

Vervoersarmoede in de provincie Zuid-Holland – een kwantitatieve benadering

Gerben Zwart – Panteia – g.zwart@panteia.nl
Eline Jonkers – Panteia – e.jonkers@panteia.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
21 en 22 november 2019, Leuven**

Samenvatting

In opdracht van de provincie Zuid-Holland heeft Panteia de bereikbaarheid van voorzieningen voor verschillende doelgroepen onderzocht om inzicht te krijgen in de vervoersarmoede in de provincie, in de huidige situatie en voor verschillende toekomstscenario's. Het onderzoek is uitgevoerd aan de hand van een door Panteia ontwikkelde methodiek. Er is in het onderzoek gekozen voor een invalshoek vanuit mobiliteit en bereikbaarheid; we hebben geen onderzoek gedaan naar armoede an sich.

Resultaten

Bij de gekozen invalshoek concluderen we dat de voorzieningen in Zuid-Holland goed bereikbaar zijn en dat er weinig vervoersarmoede is. Er zijn weinig huishoudens waarvoor belangrijke voorzieningen (zoals basisscholen, supermarkten en ziekenhuizen) niet goed bereikbaar zijn. Dit is geen hele verrassende uitkomst. Zuid-Holland is een provincie met een hoge bevolkingsdichtheid, veel voorzieningen en openbaar vervoer met de beste reizigerswaardering van Nederland.

Er zijn wel situaties waarvoor de bereikbaarheid van voorzieningen minder goed is, bijvoorbeeld in de Alblasserwaard en Hoeksche Waard, en voor doelgroepen met een hoge leeftijd en/of een laag inkomen.

Aanpak

Huishoudens zijn in doelgroepen ingedeeld op zo'n manier dat huishoudens binnen een doelgroep vergelijkbare reismogelijkheden hebben, dat dezelfde voorzieningen voor hen van belang zijn, en dat ze vergelijkbare digitale vaardigheden hebben. De doelgroepen zijn wat betreft woonlocatie niet gelijk verdeeld over de provincie, en hetzelfde geldt voor de voorzieningen. Er is gewerkt met een regionale indeling op buurtniveau en daarvoor is in kaart gebracht hoe de verschillende doelgroepen zich daarover verdelen en wat de gemiddelde afstand vanuit elke buurt is tot een bepaalde voorziening. Hiervoor zijn onder andere CBS en Tympan data gebruikt.

Bruikbaarheid data en methodiek

De methodiek en de data die als input zijn gebruikt, zijn herbruikbaar, en de methodiek kan eenvoudig worden ingezet voor ander onderzoek. Bijvoorbeeld voor het onderzoeken van de bereikbaarheid van werklocaties of recreatieve voorzieningen, of voor een bepaald type huishoudens of gebied. Ook kan de methodiek ingezet worden om de effecten van beleidsmaatregelen in beeld te brengen.

1. Inleiding

De provinciale ambities “Naar een levendige meerkernige metropool” en “Best bereikbare provincie” (ambities 3 en 5 uit de concept Ambitienotitie 2018) zijn onderdeel van de bredere visie op het omgevingsbeleid dat de ontwikkeling van Zuid-Holland naar groen en digitaal moet versnellen. De ambities grijpen in elkaar: de ontwikkeling van het stedelijk netwerk brengt economisch potentieel, bijvoorbeeld door het netwerk beter te verbinden tot één metropolitaan gebied, maar vergt tevens aandacht voor sociaal-economische problematiek. De sociaal-economisch inclusieve metropool betekent een goede bereikbaarheid van stedelijke kernen en platteland. Goede bereikbaarheid van wonen, werk en voorzieningen voor de verschillende bevolkingsgroepen hangen samen met geografische ligging, openbaar en eigen vervoer en digitale verbindingen. Dit vraagt om het versterken en verduurzamen van mobiliteit en mobiliteitsketens, onder andere via een gebiedsgerichte aanpak, innovatie en ook via de digitale infrastructuur. Om het verband tussen creëren van het meerkernig stedelijk netwerk en de bereikbaarheid hierbinnen (sociaal-economische inclusie) in Zuid-Holland zichtbaar te maken, is behoefte aan inzicht in de (mate van) bereikbaarheid van voorzieningen (dan wel vervoersarmoede) in ruimtelijk perspectief en in termen van bevolkingsgroepen.

Om bij het ontwikkelen en uitvoeren van beleid rekening te kunnen houden met maatschappelijke ontwikkelingen, heeft de provincie Zuid-Holland behoefte aan kwalitatief hoogwaardige sociaal-economische en demografische beleidsinformatie. Panteia heeft in opdracht van de provincie onderzoek gedaan dat inzicht verschaft in de bereikbaarheid van algemene voorzieningen voor verschillende bevolkingsgroepen. Ook bevat het een beschrijving en analyse van verschillen in bereikbaarheid van voorzieningen in sociaal-economisch en ruimtelijk opzicht. Er is in het onderzoek gekozen voor een invalshoek vanuit mobiliteit en bereikbaarheid: “zijn voorzieningen in Zuid-Holland goed bereikbaar?”. Vanuit die invalshoek is vervoersarmoede benaderd. Dat betekent dus dat we geen onderzoek gedaan hebben naar armoede en de gevolgen daarvan voor de mobiliteit. Daarom is ervoor gekozen in het onderzoek te werken met doelgroepen en niet individuen. Andere invalshoeken kunnen tot andere resultaten leiden, die niet per se tegenstrijdig zijn met dit onderzoek, maar die een andere kant belichten waardoor de onderzoeken elkaar juist kunnen aanvullen.

2. Aanpak

2.1 Opzet

Bij dit onderzoek gaat het erom in hoeverre voorzieningen goed bereikbaar zijn voor inwoners van de provincie Zuid-Holland. Waar wordt bereikbaarheid door beïnvloed? Door een combinatie van de persoon die reist (met al zijn kenmerken), zijn woonlocatie (we nemen aan dat de persoon vanaf zijn woning reist), en de voorziening waar hij (of zij; voor het gemak gebruiken we in het vervolg slechts ‘hij’) naartoe wil.

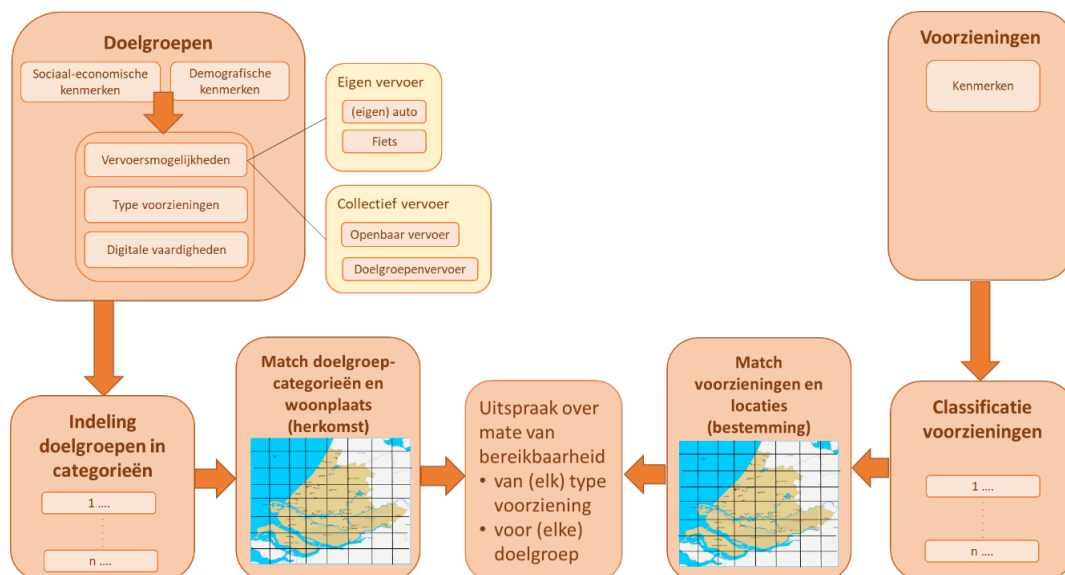
Bij de persoon is van belang:

- Heeft hij de mogelijkheid om met de auto te reizen?
 - Bezit hij een auto? Heeft hij een rijbewijs? Kan hij de (eventuele) parkeerkosten en brandstof betalen? Is hij fysiek en mentaal in staat om auto te rijden?
- Heeft hij de mogelijkheid om met de fiets te reizen?
 - Bezit hij een fiets? Is hij fysiek en mentaal in staat om te fietsen?
- Heeft hij de mogelijkheid om met het OV te reizen?
 - Kan hij de kosten betalen? Is hij fysiek in staat om met het OV te reizen? Heeft hij de (digitale) vaardigheden om een 'reisschema' te maken (in staat om tijden/lijnen op te zoeken)? In het geval een digitale verbinding nodig is, is deze beschikbaar?
- Welke voorzieningen zijn voor deze persoon belangrijk om te bereiken?

Bij de woonlocatie en voorziening is van belang:

- Is het met de auto bereikbaar?
- Is het met de fiets bereikbaar?
- Is het met het OV bereikbaar?
- Wat is de afstand tussen woonlocatie en voorziening?
- Wat is de reistijd van woonlocatie naar voorziening met auto/fiets/OV?
- Wat zijn de kosten van reizen van woonlocatie naar voorziening met auto/fiets/OV?

In onderstaande figuur zijn de stappen weergegeven om te komen van personen (met een woonlocatie) en voorzieningen tot uitspraken over bereikbaarheid. Uitleg volgt onder het figuur.



Figuur 1. Stappen om te komen tot uitspraken over bereikbaarheid

Omdat het niet realistisch is de bereikbaarheid van voorzieningen voor elke individuele inwoner van Zuid-Holland te onderzoeken, delen we de inwoners in doelgroepen in. Dit doen we op zo'n manier, dat personen binnen een doelgroep vergelijkbare reismogelijkheden hebben, dat dezelfde voorzieningen voor hen van belang zijn, en dat

ze vergelijkbare digitale vaardigheden hebben. Omdat sociaal-economische en demografische kenmerken hiervoor bepalend zijn, worden aan de hand daarvan doelgroepen gedefinieerd. Dit staat aan de linkerkant in het figuur en wordt verder uitgewerkt in paragraaf 2.2.

Ook voorzieningen worden in groepen ingedeeld; dit is gedaan in overleg met de provincie Zuid-Holland. Dit staat aan de rechterkant in het figuur. Zie verder paragraaf 2.3.

De doelgroepen zijn wat betreft woonlocatie niet gelijk verdeeld over de provincie, en hetzelfde geldt voor de voorzieningen. Er is een keuze gemaakt voor een regionale indeling op buurtniveau en daarvoor wordt in kaart gebracht hoe de verschillende doelgroepen en voorzieningen zich daarover verdelen. Dit staat aan de onderkant in het figuur (de blokken met de kaartjes).

De laatste stap om de bereikbaarheid te bepalen staat centraal onderin het figuur. Hierin wordt de informatie over waar bepaalde doelgroepen wonen, waar bepaalde voorzieningen zijn, en wat de afstand en reistijd tussen regio's is voor verschillende modaliteiten, bij elkaar gebracht. Dit is verder uitgewerkt in paragraaf 2.4.

2.2 Doelgroepen

Om de indeling in doelgroepen te maken hebben we gekeken naar:

- De verschillen in reismogelijkheden tussen groepen
- De verschillen in voorzieningen die voor bepaalde groepen belangrijk zijn
- De beschikbaarheid van CBS gegevens en indeling die het CBS gebruikt

Er is onderscheid gemaakt naar verschillende leeftijdsgroepen vanwege onder andere de afstanden die per fiets afgelegd kunnen worden en de mogelijkheden die er zijn om tegen gereduceerd tarief met het openbaar vervoer te reizen. Dit laatste heeft ook een rol gespeeld bij het indelen naar inkomen, net zoals het al dan niet bezitten van een auto.

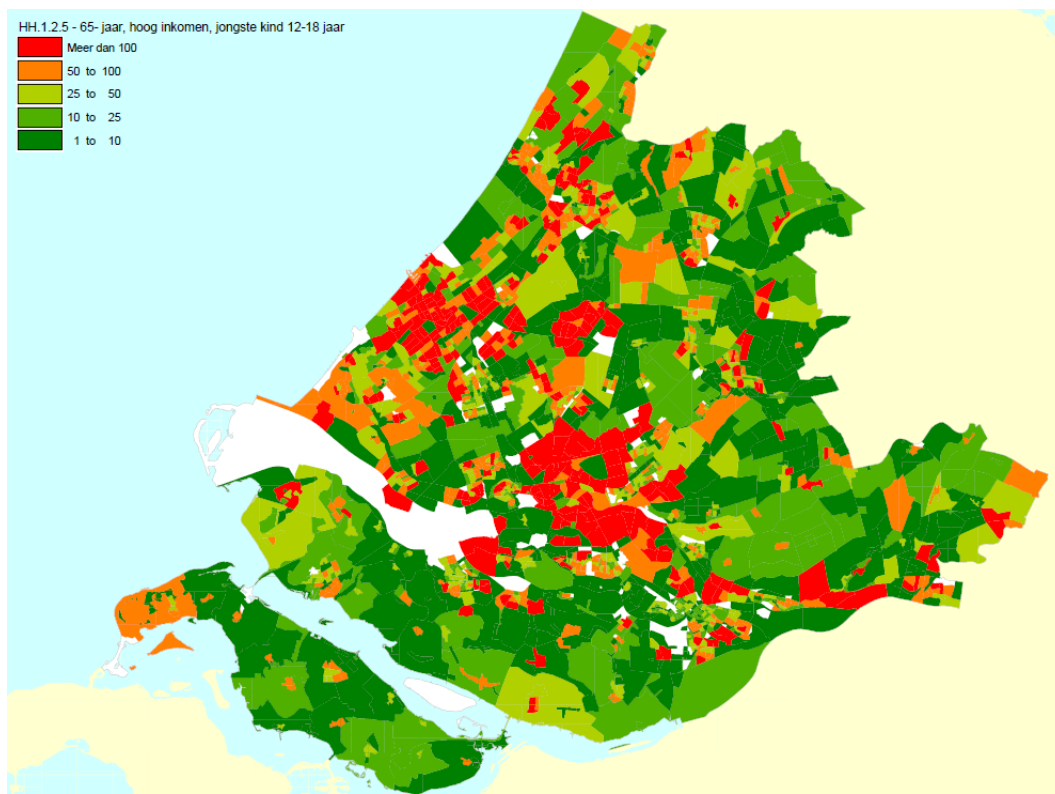
De doelgroepen zijn als volgt ingedeeld:

- Meerpersoonshuishouden met kinderen 0-6 jaar
- Meerpersoonshuishouden met kinderen 6-12 jaar
- Meerpersoonshuishouden met kinderen 12-18 jaar
- Meerpersoonshuishouden zonder kinderen en eenpersoonshuishouden, 65-
- Meerpersoonshuishouden zonder kinderen en eenpersoonshuishouden, 65-75
- Meerpersoonshuishouden zonder kinderen en eenpersoonshuishouden, 75-85
- Meerpersoonshuishouden zonder kinderen en eenpersoonshuishouden, 85+

En per groep is er nog het onderscheid naar inkomen:

- Zeer laag inkomen (onder de bijstandsgrens, ook wel lage inkomensgrens genoemd)
- Laag inkomen (boven de bijstandsgrens, onder 150% van het sociaal minimum)
- Midden - hoog inkomen (alles daarboven)

Als voorbeeld is in onderstaande figuur de ruimtelijke verdeling van de huishoudens van een van de doelgroepen weergegeven (meerpersoonshuishoudens met kinderen 12-18 jaar, midden-hoog inkomen).



Figuur 2. Aantal meerpersoonshuishoudens met kinderen 12-18 jaar, midden-hoog inkomen, per buurt

2.3 Voorzieningen

In onderstaande tabel zijn de voorzieningen opgenomen die zijn meegenomen in het onderzoek.

Tabel 1. Voorzieningen

Categorie	Voorziening	
Onderwijs	Kinderopvang	MBO
	Basisscholen	Hoger onderwijs
	Buitenschoolse opvang (BSO)	Cultuuronderwijs
	Voortgezet onderwijs	
Zorg	Huisarts	Ziekenhuizen
	Tandarts	Apotheken
	Fysiotherapeut	Verzorgings- en verpleegtehuizen (zorginstellingen)
Overig basis	Banken	Supermarkten
	Pinautomaten	Dagelijkse boodschappen
Recreatie en vrije tijd	Bibliotheken	Bioscoop
	Musea	Cafés
Mobiliteitsvoorzieningen	OV-haltes	

2.4 Bepalen bereikbaarheid

Om informatie te verzamelen over de bereikbaarheid van voorzieningen hebben we verschillende databronnen gebruikt, de belangrijkste zijn CBS en Tympaan:

- Voor een deel van de voorzieningen die in Tabel 1 genoemd zijn, heeft het CBS data beschikbaar over de nabijheid van deze voorzieningen per buurt: de gemiddelde afstand (over de weg) tot een bepaalde voorziening in kilometers.
- Voor een deel van de voorzieningen heeft Tympaan voor Zuid-Holland data beschikbaar over de locaties van de voorzieningen; dit hebben we omgezet in informatie over de nabijheid.
- Voor voorzieningen die in Tabel 1 staan maar waarvoor CBS of Tympaan geen data heeft, zijn we op zoek gegaan naar andere (openbare) bronnen.

Met de gemiddelde afstand tot voorzieningen vanuit buurten en informatie over hoe de doelgroepen verspreid zijn over de buurten zijn we er nog niet. Deze informatie moet nog omgezet worden naar bereikbaarheid van voorzieningen voor doelgroepen. Hiervoor hebben we een methode ontwikkeld die met kleuren de bereikbaarheid laat zien:

- Groen (waarde 1): goed bereikbaar
- Oranje (waarde 2): matig bereikbaar
- Rood (waarde 3): slecht bereikbaar

Voor elke combinatie van doelgroep, woonplaats (buurt) en voorziening hebben we de kleur bepaald, op de volgende manier:

1. De gemiddelde afstand over de weg tussen een buurt en een voorziening hebben we omgezet in reistijd en kosten, per modaliteit, met behulp van kengetallen.
2. Op basis van grenzen (voor afstand, reistijd én kosten) per modaliteit hebben we voor elke modaliteit vastgesteld of een voorziening goed, matig of slecht bereikbaar is. De grenzen verschillen per modaliteit en per doelgroep, en voor type voorziening (bij minder belangrijke voorzieningen accepteren we dat de afstand/reistijd/kosten wat hoger liggen).
3. De bereikbaarheid van een voorziening is vervolgens zo goed als de 'beste' kleur voor de modaliteiten. Dit betekent dat als een voorziening met een van de modaliteiten goed bereikbaar is, de voorziening dan goed bereikbaar is.

De beoordeling van de bereikbaarheid van voorzieningen staat of valt met de grenzen die gehanteerd worden. Aangezien vervoersarmoede een beladen begrip is en we niet te snel willen stellen dat ergens vervoersarmoede is, is het criterium voor vervoersarmoede redelijk hoog. Om een voorbeeld te geven, een klein kwartier fietsen wordt redelijk geacht voor dagelijkse voorzieningen (voorzieningen die meerdere keren per week gebruikte worden).

2.5 Aannames

In onze aanpak zijn de volgende aannames gebruikt:

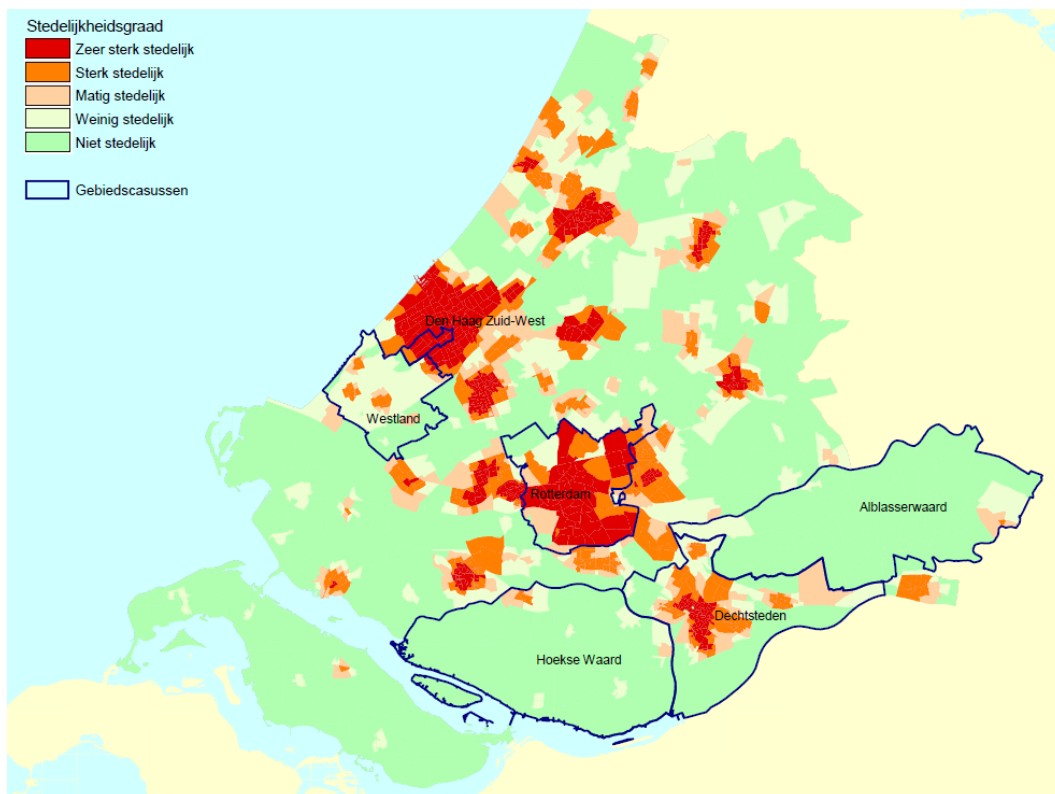
- Doelgroepen zijn ingedeeld op basis van inkomen en leeftijd
 - Huishoudens met zeer lage inkomens hebben niet de beschikking over een auto
 - Hoe lager het inkomen, hoe minder geld er beschikbaar is om te reizen
 - Hoe hoger de leeftijd, hoe kleiner de afstand die redelijkerwijze per fiets afgelegd kan worden

- Elke modaliteit heeft een gemiddelde snelheid en gemiddelde kosten per kilometer. Deze zijn als volgt (afgeleid van Nibud en OViN):
 - Auto: 43 km/u en 0,44 €/km
 - Openbaar vervoer: 18 km/u en 0,20 €/km
 - Fiets: 13 km/u en 0,05 €/km
- Er zijn grenzen opgesteld voor wanneer een voorziening goed, matig of slecht bereikbaar is voor een bepaalde doelgroep.

2.6 Gebiedscasussen

Bij het bespreken van de resultaten worden voorbeelden gegeven om meer inzicht te geven. Hierbij wordt gebruik gemaakt van verschillende gebiedscasussen: een drietal stedelijke (Rotterdam, Den Haag Zuidwest en Drechtsteden), alsmede een drietal plattelandsgebieden (Hoekse Waard, Westland en Alblasserwaard).

In Rotterdam en Den Haag Zuidwest wonen relatief veel huishoudens met een laag inkomen. In de minder stedelijke gebieden (Hoeksche Waard, Alblasserwaard en Westland) wonen juist relatief weinig huishoudens met een laag inkomen.



Figuur 3. Gebiedscasussen en stedelijkheidsgraad

3. Resultaten

3.1 Overall

Met de gehanteerde aanpak waarbij de bereikbaarheid van voorzieningen voor doelgroepen is bepaald, zijn de resultaten als volgt. De voorzieningen in de provincie

Zuid-Holland zijn in het algemeen goed bereikbaar. Er zijn weinig huishoudens waarvoor belangrijke voorzieningen (dagelijkse voorzieningen en ziekenhuizen) matig of slecht bereikbaar zijn. Er is weinig vervoersarmoede in Zuid-Holland. Dit is geen hele verrassende uitkomst. Zuid-Holland is een provincie met een hoge bevolkingsdichtheid (de hoogste van heel Nederland), veel voorzieningen en openbaar vervoer met de beste reizigerswaardering van Nederland.

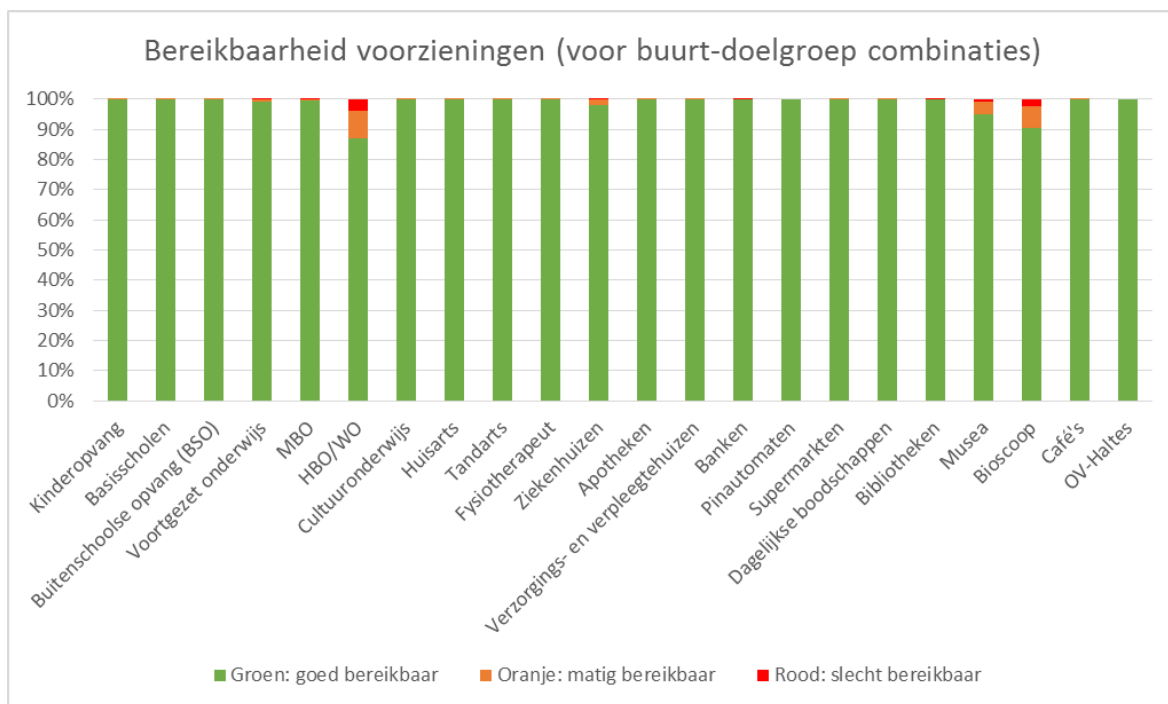
In onderstaand figuur is de verhouding te zien tussen buurt-doelgroep-voorziening combinaties met een goede, matige en slechte bereikbaarheid.



Figuur 4. Bereikbaarheid van voorzieningen in Zuid-Holland

3.2 Per soort voorziening

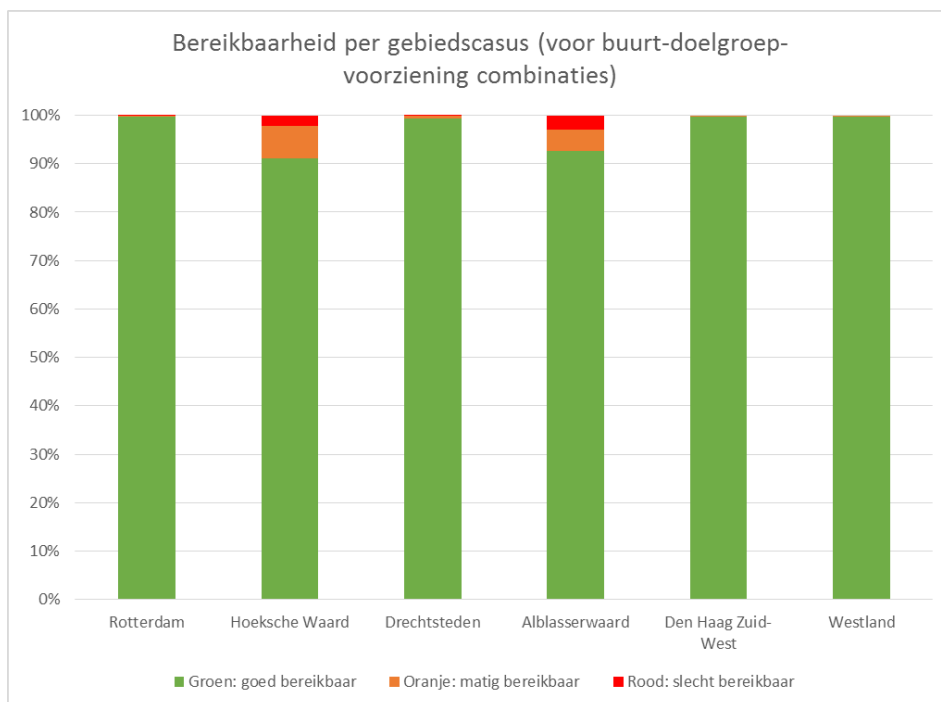
In onderstaande figuur is per voorziening te zien voor welk percentage van de buurt-doelgroep combinaties de bereikbaarheid goed, matig of slecht is.



Figuur 5. Bereikbaarheid per voorziening

3.3 Per gebiedscasus

Er zijn wel situaties waarvoor de bereikbaarheid van voorzieningen minder goed is. Als we naar de gebiedscasussen kijken dan zijn in de Alblasserwaard en Hoeksche Waard (allebei plattelandsg gebied) voorzieningen minder goed bereikbaar dan in het Westland en in de stedelijke gebieden (Rotterdam, Den Haag Zuidwest en Drechtsteden), waar de voorzieningen goed bereikbaar zijn.



Figuur 6. Bereikbaarheid van voorzieningen per gebiedscasus

In de Hoeksche Waard en Alblasserwaard (de enige gebieden met relatief substantiële vervoersarme situaties) is voor grofweg 10% van de gevallen de bereikbaarheid van doelgroep – voorziening – buurt combinaties matig of slecht. In deze gebieden woont ruim 10% van alle huishoudens die in een van de gebiedscasussen woont. Als we dit extrapoleren naar heel Zuid-Holland, kunnen we zeggen dat de huishoudens in qua ligging vergelijkbare gebieden in orde van grootte 10% uitmaken van alle huishoudens in de provincie. Dan bedraagt het aantal vervoersarme situaties in Zuid-Holland dus grofweg 10% van 10% is 1%. Dit komt ongeveer overeen met de 1,4% vervoersarme situaties die in paragraaf 3.1 zijn weergegeven.

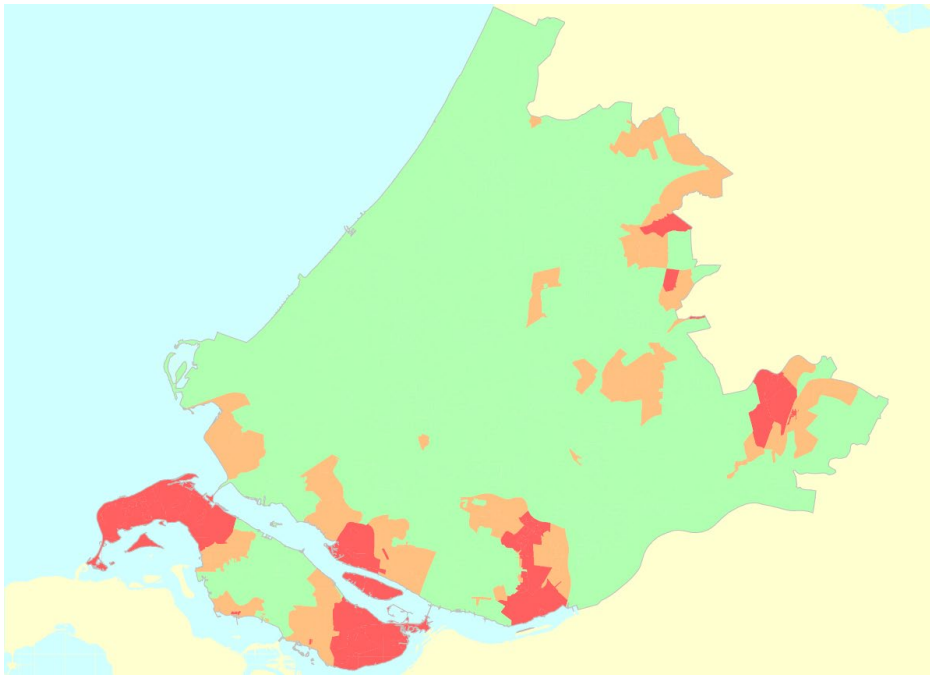
3.4 Per doelgroep

Voor de doelgroepen geldt dat hoe hoger de leeftijd en hoe lager het inkomen, hoe minder goed de voorzieningen bereikbaar zijn, ondanks de regelingen die er zijn in sommige gemeentes (of zelfs landelijk) om vanaf een bepaalde leeftijd en/of onder een bepaalde inkomensgrens tegen gereduceerd tarief of gratis met het openbaar vervoer te kunnen reizen.

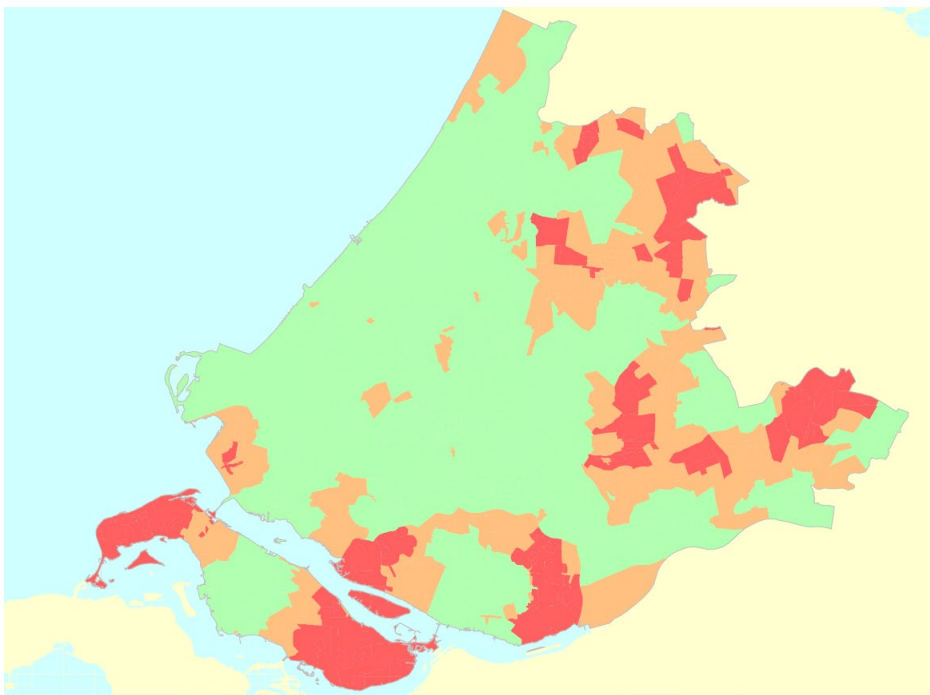
Voor de 'slechtste' combinatie van doelgroep en gebiedscasus (huishoudens met een zeer laag inkomen in de Hoeksche Waard) zijn nog steeds in circa 80% van de gevallen de voorzieningen goed bereikbaar (en in 8% matig bereikbaar en in 12% slecht bereikbaar). Deze mindere score wordt veroorzaakt door de voorzieningen voortgezet onderwijs, MBO, hoger onderwijs, ziekenhuizen, banken, bibliotheken, musea en bioscopen. In de Alblasserwaard scoort daarnaast ook de voorziening kinderopvang minder goed. Wat verder opvallend is, is dat in de gebiedscasus Drechtsteden ziekenhuizen niet vanuit elke buurt goed bereikbaar zijn.

De minst goed bereikbare voorzieningen zijn universiteiten en hogescholen, bioscopen en musea. Dit zijn stedelijke voorzieningen, die als minder belangrijk worden gezien als dagelijkse voorzieningen.

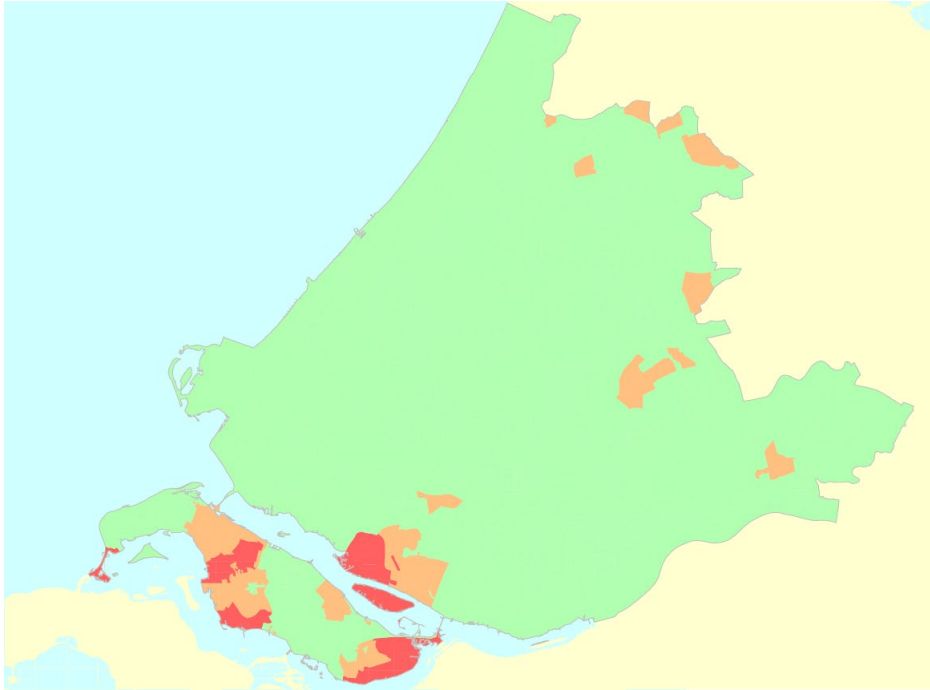
Voor de doelgroepen onder de 65 met zeer laag inkomen en boven de 85 met zeer laag inkomen, hieronder enkele kaartjes met een aantal voorzieningen die vanuit sommige buurten minder goed bereikbaar zijn (voortgezet onderwijs, ziekenhuizen). NB: ziekenhuizen in andere provincies zijn ook in het onderzoek meegenomen, dus dat kan geen verklaring zijn voor 'oranje' en 'rode' buurten aan de provinciegrenzen. Verreweg de meeste kaartjes zijn volledig groen, dus niet zo interessant om te laten zien.



Figuur 7. Bereikbaarheid voortgezet onderwijs voor doelgroep 65- zeer laag inkomen



Figuur 8. Bereikbaarheid ziekenhuizen voor doelgroep 85+ zeer laag inkomen



Figuur 9. Bereikbaarheid bibliotheken voor doelgroep 65- zeer laag inkomen

Zoals al eerder vermeld, omdat we met gemiddelde afstanden vanuit een buurt naar een voorziening werken, zijn er natuurlijk huishoudens binnen een buurt waarvoor de afstand tot de voorziening kleiner of juist groter is. Omdat buurten echter beperkt van omvang zijn, verwachten we dat dit geen problemen oplevert als we kijken naar de bereikbaarheid en vervoersarmoede.

Behalve de in dit hoofdstuk getoonde resultaten, is er nog meer detailinformatie beschikbaar. Denk bijvoorbeeld aan resultaten op gemeente- en buurniveau, al dan niet uitgesplitst naar doelgroepen en voorzieningen. De gedetailleerdere informatie die er is kan bijvoorbeeld gebruikt worden in de ontwikkeling van beleid. Ook kunnen de (detail)resultaten van de huidige situatie gebruikt worden als nulmeting waar toekomstige ontwikkelingen tegenover geplaatst kunnen worden.

4. Scenario's voor de toekomst

Om iets te kunnen zeggen over de bereikbaarheid van voorzieningen in de toekomst, zijn toekomstscenario's ontwikkeld. De toekomstscenario's bieden aanknopingsmogelijkheden om iets te zeggen over hoe de doelgroepen, voorzieningen en mobiliteit veranderen. Denk bijvoorbeeld aan het verdwijnen van voorzieningen omdat er meer geclusterd wordt, verbetering van het openbaar vervoer, stijgende benzineprijzen waardoor het duurder wordt om auto te rijden, etc.

In dit onderzoek hebben we vier scenario's gedefinieerd. Het eerste scenario is een scenario waarin de demografische trends en economische groei zich voortzetten. Het tweede, derde en vierde scenario komen elk bovenop het eerste scenario en hebben betrekking op de voorzieningen en modaliteiten.

Tabel 2. Scenario's

Scenario	Beschrijving
1. Trend	<ul style="list-style-type: none"> • Bevolkingsgroei zet door • Relatief minder huishoudens met (zeer) lage inkomens door economische groei • Vergrijzing leidt tot groei huishoudens hoge leeftijd • Verstedelijking leidt tot groei huishoudens stedelijke gebieden en krimp landelijke gebieden
2. Trend + centralisatie voorzieningen	Door verstedelijking en digitale ontwikkelingen: <ul style="list-style-type: none"> • Meer voorzieningen in stedelijke gebieden • Minder voorzieningen in landelijke gebieden
3. Trend + 'verstedelijking' OV	<ul style="list-style-type: none"> • Verbetering OV (frequentie, snelheid, nieuwe verbindingen) waar veel gebruik van wordt gemaakt • Verslechtering OV in landelijke gebieden
4. Trend + auto duurder en langzamer	<ul style="list-style-type: none"> • Technologische ontwikkelingen maken bezig van een eigen auto duurder • Toename van congestie leidt ertoe dat de auto langzamer wordt

4.1 Resultaten scenario's: toekomstige verschillen in bereikbaarheid

Voor drie van de vier scenario's verandert er vrij weinig aan de bereikbaarheid van voorzieningen. Alleen voor het scenario waarin de auto duurder en langzamer wordt, neemt de bereikbaarheid van voorzieningen af en stijgt de vervoersarmoede. Bij de gebiedscasussen speelt dit vooral in de Alblasserwaard en de Hoeksche Waard voor de lage inkomens en de midden-hoge inkomens (bij de zeer lage inkomens is de aanname dat zij geen auto bezitten). Voor de Hoeksche Waard daalt het aantal gevallen waarin voorzieningen goed bereikbaar zijn van 81% naar 79% voor de lage inkomens, en van 93% naar 89% voor de midden-hoge inkomens.

5. Resultaten in breder perspectief

Bij de door ons – in samenspraak met de provincie Zuid-Holland – gekozen invalshoek concluderen we dat de voorzieningen in Zuid-Holland goed bereikbaar zijn en er weinig vervoersarmoede is. Hiermee willen we natuurlijk niet zeggen dat er geen individuele gevallen zijn waarin daadwerkelijk wel vervoersarmoede optreedt.

Eind 2018 en begin 2019 zijn er verschillende andere onderzoeken over vervoersarmoede verschenen. Het CBS heeft een eerste aanzet gegeven tot een indicator om het risico op vervoersarmoede te meten. De meeste elementen die zij hierbij gebruiken voor de indicator gebruiken wij ook (bijv. inkomen, leeftijd, kinderen ja/nee). Deze indicator is toegepast op twee cases: Utrecht en Heerlen. Het verschil met ons onderzoek zit hem er onder andere in dat het CBS naar het risico op vervoersarmoede heeft gekeken; risico wil natuurlijk niet zeggen dat vervoersarmoede daadwerkelijk optreedt.

Ook het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft een verkenning gedaan naar vervoersarmoede (zij noemen het mobiliteitsarmoede). In deze verkenning verschaffen

ze meer inzicht in het begrip mobiliteitsarmoede, de groepen die ermee te maken hebben en de omvang van de mobiliteitsarmoede. In het conceptueel model dat ze voor mobiliteitsarmoede hebben ontwikkeld gebruiken ze (net als het CBS) elementen die ook onderdeel zijn van ons onderzoek (inkomen, kosten van vervoer) maar ook andere (zoals opleiding en gezondheid). Het KiM concludeert dat uit de ter beschikking staande Nederlandstalige literatuur niet of nauwelijks kan worden afgeleid of er in Nederland mobiliteitsarmoede bestaat en, zo ja, in welke omvang. Wel is duidelijk dat er specifieke groepen in de samenleving zijn die op de een of andere manier over gebrekkige vervoersmogelijkheden beschikken. Het gaat hierbij voornamelijk om mensen met een laag inkomen, werklozen/werkzoekenden, ouderen (vooral vrouwen), mensen zonder rijbewijs, mensen met een migratieachtergrond en bewoners van rurale gebieden. Deze conclusies zijn niet in tegenspraak met ons onderzoek: ze komen deels overeen en verder bieden ze aanvullende inzichten.

Van der Bijl en Van der Steenhoven hebben onderzoek naar vervoersarmoede gedaan dat voor een groot deel gebaseerd is op gesprekken en interviews. Op basis hiervan concluderen zij dat er in (o.a.) Rotterdam en Den Haag vervoersarmoede bestaat. Het beeld wat zij schetsen is wat somberder dan wat uit dit onderzoek komt; door de andere benaderingswijze zien wij vooral dat de twee onderzoeken elkaar aanvullen, waarbij wij kijken naar de provincie als geheel en naar doelgroepen binnen de provincie, en Van der Bijl en Van der Steenhoven naar specifieke individuen.

Hoe gaat de provincie Zuid-Holland nu verder? De door ons bepaalde inzichten worden op detailniveau toegevoegd aan de andere beleidsgegevens die beschikbaar zijn en zullen gebruikt worden bij het aanpakken van het mobiliteitssysteem.

Daarnaast beschikt men hier nu over een objectieve gegevensverzameling die in de toekomst op eenvoudige wijze opnieuw bepaald kan worden, waarbij ontwikkelingen inzichtelijk gemaakt kunnen worden.

Referenties

Eline Jonkers, Bert Schepers, Jasper Tanis, Gerben Zwart, 'Sociale inclusie en vervoersarmoede in de provincie Zuid-Holland', maart 2019.

<https://www.panteia.nl/nieuws/voorzieningen-in-zuid-holland-goed-bereikbaar/>

Astrid Kampert, Judith Nijenhuis, Marloes Verhoeven, Dennis Dahlmans, 'Risico op vervoersarmoede – Een eerste aanzet tot een indicator', CBS discussion paper, december 2018.

<https://www.cbs.nl/nl-nl/corporate/2018/50/cbs-onderzoekt-risico-op-vervoersarmoede.>

Peter Jorritsma, Jaco Berveling, Mathijs de Haas, Peter Bakker, Lucas Harms, 'Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem?', Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, oktober 2018.

<https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/10/31/mobiliteitsarmoede-vaag-begrip-of-concreet-probleem.>

Rob van der Bijl (Favas.net), Hugo van der Steenhoven (Hugocycling), 'Gesprekken over gebrekkige mobiliteit – Vervoersarmoede in de grote stad ontrafelen', januari 2019.

<http://favas.net/wp-content/uploads/2015/03/vervoersarmoede-gesprekken-jan19.pdf>

Tympaan, Databank Zuid-Holland

<https://www.tympaan.nl/databank-zuid-holland>

CBS, Nabijheidstatistieken wijk en buurt

<https://www.cbs.nl/nl-nl/dossier/nederland-regionaal/wijk-en-buurtstatistieken/nabijheidsstatistieken-per-wijk-buurt>