is. Ook de combinatie met regionale gegevens uit andere beleidsvelden kan waardevolle informatie opleveren. Bijvoorbeeld door op gemeenteniveau in te zoomen op groepen (bijvoorbeeld in het kader van armoedebestrijding, of beleid m.b.t. ouderen) om in beeld te brengen of deze groepen een risico lopen op vervoersarmoede. Krimpgemeenten zouden langere tijd gemonitord kunnen worden om te kunnen beoordelen of door het krimpen van de bevolking en het verdwijnen van voorzieningen vervoersproblemen ontstaan voor de inwoners. Dit onderzoek sluit aan bij trends in de mobiliteitswereld waarbij op een andere manier naar mobiliteit wordt gekeken dan voorheen. In het rapport *Van b naar anders* stelt de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur dat er een 'een omslag in het mobiliteitssysteem nodig is om ervoor te zorgen dat Nederlandse stedelijke regio's en platteland ook op de lange termijn bereikbaar blijven.' (RLI, 2018). Een van de trends is Mobility as a Service. MaaS wordt geïntroduceerd als een dienst om van A naar B te komen met behulp van (combinaties van) verschillende vervoermiddelen of diensten. Vervoersarmen zijn een doelgroep die gebruik zouden kunnen gaan maken van MaaS-oplossingen, mits deze aansluiten bij hun behoeften. MaaS heeft de potentie vervoersarmoede tegen te gaan en vervoer te bieden in situaties waar dit niet of steeds beperkter aanwezig is (Infrastructuur en Milieu, 2017).

# Bronnen

Bastiaanssen, J. (2012). Vervoersarmoede op Zuid. Masterthesis. Nijmegen: Radboud Universiteit Nijmegen.

<https://www.ser.nl/~media/files/internet/educatie/scriptieprijs/scriptieprijs-2014/jeroen-bastiaanssen-master-thesis-volledig.ashx>

Bastiaanssen, J., Donkers, H. & Martens, K. (2013). Vervoersarmoede, sociale uitsluiting door gebrek aan vervoersmogelijkheden

[http://www.geography.nl/fileadmin/geografie/Geografie\\_PDF/1308\\_oktober/130801\\_bastiaanssen\\_vervoersarmoede.pdf](http://www.geography.nl/fileadmin/geografie/Geografie_PDF/1308_oktober/130801_bastiaanssen_vervoersarmoede.pdf)

Beuningen, J., Molnár-in 't Veld, H. & Bouhuis, I. (2010). Personenautobezit van huishoudens en personen. <https://www.cbs.nl/NR/rdonlyres/69B7DBF3-BA02-4B1F-90D0-40F362C6C4E1/0/2012k1v4p34art.pdf>

Bijl, R. (2009), Sociale samenhang en bevolkingskrimp. Demos, 25(7), 8.

<https://www.nidi.nl/shared/content/demos/2009/demos-25-07.pdf>

Brouwer, W.H. & Davidse, R.J. (2002). Oudere verkeersdeelnemers. In: J.J.F. Schroots (red.), Handboek psychologie van de volwassen ontwikkeling en veroudering (p. 505-531).

Assen: Van Gorcum. <http://library.swov.nl/action/front/fulltext?id=103014>

Cass, N., Shove, E. & Urry, J. (2005). Social exclusion, mobility and access. Sociological review, 53(3), 539-555.

[https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/32302829/Cass\\_Shove\\_and\\_Urry\\_2005\\_Social\\_exclusion\\_mobility\\_and\\_access.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1516630365&Signature=A%2F5nEqm2b55x0VCo6BjOS6c98kk%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DSocial\\_exclusion\\_mobility\\_and\\_access\\_1.pdf](https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/32302829/Cass_Shove_and_Urry_2005_Social_exclusion_mobility_and_access.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1516630365&Signature=A%2F5nEqm2b55x0VCo6BjOS6c98kk%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DSocial_exclusion_mobility_and_access_1.pdf)

CBS. (2017a). Statline: Huishoudens in bezit van auto of motor; huishoudkenmerken. Geraadpleegd op 21-9-2018:

<http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?DM=SLNL&PA=81845NED&D1=1&D2=a&D3=0-7,13-31&D4=I&VW=T>

CBS. (2017b). Statline: Gezondheidsmonitor; bevolking 19 jaar of ouder, regio, 2016. Geraadpleegd op 24-9-2018:

<https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/83674NED/table?dl=1125B>

CBS. (2017c). CBS schat gebruik van WMO maatwerkvoorzieningen. Geraadpleegd op 21-9-2018: <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2017/49/cbs-schat-gebruik-van-wmo-maatwerkvoorzieningen>

CBS. (2017d). Statline: Bestedingsaandeel huishoudens; bestedingscategorieën, huishoudenskenmerken. Geraadpleegd op 21-9-2018:  
<https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/83679NED/table?dl=11776>

CBS. (2017e). Nederlanders en hun auto. <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2017/08/nederlanders-en-hun-auto>

CBS. (2018a). Statline: Personenmobiliteit in Nederland; reisenkenmerken en vervoerwijzen, regio's. Geraadpleegd op 21-9-2018:  
<https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/83498NED/table?dl=11A86>

CBS. (2018b). Statline: Regionale kerncijfers Nederland. Geraadpleegd op 21-9-2018:  
<https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/70072ned/table?dl=10BF5>

CBS. (2018c). Statline: Leerlingen, deelnemers en studenten; onderwijssoort, woonregio. Geraadpleegd op 21-9-2018:  
<https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/71450ned/table?dl=10C06>

CBS. (2018d). Statline: Vestigingen van bedrijven; bedrijfstak, regio. Geraadpleegd op 21-9-2018:  
<https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/81578NED/table?dl=10C24>

CBS (2018e), Statline: Nabijheid voorzieningen; afstand locatie, regionale cijfers. Geraadpleegd op 21-9-2018:  
<http://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/80305ned/table?ts=1533117325701>

CBS. (2018f). Statline: Kerncijfers wijken en buurten 2016. Geraadpleegd op 21-9-2018:  
<http://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/83487NED/table?dl=11685>

CBS. (2018g). Statline: Laag en langdurig laag inkomen; huishoudenskenmerken, regio (indeling 2017). Geraadpleegd op 21-9-2018:  
<https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/83921NED/table?dl=11803>

CBS. (2018h). Statline: Inkomen van huishoudens; huishoudenskenmerken, regio (indeling 2017). Geraadpleegd op 21-9-2018:  
<https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/83919NED/table?dl=11808>

CBS. (2018i). Ruim kwart huishoudens heeft geen motorvoertuig. Geraadpleegd op 21-9-2018:  
<https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2018/25/ruim-kwart-huishoudens-heeft-geen-motorvoertuig>

CBS. (2018j). StatLine: Gezondheid en zorggebruik; persoonskenmerken. Geraadpleegd op 24-9-2018  
<https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/83005NED/table?dl=11257>

CBS, 2018k). StatLine: Bevolking op 1 januari en gemiddeld; geslacht, leeftijd en regio Geraadpleegd op 24-9-2018

<https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/03759ned/table?dl=1125E>

Donkers, H. (2017). Mobiliteit is en grondrecht, Interview met planoloog Karel Martens. *Geografie*, 26(8), 6-10. <https://geografie.nl/artikel/mobiliteit-een-grondrecht>

Harms, L. (2008). Overwegend onderweg: de leefsituatie en de mobiliteit van Nederlanders. SCP publicatie 2008/13. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau. <https://dspace.library.uu.nl/bitstream/handle/1874/27968/harms.pdf?sequence=2&isAllowed=y>

Hine, J. & Mitchell, F. (2003). Transport Disadvantage and Social Exclusion. Exclusionary mechanisms in transport in urban Scotland. Aldershot: Ashgate

Infrastructuur en Milieu. (2017). Marktconsultatie Mobility as a Service (MAAS) in Nederland. Geraadpleegd op 3 oktober 2018:

<http://www.verkeerskunde.nl/Uploads/2017/11/Marktconsultatie-MaaS.pdf>

Jeekel, H. (2011). De autoafhankelijke samenleving. Proefschrift, Erasmus Universiteit Rotterdam. Delft: Eburon. <https://books.google.nl/books?hl=nl&lr=&id=FlujsARg2sYC&oi=fnd&pg=PA1&dq=autoafhankelijkheid&ots=O5lL8dkQnn&sig=lddVCYgpJ8ch0uW-XXQUxXdBwKs#v=onepage&q=autoafhankelijkheid&f=false>

Jorritsma et al. (2018). Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem?, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/10/31/mobiliteitsarmoede-vaag-begrip-of-concreet-probleem>

Lucas, K., Mattioli, G., Verlighieri, E. & Guzman, A. (2016). Transport poverty and its adverse social consequences. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers-Transport*. Thomas Telford (ICE Publishing), 169 (TR6). <https://www.icevirtuallibrary.com/doi/pdf/10.1680/jtran.15.00073>

Lucas, K. (2012) Transport en social exclusion: Where are we now? *Transport policy* 20 105-113.

Martens, K. (2014). Role of the Bicycle in the Limitation of Transport Poverty in the Netherlands. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*. <http://trrjournalonline.trb.org/doi/abs/10.3141/2387-03>

Martens, K. & Bastiaanssen, J. (2014). An index to measure accessibility poverty risk. Paper gepresenteerd op het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk, 20-21

november 2014 te Eindhoven.

[http://www.academia.edu/7908819/An\\_index\\_to\\_measure\\_accessibility\\_poverty\\_risk](http://www.academia.edu/7908819/An_index_to_measure_accessibility_poverty_risk)

Martens, K. & Bastiaanssen, J. (2015). Vervoersarmoede-indicator helpt bij pijnlijke OV-keuzen. Verkeerskunde.

<http://www.verkeerskunde.nl/internetartikelen/vakartikelen/vervoersarmoede-indicator-helpt-bij-pijnlijke-ov.39230.lynkx>

Martens, K., Holder, M. ten, & Thijssen, J. (2011). Vervoersarmoede bestaat. Verkeerskunde.

[http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/martens\\_2011\\_-\\_vervoerarmoede\\_bestaat.pdf](http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/martens_2011_-_vervoerarmoede_bestaat.pdf)

Meert, H., Bourgeois, M., Hoof, K. van & Asperges, T. (2003). Immobiel op het platteland; Omtrent rurale vervoersarmoede in Vlaanderen. Koning Boudewijnstichting, Brussel. <http://docplayer.nl/752197-Immobiel-op-het-platteland-omtrent-rurale-vervoersarmoede-in-vlaanderen.html>

Mobiel 21, 2015 Dossier vervoersarmoede vandaag, De rol van mobiliteit in de sociale uitsluiting van mensen in armoede in Vlaanderen. Geraadpleegd op 15-10-2018. <https://www.mobiel21.be/assets/documents/Dossier-Vervoersarmoede-vandaag.pdf>

Platform 31& ZB Planbureau. (2017). Mobiliteit in dunbevolkte regio's: Over vervoersarmoede, mobiliteit en bereikbaarheid.

<https://www.platform31.nl/publicaties/mobiliteit-in-dunbevolkte-regio-s>

RLI. (2018). Van B naar Anders, investeren in mobiliteit voor de toekomst.

[https://www.rli.nl/sites/default/files/rli\\_2018-04\\_van\\_b\\_naar\\_anders\\_investeren\\_in\\_mobiliteit\\_voor\\_de\\_toekomst.pdf](https://www.rli.nl/sites/default/files/rli_2018-04_van_b_naar_anders_investeren_in_mobiliteit_voor_de_toekomst.pdf)

SCP. (2013). De dorpenmonitor: ontwikkelingen in de leefsituatie van dorpsbewoners. Den Haag.

[https://www.scp.nl/Publicaties/Alle\\_publicaties/Publicaties\\_2013/De\\_dorpenmonitor](https://www.scp.nl/Publicaties/Alle_publicaties/Publicaties_2013/De_dorpenmonitor)

ZB| Planbureau (2016a). Onderzoek naar vervoersarmoede: Bevindingen – Vrouwen 60 jaar en ouder. Middelburg.

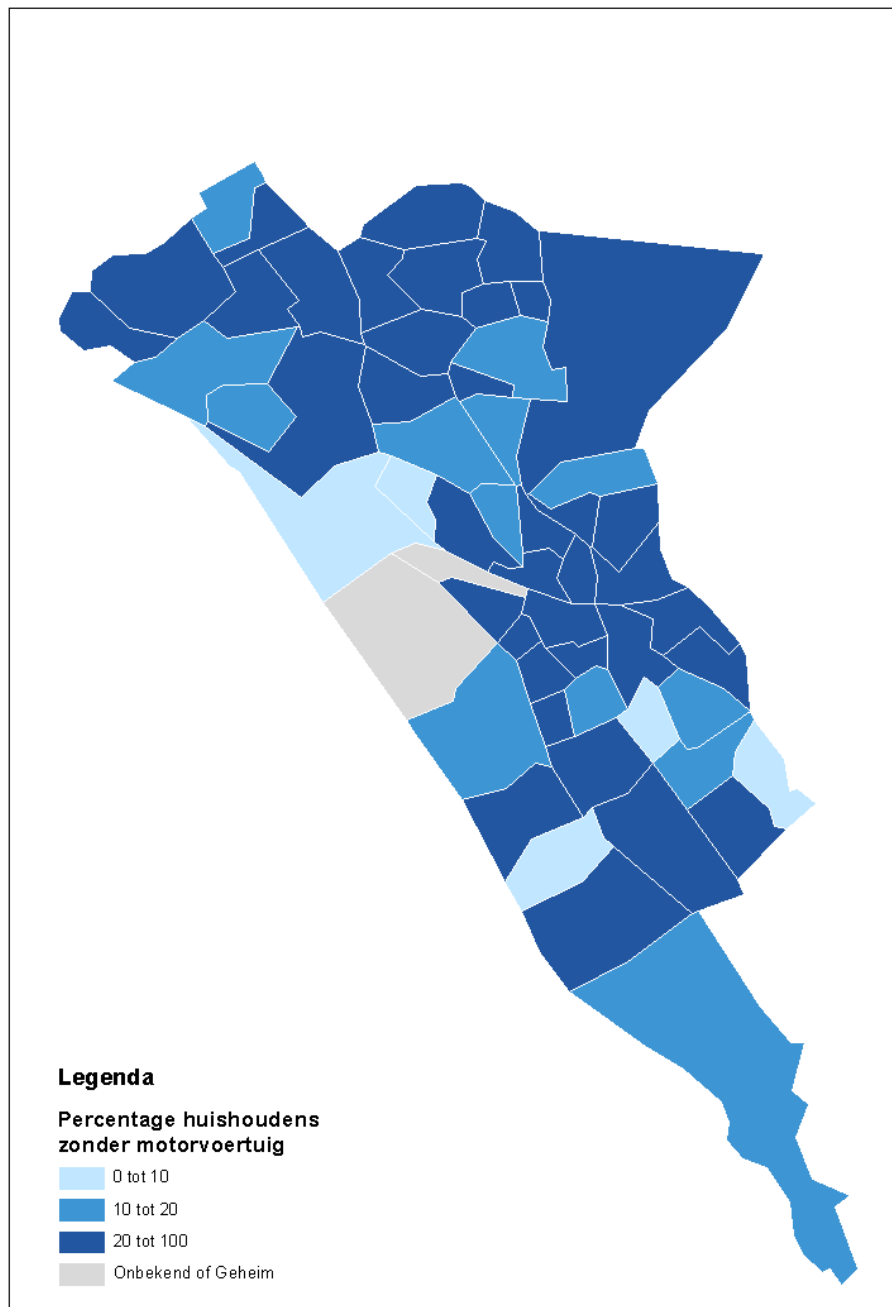
<https://www.dezb.nl/dam/planbureau/bestanden/publicaties/2017/vervoersarmoede-vrouwen.pdf>

ZB| Planbureau (2016b). Onderzoek naar vervoersarmoede: Bevindingen – Mbo-jongeren. Middelburg.

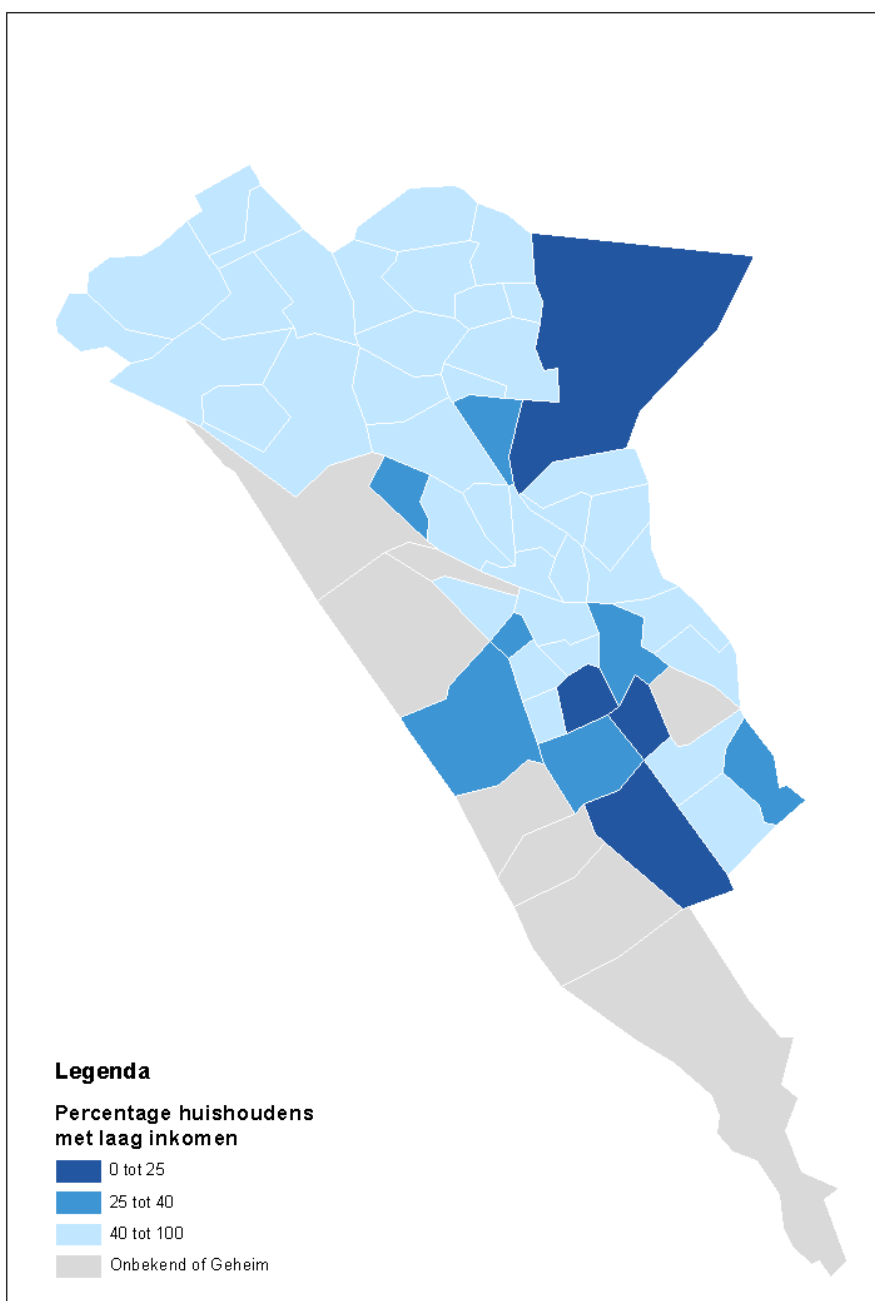
<https://www.dezb.nl/dam/planbureau/bestanden/publicaties/2017/vervoersarmoede-mbo-studenten.pdf>

# Bijlage 1: Heerlen

Huishoudens zonder motorvoertuig, 2016

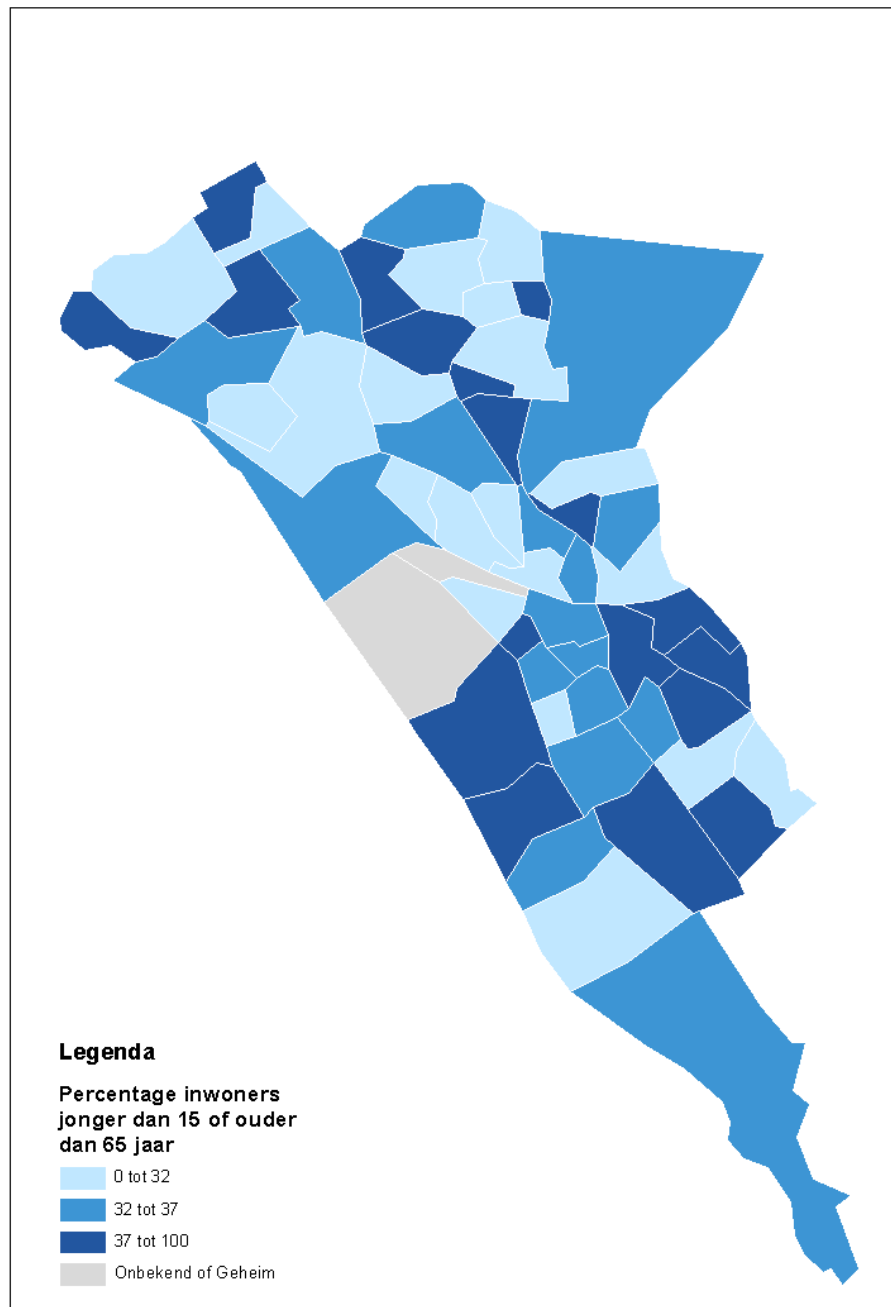


## Huishoudens met laag inkomen, 2016

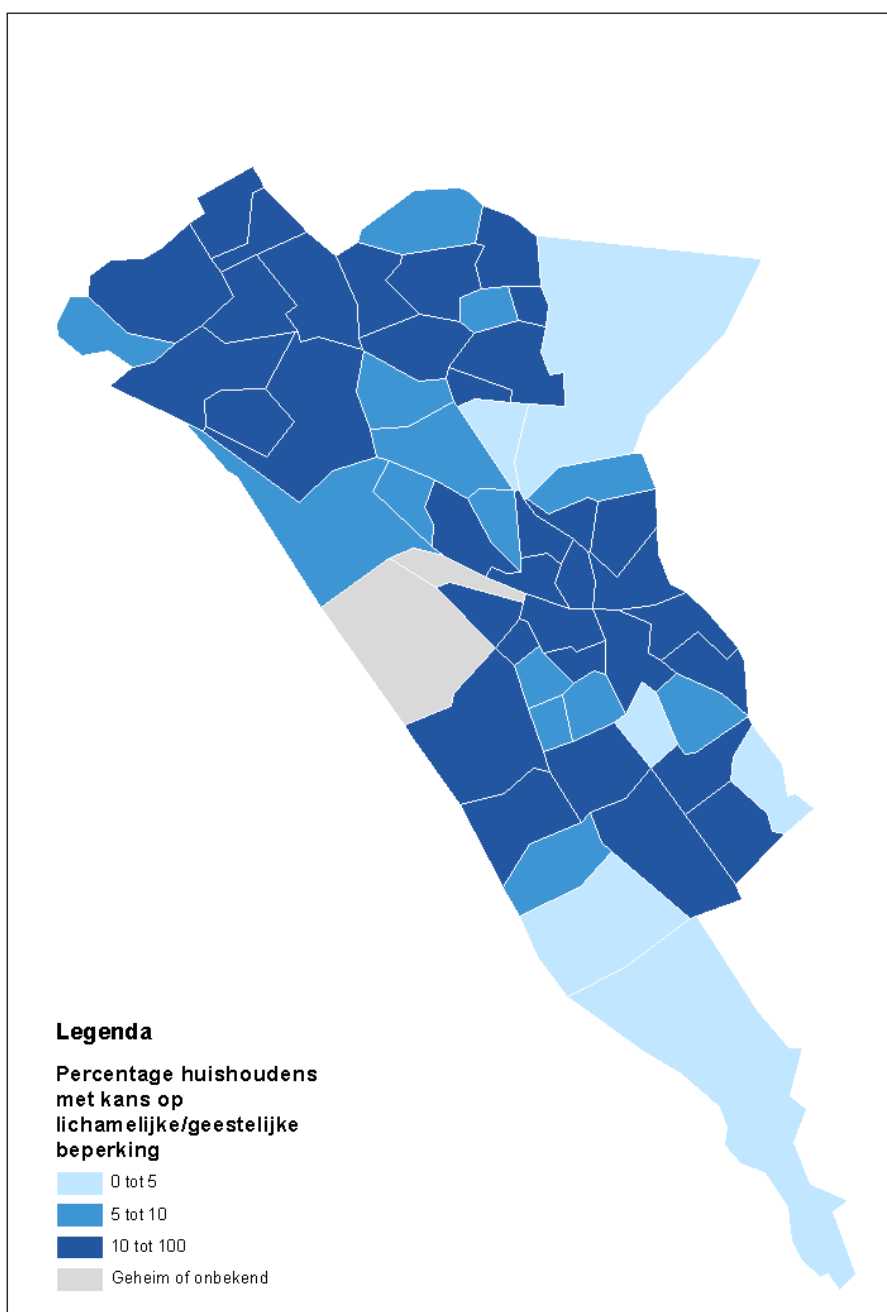




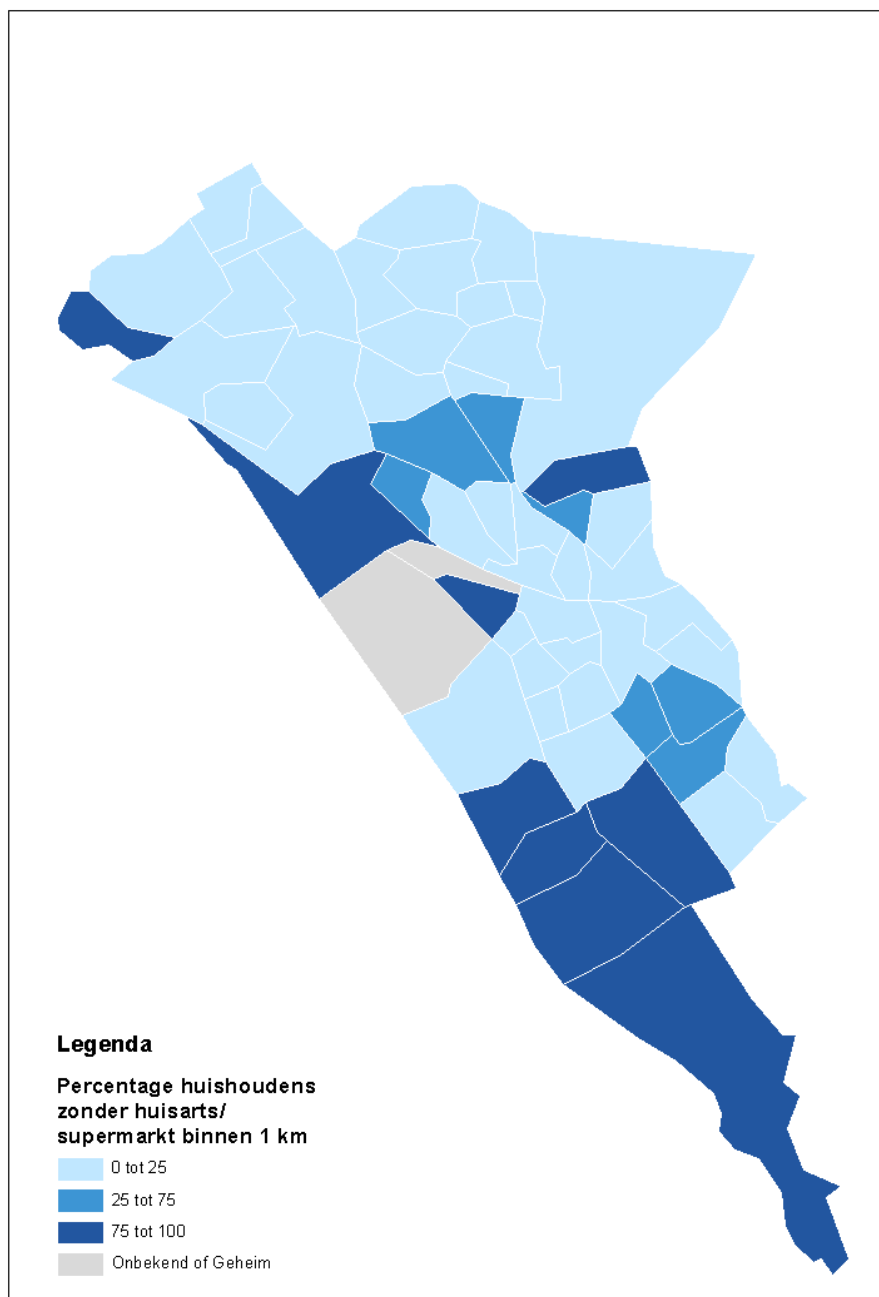
## Inwoners jonger dan 15 of ouder dan 65 jaar, 2016



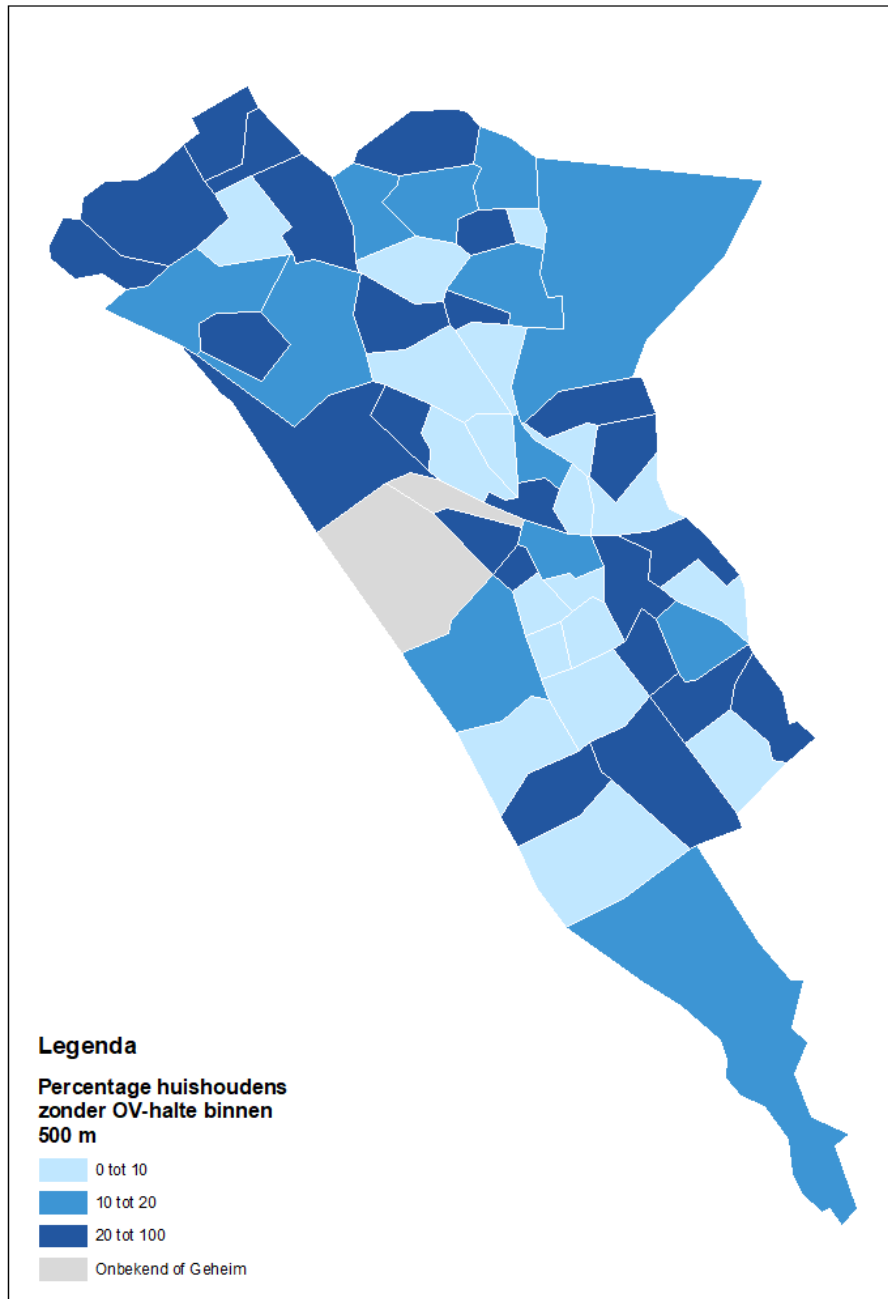
## Huishoudens met kans op lichamelijke/geestelijke beperking, 2015



### Huishoudens zonder huisarts/supermarkt binnen 1 km, 2015

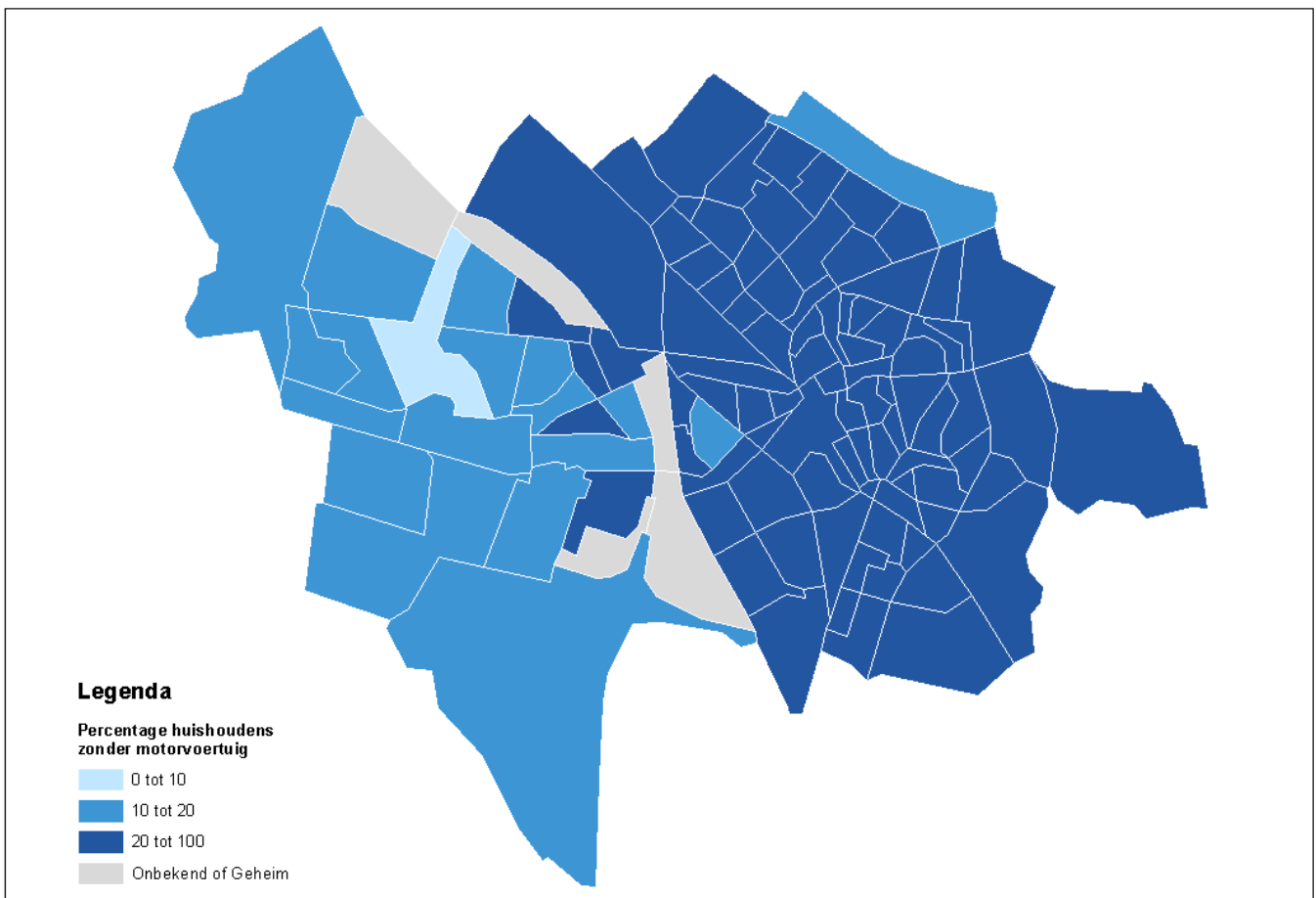


Huishoudens zonder OV-halte binnen 500m, 2016

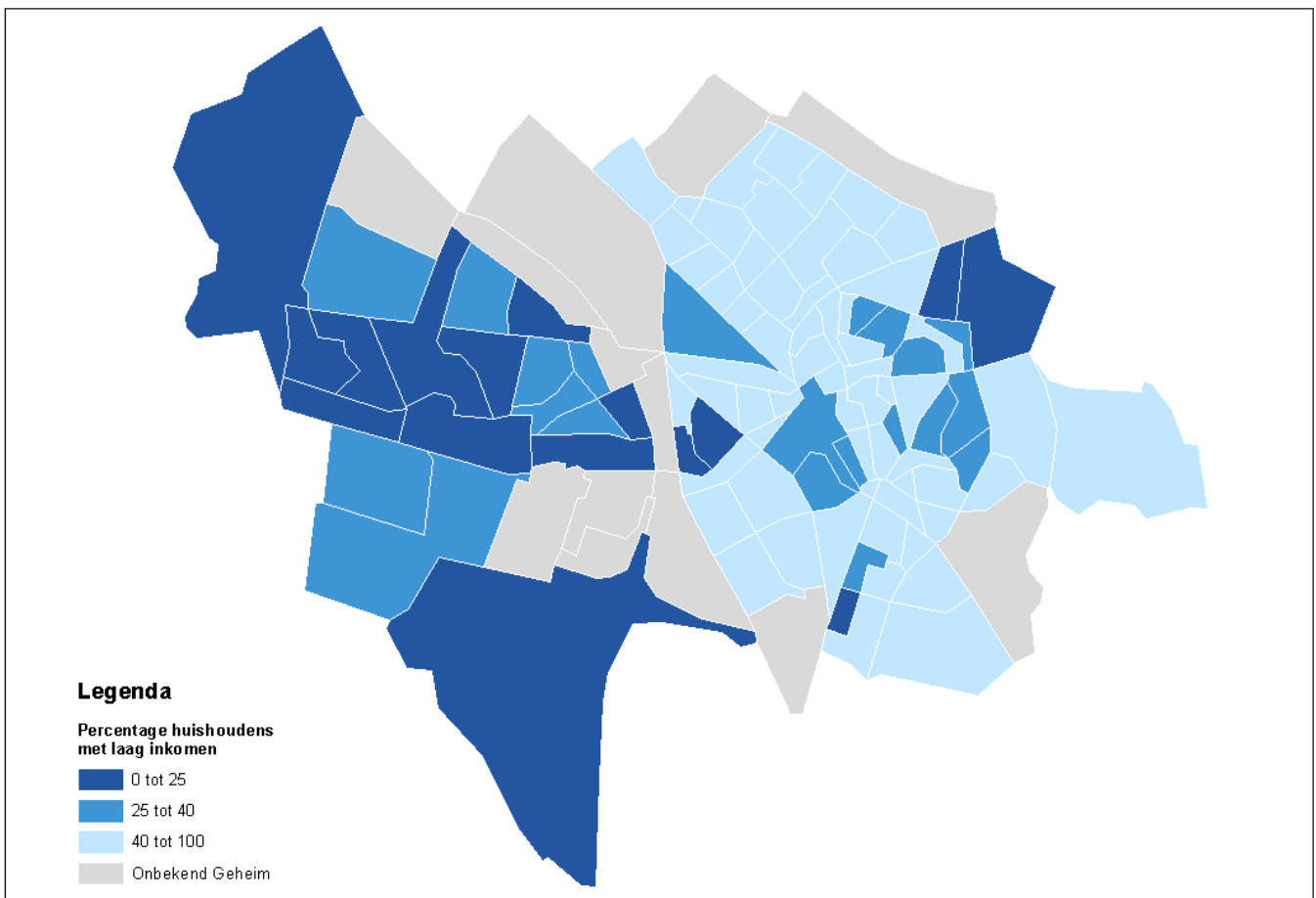


## Bijlage 2: Utrecht

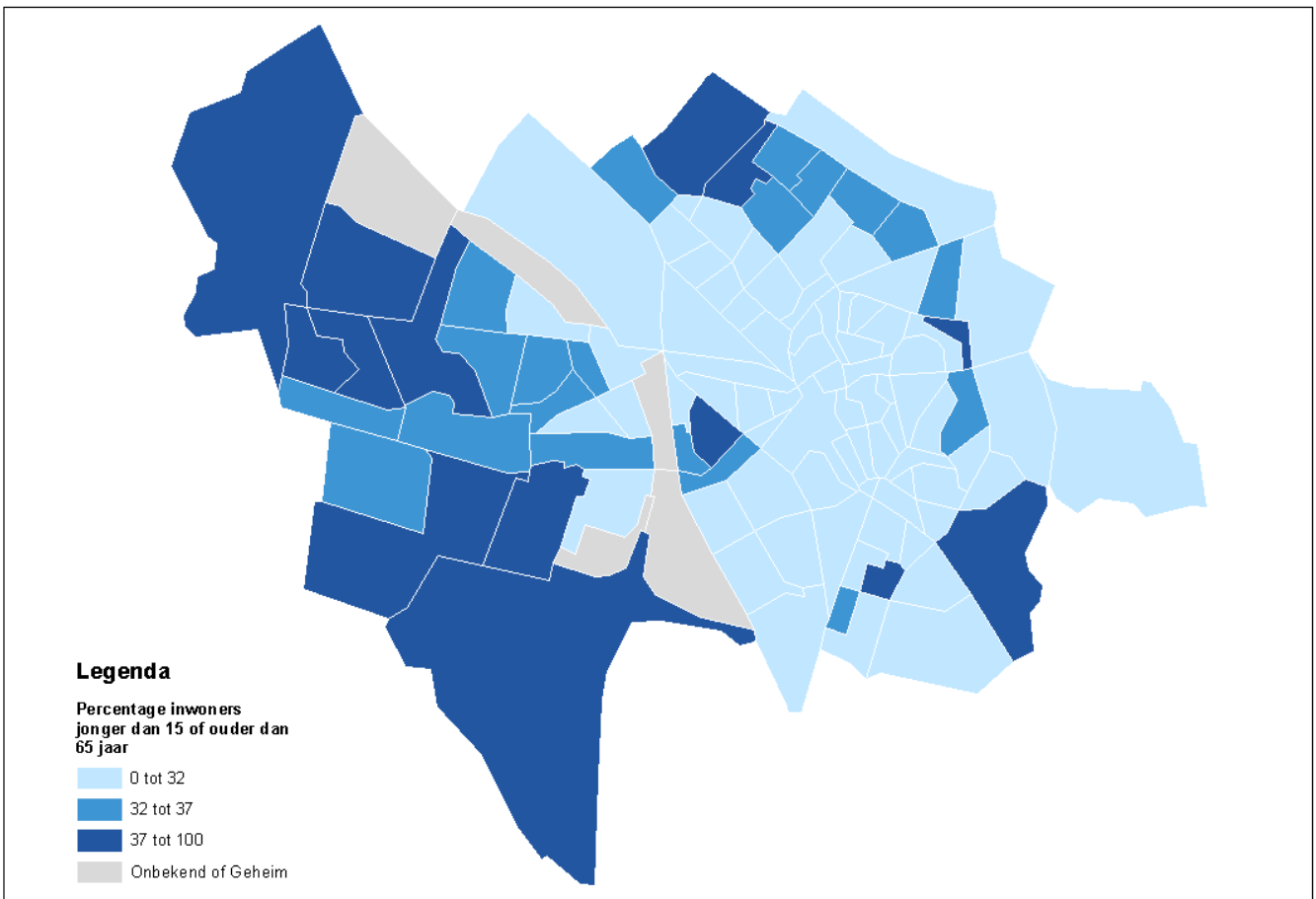
Huishoudens zonder motorvoertuig, 2016



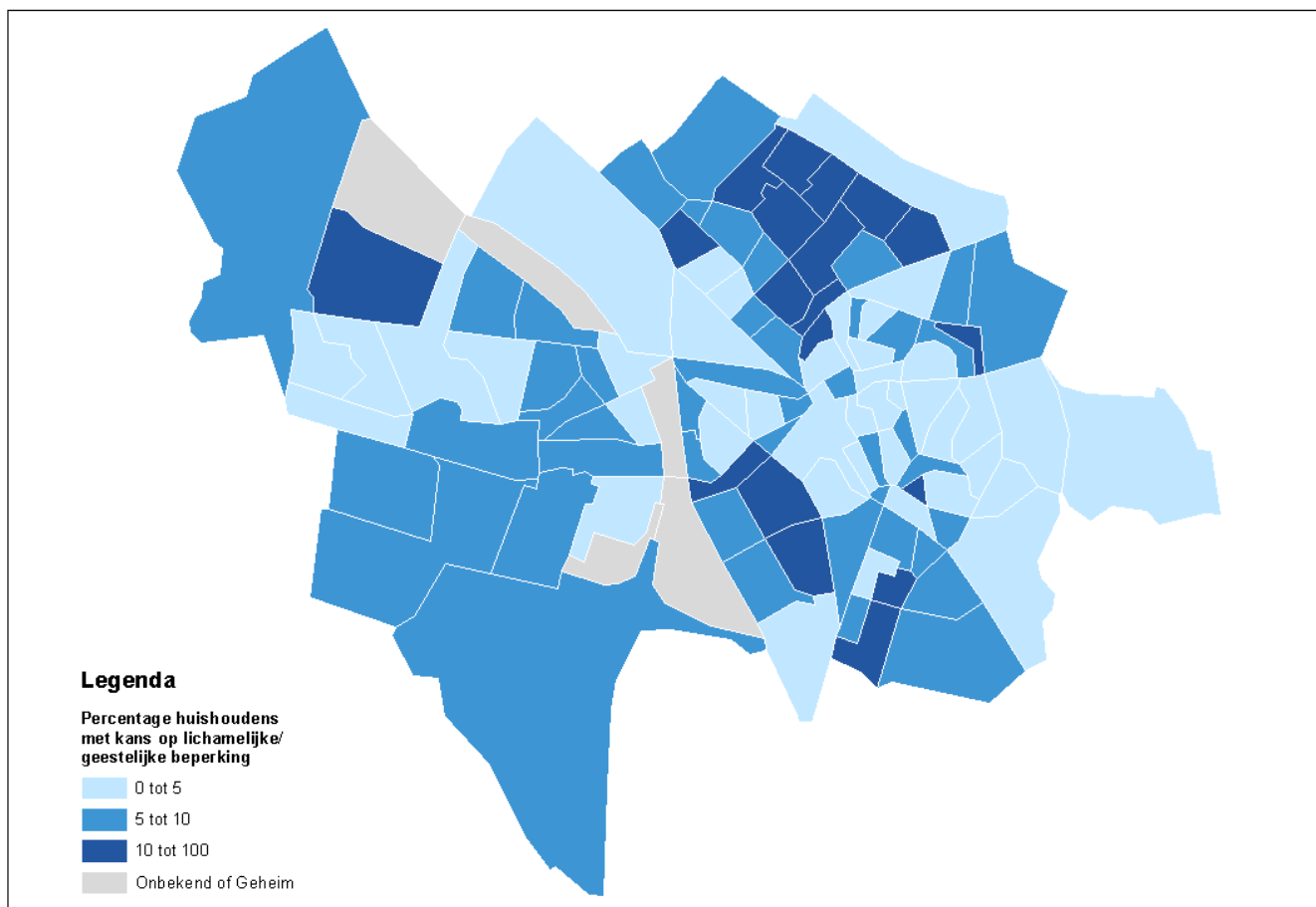
## Huishoudens met laag inkomen, 2016



## Inwoners jonger dan 15 of ouder dan 65 jaar, 2016

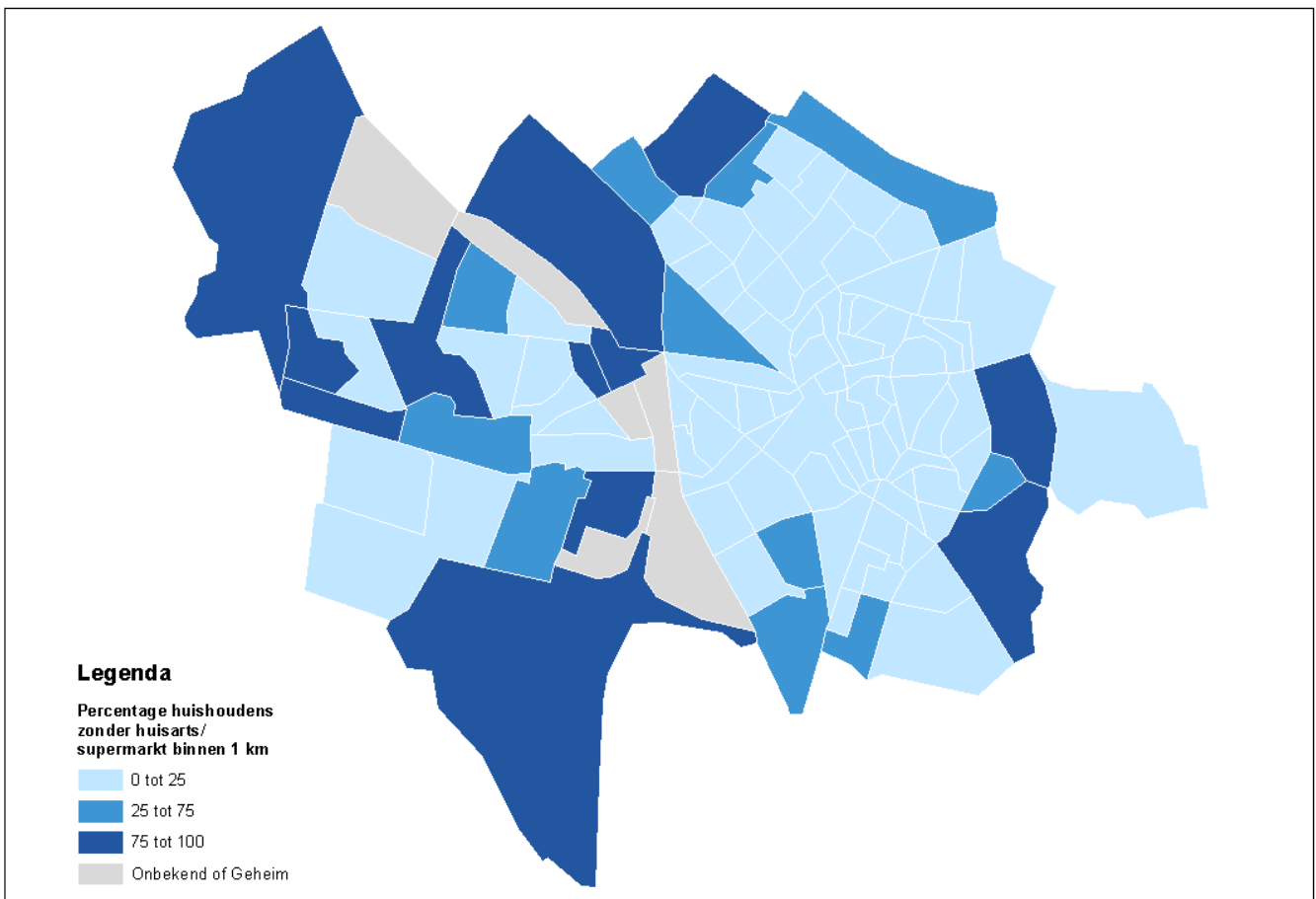


## Huishoudens met kans op lichamelijke/geestelijke beperking, 2015





## Huishoudens zonder huisarts/supermarkt binnen 1 km, 2015



## Huishoudens zonder OV-halte binnen 500m, 2016

