



Rapportage

Indicator risico op vervoersarmoede

Inzicht op buurniveau

Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) en
Planbureau voor de Leefomgeving (PBL)



Planbureau voor de Leefomgeving

Astrid Kampert (CBS)
Judith Nijenhuis (CBS)
Hans Nijland (PBL)
Gabrielle Uitbeijerse (PBL)
Marloes Verhoeven (CBS)

Oktober 2019

Inhoudsopgave

| | |
|---|-----------|
| 1. Inleiding | 4 |
| 2. Methodebeschrijving | 6 |
| 2.1 Variabelen, bestandskoppeling en populatie | 7 |
| 2.2 Vervoermiddelen | 8 |
| 2.3 Nabijheid van bestemmingen | 9 |
| 2.4 Inkomen | 10 |
| 2.5 Huishoudenskenmerken | 11 |
| 2.6 Indicator risico op vervoersarmoede per huishouden | 13 |
| 3. Resultaten vervoersarmoede-indicator | 15 |
| 3.1 Resultaten op gemeenteniveau | 15 |
| 3.2 Resultaten voor Heerlen op buurniveau | 16 |
| 3.3 Resultaten voor Utrecht op buurniveau | 19 |
| 3.4 Vergelijking resultaten op buurniveau | 23 |
| 3.5 Vergelijking resultaten met eerste aanzet indicator in 2018 | 24 |
| 4. Conclusie | 25 |
| 5. Discussie en aanbevelingen | 26 |
| 5.1 Reflectie en verbetering indicator | 26 |
| 5.2 Beleidstoepassing | 28 |
| 5.3 Vervolgonderzoek | 29 |
| Bijlage A: Technische beschrijving variabelen | 30 |
| Bijlage B: Resultaten per variabele op gemeenteniveau | 36 |
| 6. Bronnen | 39 |
| Literatuur | 39 |
| CBS StatLine | 42 |

Samenvatting

Vervoersarmoede gaat over 'het niet kunnen komen waar je zou willen komen, waardoor je deelname aan maatschappelijke activiteiten belemmerd wordt'. Dit rapport beschrijft een gezamenlijk CBS/PBL-onderzoek om een eerste aanzet van de indicator 'risico op vervoersarmoede' verder uit te werken en te verbeteren.

De nieuwe indicator is gebaseerd op negen variabelen, namelijk motorvoertuigbezit, afstand tot OV-halte, afstand tot voorzieningen, afstand tot familie, huishoudinkomen, sociaaleconomische categorie, migratieachtergrond, gezondheid en huishoudenssamenstelling inclusief leeftijd. Door de berekening op huishoudensniveau worden stapelingseffecten meegenomen. Het gemiddelde van de risicoscores van de negen variabelen bepaalt de indeling van een huishouden in de categorie zeer laag risico, laag risico, hoog risico of zeer hoog risico op vervoersarmoede. In dit onderzoek wordt de nieuwe indicator uitgewerkt op gemeente- en buurniveau voor de gemeenten Heerlen en Utrecht op basis van landelijke registerdata.

Het grootste deel van de huishoudens in Heerlen en Utrecht, respectievelijk 88 en 93 procent, hebben een laag of zeer laag risico op vervoersarmoede. Uit de resultaten blijkt dat in Heerlen relatief meer huishoudens (12,0 procent) een hoog of zeer hoog risico op vervoersarmoede hebben dan in Utrecht (6,6 procent). Het aandeel huishoudens met een zeer hoog risico is in beide gemeenten klein; 0,5 procent in Heerlen (220 huishoudens) en 0,2 procent in Utrecht (290 huishoudens). Het aandeel in Heerlen is daarmee drie keer zo groot als in Utrecht.

Op buurniveau biedt de verbeterde risico-indicator meer inzicht in de aantallen en spreiding van huishoudens met een hoog risico op vervoersarmoede binnen deze steden dan de indicator uit 2018. Kanttekening is dat de interpretatie van de indicator complex is, vanwege het samenbrengen van veel verschillende variabelen. Daarom is het goed de resultaten in samenhang met inhoudelijke kennis van de buurten in een gemeente te interpreteren. Zo kan de indicator gebruikt worden als één van de tools om gebieden met huishoudens met hoog risico op vervoersarmoede te identificeren en analyseren. Er blijft ruimte voor verbetering en daarom sluit het rapport af met suggesties voor vervolgonderzoek.

Keywords

Vervoersarmoede, autobezit, sociale uitsluiting, mobiliteit, bereikbaarheid, mobiliteitsarmoede

1. Inleiding

Vervoersarmoede is in Nederland een relatief onbekend begrip. Wel is er de laatste jaren een groeiende aandacht voor, zowel vanuit het beleid als vanuit de wetenschap. Daarbij worden de begrippen vervoersarmoede, mobiliteitsarmoede en bereikbaarheidsarmoede vaak door elkaar gebruikt, zodat niet altijd even duidelijk is wat men precies bedoelt.

Volgens Lucas et al. (2016b) is vervoersarmoede een overkoepelend begrip waarbij de volgende drie deelbegrippen onderscheiden kunnen worden:

- Mobiliteitsarmoede: een systematisch gebrek aan vervoermiddelen en toegang tot het openbaar vervoer, waardoor het voor mensen moeilijk wordt om zich te verplaatsen.
- Bereikbaarheidsarmoede: de moeite om basisvoorzieningen te kunnen bereiken zoals werk, school, ziekenhuis, sportaccommodatie of winkel binnen een acceptabele tijdsduur en tegen een acceptabele inspanning.
- Betaalbaarheid van vervoer: het gebrek aan mogelijkheden voor individuen en huishoudens om vervoer te betalen. Inkomen speelt hierbij een belangrijke rol, maar ook de kosten van het vervoer.

Naast deze drie deelbegrippen is nog een vierde aspect belangrijk, namelijk de persoonlijke omstandigheden van mensen die hen belemmeren om op plekken te komen waar ze zouden willen komen. Denk hierbij aan de gezondheid van mensen en de kennis die mensen hebben van de Nederlandse taal.

Het overkoepelend begrip vervoersarmoede staat centraal in dit rapport: door gebrek aan vervoersmogelijkheden niet kunnen komen waar je zou willen komen, waardoor je deelname aan maatschappelijke en economische activiteiten belemmerd wordt. Hoewel vervoersarmoede dus tot uiting komt in het vervoersdomein, wil dat niet zeggen dat daar ook alle oorzaken liggen of dat alleen daar de oplossingen gevonden kunnen worden. Het begrip vervoersarmoede kan dus het beste vanuit verschillende invalshoeken benaderd en beschreven worden.

In sommige plattelandsgebieden hebben bevolkingskrimp en een toenemend autogebruik gezorgd voor minder draagvlak voor het openbaar vervoer (Meert et al., 2003; Platform 31 & ZB Planbureau, 2017). Krimp zorgt ook voor verschraving van het voorzieningenniveau; winkels en scholen verdwijnen door het wegtrekken van de bevolking (Bijl, 2009). Dit zijn vooral belangrijke factoren voor vervoersarmoede op het platteland. Vervoersarmoede speelt echter niet alleen op het platteland, maar kan ook een probleem zijn in de stad. Zo liet Bastiaanssen zien dat in Rotterdam het openbaar vervoer niet altijd goed aansluit op bepaalde werklocaties (Bastiaanssen, 2012, Bastiaanssen et. al. 2013).

Aan de andere kant zijn er ook sociaal economische factoren die een rol spelen zoals inkomen, gezondheid en kennis van de Nederlandse taal waardoor werk, ontwikkelingsmogelijkheden en maatschappelijke participatie beperkt kunnen worden.

Volgens het CBS is er een groep Nederlanders waarvoor het risico op armoede waarschijnlijk een structureel karakter heeft. In 2016 moesten 224 duizend huishoudens al ten minste vier jaar op rij rondkomen van een laag inkomen (CBS, 2018a). Armoede kan een oorzaak zijn van vervoersarmoede, maar vervoersarmoede kan op zijn beurt ook armoede versterken.

Om inzicht te krijgen of vervoersarmoede in Nederland aan de orde is, heeft het CBS eind 2018 een eerste aanzet gedaan om een indicator “risico op vervoersarmoede” te ontwikkelen (Kampert et al., 2018).

Op 23 april 2019 nam de Tweede Kamer een motie aan waarin ze de regering verzoekt om het onderwerp vervoersarmoede en de daarvoor door het CBS ontwikkelde indicator te betrekken bij afwegingen in het ov-beleid. De motie geeft aan dat er vanuit politiek en beleid belangstelling is voor het onderwerp ‘vervoersarmoede’.

De in 2018 door het CBS gepresenteerde indicator moet vooral gezien worden als een eerste aanzet om dat risico meetbaar te maken en dient nog verder ontwikkeld te worden. Dit rapport beschrijft een gezamenlijk CBS/PBL-onderzoek om de indicator die in 2018 werd gepubliceerd verder te ontwikkelen en beter toepasbaar te maken op landelijke schaal. Daarvoor wordt gebruik gemaakt van landelijke registerdata, nu met negen variabelen, die betrekking hebben op alle hierboven genoemde deelbegrippen die samen het begrip vervoersarmoede beschrijven. Een belangrijke verbetering ten opzichte van 2018 is bovendien om de indicator voor het risico op vervoersarmoede niet op buurtniveau maar op huishoudensniveau te berekenen waardoor stapelingseffecten meegenomen worden. Zo kan een huishouden bijvoorbeeld naast een laag inkomen ook auto-loos zijn en ver van voorzieningen wonen.

Dit onderzoek gaat uit van feitelijke kenmerken van huishoudens die iets zeggen over de opties en mogelijkheden van huishoudens. Deze mogelijkheden gaan vooraf aan het werkelijke verplaatsingsgedrag van huishoudens. Zo bleek in het onderzoek van Lucas et al. (2016a) onder Britse huishoudens dat bijvoorbeeld mensen met een beperking minder en kortere verplaatsingen te maken. Ook bleek er een verband te zijn tussen huishoudensinkomen en het aantal verplaatsingen en de afgelegde afstand. Ook wordt in dit onderzoek niet gekeken naar de belevingscomponent van vervoersarmoede. Of mensen vervoersarmoede ervaren kan niet uit registraties worden opgemaakt. Een eerste onderzoek naar de beleving van vervoersarmoede wordt meegenomen in het Belevingsonderzoek van het CBS in 2019.

Tot slot dient benadrukt te worden dat in dit onderzoek een risico-indicator gepresenteerd wordt. Deze indicator kan gebruikt worden als één van de tools om gebieden met huishoudens met hoog risico op vervoersarmoede te identificeren en analyseren. De indicator geeft niet aan of deze huishoudens ook daadwerkelijk vervoersarmoede ervaren.

2. Methodebeschrijving

Vervoersarmoede heeft te maken met de volgende concepten:

- (1) mobiliteitsarmoede, in dit rapport vertaald naar een gebrek aan vervoermiddelen;
- (2) bereikbaarheidsarmoede waarbij gekeken wordt naar de nabijheid van bestemmingen, zoals voorzieningen;
- (3) de betaalbaarheid van vervoer waarbij het huishoudinkomen een belangrijke rol speelt
- (4) persoonlijke omstandigheden als gezondheid, kennis en vaardigheden (huishoudenskenmerken).

Dit hoofdstuk beschrijft wat er uit de literatuur bekend is over deze factoren in relatie tot vervoersarmoede. Deze bovenstaande concepten zijn verwerkt in onderstaand theoretisch kader (figuur 2.1). Bij elk van de vier concepten zijn vervolgens op basis van literatuur twee of drie variabelen gekozen om het concept te operationaliseren en meetbaar te maken (hierover meer in paragraaf 2.3). De gekozen variabelen kunnen onderling samenhangen en raken soms ook meerdere concepten. Zo is bijvoorbeeld gezondheid in de figuur 2.1 nu ingedeeld bij huishoudenskenmerken, terwijl een slechte gezondheid ook beïnvloedt of je bepaalde vervoermiddelen kunt gebruiken.

2.1 Theoretisch kader risico op vervoersarmoede



2.1 Variabelen, bestandskoppeling en populatie

Als casus voor dit onderzoek zijn twee grote gemeenten (75 duizend inwoners of meer) in Nederland op verschillende kenmerken vergeleken, namelijk Utrecht en Heerlen. Tussen 2007 en 2017 groeide de bevolking van de stad Utrecht het sterkst, namelijk met 18,9 procent tot 343 038 inwoners in 2017. In dezelfde periode was Heerlen de gemeente met de grootste bevolkingskrimp. De bevolking van Heerlen nam in dezelfde periode af met 3,7 procent naar 87 189 inwoners in 2017 (CBS StatLine, 2019a).

De populatie van dit onderzoek betreft alle Nederlandse particuliere en institutionele huishoudens op 1 januari 2016. Er is voor gekozen om de vervoersarmoede-indicator te ontwikkelen op huishoudensniveau en niet op persoonsniveau. Een huishouden is namelijk een woongemeenschap waarin mensen samen leven en met elkaar verbonden zijn en waarin activiteiten worden uitgevoerd om een leefsituatie in stand te houden. Als een gezinslid bijvoorbeeld een auto op zijn/haar naam heeft dan is het goed mogelijk dat ook andere huishoudleden in deze auto (mee)rijden. Heeft een van de gezinsleden gezondheidsproblemen dan zal de rest van het huishouden hier direct of indirect ook mee te maken hebben. In dit onderzoek zijn de variabelen om vervoersarmoede te beschrijven op huishoudensniveau gecombineerd, waardoor stapelingseffecten kunnen worden meegenomen en geanalyseerd, bijvoorbeeld welke huishoudens een laag inkomen hebben, ver van de supermarkt wonen en geen auto in bezit hebben.

Voor dit onderzoek zijn integrale microbestanden over voertuigbezit, demografie, regio, inkomen, afstand tot supermarkt en ov-halte en bestanden over zorgindicaties en zorgkosten op huishoudensniveau met elkaar gecombineerd om tot de invulling van de variabelen te komen. Voor de koppeling is gebruik gemaakt van het Stelsel van Sociaal-Statistische bestanden (SSB) van het CBS (CBS, 2019). Dit is een stelsel van koppelbare registers die onderling zijn afgestemd en consistent zijn gemaakt. Het SSB bevat geanonimiseerde microdata over diverse onderwerpen. Om te voorkomen dat informatie te herleiden is tot individuele huishoudens worden resultaten van buurten met minder dan dertig huishoudens niet gepubliceerd. Uitgebreidere technische informatie over de negen variabelen is opgenomen in bijlage A.

Naast de genoemde, gekoppelde variabelen zijn een aantal onderwerpen niet meegenomen in deze indicator, omdat hiervoor geen (geschikte) data beschikbaar is of omdat dit de berekening van de indicator zeer complex zou maken. Wanneer dit het geval is, wordt dit vermeld in de teksten per concept in de volgende vier paragrafen. De onderwerpen zijn bijvoorbeeld fiets, afstand tot werk en (digitale) vaardigheden.

Bij alle variabelen is er een indeling in drie klassen; een huishouden kan score 0, 1 of 2 krijgen. De score 0 reflecteert een lage bijdrage aan het risico op vervoersarmoede en de score 2 een hoge bijdrage. De indeling in risico's is gemaakt door de onderzoekers op basis van de inzichten uit de literatuur.

2.2 Vervoermiddelen

Jeekel (2011) concludeert dat veel activiteiten in de moderne samenleving niet of nauwelijks mogelijk lijken zonder auto. Voor een deel zijn deze activiteiten zelfs mogelijk geworden door de auto. Steeds meer voorzieningen en winkels vestigen zich buiten stadscentra, waar de bereikbaarheid goed is voor autobezitters, maar minder goed voor mensen zonder auto (Beuningen et al., 2010). Veel werkgelegenheid is verplaatst naar bedrijventerreinen aan stadsranden en langs snelwegen en veel voorzieningen zoals ziekenhuizen zijn gefuseerd en geconcentreerd op plekken buiten de stad (Hamers & Nabielek, 2006).

Als je geen auto hebt, is het ook lastiger om een baan te vinden. Uit onderzoek van Bastiaanssen (2012, Bastiaanssen et al., 2013) in Rotterdam-Zuid bleek dat auto-loze werkzoekenden moeilijker werk vonden. Laaggeschoold werk is vaak te vinden op perifere locaties, zoals bedrijventerreinen langs snelwegen. Die zijn meestal te ver weg om te fietsen en slecht bereikbaar met het openbaar vervoer. Bovendien sluiten de dienstregelingen vaak niet aan op de werktijden.

Het bezit van een auto garandeert echter niet dat iemand niet vervoersarm is. In een onderzoek naar vervoersarmoede onder oudere vrouwen in Zeeland was bij 2 op de 5 vrouwen met vervoersproblemen een auto aanwezig in het huishouden (ZB planbureau, 2016). Toch voelden deze vrouwen zich beperkt in hun mobiliteit, bijvoorbeeld door te lange reistijden of gezondheidsproblemen.

Mensen die geen auto bezitten zijn aangewezen op lopen en gebruik maken van andere vervoermiddelen, zoals het openbaar vervoer (ov) of de fiets. Lopend zijn de acceptabele afstanden echter wel beperkter dan met een auto of fiets. Wat het ov betreft zien Snellen et al. (PBL, 2017) risico's in de toegankelijkheid door digitalisering van de mobiliteitsdiensten en de nieuwe aanbieders hiervan. Daarnaast signaleren zij het risico dat een nieuwe vorm van ontoegankelijkheid kan ontstaan wanneer aanbieders van vervoersdiensten bepaalde bevolkingsgroepen of wijken bewust of onbewust gaan mijden. In ruraal gebied wordt bijvoorbeeld al minder ov aangeboden uit efficiëntie-overweging en kostenreductie.

Anders dan in andere landen worden de sociaal-ruimtelijke verschillen in mobiliteit in Nederland tot op zekere hoogte beperkt door de nivellerende rol van de fiets: veel voorzieningen zijn binnen een 'befietsbare' afstand beschikbaar (Harms en Schaap, 2015). Harms en Schaap betogen bovendien: "De keerzijde van Nederland fietsland is echter dat de alternatieven zoals bus, tram en metro, maar ook voetgangersvoorzieningen, door de grote rol van de fiets minder goed ontwikkeld zijn (zie bijv. Brög 2007, McClintock 2002)." Ook wijzen ze op de verschillen tussen groepen en gebieden, zoals dat met name mensen met een niet-westerse migratieachtergrond weinig fietsen, maar meer gebruik maken van bus, tram en metro en meer lopen (Van der Kloof et al, 2014). Informatie over de nabijheid van een ov-halte is belangrijk om het risico op vervoersarmoede te bepalen. In bestaande literatuur over maximaal acceptabele loopafstanden worden vaak maxima genoemd van 400 meter naar bushaltes (0,25 mile) en 800 meter (0,5 mile) naar treinstations (zie o.a. El-Geneidy et al., 2014). Deze afstanden zijn gebruikt bij de risico-indeling (zie tabel 2.2.1).

2.2.1 Risico-indeling vervoermiddelen

| | Motorvoertuigbezit huishouden | Afstand tot ov-halte |
|----------|-------------------------------|----------------------|
| | | Meter |
| Risico 0 | auto | 0 tot 400 |
| Risico 1 | ander motorvoertuig | 400 tot 800 |
| Risico 2 | geen motorvoertuig | 800 of meer |

Naast de nabijheid van een ov-halte zijn er nog andere factoren die bepalen of mensen gebruik maken van het ov. Denk onder andere aan de fysieke toegankelijkheid van perrons en voertuigen, de dienstregeling en of men voldoende kennis en vaardigheden heeft om het ov te reizen (o.a. leesvaardigheid, digitale vaardigheden). Ook wordt er nog geen onderscheid gemaakt tussen verschillende typen ov-haltes (alles van de belbus tot het intercitystation). Omdat deze aspecten zeer complex en deels persoonsafhankelijk zijn, zijn deze nu niet meegenomen in de indicator.

2.3 Nabijheid van bestemmingen

Om aan het maatschappelijk leven deel te kunnen nemen, is de nabijheid van bestemmingen van belang: werk, opleiding, zorg, winkels of sociale contacten. Het is essentieel om een aantal voorzieningen goed te kunnen bereiken. Welke voorzieningen dat zijn, verschilt per individu en per leeftijdsgroep. In deze indicator is de afstand tot dichtstbijzijnde supermarkt opgenomen omdat dit een voorziening is waar haast iedereen gebruik van maakt. Ook hier is gebruik gemaakt van de acceptabele loopafstand bij de indeling in risicogroepen, ondanks dat ook hier de fiets de acceptabele afstand kan vergroten.

Daarnaast is het belangrijk om familie, vrienden en kennissen te kunnen bezoeken. Daar komt nog bij dat sociale contacten informele hulp kunnen bieden bij het bereiken van bestemmingen. Zoals een moeder die de auto uitleent aan haar dochter die in de buurt woont of een zoon die zijn moeder naar het ziekenhuis kan brengen. Over het algemeen zijn gezins- en familieleden een belangrijke hulpbron. Bovendien wordt hun hulp vaak het eerste ingeroepen (Kloosterman, 2015). Niet-familie biedt ook wel steun, maar veel minder dan familie (Conkova, Fokkema & Dykstra, 2017). Uit onderzoek blijkt dat hoe dichterbij (directe) familie woont, hoe groter de kans is dat zij informele zorg verlenen (Mulder & Van der Meer, 2009; De Boer, 2005). Deze kans neemt sterk af tot een reisafstand van tien kilometer, daalt verder tot ongeveer een afstand van veertig kilometer en daarna blijft de kans op hulp geven en ontvangen redelijk constant.

Werk is een belangrijke bestemming. Een inwoner van Nederland legt gemiddeld bijna een kwart van de totale reistijd per dag af om van en naar het werk te gaan (CBS 2019c). Als iemand werk heeft dan betekent dat dus ook dat hij of zij daar kan komen. Een werkende heeft wat dat betreft dus minder risico op vervoersarmoede dan een werkloze of gepensioneerde. Dit is verder uitgewerkt in paragraaf 2.4. Specifiek voor werkzoekenden is het, in het kader van vervoersarmoede, van belang om te weten hoe goed een potentiële baan bereikbaar is. De indicator voor 'het risico op bereikbaarheidsarmoede' van Martens & Bastiaanssen (2014) legt de nadruk op hoeveel banen er binnen een half uur bereikt

kunnen worden, om te beoordelen of het (openbaar) vervoersysteem 'toereikend' is. Er is een sterk verband tussen de bereikbaarheid van werk en de individuele kans op werk van de werkzoekenden (Bastiaanssen, 2012). De bereikbaarheid van werk is niet in de indicator op huishoudensniveau meegenomen, omdat het zeer complex is om op huishoudensniveau te bepalen hoe de bereikbaarheid is van een potentiële baan, toegespitst op kennis, vaardigheden en interesses van (een van) de gezinsleden. Bovendien zijn er op dit moment geen geschikte bronnen om dit op huishoudensniveau in kaart te brengen.

2.3.1 Risico-indeling nabijheid van bestemmingen

| | Afstand tot dichtstbijzijnde ouder of kind ¹⁾ | | Afstand tot supermarkt |
|----------|--|------------|------------------------|
| | Kilometer | Meter | |
| Risico 0 | | 0 tot 5 | 0 tot 400 |
| Risico 1 | | 5 tot 20 | 400 tot 800 |
| Risico 2 | | 20 of meer | 800 of meer |

¹⁾ Jonger dan 30 jaar de dichtstbijzijnde ouder, bij 30- tot 70-jarigen dichtstbijzijnde ouder of kind, bij 70-plussers het dichtstbijzijnde kind.

2.4 Inkomen

Er is een groep Nederlanders waarvoor het risico op armoede een structureel karakter heeft. In 2016 moesten 224 duizend huishoudens al ten minste vier jaar op rij rondkomen van een laag inkomen (CBS 2018a). Personen die deel uitmaken van een huishouden met een laag inkomen zijn minder maatschappelijk betrokken dan personen uit een huishouden met een hoger inkomen. Ze hebben minder sociale contacten en zijn inactiever in verenigingen. Verder rapporteren zij een minder goede gezondheid, leven korter en hebben meer zorgkosten (CBS 2018b).

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

Huishoudens in de laagste inkomensklasse hebben vaker geen motorvoertuig dan huishoudens in een hogere inkomensklasse. Van de huishoudens met een laag inkomen had 46 procent in 2016 geen motorvoertuig. Daarentegen hadden vrijwel alle huishoudens in de hoogste inkomensklasse een motorvoertuig (CBS,2018d).

Lucas et al. (2016a) onderzochten verplaatsingspatronen van verschillende inkomensgroepen in het Verenigd Koninkrijk en constateerden dat er een duidelijke, bijna lineaire toename is in het aantal verplaatsingen tussen de inkomensniveaus van een eenpersoonshuishouden met een bijstandsuitkering, en het gemiddelde Britse huishoudensinkomen. Wie minder had dan dit gemiddelde inkomen leek keuzes te moeten maken tussen reiskosten en andere (dagelijkse) uitgaven. Daarbij bleken lage inkomens met name minder 'sociale' verplaatsingen te maken.

Toch bleek in Nijmegen bij de meeste mensen met een minimuminkomen respectievelijk mensen zonder auto de vervoersarmoede mee te vallen (Martens, Thijssen & Holder, 2011). Dit zou onder meer samen kunnen hangen met de rol van de fiets als vervoerswijze en de relatief compacte verstedelijking (Martens, Thijssen & Holder, 2011; Bastiaanssen et al., 2013).

Uit onderzoek blijkt dat er verschillen zijn in het risico op vervoersarmoede naar sociaaleconomische categorie ofwel de voornaamste inkomensbron. Zo blijkt dat werkenden een relatief laag risico op vervoersarmoede hebben, gepensioneerden al iets meer en werklozen het meest. Overigens is hier veel overlap met inkomen en autobezit. Uit diverse literatuurbronnen blijkt dat werkenden mobieler zijn dan niet-werkenden (zie o.a. Mokhtarian & Chen 2004). In dit onderzoek is bij een huishouden met meerdere personen de sociaaleconomische categorie van de hoofdkostwinner aangehouden.

2.4.1 Risico-indeling inkomen

| | Huishoudinkomen | Sociaaleconomische categorie |
|----------|---|--|
| Risico 0 | <ul style="list-style-type: none"> - Studenten - Huishoudens boven 40% inkomensklasse¹⁾ - Inkomen onbekend en deel van het jaar inkomen | <ul style="list-style-type: none"> - Werkenden (werknemer, directeur groot aandeelhouder, zelfstandig ondernemer, overig zelfstandige, meewerkend gezinslid) - Studenten (met of zonder inkomen) - Huishoudens zonder waargenomen inkomen |
| Risico 1 | <ul style="list-style-type: none"> - Huishoudens boven armoedegrens tot 40% inkomensklasse¹⁾ | <ul style="list-style-type: none"> - Gepensioneerden (ontvanger pensioenuitkering) |
| Risico 2 | <ul style="list-style-type: none"> - Huishoudens onder armoedegrens | <ul style="list-style-type: none"> - Werklozen (ontvanger ww- of bijstandsuitkering, ontvanger uitkering sociale voorziening overig, ontvanger uitkering ziekte/arbeidsongeschiktheid, overig zonder inkomen) |

¹⁾ gestandaardiseerd huishoudinkomen.

2.5 Huishoudenskenmerken

Op hogere leeftijd krijgen steeds meer mensen te maken met een functiestoornis. Ze lopen bijvoorbeeld moeilijker of reageren trager, met veiligheidsproblemen als gevolg (Brouwer & Davidse, 2002). Ouderen zijn relatief vaak betrokken bij ongevallen en zijn daarbij ook nog lichamelijk kwetsbaarder dan jongeren. Jorritsma et al. (2018) schrijven: "Ouderen maken, met het vorderen van de leeftijd, steeds minder en kortere verplaatsingen (Jorritsma & Olde Kalter, 2008). Ze kiezen steeds vaker een bestemming in de buurt van hun directe woonomgeving. Naarmate de leeftijd vordert, neemt de uithuizigheid af. Van de 55- tot 64-jarigen maakt gemiddeld 83 procent één of meerdere verplaatsingen per dag; voor 75-plussers is dit 62 procent. Op oudere leeftijd neemt ook het gebruik van vervoermiddelen en het aandeel autobestuurders verder af."

Oudere vrouwen komen ook in diverse onderzoeken in beeld als risicogroep voor vervoersarmoede (Jorritsma et al., 2018; ZB planbureau, 2016; Meert et al., 2003). Het rijbewijsbezit onder oudere vrouwen is lager dan van jongere vrouwen, wat betekent dat zij vaker aangewezen zijn op andere vormen van vervoer of op hun partner (Harms, 2008). Er is geen eenduidige bron beschikbaar die aangeeft of leden van een huishouden een lichamelijke en/of geestelijke beperking hebben waardoor ze niet op plekken kunnen komen waar ze willen komen. Er is wel informatie beschikbaar over WLZ-indicaties, de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (WMO) en zorgkosten, die in dit onderzoek worden gecombineerd om een indicatie te geven van de belemmering voor een huishouden om zich te verplaatsen.

Ook de samenstelling van het huishouden is relevant. Het mobiliteitsgedrag van ouders met opgroeiende kinderen verschilt nogal van dat van de gemiddelde Nederlander. Van der Klis (2013) schrijft hierover: "Ouders van jonge kinderen maken gemiddeld vier verplaatsingen per dag, waarbij in totaal ongeveer 43 kilometer wordt afgelegd, en ze zijn daarvoor in totaal 71 minuten onderweg. Zij zijn vaker, verder en langer onderweg dan de gemiddelde Nederlander."

Om hetzelfde verzorgingsniveau te bereiken (denk aan mobiliteit om boodschappen te doen, kinderen naar school, sportclub of vriendjes brengen) zijn eenoudergezinnen relatief nog meer tijd kwijt dan ouders uit tweeoudergezin, die immers die taken kunnen verdelen. Eenoudergezinnen zijn daarvoor vaker afhankelijk van externe hulp. De grotere afhankelijkheid van externe contacten en mobiliteit maakt dat eenoudergezinnen per saldo een groter risico op vervoersarmoede lopen.

Een ander relevant huishoudenkenmerk is migratieachtergrond. Nederlanders met een migratieachtergrond die in steden wonen zijn minder mobiel en maken met name minder gebruik van de fiets (en reizen relatief vaker per bus, tram en metro) dan stedelingen zonder migratieachtergrond (Harms, 2006), ook als gecorrigeerd wordt voor sociaaleconomische en sociaal-culturele achtergrondkenmerken. De verschillen zijn het grootst bij vrouwen met een Marokkaanse en Turkse migratieachtergrond. De migratieachtergrond is ook relevant als het gaat om opleidingsniveau, taalkennis en daarmee het gebruik van reisinformatie. Met name bij Nederlanders met een Turkse migratieachtergrond is de kennis van de Nederlandse taal vaak gering (Huijnk & Andriessen, 2016). Bij de tweede generaties niet-westerse migranten is zowel het opleidingsniveau als de kennis van de taal veel groter. Zij zullen daardoor naar verwachting makkelijker hun weg vinden in het Nederlandse vervoerssysteem.

Ook laaggeletterden kunnen moeite hebben met het vervoerssysteem, net als mensen met minder ontwikkelde digitale vaardigheden. Digitalisering van mobiliteitsdiensten (zoals openbaar vervoer) kan de toegankelijk van het systeem verder onder druk zetten (PBL, 2017). Er is nu al een kloof in de digitale vaardigheden tussen hoog- en laagopgeleiden, ouderen en jongeren. Mindere ICT-vaardigheden, eventueel sociaalpsychologische barrières, evenals financiële drempels om een smartphone aan te schaffen of hardware in voertuigen te installeren, kunnen consequenties hebben voor de gelijke toegankelijkheid tot mobiliteit voor verschillende groepen en op verschillende plekken. De drempels van digitale vaardigheden zijn echter niet meegenomen in de indicator bij gebrek aan een geschikte databron.

2.5.1 Risico-indeling huishoudenskenmerken

| | Migratieachtergrond | Gezondheid | Huishoudenssamenstelling en leeftijd |
|----------|--------------------------------|---|--|
| Risico 0 | Geen | - Alle overige huishoudens | - Paren zonder kinderen, hoofdkostwinnaar jonger dan 70 |
| | Westers, tweede generatie | | - Paren met uitsluitend thuiswonende kinderen ouder dan 12 - Overige meerpersoonshuishoudens - Huishoudenssamenstelling onbekend |
| Risico 1 | Westers, eerste generatie | - Huishoudens met één of meer leden die geen WLZ-grondslag hebben, maar wel gebruik hebben gemaakt van WMO. | - Eenpersoonshuishouden, leeftijd tot 70 jaar |
| | Niet-westers, tweede generatie | - Huishoudens die geen WMO of WLZ hebben, maar waarbij het bedrag aan "vervoers-armoede-relevante" zorgkosten bij één of meerdere leden hoger is dan 85% percentiel van alle huishoudens maar lager dan het 95% percentiel. - Huishoudens die op basis van de andere regels nog geen risico 1 of 2 hebben toegekend maar waarbij wel een aangepaste bestelauto in het huishouden aanwezig is | - Paren zonder kinderen, hoofdkostwinnaar 70 of ouder - Paren met minimaal één kind jonger dan 12 - Eenoudergezinnen met uitsluitend thuiswonende kinderen ouder dan 12 - Bevolking in instellingen, inrichtingen en tehuizen |
| Risico 2 | Niet-westers, eerste generatie | - Huishoudens met één of meer leden die een WLZ-grondslag hebben - Huishoudens die geen WMO of WLZ hebben, maar waarbij het bedrag aan "vervoers-armoede relevante" zorgkosten bij één of meerdere leden hoger is dan 95% percentiel van alle huishoudens | - Eenpersoonshuishouden, leeftijd 70 of ouder - Eenoudergezinnen met minimaal één kind jonger dan 12 |

2.6 Indicator risico op vervoersarmoede per huishouden





Voor elk van de variabelen is een indeling gemaakt in drie klassen, waarbij de laagste klasse (score 0) het minst risico heeft op vervoersarmoede en de hoogste klasse (score 2) het hoogste. De klassen zijn gebaseerd op literatuuronderzoek, zoals beschreven in paragraaf 2.3. Van deze negen variabelen is vervolgens één indicator 'risico op vervoersarmoede' samengesteld per huishouden. Dit is gedaan door een ongewogen gemiddelde te nemen van de scores van de negen variabelen. Er is gekozen om alle variabelen met een gelijke weging mee te nemen omdat onbekend is welke variabele zwaarder weegt. Voor het ene huishouden kan inkomen bepalend zijn, maar voor een ander huishouden met bijvoorbeeld een hoog inkomen kan de slechte gezondheid van een lid van het huishouden zwaarder wegen.

Vervolgens kan ieder huishouden ingedeeld worden in de categorie zeer laag risico, laag risico, hoog risico en zeer hoog risico op vervoersarmoede. De klassen zijn gebaseerd op de indeling in risicoklassen van de afzonderlijke variabelen. Op basis van de scores 0, 1, 2 zijn er vier risicoklassen gemaakt (zie tabel 2.6.1).

2.6.1 Risico op vervoersarmoede per huishouden

| Risico | Gemiddelde score per huishouden |
|-----------|---------------------------------|
| Zeer laag | 0 t/m 0,5 |
| Laag | 0,5 t/m 1 |
| Hoog | 1 t/m 1,5 |
| Zeer hoog | 1,5 t/m 2 |

In de onderliggende analysebestanden zijn veel detailgegevens beschikbaar. Om een overzichtelijke weergave te maken van het risico op vervoersarmoede wordt er in eerste instantie gewerkt met een gemiddelde score (van de negen variabelen) per huishouden op basis waarvan vervolgens een vierdeling wordt gemaakt zoals weergegeven in tabel 2.6.1. Het moge duidelijk zijn dat er veel verschillende combinaties en situaties kunnen voorkomen. Hierna volgen vier fictieve voorbeelden om de verscheidenheid toe te lichten.

| | |
|--|---|
| <p>Huishouden 'A' bestaat uit 2 huishoudleden; een getrouwd echtpaar zonder kinderen. Ze zijn beiden in de veertig, hebben allebei een baan en een goed inkomen. Een van hen heeft een eigen auto, de ander een leaseauto. Net om de hoek is een supermarkt gevestigd en er is ook een bushalte vlakbij hun huis. Alleen om familie op te zoeken moeten ze wat verder rijden, hun ouders wonen namelijk niet in de buurt. Beide partners hebben een Nederlandse achtergrond.</p> <p>Huishouden 'A' heeft een zeer laag risico op vervoersarmoede.</p>  | <ol style="list-style-type: none"> 1. Inkomen: 0 2. Sociaal economische categorie: 0 3. Afstand tot familie: 2 4. Afstand tot voorzieningen: 0 5. Afstand tot ov-halte: 0 6. Motorvoertuigbezit: 0 7. Migratieachtergrond: 0 8. Gezondheid: 0 9. Huishoudenssamenstelling in combinatie met leeftijd: 0 <p>SCORE: 0,2</p> |
| <p>Huishouden 'B' bestaat uit 3 huishoudleden: een paar met een zoon van 9 jaar. Het gezin heeft inkomen uit een eigen onderneming en beschikt over een auto en een bromfiets. Ze hebben ook een ov-halte in de buurt - hoewel ze deze eigenlijk nooit gebruiken. De supermarkt ligt iets verder weg. Beide partners hebben een niet-westerse migratieachtergrond. Hij spreekt redelijk goed Nederlands, maar zij vindt het nog beste lastig om de taal te leren. Hun familie woont in het buitenland, dus hier kunnen ze geen beroep op doen.</p> <p>Huishouden 'B' heeft een laag risico op vervoersarmoede.</p>  | <ol style="list-style-type: none"> 1. Inkomen: 0 2. Sociaal economische categorie: 0 3. Afstand tot familie: 2 4. Afstand tot voorzieningen: 2 5. Afstand tot ov-halte: 0 6. Motorvoertuigbezit: 0 7. Migratieachtergrond: 2 8. Gezondheid: 0 9. Huishoudenssamenstelling in combinatie met leeftijd: 1 <p>SCORE: 0,8</p> |
| <p>Huishouden 'C' telt 1 huishoud lid; een mevrouw van 82 jaar. Ze woont zelfstandig maar haar gezondheid is de laatste jaren wat achteruit gegaan en ze krijgt ondersteuning vanuit de WMO. Haar gezondheid laat ook niet meer toe dat ze auto rijdt. Haar woning ligt wat afgelegen en voor de supermarkt en de bushalte moet ze best een eind lopen. Gelukkig woont haar zoon in de buurt en hij helpt zijn moeder met boodschappen doen en rijdt met haar naar de huisarts. Haar inkomen is laag, maar ligt wel boven de armoedegrens.</p> <p>Huishouden 'C' heeft een hoog risico op vervoersarmoede.</p>  | <ol style="list-style-type: none"> 1. Inkomen: 1 2. Sociaal economische categorie: 1 3. Afstand tot familie: 0 4. Afstand tot voorzieningen: 2 5. Afstand tot ov-halte: 2 6. Motorvoertuigbezit: 2 7. Migratieachtergrond: 0 8. Gezondheid: 1 9. Huishoudenssamenstelling in combinatie met leeftijd: 2 <p>SCORE: 1,2</p> |
| <p>Huishouden 'D' bestaat uit 2 personen; een alleenstaande moeder met een dochtertje van 4. Ze leeft van een bijstandsuitkering en heeft schulden. Haar inkomen ligt daardoor onder de armoedegrens. Ze heeft dan ook geen geld voor een auto. Ze heeft een westerse migratieachtergrond en geen familie in de buurt. Eerder in het jaar heeft ze een tijd in het ziekenhuis gelegen en erg hoge zorgkosten gemaakt.</p> <p>Huishouden 'D' heeft een zeer hoog risico op vervoersarmoede.</p>  | <ol style="list-style-type: none"> 1. Inkomen: 2 2. Sociaal economische categorie: 2 3. Afstand tot familie: 2 4. Afstand tot voorzieningen: 1 5. Afstand tot ov-halte: 2 6. Motorvoertuigbezit: 2 7. Migratieachtergrond: 1 8. Gezondheid: 2 9. Huishoudenssamenstelling in combinatie met leeftijd: 2 <p>SCORE: 1,8</p> |

3. Resultaten vervoersarmoede-indicator

In dit hoofdstuk wordt de nieuwe indicator risico op vervoersarmoede geanalyseerd voor krimpgemeente Heerlen en groeigemeente Utrecht. Paragraaf 3.1 vergelijkt de resultaten op gemeenteniveau. In paragraaf 3.2 wordt voor Heerlen verder ingezoomd op buurtniveau en in paragraaf 3.3 voor Utrecht. De vergelijking tussen beide resultaten op buurtniveau wordt gemaakt in 3.4. Om de resultaten op buurtniveau te kunnen analyseren en toelichten is onder andere gebruik gemaakt van googlemaps.nl en data van cbsinuwbuurt.nl.

3.1 Resultaten op gemeenteniveau

De meeste huishoudens in zowel Heerlen als Utrecht hebben een laag tot zeer laag risico op vervoersarmoede. In Heerlen is dit aandeel 88 procent. In Heerlen zijn er 220 huishoudens met een gemiddelde risicoscore van meer dan 1,5 op de negen variabelen, ofwel een zeer hoog risico op vervoersarmoede (zie paragraaf 2.6), dit is 0,5 procent van de huishoudens in Heerlen. Dit betekent dat deze huishoudens op minimaal vijf variabelen de hoogste risicoscore 2 hebben en op de overige vier variabelen score 1 of bij zeven variabelen score 2 en de rest 0.

3.1.1 Risico op vervoersarmoede

| Risicoklasse | Heerlen | Utrecht |
|--------------|----------------------|---------|
| | % huishoudens | |
| Zeer laag | 39,5 | 37,2 |
| Laag | 48,5 | 56,2 |
| Hoog | 11,5 | 6,4 |
| Zeer hoog | 0,5 | 0,2 |

Ook het grootste deel van de Utrechtse huishoudens heeft een laag of zeer laag risico op vervoersarmoede, namelijk 93,4 procent. In Utrecht scoren meer dan 290 huishoudens meer dan 1,5 gemiddeld op de negen variabelen, een zeer hoog risico op vervoersarmoede. Ofwel 0,2 procent van alle Utrechtse huishoudens.

Risicoscore van huishoudens per variabele

De verdeling van de huishoudens over de risicoscore per variabele verschilt per gemeente. In Utrecht was in vergelijking met Heerlen het aandeel huishoudens met een zeer hoog risico groter bij de variabelen afstand tot familie, motorvoertuigbezit, en migratieachtergrond. In Heerlen was het percentage hoger bij de variabelen inkomen, sociaal economische categorie, afstand tot de supermarkt, afstand tot de ov-halte, gezondheid en huishoudenssamenstelling. In bijlage B is de tabel met de verdeling van huishoudens per variabele te zien.

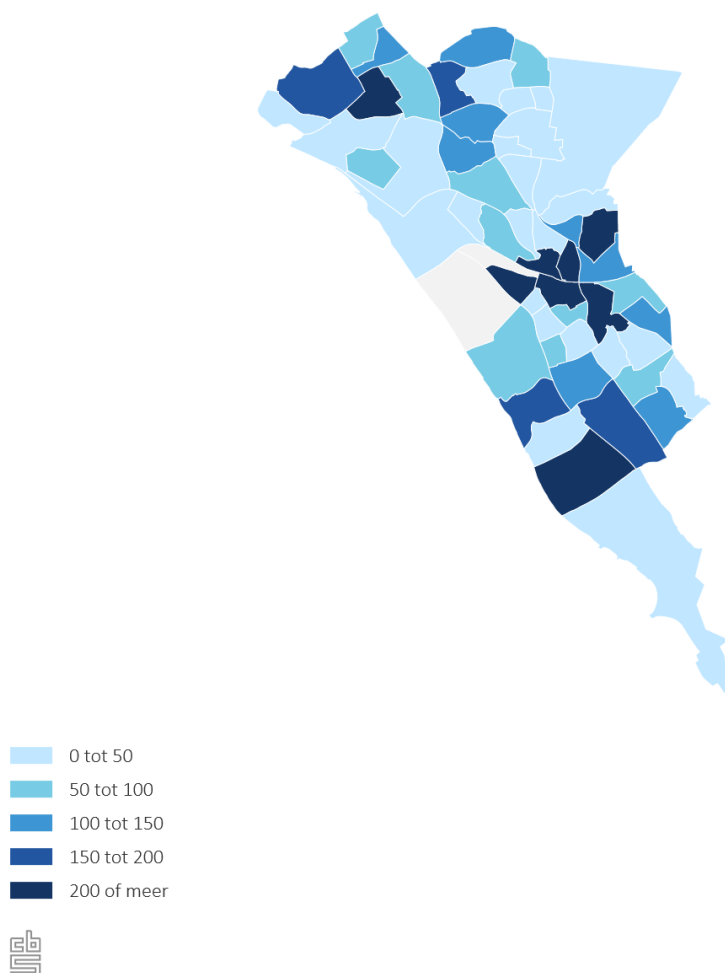
3.2 Resultaten voor Heerlen op buurtniveau

Deze paragraaf beschrijft de resultaten voor de gemeente Heerlen op buurtniveau. Omwille van de leesbaarheid wordt hierbij alleen de top 5 beschreven. De volledige resultaten zijn online te vinden in 'Tabel 2. Risico op vervoersarmoede Heerlen op buurtniveau, 2016' (CBS, 2019d).

Buurtten met *grootste aantal huishoudens met hoog of zeer hoog risico*

In Heerlen hebben 5 588 huishoudens een hoog of zeer hoog risico op vervoersarmoede (een gemiddelde hoger dan 1). De vijf buurten met het grootste aantal huishoudens met een hoog of zeer hoog risico zijn Eikenderveld, Meezenbroek, Molenbergpark, Hoensbroek-Centrum en Heerlen-Centrum (gezamenlijk 1 635 huishoudens met hoog of zeer hoog risico). In deze buurten woont 14 procent van het aantal huishoudens van Heerlen.

3.2.1 Aantal huishoudens in Heerlen met hoog of zeer hoog risico, 2016



Eikenderveld, Meezenbroek, Hoensbroek-Centrum en Heerlen-Centrum komen overeen wat betreft een aantal kenmerken. In deze buurten hebben relatief veel huishoudens een laag inkomen vergeleken met het gemiddelde van de gemeente Heerlen en zijn er relatief

meer inwoners die niet actief zijn op de arbeidsmarkt. De WOZ-waarde van de woningen ligt lager dan gemiddeld in Heerlen en het percentage huurwoningen ligt hoog. Dit in combinatie met een aantal risicofactoren die per buurt verschillen.

Zo woont 81 procent van de huishoudens in het Eikenderveld verder dan 800 meter van een ov-halte en wonen hier relatief veel alleenstaanden. Een groot deel, 87 procent van de huishoudens in Meezenbroek, woont verder dan 800 meter van de supermarkt. In deze buurt wonen relatief veel gezinnen met kinderen (33 procent). In Heerlen-Centrum is het voertuigbezit laag, 56 procent van de huishoudens heeft hier geen motorvoertuig in bezit. In Heerlen-Centrum en Hoensbroek-centrum wonen relatief veel alleenstaanden (72 en 55 procent) en in beide buurten wonen relatief veel 65 plussers (30 procent).

3.2.2 Risico op vervoersarmoede Heerlen op buurtniveau

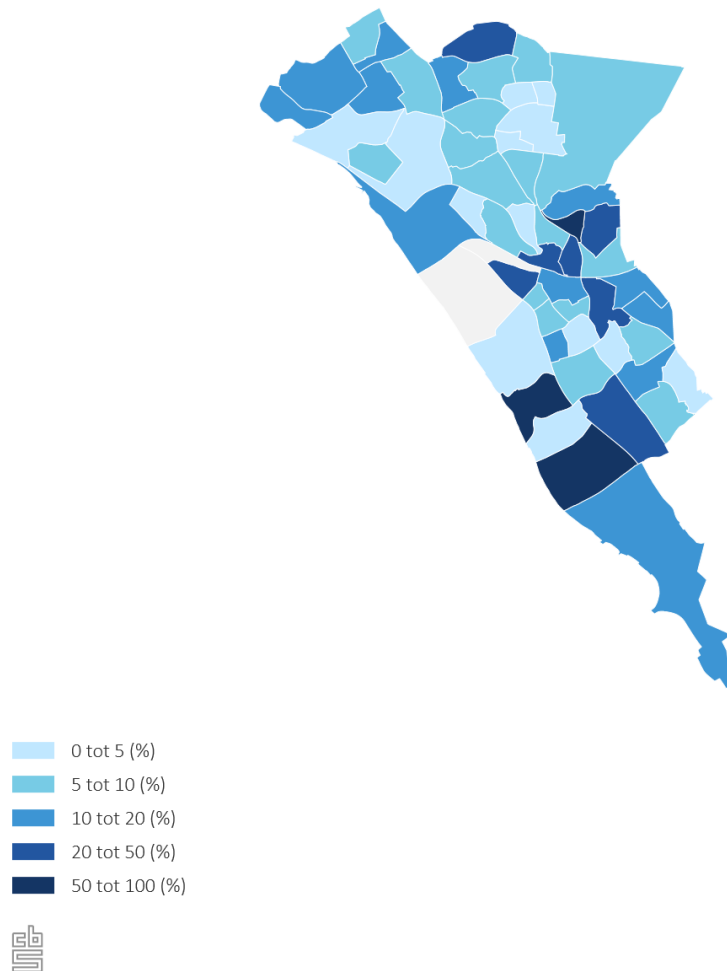
| | Totaal aantal huishoudens | Aantal huishoudens per risicoklasse | | | Aandeel huishoudens per risicoklasse | | | | |
|--|---------------------------|-------------------------------------|-------------|-------------|--------------------------------------|------------------|-------------|-------------|------------------|
| | | Zeer laag risico | Laag risico | Hoog risico | Zeer hoog risico | Zeer laag risico | Laag risico | Hoog risico | Zeer hoog risico |
| Totaal Heerlen | 46 545 | 18 365 | 22 592 | 5 368 | 220 | 39 | 49 | 12 | 0 |
| Top-5 buurten met grootste aandeel huishoudens met een hoog tot zeer hoog risico | | | | | | | | | |
| Ziekenhuis | 189 | 1 | 8 | 179 | 1 | 1 | 4 | 95 | 1 |
| Imstenrade | 271 | 1 | 18 | 244 | 8 | 0 | 7 | 90 | 3 |
| Burettestraat en omgeving | 254 | 24 | 102 | 125 | 3 | 9 | 40 | 49 | 1 |
| Weggebekker | 218 | 7 | 109 | 90 | 12 | 3 | 50 | 41 | 6 |
| Molenbergpark | 763 | 218 | 231 | 293 | 21 | 29 | 30 | 38 | 3 |
| Top-5 buurten met grootste aantal huishoudens met een hoog tot zeer hoog risico | | | | | | | | | |
| Eikenderveld | 1 489 | 98 | 940 | 409 | 42 | 7 | 63 | 27 | 3 |
| Meezenbroek | 1 491 | 296 | 875 | 298 | 22 | 20 | 59 | 20 | 1 |
| Molenbergpark | 763 | 218 | 231 | 293 | 21 | 29 | 30 | 38 | 3 |
| Hoensbroek-Centrum | 2 176 | 713 | 1 150 | 306 | 7 | 33 | 53 | 14 | 0 |
| Heerlen-Centrum | 1 873 | 477 | 1 109 | 273 | 14 | 25 | 59 | 15 | 1 |
| Top-5 buurten met kleinste aandeel huishoudens met een hoog tot zeer hoog risico | | | | | | | | | |
| Bekkerveld | 741 | 489 | 226 | 26 | 0 | 66 | 30 | 4 | 0 |
| Husken | 586 | 276 | 290 | 19 | 1 | 47 | 49 | 3 | 0 |
| Heksenberg | 1 128 | 669 | 428 | 30 | 1 | 59 | 38 | 3 | 0 |
| Egstraat en omgeving | 899 | 510 | 365 | 24 | 0 | 57 | 41 | 3 | 0 |
| Caumerveld | 582 | 320 | 249 | 13 | 0 | 55 | 43 | 2 | 0 |

Molenbergpark heeft echter andere kenmerken dan de andere vier buurten uit de top 5. Hier hebben juist relatief minder huishoudens een laag inkomen, is een lager aandeel huurwoningen en ligt de WOZ-waarde fors hoger dan gemiddeld in Heerlen. Er wonen relatief veel 65 plussers (37 procent). De risicoscore van deze buurt wordt echter beïnvloed door de aanwezigheid van bewoners die in instellingen wonen, zoals een verzorgingstehuis.

De buurten Eikenderveld, Meezenbroek, Hoensbroek-Centrum en Molenbergpark kwamen ook naar voren in een rapport van Cubiss (2015) over kwetsbare groepen in de gemeente Heerlen: "een kwetsbare inwoner is een persoon die niet zelfredzaam is en daardoor niet in staat tot maatschappelijke participatie". De vier buurten die het grootste aandeel huishoudens hebben met hoog of zeer hoog risico op vervoersarmoede behoren tot wijken die in dit rapport een grote kans hebben op kwetsbare inwoners.

Op plaats 6 tot en met 10 van de top 10-buurtten met de hoogste aantallen huishoudens met een hoog of zeer hoog risico staan: Hoppersgraaf, Imstenrade, Schandelen, Maria Gewanden en Ziekenhuis. Deze buurtten liggen geografisch verspreid over de gemeente Heerlen.

3.2.2 Percentage huishoudens in Heerlen met hoog of zeer hoog risico, 2016



Buurten met *grootste aandeel* huishoudens met hoog of zeer hoog risico

Naast een analyse van de buurtten met de hoogste aantallen huishoudens met een hoog of zeer hoog risico, is er ook gekeken naar de buurtten met het grootste relatieve aandeel huishoudens met een hoog of zeer hoog risico. Hier bestaat de top 5 uit de buurtten Ziekenhuis, Imstenrade, Burettestraat en omgeving, Weggebekker en Molenbergpark. Deze top 5 ziet er anders uit dan het lijstje op basis van absolute aantallen. Alleen Molenbergpark komt in beiden voor. In de buurtten Ziekenhuis en Imstenrade komt het percentage huishoudens met een gemiddelde risicoscore hoger dan 1 boven de 90 procent uit. In beide buurtten is een instelling gevestigd: in de buurt Ziekenhuis een zorginstelling en in Imstenrade een asielzoekerscentrum. De kenmerken van de instellingsbewoners zijn van grote invloed op de resultaten van deze buurtten. De huishoudens in de buurt Ziekenhuis hebben veelal een minder goede gezondheid in combinatie met geen of weinig vervoermiddelen (meer) in het bezit. Daar komt nog bij dat veel van hen een laag inkomen

hebben, vaak geen familie (ouders/kinderen) in de buurt, en dat de afstand tot de supermarkt minstens 800 meter is. Voor de huishoudens in Imstenrade geldt dat hun migratieachtergrond bijdraagt aan een hoge score maar daarnaast hebben ook veel van deze huishoudens een laag inkomen, ze bezitten vrijwel nooit een motorvoertuig en ze hebben zelden familie in de buurt.

In de buurten Burettestraat en omgeving, Weggebekker en Molenbergpark zit het percentage huishoudens met een hoog of zeer hoog risico op vervoersarmoede tussen 40 procent en 50 procent.

Bij de buurt Weggebekker is de afstand tot de supermarkt meer dan 400 meter en het vervoermiddelbezit is relatief laag. Bovendien hebben relatief veel huishoudens een laag inkomen of vallen onder de armoedegrens. De meeste huizen in deze buurt hebben een lage WOZ-waarde en er zijn veel huurwoningen (97 procent).

In de Burettestraat en omgeving is de supermarkt dichtbij. Als er naar inkomen gekeken wordt valt op dat in de Burettestraat en omgeving de meeste huishoudens een laag inkomen of een inkomen onder de armoedegrens hebben. Het aandeel huurwoningen is hoog en de gemiddelde WOZ-waarde van woningen in deze buurt is laag. Er wonen relatief veel 65-plussers, alleenstaanden en ook is het vervoermiddelbezit relatief laag.

Buurten met kleinste aandeel huishoudens met hoog of zeer hoog risico

De top 5 van Heerlense buurten met het laagste aandeel huishoudens in de klasse hoog of zeer hoog risico op vervoersarmoede, bestaat uit Caumerveld, Egstraat en omgeving, Heksenberg, Husken en Bekkerveld. In deze buurten zijn weinig huishoudens met een laag inkomen, er zijn veel huishoudens met een motorvoertuig en de bushalte is voor veel inwoners in de nabijheid van de woning. Volgens het rapport van Cubiss (2015) hebben vier van deze wijken waartoe hierboven genoemde buurten behoren een kleine kans op kwetsbare inwoners.

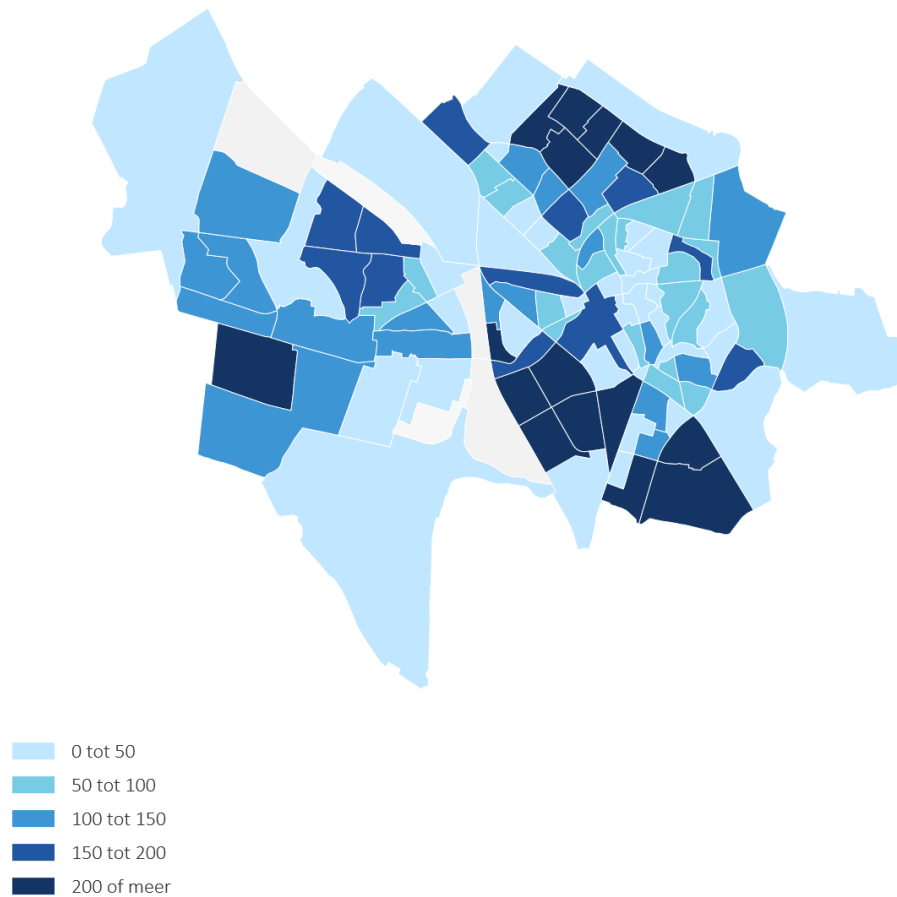
3.3 Resultaten voor Utrecht op buurtniveau

Deze paragraaf beschrijft de resultaten voor de gemeente Utrecht op buurtniveau. Ook voor Utrecht zijn de volledige resultaten online te vinden in 'Tabel 1. Risico op vervoersarmoede Utrecht op buurtniveau, 2016' (CBS, 2019d).

Buurten met grootste aantal huishoudens met hoog of zeer hoog risico

In Utrecht zijn er 11 765 huishoudens met een hoog of zeer hoog risico op vervoersarmoede. Het grootste aantal huishoudens per buurt met een hoog of zeer hoog risico op vervoersarmoede woont in Utrecht in de buurten Tigrisdreef en omgeving, Kanaleneiland-Noord en -Zuid, Lunetten-Zuid, Vechtzoom-Zuid (gezamenlijk 1 495 huishoudens met hoog of zeer hoog risico). Deze top 5 van buurten representeert 8 procent van het totaal aantal huishoudens van Utrecht, dus minder dan in de top 5 van Heerlen. Bij het samenstellen van een top 10 (11 procent van het totaal aantal huishoudens), zien we dat vijf van de tien buurten in Overvecht liggen, en vier van de tien op Kanaleneiland. Overeenkomsten tussen deze buurten zijn een groter aandeel huishoudens met een migratieachtergrond dan gemiddeld in Utrecht en dat meer dan de helft van de huishoudens met een inkomen van minder dan het 40e percentiel heeft.

3.3.1 Aantal huishoudens in Utrecht met hoog of zeer hoog risico, 2016



In de buurt Tigrisdreef en omgeving staat veel hoogbouw met meergezinswoningen (79 procent) en is het aandeel huurwoningen anderhalf keer zo groot als in heel Utrecht. De gemiddelde huishoudensgrootte is groter dan gemiddeld in Utrecht. In de top 5-buurtten is ook het aantal huishoudens met een uitkering (bijstand, werkloos, arbeidsongeschikt) groot. In de Tigrisdreef en omgeving komt dit neer op 27 procent; Kanaleneiland 22 procent, Vechtzoom-Zuid 22 procent en Lunetten-Zuid 16 procent. 25 tot 40 procent van de huishoudens in deze buurten krijgt een risicoscore 1 of 2 bij gezondheid, dus heeft grondslag voor WLZ, maken gebruik van WMO, of hebben hoge zorgkosten.

Wat betreft vervoermiddelen is in de buurten met hoog of zeer hoog risico te zien dat veel van de huishoudens geen auto hebben (tussen 45 en 65 procent). Daarnaast woont meer dan 90 procent van de huishoudens dichtbij een ov-halte. Mensen in de Tigrisdreef en omgeving, en Lunetten-Zuid wonen bovendien ook verder van de supermarkt vandaan. In de buurt Tigrisdreef en omgeving woont 42 procent meer dan 800 meter van de supermarkt en in Lunetten-Zuid is dat 44 procent.

Huishoudens die gemiddeld meer dan 1,5 scoren (zeer hoog risico) zijn in Utrecht redelijk verspreid over meerdere buurten. Zo zijn er niet alleen 26 huishoudens in Lunetten, en 17

in de Tigrisdreef en omgeving, maar ook nog 14 huishoudens in Het Zand-Oost, 11 huishoudens in Vleuterweide-Zuid en in De Meern-Noord.

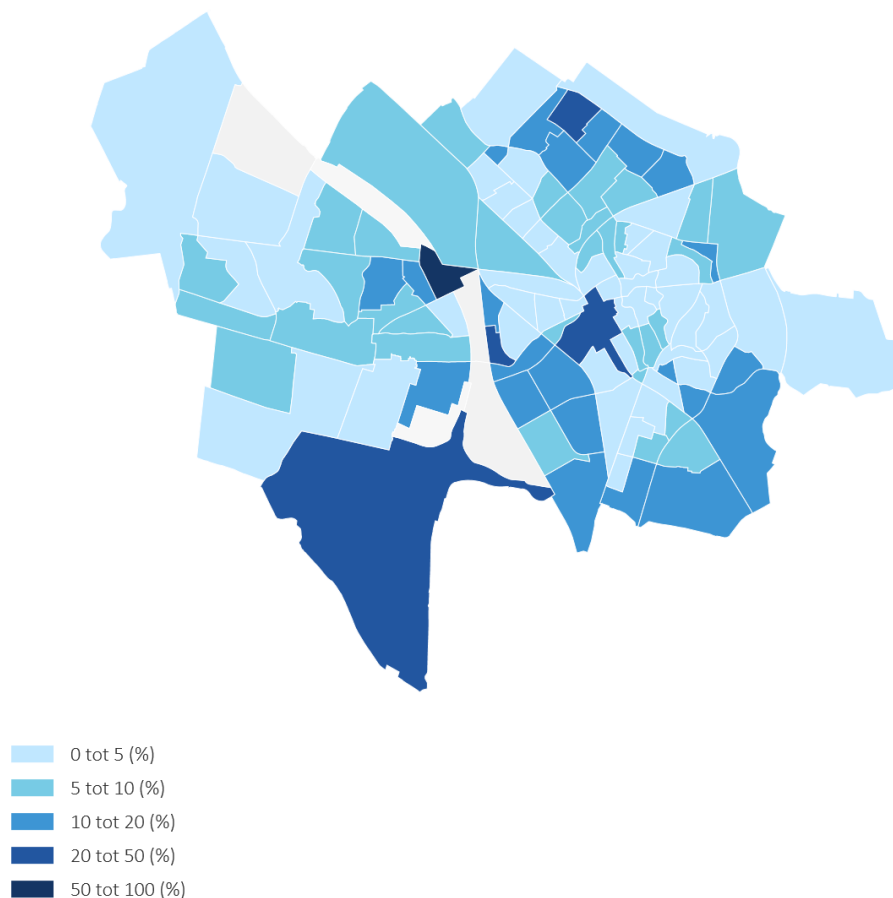
3.3.2 Risico op vervoersarmoede Utrecht op buurtniveau

| | Totaal aantal huishoudens | Aantal huishoudens per risicoklasse | | | | Aandeel huishoudens per risicoklasse | | | |
|--|---------------------------|-------------------------------------|-------------|-------------|------------------|--------------------------------------|-------------|-------------|------------------|
| | | Zeer laag risico | Laag risico | Hoog risico | Zeer hoog risico | Zeer laag risico | Laag risico | Hoog risico | Zeer hoog risico |
| Totaal gemeente Utrecht | 178 924 | 66 580 | 100 578 | 11 476 | 290 | 37 | 56 | 6 | 0 |
| Top-5 buurten met grootste aandeel huishoudens met een hoog tot zeer hoog risico | | | | | | | | | |
| Leidsche Rijn-Centrum | 35 | 0 | 1 | 34 | 0 | 0 | 3 | 97 | 0 |
| Halve Maan-Zuid | 799 | 300 | 266 | 232 | 1 | 38 | 33 | 29 | 0 |
| Hoog-Catharijne NS en Jaarbeurs | 650 | 147 | 316 | 181 | 6 | 23 | 49 | 28 | 1 |
| Tigrisdreef en omgeving | 2 092 | 320 | 1 238 | 517 | 17 | 15 | 59 | 25 | 1 |
| Rijnenburg | 105 | 17 | 62 | 18 | 8 | 16 | 59 | 17 | 8 |
| Top-5 buurten met grootste aantal huishoudens met een hoog tot zeer hoog risico | | | | | | | | | |
| Tigrisdreef en omgeving | 2 092 | 320 | 1 238 | 517 | 17 | 15 | 59 | 25 | 1 |
| Kanaleneiland-Noord | 3 234 | 907 | 1 906 | 416 | 5 | 28 | 59 | 13 | 0 |
| Lunetten-Zuid | 3 716 | 1 293 | 2 017 | 380 | 26 | 35 | 54 | 10 | 1 |
| Vechtzoom-zuid | 2 429 | 667 | 1 407 | 351 | 4 | 27 | 58 | 14 | 0 |
| Kanaleneiland-Zuid | 4 149 | 1 415 | 2 403 | 331 | 0 | 34 | 58 | 8 | 0 |
| Top-5 buurten met kleinste aandeel huishoudens met een hoog tot zeer hoog risico | | | | | | | | | |
| Tuinwijk-West | 1 310 | 748 | 546 | 16 | 0 | 57 | 42 | 1 | 0 |
| Breedstraat en Plompstorengracht e.o. | 1 859 | 764 | 1 075 | 20 | 0 | 41 | 58 | 1 | 0 |
| Oog in Al | 1 518 | 1 128 | 374 | 15 | 1 | 74 | 25 | 1 | 0 |
| De Uithof | 2 529 | 371 | 2 134 | 24 | 0 | 15 | 84 | 1 | 0 |
| Oud Hoograven-Noord | 1 397 | 870 | 517 | 10 | 0 | 62 | 37 | 1 | 0 |

Buurten met *grootste aandeel* huishoudens met hoog of zeer hoog risico

Wanneer we kijken naar het relatieve aandeel van huishoudens verschijnen vier andere buurten in de top 5, namelijk Leidsche Rijn, Halve Maan-Zuid, Hoog-Catharijne en Jaarbeurs en Rijnenburg. Alleen Tigrisdreef en omgeving behoort ook in de absolute aantallen tot de top 5. De andere buurten komen vanwege uiteenlopende factoren op een hoog aandeel mensen met een hoog risico op vervoersarmoede. Leidsche Rijn was in 2016 nog in aanbouw, met maar 35 huishoudens en nog geen voorzieningen in de buurt, scoort 97 procent hiervan gemiddeld tussen 1 en 1,5. Halve Maan-Zuid heeft een aandeel van 29 procent huishoudens met een risicoscore tussen 1 en 1,5 gemiddeld, waarschijnlijk doordat er een asielzoekerscentrum is gevestigd. De buurt rondom het centraal station, Hoog-Catharijne en Jaarbeurs, heeft veel hoogbouw. Deze buurt komt in de top 5 voor doordat bijna de helft van de huishoudens een inkomen onder de armoedegrens heeft, ook bijna de helft leeft van een uitkering en 80 procent scoort risicoscore 1 of 2 op de huishoudenssamenstelling.

3.3.2 Percentage huishoudens in Utrecht met hoog of zeer hoog risico, 2016



Opvallend zijn de karakteristieken van de buurt Rijnenburg, met boerderijen en weiland, die ten zuiden van de A12 toch nog bij Utrecht hoort. In deze buurt scoren 8 van de 105 huishoudens meer dan 1,5 gemiddeld en hebben 18 huishoudens een risicoscore van meer dan 1. Samen is dat een aandeel van bijna 25 procent, waardoor deze buurt in de top 5 met hoge aandelen naar voren komt. Hoewel de huishoudens niet uitzonderlijk scoren op de variabele inkomen, is de gemiddelde WOZ-waarde van de woningen fors hoger vergeleken met het gemiddelde van Utrecht. Inwoners van deze buurt hebben vaker een auto dan de rest van Utrecht, maar de afstand tot supermarkt is voor iedereen meer dan 800 meter en voor 84 procent is ook het ov niet op loopafstand. De inwoners zijn voornamelijk zonder migratieachtergrond (94 procent). Meer dan een kwart van de huishoudens in deze buurt heeft risicoscore 2 op de variabele gezondheid, wat een WLZ-grondslag of hoge zorgkosten betekent.

In Utrecht lijken de buurten die in absolute aantallen hoog scoren meer met elkaar gemeen te hebben dan de buurten die een hoog aandeel risicovolle huishoudens hebben.

Buurten met kleinste aandeel huishoudens met hoog of zeer hoog risico

Het contrast met de vijf buurten met het kleinste aandeel huishoudens hoog risico is zichtbaar in de cijfers. In die buurten, Tuinwijk-West, Bredestraat en Plompstorengracht

e.o., Oog in Al, De Uithof en Oud-Hoograven-Noord, heeft meer dan 72 procent een inkomen boven het 40e percentiel en wonen nauwelijks werkelozen (2-7 procent). Op één buurt na heeft een groot deel (meer dan 85 procent) geen migratieachtergrond of is een westerse migrant van de tweede generatie. De buurt met 71 procent huishoudens zonder migratieachtergrond, De Uithof, kunnen we karakteriseren als studentenbuurt; maar liefst 94 procent van de huishoudens zijn eenpersoonshuishoudens, 98 procent risicoscore 0 heeft bij de sociaaleconomische categorie en meer dan 92 procent niet scoort op gezondheidsrisico's. In deze vijf buurten met een gemiddeld lage risicoscore woont de directe familie vaker verder weg dan in de vijf buurten met hoog risico.

3.4 Vergelijking resultaten op buurtniveau

In drie van de top 5-buurten in Heerlen met groot aantal huishoudens met hoog of zeer hoog risico op vervoersarmoede en in alle top 5-buurten in Utrecht wonen relatief veel huishoudens met een laag inkomen en meer huishoudens die niet actief zijn op de arbeidsmarkt. In de top 5-buurten Utrecht is ook het aandeel huishoudens met een migratieachtergrond groter dan andere buurten in Utrecht. In Utrecht woont in deze top 5 meer dan 90 procent van de huishoudens dichtbij een ov-halte. In de top 5 in Heerlen spelen naast inkomen en het lage aandeel werkenden verschillende combinaties van kenmerken (negen variabelen) waardoor een buurt een hoog of zeer hoog risico op vervoersarmoede heeft. Daarnaast wijkt de buurt Molenbergpark in Heerlen af van de vier andere buurten uit de top 5. Hier speelt de aanwezigheid van bewoners die in instellingen wonen, zoals een verzorgingstehuis een rol.

Ook is gekeken naar de buurten met het hoogste aandeel huishoudens met een hoog of zeer hoog risico. In zowel Utrecht als Heerlen ziet deze top 5 er anders uit dan het lijstje op basis van absolute aantallen. De buurten komen vanwege uiteenlopende factoren op een hoog aandeel mensen met een hoog risico op vervoersarmoede. Daarnaast zijn er buurten met een klein totaal aantal huishoudens, waardoor zelfs met een kleiner aantal huishoudens met een hoog of zeer hoog risico het aandeel hiervan hoog zal zijn. Afhankelijk van het sorteren op aantal of aandeel huishoudens met hoge gemiddelde risico's staan andere buurten bovenaan de lijst (top 5). Om te kunnen bepalen in welke buurten sprake is van een maatschappelijke opgave, is daarom een goede aanvullende analyse van de buurten van belang.

Tot slot is ook is gekeken naar buurten met een laagste aandeel huishoudens met een hoog of zeer hoog risico op vervoersarmoede. Overeenkomst tussen deze buurten in Heerlen en Utrecht is dat weinig huishoudens een laag inkomen hebben (2 tot 8 procent heeft een inkomen hoger dan het 40e percentiel). Ook wonen er in deze top 5 in Heerlen weinig werklozen (8 tot 17 procent) en in Utrecht nauwelijks werkelozen (2 tot 7 procent).

De indicator geeft zicht op de ruimtelijke spreiding van huishoudens met hoog of zeer hoog risico op vervoersarmoede in beide steden. Deze spreiding verschilt tussen Heerlen en Utrecht. In Heerlen bevat 10 procent van de buurten met het hoogste absolute aantal risicovolle huishoudens 65 procent van het totaal aantal huishoudens met een hoog of zeer hoog risico. In 20 procent van de buurten komt 85 procent van het aantal huishoudens met een hoog of zeer hoog risico voor. In Utrecht is dit aandeel minder, in 10

procent van de buurten woont 57 procent van de risicovolle huishoudens en in 20 procent van de buurten gaat het om 75 procent van de huishoudens. Huishoudens met een hoog of zeer hoog risico in Heerlen zijn dus ruimtelijk meer geconcentreerd dan in Utrecht. De andere risicovolle huishoudens wonen verspreid over de stad.

3.5 Vergelijking resultaten met eerste aanzet indicator in 2018

Zowel in de indicator die in 2018 door het CBS ontwikkeld (Kampert et al., 2018) is als in deze nieuwe indicator komt naar voren dat het risico op vervoersarmoede in Heerlen groter is dan in Utrecht. De top 5 lijstjes die in dit onderzoek worden gepresenteerd wijken wel af van de top 5 op basis van de oude vervoersarmoede indicator. Vergelijken met de eerste aanzet voor een indicator in 2018, zijn drie variabelen toegevoegd: afstand tot familie, sociaaleconomische categorie en migratieachtergrond. Ook zijn de risicoscores per variabele anders ingedeeld. Vervolgens vond de stapeling van de scores op de negen variabelen op huishoudensniveau plaats, in plaats van het gemiddelde van zes risicoscores op buurtniveau.

De andere aanpak laat een andere inschatting zien van de spreiding van risico op vervoersarmoede. In Heerlen komt één buurt uit de top 5 van 2018 ook voor in de absolute top 5 (Eikenderveld) en één in de relatieve top 5 (Ziekenhuis). In Utrecht zijn geen overeenkomsten tussen de top 5 van 2018 en de top 5 uit de absolute of relatieve top 5 in de huidige studie.

Op buurtniveau werd het beeld uit 2018 gedomineerd door de grootste groep; kleinere groepen huishoudens waar de risicofactoren zich opstapelden bleven buiten beeld.

3.5.1 Top 5 buurten Heerlen

| Top 5 buurten | Absoluut (aantallen) | Relatief (aandeel) | Indicator buurtniveau CBS 2018 |
|---------------|----------------------|---------------------------|--------------------------------|
| 1 | Eikenderveld | Ziekenhuis | Terschuren |
| 2 | Meezenbroek | Imstenrade | Eikenderveld |
| 3 | Molenbergpark | Burettestraat en omgeving | Dr. Nolensplein en omgeving |
| 4 | Hoensbroek-Centrum | Weggenbekker | Heerlerbaan-West |
| 5 | Heerlen-Centrum | Molenbergpark | Ziekenhuis |

3.5.2 Top 5 buurten Utrecht

| Top 5 buurten | Absoluut (aantallen) | Relatief (aandeel) | Indicator buurtniveau CBS 2018 |
|---------------|------------------------|------------------------------|-----------------------------------|
| 1 | Tigridreef en omgeving | Leidsche Rijn | Maarschalkerweerd en Mereveld |
| 2 | Kanaleneiland-Noord | Halve Maan-Zuid | Vechtzoom-Noord, Klopvaart |
| 3 | Lunetten-Zuid | Hoog-Catharijne en Jaarbeurs | Bedrijventerrein en omgeving |
| 4 | Vechtzoom-Zuid | Tigridreef en omgeving | Bedrijfsgebied Oudenrijn |
| 5 | Kanaleneiland-Zuid | Rijnenburg | Huizingalaan, K. Doormanlaan e.o. |

4. Conclusie

In Heerlen hebben relatief meer huishoudens een hoog of zeer hoog risico op vervoersarmoede dan in Utrecht, een score van gemiddeld meer dan één op de negen variabelen. Het aantal huishoudens met een hoog of zeer hoog risico op vervoersarmoede is in Heerlen met 5 588 wel kleiner dan in Utrecht (11 765). Echter het aandeel huishoudens op het totaal aantal huishoudens per gemeente is bijna het dubbele: 12,0 procent ten opzichte van 6,6 procent in Utrecht. Als de grens scherper getrokken wordt naar huishoudens met een zeer hoog risico (gemiddelde van meer dan 1,5), verschillen de absolute aantallen in beide gemeenten relatief weinig van elkaar. In Heerlen gaat het om 220 huishoudens (0,5 procent van alle huishoudens) en in Utrecht 290 huishoudens (0,2 procent). Het aandeel in Heerlen is daarmee drie keer zo groot als in Utrecht.

De ruimtelijke spreiding van huishoudens met hoog of zeer hoog risico op vervoersarmoede verschilt in beide steden. Huishoudens met een hoog of zeer hoog risico in Heerlen zijn ruimtelijk meer geconcentreerd dan in Utrecht. De andere risicovolle huishoudens wonen verspreid over de stad.

De analyse op huishoudensniveau in de huidige benadering met negen variabelen zien de onderzoekers als meer waardevolle verbetering op het gemiddelde van de risicoscores per buurt zoals in de eerste aanzet in 2018.

Deze nieuwe indicator biedt een eerste inzicht in de spreiding van en aantallen van huishoudens met een risico op vervoersarmoede binnen deze steden. Kanttekening is dat de interpretatie van de indicator complex is. Het is goed dat deze indicator gebruikt wordt in relatie met inhoudelijke kennis en verstand van zaken wat betreft de wijken en buurten in een gemeente. Voordat de indicator landelijk ingezet kan worden als beleidsinstrument dient deze indicator nog verder ontwikkeld te worden.

5. Discussie en aanbevelingen

5.1 Reflectie en verbetering indicator

Verbetering ten opzichte van de indicator van 2018

In de nieuwe indicator zijn een aantal verbeteringen doorgevoerd. De nieuwe indicator kijkt naar stapelingseffecten op huishoudensniveau terwijl in de indicator uit 2018 resultaten op buurtniveau met elkaar gecombineerd werden. Daarnaast zijn er drie extra kenmerken meegenomen: migratieachtergrond, huishoudenssamenstelling en nabijheid van familie. Voor het kenmerk gezondheid is een verbeteringsslag gemaakt door meerdere bronnen te combineren.

Interpretatie resultaten

Zoals bij de resultaten en de conclusie al aan bod kwam is het complex om de uitkomsten van de indicator te interpreteren. Zo kan er worden gekeken naar aantallen of aandelen. In kleine buurten springt een klein aantal huishoudens met hoger risico er eerder uit als er gekeken wordt naar het aandeel. Op basis van aantallen is duidelijk zichtbaar waar de meeste huishoudens met een hoog risico zich bevinden, nadeel is dat grote buurten hier eerder naar voren kunnen komen. De methode levert veel relevante informatie op en deze kan op verschillende manieren worden gepresenteerd. In dit rapport is dit gedaan in de vorm van top-5-lijstjes.

Er zijn ook nog andere manieren om de informatie te presenteren zoals kaarten of diagrammen. Daarnaast zijn er nog verschillende punten waarop de focus kan liggen; hoog risico of een zeer hoog risico, een globaal overzicht van de indicator of juist inzoomen op de onderliggende variabelen. Aangepast aan de behoefte van gebruikers van deze indicator kan de indicator het beste gepresenteerd worden op verschillende manieren.

Deze indicator kan gebruikt worden als één van de tools om gebieden met huishoudens met hoog risico op vervoersarmoede te identificeren en analyseren. De indicator geeft niet aan of deze huishoudens ook daadwerkelijk vervoersarmoede ervaren. Het resultaat van de risico-indicator kan zowel een over- of onderschatting zijn van het aantal huishoudens met vervoersarmoede, onder andere doordat bepaalde relevante variabelen niet zijn meegenomen. De overschatting ontstaat bijvoorbeeld doordat fietsgebruik niet meegenomen wordt, terwijl het wel de actieradius van huishoudens vergroot. De opeenstapeling van factoren kan ook zorgen voor een overschatting; als er meerdere factoren in het spel zijn hoeft dat niet altijd tot een verhoogd risico te leiden. Denk hierbij aan een oudere zonder auto, die woont in een landelijk gelegen villa ver van voorzieningen en familie, maar die de boodschappen laat bezorgen en voor bezoek aan familie en voorzieningen een taxi laat voorrijden.

De onderschatting van het risico volgt onder andere uit de variabelen die niet zijn meegenomen zoals (digitale) vaardigheden die bepalend kunnen zijn of iemand zich kan verplaatsen, of zoals de kennis die mensen hebben van bijvoorbeeld het openbaar vervoer (ervan weten of durven gebruiken). De verhouding in de over- en onderschatting van het risico op vervoersarmoede is niet te bepalen in het huidige onderzoek.

Daarnaast is bij de interpretatie van de resultaten ook kennis van de lokale situatie van belang. Zo is het van belang om te weten of er instellingen in een buurt gevestigd zijn (bijvoorbeeld in Imstenrade in Heerlen), hoe de buurt gesitueerd is, of een buurt in aanbouw is (Leidsche Rijn, Utrecht) en wat voor soort woningen er staan. Ook is het goed om bij bestudering van de risicoscores van de buurten te kijken naar de geografische ligging van de buurten en welke straten erbij horen. Dat in Utrecht de Jaarbeurs ook bij de buurt bij Hoog-Catharijne hoort, en de buurt redelijk ver langs het spoor doorloopt, geeft wellicht een ander beeld dan alleen Hoog-Catharijne met woningen boven de winkels. Aan de ene kant zijn al deze zaken aspecten van de reële situatie van een buurt. Aan de andere kant zorgt dit er wel voor dat buurten onderling moeilijk te vergelijken zijn en dat er veel lokale kennis is vereist bij de interpretatie van de resultaten. Een andere mogelijkheid om de ongelijke afbakening te omzeilen is om de data anders te aggregeren, bijvoorbeeld door analyse van het gebied in gelijke oppervlaktes of in een gelijk aantal huishoudens. Overigens is er op basis van de resultaten in de twee steden geen uitspraak te doen over verschillen tussen krimp- of groeigemeenten.

Mobiliteitsopties versus beleving

De huidige indicator gaat uit van de mogelijkheden van personen om ergens te komen. Het 'kunnen' is beschreven op basis van registerinformatie, dus meetbaar gemaakt door verschillende variabelen te combineren. Echter, de component 'willen' of 'beleving' is naar verwachting bij vervoersarmoede ook zeer belangrijk. Ervaart iemand er zelf nadeel van dat hij/zij niet op plaatsen kan komen? En zijn daar ook huishoudens bij die volgens de indicator een zeer laag risico hebben?

Vervolgonderzoek naar de beleving, risico's en doelgroepen die daadwerkelijk vervoersarmoede ervaren is daarom zeker wenselijk. Het lopende CBS-onderzoek 'Belevingen' 2019 is hiervan een voorbeeld. In dit onderzoek wordt middels een enquête onderzocht in hoeverre 55-plussers vervoersarmoede ervaren.

Toevoeging variabele: fietsgebruik en -bezit

Er is geen registerdata beschikbaar over fietsgebruik en fietsbezit op huishoudensniveau. Dit zou echter een zeer waardevolle toevoeging zijn voor de indicator, als afzonderlijke variabele maar ook omdat mensen soms met de fiets naar een ov-halte gaan (nu wordt de loopafstand tot de ov-halte gebruikt). Daar waar regionaal informatie over fietsgebruik beschikbaar is, is het aan te raden om deze mee te nemen bij de interpretatie van de resultaten van dit onderzoek. Daarnaast zijn er wellicht mogelijkheden om op basis van data van het CBS-onderzoek 'Onderweg in Nederland', op gemeenteniveau inzicht te krijgen in het fietsgebruik.

Uitbreiding variabele: ov-halte

In het huidige onderzoek is enkel de afstand tot de dichtstbijzijnde ov-halte meegenomen zonder te kijken naar welk type halte het betreft. Dit kan een buurtbus zijn, maar ook een intercitystation. Ook is er niet gekeken naar de dienstregeling, overstapmogelijkheden en bestemmingen van de lijnen en frequentie, die uiteraard per halte verschillen. In een vervolgonderzoek kan deze informatie meegenomen worden om meer differentiatie aan te brengen. Een uitdaging hierbij is om deze informatie af te stemmen op de specifieke vervoersbehoefte van de huishoudens in de buurt. De een kan bijvoorbeeld met de bus naar zijn werk terwijl de ander van een intercitystation gebruik moet maken.

Weging variabelen

Bij de huidige indicator wegen alle variabelen even zwaar. Om deze weging te verbeteren is er verder onderzoek nodig (bijvoorbeeld een gevoeligheidsanalyse) om te bepalen of bepaalde indicatoren meer invloed hebben op vervoersarmoede dan andere. Dan kan worden overwogen om bepaalde variabelen een zwaarder gewicht mee te geven of om een aangepaste weging te hanteren wanneer er samenhang is tussen variabelen. Denk hierbij aan bepaalde combinaties van scores op variabelen die duiden op een van de vier deelconcepten van vervoersarmoede volgens de indeling van Lucas et al. (2016b).

Stad en platteland

Het huidige rapport laat een uitwerking van de indicator zien voor twee stedelijke gemeenten. Echter, de dorpen op het platteland in Nederland vergrijzen en het voorzieningenniveau verschaalt. Een gevolg daarvan is dat plattelandsbewoners meer en meer zijn aangewezen op hun auto en het openbaar vervoer om de voorzieningen te bereiken in de steden of de grotere plaatsen. Niet alle plattelandsbewoners beschikken echter over een auto. Deze bewoners hebben een grotere kans op vervoersarmoede dan andere groepen (Steenbekkers & Vermeij, 2013). Een mogelijke vervolgstap is om de indicator ook toe te passen op meerdere plattelandsgemeenten en met experts om tafel gaan om de resultaten te duiden. Zijn er op het platteland andere belangrijke factoren die toegevoegd of aangepast zouden moeten worden en is er wellicht een andere weging van variabelen nodig? Aanvullende vraag is dan of een vergelijking mogelijk is: kan het risico op vervoersarmoede in plattelandsgemeenten vergeleken worden met het risico in stedelijke gemeenten? En zo ja, hoeveel mensen of huishoudens lopen een risico?

5.2 Beleidstoepassing

Uiteindelijk is het doel van de indicator om inzicht te geven in hoeverre er sprake is van risico op vervoersarmoede in Nederland, en waar. Als het lukt om dat inzicht met één indicator te kunnen verkrijgen, wordt de eerste stap in een probleemanalyse vergemakkelijkt. Deze indicator kan door beleidsmakers ingezet worden om risicogebieden te identificeren, waarbij vervolgens in combinatie met lokale kennis en data verdiepende analyses kunnen uitgevoerd. Zo kan met behulp van de onderliggende variabelen worden onderzocht of vooral de locatie of de kenmerken van de huishoudens een rol spelen bij het risico op vervoersarmoede.

Bij het gebruik van de onderzoeksresultaten moet zeker ook de kennis van lokale beleidsmakers worden aangewend. Zij hebben kennis van de daadwerkelijke situatie in de buurten en deze is onmisbaar om de resultaten goed te duiden en te benutten als input voor beleid. Beleidsmakers uit de regio hebben wellicht ook meer data en informatie beschikbaar. Zij hebben ook meer zicht op eventuele oplossingen die lokaal al worden aangeboden, bijvoorbeeld via doelgroepenvervoer of via vrijwilligersinitiatieven.

Uit het theoretisch kader van dit onderzoek is gebleken dat vervoersarmoede speelt op het snijvlak van verschillende beleidsdomeinen. Op het eerste gezicht lijkt het wellicht een mobiliteitsprobleem, maar zowel de oorzaken als de gevolgen bevinden zich dikwijls ook op andere terreinen. Thema's zoals inkomen en werk, huisvesting en arbeidsmarkt, sociale uitsluiting, gezondheid en mobiliteit raken elkaar. Er ligt hier een uitdaging voor de

overheid en beleidsmakers uit deze domeinen om gezamenlijk te kijken naar de samenhang.

5.3 Vervolgonderzoek

Monitoring en vergelijking van de ontwikkeling van risico op vervoersarmoede

De gebruikte methode kan worden toegepast op heel Nederland. Deze aanpak biedt de mogelijkheid om regio's te vergelijken. Door gebruik van registerdata kan het CBS dit onderzoek voor heel Nederland op laag regionaal niveau uitvoeren.

Het CBS zou de indicator ook kunnen uitwerken voor verschillende jaren, zodat ontwikkelingen gemonitord kunnen worden. Er kan gedacht worden aan een krimpgemeente of een ontwikkeling zoals vergrijzing van de bevolking en het verdwijnen van voorzieningen waardoor het risico op vervoersarmoede kan toenemen.

Combinatie met ander mobiliteitsonderzoek

De onderzoeksresultaten zouden gecombineerd kunnen worden met andere onderzoeken op het gebied van vervoersarmoede en mobiliteit. Bijvoorbeeld met het CBS-onderzoek 'Belevingen' 2019, waarin 55-plussers wordt gevraagd naar hun mobiliteit en of ze eventuele mobiliteitsbeperkingen ervaren. Een koppeling met dit onderzoek kan zicht bieden op de mate waarin mensen uit huishoudens met een hoog risico op vervoersarmoede ook aangeven vervoersarmoede te ervaren. Kunnen of willen zij geen gebruik maken van bepaalde vervoermiddelen? En zijn er familieleden die hulp bieden?

Daarnaast zou ook onderzocht kunnen worden hoe huishoudleden met verschillende risico's zich verplaatsen. Denk hierbij aan een vergelijking met gegevens van het CBS-onderzoek 'Onderweg in Nederland' vanaf 2018 of gegevens van 'Onderzoek Verplaatsingen in Nederland' tot 2018. Voor dit onderzoek, in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, houden Nederlanders een dagboek bij van hun verplaatsingen op één dag. Door de resultaten van dit onderzoek met de indicator risico op vervoersarmoede te combineren kan worden onderzocht hoe de daadwerkelijke verplaatsingspatronen van mensen uit huishoudens met een hoog risico op vervoersarmoede afwijken van mensen uit huishoudens met een laag risico op vervoersarmoede. Zo zou een onderzoek vergelijkbaar met dat van Lucas et al. (2016a) over het Verenigd Koninkrijk ook kunnen worden uitgevoerd voor Nederland.

Analyse van groepen huishoudens

Naast het vergelijken van regio's kan de indicator ook gebruikt worden om het risico op vervoersarmoede van bepaalde (risico)groepen te onderzoeken. Hoe staat het bijvoorbeeld met het risico op vervoersarmoede van ouderen, mensen met een laag inkomen of mensen met een migratieachtergrond? Hoe groot zijn de verschillen in het risico op vervoersarmoede tussen arm en rijk of jong en oud? Ook dit doelgroepenonderzoek kan specifiek voor gemeenten worden uitgevoerd wanneer zij bepaalde groepen in beeld hebben (bijvoorbeeld werkzoekenden, eenzame ouderen of mensen die in armoede leven). Op verzoek kan deze informatie worden gecombineerd met de vervoersarmoede-indicator om te kijken in hoeverre deze groepen risico lopen op vervoersarmoede.

Bijlage A: Technische beschrijving variabelen

Deze bijlage bevat een uitgebreidere beschrijving van de indelingen en databronnen die gebruikt zijn met betrekking tot de negen variabelen uit figuur 2.1.

Motorvoertuigbezit

Voor het vervoermiddelenbezit wordt gekeken of op 1 januari 2016 huishoudens in het bezit zijn van een motorvoertuig. Dat wil zeggen, of één of meerdere leden van het huishouden een (lease)auto, brom- of snorfiets, scooter, motor of bestelauto op zijn of haar naam heeft staan. Idealiter zou ook fiets als vervoermiddel in dit onderzoek meegenomen moeten worden. Helaas is geen bron beschikbaar over wie er in het bezit is van een fiets. De indeling in risicoklassen is als volgt:

- Risico 0: Huishoudens met een personenauto (en eventueel andere motorvoertuigen).
- Risico 1: Huishoudens zonder personenauto maar met overige motorvoertuigen.
- Risico 3: Huishoudens zonder motorvoertuig.

Er is geen rekening gehouden met het aantal motorvoertuigen per huishouden. De aanname is gemaakt dat als er één motorvoertuig in het huishouden aanwezig is, de leden van het huishouden het gebruik van dit voertuig onderling afstemmen.

Afstand tot ov-halte

Met betrekking tot de beschikbaarheid van openbaar vervoer is per huishouden de afstand tot de dichtstbijzijnde ov-halte (trein, bus, tram, metro) genomen.

In bestaande literatuur over maximaal acceptabele loopafstanden worden vaak maxima van 400 meter naar bushaltes (0,25 mile) en 800 meter (0,5 mile) naar treinstations genoemd (zie o.a. El-Geneidy et al., 2014). Dit onderzoek sluit aan bij de huidige literatuur en hanteert de volgende risicoklassen:

- Risico 0: Afstand tot dichtstbijzijnde ov-halte (incl. treinstation) 0 tot 400 meter.
- Risico 1: Afstand tot dichtstbijzijnde ov-halte (incl. treinstation) 400 tot 800 meter.
- Risico 2: Afstand tot dichtstbijzijnde ov-halte (incl. treinstation) 800 meter.

Deze afstanden zijn berekend over de route die mensen over de weg moeten afleggen tot de halte. Hierbij wordt aangenomen dat huishoudens gebruik maken van de dichtstbijzijnde ov-halte, ook wanneer deze buiten de gemeentegrens ligt. De afstand tot de dichtstbijzijnde ov-halte is per huishouden berekend over verharde, door auto's te gebruiken wegen, dus niet over fiets- en voetpaden. Overtochten via veerboten zijn hierbij inbegrepen. Verbindingen via het buitenland worden niet meegenomen. Er wordt geen rekening gehouden met eenrichtingsverkeer en overige inrijverboden, behalve bij rijks- en provinciale wegen. Peilmoment van deze variabele is 2016. Van een aantal huishoudens

was geen afstand tot de ov-halte beschikbaar in het databestand. Bij deze huishoudens is de gemiddelde afstand tot de dichtstbijzijnde ov-halte van de buurt gebruikt.

Afstand tot voorzieningen

In dit onderzoek is gekozen om de afstand tot de supermarkt, een winkel met meerdere soorten dagelijkse artikelen en een minimale oppervlakte van 150 vierkante meter, mee te nemen omdat dit een voorziening is waar (bijna) iedereen gebruik van maakt. Het gaat hier om de afstand van een adres tot de dichtstbijzijnde grote supermarkt, berekend over de weg.

Voor de afstand tot dichtstbijzijnde supermarkt worden dezelfde klassen gehanteerd als bij de afstandsklassen voor dichtstbijzijnde ov-halte.

- Risico 0: Afstand tot dichtstbijzijnde supermarkt 0 tot 400 meter.
- Risico 1: Afstand tot dichtstbijzijnde supermarkt 400 tot 800 meter.
- Risico 2: Afstand tot dichtstbijzijnde supermarkt 800 meter.

Peilmoment van deze variabele is het jaar 2015. Van een aantal huishoudens was geen afstand tot de supermarkt beschikbaar in het databestand. Bij deze huishoudens is de gemiddelde afstand tot de supermarkt van de buurt gebruikt.

Afstand tot familie

Ouders helpen hun volwassen kinderen soms met praktische zaken zoals oppassen en het ophalen/brengen van de kleinkinderen op school. Naarmate mensen ouder worden wordt de kans groter dat ze zelf hulp nodig hebben. Als kinderen dichtbij hun ouders wonen kunnen zij makkelijker hulp bieden door bijvoorbeeld samen met de auto boodschappen te doen of door de ouder(s) een keer naar een doktersafpraak te brengen.

Op basis van inzichten uit de literatuur wordt personen jonger dan 30 jaar de afstand tot dichtstbijzijnde ouder genomen, bij 70-plussers de afstand tot het dichtstbijzijnde kind en bij de groep 30- tot 70-jarigen de afstand tot de dichtstbijzijnde ouder of kind. Hierbij worden de volgende afstandsklassen gehanteerd:

- Risico 0: afstand (hemelsbreed) van 0 tot 5 kilometer.
- Risico 1: afstand (hemelsbreed) van 5 tot 20 kilometer.
- Risico 2: afstand (hemelsbreed) van 20 kilometer of meer.

Bij het indelen van huishoudens in deze klassen wordt uitgegaan van het dichtstbijzijnde familielid van alle huishoudleden. Huishoudens met inwonende volwassen kinderen krijgen risico 0. Omdat op minderjarige kinderen geen beroep kan worden gedaan voor vervoer worden zij niet meegenomen. Peilmoment van deze variabele is 2016.

Huishoudinkomen

De variabele inkomen is gebaseerd op percentielen van het gestandaardiseerd besteedbaar huishoudensinkomen, gecombineerd met de lage inkomensgrens (armoedegrens), jaar 2016.

Armoedegrens

De lage-inkomensgrens weerspiegelt een vast koopkrachtbedrag in de tijd. De grens is afgeleid van het bijstandsniveau voor een alleenstaande in 1979, toen dit in koopkracht het hoogst was. Voor meerpersoonshuishoudens is deze grens met behulp van

equivalentiefactoren aangepast aan omvang en samenstelling van het huishouden. Omdat de lage-inkomensgrens alleen voor de prijsontwikkeling wordt geïndexeerd, is dit criterium bij uitstek geschikt voor vergelijkingen in de tijd. In 2016 lag de grens voor een alleenstaande op 1 030 euro per maand. Voor een paar zonder kinderen was het grensbedrag 1 410 euro, voor een paar met twee minderjarige kinderen 1 940 euro en voor een éénuoudergezin met twee minderjarige kinderen 1 560 euro. De lage inkomensgrens is bepaald voor huishoudens waarvan de hoofdkostwinner gedurende het gehele jaar een inkomen had en niet voor studentenhuishoudens en bewoners van instellingen, inrichtingen en tehuizen.

Gestandaardiseerd besteedbaar huishoudensinkomen

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

Het gestandaardiseerd besteedbaar inkomen is het besteedbaar inkomen (het nettobedrag dat een huishouden op jaarbasis te besteden heeft), gecorrigeerd voor grootte en samenstelling van het huishouden. Alle inkomens worden herleid tot het inkomen van een eenpersoonshuishouden. Op deze wijze zijn de welvaartsniveaus van huishoudens onderling vergelijkbaar gemaakt. Naarmate er meer leden zijn in een huishouden, zijn de correctiefactoren hoger. Een echtpaar met een besteedbaar inkomen van 68 500 euro komt bijvoorbeeld na standaardisatie uit op 50 000 euro, terwijl een eenpersoonshuishouden met een inkomen van 50 000 euro ook na standaardisatie een inkomen heeft van 50 000 euro (CBS, 2018c). In dit onderzoek is huishoudinkomen gebaseerd op een driedeling die het CBS vaker hanteert, onder andere in [CBS in uw buurt](#). De indeling vindt plaats nadat huishoudens landelijk zijn gerangschikt van laag naar hoog besteedbaar huishoudensinkomen. Tot de categorie laag inkomen behoort 40 procent van de huishoudens die in dat jaar het laagste gestandaardiseerde besteedbaar inkomen in Nederland hadden. Percentiel 40 tot 80 zijn de middeninkomens en percentiel 80 of meer de huishoudens met een hoog inkomen.

Op basis van de armoedegrens en het gestandaardiseerd besteedbaar inkomen zijn de volgende risicogroepen geformuleerd.

- Risico 0: Particuliere huishoudens boven het 40e inkomenspercentiel (gestandaardiseerd huishoudinkomen), studenten, huishoudens met een onbekend inkomen en huishoudens met deel van het jaar inkomen.
- Risico 1: Particuliere huishoudens boven armoedegrens tot het 40e inkomenspercentiel (gestandaardiseerd huishoudinkomen).
- Risico 2: Particuliere huishoudens onder armoedegrens.

Sociaaleconomische categorie

Sociaaleconomische categorie is een classificatie van een persoon op basis van verschillende inkomensbron(nen) in een jaar (voor meer informatie zie CBS, 2019a). Het hoogste bedrag is in principe bepalend voor de sociaaleconomische categorie. Daarnaast wordt meegenomen of een persoon ingeschreven staat bij een onderwijsinstelling.

Aangezien sociaal economische categorie een variabele op persoonsniveau is, is dit voor de indicator vertaald naar huishoudensniveau. Bij een huishouden met meerdere personen is in dit onderzoek de sociaal economische categorie van de hoofdkostwinner aangehouden. Deze wordt bepaald op basis van het inkomen en van de samenstelling van het huishouden. De indeling in risicoklassen is als volgt:

- Risico 0: Werkenden (werknemer, directeur groot aandeelhouder, zelfstandig ondernemer, overig zelfstandige, meewerkend gezinslid), Studenten, scholieren, nog niet schoolgaande kinderen en huishouden zonder waargenomen inkomen.
- Risico 1: Gepensioneerden (ontvanger pensioenuitkering).
- Risico 2: Werklozen (ontvanger werkloosheidsuitkering, ontvanger bijstandsuitkering, ontvanger uitkering sociale voorziening overig, ontvanger uitkering ziekte/arbeidsongeschiktheid, overig zonder inkomen).

Migratieachtergrond

In dit onderzoek wordt migratieachtergrond meegenomen vanwege de invloed op de capaciteit om de weg te vinden in het Nederlandse verkeerssysteem, denk aan de vaardigheid van de Nederlandse taal en het gebruik van het openbaar vervoerssysteem

Bij personen met een Nederlandse achtergrond zijn beide ouders in Nederland geboren. Bij personen met een migratieachtergrond is ten minste één ouder in het buitenland geboren (voor meer informatie zie CBS, 2016). Migratieachtergrond is een kenmerk dat weergeeft met welk land een persoon verbonden is op basis van het geboorteland van de ouders of van zichzelf.

Een persoon met een eerste generatie migratieachtergrond heeft als migratieachtergrond het land waar hij of zij is geboren. Een persoon met een tweede generatie migratieachtergrond heeft als migratieachtergrond het geboorteland van de moeder, tenzij dat ook Nederland is. In dat geval is de migratieachtergrond bepaald door het geboorteland van de vader.

Bij personen met een migratieachtergrond is verder onderscheid aangebracht tussen personen met een westerse en een niet-westerse achtergrond. Personen met een westerse achtergrond hebben als herkomstland één van de landen in Europa (exclusief Turkije), Noord-Amerika en Oceanië. Hoewel Nederland een westers land is, vallen personen met een Nederlandse achtergrond niet onder deze groep. Personen met een niet-westerse achtergrond hebben als herkomstland één van de landen in Afrika, Latijns-Amerika en Azië (inclusief Turkije). Binnen de huidige definitie vormen Indonesië en Japan een uitzondering. Zij worden op grond hun sociaaleconomische en sociaal-culturele positie tot de westerse landen gerekend. Het gaat vooral om personen die in het voormalig Nederlands-Indië zijn geboren, respectievelijk werknemers van Japanse bedrijven en hun gezinnen.

Binnen huishoudens zullen de leden elkaar helpen. Als iemand de Nederlandse taal niet (goed) spreekt of niet bekend is met hoe het Nederlandse openbaar vervoerssysteem werkt wordt aangenomen dat een ander gezinslid hem/haar daar bij helpt. Om deze reden wordt het huishouden in die risicoklasse ingedeeld van de persoon in het huishouden dat het minste risico heeft. Dus als bijvoorbeeld iemand met een Nederlandse achtergrond samen woont met iemand met een niet-westerse persoon van de eerste generatie dan is het risico van dat huishouden 0. De peildatum van deze variabele is 1 januari 2016.

-Risico 0: Huishoudens met minimaal één volwassene met een Nederlandse achtergrond en huishoudens met minimaal één volwassene met een Westerse achtergrond tweede generatie.

-Risico 1: Huishoudens met minimaal één volwassene met een westerse migratieachtergrond eerste generatie en huishoudens met minimaal één volwassene met een niet-westerse migratieachtergrond tweede generatie.

-Risico 2: Huishoudens met een volwassene met een niet-westerse migratieachtergrond eerste generatie.

Gezondheid

Er is geen eenduidige bron beschikbaar die aangeeft of leden van een huishouden een lichamelijke en/of geestelijke beperking hebben waardoor ze niet op plekken kunnen komen waar ze willen komen. Wel zijn er data beschikbaar over grondslag WLZ-indicatie, Wet Maatschappelijke Ondersteuning (WMO) en zorgkosten, die benut worden om een indicatie te geven van de belemmering voor een huishouden om zich te verplaatsen. De gebruikte data over gezondheid is van het jaar 2016.

-Grondslag WLZ-indicatie: Reden waarom iemand bepaalde activiteiten niet zelfstandig kan verrichten maar hierbij hulp nodig heeft. Er moet een grondslag aanwezig zijn om in aanmerking te komen voor zorg gefinancierd uit de WLZ. De WLZ-grondslag wordt onafhankelijk door het Centrum Indicatiestelling Zorg (CIZ) vastgesteld. Het kan zijn dat er meerdere redenen zijn waarom iemand aangewezen is op hulp, bijvoorbeeld iemand met zowel een verstandelijke handicap als een psychiatrische aandoening. In dat geval zal het CIZ vaststellen welke grondslag dominant is. De dominante grondslag is de grondslag met de zwaarstwegende beperkingen in relatie tot de zorgbehoefte van de verzekerde.

-Wet Maatschappelijke ondersteuning (WMO): Personen van 18 jaar of ouder die in het zorgjaar gebruik hebben gemaakt van WMO-maatwerkvoorzieningen waarvan de kosten voor rekening komen van de Wmo-2015 en waarvoor een eigen bijdrage betaald moet worden. Deze zorg is geregistreerd door het Centraal Administratiekantoor (het CAK).

-Zorgkosten: kosten per jaar voor zorg die verzekerd is via de basisverzekering. De basisverzekering is wettelijk verplicht via de Zorgverzekeringswet (ZVW) voor vrijwel alle Nederlandse ingezetenen. De kosten zijn die kosten die daadwerkelijk vergoed zijn door de zorgverzekeraars. De kosten zijn onderverdeeld in zorgvormen, voor dit onderzoek is een selectie gemaakt van de voor vervoersarmoede relevante zorgkosten. Namelijk: kosten binnen de basisverzekering van huisartsenzorg, farmacie, geriatrische revalidatiezorg, hulpmiddelen, verpleging en verzorging zonder verblijf, specialistische ggz-zorg, ziekenhuisvervoer, ziekenhuiszorg en zorg aan zintuiglijk gehandicapten.

-Aangepaste bestelauto: De Belastingdienst beschikt over informatie over bestelauto's die in gebruik zijn voor vervoer van mindervaliden. Indien er een aangepaste bestelauto in het huishouden aanwezig is, dan wordt ervan uitgegaan dat er een mindervalide persoon woont die hulp nodig heeft met vervoer. Maar ook dat eventuele andere huishoudleden een deel van deze hulp/zorg bieden.

Op basis van bovenstaande bronnen en bestaande inzichten is er een indeling gemaakt in klassen. Hierbij is eerst naar indicatie WLZ en WMO gekeken en vervolgens naar de hoogte van de jaarlijkse zorgkosten. Op basis van een analyse van WMO en WLZ indicatie in combinatie met de zorgkosten zijn de kosten ingedeeld in lage, middel en hoge zorgkosten.

Om deze indeling te maken is gewerkt met percentielgroepen. Dit leidt tot de volgende indeling:

- Risico 2: Huishoudens met één of meer huishoudleden die een WLZ-grondslag hebben en huishoudens die geen WMO of WLZ hebben, maar waarbij het bedrag aan “vervoersarmoede relevante” zorgkosten bij één of meerdere huishoudleden hoger is dan 95e percentiel van alle huishoudens.
- Risico 1: Huishoudens met één of meer huishoudleden die geen WLZ-grondslag hebben, maar wel gebruik hebben gemaakt van WMO en huishoudens die geen WMO of WLZ hebben, maar waarbij het bedrag aan “vervoersarmoede relevante” zorgkosten bij één of meerdere huishoudleden hoger is dan 85e percentiel van alle huishoudens maar lager dan het 95e percentiel.
- Risico 1: Huishoudens die op basis van de vorige regels nog geen risico 1 of 2 hebben toegekend maar waarbij een aangepaste bestelauto in het huishouden aanwezig is.
- Risico 0: Alle overige huishoudens.

Naast de registraties die hierboven worden genoemd wordt ook de ervaren gezondheid gemeten met enquêtes zoals de gezondheidsmonitor. Echter, omdat het hier geen integrale bron betreft, is er gekozen om registerdata te gebruiken die wel integraal beschikbaar is.

Huishoudenssamenstelling en leeftijd

Ouderen zijn minder mobiel dan mensen onder de 70, en worden als risicogroep voor vervoersarmoede gezien. Daarnaast beïnvloedt ook de samenstelling van het huishouden het risico, bijvoorbeeld wanneer eenoudergezinnen meer afhankelijk zijn van externe contacten.

Informatie over het aantal particuliere huishoudens op 1 januari, onderscheiden naar samenstelling en leeftijd wordt door het CBS samengesteld op basis van gegevens uit de gemeentelijke bevolkingsregisters (verstrekkt door het ministerie van Binnenlandse Zaken), informatie van de Belastingdienst en van gemeenten. De gebruikte data is van peildatum 1 januari 2016.

Met betrekking tot huishoudenssamenstelling en leeftijd worden de volgende risicogroepen gehanteerd:

- Risico 0: Paren zonder kinderen, hoofdkostwinner jonger dan 70 jaar, paren met uitsluitend thuiswonende kinderen ouder dan 12 jaar, overige meerpersoonshuishoudens, huishoudenssamenstelling onbekend.
- Risico 1: Eenpersoonshuishouden, leeftijd tot 70 jaar, paren zonder kinderen, hoofdkostwinner 70 jaar of ouder, paren met minimaal één kind jonger dan 12, eenoudergezinnen met uitsluitend thuiswonende kinderen ouder dan 12 jaar, bevolking in instellingen, inrichtingen en tehuizen.
- Risico 2: Eenpersoonshuishouden, leeftijd 70 jaar of ouder, eenoudergezinnen met minimaal één kind jonger dan 12 jaar.

Bijlage B: Resultaten per variabele op gemeenteniveau

Het totaal aantal huishoudens van de twee gemeenten zijn per variabele anders verdeeld over de risicoscores. Per huishouden wordt het gemiddelde van de negen variabelen berekend om het risico op vervoersarmoede te bepalen.

B.1 Aantal huishoudens in risicoklassen per variabele op gemeenteniveau

| Variabele | Risicoscore | Utrecht | | Heerlen | |
|-------------------------------------|-------------|---------|------|---------|------|
| | | Aantal | % | Aantal | % |
| Risico motorvoertuigbezit | 0 | 89 729 | 50,1 | 30 739 | 66,0 |
| | 1 | 6 063 | 3,4 | 2 011 | 4,3 |
| | 2 | 83 132 | 46,5 | 13 795 | 29,6 |
| Risico afstand ov-halte | 0 | 150 867 | 84,3 | 28 451 | 61,1 |
| | 1 | 25 992 | 14,5 | 15 573 | 33,5 |
| | 2 | 2 065 | 1,2 | 2 521 | 5,4 |
| Risico afstand tot voorzieningen | 0 | 73 924 | 41,3 | 12 653 | 27,2 |
| | 1 | 68 496 | 38,3 | 18 990 | 40,8 |
| | 2 | 36 504 | 20,4 | 14 902 | 32,0 |
| Risico nabijheid familie | 0 | 55 132 | 30,8 | 30 177 | 64,8 |
| | 1 | 30 974 | 17,3 | 5 991 | 12,9 |
| | 2 | 92 818 | 51,9 | 10 377 | 22,3 |
| Risico inkomen | 0 | 116 464 | 65,1 | 20 428 | 43,9 |
| | 1 | 44 244 | 24,7 | 18 996 | 40,8 |
| | 2 | 18 216 | 10,2 | 7 121 | 15,3 |
| Risico sociaaleconomische categorie | 0 | 133 248 | 74,5 | 23 094 | 49,6 |
| | 1 | 25 498 | 14,3 | 13 815 | 29,7 |
| | 2 | 20 178 | 11,3 | 9 636 | 20,7 |
| Risico migratieachtergrond | 0 | 140 599 | 78,6 | 40 794 | 87,6 |
| | 1 | 21 289 | 11,9 | 3 401 | 7,3 |
| | 2 | 17 036 | 9,5 | 2 350 | 5,0 |
| Risico gezondheid | 0 | 135 862 | 75,9 | 27 999 | 60,2 |
| | 1 | 29 321 | 16,4 | 12 395 | 26,6 |
| | 2 | 13 741 | 7,7 | 6 151 | 13,2 |
| Risico samenstelling huishouden | 0 | 43 266 | 24,2 | 13 586 | 29,2 |
| | 1 | 122 527 | 68,5 | 26 030 | 55,9 |
| | 2 | 13 131 | 7,3 | 6 929 | 14,9 |
| Totaal aantal huishoudens | | 178 924 | | 46 545 | |

Vervoermiddelen

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

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

huishoudens met een brommer, motor of bestelauto dan in Utrecht. Zowel in Heerlen als in Utrecht krijgt slechts een klein percentage van de huishoudens risicoscore 1 op motorvoertuigbezit omdat zij geen auto bezitten maar wel een motor of bromfiets.

Ook voor een treinstation en ov-halte moeten huishoudens uit Heerlen gemiddeld verder reizen. In 2016 is de gemiddelde afstand in Heerlen is tot de dichtstbijzijnde bus, trein of andere ov-halte 375 meter en in Utrecht is dat 270 meter.

Slechts 1 procent van de huishoudens in Utrecht moet 800 meter of meer afleggen om bij een ov-halte te komen en heeft risicoscore 2. In Heerlen geldt dat voor 5 procent van de huishoudens.

Nabijheid bestemmingen

Utrechtenaren hebben vaker een supermarkt binnen loopafstand dan huishoudens in Heerlen. Huishoudens in Utrecht hebben in 2015 een supermarkt op gemiddeld zo'n 550 meter afstand. In Heerlen is die afstand gemiddeld 665 meter. 20 procent van de Utrechtse huishoudens krijgt risicoscore 2 omdat zij 800 meter of meer moeten afleggen naar de supermarkt, in Heerlen is dat 32 procent van de huishoudens.

Van de inwoners van Heerlen had in 2014 een groter aandeel hun ouders binnen een afstand van 5 kilometer dan in Utrecht. Van de Heerlenaren woonde 33 procent in huis of binnen 5 kilometer afstand van hun moeder en 24 procent woonde in huis of binnen 5 kilometer afstand van hun vader. In Utrecht had slechts 17 procent hun moeder net zo dichtbij en 13 procent hun vader (CBS StatLine, 2019g). Meer dan de helft van de Utrechtse huishoudens (52 procent) heeft geen familie binnen een afstand van 20 kilometer, hun familie woont verder weg of is overleden (huishoudens met risicoscore 2 op afstand tot familie). In Heerlen is dat bij 22 procent van de huishoudens het geval.

Inkomen

Huishoudens in Utrecht hebben gemiddeld een hoger inkomen dan huishoudens in Heerlen. In 2015 was het gemiddeld besteedbaar inkomen van huishoudens in Utrecht 34,8 duizend euro tegen 31,2 duizend euro in Heerlen (CBS StatLine, 2019d). Er waren in Heerlen ook meer huishoudens die langdurig een laag inkomen hadden. In 2016 leefde 6,1 procent van de Heerlense huishoudens vier jaar of langer van een inkomen onder de lage-inkomensgrens (CBS StatLine, 2019e). In Utrecht was dat 4,3 procent van de huishoudens.

Zowel in Utrecht als in Heerlen had de grootste groep huishoudens in 2016 'inkomen als werknemer' als voornaamste inkomensbron. In Utrecht gaat om 62 procent van de huishoudens en in Heerlen om 45 procent. In Utrecht is het aandeel huishoudens dat de kost verdient als zelfstandige (9 procent) hoger dan in Heerlen (5 procent). Ook kent Utrecht een groter aandeel huishoudens met studiefinanciering als voornaamste inkomensbron (5 procent tegenover 1 procent in Heerlen). In Heerlen is het aandeel huishoudens dat pensioen als voornaamste inkomensbron heeft dubbel zo hoog als in Utrecht (30 tegenover 15 procent). Ook het aandeel huishoudens met risicoscore 2 in de sociaaleconomische categorie, waaronder bijvoorbeeld mensen met een bijstands- of arbeidsongeschiktheidsuitkering vallen, ligt in Heerlen hoger (21 procent) dan in Utrecht (11 procent).

Huishoudenskenmerken

In Utrecht heeft een 33 procent van de inwoners een migratieachtergrond, in Heerlen is dat 28 procent. In Utrecht betreft het grootste deel hiervan mensen met een niet-westerse migratieachtergrond (twee derde). In Heerlen is dat een derde van de mensen met een migratieachtergrond (CBS StatLine, 2019h). 10 procent van de Utrechtse huishoudens en 5 procent van de Heerlense huishoudens krijgt risicoscore 2 toegekend omdat deze huishoudens uitsluitend leden hebben die van de eerste generatie zijn met een niet-westerse migratieachtergrond.

Van de inwoners van Utrecht van 19 jaar of ouder geeft 28 procent aan beperkt te zijn in dagelijkse activiteiten door zijn/haar gezondheid. In Heerlen is dit percentage 44 procent. 13 procent van de inwoners van Utrecht heeft één of meerdere lichamelijke beperkingen, in Heerlen is dat 22 procent.

Er zijn in Heerlen meer huishoudens die hoge zorgkosten hebben of zorg ontvangen vanuit de WMO of WLZ. In Utrecht werd in 2016 aan 8 procent van de huishoudens een of meer WMO-arrangementen verleend vanwege een lichamelijke beperking. In Heerlen was dat 17 procent van de huishoudens (CBS StatLine, 2019j). Waarschijnlijk heeft het verschil in gezondheid tussen Utrecht en Heerlen deels te maken met het leeftijdsverschil van de inwoners.

Utrecht en Heerlen verschillen sterk wat betreft de leeftijd van de inwoners. Vergeleken met Heerlen telt Utrecht relatief veel jongeren van 19 tot 35 jaar. In Heerlen zijn relatief meer 50-plussers dan in Utrecht (CBS StatLine, 2019a). De gemiddelde leeftijd in Heerlen is bijna tien jaar hoger dan in Utrecht. Een inwoner van Utrecht is in 2016 gemiddeld 34,9 jaar, een Heerlenaar is gemiddeld 44,2 jaar. De lage gemiddelde leeftijd in Utrecht heeft onder andere te maken met het aantal studenten dat hier woont. In studiejaar 2017/2018 waren er 32,2 duizend hbo/wo-studenten, dit is bijna een tiende deel van alle inwoners. In Heerlen wonen 2,1 duizend studenten, 2 procent van alle inwoners (CBS StatLine, 2019b).

In 2016 bestaat meer dan de helft van de huishoudens (52 procent) in Utrecht uit één persoon. In Heerlen is dit aandeel lager, namelijk 44 procent. Naar verhouding is in Heerlen het aandeel paren zonder kinderen, maar ook het aandeel eenouder huishoudens hoger dan in Utrecht (CBS StatLine, 2019c). Het aandeel huishoudens met een risicoscore 2 op de variabele huishoudenssamenstelling (o.a. alleenstaande 70-plussers en eenoudergezinnen met jonge kinderen), ligt in Heerlen meer dan twee keer zo hoog als in Utrecht (15 tegenover 7 procent).

6. Bronnen

Literatuur

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

Bastiaanssen, J., Donkers, H. & Martens, K. (2013). Vervoersarmoede, sociale uitsluiting door gebrek aan vervoersmogelijkheden http://www.geography.nl/fileadmin/geografie/Geografie_PDF/1308_oktober/130801_bastiaanssen_vervoersarmoede.pdf.

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

Bijl, R. (2009). Sociale samenhang en bevolkingskrimp. Demos, 25(7), 8. <https://www.nidi.nl/shared/content/demos/2009/demos-25-07.pdf>.

Boer, A, De. (2005). Kijk op informele zorg. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau. https://www.scp.nl/Publicaties/Alle_publicaties/Publicaties_2005/Kijk_op_informele_zorg.

Brouwer, W.H. & Davidse, R.J. (2002). Oudere verkeersdeelnemers. In: J.J.F. Schroots (red.), Handboek psychologie van de volwassen ontwikkeling en veroudering (p. 505-531). Assen: Van Gorcum. <http://library.swov.nl/action/front/fulltext?id=103014>.

CBS. (2016). Afbakening generaties met migratieachtergrond. <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2016/47/afbakening-generaties-met-migratieachtergrond>.

CBS. (2018a). Langdurige armoede verder toegenomen in 2016. <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2018/03/langdurige-armoede-verder-toegenomen-in-2016>.

CBS. (2018b). Armoede en sociale uitsluiting 2018. <https://www.cbs.nl/nl-nl/publicatie/2018/03/armoede-en-sociale-uitsluiting-2018>.

CBS. (2018c). Meer huishoudens met inkomen boven 50 000 euro. <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2018/50/meer-huishoudens-met-inkomen-boven-50-000-euro>.

CBS. (2018d). Ruim kwart huishoudens heeft geen motorvoertuig. <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2018/25/ruim-kwart-huishoudens-heeft-geen-motorvoertuig>.

CBS. (2019a). Secmbus: Personen sociaaleconomische categorie. <https://www.cbs.nl/nl-nl/onze-diensten/maatwerk-en-microdata/microdata-zelf-onderzoek-doen/microdatabestanden/secmbus-personen-sociaaleconomische-categorie>.

CBS. (2019b). Stelsel van Sociaal Statistische bestanden. <https://www.cbs.nl/nl-nl/onze-diensten/methoden/onderzoeksomschrijvingen/korte-onderzoeksbeschrijvingen/stelsel-van-sociaal-statistische-bestanden--ssb-->.

CBS. (2019c). Personenmobiliteit: van en naar het werk. <https://www.cbs.nl/nl-nl/maatschappij/verkeer-en-vervoer/transport-en-mobiliteit/mobiliteit/personenmobiliteit/categorie-personenmobiliteit/personenmobiliteit-van-en-naar-het-werk>.

CBS. (2019d). Risico op vervoersarmoede in Utrecht en Heerlen, 2016. <https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2019/42/risico-op-vervoersarmoede-in-utrecht-en-heerlen-2016>.

Conkova, N., Fokkema, T. & Dykstra, P. A. (2018). Non-kin ties as a source of support in Europe: understanding the role of cultural context, *European Societies*, 20:1, 131-156, DOI: <https://doi.org/10.1080/14616696.2017.1405058>.

Cubiss. (2015). Kwetsbare groepen: Gemeente Heerlen. [https://www.cubiss.nl/sites/default/files/afbeeldingen/ken-uw-doelgroep/Heerlen%20\(2\).pdf](https://www.cubiss.nl/sites/default/files/afbeeldingen/ken-uw-doelgroep/Heerlen%20(2).pdf).

El-Geneidy, A., Grimsrud, M., Wasfi, R., Tétreault, P., & Surprenant-Legault, J. (2014). New evidence on walking distances to transit stops: identifying redundancies and gaps using variable service areas. *Transportation*, 41(1), 193-210.

Hamers, D. & Nabielek, K. (2006). Bloeiende Bermen: verstedelijking langs de snelweg. https://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/rpb_bloeiende-bermen-2006.pdf.

Harms, L. (2006). Anders onderweg; de mobiliteit van allochtonen en autochtonen vergeleken. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.

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

Harms, L. & Schaap, N. (2015). Mobiliteitssegregatie en de nivellerende rol van de fiets. Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 19 en 20 november 2015, Antwerpen. https://www.cvs-congres.nl/cvspdfdocs_2015/cvs15_033.pdf.

Huijnk, W. & Andriessen, I. (2016). Integratie in zicht? De integratie van migranten in Nederland op acht terreinen nader bekeken. Den Haag: Sociaal Cultureel Planbureau.

Jeekel, H. (2011). De autoafhankelijke samenleving. Proefschrift, Erasmus Universiteit Rotterdam. Delft: Eburon.

Jorritsma, P. & Olde Kalter, M.J. (2008). Grijs op reis. Over de mobiliteit van ouderen. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Jorritsma, P., Berveling, J., De Haas, M., Bakker, P. en L. Harms (2018), Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem? Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/10/31/mobiliteitsarmoede-vaag-begrip-of-concreet-probleem>.

Kampert, A., Nijenhuis, J., Verhoeven, M. & Dahlmans, D. (2018). Risico op vervoersarmoede: Een eerste aanzet tot een indicator. <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2018/50/risico-op-vervoersarmoede>.

Klis, M., Van der. (2013). Gezinnen onderweg; Dagelijkse mobiliteit van ouders van jonge kinderen in het combineren van werk en gezin. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.

Kloof, A. van der, Bastiaanssen, J. & K. Martens, K. (2014). Bicycle lessons, activity participation and empowerment, Case Studies on Transport Policy, Volume 2, 2: 89-95.

Kloosterman, R. (2015). Familie is de belangrijkste bron voor hulp en steun. CBS: Sociaaleconomische Trends. <https://www.cbs.nl/-/media/imported/documents/2015/17/familie-is-de-belangrijkste-bron-voor-hulp-en-steun-2015.pdf>.

Lucas, K., Bates, J., Moore, J. & Carrasco, J. A. (2016a): Modelling the relationship between travel behaviour and social disadvantage, Transportation Research Part A, 40: 157-171.

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

Martens, K. & Bastiaanssen, J. (2014) Een index om het risico op bereikbaarheidsarmoede te meten. Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk (CVS) 20 en 21 november 2014, Eindhoven. https://www.cvs-congres.nl/cvspdfdocs_2014/cvs14_005.pdf.

Martens, K., Holder, M. ten, & Thijssen, J. (2011). Vervoersarmoede bestaat. Verkeerskunde. http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/martens_2011_-_vervoerarmoede_bestaat.pdf.

McClintock, H. (2002). Planning for Cycling, Principles, Practice and Solutions for Urban Planners. Nottingham: University of Nottingham, UK.

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

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

Mokhtarian, P. L., & Chen, C. (2004). TTB or not TTB, that is the question: a review and analysis of the empirical literature on travel time (and money) budgets. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 38(9-10), 643-675.

Mulder, C. H., & Malmberg, G. (2014). Local ties and family migration. *Environment and Planning A*, 46(9), 2195-2211.

Mulder, C. H., & van der Meer, M. J. (2009). Geographical distances and support from family members. *Population, space and place*, 15(4), 381-399.
<https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1002/psp.557>.

Mulder, C. H., & Wagner, M. (2012). Moving after separation: The role of location-specific capital. *Housing Studies*, 27(6), 839-852.

PBL. (2017). Mobiliteit en elektriciteit in het digitale tijdperk. Publieke waarden onder spanning, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.

Platform 31& ZB Planbureau. (2017). Mobiliteit in dunbevolkte regio's: Over vervoersarmoede, mobiliteit en bereikbaarheid.
<https://www.platform31.nl/publicaties/mobiliteit-in-dunbevolkte-regio-s>.

Steenbekkers, A. & Vermeij, L. (2013). De dorpenmonitor. Ontwikkelingen in de leefsituatie van dorpsbewoners. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.

Tweede Kamer. (2019). Plenair verslag Tweede Kamer, 78e vergadering, Dinsdag 23 april 2019. https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/plenaire_verslagen/detail/2c10804b-3621-4206-b951-919b5b858e37.

ZB| Planbureau (2016). Onderzoek naar vervoersarmoede: Bevindingen – Vrouwen 60 jaar en ouder. Middelburg.
<https://www.dezb.nl/dam/planbureau/bestanden/publicaties/2017/vervoersarmoede-vrouwen.pdf>.

CBS StatLine

CBS StatLine. (2019a). StatLine: Bevolking op 1 januari en gemiddeld; geslacht, leeftijd en regio.
<https://opendata.cbs.nl/StatLine/#/CBS/nl/dataset/03759ned/table?dl=256BE>.

CBS StatLine. (2019b). StatLine: Leerlingen, deelnemers en studenten; onderwijssoort, woonregio.
<https://opendata.cbs.nl/StatLine/#/CBS/nl/dataset/71450ned/table?dl=10C06>.

CBS StatLine. (2019c). StatLine: Huishoudens; samenstelling, grootte, regio, 1 januari <https://opendata.cbs.nl/StatLine/#/CBS/nl/dataset/71486ned/table?dl=22BBD>.

CBS Statline. (2019d). StatLine: Inkomen van huishoudens; huishoudenskenmerken, regio (indeling 2017). <https://opendata.cbs.nl/StatLine/#/CBS/nl/dataset/83919NED/table?dl=11808>

CBS StatLine. (2019e). StatLine: Laag en langdurig laag inkomen; huishoudenskenmerken, regio (indeling 2017). <https://opendata.cbs.nl/StatLine/#/CBS/nl/dataset/83921NED/table?dl=11803>.

CBS StatLine. (2019f). StatLine: Inkomen van huishoudens; huishoudenskenmerken, regio (indeling 2018). <https://opendata.cbs.nl/StatLine/#/CBS/nl/dataset/84341NED/table?dl=22CAF&ts=1567163325129>.

CBS StatLine. (2019g). StatLine: Personen; afstand tot ouder; persoonskenmerken, regio 2014. <https://opendata.cbs.nl/StatLine/#/CBS/nl/dataset/83246NED/table?dl=22BDF>.

CBS StatLine. (2019h). StatLine: Bevolking; leeftijd, migratieachtergrond, geslacht en regio, 1 januari. <https://opendata.cbs.nl/StatLine/#/CBS/nl/dataset/37713/table?dl=22BBC>.

CBS StatLine. (2019i). StatLine: Gezondheidsmonitor; bevolking 19 jaar of ouder, regio, 2016. <https://opendata.cbs.nl/StatLine/#/CBS/nl/dataset/83674NED/table?dl=22D54>.

CBS StatLine. (2019j). StatLine: Wmo-gebruik; aantal maatwerkarrangementen, regio. <https://opendata.cbs.nl/StatLine/#/CBS/nl/dataset/83264NED/table?dl=22DE6>.

Colofon

Uitgever

Centraal Bureau voor de Statistiek
Henri Faasdreef 312, 2492 JP Den Haag

Deze publicatie is door samenwerking tussen het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) tot stand gekomen. Vragen over deze publicatie kunnen gestuurd worden aan de Infoservice: info@cbs.nl.

CBS

Het Centraal Bureau voor de Statistiek is verantwoordelijk voor de verzameling en verwerking van nationale en internationale statistieken. Het CBS draagt met haar werk bij aan het maatschappelijke debat.

www.cbs.nl

PBL

Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) is het nationale instituut voor strategische beleidsanalyses op het gebied van milieu, natuur en ruimte. Het PBL draagt bij aan de kwaliteit van de politiek-bestuurlijke afweging door het verrichten van verkenningen, analyses en evaluaties waarbij een integrale benadering vooropstaat. Het PBL is vóór alles beleidsgericht. Het verricht zijn onderzoek gevraagd en ongevraagd, onafhankelijk en wetenschappelijk gefundeerd.

Contactpersoon PBL: Daniëlle Snellen, danielle.snellen@pbl.nl

www.pbl.nl

Met dank aan

Lucas Harms voor zijn inhoudelijke bijdrage; Jaco Berveling, Peter Jorritsma, Hans Jeekel en Jeroen Bastiaanssen voor de wetenschappelijke review van het rapport.

Prepress

CCN Creatie en visualisatie

Ontwerp

Edenspiekermann

© Centraal Bureau voor de Statistiek, Den Haag/Heerlen/Bonaire, 2018.
Verveelvoudigen is toegestaan, mits het CBS als bron wordt vermeld.