

Risico op vervoersarmoede onder huishoudens in Utrecht en Heerlen

Gabielle Uitbeijerse
Planbureau voor de Leefomgeving¹

Astrid Kampert
Centraal Bureau voor de statistiek²

Judith Nijenhuis
Centraal Bureau voor de statistiek³

Themanummer CVS 2019

Uitgebreide samenvatting op basis van een CVS-artikel. Het volledige artikel staat op:

https://www.cvs-congres.nl/e2/site/cvs/custom/site/upload/file/cvs_2019/sessie_g/a2/cvs_40_risico_op_vervoersarmoede_onder_huishoudens_in_utrecht_en_heerlen_1_2019.pdf

Het volledige rapport staat op:

<https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2019/42/indicator-risico-op-vervoersarmoede>

¹ Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). E: gabielle.uitbeijerse@pbl.nl

² Centraal bureau voor de statistiek (CBS). E: a.kampert@cbs.nl

³ Centraal bureau voor de statistiek (CBS). E: jcj.nijenhuis@cbs.nl

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. Volgens Lucas et al. (2016) 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.

Aan de drie deelbegrippen kan nog een vierde toegevoegd worden, namelijk de persoonlijke omstandigheden van mensen of huishoudens die hen belemmeren om op plekken te komen waar ze zouden willen komen. Denk hierbij aan de gezondheid van mensen en hun kennis en vaardigheden.

Het overkoepelend begrip vervoersarmoede staat centraal in dit artikel: door gebrek aan vervoersmogelijkheden niet kunnen komen waar je zou willen komen, waardoor je deelname aan maatschappelijke en economische activiteiten belemmerd wordt.

In dit onderzoek is het risico op vervoersarmoede, op buurtniveau voor de groeigemeente Utrecht en krimpgemeente Heerlen, in kaart gebracht met behulp van negen landelijk beschikbare registervariabelen die op huishoudensniveau met elkaar gecombineerd zijn. Het volledige rapport is hier te vinden.

2. Methode

De vier concepten uit de literatuur (zie inleiding) zijn elk in twee of drie variabelen geoperationaliseerd in figuur 1.

Voor alle variabelen is er een indeling gemaakt in drie klassen; een huishouden kan per variabele een score 0, 1 of 2 krijgen. Waarbij score 0 een lage bijdrage aan het risico op vervoersarmoede reflecteert en score 2 een hoge bijdrage. De indeling in risico's is gemaakt op basis van de inzichten uit de literatuur. De indicator 'risico op vervoersarmoede' is samengesteld op basis van het ongewogen gemiddelde van de negen variabelen per huishouden. Vervolgens is ieder huishouden op basis van dit gemiddelde ingedeeld in de categorie zeer laag risico, laag risico, hoog risico en zeer hoog risico op vervoersarmoede. Deze uitwerking per variabele wordt verder toegelicht in het uitgebreidere CVS-artikel. Dit is bijvoorbeeld de onderbouwing van 'motorvoertuigbezit': 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 de centra van de steden, waar de bereikbaarheid goed is voor autobezitters, maar minder goed voor mensen zonder auto

(Beuningen et al., 2010). Als je geen auto hebt, is het ook lastiger om een baan te vinden (Bastiaanssen 2012, Bastiaanssen et al., 2013). Hoewel het bezit van een auto een vervoersrisico niet volledig kan uitsluiten, schatten wij het risico in huishoudens zonder auto hoger. Huishoudens met andere motorvoertuigen tot hun beschikking scoren een 1, maar zonder motorvoertuig het hoogste risico (2).

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 deze koppeling is gebruik gemaakt van het Stelsel van Sociaal-Statistische bestanden (SSB) van het 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. Door de data op huishoudensniveau te combineren kunnen stapelingseffecten worden meegenomen, bijvoorbeeld of een huishouden zowel geen auto als een laag inkomen heeft en ook nog ver van voorzieningen woont.



Figuur 1: Operationalisering risico op vervoersarmoede in 9 variabelen verdeeld over 4 concepten.

3. Resultaten

Als casus voor dit onderzoek zijn twee grote gemeenten (75 duizend inwoners of meer) in Nederland vergeleken: groeigemeente Utrecht en krimpgemeente Heerlen.

De meeste huishoudens in zowel Heerlen als Utrecht hebben een laag tot zeer laag risico op vervoersarmoede. In Heerlen is dit aandeel 88 procent en in Utrecht 93 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, dit is 0,5 procent van de huishoudens in Heerlen. In Utrecht hebben 290 huishoudens een zeer hoog risico op vervoersarmoede. Ofwel 0,2 procent van alle Utrechtse huishoudens. Een zeer hoog risico 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.

De steden Heerlen en Utrecht verschillen van elkaar wat betreft de negen variabelen. In Utrecht is het autobezit lager dan in Heerlen en in Utrecht heeft een groter deel van de huishoudens een OV-halte in de buurt. De inwoners in Heerlen zijn gemiddeld ouder dan in Utrecht, hebben vaker hogere zorgkosten en ontvangen vaker zorg vanuit WMO en/of WLZ. Inwoners in Utrecht hebben minder vaak een ouder of kind in de buurt wonen dan in Heerlen. In Utrecht wonen relatief meer huishoudens waarvan de leden een migratieachtergrond hebben.

Het risico op vervoersarmoede is voor alle buurten in Heerlen en Utrecht bepaald. De resultaten per gemeenten per buurt zijn hier te vinden. Hierbij is zowel gekeken naar de aantallen huishoudens met hoog of zeer hoog risico op buurtniveau als naar de absolute aantallen. Afhankelijk van het sorteren op aantal of aandeel huishoudens met hoge gemiddelde risico's staan er andere buurten bovenaan de lijst. Om te kunnen bepalen in welke buurten sprake is van een maatschappelijke opgave, is daarom een goede aanvullende analyse van de buurten van belang.

Deze indicator biedt een eerste inzicht in het aantal huishoudens en de spreiding van huishoudens met een risico op vervoersarmoede binnen deze steden. Kanttekening is dat de interpretatie van de indicator complex is, omdat er veel verschillende variabelen worden samengebracht. Deze indicator moet daarom in samenhang met inhoudelijke kennis van buurten in een gemeente worden bekeken. Voordat de indicator landelijk ingezet kan worden als beleidsinstrument dient hij nog verder ontwikkeld te worden.

4. Discussie en handelingsperspectief

4.1 Onderzoeksmatige verdieping

De huidige indicator gaat uit van de objectieve mogelijkheden van personen om ergens te komen, gebaseerd op registerinformatie. Vervolgonderzoek naar de beleving, risico's en doelgroepen die daadwerkelijk vervoersarmoede ervaren is daarom zeker wenselijk. Ook is lokale kennis zeer waardevol bij het interpreteren van de resultaten.

De indicator kan nog verbeterd worden door het toevoegen van data over relevante onderwerpen die nu nog ontbreken, bijvoorbeeld over fietsgebruik en fietsbezit. Hierover is geen integrale data beschikbaar op laag regionaal niveau.

Een andere waardevolle verbetering die nog kan worden doorgevoerd heeft betrekking op de weging van de variabelen in de indicator. Bij de huidige indicator wegen alle variabelen even zwaar. Om deze weging te verbeteren is er verder onderzoek nodig om te bepalen of bepaalde indicatoren sterker samenhangen met vervoersarmoede dan andere. Dan kan worden overwogen om bepaalde variabelen een hogere weging mee te geven, of om een aangepaste weging te hanteren wanneer er samenhang is tussen variabelen. Een nieuwe weging zal gebaseerd moeten zijn op basis van wetenschappelijk onderzoek en afgestemd met experts op het gebied van vervoersarmoede.

4.2 Beleidsmatige inzet

Het huidige rapport laat een uitwerking van de indicator zien voor twee stedelijke gemeenten. Een mogelijke vervolgstap is om de indicator ook toe te passen op meerdere plattelandsgemeenten. Uiteindelijk is het doel van de indicator om inzicht te geven in hoeverre risico op vervoersarmoede in Nederland voorkomt, en waar. Als het lukt om dat inzicht met één indicator te kunnen verkrijgen, wordt de eerste stap in een probleemanalyse vergemakkelijkt. De gebruikte methode is toepasbaar voor heel Nederland. Deze aanpak biedt de mogelijkheid om regio's te vergelijken. Door gebruik van integrale datasets kan het CBS dit onderzoek voor heel Nederland op laag regionaal niveau uitvoeren.

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. Deze analyses zullen vooral in de voorbereiding van beleid extra inzicht geven in combinatie met kennis van de daadwerkelijke situatie in de buurten.

Uit het theoretisch kader van dit onderzoek is gebleken dat vervoersarmoede speelt op het snijvlak van verschillende beleidsdomeinen. Er ligt hier een uitdaging voor de overheid en beleidsmakers uit deze domeinen om gezamenlijk te kijken naar de samenhang.

Referenties

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*. Geografie 1308 oktober.

Beuningen, J., Molnár-in 't Veld, H. & Bouhuis, I. (2010). *Personenautobezit van huishoudens en personen*. CBS.

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

Lucas, K., Mattioli, G., Verlighieri, E. & Guzman, A. (2016). *Transport poverty and its adverse social consequences*. Proceedings of the Institution of Civil Engineers-Transport. Thomas Telford (ICE Publishing), 169 (TR6).