



MOBILITEITSGELUK — IN NEDERLAND —

Mobiliteitsalliantie en De Verkeersonderneming

ANWB · Arriva · Bouwend Nederland · BOVAG · EBS · FEHAC · Fietsersbond · GVB · HTM · Keolis · KNAC
Koninklijk Nederlands Vervoer · MKB-Infra · NKC · NS · OV-NL · Qbuzz · Rai Vereniging · RET · Rover
Schiphol · Transdev · Transport & Logistiek Nederland · Vereniging Zakelijke Rijders · VNA

JULI 2022

MOBILITEIT VOOR IEDEEREEN

Mobiliteit is een fundamentele behoefte van ons allemaal. Mobiliteit maakt het mogelijk om op werk of op school komen, vrienden en familie te ontmoeten en op pad te gaan om te genieten van natuur, cultuur en recreatie. Als we mobiel zijn, maken we deel uit van de samenleving.



Het is echter cruciaal dat te midden van al deze ontwikkelingen iedereen toegang houdt tot mobiliteit, als een voorwaarde om deel te kunnen nemen aan de samenleving. Steeds vaker krijgen we signalen dat de toegang tot mobiliteit onder druk staat. Dat roept vragen op. Hoe komt dat? Hoe groot is deze groep? Waar moeten we rekening mee houden als we inzetten op de veranderingen?

Om meer inzicht te krijgen in de relatie tussen mobiliteit en kunnen deelnemen aan de samenleving heeft de Mobiliteitsalliantie samen met De Verkeersonderneming de Mobiliteitsgelukstest uitgevoerd. Daarin wordt onderzocht in hoeverre de toegang tot mobiliteit mensen (vanuit hun eigen perceptie) wel of niet belemmert in hun behoeften en dagelijks functioneren. De uitkomsten van dit onderzoek worden in voorliggend rapport beschreven en hebben ons doen beseffen dat we niet alleen technisch en ruimtelijk naar de mobiliteit van morgen moeten kijken, maar juist ook vanuit de menselijke behoefte. Dat betekent ook dat we mobiliteitsvraagstukken nog beter moeten verbinden met andere (maatschappelijke) opgaven. Want in de samenleving die wij voor ogen hebben, heeft iedereen toegang tot mobiliteit.

Steven van Eijck
Voorzitter Mobiliteitsalliantie



In het Deltaplan (2019) stelde de Mobiliteitsalliantie de gebruiker en het pakketje centraal en keek het vooruit naar de mobiliteit van de toekomst. We stelden vast dat we moeten gaan denken in mobiliteit in plaats van modaliteiten. Dat vraagt investeringen om het mobiliteitssysteem robuust, Nederland bereikbaar en de (handels)verbindingen met het achterland op niveau te houden. Maar het vraagt ook om veranderingen, zoals meer keuzevrijheid en flexibeler reisgedrag. Daarin spelen nieuwe ontwikkelingen als hubs en Mobility as a Service (MaaS) een belangrijke rol.

DE MOBILITEITSGELUKSTEST IN HET KORT



In het onderzoek brengen we het (door deelnemers) ervaren mobiliteitsgeluk in beeld. Dat gebeurt door mobiliteit te verbinden met zes domeinen die rechtstreeks invloed hebben op ons algemeen geluk: gezondheid, vrijheid, sociale omgeving, leefomgeving, saamhorigheid en persoonlijke ontwikkeling (werken en studeren). Het onderzoek is uitgevoerd aan de hand van de door De Verkeersonderneming ontwikkelde Mobiliteitsgelukstest (MGT). Het is de eerste keer dat een dergelijk onderzoek op nationale schaal is uitgevoerd.

Waar leeftijd geen significante rol speelt in het ervaren mobiliteitsgeluk, doen opleiding, inkomen en culturele achtergrond dat wel. Ook speelt de mate van verstedelijking een rol. Mensen in hoog stedelijke omgevingen ondervinden meer last van drukte, vervuiling en

geluid en scoren minder hoog op mobiliteitsgeluk. Het gebruik van de fiets wordt als bijzonder prettig ervaren en het bezit van een auto eveneens, ook als deze niet vaak wordt gebruikt. Nieuwe kansrijke ontwikkelingen als MaaS en Hubs zijn bij veel mensen nog onbekend. Gebrek aan geld om vrij te kunnen reizen -als indicator voor Mobiliteitsarmoede- wordt expliciet ervaren door jonge mensen met weinig geld en mensen met een laag inkomen.

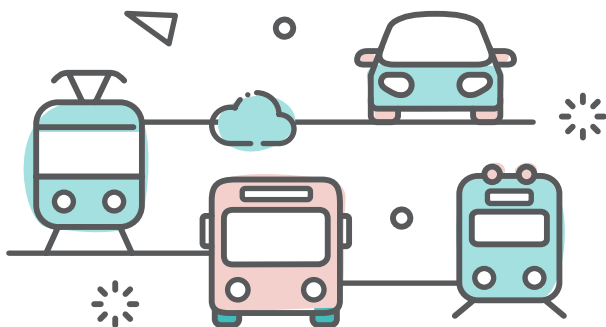
In voorliggend document worden de uitkomsten van het onderzoek beschreven. Met het onderzoek vraagt de Mobiliteitsalliantie aandacht voor inclusieve mobiliteit. Het onderzoek geeft inzicht in het ervaren mobiliteitsgeluk en daarmee houvast voor denkrichtingen en mogelijke interventies.

Leeswijzer

Hoofdstuk 1 beschrijft de context waarin de Mobiliteitsgelukstest is uitgevoerd en gaat in op mobiliteitsarmoede, mobiliteitsgeluk en de opzet van het onderzoek. In hoofdstuk 2 worden de belangrijkste uitkomsten van het onderzoek beschreven, waarna in hoofdstuk 3 wordt afgesloten met enkele korte aanbevelingen en (beleids-)dilemma's.

1. VERVOERSARMOEDE EN MOBILITEITSGELUK

Toegang tot mobiliteit is een voorwaarde om mee te kunnen doen aan de samenleving. Een groeiende groep mensen heeft minder toegang tot mobiliteit¹. De sociale weerbaarheid wordt dan minder. Door technologische ontwikkelingen dreigt er bovendien een vergroting van de digitale kloof en daarmee een verhoogd risico op vervoersarmoede².



Vervoersarmoede ontstaat niet zomaar, maar pas als sociale nadelen en vervoersnadelen elkaar gaan overlappen³. Met sociale nadelen worden dan onder andere bedoeld een laag inkomen/geen werk, beperkt ontwikkelde vaardigheden, matige gezondheid en slechte huisvesting. Bij vervoersnadelen gaat het om angst voor criminaliteit, geen of gebrek aan informatie, te hoge tarieven, slecht of beperkt OV en het ontbreken van een auto⁴.

1.1 Vervoersarmoede

Vervoersarmoede betekent dat mensen geen of minder toegang hebben tot mobiliteit. Door (fysieke of mentale) beperkingen, vanwege de betaalbaarheid of omdat mensen het systeem niet begrijpen.

Het kennisinstituut voor mobiliteitsbeleid (KiM) noemt het mobiliteitsarmoede en definieert dit als volgt:

“Het niet of moeilijk kunnen bereiken van activiteitenlocaties (in termen van moeite) als gevolg van gebrekkige vervoersmogelijkheden (zowel objectief als gepercipieerd), in combinatie met de sociaaleconomische en ruimtelijke omstandigheden waarin mensen verkeren en hun vaardigheden. Hierdoor worden zij belemmerd in hun deelname aan het maatschappelijk leven, waardoor de kwaliteit van leven negatief wordt beïnvloed” (KiM, 2018).



Vervoersarmoede in Nederland

Het probleem van vervoersarmoede krijgt nog maar weinig aandacht en gaat meer uit naar krimpregio's. Maar het probleem is juist in stedelijke gebieden groot⁵. Van der Bijl en Van der Steenhoven stellen dat de vervoersarmoede in enkele achterstandswijken in de G4 enorm is. De ervaring van de onderzoekers is dat beleidsbepalers en deskundigen in de G4 zich vaak niet bewust zijn van de omvang van vervoersarmoede. Dit heeft mede tot gevolg dat de sociale functie van mobiliteit wordt onderschat⁶. Karel Martens stelt in zijn boek 'Transport for Justice' dat zo'n 10% van de Nederlandse beroepsbevolking lijdt aan vervoersarmoede⁷.



De Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (RLi) laat in haar publicatie 'Toegang tot de stad' zien dat de toegankelijkheid van publieke voorzieningen, wonen en vervoer voor steeds meer mensen onder druk staat. Door in te zetten op de dikke OV-lijnen worden de knooppunten voor meer mensen moeilijker bereikbaar en kost het meer tijd, geld en moeite om ergens te komen. En bij het plannen van woningbouw, scholen, ziekenhuizen, sportfaciliteiten of andere voorzieningen wordt er vaak impliciet van uitgegaan dat bewoners, werknemers en gebruikers van de voorzieningen 'er wel komen', bijvoorbeeld met de auto. Voor veel mensen is de auto echter niet beschikbaar als alternatief voor het OV, omdat zij zich geen auto kunnen veroorloven of geen rijbewijs hebben. De RLi pleit daarom voor een andere aanvliegroute: "het uitgangspunt van het vervoersbeleid zou moeten zijn dat alle burgers tegen redelijke kosten (in termen van geld, tijd en moeite) de gewenste vervoersbewegingen kunnen maken"⁸.

Onvoldoende toegang tot mobiliteit is niet alleen schadelijk voor de mensen die het betreft, maar ook voor de samenleving. Denk bijvoorbeeld aan de mensen die wel kunnen en willen werken, maar niet op een werklocatie kunnen komen.



1.2 Mobiliteitsgeluk

In dit onderzoek verbinden we vervoersarmoede met mobiliteitsgeluk, juist om de menselijke dimensie mee te kunnen nemen. Internationale organisaties als de OESO en landen die het geluk van hun inwoners meten (Bhutan, Duitsland) stellen dat er zes domeinen

zijn die rechtstreeks invloed hebben op geluk. Dat zijn gezondheid, vrijheid, sociale omgeving, leefomgeving, saamhorigheid en persoonlijke ontwikkeling (werken en studeren). In onderstaand overzicht wordt kort de vertaalslag gemaakt naar mobiliteitsgeluk.

Domein	Invloed op mobiliteitsgeluk
 Gezondheid	De mate waarin de bereikbaarheid van voorzieningen een rol speelt voor mensen, plus de impact van mobiliteit en vervoerswijzen op de persoonlijke gezondheid.
 Werken en studeren <i>Persoonlijke ontwikkeling</i>	De wijze waarop iemand naar werk of studie gaat en wel/niet kan komen op de door hem/haar zelf gewenste plek, plus hoe de reis wordt ervaren.
 Leefomgeving	De wijze waarop de directe leefomgeving waarin iemand woont wordt ervaren en de impact van verschillende vormen van mobiliteit daarop (drukke, geluid, vervuiling).
 Sociale omgeving	De wijze waarop beschikbaarheid en toegang tot mobiliteit invloed hebben op iemands sociale leven (is mobiliteit wel/geen belemmering voor contacten en bezoeken)?
 Vrijheid	De mate waarin mobiliteit invloed heeft op iemands bewegingsvrijheid (keuzemogelijkheden en wel/geen beperkingen in moment van reizen).
 Saamhorigheid	De mate waarin iemand reizen met verschillende vervoerswijzen wel of niet sociaal veilig (gevoel, ervaren) vindt, plus de betrokkenheid bij de samenleving.

Belangrijke opmerking hierbij is dat de domeinen in de toepassing overlap kunnen hebben, omdat aan deelnemers is gevraagd in hoeverre ze zelf mobiliteitsgeluk ervaren. In deze perceptie kan -bijvoorbeeld- vrijheid ook een rol spelen in relatie tot de antwoorden in de andere domeinen. Zie ook de uitleg in bijlage 1.

1.3 MobiliteitsGeluksTest

Het onderzoek is uitgevoerd aan de hand van de MobiliteitsGeluksTest (MGT). Daarin is gekeken naar de manier waarop mobiliteit invloed heeft op de in paragraaf 1.2 beschreven zes domeinen. De uitkomsten van het onderzoek resulteren in een mobiliteitsgeluksindex, uitgedrukt in een getal tussen de 0 en de 1. Het betreft steeds relatieve scores, gebaseerd op de perceptie van de respondenten⁹. De uitkomst moet dus niet letterlijk worden opgevat, het geeft vooral een beeld van hoe mensen mobiliteit ervaren en hoe zij dit waarderen.

De deelnemers aan de MGT zijn geplot aan de hand van een aantal (demografische) kenmerken. Dat zijn: niveau van stedelijkheid, leeftijd, opleiding, inkomen en culturele identiteit. Door de zes domeinen te analyseren op deze kenmerken kunnen we uitspraken doen over het ervaren mobiliteitsgeluk van verschillende groepen deelnemers. Aanvullend is in beeld gebracht in hoeverre nieuwe ontwikkelingen als MaaS en Hubs bijdragen aan mobiliteitsgeluk.



De theorie achter de MobiliteitsGeluksTest

Aan de MobiliteitsGeluksTest hebben in totaal 7192 respondenten deelgenomen. In bijlage 1 wordt de theorie achter de MobiliteitsGeluksTest uitgebreider beschreven en is een verantwoording van het onderzoek opgenomen, inclusief een analyse van de verschillen in demografie tussen de respondenten van de MGT en de totale Nederlandse bevolking. Elke onderzochte groep in dit onderzoek bestaat uit ten minste 400 respondenten en is voldoende representatief.

Voetnoten Hoofdstuk 1

¹ Het KIM (2020) heeft aan de hand van de kenmerken (o.a. inkomen, leeftijd, fysieke beperkingen) de omvang van groepen in beeld gebracht die mogelijk in mindere mate toegang hebben tot mobiliteit. Daarbij doet het geen uitspraak over de mate en omvang van mobiliteitsarmoede. Het CBS ontwikkelde een indicator waarmee het risico op vervoersarmoede in beeld wordt gebracht (2016, 2019).

² Door het gebruik van verschillende bronnen en de behoefte om zorgvuldig te zijn in de verwijzingen, worden in dit rapport vervoersarmoede en mobiliteitsarmoede door elkaar gebruikt.

³ Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy*, vol. 20, 105-113.

⁴ Inclusieve mobiliteit is een voorwaarde voor het behalen van veel Sustainable Development Goals. Sinds 2016 is er ook het VN Verdrag Handicap, dat inzet op verbetering van de positie van mensen met een beperking.

⁵ Gulikers, R. (2020, december). Vervoersarmoede. Opgehaald van *Geografie.nl*: <https://geografie.nl/artikel/vervoersarmoede>

⁶ Van der Bijl, R., & Van der Steenhoven, H. (2019). Gesprekken over gebrekkige mobiliteit. Opgehaald van *Favas.net*: <https://favas.net/wp-content/uploads/2015/03/vervoersarmoede-gesprekken-jan19.pdf>

⁷ Martens, K. (2016). *Transport Justice*. In K. Martens, *Transport Justice*. Taylor & Francis Ltd.

⁸ Rli. (2020). Toegang tot de Stad: hoe publieke voorzieningen, wonen en vervoer de sleutel voor burgers vormen. Den Haag: Raad voor Leefomgeving en Infrastructuur.

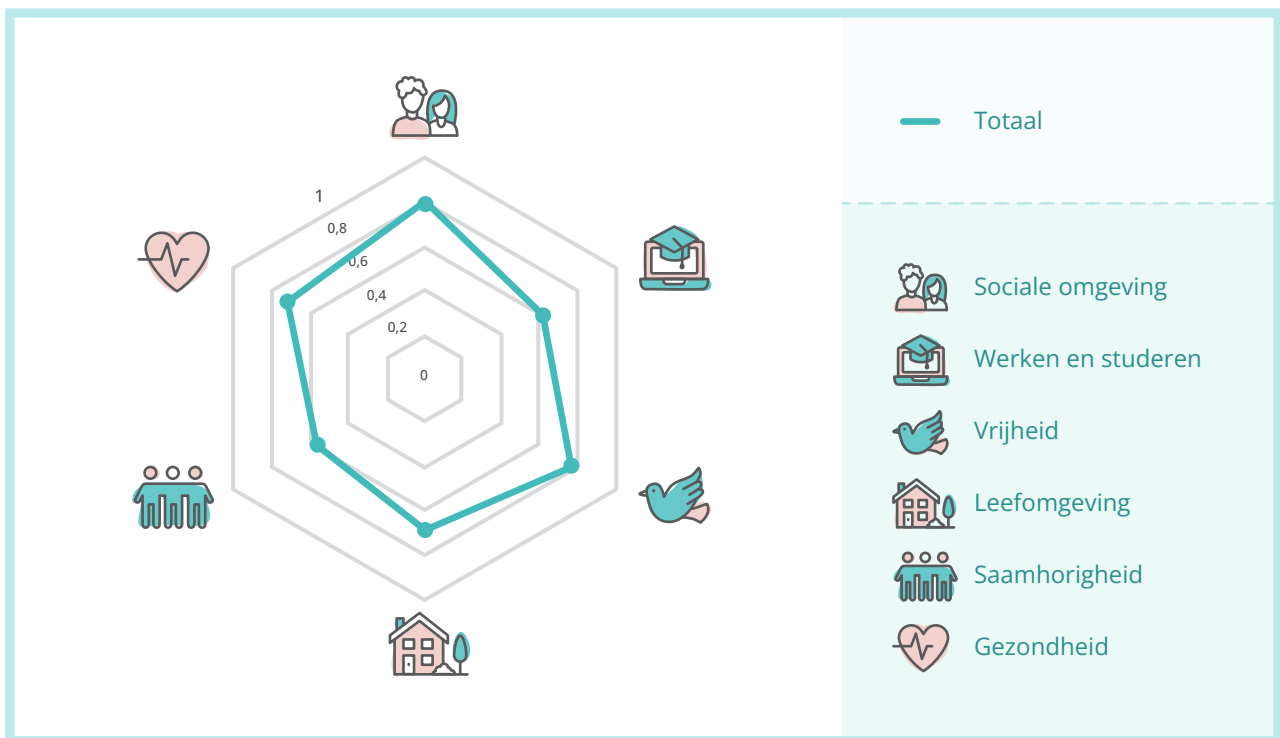
⁹ Zo is in de test (bijvoorbeeld) aan de persoon zelf gevraagd hoe hij/zij de culturele achtergrond identificeert, in plaats van uit te gaan van definities van het CBS.

2. UITKOMSTEN EN BEVINDINGEN

In dit hoofdstuk worden de uitkomsten van de test beschreven en toegelicht, eerst integraal en vervolgens uitgesplitst naar verschillende kenmerken.

2.1 Uitkomst integraal

In onderstaande figuur wordt de integrale uitkomst van de MGT afgebeeld. Over de gehele mobiliteitsgeluktest was de gemiddelde score 0,7. Daarbinnen scoorde het domein saamhorigheid met 0,57 het laagst en het domein sociale omgeving met 0,82 het hoogst. Respondenten met een hoog opleidingsniveau, een hoog inkomen, een Nederlandse culturele achtergrond en een laag niveau van stedelijkheid scoorden gemiddeld het hoogst op de mobiliteitsgeluktest.



Figuur 1: MGT-score totaal

Om beter inzicht te krijgen in hoe deze scores tot stand zijn gekomen gaat de rest van dit hoofdstuk dieper in op de scoreverdeling per (demografisch) kenmerk (2.2). Per kenmerk is daarbij steeds gekeken naar:

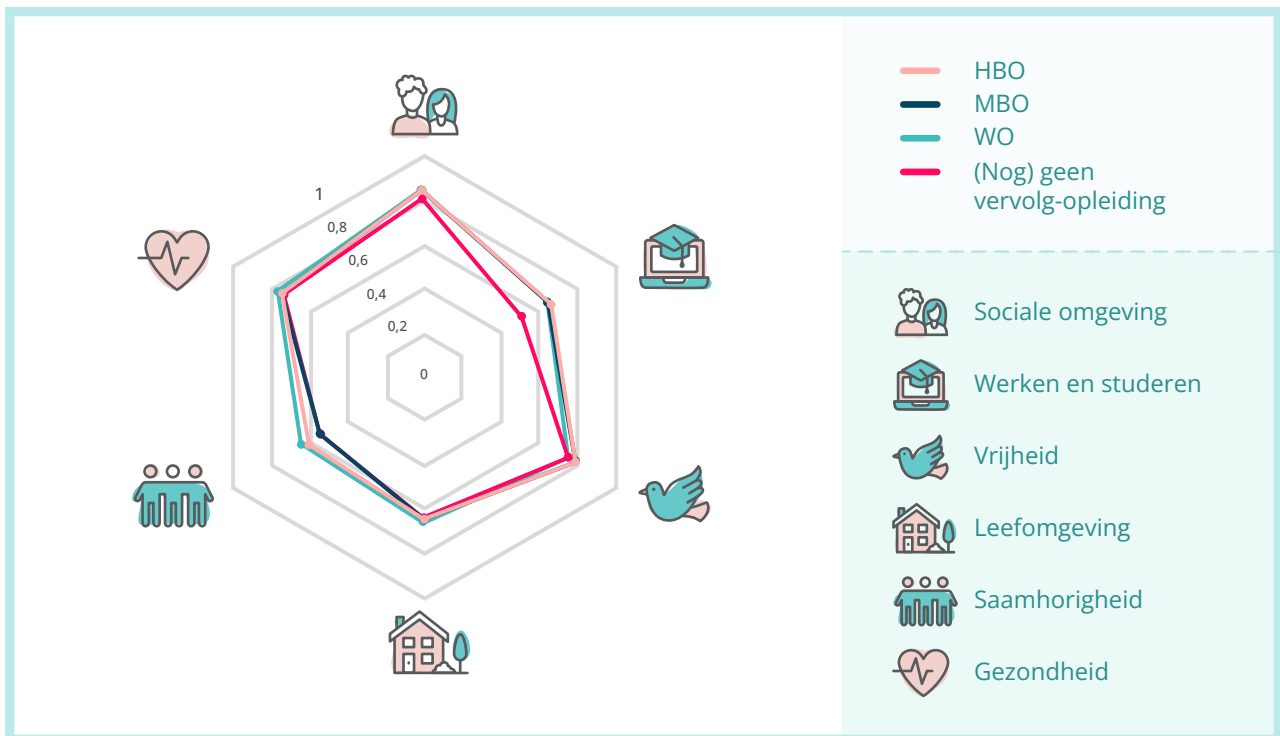
- 1 De feitelijke MGT-scores en het herkennen van patronen: wat valt op?
- 2 Mogelijke verklaringen? Zijn deze te herleiden uit de vraagstelling en de data of is aanvullend onderzoek nodig?

Aanvullend wordt ook gekeken naar de gebruikte vervoerswijze voor woon-werkverkeer (2.3) en het gebruik (en ervaren belemmeringen) van MaaS Apps en mobiliteitshubs (2.4). Tot slot is er ook een specifieke vraag gesteld over beschikbare middelen om vrij te kunnen reizen, als indicator voor mobiliteitsarmoede (2.5).

2.2 Bevindingen per kenmerk

Opleiding

Bij het kenmerk opleiding is er een duidelijk positief verband zichtbaar tussen opleidingsniveau en mobiliteitsgeluk. Mensen met een lage opleiding ervaren op meerdere domeinen relatief weinig mobiliteitsgeluk. Met name de categorie zonder vervolgopleiding scoort opvallend laag binnen alle zes de domeinen, met de grootste scorevariatie in de domeinen 'saamhorigheid' en 'persoonlijke ontwikkeling (werken en studeren)'.



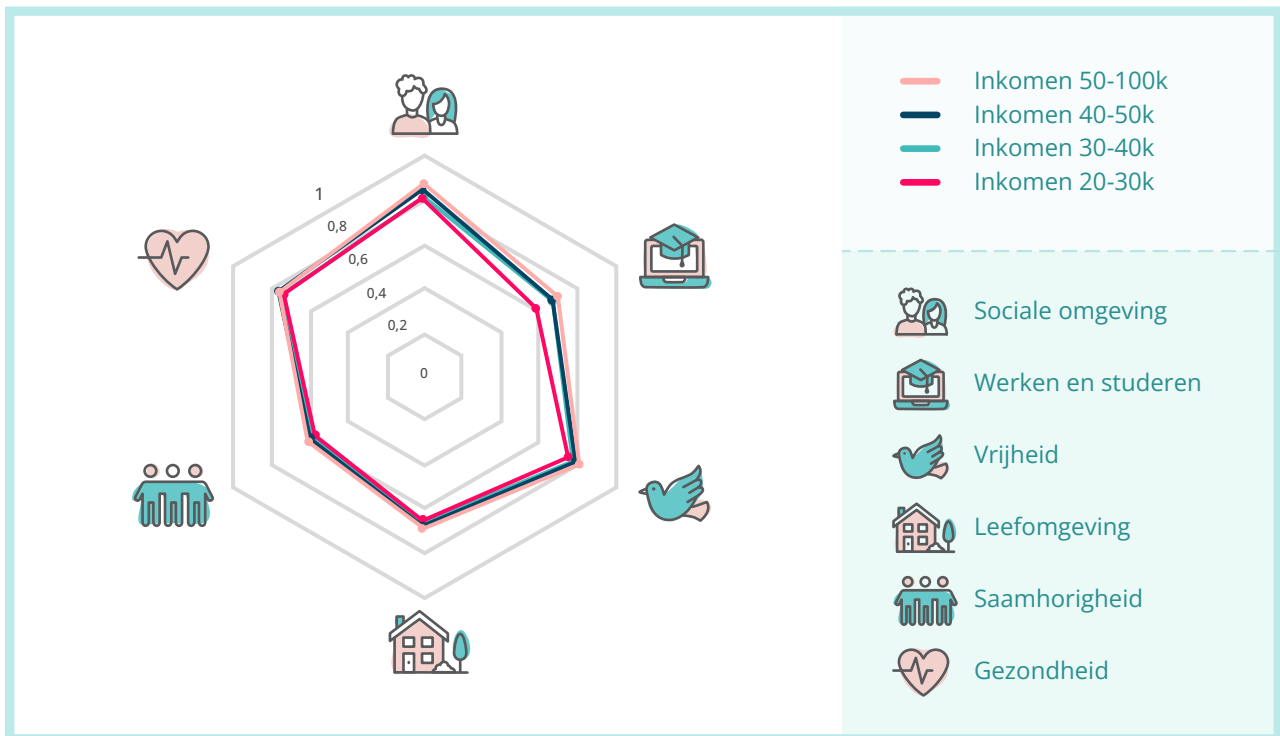
Figuur 2: MGT-score naar opleidingsniveau

Met name de vragen 'Hoe prettig is je reis naar werk/opleiding?' en 'Kon je werken/studeren waar je wilde?' worden door deze groep minder positief beoordeeld. Binnen het domein saamhorigheid blijkt dat respondenten zonder vervolgopleiding zich over het algemeen minder

veilig op straat voelen dan mensen die wel een vervolgopleiding genoten hebben. Ook ervaart de groep zonder vervolgopleiding vaker onbeschoft gedrag van mensen om zich heen in het openbaar vervoer en op straat.

Inkomen

Er is ook een positief verband zichtbaar tussen de hoogte van het inkomen en de gemiddelde MGT-score. Hoe hoger het inkomen van de respondent, des te hoger scoort deze op de test. De verschillen zijn het grootst binnen het domein 'werken en studeren'. Daarnaast valt het domein 'gezondheid' op, omdat dit het enige domein is waar respondenten met een hoger inkomen niet hoger scoren dan de rest. Opvallend is verder dat de hoogste inkomensgroep het vaakst aangeeft hun rit van en naar werk als (zeer) onprettig te ervaren.



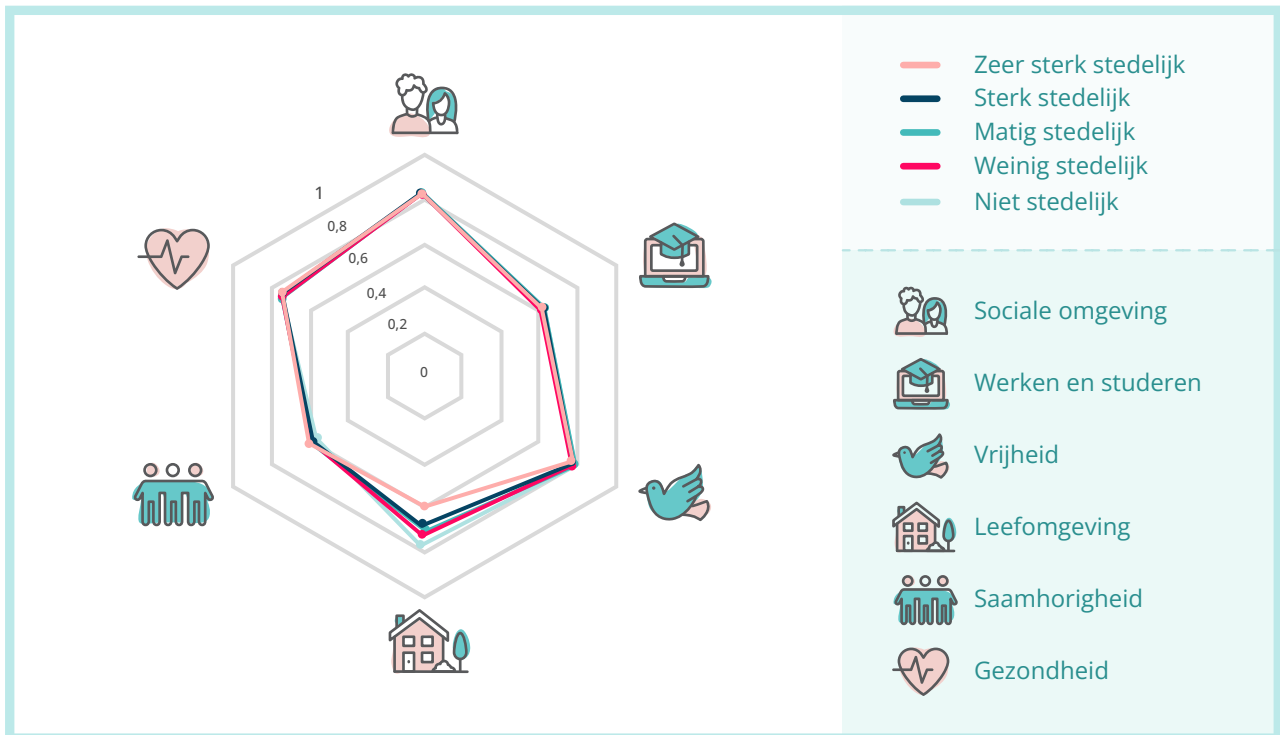
Figuur 3: MGT-score naar inkomen

Binnen het sociale domein geven mensen met een minder hoog inkomen aan niet genoeg geld te hebben om te reizen. En binnen het domein

'vrijheid' blijkt dat respondenten met een lager inkomen vaker hulpbehoevend zijn als het op reizen aankomt.

Niveau van stedelijkheid

De verschillen in scores in het domein 'leefomgeving' zijn dusdanig groot (in de overige domeinen is er nauwelijks sprake van verschillen) dat dit resulteert in een negatief verband tussen stedelijkheidsgraad en de gemiddelde MGT-score. Dat wil zeggen dat respondenten gemiddeld lager scoren naarmate het niveau van stedelijkheid toeneemt.



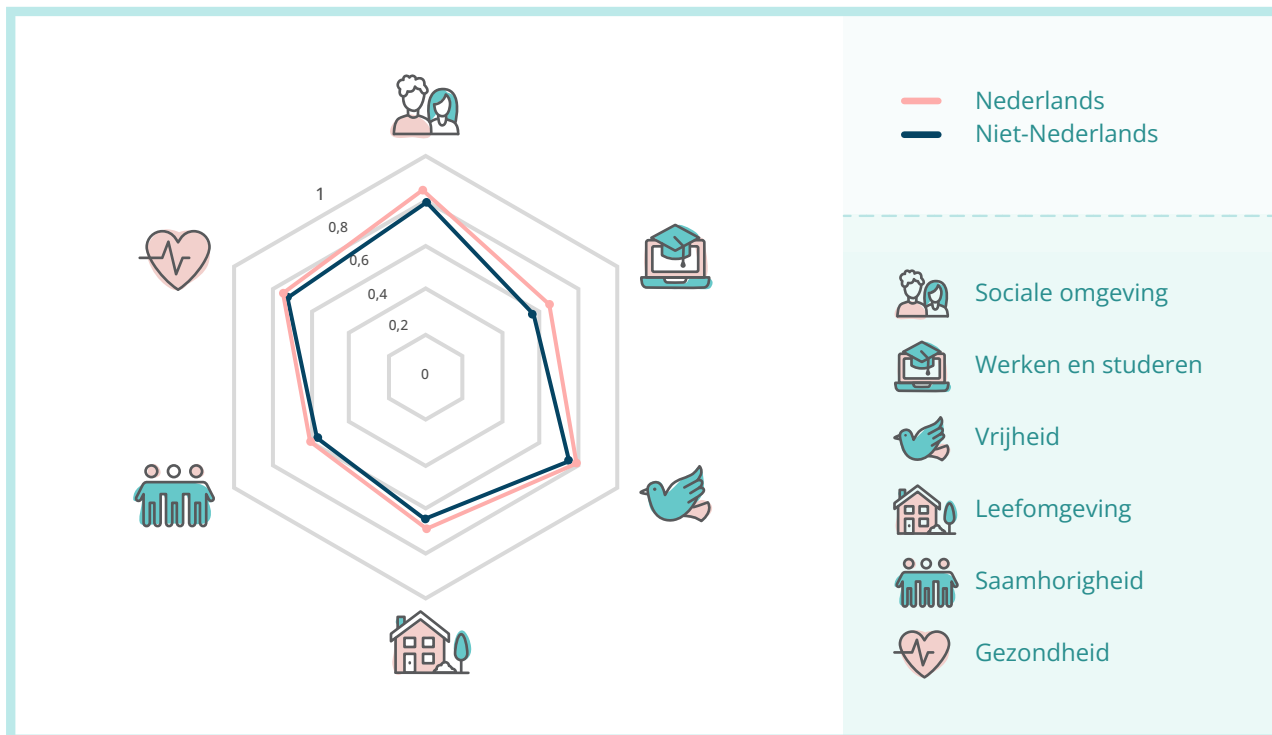
Figuur 4: MGT-score naar niveau van stedelijkheid

De verklaring hiervoor is dat respondenten in hoog stedelijke gebieden meer hinder ervaren van verkeersdruk, gebrek aan ruimte voor voetgangers, luchtvervuiling en geluidsoverlast. Onder respondenten uit zeer stedelijke gebieden is deze ervaren hinder het dubbele ten opzichte van de minder stedelijke niveaus.

Daarnaast is er een duidelijke correlatie zichtbaar tussen het niveau van stedelijkheid en autogebruik. Respondenten die meer landelijk wonen kiezen er over het algemeen vaker voor om van en naar het werk de auto als vervoersmiddel te gebruiken.

Culturele achtergrond

Respondenten met een niet-Nederlandse culturele achtergrond scoren op alle domeinen lager dan respondenten met een Nederlandse achtergrond. Dit verschil is het grootst binnen het domein 'werken en studeren'.



Figuur 5: MGT-score naar culturele achtergrond

Toch kunnen de verschillen niet alleen verklaard worden door het kenmerk culturele achtergrond. Het blijkt dat respondenten met een niet-Nederlandse achtergrond over het algemeen vaker wonen in een hoog stedelijk

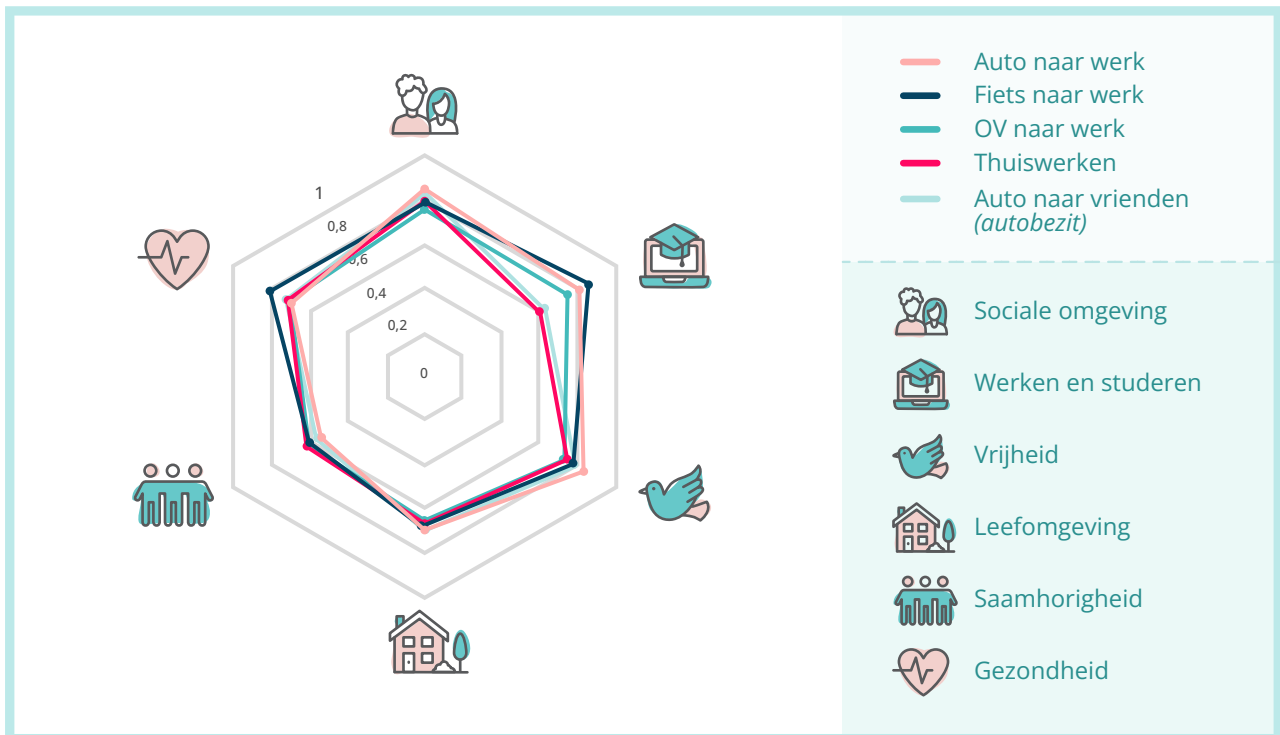
gebied, minder geld verdienen, vaker per openbaar vervoer en minder met de auto naar het werk reizen en lager opgeleid zijn. Het gaat dus veel meer om de samenhang van kenmerken.

Leeftijd

Met uitzondering van het domein 'werken en studeren' is er nagenoeg geen verschil zichtbaar tussen de leeftijdsgroepen. Binnen het domein 'werken en studeren' scoren mensen van 67 jaar en ouder weliswaar lager dan gemiddeld, maar dat is logisch omdat de meeste respondenten in deze leeftijdscategorie niet meer werken. Ook de groep in de leeftijdscategorie 55 tot en met 66 jaar scoort wat lager dan gemiddeld. De verklaring hiervoor zit in de vraag 'hoe prettig is je reis naar werk/ opleiding?'. Deze werd door deze groep vaker beantwoord met 'niet van toepassing'. Hoewel dit een negatief effect heeft op de mobiliteitsgelukscore, is dit effect te klein om als verklaring te dienen voor de lagere score voor deze groep. Leeftijd lijkt daarmee niet van invloed te zijn op de scores en daarmee ook niet op het mobiliteitsgeluk dat de deelnemers ervaren.

2.3 Gebruik van mobiliteit in het woon-werkverkeer

In de MGT is ook gekeken naar het meest gebruikte voertuig voor woon-werk verkeer en het ervaren mobiliteitsgeluk. Dan blijkt dat de fiets het hoogst. Dit is zichtbaar in zowel de totale MGT-score, als in het domein 'werken en studeren'. Iets lager, maar op de tweede plek, scoort de groep die de auto gebruikt als voornaamste vervoersmiddel. Mensen die het OV gebruiken en de thuiswerkers scoren lager. De respondenten die met de fiets van en naar werk reizen scoren ook een stuk hoger dan de andere groepen op het domein 'gezondheid'. Uit de test komt ook naar voren dat het bezitten van een auto een positief effect op het mobiliteitsgeluk, zelfs als deze slechts sporadisch wordt gebruikt.



Figuur 6: MGT-score naar modaliteit woon-werkverkeer

Thuiswerkers scoren over het algemeen minder hoog binnen het domein 'vrijheid'. Deze lagere score kan verklaard worden doordat thuiswerkers zich minder vrij voelen om te reizen wanneer ze willen (30% van de thuiswerkers ten opzichte van 39% van de

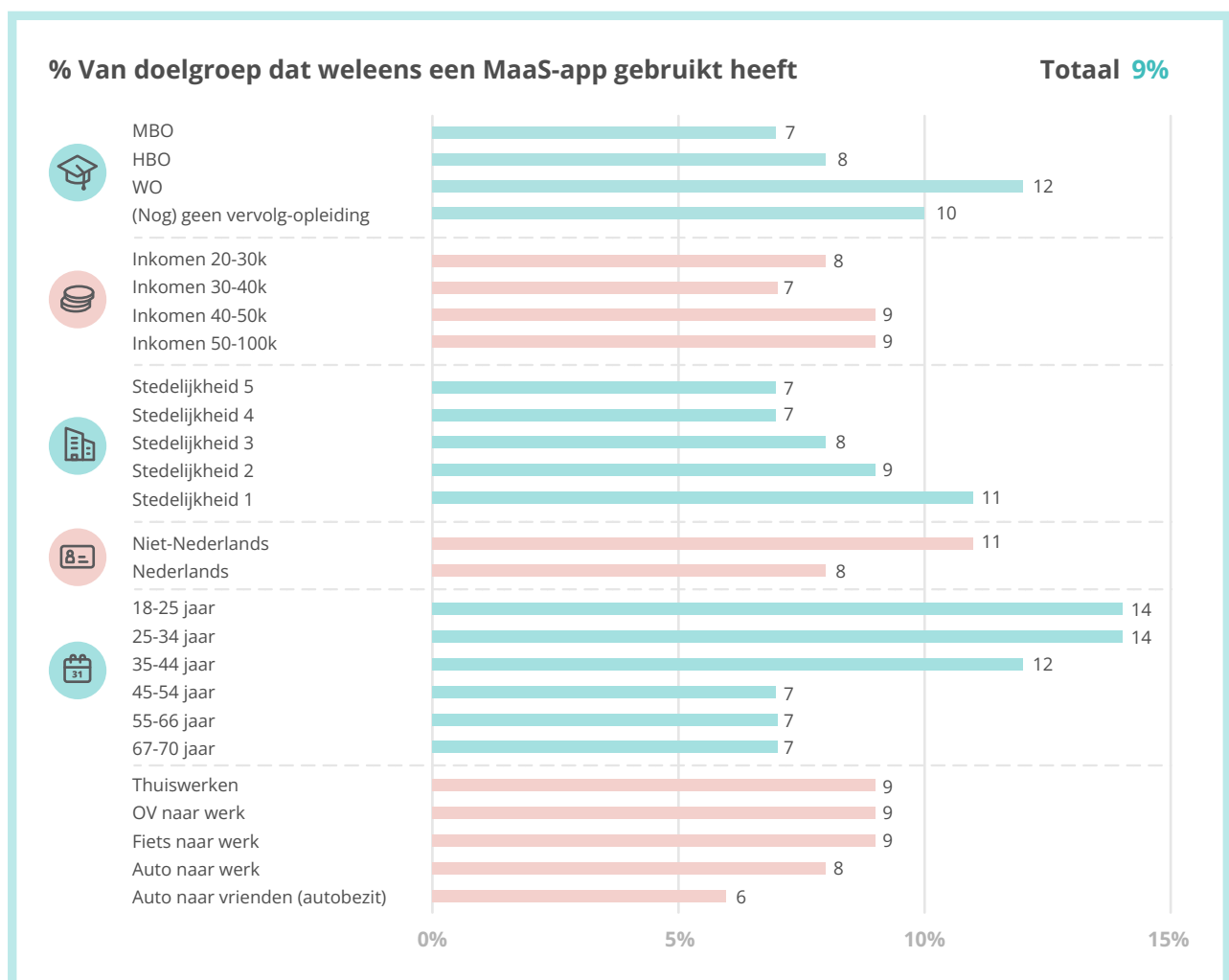
volledige populatie). Ook geven thuiswerkers aan zich minder vrij te voelen om te reizen met een vervoersmiddel naar keuze (34% van de thuiswerkers ten opzichte van 44% van de volledige populatie).

2.4 Nieuwe ontwikkelingen: MaaS en Hubs

MaaS

De ontwikkeling van Mobility as a Service (MaaS) wordt als kansrijk gezien voor de mobiliteit van de toekomst. In het onderzoek geeft 61% van de deelnemers aan nog geen idee te hebben wat MaaS-apps zijn en wat hiermee bedoeld wordt, ondanks dat in de test zelf het begrip beknopt en duidelijk is uitgelegd. Het gebruik van MaaS-apps ligt tussen de 5 en 14 procent. Redenen waarom er niet meer gebruik van gemaakt

wordt, zijn dat de geboden alternatieven niet interessant zijn (14%), men zich niet wil registreren voor deze apps (10%), het te complex is (9%), en er geen aanbod te vinden is in de nabije omgeving (6%). Het gebruik is het laagst binnen de doelgroep 71-75 jaar (5%) en het hoogst bij de doelgroepen 18-25 jaar en 25-34 jaar (14%).



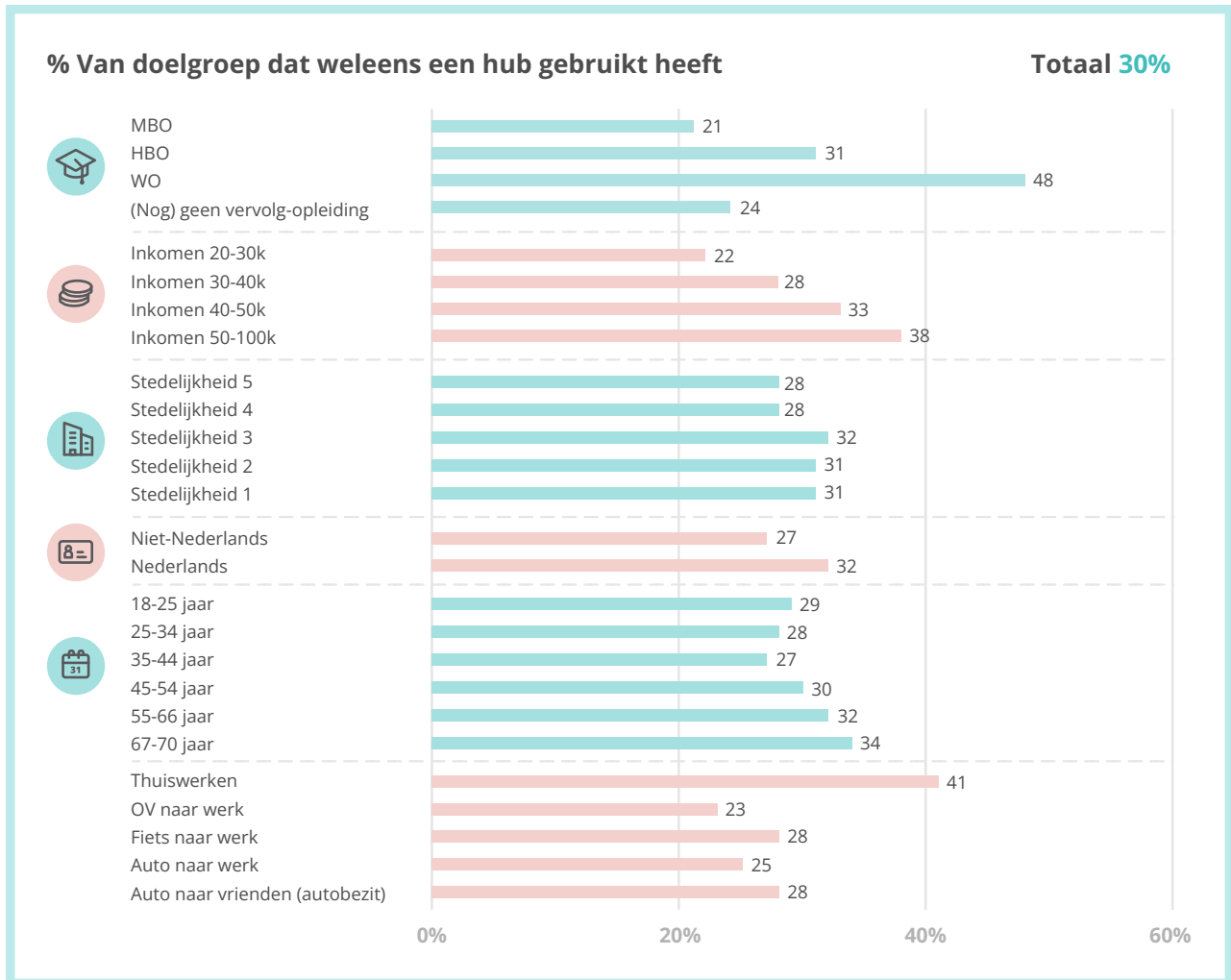
Figuur 8: MaaS-apps: gebruikers

Verder valt het op dat het (beperkte) gebruik vooralsnog niet inkomensafhankelijk is. Het niveau van stedelijkheid daarentegen wel: hoe meer stedelijk men woont, hoe hoger het gebruik. Ook het hoge gebruik onder mensen die wetenschappelijk onderwijs hebben afgerond valt op, evenals dat het gebruik van MaaS-apps hoger is onder mensen met een niet-Nederlandse culturele achtergrond.

Mobiliteitshubs

Ook hubs maken onderdeel uit van het toekomstige mobiliteitssysteem. Hubs kunnen autoverkeer afvangen, deelmobiliteit stimuleren en helpen om (woon)wijken anders in te richten. Onder WO-opgeleiden is het gebruik van hubs het hoogst, namelijk 48%. Mensen met een

MBO-opleiding maken er het minst gebruik van (21%). In tegenstelling tot MaaS-apps, is het gebruik van hubs wel inkomensafhankelijk. Hoe hoger het gemiddelde inkomen, hoe hoger het gebruik.



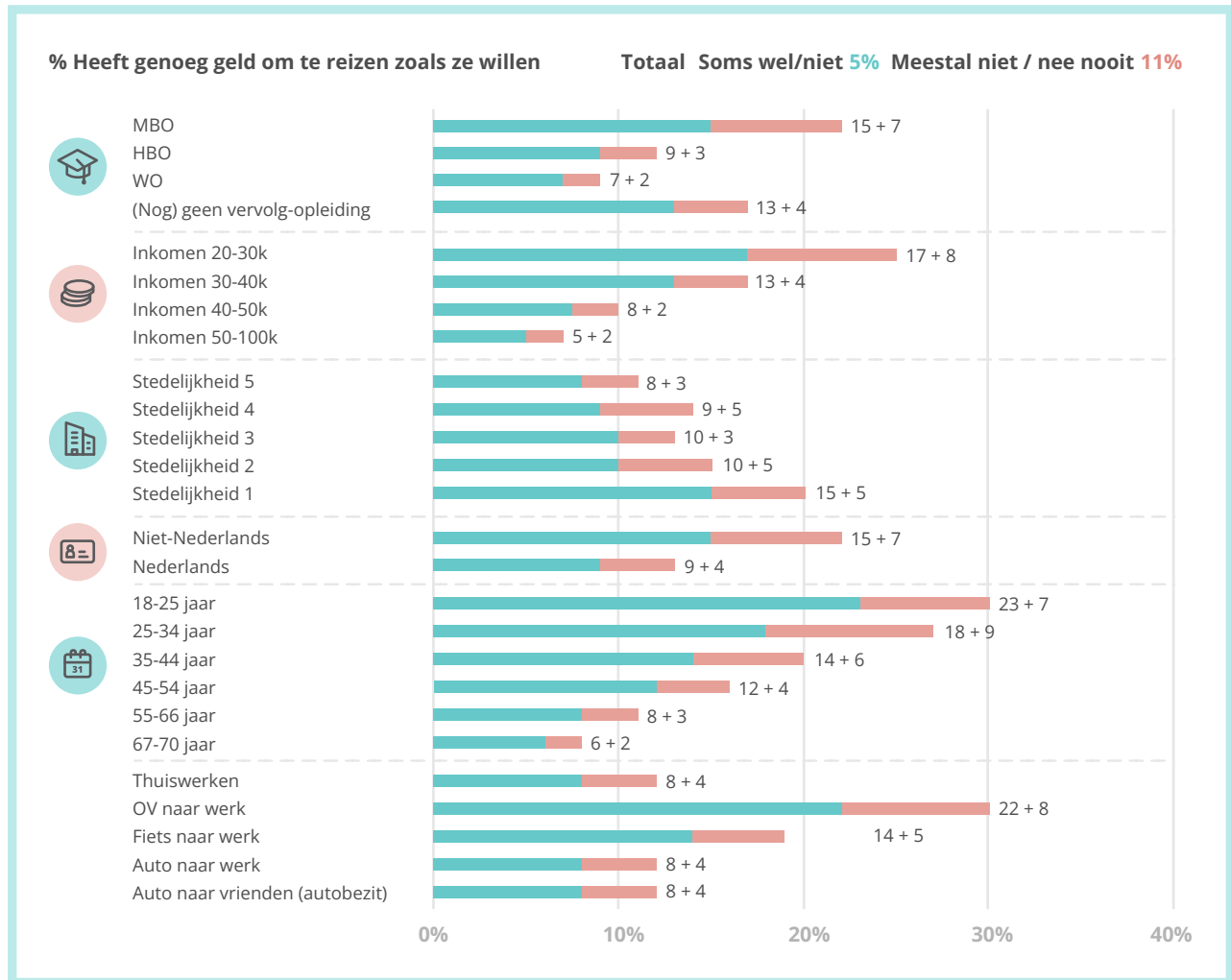
Figuur 9: Hubs: gebruikers

Van de respondenten die geen gebruik maken van hubs geeft bijna 40% aan geen idee te hebben wat hubs zijn of niet te weten hoe hubs gebruikt kunnen worden, ondanks de beknopte uitleg in de vragenlijst. Ruim een kwart van de respondenten geeft aan geen meerwaarde te zien in het gebruik van hubs, 15% maakt liever geen gebruik van het openbaar vervoer (voor de vervolgreis) en bij ongeveer een vijfde betreft het een combinatie van verschillende belemmeringen.

2.5 Mobiliteitsarmoede

In de test is indirect gevraagd naar mobiliteitsarmoede door te vragen naar een van de indicatoren van mobiliteitsarmoede, namelijk of respondenten genoeg geld hebben om te reizen op de manier zoals ze willen. In de vragenlijst konden respondenten de vraag 'ik heb genoeg geld om te reizen zoals ik wil' met

vijf mogelijkheden beantwoorden: Ja altijd, meestal wel, soms wel/niet, meestal niet, en nee nooit. In de figuur zijn alleen de laatste drie antwoordmogelijkheden opgenomen, omdat dit de antwoorden zijn die kunnen wijzen op mobiliteitsarmoede.



Figuur 10: genoeg geld om te reizen naar keuze?

Uit de analyse blijkt dan dat leeftijd van invloed is: jongere mensen hebben over het algemeen vaker te weinig geld om vrije keuzes te maken. Niet geheel verrassend is ook het inkomen van invloed. Mensen die meer verdienen hebben voldoende middelen om mobiliteit te kunnen betalen. Daarnaast komt gebrek aan geld om vrij te kunnen reizen ook minder voor naarmate de respondenten hoger opgeleid zijn. Ook het stedelijkheidsniveau van de respondent lijkt van invloed te zijn: hoe meer stedelijk respondenten wonen, hoe vaker zij gebrek aan geld -als indicator voor mobiliteitsarmoede- ervaren.

3. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste conclusies uit het onderzoek beschreven en enkele aanbevelingen gedaan voor vervolgonderzoek. Daarnaast worden kort enkele dilemma's geschetst ten aanzien van mogelijke beleidsinterventies.

Conclusies

In het onderzoek komt naar voren dat mobiliteit -in de vorm van ervaren mobiliteitsgeluk- veel domeinen raakt die ons algemene geluk bepalen. We komen tot de volgende conclusies:

Opleiding speelt een rol in het ervaren mobiliteitsgeluk van mensen. Met name bij mensen zonder vervolgopleiding is sprake van een duidelijk lagere score op mobiliteitsgeluk.

Er is een positief verband tussen de hoogte van het inkomen en het ervaren mobiliteitsgeluk. Hoe hoger het inkomen van de respondent, des te hoger deze scoort op de Mobiliteitsgeluktest. Mensen met een laag inkomen onderhouden minder sociale contacten en kunnen ook minder makkelijk zelfstandig reizen.

Deelnemers in een hoog stedelijke omgeving ervaren de negatieve externe effecten van mobiliteit (drukke, vervuiling, geluid) veel sterker dan in een minder stedelijke omgeving. Het mobiliteitsgeluk in hoog stedelijke omgevingen is minder groot.

Leeftijd speelt geen significante rol in het ervaren mobiliteitsgeluk.

Mensen met een niet-Nederlandse identiteit wonen vaker in een hoog stedelijk gebied, hebben een lager inkomen, reizen vaker per openbaar vervoer en minder met de auto (naar het werk) en zijn lager opgeleid. Deze combinatie van kenmerken maakt dat deze groep gemiddeld minder mobiliteitsgeluk ervaart.

De fiets kunnen gebruiken als vervoersmiddel in het woon-werkverkeer geeft het meeste mobiliteitsgeluk, gevolgd door de auto.

Het bezit van een auto draagt positief bij aan het ervaren mobiliteitsgeluk, zelfs als deze maar beperkt wordt gebruikt.

Het gebruik van nieuwe ontwikkelingen in de wereld van mobiliteit (MaaS-apps en hubs) is nog beperkt, bij MaaS nog aanzienlijk lager dan bij hubs. Er is ook veel onbekendheid met beide ontwikkelingen.

Gebrek aan geld om (vrij) te kunnen reizen -als indicator voor mobiliteitsarmoede- wordt expliciet ervaren door jonge mensen met weinig geld en mensen met een laag inkomen. Het komt nauwelijks voor bij hogere inkomens en ook minder vaak naarmate er sprake is van een hogere opleiding. Hoe meer stedelijk respondenten wonen, hoe vaker een gebrek aan middelen wordt ervaren. Dit lijkt ook het geval te zijn bij mensen met een niet-Nederlandse culturele achtergrond.

Aanbevelingen voor vervolg

De resultaten van het onderzoek roepen ook (verdiepende) vragen op.



We verwoorden er hier enkele die direct volgen uit de MGT:

Waarom ervaren mensen met een niet-Nederlandse culturele achtergrond over het algemeen minder mobiliteitsgeluk?

Wat belemmert mensen nu precies om te kunnen reizen naar de plek waar zij willen werken, of een opleiding zouden willen volgen?

Wat verstaan verschillende groepen onder onbeschoft gedrag en onprettige reizen?

Welke alternatieven biedt (bijvoorbeeld) deelmobiliteit als de auto wegvalt als vervoersmiddel?

Wat is het blijvende effect van thuiswerken (post-corona) op het ervaren mobiliteitsgeluk?



Dilemma's bij interventies

De uitkomsten van de MGT zijn ook aanleiding voor een gesprek over mogelijke interventies.

Zonder volledig te zijn denken we daarbij aan de volgende dilemma's en discussiepunten:

Wat kunnen we doen om mensen die relatie laag scoren op mobiliteitsgeluk toch eenvoudig en zelfstandig te laten reizen?

Hoever willen we daarin gaan, beleidsmatig en in het (financieel) ondersteunen daarvan?

Wat kan er worden geleerd van bestaande praktijkvoorbeelden in binnen- en buitenland?

Wat kunnen we doen om de bekendheid met en het gebruik van MaaS en hubs te vergroten?

De Mobiliteitsalliantie vraagt met dit onderzoek aandacht voor inclusieve mobiliteit. Op nationaal, regionaal en lokaal niveau. Omdat mobiliteitsarmoede (of een gebrek aan mobiliteitsgeluk) zorgt dat mensen minder goed mee kunnen doen aan de samenleving en omdat het veel maatschappelijke kosten met zich meebrengt.

De MGT betreft een verkennend onderzoek. Het geeft geen oplossingen, maar inzicht in het ervaren mobiliteitsgeluk en daarmee houvast voor denkrichtingen en mogelijke interventies, in afstemming met andere thema's. Mobiliteitsgeluk kan niet als een opzichzelfstaand thema worden beschouwd. Maar toegang tot mobiliteit verdient wel een prominente plek op de beleidsagenda's.

BIJLAGE 1: TOELICHTING EN OPZET ONDERZOEK

In deze bijlage worden achtergrond en methodiek van het onderzoek nader beschreven.



1.1 Over (mobiliteits)geluk

Geluk is een begrip dat op verschillende manieren kan worden opgevat. Enerzijds zijn er tijdelijke geluksmomenten, bijvoorbeeld als het lekker weer is, als je lekker uit eten bent, of als je favoriete sportteam of sporter een wedstrijd heeft gewonnen. Anderzijds kan geluk meer permanent worden opgevat, als de kwaliteit van iemands leven. De index van het bruto nationaal geluk in Bhutan is een belangrijke inspiratiebron geweest voor de ontwikkeling van de MobiliteitsGeluksTest (MGT).

Mobiliteitsgeluk kan ervaren worden op drie verschillende niveaus:

- Het eerste niveau betreft de reis zelf. Wat gebeurt er allemaal om je heen terwijl je van A naar B reist? Levert de reis je stress op, of heb je misschien de wind in de rug terwijl je naar je werk fietst?
- Het tweede niveau gaat over iemands mogelijkheden en de bereikbaarheid van bestemmingen. Hoe bereikbaar of onbereikbaar zijn bestemmingen voor iemand?
- Het derde niveau heeft alles te maken met de gevolgen die mobiliteit heeft op de omgeving. Denk hierbij aan luchtkwaliteit, geluidsoverlast, groen in de omgeving.

Mobiliteit zelf kent ook drie invalshoeken. Allereerst heb je de economische kant, vaak uitgedrukt in cijfers, zoals files, verliesuren en andere data waarin de maatschappelijke kosten van mobiliteit uitgedrukt worden. Ten tweede is er de culturele kant van mobiliteit. Dit slaat op de iconische waarde die voortkomt uit mobiliteit. Voorbeelden zijn de Erasmusbrug in Rotterdam, de Champs-Élysées in Parijs en de rode dubbeldekkers en zwarte taxi's die het Londense straatbeeld domineren. En dan is er als derde de sociale kant van mobiliteit, oftewel de mogelijkheden die toegang tot mobiliteit bieden voor deelname aan de samenleving (of juist niet).



1.2 Onderzoekopzet

Traditioneel gezien ligt de focus bij mobiliteitsonderzoekers vrijwel altijd op de groep mensen die de weg gebruikt. Dit is niet heel verrassend, omdat dit over het algemeen ook de relevante doelgroep is. Het nadeel is echter dat veel mobiliteitsonderzoek een 'dode hoek' heeft. Binnen deze dode hoek zitten de mensen die niet hoeven, willen of kunnen reizen. Het gegeven dat er een groep mensen is die niet de mogelijkheid heeft te kunnen reizen, om wat voor reden dan ook, wordt vervoersarmoede genoemd. Dit onderzoek wil vervoersarmoede beter in kaart brengen. Dat doen we door mobiliteit te verbinden aan geluk.

Er zijn zes domeinen die rechtstreeks invloed hebben op geluk. Dat zijn: gezondheid, vrijheid, sociale omgeving, leefomgeving, saamhorigheid en persoonlijke ontwikkeling (werken en studeren). In het onderzoek is gekeken naar de manier waarop mobiliteit invloed heeft op deze zes domeinen. Daarnaast zijn de deelnemers gegroepeerd aan de hand van enkele demografische en feitelijke kenmerken: niveau van stedelijkheid, leeftijd, opleiding, inkomen en culturele identiteit.

Demografische en feitelijke kenmerken

 Opleiding

 Inkomen

 Niveau van stedelijkheid

 Culturele achtergrond

 Leeftijd

Domeinen



Gezondheid



Werken en studeren
Persoonlijke ontwikkeling



Leefomgeving



Sociale omgeving



Vrijheid



Saamhorigheid

Er is gekozen voor een zelf rapporterend onderzoek. Dit zorgt ervoor dat de data die in dit onderzoek gebruikt wordt op een subjectieve manier gegenereerd zijn. In een zelf rapporterende studie wordt de gepercipieerde werkelijkheid -in dit onderzoek de door de deelnemer zelf ervaren mate van mobiliteitsgeluk- in beeld gebracht.

De uitkomsten van het onderzoek resulteren in een mobiliteitsgeluksindex. Deze kan op twee manieren worden gebruikt. Ten eerste als een soort van initiële scan. Uit de index valt te halen wat er aan de hand is in een bepaald gebied/ binnen een bepaald domein. De tweede manier waarop de mobiliteitsgeluksindex gebruikt kan worden is als toetsingsmechanisme voor interventies. In dat geval zijn twee metingen vereist: een voor de interventie en een daarna.

1.3 Representativiteit

In het onderzoek zijn de scores van groepen op bepaalde thema's met elkaar vergeleken aan de hand van enkele kenmerken (zie 1.1). Op deze kenmerken is de toets gedaan op representativiteit, waarbij gebruik is gemaakt van CBS-data. Deze onderdelen worden hier nader toegelicht.

Culturele achtergrond

Van de deelnemers aan de MGT gaf 13,23% aan een niet-Nederlandse achtergrond te hebben. Deze groep is wat dat betreft ondervertegenwoordigd in het onderzoek, vergeleken met het landelijke percentage. Op 1 september 2021 had 24,9 procent van de bevolking een migratieachtergrond. Daaronder vallen zowel mensen die in het buitenland zijn

geboren (de eerste generatie), als degenen die in Nederland geboren zijn en van wie ten minste een van hun ouders immigrant was (de tweede generatie, CBS, 2021). Het CBS hanteert zo harde criteria om iemand te classificeren als persoon met niet-Nederlandse achtergrond. In de MGT wordt gevraagd hoe de persoon zichzelf identificeert.

Leeftijd

In onderstaande tabel worden de leeftijdscategorieën in beeld gebracht voor de MGT en de daadwerkelijke verdeling in Nederland (CBS, 2021).

Leeftijdsgroep	Vertegenwoordiging in mobiliteitsgeluktest	Vertegenwoordiging in Nederland (CBS, 2021)
55 tot 66 jaar	26%	15%
71 tot 75 jaar	13%	5%
45 tot 54 jaar	12%	12%
35 tot 44 jaar	11%	11%
25 tot 34 jaar	11%	12%
67 tot 70 jaar	11%	4%
18 tot 24 jaar	9%	9%
76 tot 85 jaar	7%	6%

Tabel a. leeftijdscategorieën MGT en landelijk

Hier valt op dat de groepen 55-66 jaar, 71-75 jaar, en 67-70 jaar oververtegenwoordigd zijn in de MGT. Van de mensen ouder dan 85 en jonger dan 18 was de deelname aan de MGT dusdanig klein dat deze groepen niet voldoende vertegenwoordigd zijn om uitspraken over te

kunnen doen. Het aantal deelnemers aan de MGT van de resterende leeftijdsgroepen komt nagenoeg overeen met de vertegenwoordiging binnen de Nederlandse samenleving (afwijking minder dan een procentpunt).

Niveau van stedelijkheid

De deelnemers zijn ook gecategoriseerd op basis van het niveau van stedelijkheid (categorie 1 t/m 5). Deze is gebaseerd op de adressendichtheid van een gemeente. Allereerst is voor ieder adres binnen een gemeente de adressendichtheid vastgesteld van een gebied met een straal van 1 km rondom dat adres. De omgevings-adressendichtheid van een gemeente is de gemiddelde waarde hiervan voor alle

adressen binnen die gemeente. De vijf stedelijkheidsklassen zijn gebaseerd op klassegrenzen van 2500, 1500, 1000 en 500 adressen per km². De volgende klassen worden onderscheiden:

De volgende klassen worden onderscheiden:				
Zeer sterk stedelijk	Sterk stedelijk	Matig stedelijk	Weinig stedelijk	Niet stedelijk
<i>Omgevings-adressendichtheid van 2500 of meer</i>	<i>Omgevings-adressendichtheid van 1500 tot 2500</i>	<i>Omgevings-adressendichtheid van 1000 tot 1500</i>	<i>Omgevings-adressendichtheid van 500 tot 1000</i>	<i>Omgevings-adressendichtheid van minder dan 500</i>
Code 1	Code 2	Code 3	Code 4	Code 5

Bron CBS, 2021

In de tabel wordt deelname aan de MGT vergeleken met de landelijke verdeling.

Stedelijkheid	Vertegenwoordiging in mobiliteitsgeluktest	Vertegenwoordiging in Nederland (CBS, 2021)
Niveau 1	31%	24%
Niveau 2	22%	25%
Niveau 3	19%	17%
Niveau 4	16%	17%
Niveau 5	11%	17%

Tabel b. Verstedelijkingsniveau MGT en Landelijk (CBS, 2021):

Het valt op dat binnen de twee uiterste niveaus sprake is van een ruime afwijking (respectievelijk +7 en -6 procentpunt). Bij de middelste drie niveaus van stedelijkheid is het verschil tussen onderzoekspopulatie en de Nederlandse bevolking een stuk minder groot.

Inkomen

Van alle respondenten in de MGT gaf 22,72% aan niet te weten wat hun inkomen was of men wilde hier geen antwoord op geven. Deze groep is bij het berekenen van de vertegenwoordigingspercentages in onderstaande tabel buiten beschouwing gelaten.

Inkomensklasse (in euro's)	Vertegenwoordiging in mobiliteitsgeluktest	Vertegenwoordiging in Nederland (CBS, 2021)
50.000 – 100.000	29%	16%
30.000 – 40.000	18%	15%
40.000 – 50.000	18%	11%
20.000 – 30.000	13%	18%
< 10.000	9%	14%
10.000 – 20.000	7%	23%
100.000 – 200.000	5%	3%
200.000 <	< 1%	< 1%

Tabel c. Inkomensklassen in de MGT vergeleken met de landelijke CBS, 2021)

Binnen dit onderwerp zien we forse verschillen met de nationale werkelijkheid. Mogelijk heeft de grote groep respondenten die het antwoord op deze vraag niet wist, of deze vraag niet wilde beantwoorden hier invloed op gehad. Met name in groep 1 (verschil van 13 procentpunt) en groep mensen met een inkomen tussen de € 10.000, - tot € 20.000 (16 procentpunt minder in MGT) zijn de afwijkingen groot.

Opleiding

Ook voor deze statistiek is de groep mensen die deze vraag liever niet beantwoordt buiten beschouwing gelaten. De groepen VMBO, HAVO, VWO en basisonderwijs zijn individueel

dusdanig klein dat deze samengevoegd worden tot de groep 'overig'. De tabel laat weer zien hoe de verdeling zicht verhoudt tot de landelijke verdeling.

Opleidingsniveau (afgemaakt)	Vertegenwoordiging in mobiliteitsgeluktest	Vertegenwoordiging in Nederland (CBS, 2021)
HBO	38%	25%
MBO	23%	28%
WO (universiteit)	20%	16%
Overig	19%	30%

Tabel d. Indeling in opleidingsniveau in de MGT, vergeleken met de landelijke indeling (CBS, 2021):

De groepen HBO en WO zijn in de mobiliteitsgeluktest oververtegenwoordigd ten opzichte van de landelijke verdeling, de groep MBO is ondervvertegenwoordigd in de test.

1.4 Mogelijke correlatieve effecten

Sommige demografische kenmerken kunnen een bepaalde samenhang vertonen. Om dit in beeld te brengen is er een extra kruislingse analyse uitgevoerd die laat zien of een demografisch kenmerk als verklarende factor kan worden benoemd. Deze analyse is toegepast op de combinatie van de paragraaf

1.2 beschreven kenmerken enerzijds en de thema's uit de vragenlijst anderzijds. Daar waar uit de analyse is gekomen dat een van de kenmerken een significant sterker effect heeft dan de andere staan deze hieronder beschreven.

Opleidingsniveau en inkomen

Saamhorigheid: het opleidingsniveau heeft meer effect dan het inkomen

Vrijheid: het inkomen heeft meer effect dan het opleidingsniveau

Sociale omgeving: het inkomen heeft meer effect dan het opleidingsniveau

Werken en studeren: het inkomen heeft meer effect dan het opleidingsniveau

Stedelijkheid en inkomen

Leefomgeving: het stedelijkheidsniveau heeft meer effect dan het inkomen

Sociale omgeving: Het inkomen heeft meer effect dan het stedelijkheidsniveau

Culturele achtergrond en inkomen

Saamhorigheid: Inkomen heeft meer effect dan culturele achtergrond

Leefomgeving: culturele achtergrond heeft meer effect dan inkomen

Vrijheid: Het inkomen heeft meer effect van de culturele achtergrond, toch scoren Nederlanders structureel hoger

Sociale omgeving: Het inkomen heeft meer effect van de culturele achtergrond, toch scoren Nederlanders structureel hoger

Culturele achtergrond en stedelijkheid

Leefomgeving: het stedelijkheidsniveau heeft meer effect. Toch scoren niet-Nederlanders structureel lager.

Vrijheid: culturele achtergrond heeft meer effect dan stedelijkheid

Sociale omgeving: culturele achtergrond heeft meer effect dan stedelijkheid

Werken en studeren: culturele achtergrond heeft meer effect dan stedelijkheid

1.5 Vragenlijst

Bekijk de vragenlijst die gebruikt is voor de test door op het logo te klikken.

MobiliteitsGeluk