



Planbureau  
en Bibliotheek  
van Zeeland  
Wat wil je weten?

# Onderzoek naar vervoersarmoede: BEVINDINGEN - VROUWEN VAN 60 JAAR EN OUDER

In opdracht van:



Ruben de Cuyper  
December 2016





# Inhoudsopgave

1. Inleiding
2. Vervoersarmoede: hoe groot is het probleem en wie hebben er mee te maken?
3. Waar wonen de mensen die kampen met vervoersarmoede?
4. Ervaren vervoersproblemen
5. Voorzieningengebruik
6. Gebruik van vervoermiddelen
7. Conclusies

# 1. Inleiding

## Vervoersarmoede in Zeeland

Door schaalvergroting en het centreren van voorzieningen in steden en grotere dorpen zijn mensen soms minder goed in staat om voorzieningen in de woonomgeving te bereiken. Uit een eerdere verkenning blijkt dat er een kleine groep mensen bestaat die aan huis gebonden is<sup>[1]</sup>. Daarnaast lijkt er een groep te zijn voor wie de beschikbare vervoersvormen niet optimaal functioneren en daardoor beperkt is in haar maatschappelijke participatie. De Provincie Zeeland heeft ZB| Planbureau gevraagd om een onderzoek te doen naar deze vervoersarmoede.

In dit onderzoek richten wij ons op vrouwen van 60 jaar en ouder die kampen met vervoersarmoede. Het aandeel 'vervoersarmen' is in deze categorie relatief groot<sup>[1,2]</sup>. De vragen die hier worden beantwoord zijn:

- (1) Hoe groot is de vervoersarmoede in Zeeland?
- (2) Waar wonen de mensen die kampen met vervoersarmoede en welke achtergrondkenmerken hebben zij?
- (3) Waarom kunnen vervoersarmen hun gewenste reizen niet altijd maken?
- (4) Welke voorzieningen gebruiken zij en welke voorzieningen wensen zij te gebruiken?
- (5) Welke vervoersmogelijkheden heeft deze groep ondanks de vervoersproblemen die zij ondervinden?

### Vervoersarmoede (vrouwen van 60 jaar en ouder)





## 2. Vervoersarmoede: hoe groot is het probleem en wie hebben er mee te maken?

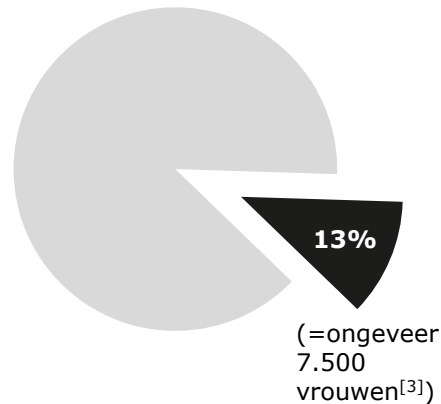
Ruim 7.500 vrouwen ervaren een structureel vervoersprobleem

Ruim 7.500 vrouwen in Zeeland die 60 jaar of ouder zijn kunnen regelmatig openbare voorzieningen niet bereiken vanwege structurele vervoersproblemen.

Deze categorie vrouwen is groter dan de categorie vrouwen die geen vervoermiddel tot de beschikking heeft. Zo werd de totale groep zonder vervoermiddelen eerder geschat op 1% van de Zeeuwse bevolking tussen 18 en 65 jaar (ongeveer 2.500 personen)<sup>[1]</sup>. Van deze groep zou ongeveer 70% vrouw zijn en zou 59% 60 jaar en ouder zijn.

Niet alleen vrouwen zonder vervoermiddelen kampen dus regelmatig met problemen om voorzieningen te bereiken. Ook vrouwen die wel een vervoermiddel hebben kunnen regelmatig voorzieningen niet bereiken die zij wel zouden willen bereiken.

*Figuur 2.1: Aandeel vrouwen dat regelmatig voorzieningen niet kan bereiken vanwege structurele vervoersproblemen, oftewel vrouwen met vervoersarmoede (in procenten)*

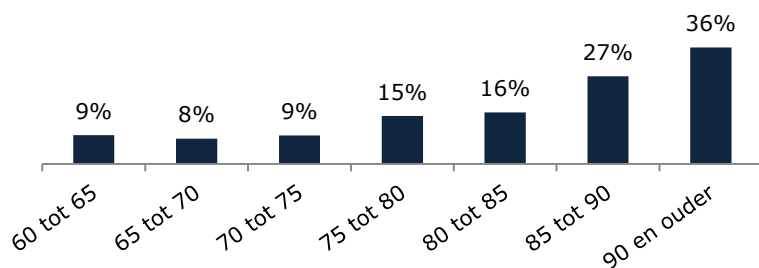


Mensen die regelmatig voorzieningen niet kunnen bereiken vanwege structurele vervoersproblemen worden door de Provincie Zeeland aangeduid als 'relatieve vervoersarmen'. Daarnaast bestaat er ook 'absolute vervoersarmoede'. Dit zijn de mensen die geen vervoermiddel hebben en daardoor aan huis gebonden zijn. In dit onderzoek richten wij ons, tenzij anders vermeld, op de relatieve vervoersarmoede in Zeeland.



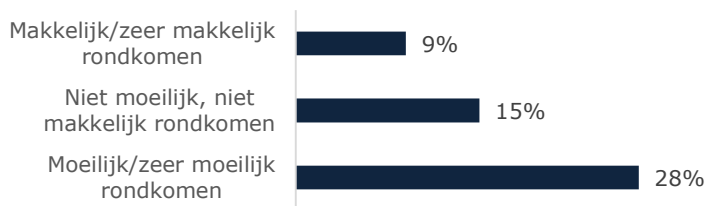
## Structurele vervoersproblemen vooral bij vrouwen van hoge leeftijd, met laag inkomen en slechte gezondheid, maar het meest bij vrouwen die afhankelijk zijn van anderen.

Figuur 2.2: Aandeel vervoersarmoede naar leeftijd (in procenten)



De kans op het hebben van een structureel vervoersprobleem neemt toe met de leeftijd. Van de 60 tot 75-jarige vrouwen heeft ongeveer 9% te maken met een structureel vervoersprobleem. Bij de 75 tot 85-jarige vrouwen ligt dit percentage rond de 15. Boven de 85 jaar is er een aanzienlijke stijging van het aandeel vrouwen met structurele vervoersproblemen waarneembaar. Zo heeft 27% van de vrouwen tussen de 86 en 90 jaar te maken met een structureel vervoersprobleem. Bij de vrouwen van 91 jaar en ouder is dit zelfs 36%. Dit resultaat sluit aan bij eerder onderzoek waarbij is gebleken dat vervoersproblemen toenemen als mensen ouder zijn.

Figuur 2.3: Aandeel vervoersarmoede naar inkomen (in procenten)




Verder zien wij een samenhang tussen structurele vervoersproblemen en de mate waarin men kan rondkomen van het maandelijkse huishoudinkomen. Ruim één op de vier vrouwen die aangeeft moeilijk of zeer moeilijk rond te kunnen komen van het inkomen heeft te maken met een structureel vervoersprobleem. Bij vrouwen die makkelijk of zeer makkelijk kunnen rondkomen met het inkomen is dit 9%.

Structurele vervoersproblemen vooral bij vrouwen van hoge leeftijd, met laag inkomen en slechte gezondheid, maar het meest bij vrouwen die afhankelijk zijn van anderen.

De gezondheid van de vrouwen hangt sterk samen met het hebben van vervoersproblemen. Zo heeft 25% van de respondenten die de eigen gezondheid als slecht of matig beoordeelt te maken met structurele vervoersproblemen. Dit in vergelijking tot 6% van de respondenten die de gezondheid als goed of zeer goed beoordeelt. Ook voor een wmo-indicatie vinden we een dergelijk verschil: 35% van de respondenten met een wmo-indicatie heeft te maken met een structureel vervoersprobleem. Bij respondenten zonder wmo-indicatie is dit 8%.

Ook respondenten die met hun gezondheid niet in staat zijn om geheel zelfstandig ergens naar toe te gaan blijken vaker te maken te hebben met structurele vervoersproblemen. Van de vrouwen die zelfstandig kunnen reizen heeft 10% een dergelijk probleem. Bij vrouwen die niet zelfstandig ergens naartoe kunnen gaan is dit 40%.



**35%** van de vrouwen met een wmo-indicatie heeft te maken met structurele vervoersproblemen. Dit in vergelijking tot 8% van de vrouwen zonder wmo-indicatie.

**25%** van de vrouwen die de eigen gezondheid als slecht of matig beoordeelt kampt met structurele vervoersproblemen. Bij vrouwen met een goede of zeer goede gezondheid is dit 6%.

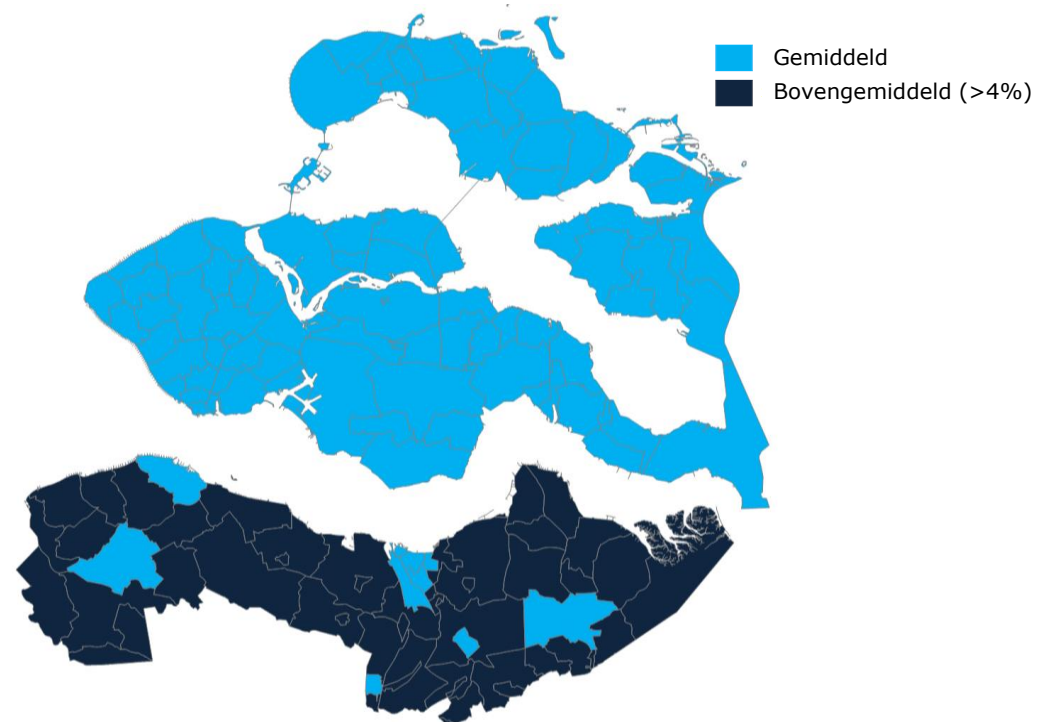
### 3. Waar wonen de mensen die kampen met vervoersarmoede?

Kans op structurele vervoersproblemen het grootst in niet-stedelijke wijken van Zeeuws-Vlaanderen.

Vrouwen woonachtig in niet-stedelijke wijken van Zeeuws-Vlaanderen hebben vaker te maken met structurele vervoersproblemen.

In de rest van Zeeland vinden wij geen verschillen tussen woonregio's wat betreft het aandeel vrouwen met een structureel vervoersprobleem.

Figuur 3: vervoersarmoede naar woonwijk, geschatte percentages gebaseerd op een logistisch regressie model<sup>[4]</sup>





## 4. Ervaren vervoersproblemen

Beperkte eigen vervoermogelijkheden, te hoge reiskosten en beperkte hulp van anderen zijn de voornaamste vervoersproblemen

De structurele vervoersproblemen die vrouwen ervaren zijn divers. Het meest genoemde probleem is het niet of beperkt kunnen beschikken over een eigen vervoermiddel. Andere redenen die veelvuldig worden genoemd zijn: te hoge reiskosten, beperkte hulp van anderen, frequentie van het OV en te lange reistijd.

Ongeveer 11% van de vrouwen met een structureel vervoersprobleem geeft een overige reden voor het regelmatig niet kunnen bereiken van voorzieningen. Onder deze categorie vallen redenen als het afhankelijk zijn van anderen om ergens naartoe te gaan, het ontbreken van openbaar vervoer in de buurt en het hebben van lichamelijke beperkingen.

Vrouwen die wonen in stedelijke wijken kampen even vaak met structurele vervoersproblemen als vrouwen die wonen in niet-stedelijke wijken.

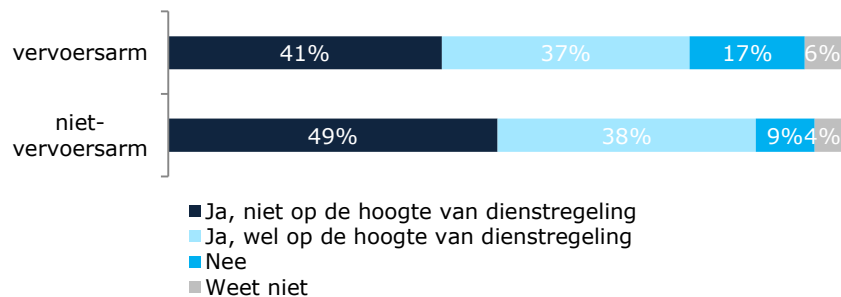
*Figuur 4.1: Vervoersproblemen van de vrouwen met vervoersarmoede (in procenten, meerdere antwoorden mogelijk)*



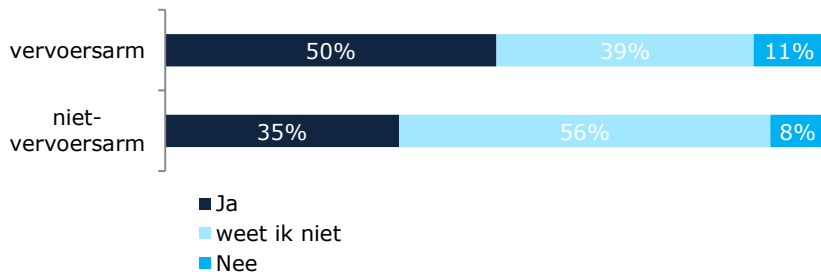


## Aandeel vrouwen met een structureel vervoersprobleem dat geen OV-halte in de buurt heeft en weinig kennis heeft van vervoer op afspraak is groot

*Figuur 4.2: is er een OV-halte in de buurt?*



*Figuur 4.3: Kan in de woonplaats gebruik worden gemaakt van vervoer op afspraak (zoals haltetaxi / regiotaxi / zonetaxi)?*



Het aandeel vrouwen met structurele vervoersproblemen zonder OV-halte in de buurt is relatief hoog. Het ontbreken van OV-haltes in de buurt kan een verklaring zijn voor de ervaren vervoersproblemen. Bijna één op de zes vrouwen met een structureel vervoersprobleem geeft aan dat er geen OV-halte is in de woonbuurt. Bij vrouwen die niet te maken hebben met een structureel vervoersprobleem is dit 9%.

Daarnaast is het aandeel vrouwen met structurele vervoersproblemen dat niet op de hoogte is van de mogelijkheden van vervoer op afspraak ook relatief hoog. Ongeveer twee op de vijf vrouwen weten niet of er vervoer op afspraak gebruikt kan worden in de woonplaats. Bij vrouwen zonder structurele vervoersproblemen zijn dat er nog meer: ruim de helft.



## 5. Voorzieningengebruik

### Minder winkelen, uitstapjes en verenigingsactiviteiten, meer huisarts en ziekenhuisbezoek

Vrouwen die een structureel vervoersprobleem ervaren hebben regelmatig moeite om voorzieningen te bereiken. Welke voorzieningen gebruiken zij? En welke voorzieningen wensen zij vaker te gebruiken?

Wij zien dat vrouwen met een structureel vervoersprobleem minder winkelen, uitgaansgelegenheden bezoeken en verenigingsactiviteiten ondernemen dan vrouwen zonder een structureel vervoersprobleem. Wel geven zij aan vaker de huisarts en het ziekenhuis te bezoeken. Het zijn dus meer de ontspannende uitstapjes die niet gemaakt (kunnen) worden.

Figuur 5.1: Huidig voorzieningengebruik. Hogere score = frequenter gebruik<sup>[5]</sup>

Vrouwen met vervoersarmoede (versus vrouwen zonder vervoersarmoede)	
Winkels voor dagelijkse boodschappen <b>3,6</b> (3,9)	Overige winkels <b>2,3</b> (2,9)
Religieuze diensten <b>1,9</b> (1,8)	Huisarts <b>1,8</b> (1,6)
	Uitgaansgelegenheden (o.a. restaurants en cafés) <b>1,7</b> (1,9)
Sport en vrijetijd <b>1,6</b> (1,8)	Ziekenhuis <b>1,5</b> (1,4)

**Significant minder vaak dan niet-vervoersarmen**  
**Significant vaker dan niet-vervoersarmen.**  
Geen significant verschil

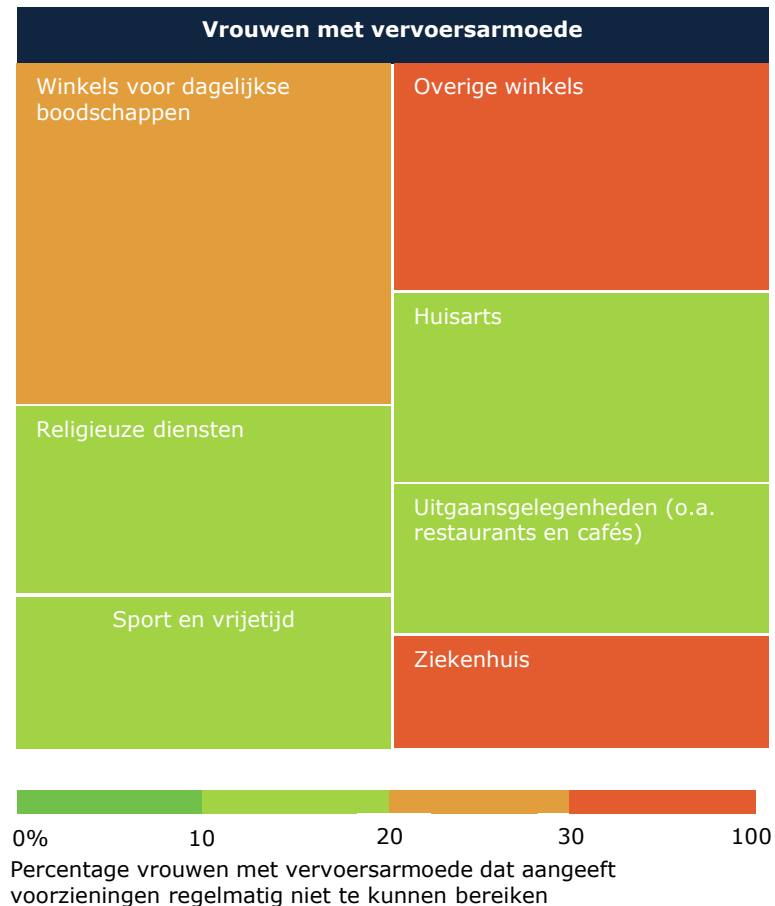
## Gewenst voorzieningengebruik: winkels en het ziekenhuis wil men beter kunnen bereiken

De meeste vrouwen die kampen met een structureel vervoersprobleem wensen winkels en het ziekenhuis vaker te gebruiken. Dit zijn namelijk de voorzieningen die zij regelmatig niet kunnen bereiken. Ruim één op de vier vrouwen met een structureel vervoersprobleem (27%) kan winkels voor dagelijkse boodschappen regelmatig niet bereiken. Bijna de helft van de vrouwen met een structureel vervoersprobleem kan de overige winkels en het ziekenhuis regelmatig niet bereiken.

Het percentage vrouwen dat regelmatig de huisarts niet kan bereiken ligt een stuk lager. Hetzelfde geldt voor het percentage vrouwen dat moeite heeft met het bereiken van religieuze diensten, uitgaansgelegenheden en sport- en vrijetijdsvoorzieningen.

21% van de vrouwen met een structureel vervoersprobleem geeft aan een andere voorziening regelmatig niet te kunnen bereiken. Het betreft hier met name voorzieningen voor culturele activiteiten (o.a. musea en concerten) en familie- en vriendenbezoek.

Figuur 5.2: Gewenst voorzieningengebruik





## 6. Gebruik van vervoermiddelen

Het autobezit onder vrouwen met een structureel vervoersprobleem is opvallend groot

Welke vervoermiddelen gebruiken vrouwen met een structureel vervoersprobleem? En over welke vervoermiddelen hebben zij de beschikking?

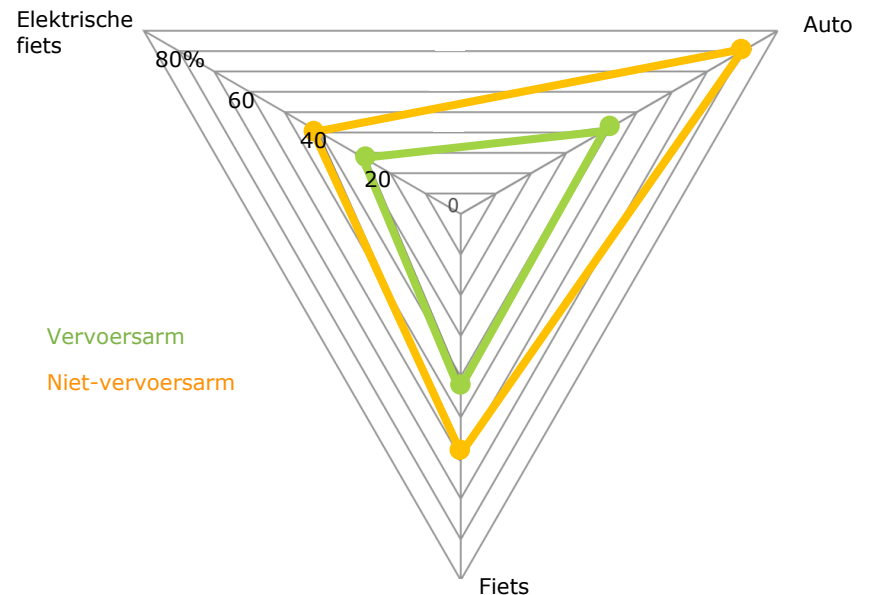
Twee op de vijf vrouwen met een structureel vervoersprobleem zijn in het bezit van een auto.

Verder heeft ongeveer één op de vier vrouwen met een structureel vervoersprobleem een elektrische fiets en hebben twee op de vijf vrouwen een niet-elektrische fiets.

Het percentage vrouwen dat in bezit is van een eigen vervoermiddel is een stuk lager bij vrouwen met een structureel vervoersprobleem dan bij vrouwen zonder structurele vervoersproblemen.

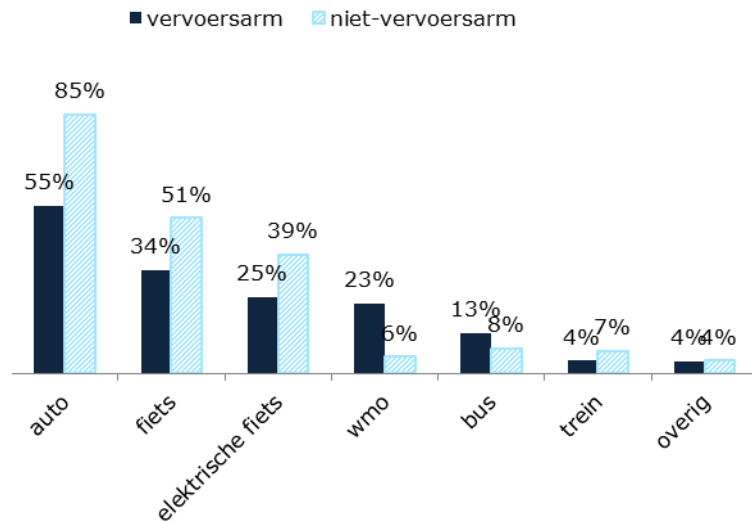
Vrouwen met een structureel vervoersprobleem bezitten nauwelijks andere eigen vervoermiddelen (zoals een motor, bromfiets of snorfiets).

Figuur 6.1: Bezit van eigen vervoermiddelen, opgesplitst naar vrouwen met vervoersarmoede en vrouwen zonder vervoersarmoede (in procenten)



## Het gebruik van de auto en het wmo-vervoer is bij vrouwen met structurele vervoersproblemen groot

Figuur 6.2: Gebruik van vervoermiddelen (in procenten, meerdere antwoorden mogelijk)



Naast het in bezit zijn van een auto, maken ook relatief veel vrouwen met een structureel vervoersprobleem *gebruik* van een auto. Het percentage ligt weliswaar lager dan bij vrouwen zonder een structureel vervoersprobleem, maar ook zij gebruiken in meerderheid een auto (als passagier of als bestuurder).

Vrouwen met structurele vervoersproblemen zijn vaker aangewezen op de bus of het wmo-vervoer. Bij vrouwen met een structureel vervoersprobleem ligt het percentage gebruikers van het wmo-vervoer op 23%; bij vrouwen zonder structureel vervoersprobleem ligt dit op 6%.

Welke vervoersproblemen ervaren vrouwen die de auto en/of het wmo-vervoer gebruiken? Beide vervoermiddelen kunnen immers de mobiliteit van de gebruikers vergroten.

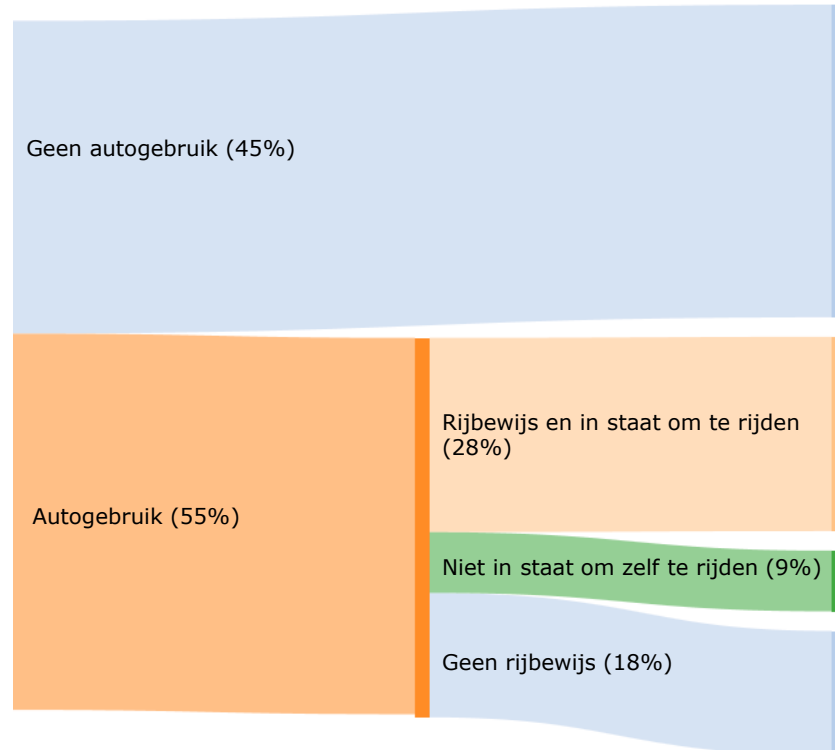
*Noot.* Ongeveer 7% van de vrouwen van 60 jaar en ouder heeft geen rijbewijs, beschikt niet over een auto, rijdt nooit met iemand mee, gebruikt nooit het openbaar vervoer en gebruikt nooit vervoer op afspraak. De provincie omschrijft dit als 'absolute' vervoersarmoede. Het percentage Zeeuwen met absolute vervoersarmoede is eerder geschat op 1% voor de gehele Zeeuwse bevolking tussen 18 en 65 jaar<sup>[1]</sup>.

## Autogebruikers met name beperkt door te lange reistijden; wmo-gebruikers beperkt door te hoge reiskosten

Een verdere opsplitsing van de autogebruikers maakt duidelijk dat ruim één op de vier vrouwen (28%) met een structureel vervoersprobleem een auto gebruikt, in het bezit is van een rijbewijs en in staat is om te rijden. De voornaamste reden dat zij regelmatig voorzieningen niet kunnen bereiken is een te lange reistijd. De andere autogebruikers zijn vanwege de gezondheid niet meer in staat om te rijden of hebben zelf geen rijbewijs.

De vervoersproblemen zijn ook bekeken voor vrouwen met een structureel vervoersprobleem die wmo-vervoer gebruiken. Onder deze groep zijn de hoge reiskosten de voornaamste reden dat voorzieningen regelmatig niet bereikt kunnen worden.

*Figuur 6.3: Structurele vervoersproblemen en autogebruik (in procenten)*



## 7. Conclusies

**Omvang van het probleem.** In totaal kunnen ongeveer 7.500 vrouwen van 60 jaar en ouder regelmatig voorzieningen niet bereiken vanwege structurele vervoersproblemen (13% van de vrouwen in deze leeftijdsgroep). Dit zijn er aanzienlijk meer dan het aantal personen zonder vervoermiddel dat in eerder onderzoek is geschat voor de totale Zeeuwse populatie op 1.500. Blijkbaar ondervinden ook mensen met een vervoermiddel regelmatig problemen bij het bereiken van voorzieningen.

**Wie zijn het?** Vrouwen op leeftijd, die moeilijk kunnen rondkomen van hun inkomen en gezondheidsproblemen hebben. Met name vrouwen die vanwege hun gezondheid afhankelijk zijn van anderen kampen met structurele vervoersproblemen.

**Waar wonen ze?** De vrouwen die in niet-stedelijke gebieden van Zeeuws-Vlaanderen wonen hebben vaker te maken met structurele vervoersproblemen dan vrouwen in de rest van de provincie. In de Oosterschelderegio en Walcheren kampen vrouwen in niet-stedelijke wijken even vaak met structurele vervoersproblemen als vrouwen in de stedelijke wijken.

**Redenen voor de vervoersarmoede.** De belangrijkste reden die door de vrouwen wordt gegeven voor het regelmatig niet kunnen bereiken van voorzieningen is dat zij geen of beperkt eigen vervoer hebben. Ook worden te hoge reiskosten en beperkte hulp van anderen vaak genoemd als oorzaak. We zien verder dat het aandeel vrouwen dat geen OV-halte in de buurt heeft relatief groot is. Ook hebben twee op de vijf vrouwen met een structureel vervoersprobleem weinig kennis van de mogelijkheden die er zijn met vervoer op afspraak.

**Voorzieningengebruik.** Een structureel vervoersprobleem gaat veelal ten koste van winkelbezoek, uitstapjes en verenigingsactiviteiten. De vrouwen met een structureel vervoersprobleem wensen winkels en het ziekenhuis vaker te kunnen bereiken.

**Vervoermiddelengebruik.** Het aantal autogebruikers en gebruikers van wmo-vervoer is relatief groot onder de vrouwen met structurele vervoersproblemen. Van de autogebruikers is ongeveer de helft niet in staat om zelf te rijden en rijdt daarom mee als passagier. De andere helft geeft aan regelmatig voorzieningen niet te kunnen bereiken vanwege te lange reistijden. Onder gebruikers van wmo-vervoer zijn te hoge reiskosten de voornaamste reden van het regelmatig niet kunnen bereiken van voorzieningen.

## Noten

- [1] Bakker, E. & Van Kooten, P. (2010). Integratie Openbaar- en Doelgroepenvervoer Zeeland (IODZ). Resultaten eerste meting klanttevredenheid. Middelburg: ZB| Planbureau.
- [2] Smit, A. & Clement, H. (2013). Mobiliteit en bereikbaarheid themarapport. Middelburg: ZB| Planbureau.
- [3] Totaal aantal vrouwen in Zeeland van 60 jaar en ouder is 58.857. De verdeling van het aantal vrouwen per gemeente in deze leeftijdsgroep is: Borsele: 2.958, Goes: 5.899, Hulst: 4.420, Kapelle: 1.679, Middelburg: 7.236, Noord-Beveland: 1.260, Reimerswaal: 2.536, Schouwen-Duiveland: 5.807, Sluis: 4.284, Terneuzen: 8.991, Tholen: 3.184, Veere: 3.709 en Vlissingen: 6.894. Cijfers verkregen via CBS Statline.
- [4] Percentages zijn geschat met een logistische regressie analyse waarbij is gecontroleerd voor de leeftijd, het inkomen, de gezondheid en een wmo-indicatie van de respondent. Resultaten van deze analyse staan in Bijlage B.
- [5] Antwoordcategorieën: 1 'zelden of nooit'; 2 'minder dan één keer per maand'; 3 'tenminste één keer per maand'; 4 'tenminste één keer per week'.



## Bijlage A. Onderzoeksopzet en -methode

Om een beeld te krijgen van de vervoersarmoede in Zeeland, is in juli van dit jaar een enquête uitgezet onder een aselechte steekproef van 5.255 vrouwen van 60 jaar en ouder. De respondenten hadden de mogelijkheid om de enquête digitaal of schriftelijk in te vullen. Bij het trekken van de steekproef is nauw samengewerkt met de 13 Zeeuwse gemeenten. Het aantal vrouwen dat per gemeente is benaderd voor het onderzoek staat in verhouding tot het aantal vrouwen van 60 jaar en ouder dat woonachtig is in de gemeente. De grootte van de steekproef is zo bepaald dat betrouwbare uitspraken gedaan kunnen worden over het aantal vrouwen met een structureel vervoersprobleem per gemeente. Uiteindelijk hebben 1.910 vrouwen meegedaan aan het onderzoek en bedraagt de respons 36%.

In de gemeente Veere en de gemeente Noord-Beveland lag de respons het hoogst; in beide gemeenten deed 44% van de vrouwen mee aan het onderzoek. In de gemeenten Goes, Tholen en Terneuzen lag de respons met 33% het laagst. Vrouwen die in Nederland zijn geboren en vrouwen die ouder zijn dan 60, maar jonger zijn dan 75, zijn licht oververtegenwoordigd in de steekproef. In de analyses wordt hier rekening mee gehouden door de data te wegen.

De respondenten zijn in de enquête onder andere gevraagd naar de 4-digite postcode van hun woonadres. Op basis van deze 4-digite postcode is de woongemeente van de respondenten bepaald. De postcodegebieden zijn ook gebruikt om kenmerken van de woonomgeving te koppelen aan de data die voor dit onderzoek zijn verzameld. De gekoppelde gegevens van de woonomgeving zijn verkregen via het CBS.

*Figuur A: Respons, opgesplitst naar woongemeente*

	Aantal vrouwen benaderd voor onderzoek	Aantal respondenten	Respons
Borsele	255	92	36%
Goes	514	168	33%
Hulst	400	135	34%
Kapelle	160	60	38%
Middelburg	640	263	41%
Noord-Beveland	108	47	44%
Reimerswaal	235	79	34%
Schouwen-Duiveland	520	186	36%
Sluis	390	132	34%
Terneuzen	800	262	33%
Tholen	290	97	33%
Veere	323	141	44%
Vlissingen	620	219	35%
Woongemeente niet opgegeven		29	
Totaal	5.255	1.910	36%

## Bijlage B. Logistisch regressiemodel

Figuur B: Verband tussen mate van stedelijkheid en vervoersarmoede; logistische regressie analyse (1=vervoersarm; 0=niet-vervoersarm)

	Zeeland totaal		Oosterschelderegio		Zeeuws-Vlaanderen		Walcheren	
	b	SE(b)	b	SE(b)	b	SE(b)	b	SE(b)
Regio (Oosterschelderegio=ref.)								
Zeeuws-Vlaanderen	0,306	0,202						
Walcheren	0,195	0,206						
Woont in.. (sterk tot zeer sterk stedelijk wijk=ref.)								
..matig tot weinig stedelijke wijk	0,243	0,222	-0,151	0,432	1,044	0,578	0,230	0,327
..niet-stedelijke wijk	0,313	0,218	0,145	0,351	1,161	0,586 *	-0,072	0,388
Leeftijd	0,032	0,010 **	0,046	0,018 *	0,018	0,019	0,037	0,018 *
Inkomen (1-3)	-0,494	0,132 ***	-0,627	0,220 **	-0,307	0,230	-0,594	0,243 *
Heeft goede tot zeer gezondheid (0-1)	-1,266	0,180 ***	-1,392	0,316 ***	-1,624	0,312 ***	-0,673	0,324 *
Heeft wmo-indicatie (0-1)	0,630	0,207 **	0,083	0,363	0,336	0,394	1,449	0,349 ***
Intercept	-3,001	0,836 ***	-3,451	1,440 *	-2,656	1,633	-3,416	1,341 *
N <sup>[a]</sup>	1717		665		473		579	

\*= $p < 0,05$ ; \*\*= $p < 0,01$ ; \*\*\*= $p < 0,001$

[a] 193 respondenten met missende waarden