



Panteia
Research to Progress

Research voor Beleid | EIM | NEA | IOO | Stratus | IPM



Sociale inclusie en vervoersarmoede in de provincie Zuid-Holland

Eline Jonkers; Bert Schepers; Jasper Tanis; Gerben Zwart

Zoetermeer, 25 maart 2019

De verantwoordelijkheid voor de inhoud berust bij Panteia. Het gebruik van cijfers en/of teksten als toelichting of ondersteuning in artikelen, scripties en boeken is toegestaan mits de bron duidelijk wordt vermeld. Vermenigvuldigen en/of openbaarmaking in welke vorm ook, alsmede opslag in een retrieval system, is uitsluitend toegestaan na schriftelijke toestemming van Panteia. Panteia aanvaardt geen aansprakelijkheid voor drukfouten en/of andere onvolkomenheden.

The responsibility for the contents of this report lies with Panteia. Quoting numbers or text in papers, essays and books is permitted only when the source is clearly mentioned. No part of this publication may be copied and/or published in any form or by any means, or stored in a retrieval system, without the prior written permission of Panteia. Panteia does not accept responsibility for printing errors and/or other imperfections.

Inhoudsopgave

Samenvatting	5
1 Inleiding	10
1.1 Achtergrond	10
1.2 Doel onderzoek	10
1.3 Begrippen	11
1.4 Leeswijzer	11
2 Aanpak van het onderzoek	12
3 Indeling in doelgroepen	14
3.1 Doelgroepen en reismogelijkheden	14
3.2 Doelgroepen en voorzieningen	15
3.3 Indeling doelgroepen	16
3.4 Doelgroepen in Zuid-Holland	19
4 Bereikbaarheid	24
4.1 Gegevens over voorzieningen	24
4.2 Vertaling naar bereikbaarheid	26
5 Huidige verschillen in bereikbaarheid	29
5.1 Gemiddelde bereikbaarheid voorzieningen	30
5.2 Bereikbaarheid gebiedscasussen	32
5.3 Bereikbaarheid gebiedscasussen per doelgroep	33
6 Toekomstscenario's	38
6.1 Externe Ontwikkelingen	38
6.2 Mobiliteitsontwikkelingen	40
6.3 Scenario's	40
7 Toekomstige verschillen in bereikbaarheid	43
7.1 Toekomstige bereikbaarheid gebiedscasussen	43
7.2 Toekomstige bereikbaarheid gebiedscasussen per doelgroep	44
8 Conclusies	46
9 Bijlage 1: omzetten afstand naar bereikbaarheid	49
9.1 Omrekenfactoren afstand, reistijd en kosten	49
9.2 Grenzen dagelijkse voorzieningen	49
9.3 Grenzen stedelijke voorzieningen	50
9.4 Beschikbaarheid vervoermiddelen	50
9.5 Regelingen openbaar vervoer	51
10 Bijlage 2: bevindingen OViN	52
10.1 Inleiding	52
10.2 Resultaten	52



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 (zijn voorzieningen in Zuid-Holland goed bereikbaar?), en 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. Meer hierover is te vinden bij het onderdeel 'discussie' aan het eind van deze samenvatting.

Aanpak

Omdat het niet realistisch is de bereikbaarheid van voorzieningen voor elke individuele inwoner van Zuid-Holland te onderzoeken, zijn huishoudens in doelgroepen ingedeeld. Dit hebben we op zo'n manier gedaan dat personen (huishoudens) 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, zijn aan de hand daarvan doelgroepen gedefinieerd.

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 Tympaan data gebruikt.

De methodiek en de data die als input zijn gebruikt, zijn herbruikbaar en de resultaten zijn reproduceerbaar. 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. De meting van de huidige bereikbaarheid kan dan als nulmeting gebruikt worden.

Omdat de aanpak werkt met doelgroepen, zijn de resultaten ook op het niveau van doelgroepen. Als voor een groep als geheel de voorzieningen goed bereikbaar zijn, wil dat dus niet zeggen dat er op individueel niveau geen vervoersarmoede kan zijn.



Voorzieningen

De volgende voorzieningen zijn meegenomen in het onderzoek:

<i>Categorie</i>	<i>Voorziening</i>	
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	Café's
Mobiliteitsvoorzieningen	OV-haltes	

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)

Bepalen bereikbaarheid

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). In het rapport staan alle grenzen die gehanteerd zijn.

Vanwege de grote hoeveelheid buurten, en die ook nog eens vermenigvuldigd met aantal voorzieningen en doelgroepen, geven we in dit document voornamelijk geaggregeerde waarden weer. Daarbij is een gemiddelde bepaald van de bereikbaarheidsindicator waarbij gewogen is naar aantal huishoudens (dus grote doelgroepen wegen zwaarder dan kleine doelgroepen en buurten met veel huishoudens wegen zwaarder dan buurten met weinig huishoudens).

Aannames

In onze aanpak zijn de volgende aannames gebruikt (in meer detailniveau te vinden in het rapport):

- 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 per kilometer en gemiddelde kosten per kilometer. Deze zijn als volgt:
 - 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.

Scenario's

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.



Scenario	Beschrijving
1. Trend	• 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: • Meer voorzieningen in stedelijke gebieden • Minder voorzieningen in landelijke gebieden
3. Trend + 'verstedelijking' OV	• Verbetering OV (frequentie, snelheid, nieuwe verbindingen) waar veel gebruik van wordt gemaakt • Verslechtering OV in landelijke gebieden
4. Trend + auto duurder en langzamer	• Technologische ontwikkelingen maken bezig van een eigen auto duurder • Toename van congestie leidt ertoe dat de auto langzamer wordt

Resultaten

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.

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 plattelandsgebied) 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.

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.

Resultaten scenario's

Vier verschillende scenario's voor de toekomst zijn onderzocht. In al deze scenario's is de trend meegenomen (economische groei, bevolkingsgroei, verstedelijking en vergrijzing). 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 gebiedscafusses 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.

Discussie

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 meten¹. 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 KiM 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)². 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 interviews³. 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.

¹ 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>.

² 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>.

³ Rob van der Bijl (Favas.net), Hugo van der Steenhoven (Hugocycling), 'Gesprekken over gebrekkige mobiliteit – Vervoersarmoede in de grote stad ontrafelen', januari 2019.



1 Inleiding

1.1 Achtergrond

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. Dit rapport beschrijft onderzoek 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. Dit onderzoek is door Panteia uitgevoerd in opdracht van de provincie.

Er is in het onderzoek gekozen voor een invalshoek vanuit mobiliteit en bereikbaarheid (zijn voorzieningen in Zuid-Holland goed bereikbaar?), en 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.

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. De bereikbaarheid van wonen en werk is niet in dit onderzoek opgenomen.

1.2 Doel onderzoek

Het doel van het onderzoek is een beschrijving en analyse te geven van verschillen in bereikbaarheid vanuit sociaal-economisch en ruimtelijk perspectief en het ontwikkelen van een methodiek hiervoor die herhaald kan worden. De provincie wil hiermee inzicht krijgen in de mate waarin algemene voorzieningen bereikbaar zijn voor de inwoners van de provincie.

De onderzoeksvraag is als volgt:

Welke verschillen in bereikbaarheid van voorzieningen bestaan er in Zuid-Holland, afhankelijk van verschillen in woonplaats en verschillen in sociaal-economische en demografische kenmerken van de bevolking, en waardoor worden deze verschillen beïnvloed?

1.3 Begrippen

De begrippen die in dit rapport gebruikt hebben, worden als volgt gedefinieerd:

Bereikbaarheid gaat om hoe snel en gemakkelijk iemand zich kan verplaatsen, en om de afstand en tijd die afgelegd moet worden om een aantrekkelijke(re) bestemming te bereiken. Hierbij is dus niet alleen het aanbod van verplaatsingsmogelijkheden belangrijk, maar ook hoe de bestemmingen ruimtelijk verdeeld zijn (bron: Planbureau voor de Leefomgeving). Digitale ontwikkelingen geven een nieuwe dimensie aan bereikbaarheid (bijvoorbeeld dat fysieke verplaatsingen niet altijd meer nodig zijn en nieuwe bronnen van informatievoorziening over vervoer).

Sociale inclusie betekent dat wonen, werk en voorzieningen toegankelijk moeten zijn met het oog op de welvaart en het welzijn van de inwoners van Zuid-Holland. De mate van sociale inclusie verschilt per woonplaats en sociale en economische kenmerken van bevolkingsgroepen. Een grotere bereikbaarheid zal resulteren in een verbetering van de sociale inclusie.

Vervoersarmoede betekent dat voorzieningen in mindere of slechte mate beschikbaar zijn voor sommige doelgroepen, afhankelijk van woonplaats en sociale en economische kenmerken. Een grotere bereikbaarheid zal resulteren in een verkleining van de vervoersarmoede.

In andere onderzoeken worden soms andere definities van vervoersarmoede gehanteerd. Het onderwerp vervoersarmoede is eind 2018 door zowel CBS als het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid opgepakt en is volop in ontwikkeling. Onze definitie is in relatie tot de onderzoeksdoelstelling en in overleg met de provincie gekozen.

1.4 Leeswijzer

Dit rapport is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 staat de aanpak van het onderzoek beschreven. Hoofdstuk 3 licht toe hoe de doelgroepen zijn gedefinieerd, en hoofdstuk 4 hoe we de bereikbaarheid bepalen. Hoofdstuk 5 geeft de resultaten voor wat betreft de bereikbaarheid van voorzieningen voor de verschillende doelgroepen, en de verschillen in bereikbaarheid. In hoofdstuk 6 worden vervolgens de toekomstscenario's geschetst, en hoofdstuk 7 beschrijft de toekomstige verschillen in bereikbaarheid van voorzieningen voor de verschillende doelgroepen. Ten slotte staan in hoofdstuk 8 de conclusies en daarna volgen de bijlagen. Bijlage 1 bevat tabellen met de parameters die gebruikt zijn voor het bepalen van de bereikbaarheid, en bijlage 2 bevat bevindingen uit OViN met betrekking tot reisgedrag voor verschillende inkomensklassen en stedelijkheidsgraden. Deze bevindingen zijn als achtergrond voor de analyses in het hoofdrapport gebruikt.



2 Aanpak van het onderzoek

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.

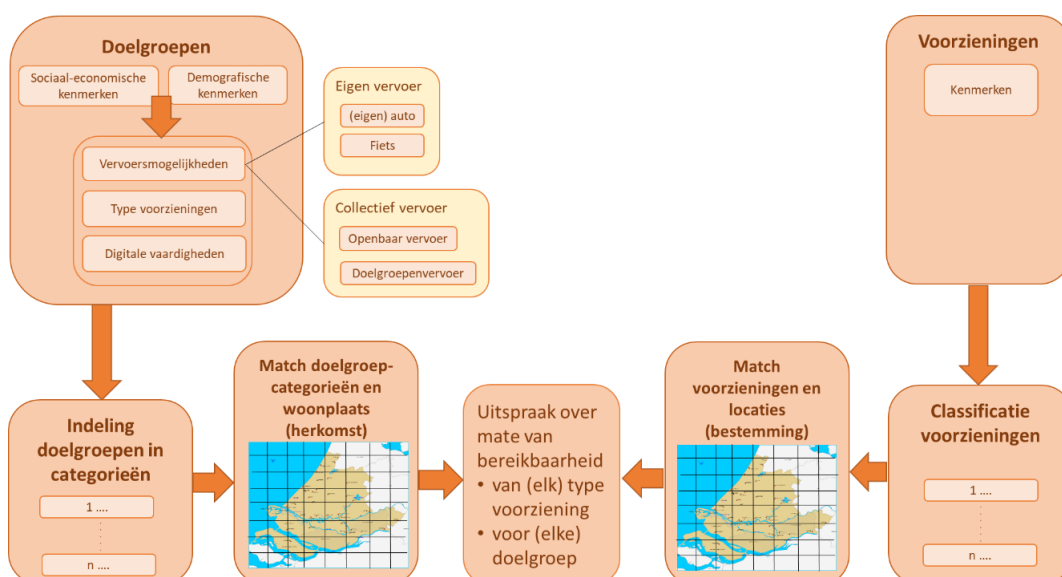
Bij de persoon is van belang:

- 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 Figuur 1 staan de stappen weergegeven om te komen van personen (met een woonlocatie) en voorzieningen tot uitspraken over bereikbaarheid. Onder het figuur staat de bijbehorende uitleg.



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 hoofdstuk 3.

Ook voorzieningen worden in groepen ingedeeld; dit is al gedaan door de provincie Zuid-Holland. Dit staat aan de rechterkant in het figuur.

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 buurniveau (zie voor meer uitleg hoofdstuk 4) 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 hoofdstuk 4.

Toekomstscenario's en toekomstige ontwikkelingen

Om iets te kunnen zeggen over de bereikbaarheid van voorzieningen in de toekomst, zijn toekomstscenario's ontwikkeld. De toekomstscenario's bieden voldoende 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.

Deze ontwikkelingen worden vervolgens doorgevoerd in de stappen zoals hierboven beschreven, zodat veranderingen in bereikbaarheid duidelijk worden.

Gebiedscasussen

Bij het bespreken van de resultaten worden voorbeelden gegeven om meer inzicht te geven. Hierbij wordt gebruik gemaakt van verschillende gebiedscasussen, te weten:

Tabel 1: Overzicht van gebiedscasussen.

<i>Gebiedscasus</i>	<i>Stedelijk gebied of plattlandsgebied</i>
Rotterdam	Stedelijk gebied
Hoeksche Waard	Plattlandsgebied
Drechtsteden	Stedelijk gebied
Alblasserwaard ⁴	Plattlandsgebied
Den Haag Zuidwest	Stedelijk gebied
Westland	Plattlandsgebied

⁴ Gorinchem maakt geen onderdeel uit van deze gebiedscasus, zodat het een plattlandsgebied is.



3 Indeling in doelgroepen

Voor het indelen van doelgroepen is van belang welke reismogelijkheden de doelgroepen hebben, en welke voorzieningen voor hen van belang zijn. In dit hoofdstuk behandelen we eerst deze twee onderwerpen los, en daarna volgt de uiteindelijke indeling waarin alles samenkomt. De laatste paragraaf in dit hoofdstuk geeft weer uit hoeveel huishoudens de doelgroepen in Zuid-Holland bestaan.

3.1 Doelgroepen en reismogelijkheden

In het vorige hoofdstuk is beschreven welke aspecten belangrijk zijn bij het bepalen welke reismogelijkheden een persoon heeft. Deze aspecten zetten we (via aannames en bevindingen vanuit de literatuur) om in demografische en sociaaleconomische kenmerken. In Tabel 2 worden de vereisten die er zijn om met bepaalde modaliteiten te reizen omgezet naar relevante factoren, en na de tabel volgt wat nadere uitleg.

Tabel 2: Factoren die gebruik van modaliteiten beïnvloeden

<i>Modaliteit</i>	<i>Vereisten</i>	<i>Relevante demografische en sociaal-economische factoren</i>
Auto	Autobezit	• Leeftijd (18+) • Inkomen (bij laag inkomen geen autobezit)
	Bezit rijbewijs	<i>Aanname: bij autobezit is er ook een rijbewijs</i>
	In staat om kosten op te brengen	• Inkomen
	Fysieke & mentaal in staat om auto te besturen	<i>Aanname: wordt afgedekt door autobezit</i> • Leeftijd (bij zeer hoge leeftijd afstand beperkt bij onbekende reis)
Fiets	Fietsbezit	<i>Aanname: iedereen heeft een fiets</i>
	Fysiek & mentaal in staat om te fietsen	• Leeftijd (bij zeer hoge leeftijd fietsafstand beperkt)
	In staat om kosten op te brengen	• Inkomen
Openbaar vervoer	Fysiek in staat om met OV te reizen	• Leeftijd (bij zeer hoge leeftijd afstand/overstappen beperkt)
	(Digitale) vaardigheden om een 'reischema' te maken	• Leeftijd (bij zeer hoge leeftijd vaardigheden beperkt bij onbekende reis)
	Digitale verbinding beschikbaar	• Leeftijd (bij zeer hoge leeftijd digitale verbinding minder vaak beschikbaar)

Aanvullende uitleg bij de aannames en relevante factoren:

- Auto:
 - We nemen aan dat iemand die een auto bezit, een rijbewijs heeft en ook in staat is om te rijden. De enige uitzondering zijn personen van zeer hoge leeftijd, we gaan er vanuit dat zij geen lange reis maken.

- Uit literatuur blijkt dat hoe hoger het inkomen, hoe hoger het autobezit. Wij gebruiken inkomen als bepalende factor voor autobezit. Bij een laag inkomen (bijstandsgrens) gaan we er vanuit dat iemand geen auto heeft en/of dat de kosten te hoog zijn om de auto vaak te gebruiken.
- Fiets:
 - Bijna iedereen in Nederland bezit een fiets en is in staat erop te rijden. Alleen bij zeer hoge leeftijd verwachten we niet dat iemand een lange afstand aflegt met de fiets.
 - Enige uitzondering zijn mensen met een migratieachtergrond; zij fietsen significant minder dan autochtone Nederlanders, omdat ze het minder gewend zijn en vanwege de lage status die aan fietsen wordt toegeschreven. Het OV wordt wél veel gebruikt door deze groep. Onze verwachting is dat voorzieningen die goed met fiets bereikbaar zijn, ook goed met OV bereikbaar zijn, zeker in de steden waar mensen met een migratieachtergrond vooral wonen. Daarom maken we voor gebruik van de fiets geen specifieke doelgroepen.
- OV
 - Hoe hoger het inkomen hoe beter in staat de kosten op te brengen
 - Voor huishoudens met zeer lage inkomens zijn er in sommige gemeenten voorzieningen getroffen voor het gebruik van het OV (denk aan kortingskaarten of zelfs gratis reizen)
 - Hoe hoger de leeftijd hoe minder goed in staat (fysiek en qua vaardigheden) om gebruik te maken van het OV
 - Bij zeer hoge leeftijd vaker geen digitale verbinding

Voor sommige groepen (mindervaliden, hoogbejaarden) kunnen alle vormen van vervoer belemmeringen hebben. Deze groepen zijn aangewezen op doelgroepenvervoer en familie of vrienden (mantelzorgers), en dat valt buiten dit onderzoek.

3.2 Doelgroepen en voorzieningen

De provincie heeft een lijst opgeleverd met voorzieningen om mee te nemen in het onderzoek. Bij elke voorziening is aangegeven of er een specifieke groep huishoudens is waarvoor deze voorziening relevant is. Als er niets is aangegeven, betekent dat dat de voorziening voor iedereen belangrijk is.

Voorzieningen zijn in te delen naar dagelijkse en stedelijke voorzieningen:

- Dagelijkse voorzieningen zijn voorzieningen die inwoners in minimaal één levensfase meerdere keren per week gebruiken. Voorbeelden hiervan zijn supermarkten, basisscholen en bushaltes.
- Stedelijke voorzieningen zijn voorzieningen die inwoners gemiddeld minder dan eens per week bezoeken (zoals bijvoorbeeld theaters) of voorzieningen die niet iedere inwoner in minimaal één levensfase vaak gebruikt (zoals bijvoorbeeld universiteiten).

In Tabel 3 zijn de dagelijkse voorzieningen onderstreept; de overige voorzieningen zijn stedelijke voorzieningen.



Tabel 3: Voorzieningen en relevante doelgroepen

<i>Categorie</i>	<i>Voorziening</i>	<i>Relevante huishoudens</i>
Onderwijs	<u>Kinderopvang</u>	Huishoudens met kinderen 0-3 jaar
	<u>Basisscholen</u>	Huishoudens met kinderen 4-12 jaar
	<u>Buitenschoolse opvang (BSO)</u>	Huishoudens met kinderen 4-12 jaar
	Voortgezet onderwijs	Huishoudens met kinderen 12-18 jaar
	Middelbaar Beroepsonderwijs (MBO)	
	Hoger onderwijs	Studenten hoger onderwijs
	Cultuuronderwijs ⁵	Huishoudens met kinderen 4-18 jaar
Zorg	<u>Huisarts</u>	
	Tandarts	
	Fysiotherapeut	
	Ziekenhuizen	
	Apotheken	
	Verzorgings- en verpleegtehuizen (zorginstellingen)	Ouderen
Overig basis	<u>Banken</u>	
	<u>Pinautomaten</u>	
	<u>Supermarkten</u>	
	<u>Dagelijkse boodschappen</u>	
Recreatie en vrije tijd	Bibliotheken	Huishoudens met kinderen 0-18 jaar
	Musea	
	Bioscoop	
	Café's	
Mobiliteitsvoorzieningen	OV-haltes	

3.3 Indeling doelgroepen

Bij de uiteindelijke indeling in doelgroepen hebben we de volgende zaken meegenomen:

- 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

Dit heeft geresulteerd in een logische indeling van doelgroepen, zie Tabel 4. Vanwege bovenstaande overwegingen zijn er veel leeftijdsgroepen; er is onderscheid gemaakt naar onder de 65, 65-75, 75-85 en 85+. Dit heeft te maken met de afstanden die per fiets afgelegd kunnen worden en de mogelijkheden die er zijn om tegen gereduceerd tarief met het openbaar vervoer te reizen. Er zijn drie inkomensgroepen gerealiseerd vanwege het bezit van een auto gecombineerd met mogelijkheden om tegen gereduceerd tarief met het openbaar vervoer te reizen. Bij het beschrijven van de

⁵ Muziekscholen, dansscholen.

resultaten worden doelgroepen samengenomen waar dat logisch is (als de bereikbaarheid van voorzieningen gelijk is).

De beschrijvingen van de doelgroepen in de tabel moeten gezien worden als schets van de doelgroep en de beperkingen voor die doelgroep, niet als een richtlijn waar elk huishouden in die doelgroep aan moet voldoen. Om een voorbeeld te geven, sommige huishoudens met een midden of hoog inkomen hebben geen auto; dit is een eigen keuze, en geen keuze omdat de kosten van een auto niet gedragen kunnen worden. Een meerderheid van de huishoudens binnen de doelgroep zal wel voldoen aan de beschrijving. Ook is het zo dat binnen huishoudens natuurlijk keuzes gemaakt moeten worden en dat er planning en afstemming plaatsvindt. Denk aan een gezin met kinderen die naar basisschool en kinderdagverblijf gaan, ouders die werkafspraken hebben, en één gezamenlijke auto. Eventuele problemen die ontstaan door dit soort keuzes en afstemmingen vormen geen onderdeel van vervoersarmoede zoals wij het begrip zien.

Tabel 4: Indeling doelgroepen

<i>Doel- groep</i>	<i>Kenmerken</i>	<i>Reismogelijkheden</i>		<i>Belangrijke voorzieningen</i>
	<i>Huishouden</i>	<i>Inkomen</i>		
1	Meerpersoonshuishouden met kinderen 0-6	Zeër laag	Geen auto Wel fiets OV tot bepaald bedrag ⁶	Kinderopvang Basisscholen BSO
2		Laag	Auto tot bepaald bedrag Wel fiets OV tot bepaald bedrag	
3		Midden tot hoog	Wel auto Wel fiets Wel OV	
4	Meerpersoonshuishouden met kinderen 6-12	Zeër laag	Geen auto Wel fiets OV tot bepaald bedrag	Basisscholen BSO Voortgezet onderwijs
5		Laag	Auto tot bepaald bedrag Wel fiets OV tot bepaald bedrag	
6		Midden tot hoog	Wel auto Wel fiets Wel OV	
7	Meerpersoonshuishouden met kinderen 12-18	Zeër laag	Geen auto Wel fiets OV tot bepaald bedrag	Voortgezet onderwijs
8		Laag	Auto tot bepaald bedrag Wel fiets OV tot bepaald bedrag	
9		Midden tot hoog	Wel auto Wel fiets Wel OV	
10	Meerpersoonshuishouden zonder kinderen en	Zeër laag	Geen auto Wel fiets OV tot bepaald bedrag	

⁶ Met 'tot een bepaald bedrag' wordt bedoeld dat als de kosten beperkt zijn, er wel met het OV (of auto) gereisd kan worden, maar niet als de kosten te hoog worden. Hoe hoog deze kosten dan precies kunnen zijn, wordt uitgewerkt in hoofdstuk 4 en in bijlage 1.



11	eenpersoonshuishouden, 65-	Laag	Auto tot bepaald bedrag Wel fiets OV tot bepaald bedrag
12		Midden tot hoog	Wel auto Wel fiets Wel OV
13		Zeer laag	Geen auto Wel fiets OV tot bepaald bedrag
14	Meerpersoonshuishouden zonder kinderen en eenpersoonshuishouden, 65-75	Laag	Auto tot bepaald bedrag Wel fiets OV tot bepaald bedrag
15		Midden tot hoog	Wel auto Wel fiets Wel OV
16		Zeer laag	Geen auto Wel fiets OV tot bepaald bedrag
17	Meerpersoonshuishouden zonder kinderen en eenpersoonshuishouden, 75-85	Laag	Auto tot bepaald bedrag Wel fiets OV tot bepaald bedrag
18		Midden tot hoog	Wel auto Wel fiets Wel OV
19		Zeer laag	Geen auto Fiets tot bepaalde afstand OV tot bepaald bedrag en bepaalde afstand
20	Meerpersoonshuishouden zonder kinderen en eenpersoonshuishouden, 85+	Laag	Auto tot bepaald bedrag en bepaalde afstand Fiets tot bepaalde afstand OV tot bepaald bedrag en bepaalde afstand
21		Midden tot hoog	Auto tot bepaalde afstand Fiets tot bepaalde afstand OV tot bepaalde afstand
22	Student hoger onderwijs		Geen auto Wel fiets Wel OV

Hierbij de volgende opmerkingen en aandachtspunten:

- We gaan uit van huishoudens in plaats van individuele personen, omdat we op die manier kinderen eenvoudig kunnen meenemen, en omdat we aannemen dat de personen binnen een huishouden dezelfde reismogelijkheden hebben.
- Bij voorzieningen zijn alleen de voorzieningen die specifiek voor die doelgroep van belang zijn genoemd; er zijn veel voorzieningen die voor alle doelgroepen van belang zijn.

- Een zeer laag inkomen is een inkomen onder de bijstandsgrens (ook wel lage inkomensgrens genoemd). Een laag inkomen is een inkomen boven de bijstandsgrens, maar onder 150% van het sociaal minimum. Deze grenzen verschillen per type huishouden (bijvoorbeeld eenpersoons versus meerpersoons) en worden in de CBS data ook op die manier meegenomen. Om wat voorbeelden te geven, de lage inkomensgrens/bijstandsgrens is voor alleenstaanden (niet gepensioneerd) rond de € 13.000, voor een echtpaar (niet gepensioneerd) rond de € 18.000 en voor een gezin met twee kinderen rond de € 26.000.
- De midden en hoge inkomens zijn bij elkaar genomen, omdat de aanname is dat beide groepen over een auto (kunnen) beschikken, en de kosten van het gebruik van de auto goed te dragen zijn.
- Categorieën 1 t/m 21 tellen bij elkaar op tot 100%. Daarnaast is categorie 22 (studenten) gecreëerd, omdat dit een vrij specifieke groep is en interessant om apart te bekijken. Dit is ook een groep die een vertekend beeld kan geven van de eenpersoonshuishoudens 65+ met zeer laag inkomen. Waar dat relevant is zeggen we in de resultaten iets over de groep studenten.
- Gezinnen kunnen kinderen van meerdere leeftijden hebben. Echter, we willen huishoudens niet dubbel meetellen. Op basis van analyse op CBS data⁷ hebben we besloten dat de leeftijd van het jongste kind bepalend is. Het komt vrij weinig voor dat kinderen binnen een huishouden een groot leeftijdsverschil hebben. We hebben wel een 'extra' schooltype als voorziening meegenomen bij deze groepen. Dus bijvoorbeeld voor huishoudens waar het jongste kind tussen de 6 en 12 is, hebben we als relevante voorziening ook het voortgezet onderwijs.
- Mensen met een zeer laag inkomen kunnen soms gebruik maken van een OV kaart waarmee ze gratis of tegen gereduceerd tarief reizen. Dit is vaak afhankelijk van de plek waar ze wonen en dit is meegenomen in de analyses, zie Bijlage 1 voor de details.

3.4 Doelgroepen in Zuid-Holland

In deze paragraaf een aantal tabellen met hoe de doelgroepindeling, zoals in de vorige paragraaf gepresenteerd, uitpakt voor Zuid-Holland en de gebiedscasussen. Hierbij zijn de zeer lage en lage inkomensgroepen samengenomen.

Tabel 5: Aantal huishoudens in Zuid-Holland per doelgroep.

	<i>Doelgroepen</i>	<i>Aantal huishoudens</i>	<i>Percentage van totaal</i>
1-2	Tot 65 jaar - jongste kind 0- 6 jaar - (zeer) laag inkomen	15.895	0,9%
3	Tot 65 jaar - jongste kind 0- 6 jaar - midden-hoog inkomen	162.820	9,5%
4-5	Tot 65 jaar - jongste kind 6-12 jaar - (zeer) laag inkomen	10.238	0,6%
7	Tot 65 jaar - jongste kind 6-12 jaar - midden-hoog inkomen	110.019	6,4%

⁷ We hebben gekeken wat de leeftijden van kinderen zijn in huishoudens met meerdere kinderen, en hoe vaak elke samenstelling voorkomt.



7-8	Tot 65 jaar - jongste kind 12-18 jaar -(zeer) laag inkomen	9.541	0,6%
9	Tot 65 jaar - jongste kind 12-18 jaar - midden-hoog inkomen	107.668	6,3%
10-11	Tot 65 jaar - geen kinderen - (zeer) laag inkomen	85.629	5,0%
12	Tot 65 jaar - geen kinderen - midden-hoog inkomen	788.000	46,1%
13-14	65 - 75 jaar - geen kinderen - (zeer) laag inkomen	18.821	1,1%
15	65 - 75 jaar - geen kinderen - midden-hoog inkomen	206.851	12,1%
16-17	75 - 85 jaar - geen kinderen - (zeer) laag inkomen	11.606	0,7%
18	75 - 85 jaar - geen kinderen - midden-hoog inkomen	127.591	7,5%
19-20	85+ jaar - geen kinderen - (zeer) laag inkomen	4.734	0,3%
21	85+ jaar - geen kinderen - midden-hoog inkomen	50.962	3,0%
	Totaal	1.710.375	100,0%

Tabel 6: Aantal studenten in Zuid-Holland.

<i>Doelgroepen</i>	<i>Aantal huishoudens</i>	<i>Percentage van totaal aantal inwoners Zuid-Holland</i>
22 Studenten Hoger onderwijs	315.578	8,6%

Tabel 7: Verdeling huishoudens naar inkomensklasse.

<i>Naar inkomen</i>	<i>Aantal huishoudens</i>	<i>Percentage van totaal</i>
Doelgroepen met (zeer) laag inkomen	156.464	9,1%
Doelgroepen met midden-hoog inkomen	1.553.911	90,9%

Tabel 8: Verdeling huishoudens naar stedelijkheidsgraad.

<i>Naar stedelijkheidsgraad</i>	<i>Aantal huishoudens</i>	<i>Percentage van totaal</i>
Zeek sterk stedelijk	811.235	47,4%
Sterk stedelijk	493.485	28,9%
Matig stedelijk	188.435	11,0%
Weinig stedelijk	130.865	7,7%
Niet stedelijk	86.355	5,0%

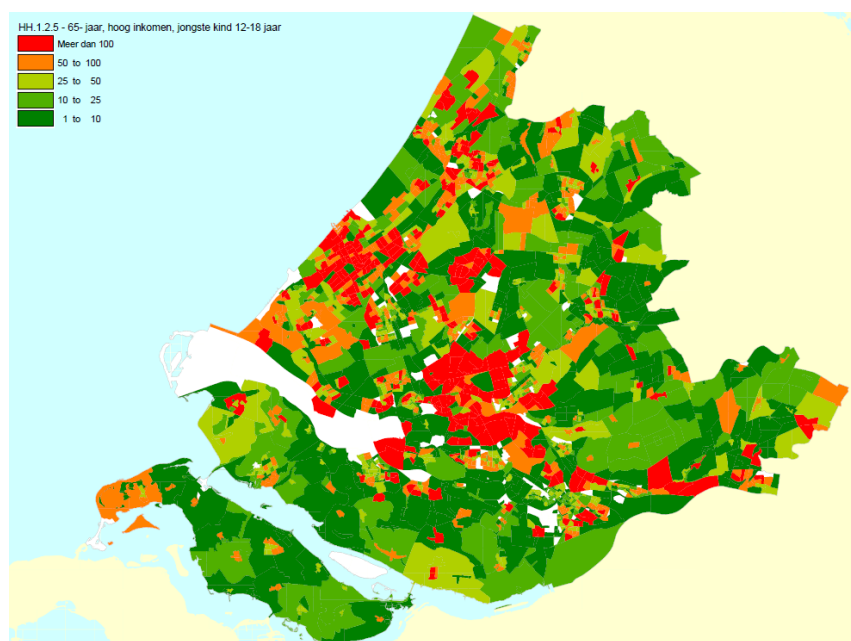
Tabel 9: Verdeling huishoudens naar stedelijkheidsgraad en inkomensklasse.

<i>Stedelijkheidsgraad</i>	<i>% Doelgroepen met (zeer) laag inkomen</i>	<i>% Doelgroepen met midden-hoog inkomen</i>
Zeer sterk stedelijk	14%	86%
Sterk stedelijk	6%	94%
Matig stedelijk	4%	96%
Weinig stedelijk	3%	97%
Niet stedelijk	3%	97%

Wat valt op?

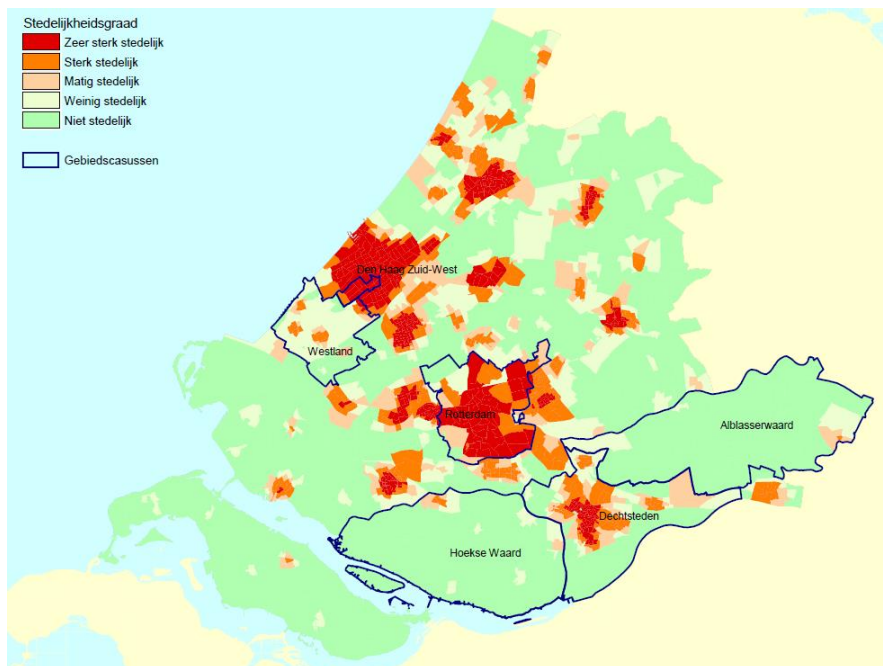
- Bijna de helft van de huishoudens in Zuid-Holland bestaat uit een of meer personen zonder kinderen, tot 65 jaar, met een midden tot hoog inkomen.
- 9% van de huishoudens zit onder 150% van het sociaal minimum.
- Bijna de helft van de huishoudens woont in een zeer sterk stedelijke omgeving. Hoe minder stedelijk, hoe minder inwoners.
- Huishoudens met een (zeer) laag inkomen wonen vooral in zeer sterk stedelijk gebied. Hoe minder stedelijk, hoe lager het percentage huishoudens met een laag inkomen.
- Sommige doelgroepen zijn zeer klein in omvang, te weten de groepen met (zeer) laag inkomen en de groepen met hogere leeftijd. Omdat de kenmerken van deze groepen (weinig te besteden; beperkte reisafstand) wel belangrijk zijn bij het bekijken van de bereikbaarheid van voorzieningen en het doen van uitspraken over vervoersarmoede, is er bewust voor gekozen deze groepen apart te houden. Bij het bespreken van de resultaten zullen we ook aandacht besteden aan de omvang van de doelgroepen.

De doelgroepen zijn ook weer te geven in kaartjes, zie onderstaand voorbeeld. Figuur 2 geeft weer hoeveel huishoudens van de doelgroep huishoudens met kinderen 12-18 er in elke buurt wonen.



Figuur 2: Aantal huishoudens met kinderen 12-18 jaar per buurt.

Ook hebben we gekeken naar de verdeling van doelgroepen over de gebiedscasussen (zie voor een kaartje van de gebiedscasussen Figuur 3). Een selectie van de gegevens die we hierover hebben staat in Tabel 10 en Tabel 11.



Figuur 3: Gebiedscasussen en stedelijkheidsgraad.

Tabel 10: Aantal huishoudens per gebiedscasus.

<i>Gebiedscasus</i>	<i>Aantal huishoudens</i>	<i>Percentage van totaal Z-H</i>
Rotterdam	293.425	17,2%
Hoeksche Waard	36.995	2,2%
Drechtsteden	127.820	7,5%
Alblasserwaard	30.905	1,8%
Den Haag Zuidwest	34.085	2,0%
Westland	45.450	2,7%

Tabel 11: Verdeling huishoudens naar inkomensklasse voor de gebiedscasussen.

<i>Gebiedscasus</i>	<i>Percentage (zeer) laag inkomen</i>	<i>Percentage midden-hoog inkomen</i>
Rotterdam	16,2%	83,8%
Hoeksche Waard	3,5%	96,5%
Drechtsteden	7,2%	92,8%
Alblasserwaard	4,3%	95,7%
Den Haag Zuidwest	22,6%	77,4%
Westland	5,0%	95,0%
Totaal Zuid-Holland	9,1%	90,9%

Wat valt op?

- 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. Dit is in lijn met de eerdere bevinding dat hoe minder stedelijk, hoe lager het percentage huishoudens met een (zeer) laag inkomen.



4 Bereikbaarheid

4.1 Gegevens over voorzieningen

Om informatie te verzamelen over de bereikbaarheid van voorzieningen hebben we verschillende databronnen gebruikt, de belangrijkste zijn CBS en Tympaan⁸:

- Voor een deel van de voorzieningen die in Tabel 3 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 kilometers⁹.
- Voor een deel van de voorzieningen heeft Tympaan data beschikbaar over de locaties van de voorzieningen; dit hebben we omgezet in informatie over de nabijheid.
- Voor voorzieningen die in Tabel 3 staan maar waarvoor CBS of Tympaan geen data heeft, zijn we op zoek gegaan naar andere (openbare) bronnen.

Uiteindelijk leidt dit tot het volgende overzicht:

Tabel 12: Voorzieningen en informatie over bereikbaarheid

<i>Categorie</i>	<i>Voorziening</i>	<i>Informatie over locaties/bereikbaarheid</i>
Onderwijs	Kinderopvang	Nabijheid via CBS
	Basisscholen	Nabijheid via CBS
	Buitenschoolse opvang (BSO)	Nabijheid via CBS
	Voortgezet onderwijs	Nabijheid via CBS
	MBO	Via locatiedata Tympaan (DUO)
	Hoger onderwijs	Via locatiedata Tympaan (DUO)
	Cultuuronderwijs	Via locatiedata Tympaan (Bedrijvenregister Zuid-Holland)
Zorg	Huisarts	Nabijheid via CBS
	Tandarts	Via locatiedata Tympaan (Bedrijvenregister Zuid-Holland)
	Fysiotherapeut	Via locatiedata Tympaan (Bedrijvenregister Zuid-Holland)
	Ziekenhuizen	Nabijheid via CBS
	Apotheken	Nabijheid via CBS
	Verzorgings- en verpleegtehuizen (zorginstellingen)	Via locatiedata Tympaan (ZorgInKaart)
Overig basis	Banken	Via locatiedata Tympaan (Bedrijvenregister Zuid-Holland)
	Pinautomaten	Via locatiedata Mastercard
	Supermarkten	Nabijheid via CBS

⁸ Tympaan beschikt over een omvangrijke databank met statistische gegevens (onder andere CBS gegevens) over Zuid-Holland.

⁹ Er zijn geen microdata van CBS gebruikt.

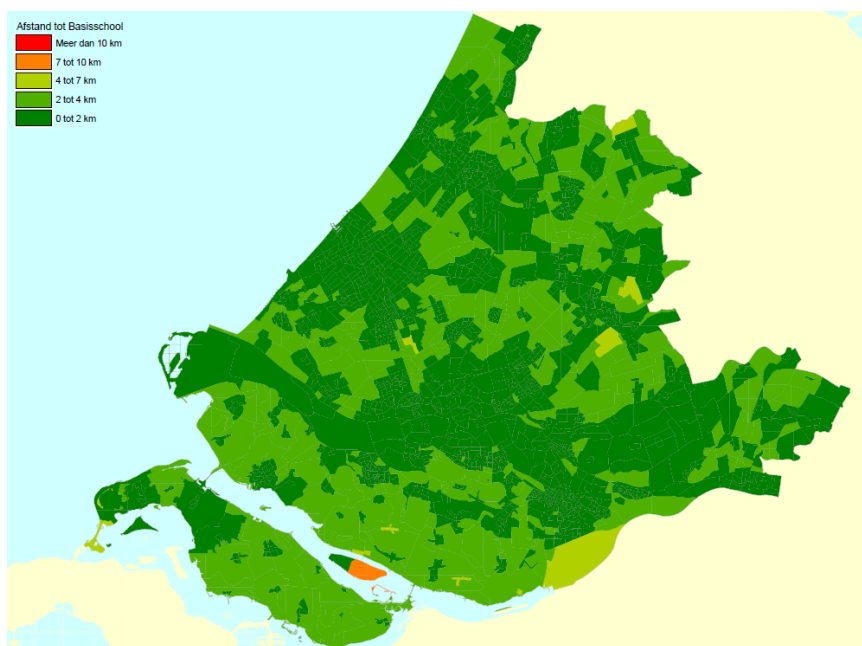
	Dagelijkse boodschappen	Nabijheid via CBS
Recreatie en vrije tijd	Bibliotheken	Nabijheid via CBS
	Musea	Nabijheid via CBS
	Bioscoop	Nabijheid via CBS
	Café's	Nabijheid via CBS
Mobiliteitsvoorzieningen	OV-haltes	Via locatiedata Tympaan (OpenStreetMap)

CBS maakt gebruik van een buurtindeling, Tympaan is op gemeenteniveau. Wij sluiten aan bij het buurniveau en als dat niet mogelijk is werken we op gemeenteniveau. Alle gemeenten in Nederland zijn onderverdeeld in wijken en buurten. Buurten vormen het laagste regionale niveau, en wijken zijn optellingen van één of meer aaneengesloten buurten. Een wijk komt vaak overeen met een woonplaats of een deel van een grotere woonplaats. Een buurt is onderdeel van een gemeente, dat vanuit bebouwingsoogpunt of sociaaleconomische structuur homogeen is afgebakend. Homogeen wil zeggen dat één functie dominant is, bijvoorbeeld woonfunctie (woongebied), werkfunctie (industriegebied) of recreatieve functie (natuurgebied). Functies kunnen echter ook gemengd voorkomen.

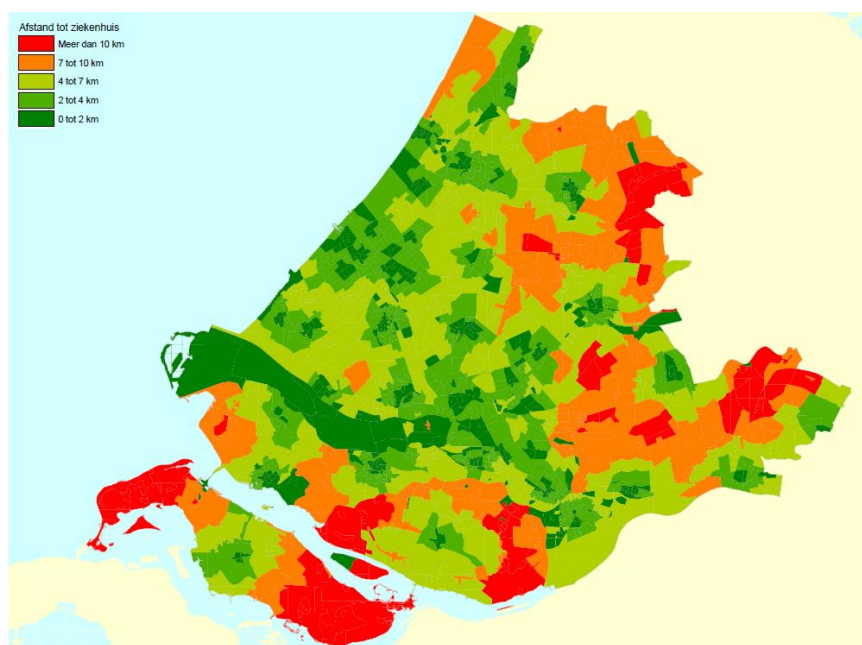
We werken met nabijheid: de gemiddelde afstand in een buurt tot een bepaalde voorziening in kilometers. Dit doen we omdat deze informatie deels direct beschikbaar is (via het CBS) en anders eenvoudig afgeleid kan worden vanuit de locatiegegevens van voorzieningen. Omdat het een gemiddelde is, zijn er 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.

Uiteindelijk kunnen we voor elke voorziening een figuur maken met de gemiddelde afstand tot die voorziening per buurt, zie hieronder voor twee voorbeelden. In de figuren zijn de afstanden ingedeeld in 5 categorieën (0-2 km, 2-4 km, 4-7 km, 7-10 km en meer dan 10 km); per buurt is het gemiddelde bekend in kilometers.





Figuur 4: Nabijheid van basisscholen (gemiddelde afstand tot basisschool) per buurt.



Figuur 5: Nabijheid van ziekenhuizen (gemiddelde afstand tot ziekenhuis) per buurt.

4.2 Vertaling naar bereikbaarheid

Met de gemiddelde afstand over de weg 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: goed bereikbaar
- Oranje: matig bereikbaar
- Rood: slecht bereikbaar

Voor elke combinatie van doelgroep, woonplaats (buurt) en voorziening bepalen we de kleur. De resultaten worden op geaggregeerd niveau getoond in hoofdstuk 5 (huidige bereikbaarheid) en hoofdstuk 7 (toekomstige bereikbaarheid).

Hoe goed een bepaalde voorziening vanuit een bepaalde buurt voor een bepaalde doelgroep bereikbaar is, bepalen we als volgt:

1. De gemiddelde afstand over de weg tussen een buurt en een voorziening zetten we om in reistijd en kosten, per modaliteit. De omrekenfactoren (kengetallen) die we hiervoor gebruiken staan in Bijlage 1. Nu weten we dus hoeveel tijd en geld het kost om met een bepaalde modaliteit bij een voorziening te komen.
2. Voor elke modaliteit hebben we grenzen vastgesteld (voor afstand, reistijd én kosten) die aangeven of iets goed bereikbaar is. Als afstand, reistijd én kosten binnen de eerste 'set' grenzen blijven, dan is een voorziening goed bereikbaar. Als ze daar buiten vallen maar wel binnen een tweede 'set' hogere grenzen blijven, dan is een voorziening matig bereikbaar. Vallen ze ook daar buiten, dan is een voorziening slecht bereikbaar.
3. De grenzen die we hiervoor gebruiken staan in Bijlage 1. De grenzen verschillen per modaliteit en per doelgroep (omdat bijvoorbeeld ouderen minder ver fietsen dan jonge mensen). Ook wordt meegenomen of een doelgroep wel of niet over een auto beschikt. Bij openbaar vervoer en fiets gaan we er van uit dat die altijd beschikbaar zijn. Ook verschillen de grenzen voor dagelijkse en stedelijke voorzieningen (bij stedelijke voorzieningen accepteren we dat de afstand/reistijd/kosten wat hoger liggen).
4. 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.

Bij deze methodes zijn de volgende overwegingen en aannames gebruikt:

- De kosten van het gebruik van de fiets zijn zo laag dat daarvoor de afstand (en dus ook reistijd) bepalend is.
- Het feit dat kosten bepalend zijn voor doelgroepen met lage inkomens om een bepaalde reis wel of niet te kunnen maken, is in lijn met wat we in het OVIn vinden als we kijken hoe personen met lage inkomens reizen (zie Bijlage 2).
- Bij de kosten voor OV houden we rekening met het feit dat er in sommige gemeenten voor sommige doelgroepen regelingen zijn waardoor OV goedkoper of gratis is.
- Toegankelijkheid (digitaal en fysiek, inclusief vaardigheden) is relevant voor ouderen en is verwerkt in afstand en reistijd (aannahme dat iets toegankelijk is als het niet te ver weg 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). In bijlage 1 staan alle grenzen die gehanteerd zijn.

Vanwege de grote hoeveelheid buurten (2253), en die ook nog eens vermenigvuldigd met aantal voorzieningen en doelgroepen, geven we in dit document voornamelijk



geaggregeerde waardes weer. Daarbij is een gemiddelde bepaald van de bereikbaarheidsindicator waarbij gewogen is naar aantal huishoudens (dus grote doelgroepen wegen zwaarder dan kleine doelgroepen en buurten met veel huishoudens wegen zwaarder dan buurten met weinig huishoudens). De bereikbaarheidsindicator is dan een kommagetal (weergegeven met 1 of 2 getallen achter de komma) tussen de 1 en 3. Verschillende voorzieningen worden even zwaar meegewogen. Hieronder een vereenvoudigd rekenvoorbeeld ter verduidelijking:

Stel in een bepaalde buurt wonen 3 doelgroepen, in totaal 35 huishoudens. De bereikbaarheid van voorzieningen scoort als volgt:

- Doelgroep 1 (omvang 10 huishoudens):
 - o Voorziening 1, 2 en 3: groen (waarde 1)
- Doelgroep 2 (omvang 20 huishoudens):
 - o Voorziening 1, 2: groen (waarde 1)
 - o Voorziening 3: oranje (waarde 2)
- Doelgroep 3 (omvang 5 huishoudens):
 - o Voorziening 1: oranje (waarde 2)
 - o Voorziening 2, 3: rood (waarde 3)

De geaggregeerde waarde voor de bereikbaarheid van voorzieningen in deze buurt is dan: $((1+1+1)*10 + (1+1+2)*20 + (2+3+3)*5)/(35*3) = 1,4$.

Eigenlijk is het niet helemaal netjes om op deze manier gemiddeldes te berekenen, omdat we met een ordinaal meetniveau werken. Het is niet zo dat als de bereikbaarheid 1x groen is en 1x rood, het dan gemiddeld oranje is. Dat is niet zo te zeggen. Omdat we echter een manier moeten vinden om op geaggregeerd niveau iets te zeggen over bereikbaarheid, hebben we toch voor deze manier gekozen.

Omdat het onderzoek gaat over vervoersarmoede en verschillen in bereikbaarheid, gaan we vooral in op de gevallen waarin voorzieningen niet goed bereikbaar zijn, en laten we minder zien van situaties waarin geen verbeteringen mogelijk zijn.

5 Huidige verschillen in bereikbaarheid

Op basis van de methodiek en berekenwijze zoals in de voorgaande hoofdstukken uitgelegd, is de bereikbaarheid van voorzieningen in Zuid-Holland voor verschillende doelgroepen bepaald. Hierbij is voor iedere unieke combinatie van doelgroep – voorziening – buurt een score toegekend. De resultaten in dit hoofdstuk worden gegeven op geaggregeerd niveau, bijvoorbeeld voor een specifieke doelgroep, locatie of voorziening.

De aannames die zijn gedaan in dit onderzoek zijn, kort samengevat, als volgt:

- 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 per kilometer en gemiddelde kosten per kilometer. Deze zijn als volgt:
 - 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
- Aangezien vervoersarmoede een beladen begrip is en we niet te snel willen stellen dat ergens vervoersarmoede is, zijn de grenzen redelijk streng.
- Per modaliteit wordt een score gegeven voor de bereikbaarheid van een voorziening voor een specifieke doelgroep in een bepaalde buurt. De 'totaalscore' komt dan tot stand door de beste score van de modaliteiten te nemen.

Allereerst volgt in onderstaand kader een overall plaatje van de bereikbaarheid van voorzieningen in Zuid-Holland. Elke unieke combinatie van doelgroep – voorziening – buurt telt hierin even zwaar mee. Duidelijk te zien is dat in bijna alle gevallen de bereikbaarheid goed is te noemen.



5.1 Gemiddelde bereikbaarheid voorzieningen

Overall is de score van de provincie Zuid-Holland op bereikbaarheid van voorzieningen 1,02. In onderstaand figuur is de verhouding te zien tussen buurt-doelgroep-voorziening combinaties met een goede, matige en slechte bereikbaarheid.



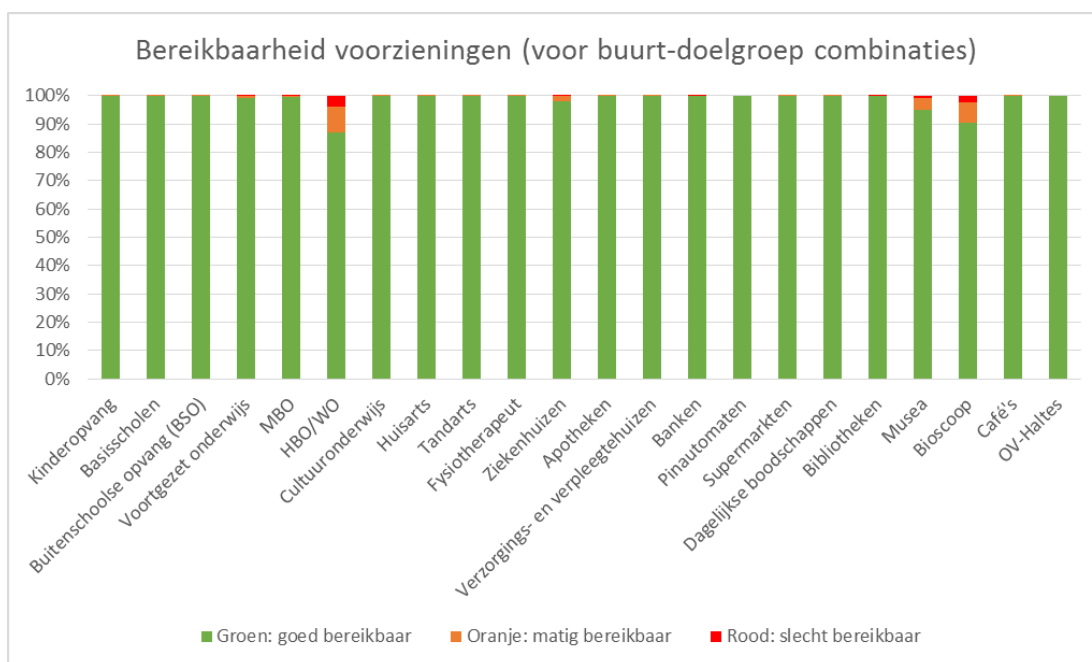
Onderstaande tabel geeft de gemiddelde bereikbaarheid per voorziening weer (over alle doelgroepen en buurten). Alle voorzieningen zijn gemiddeld goed bereikbaar (verderop in dit hoofdstuk gaan we in op de gevallen waarvoor dat niet geldt). De enige voorziening met een gemiddelde boven de 1,0 zijn het hoger onderwijs (HBO en Universiteiten), musea en bioscopen. Dit zijn echter alle drie geen dagelijkse voorzieningen, dus is iets minder goede bereikbaarheid geen groot probleem.

Tabel 13: Gemiddelde bereikbaarheid voorzieningen.

Categorie	Voorziening	Gemiddelde bereikbaarheid
Onderwijs	Kinderopvang	1,0
	Basisscholen	1,0
	Buitenschoolse opvang (BSO)	1,0
	Voortgezet onderwijs	1,0
	MBO	1,0
	Hoger onderwijs	1,2
	Cultuuronderwijs	1,0
Zorg	Huisarts	1,0
	Tandarts	1,0
	Fysiotherapeut	1,0

	Ziekenhuizen	1,0
	Apotheken	1,0
	Verzorgings- en verpleegtehuizen (zorginstellingen)	1,0
Overig basis	Banken	1,0
	Pinautomaten	1,0
	Supermarkten	1,0
	Dagelijkse boodschappen	1,0
Recreatie en vrije tijd	Bibliotheken	1,0
	Musea	1,1
	Bioscoop	1,1
	Café's	1,0
Mobiliteitsvoorzieningen	OV-haltes	1,0

In onderstaande figuur is per voorziening te zien voor welk percentage van de buurt-doelgroep combinaties de bereikbaarheid goed, matig of slecht is. Hierbij telt elke buurt-doelgroep combinatie even zwaar; er is geen rekening gehouden met het feit dat de doelgroepen en buurten in omvang verschillen.



Figuur 6: Bereikbaarheid voorzieningen voor buurt-doelgroep combinaties.

Omdat de aggregaties die in deze paragraaf getoond zijn een nogal grof en enigszins ongenuanceerd beeld geven, worden in de volgende twee paragrafen meer specifieke resultaten getoond en toegelicht.

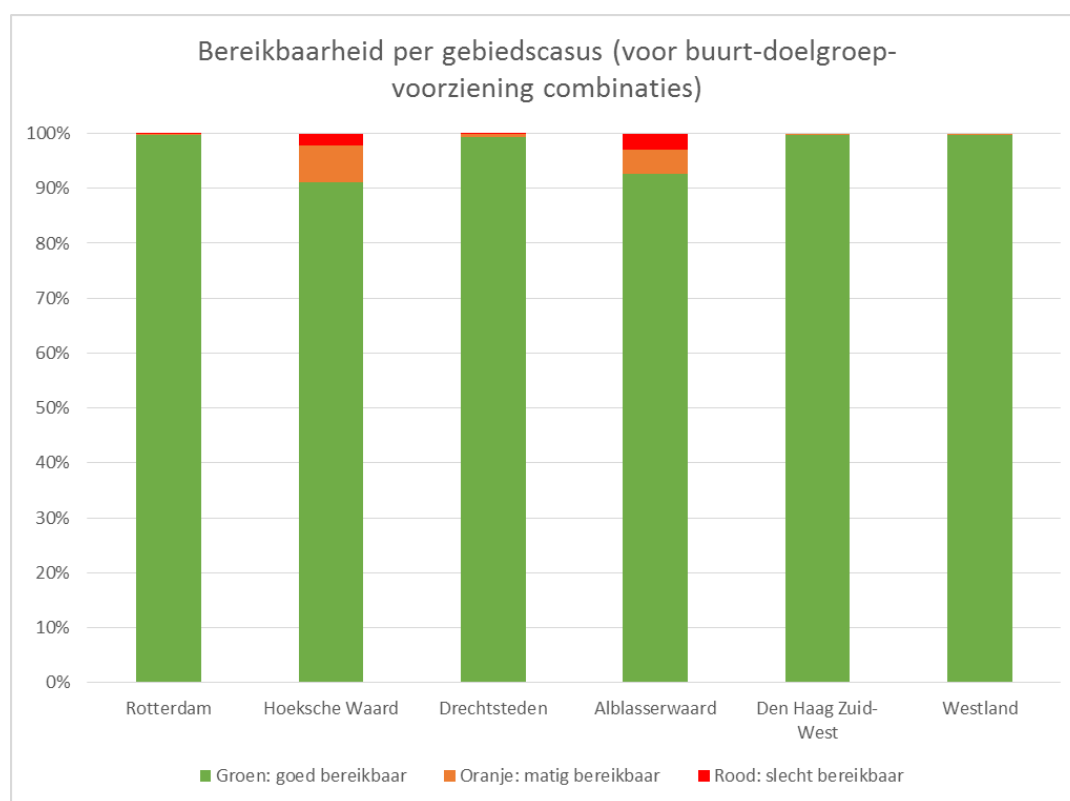


5.2 Bereikbaarheid gebiedscasussen

De gemiddelde bereikbaarheid van de gebiedscasussen staat in onderstaande tabel. In alle stedelijke gebiedscasussen zijn de voorzieningen gemiddeld goed bereikbaar. Op het platteland is de bereikbaarheid wat minder, met uitzondering van het Westland. Onder het figuur zoomen we in op specifieke voorzieningen.

Tabel 14: Gemiddelde bereikbaarheid gebiedscasussen.

<i>Gebiedscasus</i>	<i>Stedelijk gebied of plattellandsgebied</i>	<i>Gemiddelde bereikbaarheid</i>
Rotterdam	Stedelijk gebied	1,0
Hoeksche Waard	Plattellandsgebied	1,1
Drechtsteden	Stedelijk gebied	1,0
Alblasserwaard	Plattellandsgebied	1,1
Den Haag Zuidwest	Stedelijk gebied	1,0
Westland	Plattellandsgebied	1,0



Figuur 7: Bereikbaarheid per gebiedscasus voor buurt-doelgroep-voorziening combinaties.

De gemiddeldes zeggen niet zoveel, interessanter is om te bekijken welke voorzieningen matig of slecht bereikbaar zijn voor bepaalde gebiedscasussen. Voor de gebiedscasussen in de steden en Westland zijn er geen voorzieningen met een gemiddelde bereikbaarheid boven de 1,5 (oranje); sterker nog, er zijn geen voorzieningen met een gemiddelde bereikbaarheid boven de 1,1 (groen). In de

Hoeksche Waard en de Alblasserwaard ligt het anders. In onderstaande tabellen een overzicht van de voorzieningen die gemiddeld boven de 1,5 zitten (tussen groen en oranje in). Dit zijn stedelijke voorzieningen. Alle dagelijkse voorzieningen zijn in Alblasserwaard en Hoeksche Waard goed bereikbaar.

Tabel 15: Voorzieningen die matig of slecht bereikbaar zijn in de Alblasserwaard en Hoeksche Waard (score 1,5 of hoger).

<i>Voorziening</i>	<i>Gemiddelde bereikbaarheid Alblasserwaard</i>	<i>Gemiddelde bereikbaarheid Hoeksche Waard</i>
Hoger onderwijs	2,3	1,5
Bioscoop	1,7	2,3

In de Hoeksche Waard en Alblasserwaard (de enige gebieden met relatief enige 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 bovenaan paragraaf 5.1 zijn weergegeven.

5.3 Bereikbaarheid gebiedscasussen per doelgroep

Als we kijken naar de verschillende leeftijdsklassen, dan neemt de bereikbaarheid af naarmate de doelgroep een hogere leeftijd heeft. De verschillen zijn echter niet heel groot. In de stedelijke gebiedscasussen en in het Westland is het verschil tussen het 'beste' geval (doelgroep 65-) en 'slechtste' geval (doelgroep 85+) 0,3%: dat wil zeggen dat voor 0,3% van de buurt-voorziening combinaties er een verschuiving is van groen naar oranje. In Alblasserwaard en Hoeksche Waard zijn de verschillen iets groter, maar nog steeds klein, zie onderstaande tabel.

Tabel 16: Verdeling over bereikbaarheid per leeftijdsgroep in de Alblasserwaard en Hoeksche Waard.

<i>Leeftijdsgroep</i>	<i>Alblasserwaard</i>			<i>Hoeksche Waard</i>		
	Groen (goed)	Oranje (matig)	Rood (slecht)	Groen (goed)	Oranje (matig)	Rood (slecht)
Tot 65 jaar	92,7%	4,4%	2,9%	91,4%	6,6%	2,0%
65-75 jaar	92,4%	4,5%	3,1%	90,8%	6,9%	2,3%
75-85 jaar	92,2%	4,6%	3,2%	90,6%	6,9%	2,4%
85+ jaar	92,1%	4,4%	3,4%	90,6%	7,0%	2,4%

In bovenstaande tabel zie je dat naarmate de leeftijd hoger is, het aantal gevallen (voorziening-buurt-combinaties) met goede bereikbaarheid afneemt, en het aantal gevallen met matige en slechte bereikbaarheid toeneemt. Het aantal gevallen met matige en slechte bereikbaarheid blijft onder de 10% van het totaal. De groepen



waarover gerapporteerd is, zijn niet even groot; hoe hoger de leeftijd, hoe kleiner de omvang van de doelgroep.

Vervolgens kijken we naar de inkomensgroepen. De bereikbaarheid van voorzieningen neemt af naarmate de doelgroep een minder hoog inkomen heeft, zie onderstaande tabel. Ook hier is het zo dat de omvang van de groepen niet gelijk is. De groep met midden-hoge inkomens betreft meer dan 90% van de huishoudens (als we heel de provincie bekijken), en de groep met een zeer laag inkomen is het kleinst.

Tabel 17: Verdeling over bereikbaarheid per inkomensgroep in de gebiedscasussen.

<i>Gebiedscasus</i>	<i>Inkomen</i>	<i>Groen (goed)</i>	<i>Oranje (matig)</i>	<i>Rood (slecht)</i>
Rotterdam	Zeet laag	99,2%	0,6%	0,2%
	Laag	99,3%	0,6%	0,1%
	Midden-hoog	99,9%	0,1%	0,0%
Hoeksche Waard	Zeet laag	79,5%	8,1%	12,4%
	Laag	81,3%	11,7%	7,1%
	Midden-hoog	93,0%	5,9%	1,0%
Drechtsteden	Zeet laag	97,8%	1,7%	0,4%
	Laag	97,9%	1,8%	0,3%
	Midden-hoog	99,7%	0,3%	0,0%
Alblasserwaard	Zeet laag	86,2%	4,2%	9,6%
	Laag	86,7%	6,8%	6,5%
	Midden-hoog	93,8%	4,1%	2,1%
Den Haag Zuidwest	Zeet laag	99,0%	1,0%	0,0%
	Laag	100,0%	0,0%	0,0%
	Midden-hoog	100,0%	0,0%	0,0%
Westland	Zeet laag	97,6%	2,4%	0,0%
	Laag	99,0%	1,0%	0,0%
	Midden-hoog	100,0%	0,0%	0,0%

In Tabel 17 zien we dat de bereikbaarheid in de stedelijke gebieden en het Westland goed is, ongeacht de inkomensgroep, al is de bereikbaarheid wel iets minder voor zeer lage en lage inkomensgroepen. In de Hoeksche Waard en Alblasserwaard neemt het aantal gevallen waarin voorzieningen matig of slecht bereikbaar zijn wat meer af voor groepen met een zeer laag of laag inkomen.

We hebben verder ingezoomd op de gebiedscasussen Alblasserwaard en Hoeksche Waard om te zien van welke voorzieningen de 'oranje' en 'rode' beoordelingen vandaan komen voor de (zeer) lage inkomens. Zie onderstaande tabel voor de voorzieningen waar minimaal 5% matig of slecht bereikbaar is. Een aantal stedelijke voorzieningen zijn hieruit gelaten (hoger onderwijs, musea en bioscopen).

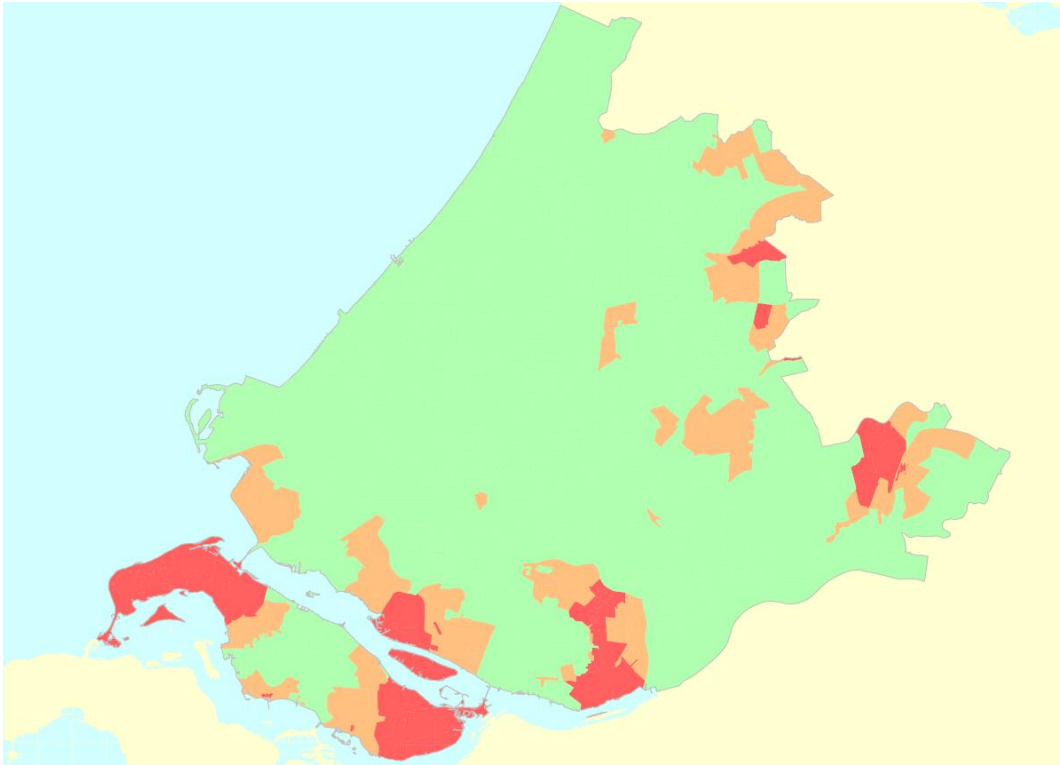
Tabel 18: Verdeling over bereikbaarheid per voorziening en inkomensgroep in de Alblasserwaard en Hoeksche Waard (voor de voorzieningen die in meer dan 5% van de gevallen niet goed bereikbaar zijn).

Voorziening	Inkomensgroep	Alblasserwaard			Hoeksche Waard		
		Groen (goed)	Oranje (matig)	Rood (slecht)	Groen (goed)	Oranje (matig)	Rood (slecht)
Kinderopvang	Zeet laag	92,9%	7,1%				
	Laag	93,1%	6,9%				
Voortgezet onderwijs	Zeet laag	86,3%	5,1%	8,6%	58,7%	18,0%	23,2%
	Laag	86,6%	13,4%		63,9%	34,7%	1,4%
MBO	Zeet laag	76,4%	23,5%	,1%	83,7%	15,9%	,5%
	Laag	76,9%	23,1%		88,1%	11,9%	
Ziekenhuizen	Zeet laag	59,5%	17,0%	23,4%	18,1%	53,3%	28,6%
	Laag	59,2%	40,0%	,8%	28,7%	60,6%	10,7%
	Midden-hoog				89,0%	11,0%	
Banken	Zeet laag	85,2%	14,7%	,1%	69,0%	20,5%	10,4%
	Laag	86,2%	13,8%		70,8%	29,2%	
Bibliotheken	Zeet laag				92,0%	5,0%	3,0%
	Laag				92,1%	7,6%	,3%

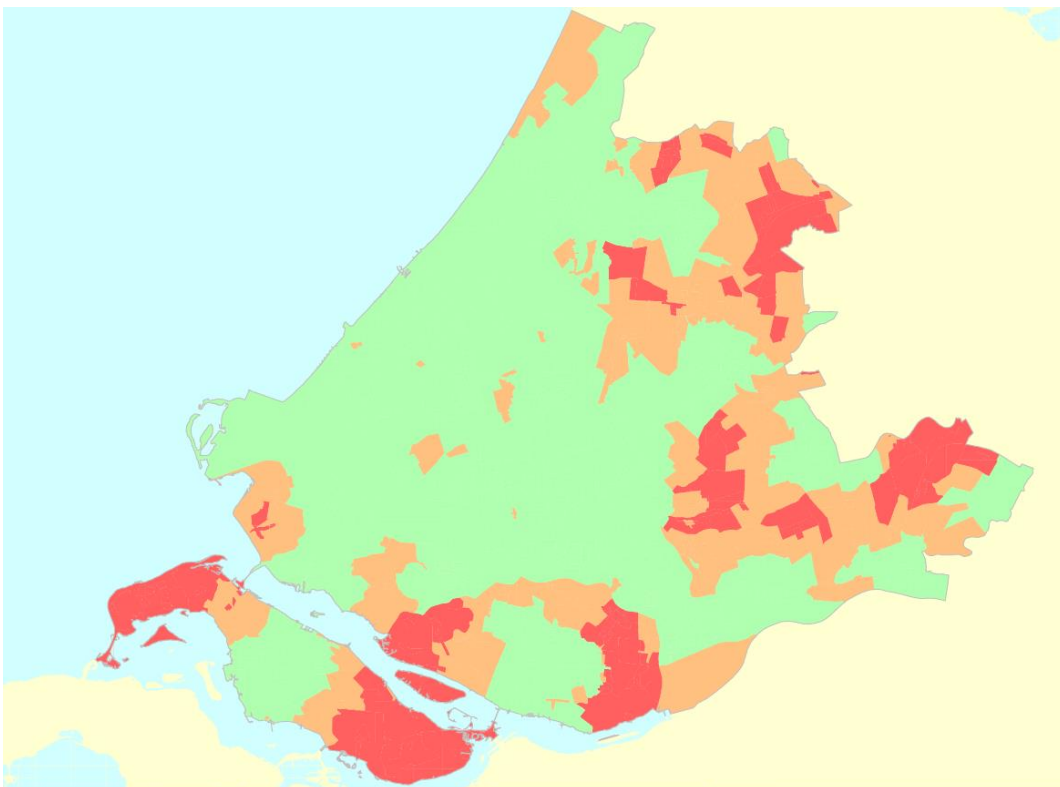
Wat verder opvallend is, is dat in de gebiedscasus Drechtsteden ziekenhuizen niet vanuit elke buurt goed bereikbaar zijn. Voor de zeer lage inkomens is voor 13,8% het ziekenhuis matig bereikbaar, en voor de lage inkomens is voor 8,9% het ziekenhuis matig bereikbaar.

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.

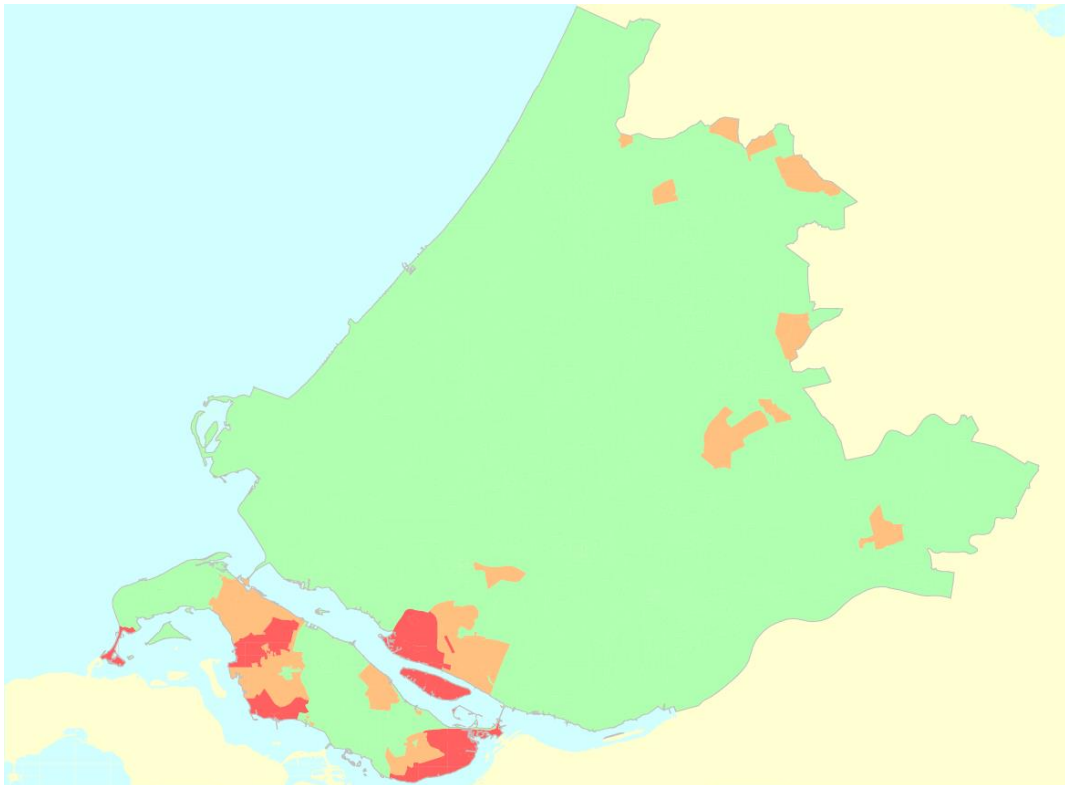




Figuur 8: Bereikbaarheid voortgezet onderwijs voor doelgroep 65- zeer laag inkomen.



Figuur 9: Bereikbaarheid ziekenhuizen voor doelgroep 85+ zeer laag inkomen.



Figuur 10: 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, en naast een cijfer voor de gemiddelde bereikbaarheid in een bepaald geval ook de standaarddeviatie. 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.

6 Toekomstscenario's

Naast het omschrijven van de huidige verschillen in bereikbaarheid van voorzieningen brengen we in dit onderzoek ook (mogelijke) toekomstige verschillen in bereikbaarheid in kaart, en welke externe ontwikkelingen deze verschillen beïnvloeden. Dit gebeurt door allereerst een aantal toekomstscenario's te benoemen. In dit hoofdstuk wordt omschreven welke toekomstscenario's meegenomen worden in de volgende stap, waar we zullen onderzoeken wat de (verwachte) impact zal zijn van de ontwikkelingen in de toekomstscenario's voor de verschillen in bereikbaarheid van voorzieningen.

Ontwikkelingen die relevant zijn voor dit onderzoek zijn ontwikkelingen waarvan de verwachting is dat ze invloed gaan hebben op de bereikbaarheid. Meer concreet betekent dit dus dat de ontwikkeling invloed gaat hebben op de afstand, tijd en kosten van woonlocatie tot aan de voorziening doordat er veranderingen plaatsvinden in:

- De locatie van voorzieningen;
- De beschikbaarheid en het gebruik van vervoermiddelen;
- De doelgroepen (bijvoorbeeld een demografische verschuiving van een doelgroep naar een andere doelgroep).

In dit hoofdstuk maken we onderscheid tussen twee type ontwikkelingen:

- 1) Externe ontwikkelingen met een hoge mate van zekerheid. Hierbij is vaak sprake van een (continuerende) trend.
- 2) Mobiliteitsontwikkelingen.

6.1 Externe Ontwikkelingen

In 2015 hebben het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Centraal Planbureau (CPB) de studie 'Nederland in 2030-2050: twee referentiescenario's – Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving' (WLO) gepubliceerd. Binnen dit onderzoek zijn er twee scenario's uitgewerkt. Het scenario hoog combineert een relatief hoge bevolkingsgroei met hoge economische groei terwijl het scenario laag een meer gematigde ontwikkeling van de bevolkingsgroei en economische groei kent. Het aantal inwoners van Nederland in het hoge scenario is 18,0 miljoen in 2030 en 19,2 miljoen in 2050 terwijl het aantal inwoners in het lage scenario 17,1 miljoen in 2030 en 16,4 miljoen in 2050 is.

In de scenario's die ontwikkeld zijn door PBL en CPB zijn voor deze studie vooral de bevindingen met betrekking tot wonen en mobiliteit van belang. Hieronder is een opsomming van relevante ontwikkelingen te vinden die in deze scenario's genoemd zijn. Daarnaast is beschreven wat de verwachte impact is van deze ontwikkelingen op (1) de locatie van voorzieningen, (2) het bezit en gebruik van vervoermiddelen en (3) veranderingen tussen bevolkingsgroepen. Alle impact is beschreven uitgaande van ceterus paribus.

6.1.1 Demografische ontwikkelingen

In alle scenario's wordt een *bevolkingsgroei in stedelijke gebieden* verwacht, terwijl *landelijke gebieden vergrijzen* en een bevolkingsdaling kennen. De manier waarop en het tempo waarin dit zal gaan gebeuren is anders voor de diverse scenario's. Naast de groei van de bevolking in stedelijke gebieden en de daling van bevolking in landelijke gebieden is ook de verwachting dat er meer huishoudens nodig zijn om dezelfde hoeveelheid mensen te huisvesten. Dit effect wordt *huishoudverdunding* genoemd. Tot

slot is er sprake van *vergrijzing*. Hierdoor zal de gemiddelde leeftijd van de bevolking stijgen. Omdat (naar verwachting) jonge mensen voor een groot gedeelte gaan wonen in stedelijke gebieden is dit effect verstrekt zichtbaar in landelijke gebieden.

Deze demografische ontwikkelingen heeft invloed op de locatie van voorzieningen en zorgt voor een demografische verschuiving tussen doelgroepen:

- Invloed op de locatie van voorzieningen
 - Door de groei in stedelijke gebieden is te verwachten dat de consumptie van producten en diensten in stedelijke regio's zal toenemen. Tegelijkertijd zal door de bevolkingsdaling in landelijke gebieden de consumptie van producten en diensten in de landelijke regio's afnemen. Hierdoor zijn er meer voorzieningen nodig in stedelijke gebieden en zijn er minder voorzieningen nodig in landelijke gebieden.
 - Het effect van huishoudverdunding is moeilijk in te schatten en zal sterk verschillen per type regio. In sommige regio's kan huishoudverdunding resulteren in bevolkingsgroei aan randgemeenten terwijl het in andere regio's kan resulteren in een compactere groei en meer concentratie van bevolking in stedelijke kernen. Hierdoor is de invloed van huishoudverdunding op de locatie van voorzieningen moeilijk vast te stellen.
- Invloed op doelgroepen
 - Vergrijzing zorgt ervoor dat er meer mensen in de oudere categorieën doelgroepen terecht komen en minder mensen in de jongere categorieën doelgroepen. Deze verschuiving van jongere naar oudere categorieën doelgroepen zal het sterkste zijn in landelijke gebieden.

6.1.2 Digitale ontwikkelingen

Het is onzeker welke ICT-technologie er de komende 35 jaar beschikbaar komt en wat deze technologie gaat betekenen voor de samenleving en voor mobiliteit. Op basis van nu beschikbare kennis lijkt het waarschijnlijk dat de ontwikkeling van ICT-technologie en *digitalisering* ervoor zorgt dat het consumeren van producten en diensten niet altijd fysiek op locatie maar ook op afstand online kan plaatsvinden. Dit kan tot gevolg hebben dat fysieke voorzieningen die in de toekomst ook online geconsumeerd kunnen worden, gaan verdwijnen. Dit geldt voornamelijk voor fysieke voorzieningen in landelijke gebieden. Deze ontwikkeling is van toepassing op:

- Sommige vormen van onderwijs (waarbij het educatieve element van belang is en niet het opvang-element)
- Sommige basisvoorzieningen die online geregeld kunnen worden (bijvoorbeeld het online bestellen van boodschappen)

Op zorg zal de ontwikkeling minder invloed hebben (mogelijk op apotheken waar online besteld kan worden), en de enige recreatieve voorziening waarvoor het echt relevant is, zijn bibliotheken (en in mindere mate musea en bioscopen).

Het online consumeren van producten en diensten maken deze producten en diensten meer toegankelijk voor doelgroepen met een slechte toegang tot alle vervoersmodaliteiten. Dit zijn bijvoorbeeld ouderen met verminderde mobiliteit, zonder eigen auto en een slechte toegang tot collectief vervoer. Aan de andere kant zal de wijze waarop een individu kan omgaan met nieuwe digitale tools en met welke frequentie hij dat doet, verschillen per doelgroep. Zo zullen bijvoorbeeld jongeren nieuwe digitale tools sneller begrijpen en gebruiken dan ouderen. Jongeren zullen dus makkelijker overgaan op het online consumeren van producten en diensten dan dat ouderen dit doen.



6.1.3 Technologische ontwikkelingen

Continue *technologische vooruitgang* resulteert bijvoorbeeld in de opkomst van hybride of elektrische verbrandingsmotoren. Ook wordt voor de toekomst verwacht dat de zelfrijdende auto zijn intrede zal doen. Deze ontwikkelingen hebben tot gevolg dat de technologie achter auto's steeds complexer en kostbaarder wordt. Hierdoor wordt het bezitten van een eigen auto steeds duurder. Hierdoor zou het voor sommige doelgroepen niet meer mogelijk kunnen zijn een eigen auto te bezitten.

Daar staat tegenover dat er een trend om auto's met elkaar te delen kan ontstaan en doorzetten. Deze trend wordt veroorzaakt doordat online platformen ervoor zorgen dat het steeds gemakkelijker wordt om vervoer met elkaar te delen. Het potentieel voor autodelen is het grootst in stedelijke gebieden waar de druk door auto's op het systeem het grootste is. Deze ontwikkelingen van bezit naar delen worden vaak in het kader van Smart Mobility en Mobility as a Service (MaaS) genoemd. Het effect hiervan op het bezit en gebruik van vervoersmodaliteiten is op dit moment lastig in te schatten.

Tot slot kunnen technologische ontwikkelingen ervoor zorgen dat er (steeds) betere elektrische fietsen op de markt komen die ervoor zorgen dat het aantal bestemmingen voor langzaam verkeer toeneemt. Eveneens zorgt de elektrische fiets ervoor dat fietsen meer toegankelijk wordt voor ouderen omdat de fysieke inspanning minder wordt.

6.2 Mobiliteitsontwikkelingen

In deze paragraaf bespreken we mogelijke ontwikkelingen specifiek op het gebied van mobiliteit. Dit zijn geen trends die al gaande zijn zoals in de vorige paragraaf besproken, maar mogelijkheden die in sommige gevallen te beïnvloeden zijn of een rechtstreeks gevolg zijn van overheidsbeleid.

6.2.1 Verbeteringen openbaar vervoer

In het kader van het bereikbaarheidsvraagstuk (wat name in de Randstad speelt) wordt er door diverse regionale overheden en vervoersbedrijven gepleit voor meer Rijksinvesteringen in het openbaar vervoer. Met deze investeringen kunnen openbaar vervoerslijnen waar veel gebruik van wordt gemaakt (de zware assen) bijvoorbeeld sneller worden gemaakt (door de frequentie te verhogen), goedkoper (waardoor de drempel om er gebruik van te maken kleiner wordt), en het aantal opties worden vergroot (door nieuwe verbindingen aan te leggen). Tegelijkertijd wordt er naar alternatieven gezocht voor onrendabele openbaar vervoersverbindingen in landelijke gebieden. Hierdoor kan de afstand tot het openbaar vervoer in deze gebieden juist groter worden.

6.2.2 Toename autoverkeer

Een toename van het autoverkeer zorgt op plekken waar al weinig capaciteit over is voor een toename van congestie en een toename van reistijd met de auto. Hierdoor kan de bereikbaarheid van bestemmingen met de auto afnemen.

6.3 Scenario's

In dit onderzoek gebruiken we vier scenario's. 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. Het tweede, derde en vierde scenario staan dus los van elkaar en overlappen niet (buiten dat ze de trend bevatten die ook in scenario 1 zit). In Tabel 19 staan de scenario's beschreven, inclusief de implicaties voor het bepalen van bereikbaarheid (omzetting naar parameters). De scenario's zijn gebaseerd op de ontwikkelingen beschreven in dit hoofdstuk en bevatten aanpassingen in doelgroepen, voorzieningen en vervoer(mogelijkheden).

De scenario's kunnen gezien worden als een soort gevoeligheidsanalyse, aangezien bepaalde parameters aangepast worden en het gevolg daarvan voor de resultaten bepaald wordt.

Tabel 19: Scenario's inclusief beschrijving en omzetting naar bereikbaarheid.

Scenario	Beschrijving	Omzetting naar bereikbaarheid
1. Trend	• 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	• Gemeenten met stedelijkheidsgraad 1-2: +5% huishoudens • Gemeenten met stedelijkheidsgraad 4-5: -5% huishoudens • Huishoudens 65-75, 75-85 en 85+: +3% • Huishoudens laag inkomen: +2% • Huishoudens midden/hoog inkomen: +2%
2. Trend + centralisatie voorzieningen	Door verstedelijking en digitale ontwikkelingen: • Meer voorzieningen in stedelijke gebieden • Minder voorzieningen in landelijke gebieden	Zie scenario 1, plus: • Gemeenten met stedelijkheidsgraad 1-2: afstand tot voorzieningen -20% • Gemeenten met stedelijkheidsgraad 4-5: afstand tot voorzieningen +20%
3. Trend + 'verstedelijking' OV	• Verbetering OV (frequentie, snelheid, nieuwe verbindingen) waar veel gebruik van wordt gemaakt • Verslechtering OV in landelijke gebieden	Zie scenario 1, plus: • Gemeenten met stedelijkheidsgraad 1-2: snelheid OV +20%, kosten OV -20% • Gemeenten met stedelijkheidsgraad 4-5: snelheid OV -20%, kosten OV +20%
4. Trend + auto duurder en langzamer	• Technologische ontwikkelingen maken bezig van een eigen auto duurder • Toename van congestie leidt ertoe dat de auto langzamer wordt	Zie scenario 1, plus: • Snelheid auto -20% • Kosten auto +20%



Voor elk van de scenario's zijn aantal basisindicatoren berekend. Deze resultaten staan in het volgende hoofdstuk beschreven:

- Overall bereikbaarheid voorzieningen in Zuid-Holland
- Gemiddelde bereikbaarheid per voorziening voor heel Zuid-Holland
- Gemiddelde bereikbaarheid gebiedscasussen en aanduiding slecht scorende voorzieningen

7 Toekomstige verschillen in bereikbaarheid

Op dezelfde manier als in hoofdstuk 5 staat uitgelegd, zijn voor de vier scenario's de gevolgen voor de bereikbaarheid van voorzieningen bepaald. De scenario's nog even op een rij:

1. Trend (bevolkingsgroei, economische groei, verstedelijking, vergrijzing)
2. Trend + centralisatie voorzieningen (meer voorzieningen in stedelijke gebieden, minder in landelijke gebieden)
3. Trend + verstedelijking OV (verbetering OV waar veel gebruik van wordt gemaakt, verslechtering OV in landelijke gebieden)
4. Trend + auto duurder en langzamer (bezit auto wordt duurder, toename van congestie)

In de overall scores is nauwelijks verandering te zien. De overall score voor de huidige situatie was 1,02 (gewogen gemiddelde voor alle buurten, doelgroepen en voorzieningen). Voor de scenario's blijft dat zo, alleen in scenario 4 wordt de score 1,03. Ook de gemiddelde bereikbaarheid van de voorzieningen verandert nauwelijks als we naar de provincie als geheel kijken. Als we inzoomen op de gebiedscasussen wordt het interessanter.

7.1 Toekomstige bereikbaarheid gebiedscasussen

De gemiddelde bereikbaarheid van de gebiedscasussen staat in onderstaande tabel, voor zowel de huidige situatie als voor de scenario's. In alle stedelijke gebiedscasussen en het Westland zijn de voorzieningen gemiddeld goed bereikbaar, en dat blijft zo voor de scenario's. Op het platteland (uitgezonderd Westland) is de bereikbaarheid wat minder, vooral voor scenario 4, waarin de auto duurder en langzamer wordt. Onder de tabel zoomen we in op specifieke voorzieningen, omdat gemiddeldes niet zoveel zeggen hier.

Tabel 20: Gemiddelde bereikbaarheid gebiedscasussen.

<i>Gebiedscasus</i>	<i>Stedelijk gebied of plattlandsgebied</i>	<i>Gemiddelde bereikbaarheid</i>				
		<i>Huidig</i>	<i>Sc 1</i>	<i>Sc 2</i>	<i>Sc 3</i>	<i>Sc 4</i>
Rotterdam	Stedelijk gebied	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Hoeksche Waard	Plattlandsgebied	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2
Drechtsteden	Stedelijk gebied	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Alblasserwaard	Plattlandsgebied	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
Den Haag Zuidwest	Stedelijk gebied	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Westland	Plattlandsgebied	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0

Welke voorzieningen zijn matig of slecht bereikbaar voor bepaalde gebiedscasussen en bepaalde scenario's? Voor de gebiedscasussen in de steden en Westland zijn er in de huidige situatie geen voorzieningen met een gemiddelde bereikbaarheid boven de 1,1. Ook voor de scenario's blijft dat zo. In de Hoeksche Waard en de Alblasserwaard ligt het anders. In onderstaande tabellen een overzicht van de voorzieningen die gemiddeld



boven de 1,5 zitten (tussen groen en oranje in). Dit zijn stedelijke voorzieningen. Alle dagelijkse voorzieningen zijn in Alblasserwaard en Hoeksche Waard goed bereikbaar, ook voor de scenario's. De waardes liggen wel wat hoger, voor alle scenario's maar vooral voor scenario 4.

Tabel 21: Voorzieningen die matig of slecht bereikbaar zijn in de Alblasserwaard (score 1,5 of hoger).

<i>Voorziening</i>	<i>Gemiddelde bereikbaarheid</i>				
	<i>Huidig</i>	<i>Sc 1</i>	<i>Sc 2</i>	<i>Sc 3</i>	<i>Sc 4</i>
Hoger onderwijs	2,3	2,4	2,4	2,4	2,5
Bioscoop	1,7	1,7	1,7	1,7	1,8

Tabel 22: Voorzieningen die matig of slecht bereikbaar zijn in de Hoeksche Waard (score 1,5 of hoger).

<i>Voorziening</i>	<i>Gemiddelde bereikbaarheid</i>				
	<i>Huidig</i>	<i>Sc 1</i>	<i>Sc 2</i>	<i>Sc 3</i>	<i>Sc 4</i>
Hoger onderwijs	1,5	1,5	1,5	1,5	1,9
Bioscoop	2,3	2,3	2,3	2,3	2,5

Wat nog het vermelden waard is, is dat de bereikbaarheid van de ziekenhuizen afneemt in Alblasserwaard en Hoeksche Waard voor scenario 4 (en in veel mindere mate voor de andere scenario's). In de Alblasserwaard daalt de gemiddelde bereikbaarheid van 1,1 in de huidige situatie naar 1,3 voor scenario 4, en in de Hoeksche Waard van 1,2 naar 1,4.

7.2 Toekomstige bereikbaarheid gebiedscasussen per doelgroep

Als we kijken naar de verschillende leeftijdsklassen, zoomen we wederom in op de Alblasserwaard en de Hoeksche Waard (voor de stedelijke gebiedscasussen en het Westland zijn de verschillen tussen leeftijdsklassen zeer beperkt). Wat we zien in onderstaande tabellen is dat scenario 1, 2 en 3 dezelfde resultaten tonen als de huidige situatie. In scenario 4 (auto duurder en langzamer) is de bereikbaarheid van voorzieningen slechter, voor alle leeftijdsklassen. In de Hoeksche Waard is voor ca. 14% van de voorziening-buurt combinaties de bereikbaarheid niet goed, in de Alblasserwaard voor ca. 10%.

Tabel 23: Verdeling over bereikbaarheid per leeftijdsgroep in de Alblasserwaard (groen niet weergegeven vanwege de omvang van de tabel).

	<i>Huidig</i>		<i>Sc 1</i>		<i>Sc 2</i>		<i>Sc 3</i>		<i>Sc 4</i>	
	<i>Oranje</i>	<i>Rood</i>	<i>Oranje</i>	<i>Rood</i>	<i>Oranje</i>	<i>Rood</i>	<i>Oranje</i>	<i>Rood</i>	<i>Oranje</i>	<i>Rood</i>
Leeftijds- groep										
Tot 65 jaar	4,4%	2,9%	4,4%	2,9%	4,4%	2,9%	4,4%	3,0%	6,0%	3,6%
65-75 jaar	4,5%	3,1%	4,5%	3,1%	4,5%	3,1%	4,6%	3,2%	6,0%	3,9%
75-85 jaar	4,6%	3,2%	4,5%	3,3%	4,5%	3,3%	4,6%	3,3%	5,9%	4,2%
85+ jaar	4,4%	3,4%	4,4%	3,5%	4,4%	3,5%	4,4%	3,5%	5,6%	4,4%

Tabel 24: Verdeling over bereikbaarheid per leeftijdsgroep in de Hoeksche Waard (groen niet weergegeven vanwege de omvang van de tabel).

Leeftijds- groep	<i>Huidig</i>		<i>Sc 1</i>		<i>Sc 2</i>		<i>Sc 3</i>		<i>Sc 4</i>	
	<i>Oranje</i>	<i>Rood</i>	<i>Oranje</i>	<i>Rood</i>	<i>Oranje</i>	<i>Rood</i>	<i>Oranje</i>	<i>Rood</i>	<i>Oranje</i>	<i>Rood</i>
Tot 65 jaar	6,6%	2,0%	6,5%	2,0%	6,5%	2,0%	6,5%	2,1%	9,0%	3,5%
65-75 jaar	6,9%	2,3%	6,9%	2,3%	6,9%	2,3%	6,8%	2,4%	8,9%	4,0%
75-85 jaar	6,9%	2,4%	6,9%	2,4%	6,9%	2,4%	6,9%	2,5%	9,0%	4,1%
85+ jaar	7,0%	2,4%	7,0%	2,3%	7,0%	2,3%	7,0%	2,5%	9,1%	4,1%

Vervolgens kijken we naar de inkomensgroepen. De bereikbaarheid van voorzieningen neemt af naarmate de doelgroep een minder hoog inkomen heeft. Omdat scenario 4 er het meeste uit springt, laten we die hier zien. In onderstaande tabel staan resultaten voor de huidige situatie en scenario 4, voor gevallen waar die twee situaties erg afwijken. Dit blijkt vooral bij de lage inkomens, en in de plattelandsgebieden ook bij de midden-hoge inkomens te zijn. Dat kan veroorzaakt worden door het feit dat in scenario 4 de auto duurder en langzamer wordt, en daardoor een barrière opwerpt voor de lage inkomensgroepen (omdat we er vanuit gaan dat zij wel een auto hebben, en de zeer lage inkomensgroep niet). In de plattelandsgebieden is het duurder en langzamer worden van een auto natuurlijk ook een probleem, voor alle doelgroepen met een auto.

Tabel 25: Verdeling over bereikbaarheid per inkomensgroep in de gebiedscasussen.

<i>Gebiedscasus</i>	<i>Inkomen</i>	<i>Groen (goed)</i>	<i>Oranje (matig)</i>	<i>Rood (slecht)</i>
Rotterdam (huidig)	Laag	99,3%	0,6%	0,1%
Rotterdam (Sc 4)	Laag	98,9%	0,9%	0,2%
Hoeks. W (huidig)	Laag	81,3%	11,7%	7,1%
Hoeks. W (Sc 4)	Laag	79,4%	9,3%	11,3%
Hoeks. W (huidig)	Midden-hoog	93,0%	5,9%	1,0%
Hoeks. W (Sc 4)	Midden-hoog	88,7%	9,0%	2,3%
Drechtst. (huidig)	Laag	97,9%	1,8%	0,3%
Drechtst. (Sc 4)	Laag	96,9%	2,6%	0,6%
Albl.w. (huidig)	Laag	86,7%	6,8%	6,5%
Albl.w. (Sc 4)	Laag	85,5%	5,4%	9,1%
Albl.w. (huidig)	Midden-hoog	93,8%	4,1%	2,1%
Albl.w. (Sc 4)	Midden-hoog	91,2%	6,2%	2,6%
DH ZW (huidig)	Laag	100,0%	0,0%	0,0%
DH ZW (Sc 4)	Laag	98,8%	1,2%	0,0%
Westland (huidig)	Laag	99,0%	1,0%	0,0%
Westland (Sc 4)	Laag	97,5%	2,5%	0,0%



8 Conclusies

Om de bereikbaarheid van voorzieningen te bepalen en inzicht te krijgen in de vervoersarmoede in de provincie Zuid-Holland, hebben we een methodiek ontwikkeld. Met deze methodiek kan voor elke voorziening bepaald worden hoe goed deze bereikbaar is voor een bepaalde doelgroep vanuit een bepaalde buurt. Er is gekozen voor een invalshoek vanuit mobiliteit en bereikbaarheid (zijn voorzieningen in Zuid-Holland goed bereikbaar?), en vanuit die invalshoek is vervoersarmoede benaderd. Daarom is ervoor gekozen in het onderzoek te werken met doelgroepen en niet individuen.

Met behulp van grenzen op het gebied van tijd, afstand en kosten wordt vastgesteld of de bereikbaarheid goed, matig of slecht is. Op deze manier kunnen verschillende situaties, soorten voorzieningen, doelgroepen, buurten of gemeenten met elkaar vergeleken worden. De methodiek is gebruikt om de huidige bereikbaarheid en toekomstige bereikbaarheid te bepalen. De meting van de huidige bereikbaarheid kan als nulmeting gezien worden.

De methodiek en de data die als input zijn gebruikt, zijn herbruikbaar en de resultaten zijn reproduceerbaar. De methodiek kan eenvoudig worden ingezet voor ander onderzoek, denk bijvoorbeeld aan het onderzoeken van de bereikbaarheid van werklocaties of recreatieve voorzieningen, of voor een bepaald type huishoudens of gebied. Ook kan de methodiek opnieuw ingezet worden om de (eventuele negatieve) effecten van beleidsmaatregelen in beeld te brengen.

Hieronder staan de belangrijkste resultaten zoals in dit rapport vermeld. Gedetailleerdere data zijn beschikbaar om nog dieper op bepaalde zaken in te gaan, denk bijvoorbeeld aan het ontwikkelen van beleid gericht op specifieke groepen of regio's.

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.

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 plattelandsgebied) 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.

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.

Vier verschillende scenario's voor de toekomst zijn bekeken. In al deze scenario's is de trend meegenomen (economische groei, bevolkingsgroei, verstedelijking en vergrijzing). 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.

Discussie

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 meten¹⁰. 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 KiM 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)¹¹. 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 interviews¹². 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

¹⁰ 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>.

¹¹ 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>.

¹² Rob van der Bijl (Favas.net), Hugo van der Steenhoven (Hugocycling), 'Gesprekken over gebrekkige mobiliteit – Vervoersarmoede in de grote stad ontrafelen', januari 2019.



kijken naar de provincie als geheel en naar doelgroepen binnen de provincie, en Van der Bijl en Van der Steenhoven naar specifieke individuen.

9 Bijlage 1: omzetten afstand naar bereikbaarheid

9.1 Omrekenfactoren afstand, reistijd en kosten

Op basis van informatie van Nibud¹³ en OViN (zie Bijlage 2) hebben we de volgende omrekenfactoren vastgesteld om afstand te vertalen naar reistijd en kosten, per modaliteit. Omdat we per voorziening en buurt de gemiddelde afstand tussen die twee weten, kunnen we voor elke combinatie de reistijd en kosten per modaliteit berekenen.

Modaliteiten	Inkomen	Snelheid (km/u)	Kosten (€/km)	Kosten (€/uur)
Fiets	-	13	€ 0,05	€ 0,65
OV	Zeet laag	18	€ 0,20	€ 3,60
	Laag	18	€ 0,20	€ 3,60
	Midden/hoog	18	€ 0,20	€ 3,60
Auto	Zeet laag	43	€ 0,44	€ 18,92
	Laag	43	€ 0,44	€ 18,92
	Midden/hoog	43	€ 0,44	€ 18,92

De kosten voor auto's verschillen al naar gelang het type auto en of de auto nieuw of tweedehands wordt aangeschaft. Omdat dit keuzes zijn die niet alleen afhangen van het huishoudinkomen, maar ook van persoonlijke voorkeuren, hebben we besloten de kosten per km voor de auto gelijk te houden voor de verschillende inkomensgroepen. De kosten zijn dus gelijk per inkomensgroep. Wel houden we rekening met regelingen die er zijn om tegen gereduceerd tarief met het openbaar vervoer te reizen (zie paragraaf 9.5).

9.2 Grenzen dagelijkse voorzieningen

Voor elke unieke combinatie van buurt, voorziening en doelgroep berekenen we een 'score' voor de bereikbaarheid (groen, oranje, rood). Hierbij gebruiken we de volgende grenzen (zie ook verdere uitleg onder de tabel) voor dagelijkse voorzieningen:

		Fiets	OV & Auto		OV & Auto
	Leeftijd	Afstand (km)	Tijd (uur)	Inkomen	Kosten (€)
Groen					
	65-	4	0,25	Heel laag	1,00
	65-75	4	0,25	Laag	2,00
	75-85	3	0,25	Midden/hoog	4,00
	85+	2	0,25		
Oranje					
	65-	6	0,50	Heel laag	2,00
	65-75	6	0,50	Laag	4,00
	75-85	4	0,50	Midden/hoog	8,00
	85+	3	0,50		
Rood					

De tabel werkt als volgt: als de afstand/reistijd/kosten onder de waardes blijven zoals aangegeven onder 'groen', dan is de voorziening goed bereikbaar. Als dat niet zo is, maar de waardes blijven wel onder de grenzen zoals aangegeven onder 'oranje', dan is

¹³ <https://www.nibud.nl/consumenten/wat-kost-een-auto/>.



de voorziening matig bereikbaar. Als dat niet zo is, dan is de voorziening slecht bereikbaar ('rood'). Zie ook de uitleg gegeven in hoofdstuk 4.

De grenzen voor de fiets zijn ingeschat aan de hand van OViN gegevens over fietsafstanden (welke afstanden worden per verplaatsing afgelegd) gecombineerd met onze eigen inschatting. Met een gemiddelde fietssnelheid van 13 km/u vinden we een fietsreistijd van ruim 18 minuten (voor mensen onder de 75 jaar) dus nog net acceptabel om de bereikbaarheid als 'goed' te beoordelen, en een fietsreistijd van ruim 27 minuten om de bereikbaarheid als 'matig' te beoordelen.

De grenzen voor de reistijd en kosten voor auto en openbaar vervoer zijn een eigen inschatting. Een kwartier reistijd beoordelen we als 'goed', en een half uur als 'matig'. Dit is in overeenstemming met de fietsgrenzen. De grenzen van kosten zijn inkomensafhankelijk.

9.3 Grenzen stedelijke voorzieningen

		Fiets	OV & Auto			OV & Auto
	Leeftijd	Afstand (km)	Tijd (uur)		Inkomen	Kosten (€)
Groen						
	65-	5	0,33		Heel laag	2,00
	65-75	5	0,33		Laag	3,00
	75-85	4	0,33		Midden/hoog	5,00
	85+	3	0,33			
Oranje						
	65-	7	0,50		Heel laag	3,00
	65-75	7	0,50		Laag	5,00
	75-85	5	0,50		Midden/hoog	10,00
	85+	4	0,50			
Rood						

De tabel werkt hetzelfde als de tabel voor de dagelijkse voorzieningen. De grenzen liggen wat hoger. Bij de afstanden voor fiets is overal 1 kilometer bij opgeteld ten opzichte van de dagelijkse voorzieningen. De reistijd-grens voor 'groen' is iets opgehoogd naar 20 minuten in plaats van 15 minuten. En bij de kosten is steeds € 1 of € 2 opgeteld.

9.4 Beschikbaarheid vervoermiddelen

We gaan er van uit dat openbaar vervoer en fiets voor iedereen beschikbaar zijn. De auto is beschikbaar voor de lage en midden/hoge inkomens, en niet voor de zeer lage inkomens.

Dit is natuurlijk een ruwe aanname. Er zijn publicaties waaruit bijvoorbeeld blijkt dat mensen met een migratieachtergrond minder fietsen dan autochtone Nederlanders. Het OV wordt wél veel gebruikt door deze groep. Onze verwachting is dat voorzieningen die goed met fiets bereikbaar zijn, ook goed met OV bereikbaar zijn, zeker in de steden waar mensen met een migratieachtergrond vooral wonen. Onder andere daarom hebben we ervoor gekozen om geen aparte doelgroepen te maken voor huishoudens met een migratieachtergrond.

9.5 Regelingen openbaar vervoer

In sommige gemeentes zijn er regelingen waarbij bepaalde mensen tegen gereduceerd tarief of zelfs gratis met het openbaar vervoer kunnen reizen. Deze regelingen zijn meegenomen in onze analyses. De regelingen zijn in Zuid-Holland als volgt:

Kosten OV € 0 per km (gratis OV) voor doelgroepen 65+ in de gemeenten:

- Rotterdam
- Capelle a/d IJssel
- Hoek van Holland
- Ridderkerk
- Barendrecht
- Rozenburg

Kosten OV € 0 per km (gratis OV) voor doelgroepen 65+ én een zeer laag inkomen in de gemeenten:

- Schiedam
- Vlaardingen
- Den Haag
- Leidschendam-Voorburg
- Rijswijk

Kosten OV 34% lager (kosten worden dan € 0,13 per km in plaats van € 0,20 per km) voor doelgroepen 65+ die nog niet in de bovenstaande groepen/gemeenten zitten (dit is een regeling die voor heel Nederland geldt).



10 Bijlage 2: bevindingen OViN

10.1 Inleiding

In deze bijlage staan de resultaten van een op basis van OViN-enquêtes uitgevoerde analyse naar de relatie tussen enerzijds het inkomen en de stedelijkheidsgraad en anderzijds het reisgedrag (van inwoners van geheel Nederland).

Hierbij is gebruik gemaakt van OViN¹⁴-enquêtes van drie jaren: 2015, 2016 en 2017.

In de OViN enquêtes is als maatstaf voor het inkomen het netto besteedbaar inkomen van het huishouden gehanteerd, dat als volgt is gedefinieerd:

Het bruto-inkomen verminderd met betaalde inkomensoverdrachten, premies inkomensverzekeringen, premies ziektekostenverzekeringen en belastingen op inkomen en vermogen.

En een huishouden als:

Eén of meer personen die samen een woonruimte bewonen en zichzelf niet-bedrijfsmatig voorzien van de dagelijkse behoeften

Als stedelijkheidsgraad is gebruik gemaakt van de CBS-indeling en definitie:

Een maatstaf voor de concentratie van menselijke activiteiten gebaseerd op de gemiddelde omgevingsadressendichtheid (oad). Hierbij zijn vijf categorieën onderscheiden:

- *zeer sterk stedelijk: gemiddelde oad van 2500 of meer adressen per km²;*
- *sterk stedelijk: gemiddelde oad van 1500 tot 2500 adressen per km²;*
- *matig stedelijk: gemiddelde oad van 1000 tot 1500 adressen per km²;*
- *weinig stedelijk: gemiddelde oad van 500 tot 1000 adressen per km²;*
- *niet stedelijk: gemiddelde oad van minder dan 500 adressen per km².*

In deze bijlage schetsen we een beeld van een aantal algemene relaties tussen stedelijkheidsgraad, inkomen en verplaatsingsgedrag. De bevindingen van deze bijlage vormen achtergrond en input voor het basisonderzoek.

10.2 Resultaten

Vooraf:

De inkomensklasse tot € 10.000 betreft voor een belangrijk deel studenten met een OV-Studentenkaart. Voor deze groep is de relatie tussen inkomen en reisgedrag structureel anders dan voor de andere groepen. Daarom laten we deze groep in onze conclusies buiten beschouwing.

Tabel 26: Kengetallen per persoon per jaar naar huishoudinkomen op basis van OViN 2015/2016/2017.

Huishoudinkomen	Verplaatsingen	Reis-afstand	Kosten vervoer	gem. afstand	kosten per km
Tot € 10.000	992	12.751	€ 2.943	12,9	€ 0,23
€ 10.000 tot € 20.000	759	7.200	€ 1.754	9,5	€ 0,24
€ 20.000 tot € 30.000	815	8.131	€ 2.192	10,0	€ 0,27
€ 30.000 tot € 40.000	899	10.067	€ 2.771	11,2	€ 0,28
€ 40.000 tot € 50.000	953	11.124	€ 3.191	11,7	€ 0,29
€ 50.000 of meer	979	13.135	€ 3.923	13,4	€ 0,30
Totaal	906	10.665	€ 3.011	11,8	€ 0,28

¹⁴ OViN (Onderzoek Verplaatsingsgedrag in Nederland) is een door het CBS uitgevoerd onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van Nederlanders. Per jaar wordt met enquêtes het reisgedrag van circa 37.500 mensen gedurende een dag vastgelegd.

Conclusies:

1. Hoe hoger het huishoudinkomen, hoe meer verplaatsingen, hoe groter de reisafstand en hoe hoger de kosten van vervoer.
2. Daarnaast neemt de afstand per verplaatsing en daarmee de reisafstand nog eens extra toe.
3. Daarnaast nemen de kosten per kilometer (auto in plaats van fiets/OV) en daarmee de kosten van vervoer nog eens extra toe.

Tabel 27: Kengetallen per persoon per jaar naar stedelijkheidsgraad op basis van OViN 2015/2016/2017.

Stedelijkheidsgraad	Verplaatsingen	Reis-afstand	Kosten vervoer	gem. afstand	kosten per km
Zeer sterk stedelijk	893	9.851	€ 2.559	11,0	€ 0,26
Sterk stedelijk	911	10.687	€ 3.013	11,7	€ 0,28
Matig stedelijk	927	10.604	€ 3.044	11,4	€ 0,29
Weinig stedelijk	905	11.246	€ 3.314	12,4	€ 0,29
Niet stedelijk	887	11.439	€ 3.397	12,9	€ 0,30
Totaal	906	10.665	€ 3.011	11,8	€ 0,28

Conclusies:

1. De stedelijkheidsgraad is niet/beperkt van invloed op het aantal verplaatsingen.
2. Wel op de reisafstand omdat de gemiddelde afstand per verplaatsing hoger is in minder stedelijke gebieden.
3. En ook, via de reisafstand, op de kosten; deze nemen in minder stedelijke gebieden nog eens extra toe door de hogere kosten per kilometer (minder OV).

Als we dieper inzoomen, zien we echter wel verschillen in de wijze waarop inkomen en stedelijkheidsgraad doorwerken. Hiertoe laten we in Tabel 28 en Tabel 29 voor twee inkomensklassen zien hoe dit werkt: in Tabel 28 voor de groep met een huishoudinkomen van meer dan € 50.000 en in Tabel 29 voor de groep met een huishoudinkomen tussen de € 10.000 en € 20.000.

Tabel 28: Kengetallen per persoon per jaar naar stedelijkheidsgraad op basis van OViN 2015/2016/2017, selectie huishoudinkomen € 50.000 of meer.

Stedelijkheidsgraad	Verplaatsingen	Reis-afstand	Kosten vervoer	gem. afstand	kosten per km
Zeer sterk stedelijk	967	12.045	€ 3.296	12,5	€ 0,27
Sterk stedelijk	982	13.040	€ 3.894	13,3	€ 0,30
Matig stedelijk	999	13.114	€ 3.948	13,1	€ 0,30
Weinig stedelijk	978	13.775	€ 4.281	14,1	€ 0,31
Niet stedelijk	951	14.288	€ 4.455	15,0	€ 0,31
Total	979	13.135	€ 3.923	13,4	€ 0,30

Conclusie:

1. Hoewel het aantal verplaatsingen voor deze groep hoger ligt dan het gemiddelde zijn de algemene conclusies, zoals verwoord bij Tabel 27, ook hiervoor geldig.



Tabel 29: Kengetallen per persoon per jaar naar stedelijkheidsgraad op basis van OViN 2015/2016/2017, selectie huishoudinkomen € 10.000 tot € 20.000.

Stedelijkheidsgraad	Verplaatsingen	Reis-afstand	Kosten vervoer	gem. afstand	kosten per km
Zeer sterk stedelijk	787	6.928	€ 1.567	8,8	€ 0,23
Sterk stedelijk	765	7.593	€ 1.826	9,9	€ 0,24
Matig stedelijk	741	6.859	€ 1.745	9,3	€ 0,25
Weinig stedelijk	732	7.537	€ 1.977	10,3	€ 0,26
Niet stedelijk	711	6.498	€ 1.750	9,1	€ 0,27
Total	759	7.200	€ 1.754	9,5	€ 0,24

Voor deze groep, met een (relatief) laag inkomen, wijken de conclusies af van die van het algemene beeld/ het gemiddelde.

Conclusies:

1. De stedelijkheidsgraad is van invloed op het aantal verplaatsingen in de zin dat in minder stedelijke gebieden minder reizen worden gemaakt.
2. Dit komt doordat het bedrag dat door deze groep aan vervoer wordt besteed overal gelijk is en daarmee een drempel lijkt te zijn om meer verplaatsingen te maken.
3. De hogere kosten per kilometer (minder OV) en de langere afstanden zijn in minder stedelijke gebieden prijsopdrijvend.
4. Door bestemmingen dichterbij te kiezen kan dit effect nog enigszins beperkt worden.
5. Dit geldt niet voor het kostenverhogende effect van het mindere OV gebruik.

Uit voorgaande bleek dat als gevolg van een lager inkomen er in minder stedelijke gebieden minder verplaatsingen worden gemaakt. De vraag is ten koste van wat voor soort verplaatsingen dit gebeurt. Hierbij kijken we eerst naar de verdeling naar motieven.

Tabel 30: Verdeling verplaatsingen naar motief per huishoudinkomen op basis van OViN 2015/2016/2017.

Huishoudinkomen	Van en naar het werk	Zakelijk bezoek in werksfeer	Diensten/ persoonlijke verzorging	Winkelen/ boodschappen doen	Onderwijs/ cursus volgen	Visite/ logeren	Sociaal recreatief overig	Toeren/ wandelen	Ander motief	Totaal
Tot € 10.000	13,9%	1,9%	2,0%	22,2%	13,8%	16,2%	21,5%	3,3%	5,3%	100,0%
€ 10.000 tot € 20.000	14,5%	1,3%	4,5%	28,2%	5,9%	16,3%	15,8%	7,5%	5,9%	100,0%
€ 20.000 tot € 30.000	15,2%	1,5%	4,2%	25,2%	8,8%	14,2%	16,8%	6,8%	7,3%	100,0%
€ 30.000 tot € 40.000	16,9%	2,0%	3,6%	21,6%	9,9%	13,6%	17,6%	6,4%	8,5%	100,0%
€ 40.000 tot € 50.000	19,3%	2,2%	3,0%	19,3%	11,1%	11,8%	18,5%	6,1%	8,7%	100,0%
€ 50.000 of meer	20,3%	3,0%	2,8%	17,5%	11,6%	10,9%	20,4%	5,1%	8,5%	100,0%
Totaal	18,0%	2,2%	3,3%	20,9%	10,3%	12,7%	18,6%	5,9%	8,0%	100,0%

Conclusies:

1. Hoe hoger het inkomen hoe hoger het aandeel verplaatsingen met motieven werk, zakelijk, onderwijs en sociaal recreatief.
2. Hoe lager het huishoudinkomen hoe hoger het aandeel verplaatsingen met motieven diensten/persoonlijke verzorging, winkelen, visite en toeren/wandelen.

Als we vervolgens kijken naar het beeld voor de lage inkomens dan zien we het volgende:

Tabel 31: Verdeling verplaatsingen naar motief per huishoudinkomen op basis van OViN 2015/2016/2017, selectie huishoudinkomen €10.000 tot €20.000.

Stedelijkheidsgraad	Van en naar het werk	Zakelijk bezoek in werksfeer	Diensten/ persoonlijke verzorging	Winkelen/ boodschappen doen	Onderwijs/ cursus volgen	Visite/ logeren	Sociaal recreatief overig	Toeren/ wandelen	Ander motief	Totaal
Zeer sterk stedelijk	15,5%	1,1%	4,4%	29,5%	6,6%	14,5%	16,9%	6,8%	4,7%	100,0%
Sterk stedelijk	14,6%	1,3%	5,2%	27,8%	5,8%	16,5%	15,2%	7,2%	6,4%	100,0%
Matig stedelijk	12,5%	1,4%	4,5%	29,5%	4,9%	17,0%	15,3%	8,7%	6,2%	100,0%
Weinig stedelijk	15,1%	1,5%	3,8%	26,7%	5,1%	18,3%	15,6%	7,5%	6,2%	100,0%
Niet stedelijk	12,2%	1,6%	4,0%	23,9%	6,4%	18,0%	15,0%	10,6%	8,4%	100,0%
Totaal	14,5%	1,3%	4,5%	28,2%	5,9%	16,3%	15,8%	7,5%	5,9%	100,0%

Conclusies:

1. Uit Tabel 29 weten we dat het aantal verplaatsingen voor de groep met een laag inkomen in minder stedelijk gebied lager ligt.
2. Uit Tabel 31 blijkt dat dit niet/beperkt van invloed is op de verdeling over motieven.

Met andere woorden: het minder reizen wordt verdeeld over alle motieven.

10.3 Gehanteerde prijzen per kilometer per vervoerswijze

Nr	Vervoerswijze	Prijs per km
1	Auto als bestuurder	€ 0,44
2	Auto als passagier	€ 0,10
3	Trein	€ 0,20
4	Bus/tram/metro	€ 0,20
5	Bromfiets/snorfiets	€ 0,05
6	Fiets (elektrisch/niet-elektrisch)	€ 0,05
7	Lopen	€ 0,05
8	Overig	€ 0,05

De prijzen voor auto (als bestuurder), trein/bus/tram/metro en fiets zijn in de analyses gebruikt en ook te zien in paragraaf 9.1.

