

# Kwantitatieve analyse doelgroepen inclusieve deelmobiliteit

Opdrachtgever

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Titel rapport

Kwantitatieve analyse doelgroepen inclusieve deelmobiliteit

Kenmerk

017999.20241001.R1.03

Datum publicatie

14 november 2024

Projectteam Goudappel

Nico Dogterom, Stella van Lent, Johan Los, Elif Oztoprak

Status

Definitief

© Copyright Goudappel BV 14-11-24

# Samenvatting

In dit onderzoek staan de sociaal-demografische kenmerken, de toegang tot mobiliteit, het reisgedrag en de ervaren bereikbaarheid van drie specifieke groepen centraal:

- Mensen met een laag inkomen (tot maximaal 120% van het sociaal minimum);
- Mensen met verminderde digitale en taalvaardigheden;
- Mensen met een fysieke of audiovisuele beperking.

In dit onderzoek is met behulp van diverse bestaande databronnen en representatieve onderzoeken onder de Nederlandse bevolking een kwantitatieve analyse gedaan, gericht op de mate waarin kenmerken, gedrag en ervaringen voorkomen onder de doelgroepen en waarbij groepen vergeleken worden met de gehele Nederlandse bevolking en ook onderling vergeleken worden (bijvoorbeeld naar type woonlocatie). Daarbij richt het onderzoek zich met name op mensen met een laag inkomen, omdat over deze groep de meeste informatie beschikbaar is.

Het onderzoek is onderdeel van een grotere studie die zich richt op het identificeren van kansen voor deelmobiliteit en het formuleren van concrete pilots met deelmobiliteit, die bedoeld zijn om bij te dragen aan het verminderen

van ervaren belemmeringen in het bereiken van bestemmingen onder de doelgroepen. Deze rapportage kan tegelijk ook als zelfstandig document gelezen worden, bedoeld om kennis over de doelgroepen in relatie tot mobiliteit te vergroten.

In relatie tot het primaire doel van het onderzoek, namelijk relevante inzichten opdoen met het oog op kansen voor deelmobiliteit voor de doelgroepen, formuleren we 9 lessen vanuit de resultaten:

- 1.** **8,6%** van de Nederlandse bevolking heeft een inkomen tot **maximaal 120% van het sociaal minimum**. Zo'n 30% van de Nederlanders ervaart een fysieke beperking en zo'n 15% ervaart verminderde digitale of taalvaardigheden.
- 2.** Onder mensen met verminderde digitale of taalvaardigheden zijn **ouderen** oververtegenwoordigd; mensen met laag inkomen zijn juist **jonger**.

3. **Vrouwen** zijn oververtegenwoordigd onder mensen met een laag inkomen en mensen met verminderde digitale en taalvaardigheden.
4. Mensen met een laag inkomen en mensen met een beperking zijn **vaker in de grote steden** en aan de **randen van Nederland** (de zogenoemde 'krimpgebieden') te vinden.
5. 31% van de mensen met een laag inkomen en een rijbewijs heeft **geen auto beschikbaar in het huishouden**. Onder de totale Nederlandse bevolking is dat 7%.
6. Mensen met een laag inkomen maken **minder gebruik van 'officiële' deelauto's**. Zij delen echter wel: zij maken ongeveer 2 keer zo vaak gebruik van een auto die zij met/van **bekenden delen/lenen** dan de gemiddelde Nederlander.
7. Mensen met een laag inkomen ervaren **meer belemmeringen in de bereikbaarheid** dan gemiddeld. 15-20% van hen ervaart problemen met het bereiken van het medische voorzieningen en familie / vrienden.

8. In **landelijke gebieden** is onder mensen met een laag inkomen de **kloof in ervaren bereikbaarheid** tussen mensen met een auto en mensen zonder auto **groter dan in stedelijke gebieden**. Mensen zonder auto ervaren in landelijke gebieden een lagere bereikbaarheid dan in stedelijke gebieden. Mensen met een auto ervaren juist in landelijke gebieden een hogere bereikbaarheid.
9. Bij het niet kunnen bereiken van voorzieningen geven mensen met een laag inkomen vaker aan dat dit komt vanwege het **niet hebben van eigen vervoer** en vanwege **gezondheid** dan dat dit komt omdat de **reis te duur** is. Het niet hebben van eigen vervoer kan uiteraard met financiële situatie samenhangen.

# Inhoudsopgave

<b>1. Inleiding</b>	<b>1</b>	<b>6. Reisgedrag</b>	<b>17</b>
		6.1 Gebruik vervoerswijzen	18
<b>2. Onderzoeksverantwoording</b>	<b>3</b>	6.2 Delen van de auto	24
2.1 Databronnen	3	<b>7. Ervaren bereikbaarheid</b>	<b>26</b>
2.2 Definities	4	7.1 Ervaren bereikbaarheid	26
<b>3. Kenmerken doelgroepen</b>	<b>6</b>	7.2 Ervaren bereikbaarheid en beschikbaarheid auto in huishouden	28
3.1 Omvang	6	7.3 Redenen voor verminderde ervaren bereikbaarheid	30
3.2 Samenstelling doelgroepen	8	<b>Bijlage 1 – top 10 gemeenten laag inkomen</b>	<b>34</b>
<b>4. Geografische spreiding</b>	<b>10</b>		
<b>5. Toegang tot auto</b>	<b>14</b>		

# 1. Inleiding

Grote groepen Nederlanders ervaren belemmeringen in het bereiken van locaties die voor hen belangrijk zijn. Dat kan omdat mensen geen auto tot hun beschikking hebben, zij ver van openbaar vervoer af wonen, of omdat verplaatsen voor hen te duur is.

Deelmobiliteit heeft de potentie om belemmeringen in het bereiken van bestemmingen (mobiliteitsarmoede) te verminderen. Deelmobiliteit biedt namelijk de mogelijkheid om op flexibele basis (wanneer nodig) tegen relatief lage kosten (betalen voor gebruik in plaats voor bezit) bestemmingen rechtstreeks te bereiken (het voordeel van de auto, scooter, fiets ten opzichte van het ov).

Deelmobiliteit wordt echter nog vaak als beperkt inclusief ervaren. Zo lijkt deelmobiliteit vooral iets te zijn voor de hoogopgeleide Randstedeling. Ook kunnen de kosten voor het gebruik van deelmobiliteit een drempel vormen voor mensen met een lager inkomen. Daarnaast kan het gebruik van deelmobiliteit (aanmelden, reserveren, etc.) als lastig te begrijpen worden ervaren door bijvoorbeeld mensen met moeite met taal.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wil een aantal pilots starten waarmee het gebruik van deelmobiliteit laagdrempeliger wordt

gemaakt voor kwetsbare groepen. Het ministerie heeft daarbij specifiek de volgende doelgroepen op het oog:

- Mensen met een laag inkomen (tot maximaal 120% van het sociaal minimum);
- Mensen met verminderde digitale en taalvaardigheden;
- Mensen met een fysieke of audiovisuele beperking.

## ***Meer kwantitatieve inzichten over doelgroepen gewenst***

Deze groepen zijn in een eerdere verkennend onderzoek van Ideate<sup>1</sup> gedefinieerd als groepen voor wie geldt dat zij moeite kunnen hebben om van de mogelijkheden van deelmobiliteit gebruik te maken. In deze verkennende studie heeft Ideate door middel van kwalitatieve onderzoeksmethoden de drempels voor het gebruik van deelmobiliteit in kaart gebracht en suggesties voor meer inclusieve deelmobiliteit gedaan. De studie deed de aanbeveling om door middel van een kwantitatief onderzoek een beter beeld te krijgen van de omvang van de doelgroep, hun behoeften en de kansrijkheid van mogelijke oplossingen.

Voorliggend rapport vult de behoefte voor meer kennis over de genoemde doelgroepen. In opdracht van het ministerie heeft Goudappel diverse beschikbare databronnen geraadpleegd om kwantitatieve

---

<sup>1</sup> Ideate (2023) Inclusieve deelmobiliteit.

inzichten over de doelgroepen, hun mobiliteit en kansen voor vormen van deelmobiliteit op te doen.

Dit rapport vormt onderdeel van een grotere studie ter voorbereiding op de beoogde pilots. Daarin staat het identificeren van kansen voor pilots met inclusievere deelmobiliteit en het uitwerken van enkele concrete pilots centraal staan. Deze studie is uitgevoerd door Rebel, Goudappel, APPM en Drift.

### ***Onderwerpen in dit onderzoek***

Het volgende hoofdstuk bespreekt de databronnen en definities die in dit onderzoek gebruikt zijn. Daarna volgen de resultaten, waarbij wordt ingegaan wordt op:

- Omvang en samenstelling van de doelgroepen;
- Geografische spreiding: waar wonen de doelgroepen?;
- Beschikbare mobiliteit: over welke vormen van mobiliteit hebben de doelgroepen beschikking? Hoe is bijvoorbeeld het bezit van een rijbewijs en het bezit van een auto?;
- Reisgedrag: welke reisgedrag laten de doelgroepen zien, gebruiken zij wel eens deelmobiliteit en hoe verhoudt zich dit tot het reisgedrag van het landelijk gemiddelde?;
- Ervaren bereikbaarheid: Hoe beoordelen de doelgroepen de bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen/bestemmingen welke type belemmeringen ervaren zijn?

### ***Verschillen tussen type gebieden***

In veel van de analyses zoomen we nader in op de verschillen die er zijn tussen type gebieden, waarbij we onderscheid maken tussen stedelijk, suburbaan en landelijk gebied. Mogelijkheden tot reizen, reisgedrag,

ervaren bereikbaarheid en kansen voor deelmobiliteit kunnen namelijk aanzienlijk verschillen tussen deze type gebieden.

### ***Meeste aandacht voor mensen met een laag inkomen***

In de analyses gaat de meeste aandacht uit naar de doelgroep mensen met een laag inkomen. Dat komt omdat deze groep het beste af te bakenen is en omdat over deze groep de meeste informatie beschikbaar is. Daarnaast geldt dat de kansen voor deelmobiliteit onder deze doelgroep wellicht groter zijn dan onder de andere doelgroepen, waarmee de inzichten voor de groep mensen met een laag inkomen het meest relevant zijn.

# 2. Onderzoeksverantwoording

## 2.1 Databronnen

Bij het kwantificeren van de doelgroepen hebben we gebruik gemaakt van databronnen die al beschikbaar zijn. Daarvoor hebben we ons gericht op databronnen die informatie bevatten over de gehele Nederlandse bevolking. We hebben de volgende databronnen gebruikt:

### **CBS statistieken**

Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) heeft statistieken die informatie geven over de omvang van de groep mensen met een laag inkomen.

### **Onderzoek Sociaal Domein Index (SDI)**

Het onderzoek Sociaal Domein Index (SDI) is een onderzoek van het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP) naar de situatie van Nederlandse burgers op het sociale domein. Het betreft een representatief onderzoek onder de gehele Nederlandse bevolking. Het doel van het onderzoek is om de leefsituatie en de participatie in de samenleving van burgers te volgen en om uitspraken te doen in relatie tot de doelstellingen van de WMO, de Jeugdwet en de Participatiewet. Voor ons onderzoek is dit onderzoek relevant omdat de enquête vragen bevat over alle drie de onderwerpen: inkomen, lichamelijke beperkingen en digitale en taalvaardigheden. Daarmee kunnen we nagaan in welke mate de

doelgroepen overlappen. We gebruiken de dataset van 2017, omdat de dataset van 2021 (het meest recente jaar van de SDI) niet toegankelijk is. Ons inziens is deze dataset recent genoeg om relevante uitspraken te doen over de samenstelling van de doelgroepen; deze zal namelijk niet sterk verschillen over de jaren.

### **Onderzoek Onderweg in Nederland (CBS)**

Het onderzoek Onderweg in Nederland (ODiN) is een jaarlijks onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van de Nederlandse bevolking. In het onderzoek houden respondenten gedurende een dag hun activiteiten en verplaatsingen bij. Ook wordt gevraagd naar informatie over de vervoermiddelen die zij bezitten. In de onderzoeken van 2022 en 2023, die wij in deze analyses gebruiken, is daarnaast gevraagd of respondenten wel eens belemmeringen ervaren in het bereiken van bestemmingen, en zo ja, waar dat mee samenhangt. Wat betreft achtergrondinformatie van respondenten is in het ODiN alleen informatie beschikbaar over het inkomen. Daarom zijn de ODiN-analyses alleen beschikbaar voor de doelgroep mensen met een laag inkomen.

### **Population Synthesizer (Goudappel)**

De Population Synthesizer is een door Goudappel ontwikkelde tool die voor gedetailleerde zones in Nederland inschat wat de karakteristieken van de bevolking zijn. Daarvoor combineert de tool statistieken over de



bevolking op zoneniveau en de verdelingen van persoons- en huishoudvariabelen uit het onderzoek Onderweg in Nederland (ODiN) en het Mobiliteitspanel Nederland (MPN). Op basis van *fitting*-procedures produceert de tool een synthetische populatie, waarbij voor iedere persoon persoonskenmerken en huishoudkenmerken zijn bepaald. Deze synthetische populatie, die oorspronkelijk is ontwikkeld ten behoeve van verkeersmodellen, is ook goed in te zetten om de geografische spreiding van individuen met bepaalde kenmerken in te schatten, bijvoorbeeld mensen met een laag inkomen én zonder auto.

## 2.2 Definities

Een nadeel van het gebruik van verschillende databronnen is dat deze vaak verschillende definities hanteren. Dat is ook het geval bij de databronnen die we in deze studie gebruiken.

### ***Doelgroep mensen met een laag inkomen***

Wanneer mogelijk gaan we uit van de definitie dat een laag inkomen een inkomen tot maximaal 120% van het sociaal minimum betreft. De omvang van deze groep kunnen we vaststellen op basis van een CBS-database waarin het aantal mensen en huishoudens is opgenomen die

---

<sup>2</sup> Wanneer alleen de personen meegenomen zouden worden die in de categorie 'minimum' vallen, zou het aandeel uitkomen op 4%, waarmee de groep in onze ogen te klein zou zijn. Merk op dat een significant deel van de respondenten in onderzoeken als het ODiN en SDI het inkomen niet heeft ingevuld. In deze groep zijn mensen met een laag inkomen waarschijnlijk oververtegenwoordigd. De

onder deze inkomensgrens vallen. Ook in het ODiN is informatie over het inkomen in relatie tot het sociaal minimum beschikbaar.

Het SDI en de Population Synthesizer bevatten echter geen variabele die het inkomen relateert aan het sociaal minimum. In de analyses op basis van SDI gebruiken we daarom de variabele 'bruto besteedbaar inkomen van het huishouden' om uitspraken te doen over personen met een laag inkomen. Hier hanteren we de grens €20.000 (peil 2017). In het SDI-onderzoek valt dan ca. 15% van de mensen in deze groep, wat meer is dan het CBS-cijfer van ca. 9% van de bevolking dat een inkomen van minder dan 120% van het sociaal minimum heeft. Met andere inkomensvariabelen die beschikbaar zijn in het SDI-onderzoek was geen grens te trekken waarbij de groepsgrootte dichter bij het CBS-cijfer op basis van 120% van het sociaal minimum kwam. In de Population Synthesizer is het bruto jaarkomen van het huishouden de enige beschikbare inkomensvariabele. Deze is opgedeeld in minimum, beneden modaal, modaal, 1-2x modaal en meer dan 2x modaal. Er is gekozen om de personen die in de categorieën minimum en beneden modaal vallen in de analyses mee te nemen als de groep mensen met een laag inkomen. Het gaat dan om ca. 20% van de personen.<sup>2</sup>

### ***Doelgroep mensen met verminderde digitale en taalvaardigheden***

Voor de analyses die betrekking hebben op de doelgroep mensen met verminderde digitale en taalvaardigheden gebruiken we het onderzoek

kenmerken, gedragingen en meningen van deze mensen kunnen helaas niet meegenomen worden in de analyses die op de doelgroep mensen met een laag inkomen betrekking hebben. Ook in de Population Synthesizer is de groep waarvan het inkomen onbekend is aanzienlijk, omdat deze tool voor de variabele inkomen de uitkomsten van enquêteonderzoek gebruikt.

SDI. De doelgroep definiëren we aan de hand van de vragen in het onderzoek waarbij aan respondenten is gevraagd of zij moeite hebben met het opzoeken van informatie op internet en of zij moeite hebben met het invullen van officiële documenten. Tabellen 2.1 en 2.2 geven aan welke antwoordcategorieën daarbij beschikbaar waren en welke categorieën wij gehanteerd hebben om deze doelgroep vast te stellen.

### ***Doelgroep mensen met een fysieke of audiovisuele beperking***

Voor de analyses die betrekking hebben op de doelgroep mensen met een fysieke of audiovisuele beperking gebruiken we ook het onderzoek SDI. De doelgroep definiëren we aan de hand van de vragen in het onderzoek waarbij aan respondenten is gevraagd of zij moeite hebben met lopen en of een visuele of auditieve beperking hebben. Tabellen 2.3 en 2.4 geven aan welke antwoorden respondenten konden kiezen en welke categorieën wij gebruikt hebben om deze doelgroep te bepalen. Mensen die aangaven helemaal niet te kunnen lopen, zien en/of horen, of die aangaven dat met grote moeite te kunnen, zijn niet meegenomen in de analyses. Gebruik maken van vormen van deelmobiliteit zal voor deze groepen in alle gevallen erg lastig zijn.

In de analyses in deze rapportage doen we uitspraken over de Nederlandse bevolking van 18 jaar en ouder. Bij analyses die betrekking hebben op de groep mensen met een laag inkomen heeft het de voorkeur om studenten uit te sluiten van de analyse. Zij hebben over het algemeen een laag inkomen, maar behoren niet tot de doelgroep omdat hun lage inkomen over het algemeen niet direct leidt tot belemmeringen in mobiliteit. Bij de analyses op basis van de Population Synthesizer en ODIN zijn studenten uitgesloten.

Tabel 2.1: Aandeel personen moeite met internet browsen.

<b>Informatie kunnen zoeken op internet</b>	<b>Aandeel</b>	<b>Doelgroep in analyse</b>
Ja	90,7%	
Nee	9,3%	<b>X</b>

Bron: Sociaal Domein Index (SDI), 2017, SCP.

Tabel 2.2: Aandeel personen moeite met invullen officiële formulieren.

<b>Officiële formulieren kunnen invullen</b>	<b>Aandeel</b>	<b>Doelgroep in analyse</b>
Ja	88,3%	
Nee	11,7%	<b>X</b>

Bron: Sociaal Domein Index (SDI), 2017, SCP.

Tabel 2.3: Aandeel personen met een visuele of auditieve beperking

<b>Moeite met zien of horen</b>	<b>Aandeel</b>	<b>Doelgroep in analyse</b>
Geen moeite	72,5%	
Enige moeite	23,9%	<b>X</b>
Grote moeite	3,5%	
Dat kan ik niet	0,1%	

Bron: Sociaal Domein Index (SDI), 2017, SCP.

Tabel 2.4: Aandeel personen met een beperkt loopvermogen

<b>Moeite met lopen</b>	<b>Aandeel</b>	<b>Doelgroep in analyse</b>
Geen moeite	82,7%	
Enige moeite	11,9%	<b>X</b>
Grote moeite	4,7%	
Dat kan ik niet	0,7%	

Bron: Sociaal Domein Index (SDI), 2017, SCP.

# 3. Kenmerken doelgroepen

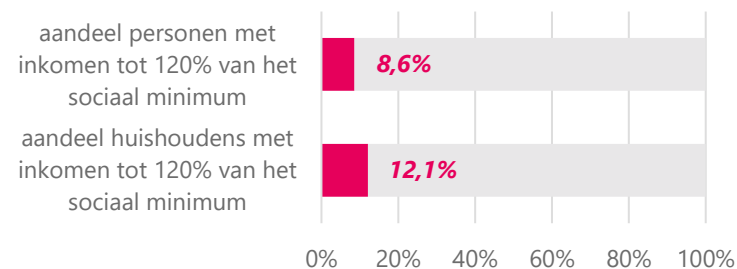
Dit hoofdstuk geeft de omvang en samenstelling van de doelgroepen weer. De omvang van de doelgroepen wordt zowel los van elkaar, als in relatie tot elkaar behandeld. Daarnaast bekijken we de samenstelling van de doelgroepen op basis van diverse sociaal-demografische kenmerken.

## 3.1 Omvang

### 3.1.1 Personen en huishoudens met een laag inkomen

De meest recente cijfers van het CBS over het inkomen in relatie tot het sociaal minimum betreffen het jaar 2022. 8,6% van de bevolking heeft een inkomen tot 120% van het sociaal minimum. Wanneer het over huishoudens gaat, heeft 12,1% van de huishoudens een inkomen tot 120% van het sociaal minimum. Deze cijfers suggereren dat mensen met een lager inkomen vaker in een huishouden wonen waarin het aantal personen onder het Nederlands gemiddelde ligt. Paragraaf 3.2 gaat hier nader op in.

<sup>3</sup> In hoofdstuk 2 is ook toegelicht dat de hier gehanteerde definitie van de groep 'mensen met een laag inkomen' afwijkt van de definitie '120% van het sociaal minimum'.



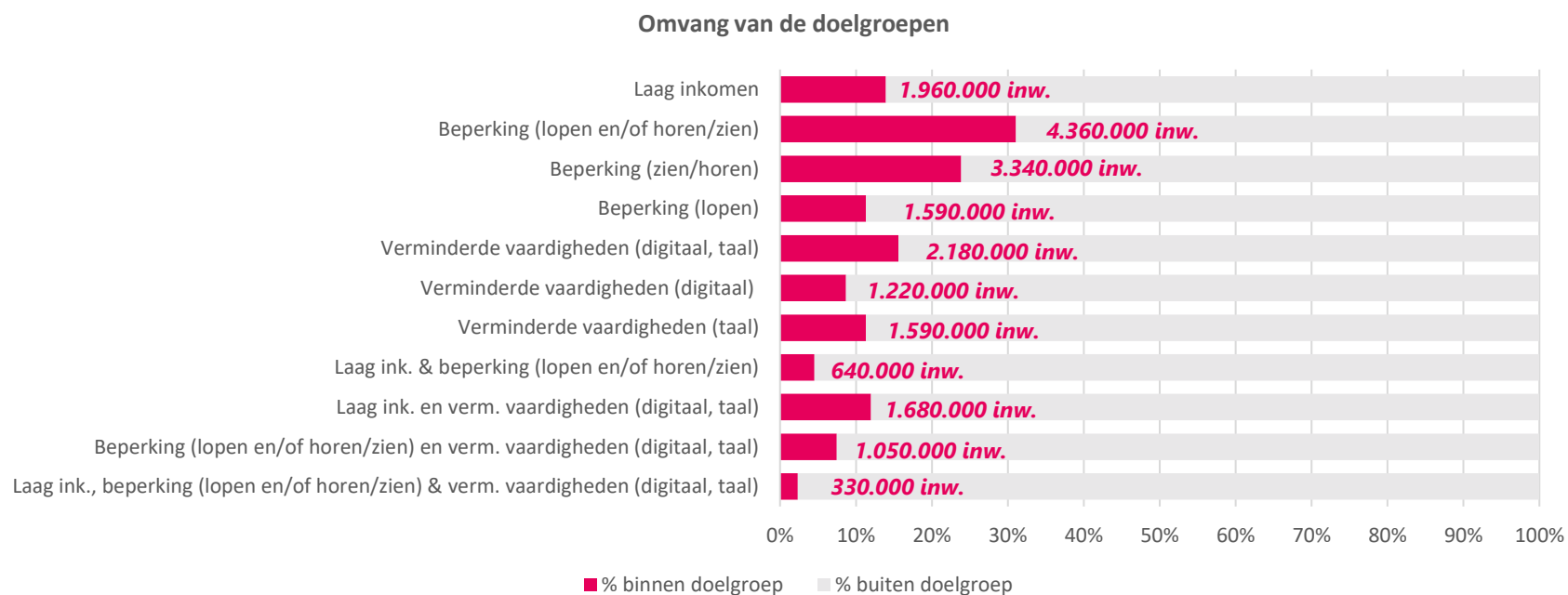
Figuur 3.1: Aandeel personen en huishoudens met inkomen tot 120% van het sociaal minimum (in 2022). Bron: CBS.

### 3.1.2 Omvang van de doelgroepen volgens het Sociaal Domein Index (SDI)

Figuur 3.2 toont de omvang van verschillende doelgroepen binnen de Nederlandse bevolking zoals gemeten in het Sociaal Domein Index onderzoek van het SCP. De definities van de groepen zijn toegelicht in hoofdstuk 2.<sup>3</sup> Ook geven we de relatieve omvang van combinaties van doelgroepen.

Een relatief groot deel (+30%) van de bevolking ervaart enige beperking in lopen, horen en/of zien. Meer dan 15% binnen de bevolking geeft aan verminderde digitale- en/of taalvaardigheden te hebben.

Er lijkt vooral overlap te bestaan tussen mensen met een laag inkomen en mensen met verminderde digitale en/of taalvaardigheden. Zo'n 12% van de Nederlandse bevolking boven de 18 heeft zowel te maken met verminderde digitale en/of taalvaardigheden als met een laag inkomen. Het hebben van een laag inkomen en een fysieke beperking gaat in mindere mate samen op. Dit percentage is lager dan 5%.

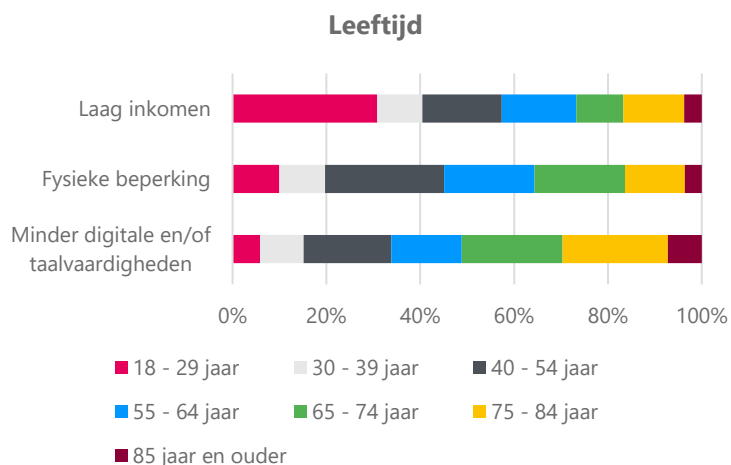


Figuur 3.2: Omvang van de onderzochte doelgroepen binnen de bevolking. Bron: SDI, 2017, SCP. De procentuele omvang van de groepen zoals door SCP vastgesteld in 2017 is geprojecteerd op de huidige omvang van de doelpopulatie om tot een inschatting van de absolute omvang van de doelgroepen te komen.

## 3.2 Samenstelling doelgroepen

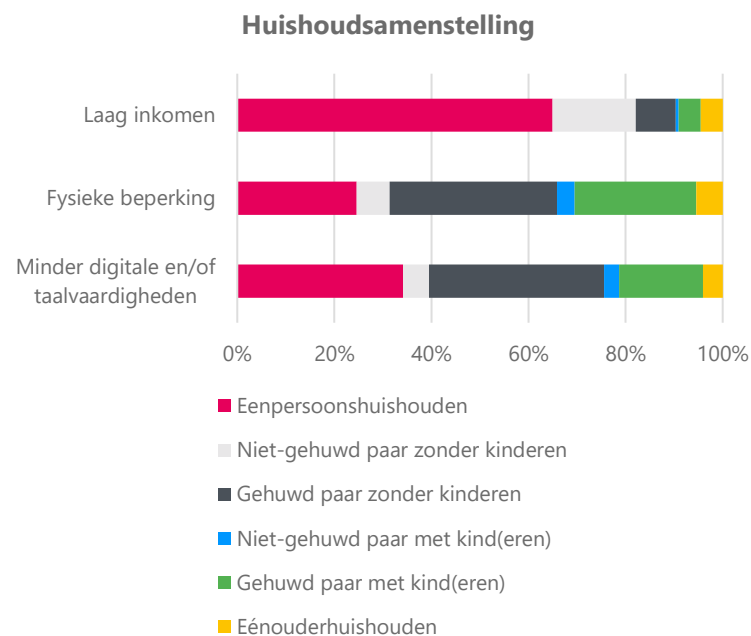
Onder mensen met een laag inkomen zijn jongvolwassenen oververtegenwoordigd (Figuur 3.3). Bijna een derde van de mensen met een laag inkomen heeft een leeftijd tussen de 18 en 29 jaar. Een groot deel hiervan zal student zijn. Deze behoren eigenlijk niet bij de doelgroep, maar kunnen in het SDI onderzoek niet afzonderlijk geselecteerd en uitgesloten worden.

Onder de doelgroep 'mensen met verminderde digitale en/of taalvaardigheden' zijn mensen van 65 jaar en ouder sterker vertegenwoordigd dan in de andere doelgroepen. Zij vormen meer dan de helft van de doelgroep.



Figuur 3.3: Leeftijdssamenstelling groep met laag inkomen, beperking, of verminderde vaardigheden. Bron: SDI, 2017, SCP.

Bijna driekwart van de mensen met een laag inkomen leeft in een éénpersoonshuishouden (Figuur 3.4). Daarbij moet worden opgemerkt dat inkomen op het niveau van het huishouden is gemeten; het huishoudensinkomen is in éénpersoonshuishoudens uiteraard vaker lager in vergelijking met huishoudens waar meerdere werkende personen aanwezig zijn. Mensen met een beperking of verminderde vaardigheden wonen vaker dan mensen met een laag inkomen in een meerpersoonshuishouden, al dan niet met kinderen aanwezig in het huishouden.

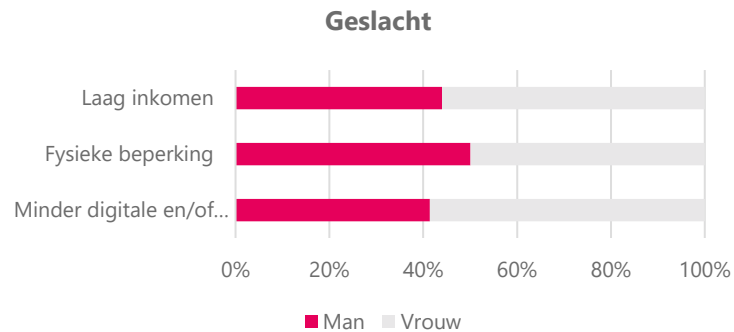


Figuur 3.4: Huishoudsamenstelling groep met laag inkomen, beperking, of verminderde vaardigheden. Bron: SDI, 2017, SCP.

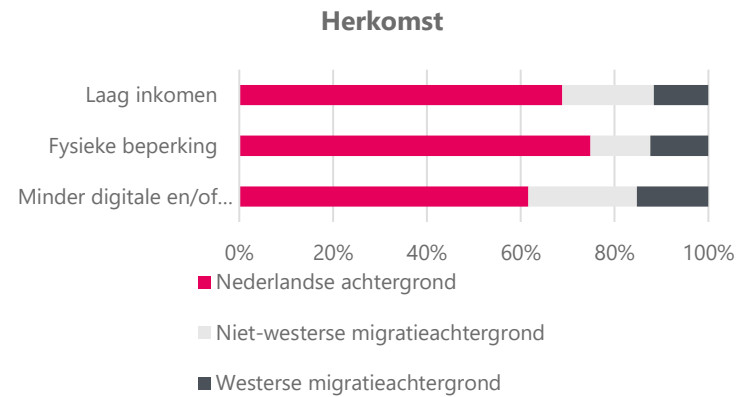
Vrouwen zijn oververtegenwoordigd in de doelgroepen, met name in de doelgroepen 'mensen met een laag inkomen' en 'mensen met verminderde digitale of taalvaardigheden' (Figuur 3.5).

In het geval van herkomst maken personen met een Nederlandse achtergrond minimaal 60% uit van alle groepen. Personen met een niet-westerse migratieachtergrond vormen ongeveer 20% van de groep die verminderde taal- en digitale vaardigheden bezitten (Figuur 3.6).

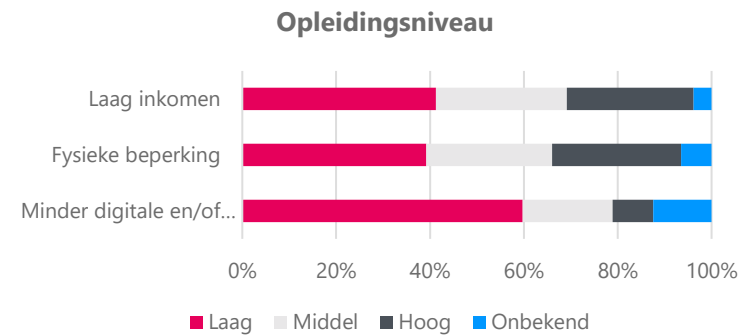
Meer dan de helft van het aantal mensen met verminderde digitale en/of taalvaardigheden heeft een lager opleidingsniveau. Bij de andere groepen ligt dat rond de 40% (Figuur 3.7).



Figuur 3.5: Samenstelling geslacht groep met laag inkomen, beperking, of verminderde vaardigheden. Bron: SDI, 2017, SCP.



Figuur 3.6 Samenstelling herkomst groep met laag inkomen, beperking, of verminderde vaardigheden. Bron: SDI, 2017, SCP.



Figuur 3.7: Samenstelling opleidingsniveau groep met laag inkomen, beperking, of verminderde vaardigheden. Bron: SDI, 2017, SCP.

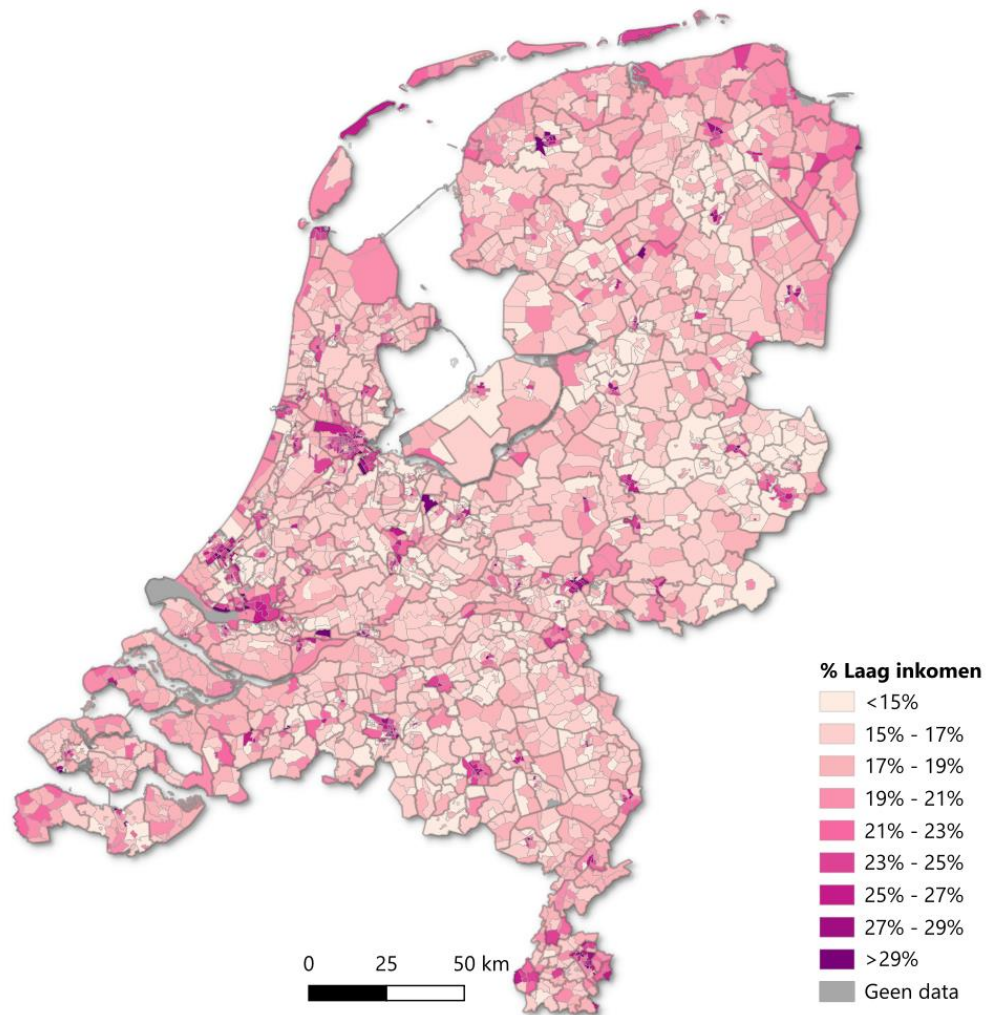
## 4. Geografische spreiding

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de geografische spreiding van woonlocaties van de doelgroepen. Het betreft een weergave op wijkniveau.

Figuur 4.1 toont een kaart met het aandeel inwoners met een laag inkomen per wijk in heel Nederland. Deze kaart is gemaakt op basis van de Population Synthesizer, die informatie bevat over kenmerken van personen op wijkniveau. In de dataset is geen informatie over inkomen tot opzichte van sociaal minimum voorhanden. Daarom is een alternatieve grenswaarde wat betreft inkomen gebruikt: beneden modaal (zie Hoofdstuk 2).

Gebieden waar relatief veel mensen met een laag inkomen wonen zijn vooral in en rond de grote steden te vinden. Er zijn niet alleen concentraties van de doelgroep te vinden in de grote steden van de Randstad, maar ook in steden meer verspreid door het land, zoals Tilburg, Eindhoven, Arnhem en Groningen. Ook zijn er enkele steden die minder groot zijn qua inwoneraantal die wijken hebben met een relatief groot aandeel mensen met een laag inkomen, zoals Leeuwarden en Emmen. Op de kaart is ook zichtbaar dat enkele gebieden aan de randen van het land relatief veel mensen met een laag inkomen kennen, zoals Zuid-Limburg, Noord- en Oost-Groningen en Zeeuws-Vlaanderen. Dit zijn de zogenaamde 'krimpgebieden'.

Tabel 4.1 geeft de gemeenten die de top 10 vormen van grote gemeenten met de grootste aandelen bevolking met een inkomen beneden modaal. In Heerlen is dit aandeel van 25,1% het grootst. Verder zijn de vier grootste steden ook vertegenwoordigd in de lijst. Delft en Leeuwarden zijn steden met een relatief beperkt aantal inwoners, die in de top 10 te vinden zijn. Zie bijlage I voor de gedetailleerde gemeentekaarten per stad met de aandelen per wijk.



Figuur 4.1: Aandeel inwoners per wijk beneden modaal. Bron: Population Synthesizer (Goudappel).

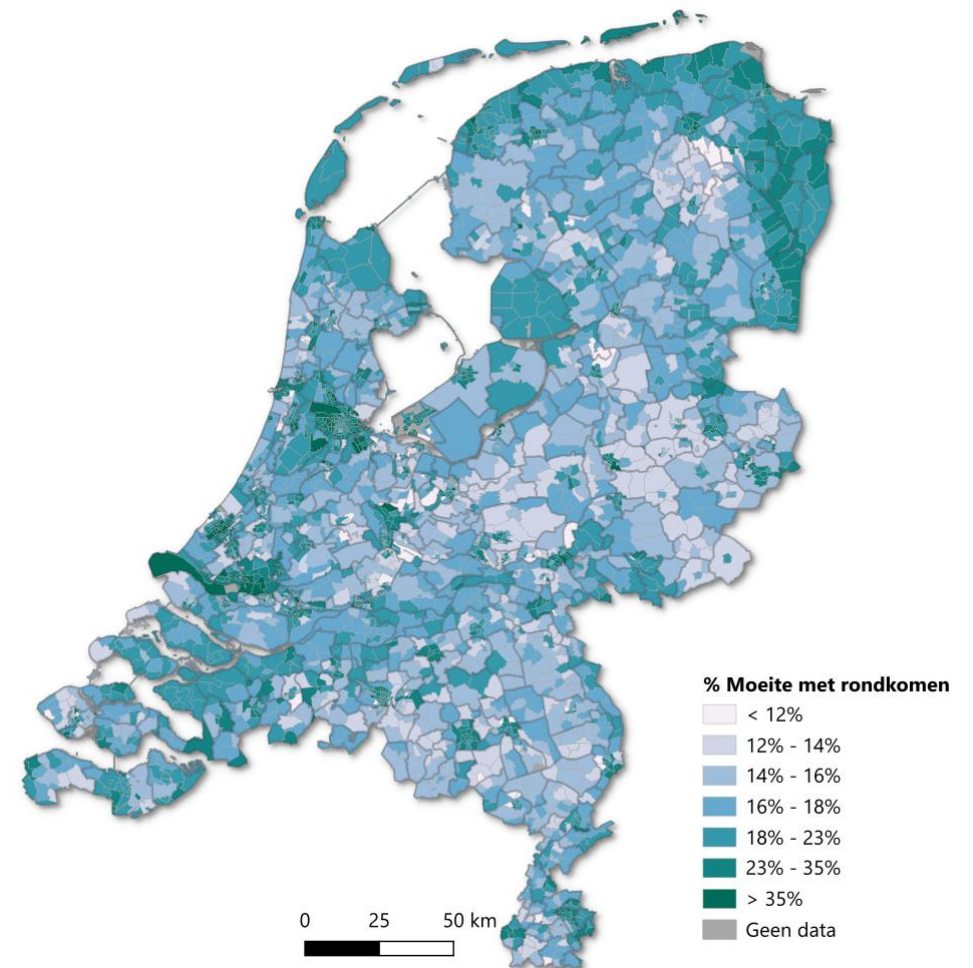
Tabel 4.1 Top 10 grootstedelijke gemeenten met aandeel inwoners beneden modaal inkomen.

Top-10 gemeenten >+-100.000 inwoners		Aandeel
1.	Heerlen	25,1%
2.	Amsterdam	24,0%
3.	Maastricht	23,9%
4.	Rotterdam	23,5%
5.	Arnhem	22,8%
6.	Groningen	22,7%
7.	Den Haag	22,4%
8.	Delft	22,4%
9.	Nijmegen	22,0%
10.	Leeuwarden	21,9%

Bron: Population Synthesizer (Goudappel).



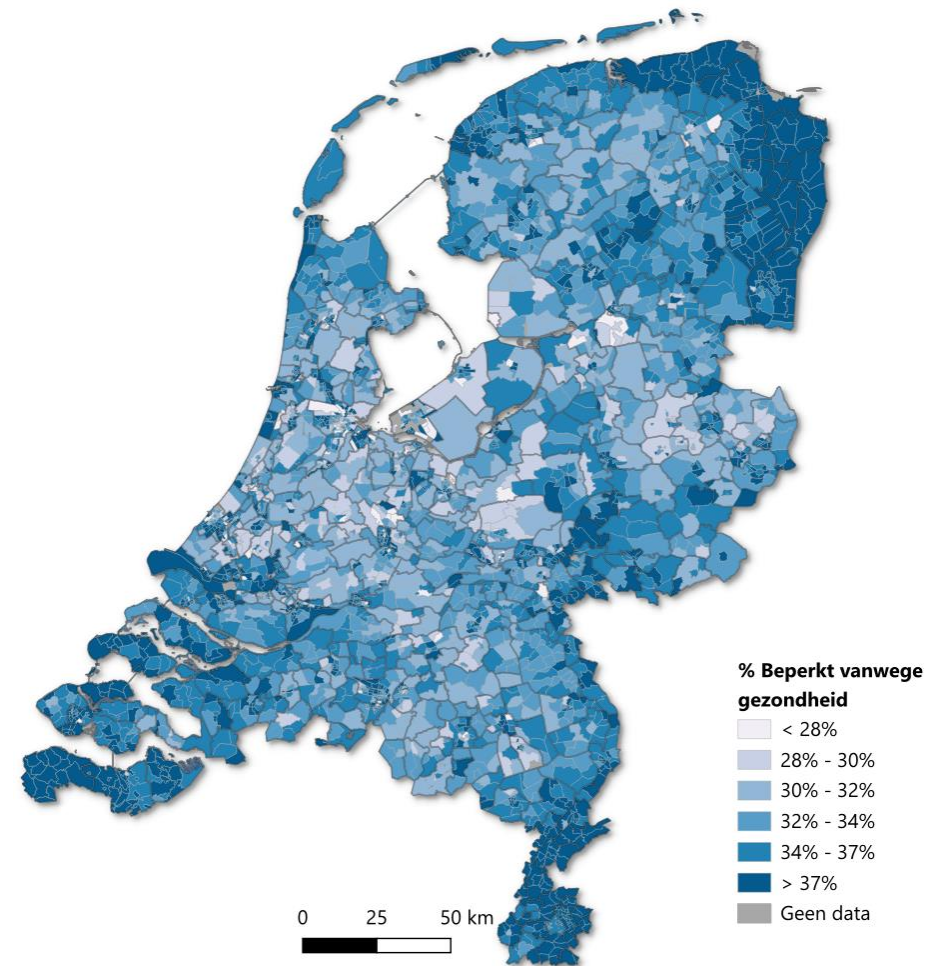
Figuur 4.2 geeft een kaart met de geografische spreiding van mensen die moeite hebben met rondkomen. Deze gegevens zijn afkomstig uit de Buurtatlas van het RIVM, gebaseerd op de Gezondheidsmonitor die het RIVM samen met de GGD en het CBS uitvoert.<sup>4</sup> Naast de objectieve indicator van het feitelijke inkomen, is de ervaren moeite met rondkomen een waardevolle graadmeter van de financiële ruimte die mensen hebben. In grote lijnen komt de geografische spreiding van mensen die aangeven moeite te hebben met rondkomen overeen met de spreiding die zichtbaar is wanneer het gaat om het aandeel mensen met een laag inkomen. Op deze kaart springen enkele landelijke gebieden er nog duidelijker uit. Het gaat dan onder andere om Noord- en Oost-Groningen, Noord-Friesland, Oost-Drenthe, de Noordoostpolder, het noorden van Noord-Holland en het westen van Noord-Brabant. Dit zijn tegelijk ook de gebieden waar de bereikbaarheid van voorzieningen onder druk staat.



Figuur 4.2: Aandeel inwoners per wijk moeite met rondkomen. Bron: Buurtatlas, RIVM.

<sup>4</sup> Zie: <https://buurtatlas.vzinfo.nl/>

De Buurtatlas van het RIVM bevat ook informatie op wijkniveau over het aandeel mensen dat beperkingen kent vanwege de gezondheid. Figuur 4.3 toont de geografische spreiding van mensen die aangeven beperkt te zijn vanwege de gezondheid. Het valt op dat vooral de gebieden aan de randen van Nederland (grote delen van Groningen en Drenthe, Zuid-Limburg en Zeeland) mensen met een beperking vanwege de gezondheid oververtegenwoordigd zijn. In deze 'krimpgebieden' hangt de sterke aanwezigheid van deze groep mensen waarschijnlijk sterk samen met het feit dat deze gebieden een relatief oude bevolking kennen.



Figuur 4.3: Aandeel inwoners per wijk beperkt vanwege gezondheid. Bron: Buurtatlas, RIVM.

# 5. Toegang tot auto

In dit hoofdstuk kijken we naar verschillende kenmerken van de doelgroepen die te maken hebben met de mogelijkheden tot mobiliteit. Het gaat hierbij voornamelijk om het bezit van een rijbewijs en het beschikken over een auto, wat relevante factoren zijn bij het nadenken over de kansen voor deelmobiliteit, en met name de deelauto.

De analyses in dit hoofdstuk en in de rest van de rapportage zijn gebaseerd op het onderzoek ODIN. Dat betekent dat de analyses zich beperken tot de doelgroep mensen met een laag inkomen. Bij een groot aantal analyses zetten we de cijfers over de doelgroep mensen met een laag inkomen naast cijfers van de gehele Nederlandse bevolking. Merk op dat we in deze analyses respondenten die geen inkomen hebben opgegeven hebben uitgesloten bij de analyses. Deze groep meenemen zou een vertekend beeld geven, omdat zij naar verwachting relatief vaak een laag inkomen hebben. Idealiter zou deze groep juist in de groep 'mensen met een laag inkomen' meegenomen zijn en niet zozeer in de groep waarmee vergeleken wordt.

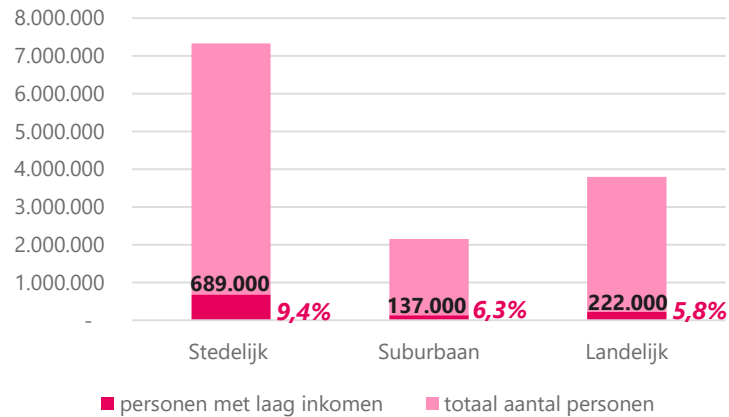
In een groot deel van de analyses zoomen we nader in op de verschillen tussen verschillende type woongebieden. De mogelijkheden tot mobiliteit, daadwerkelijk mobiliteitsgedrag en ervaren bereikbaarheid kunnen namelijk sterk verschillen tussen stedelijke en landelijke gebieden, met implicaties voor kansen voor deelmobiliteit.

We maken onderscheid in woongebieden op basis van de stedelijkheidsklassen die het CBS hanteert. We hanteren drie typen gebieden:

- **Stedelijk:** dit type gebied bestaat uit gemeenten de stedelijkheidsklassen 'zeer sterk stedelijk' en 'sterk stedelijk';
- **Suburbaan:** dit type gebied bestaat uit de stedelijkheidsklasse 'matig stedelijk';
- **Landelijk:** dit type gebied bestaat uit de stedelijkheidsklasse 'weinig stedelijk' en 'niet stedelijk'.

Figuur 5.1 toont allereerst de aanwezigheid van de doelgroep mensen met een laag inkomen in de drie typen gebieden, ten opzichte van de totale bevolking. Mensen met een laag inkomen zijn meer geconcentreerd in stedelijke gebieden. In stedelijke gebieden behoort 9,4% van de bevolking boven de 18 (zonder studenten) tot de groep mensen met een inkomen tot maximaal 120% van het sociaal minimum. In suburbane en landelijke gebieden is dit respectievelijk 6,3% en 5,8%. Hoewel de procentuele verschillen beperkt zijn, gaat het in absolute zin om vrij forse verschillen tussen de gebieden. In stedelijke gebieden gaat het om bijna 700.000 personen die een laag inkomen hebben, terwijl het in suburbane gebieden om ca. 140.000 personen en in landelijke gebieden om ca. 220.000 personen gaat.

**Aantal personen met laag inkomen - t.o.v. alle personen**

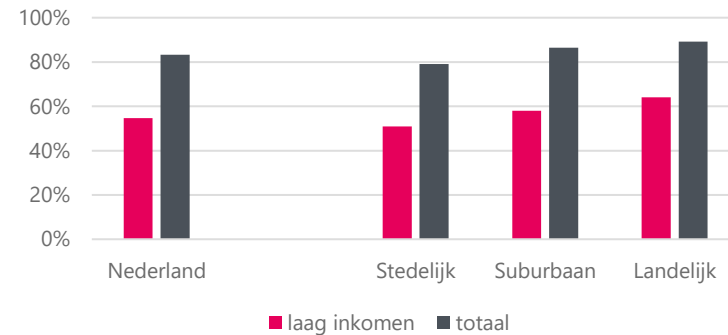


Figuur 5.1: Aantal en percentage inwoners met een laag inkomen per gebiedstype. Bron: ODIN, 2022 en 2023, CBS. NB: In de groep 'totaal' zijn ook respondenten meegenomen voor wie het inkomen onbekend is.

Onder mensen met een laag inkomen ligt het bezit van een rijbewijs duidelijk onder het niveau van de totale bevolking (Figuur. 5.2). Het bezit van een rijbewijs is zowel onder de gehele bevolking als onder mensen met een laag inkomen hoger naar mate stedelijkheid afneemt.

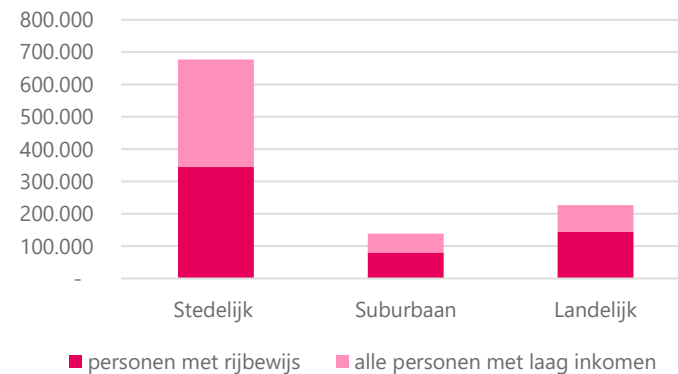
De deelauto kan interessant zijn voor mensen die wel een rijbewijs hebben, maar geen auto. Deze groep is relatief het grootst onder lage inkomens die in stedelijke gebieden wonen (Figuur 5.4). Ook in absolute zin is deze groep het grootst in de stedelijke gebieden.

**Aandeel personen met rijbewijs**



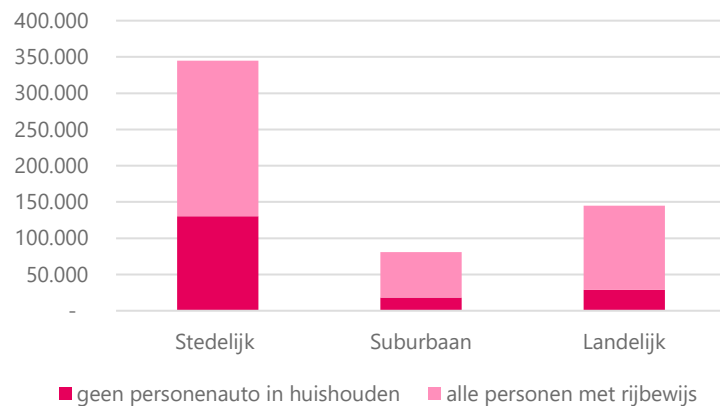
Figuur 5.2: Aandeel personen met een laag inkomen met rijbewijs t.o.v. gemiddeld in Nederland en per gebiedstype. Bron: ODIN, 2022 en 2023, CBS.

**Aantal personen met rijbewijs - t.o.v. alle personen met laag inkomen**



Figuur 5.3: Aantal personen met laag inkomen met rijbewijs. Bron: ODIN, 2022 en 2023, CBS.

**Aantal personen zonder auto in huishouden -  
t.o.v. alle personen met laag inkomen en met  
rijbewijs**

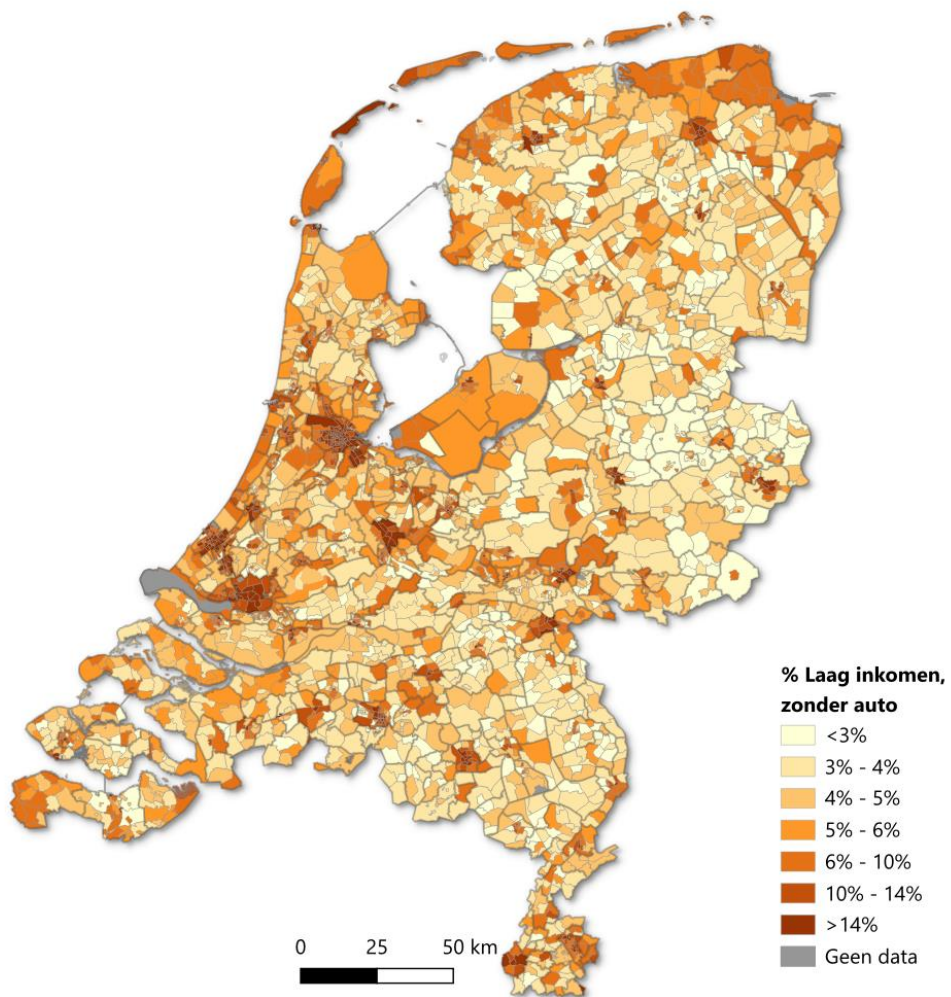


Figuur 5.4: Aantal personen met laag inkomen met rijbewijs, zonder auto. Bron: ODiN, 2022 en 2023, CBS.

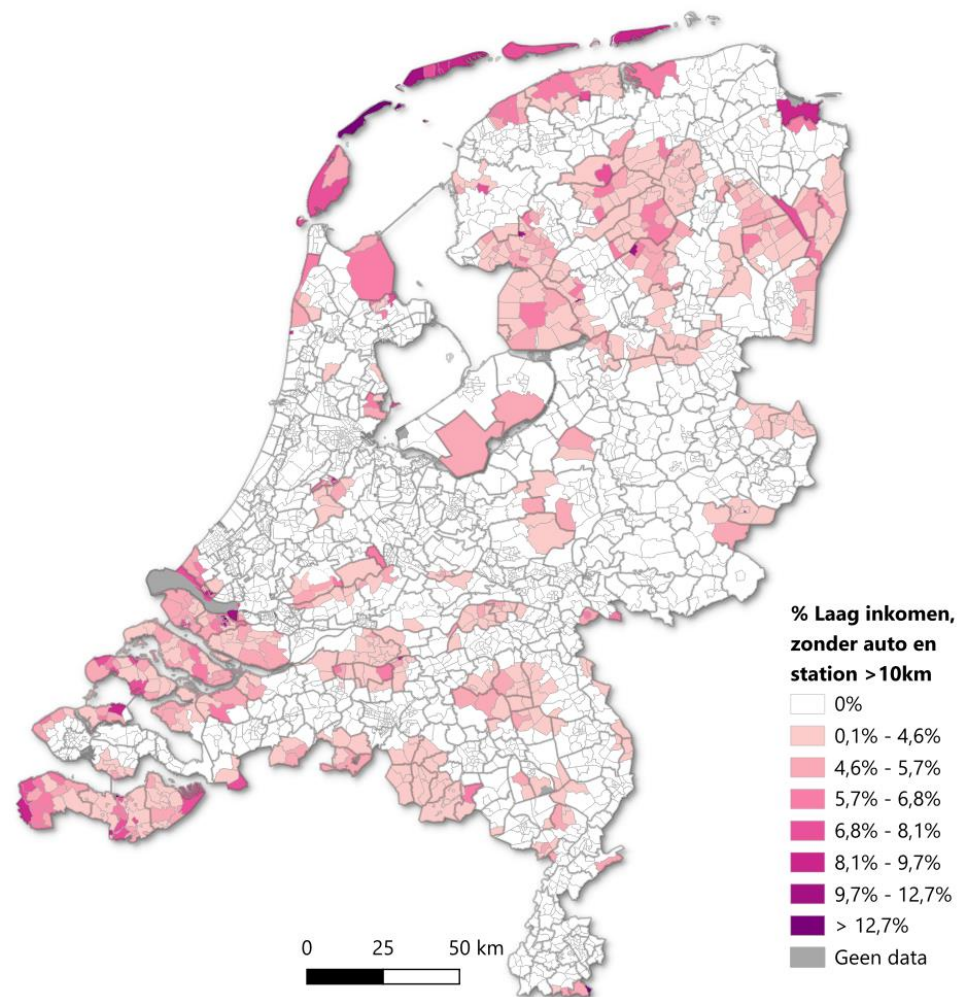
Vervolgens zoomen we in meer detail in op locaties waar mensen met een laag inkomen wonen die geen auto tot een beschikking hebben, omdat met name voor deze groep deelmobiliteit (de deelauto) een aanvulling kan zijn. Figuur 5.5 toont een kaart met het aandeel mensen met een laag inkomen zonder auto (met of zonder rijbewijs). Met de eerder in dit hoofdstuk beschreven resultaten in het achterhoofd is het geen verrassing dat met name de gebieden in de grote steden grote concentraties kennen van mensen met een laag inkomen zonder auto. Ook zijn mensen met een laag inkomen zonder auto relatief sterk geconcentreerd in de landelijke gebieden Noord- en Oost-Groningen,

Noord-Friesland, Flevoland en delen van de Zeeuwse en Zuid-Hollandse eilanden. Met name in deze gebieden kunnen bij een lagere aanwezigheid van openbaar vervoer deelmobiliteit een aanvulling vormen.

Om ook rekening te houden met de aanwezigheid van openbaar vervoer, hebben we ook gekeken naar de gebieden met relatief grote afstand tot het dichtstbijzijnde station, die we op die manier als proxy voor ov-beschikbaarheid meenemen. Figuur 5.6. toont de gebieden waar relatief veel mensen wonen die een laag inkomen hebben, die geen auto bezitten en die op meer dan 10 kilometer afstand van een station wonen. De mensen voor wie dit geldt zijn vooral te vinden in de noordelijke provincies, de Noordoostpolder en de Zeeuwse en Zuid-Hollandse eilanden.



Figuur 5.5: Aandeel inwoners per gemeente met beneden modaal inkomen. Bron: Population Synthesizer (Goudappel).



Figuur 5.6: Aandeel inwoners per gemeente met beneden modaal inkomen en >10km afstand tot station. Bron: Population Synthesizer (Goudappel).

In dit hoofdstuk kijken we naar het reisgedrag van mensen met een laag inkomen. We onderzoeken de verschillen in het gebruik van verschillende vervoerswijzen tussen mensen met een laag inkomen en de gehele bevolking. Hierbij maken we steeds onderscheid naar de drie verschillende gebiedstypen.

## 6.1 Gebruik vervoerswijzen

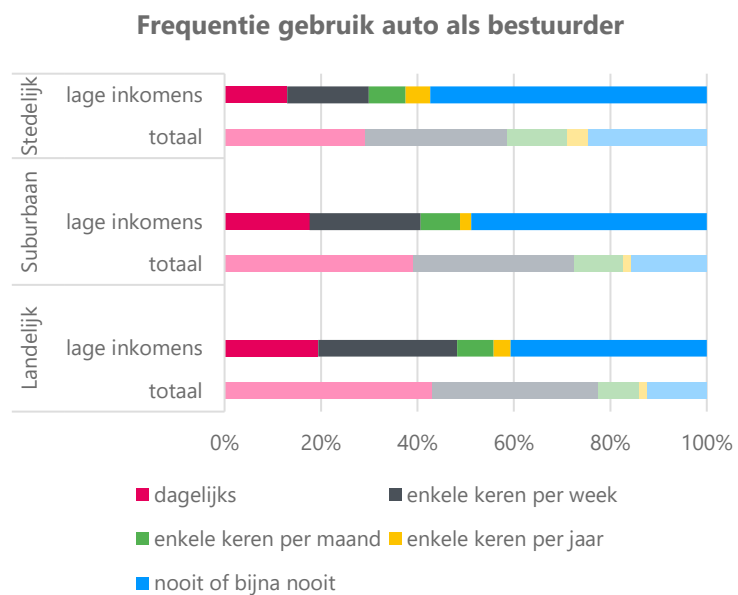
Mensen met een laag inkomen maken duidelijk minder gebruik van de auto (Figuur 6.1). Het aandeel personen dat aangeeft dagelijks de auto te gebruiken is onder mensen met een laag inkomen ongeveer de helft van het aandeel personen dat dagelijks de auto gebruikt onder de gehele bevolking.

Het lagere gebruik van de auto onder mensen met een laag inkomen hangt zeer waarschijnlijk samen met het lagere bezit van een rijbewijs en een lager autobezit onder deze groep. Het is interessant om na te gaan hoe het autogebruik is onder de mensen die toegang hebben tot een auto, door én een rijbewijs te hebben en een auto in het huishouden beschikbaar te hebben. Figuur 6.2 zoomt nader in op deze groep. Het valt op dat onder deze groep het autogebruik van mensen met een laag inkomen en de totale bevolking in stedelijke gebieden vrijwel op hetzelfde niveau ligt. In landelijke gebieden ligt het autogebruik onder mensen met een laag inkomen op een lager niveau. Waarschijnlijk hangt dit samen met het lagere autobezit en rijbewijsbezit in stedelijke omgevingen (zie vorige hoofdstuk). In de stad zijn meer alternatieven voor de auto voorhanden en is autobezit vaak duurder vanwege de

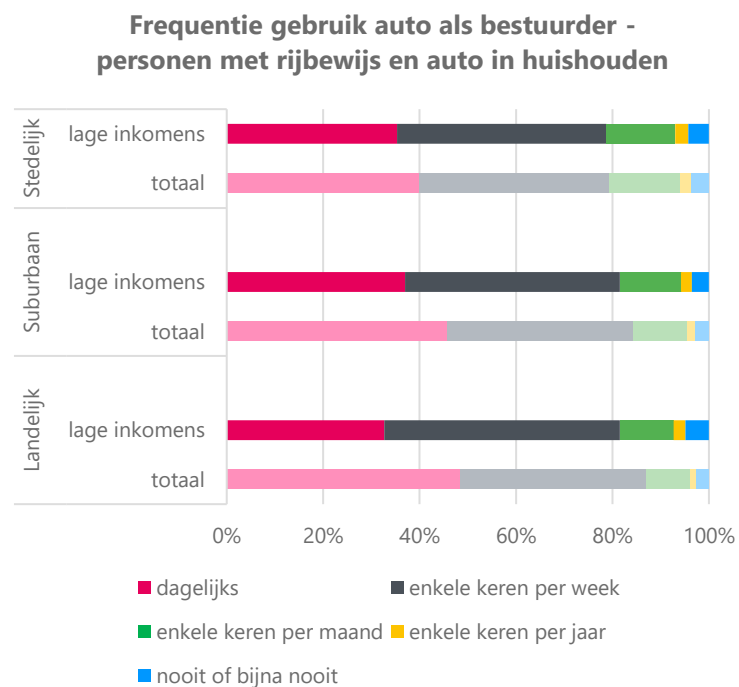
noodzaak van het hebben van een parkeervergunning. Wie een auto aanschaft heeft deze daarom veelal ook echt nodig.

Het gebruik van de trein is onder mensen met een laag inkomen minder frequent in vergelijking met de totale bevolking (Figuur 6.3). Ook het fietsgebruik onder mensen met een lager inkomen is lager in vergelijking met de totale bevolking (Figuur 6.5 en 6.6). Mensen met een lager inkomen gebruiken wel vaker de bus, trein en/of metro (Fig. 6.4).

Deze cijfers laten zien dat mensen met een laag inkomen hun lager aantal autoritten (dat samenhangt met een lager autobezit) niet compenseren door bijvoorbeeld vaker de fiets te nemen. Mensen met een laag inkomen maken gemiddeld gezien minder verplaatsingen in vergelijking met de totale bevolking, namelijk 2,05 verplaatsingen per persoon per dag ten opzichte van 2,74 verplaatsingen per persoon per dag voor de gehele bevolking.

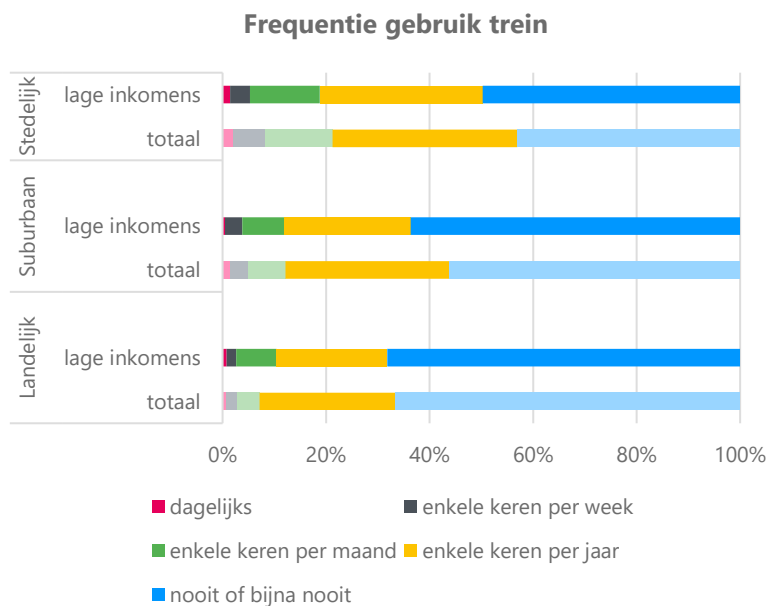


Figuur 6.1: Frequentie autogebruik onder personen met een laag inkomen t.o.v. totale bevolking per gebiedstype. ODiN, 2022 en 2023, CBS.

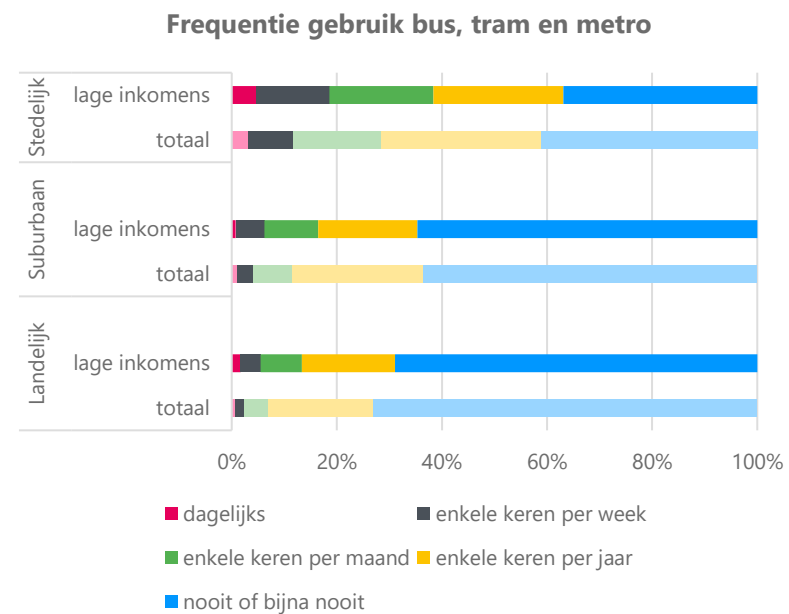


Figuur 6.2: Frequentie autogebruik onder personen met een laag inkomen t.o.v. totale bevolking per gebiedstype. Alleen personen met een rijbewijs en een auto in het huishouden. ODiN, 2022 en 2023, CBS.

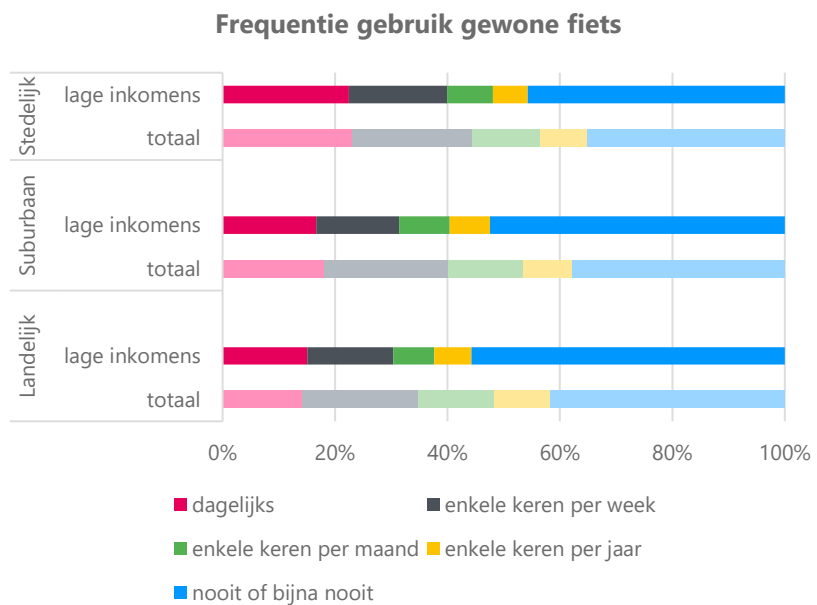




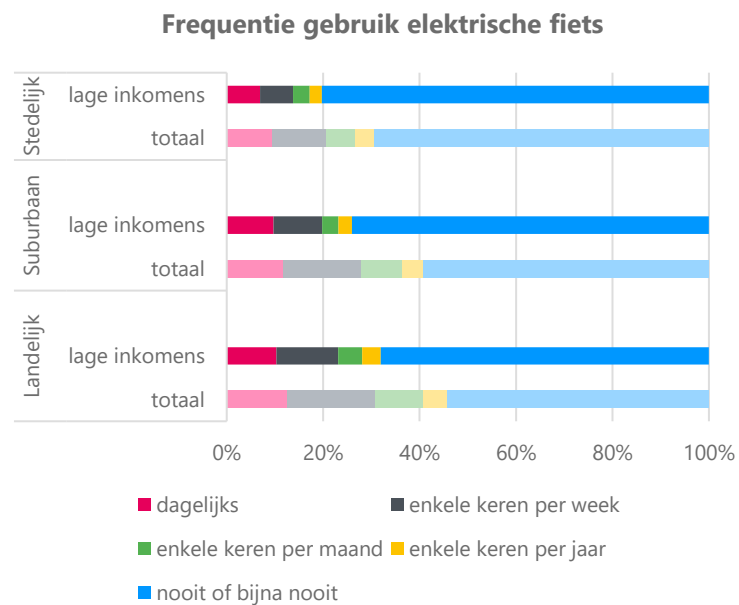
Figuur 6.3: Frequentie treingebruik onder personen met een laag inkomen t.o.v. totale bevolking per gebiedstype. ODiN, 2022 en 2023, CBS.



Figuur 6.4: Frequentie bus-, tram-, en metrogebruik onder personen met een laag inkomen t.o.v. totale bevolking per gebiedstype. ODiN, 2022 en 2023, CBS.

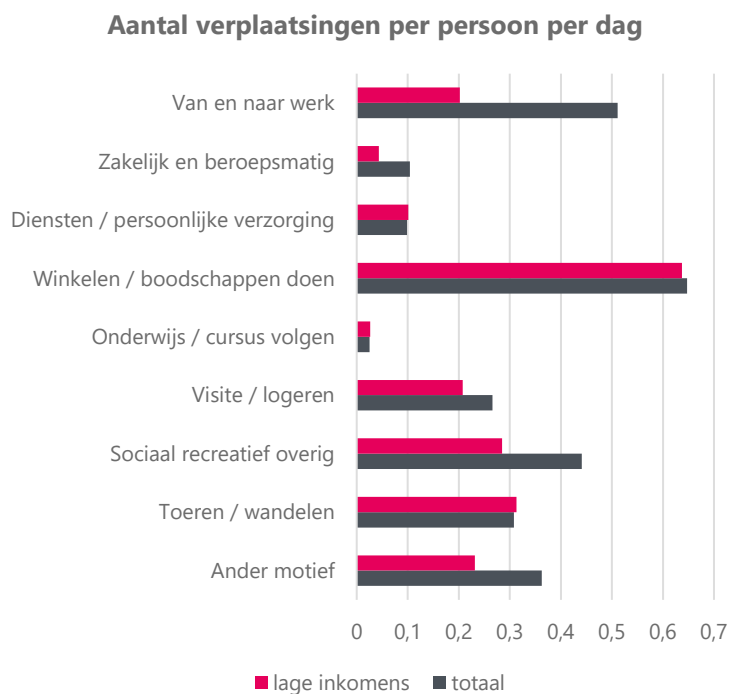


Figuur 6.5: Frequentie fietsgebruik onder personen met een laag inkomen t.o.v. totale bevolking per gebiedstype. Bron: ODiN, 2022 en 2023, CBS.



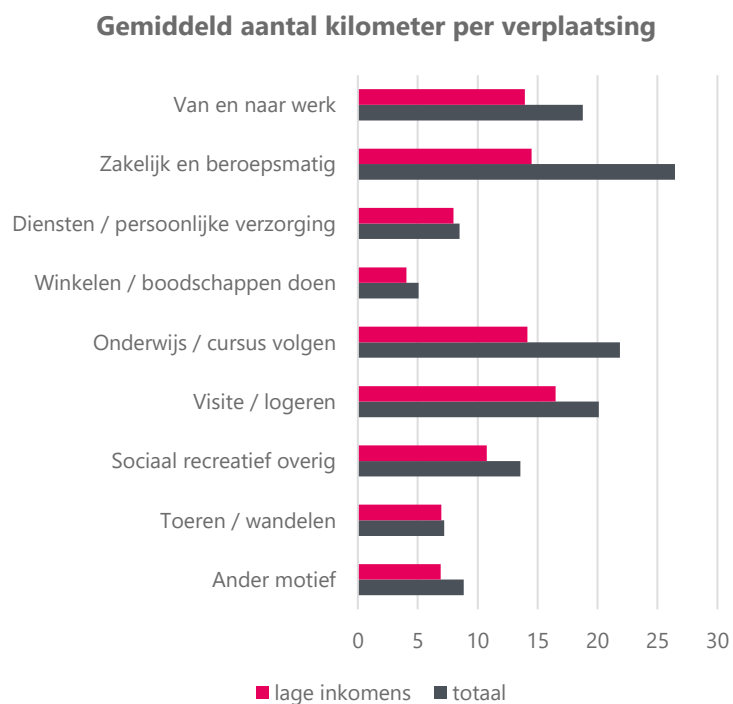
Figuur 6.6: Frequentie gebruik elektrische fiets onder personen met een laag inkomen t.o.v. totale bevolking per gebiedstype. Bron: ODiN, 2022 en 2023, CBS.

Figuur 6.7 splitst het aantal verplaatsingen per persoon per dag nader uit naar de reismotieven die het ODiN hanteert. De figuur laat zien dat mensen met een laag inkomen significant minder verplaatsingen maken die werk-gerelateerd zijn. Ook maken zij duidelijk minder sociaal-recreatieve verplaatsingen.



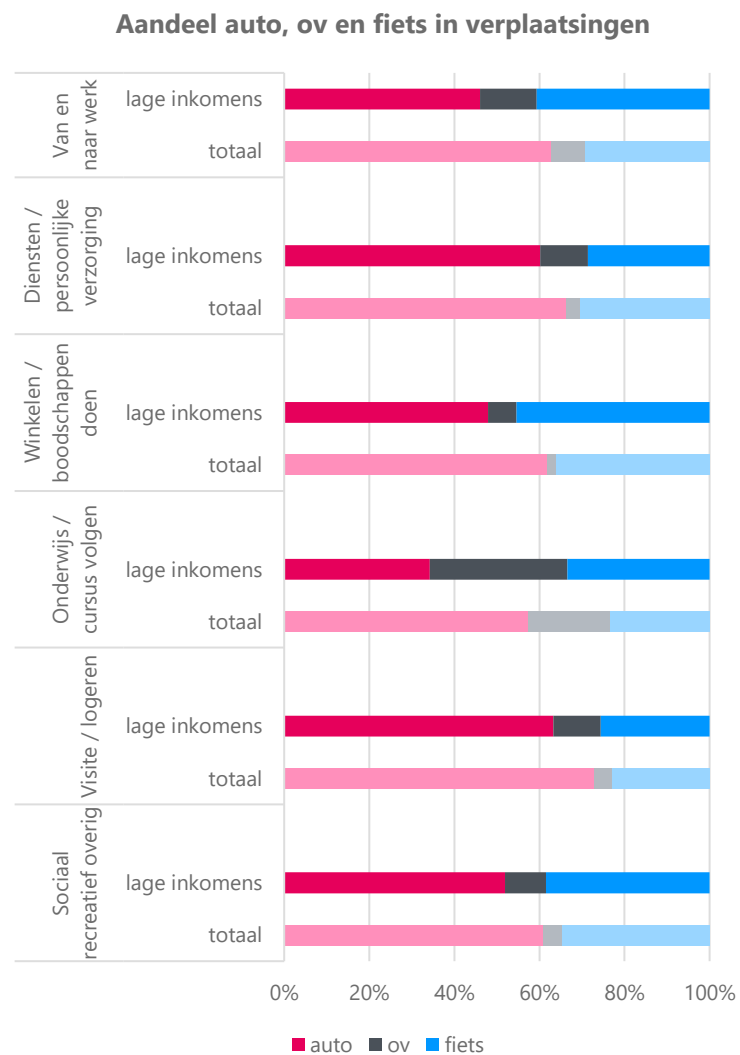
Figuur 6.7: Aantal verplaatsingen per persoon per dag onder personen met een laag inkomen t.o.v. totale bevolking. Bron: ODiN, 2022 en 2023, CBS.

De verplaatsingen van mensen met een laag inkomen vinden gemiddeld genomen over kortere afstanden plaats (Figuur 6.8). Voor alle motieven geldt dat de verplaatsingen van mensen met een laag inkomen minder kilometer bedragen dan de verplaatsingen van de gehele bevolking.



Figuur 6.8: Gemiddelde afstand van verplaatsingen onder personen met een laag inkomen t.o.v. totale bevolking. Bron: ODiN, 2022 en 2023, CBS.

Figuur 6.9 toont de verhouding tussen het gebruik van de auto, het openbaar vervoer en de fiets in verplaatsingen die voor een selectie van motieven worden gemaakt. Bij alle onderscheiden motieven geldt dat mensen met een laag inkomen in mindere mate de auto gebruiken. Vooral bij de motieven 'van en naar werk' en 'onderwijs / cursus volgen' zijn de verschillen groot. Ook het fietsgebruik ligt bij vrijwel alle motieven onder het niveau van de gehele bevolking, alleen bij verplaatsingen voor 'diensten / persoonlijke verzorging' nemen zij vaker de fiets. Daarentegen wordt het openbaar vervoer bij alle motieven vaker gebruikt door de groep mensen met een laag inkomen.



Figuur 6.9: verhouding gebruik auto, ov en fiets onder personen met een laag inkomen t.o.v. totale bevolking. Verplaatsingen die lopen of met overige vervoermiddelen zijn gemaakt zijn niet meegenomen. Bron: ODIN, 2022 en 2023, CBS.

## 6.2 Delen van de auto

Het ODiN-onderzoek bevat informatie over de mate waarin mensen verschillende typen deelauto's / leenauto's gebruiken. In het onderzoek houden respondenten gedurende één dag hun verplaatsingen bij. Er is in het onderzoek ook gevraagd of respondenten op deze specifieke dag een deelauto en/of leenauto hebben gebruikt, waarbij onderscheid is gemaakt tussen:

- Deelauto van een organisatie (bijv. Greenwheels);
- Deelauto van een particulier via een online platform (zoals Snapcar);
- Deelauto die gebruikt wordt met vrienden / bekenden;
- Leenauto of een geleende auto.

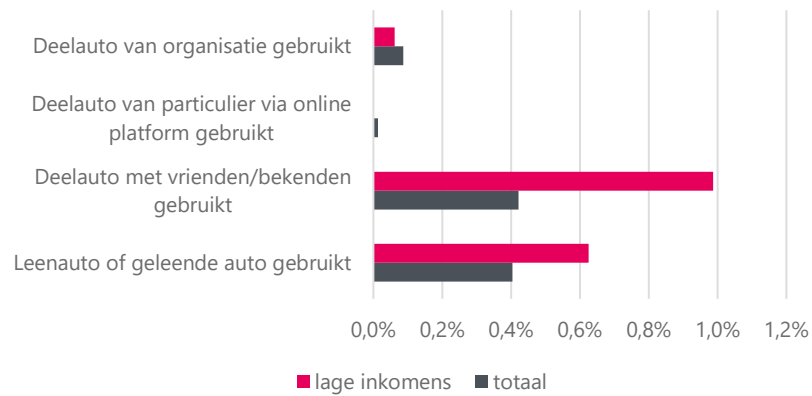
Aan de hand van deze vraag is te bepalen welk aandeel van de bevolking op een gemiddelde dag gebruik maakt van deze typen auto's. Figuur 6.10 toont deze resultaten voor mensen met een laag inkomen en de gehele bevolking. Het moet opgemerkt worden dat deze resultaten het gebruik van deze auto's op een gemiddelde dag betreffen en niet aangeven welk deel van de bevolking *wel eens* gebruik maakt van deze auto's. Dat zou tot andere aandelen leiden, hoewel zeer waarschijnlijk de mate van verschil tussen mensen met een laag inkomen en de gehele bevolking vergelijkbaar zou zijn.

Mensen met een laag inkomen maken in mindere mate dan de gehele bevolking gebruik van deelauto's via officiële organisaties. In de jaren 2022 en 2023, waar deze analyse betrekking op heeft, heeft niemand van de respondenten met een laag inkomen aangegeven een auto gebruikt te hebben van een particulier die via een online platform

aangeboden werd. In werkelijkheid is dat waarschijnlijk wel gebeurd, maar in zo'n lage frequentie dat de kans groot was dat dat in een onderzoek op basis van een steekproef niet geregistreerd zou worden. Onder de gehele bevolking is het gebruik van dergelijke auto's ook erg laag.

Het valt op dat mensen met een laag inkomen wel vaker deelauto's gebruiken die zij met vrienden / bekenden delen en leenauto's of geleende auto's gebruiken. Zij doen dit vaker dan de gemiddelde Nederlander. Het moet opgemerkt worden dat men kan afvragen in hoeverre mensen onderscheid hebben gemaakt tussen deelauto's die men met vrienden/bekenden gebruikt en leenauto's of geleende auto's. Het kan goed zijn in de perceptie van respondenten beide categorieën overlappen. Hier is vooral de conclusie relevant dat mensen met een laag inkomen minder vaak 'officiële' deelauto's gebruiken maar daarentegen juist vaker auto's van anderen gebruiken via waarschijnlijk meer informele kanalen.

### Aandeel personen dat gebruikt maakt van deelauto/leenauto op een gemiddelde dag



Figuur 6.10: Aandeel personen met laag inkomen dat gebruik maakt van een deel- of leenauto t.o.v. totale bevolking. Bron: ODiN, 2022 en 2023, CBS.

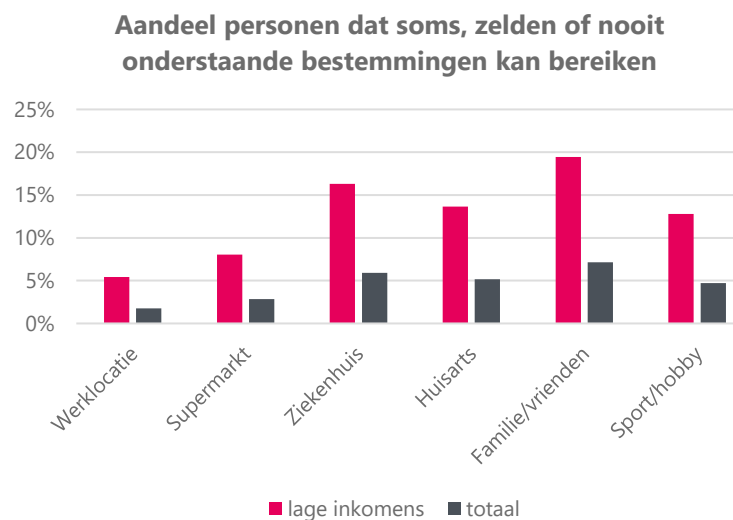
# 7. Ervaren bereikbaarheid

Een belangrijk doel van deze studie is om naast de beschikbaarheid van mobiliteitsopties en het reisgedrag ook de ervaren bereikbaarheid van de doelgroepen in kaart te brengen. In dit hoofdstuk zoomen we nader in op de ervaren bereikbaarheid van mensen met een laag inkomen. We zetten de ervaren bereikbaarheid van een aantal (essentiële) voorzieningen naast elkaar, waarbij we de ervaren bereikbaarheid van mensen met een laag inkomen met de bereikbaarheid zoals die door de gehele bevolking wordt ervaren vergelijken. We geven ook de belangrijkste redenen voor een lage ervaren bereikbaarheid van deze voorzieningen.

## 7.1 Ervaren bereikbaarheid

Figuur 7.1 geeft inzicht in het aandeel personen dat aangeeft bestemmingen die in het ODiN-onderzoek bevestigd worden soms, zelden of nooit te kunnen bereiken (hier gedefinieerd als een lage ervaren bereikbaarheid). Mensen met een laag inkomen geven ten opzichte van de gehele bevolking aanzienlijk vaker aan dat zij moeite hebben om de genoemde bestemmingen te bereiken. Dit is met name het geval bij de bestemmingen ziekenhuis en familie/vrienden. Dit zijn bestemmingen die te karakteriseren zijn als bestemmingen die over het algemeen wat verder weg gelegen kunnen zijn dan de andere genoemde

bestemmingen en waar men in veel gevallen op niet-regelmatige basis naar toe gaat. Deze bestemmingen zijn dus mogelijk interessant voor het aanbieden van deelmobiliteit als mogelijkheid om een lage ervaren bereikbaarheid tegen te gaan. Ook bij de bestemmingen huisarts en sport/hobby ervaart een groot deel van de groep bereikbaarheidsproblemen.

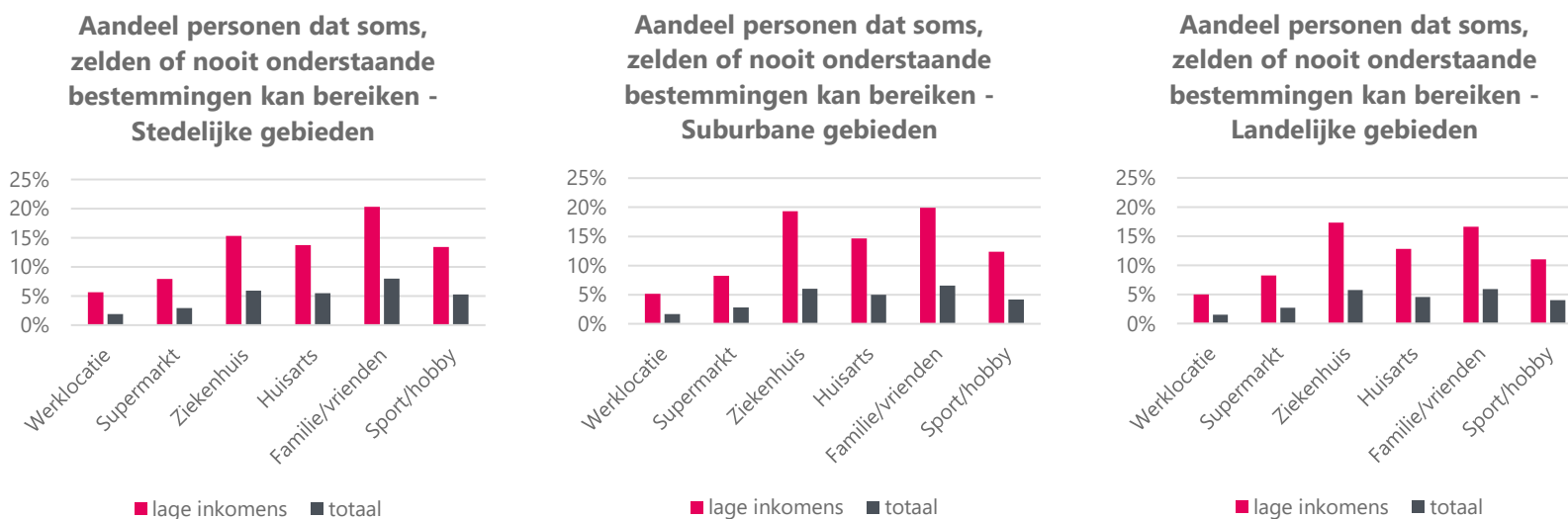


Figuur 7.1: Aandeel personen met laag inkomen dat genoemde bestemmingen soms/zelden/nooit kan bereiken t.o.v. totale bevolking. Bron: ODiN, 2022 en 2023, CBS.

In Figuren 7.2-7.4 wordt de ervaren bereikbaarheid van bestemmingen door mensen met een laag inkomen en de gehele bevolking uitgesplitst naar gebiedstype. Mensen met een laag inkomen ervaren in alle gebiedstypen een aanzienlijk mindere bereikbaarheid ten opzichte van de gehele bevolking.

familie/vrienden en sport/hobby geeft in stedelijke gebieden in beide groepen juist een hoger percentage van de bevolking aan moeite te hebben met de bereikbaarheid. Het is niet direct duidelijk waar dit door komt. Dat kan door het hogere autobezit komen, maar het kan ook zijn dat sociale netwerken in landelijke gebieden meer lokaal zijn.

Het valt op dat de ervaren bereikbaarheid in landelijke gebieden niet lager ligt dan in stedelijke gebieden.<sup>5</sup> Als het gaat om de bestemmingen



Figuur 7.2-7.4: Aandeel personen met laag inkomen dat genoemde bestemmingen soms/zelden/nooit kan bereiken t.o.v. totale bevolking. In stedelijke gebieden (links), suburbane gebieden (midden) en landelijke gebieden (rechts). Bron: ODiN, 2022 en 2023, CBS.

<sup>5</sup> Zie ook: Jorritsma, P., Jonkeren, O., & Krabbenborg, L. (2023), Mobiliteit en bereikbaarheid in stedelijk en ruraal Nederland, Ontwikkelingen, kansen,

bedreigingen en oplossingsrichtingen, Achtergrondrapport. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

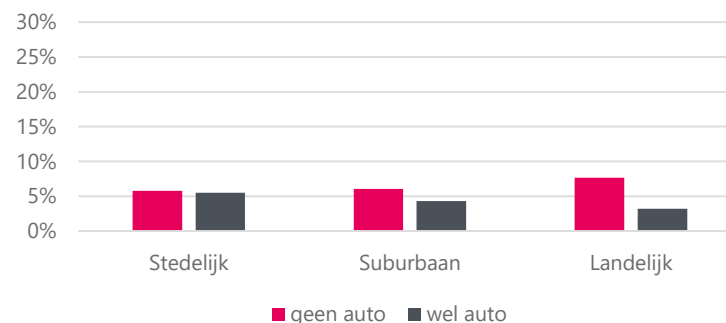


## 7.2 Ervaren bereikbaarheid en beschikbaarheid auto in huishouden

Figuren 7.5-7.10 gaan in op de verschillen in de ervaren bereikbaarheid van de genoemde bestemmingen tussen mensen met een laag inkomen die geen beschikking hebben over een auto en mensen met een laag inkomen die wel beschikking hebben over een auto. Vooral in landelijke gebieden is er een kloof tussen ervaren bereikbaarheid van bestemmingen onder degenen die een auto tot hun beschikking hebben en zij die dat niet hebben. Mensen met een laag inkomen en zonder auto ervaren meer moeite met de bereikbaarheid in minder stedelijke gebieden. Mensen met een laag inkomen die wel een auto hebben ervaren juist in niet-landelijke gebieden vaker moeite met de bereikbaarheid.

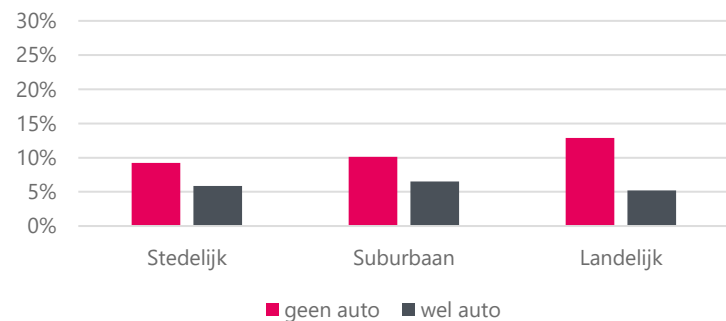
Voor de landelijke gebieden hebben we nader onderscheid gemaakt tussen gebieden dicht bij een station (als proxy voor beschikbare ov-voorzieningen) en gebieden verder van een station vandaan, zoals gedefinieerd in Figuur 5.6. Wanneer alleen naar mensen met een laag inkomen én zonder auto wordt gekeken, worden mensen die in gebieden met minder ov-voorzieningen wonen bij de bestemmingen arts, ziekenhuis en familie vaker aan dat zij deze bestemmingen beperkt kunnen bereiken dan mensen die in landelijke gebieden wonen met betere ov-voorzieningen.

Aandeel personen met laag inkomen dat soms, zelden of nooit werklocatie kan bereiken

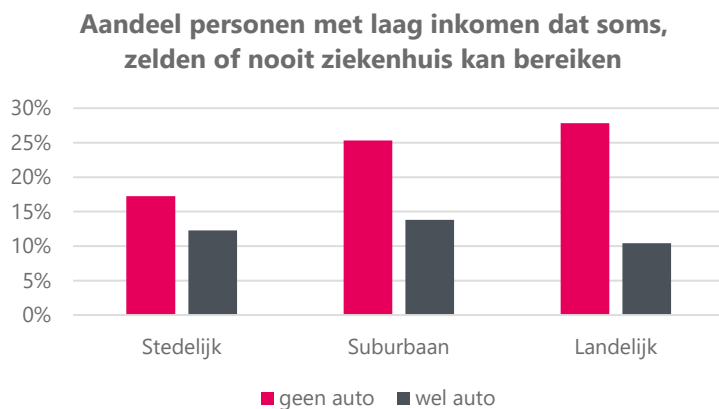


Figuur 7.5 Aandeel personen met laag inkomen die soms/zelden/nooit werklocatie kan bereiken t.o.v. totale bevolking, per gebiedstype. Bron: ODiN, 2022 en 2023, CBS.

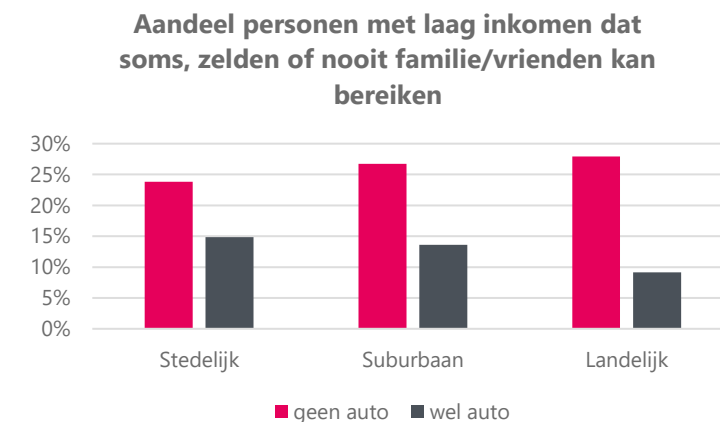
Aandeel personen met laag inkomen dat soms, zelden of nooit supermarkt kan bereiken



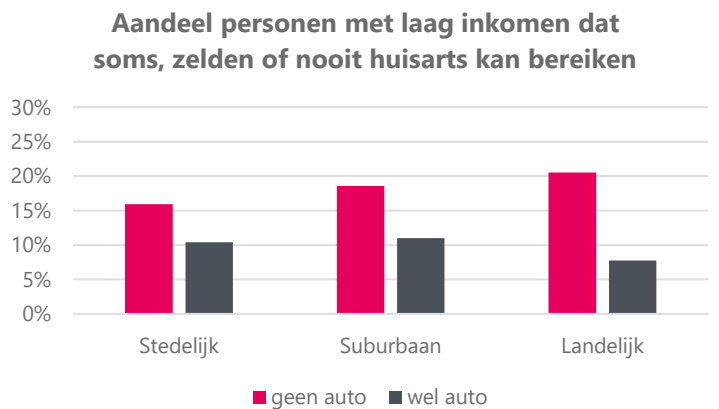
Figuur 7.6 Aandeel personen met laag inkomen die soms/zelden/nooit supermarkt kan bereiken t.o.v. totale bevolking, per gebiedstype. Bron: ODiN, 2022 en 2023, CBS.



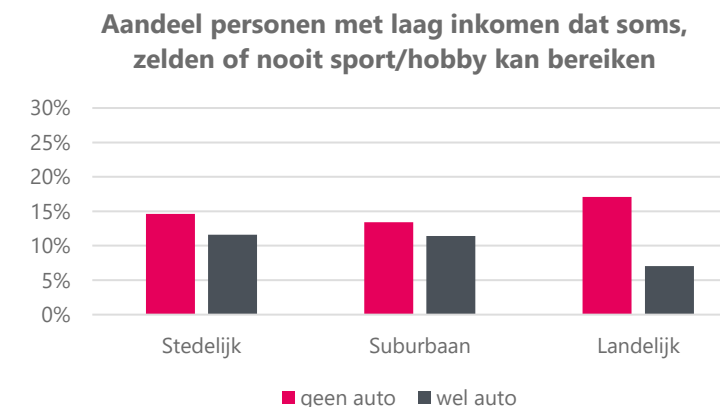
Figuur 7.7 Aandeel personen met laag inkomen die soms/zelden/nooit ziekenhuis kan bereiken t.o.v. totale bevolking, per gebiedstype. Bron: ODiN, 2022 en 2023, CBS.



Figuur 7.9 Aandeel personen met laag inkomen die soms/zelden/nooit familie of vrienden kan bereiken t.o.v. totale bevolking, per gebiedstype. Bron: ODiN, 2022 en 2023, CBS.



Figuur 7.8 Aandeel personen met laag inkomen die soms/zelden/nooit huisarts kan bereiken t.o.v. totale bevolking, per gebiedstype. Bron: ODiN, 2022 en 2023, CBS.



Figuur 7.10 Aandeel personen met laag inkomen die soms/zelden/nooit sport of hobby kan bereiken t.o.v. totale bevolking, per gebiedstype. Bron: ODiN, 2022 en 2023, CBS.

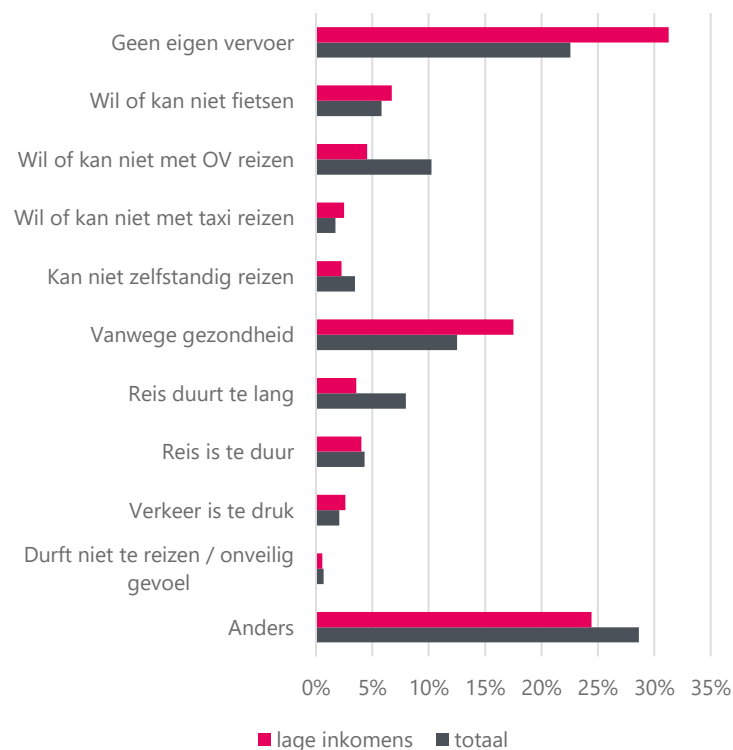
### 7.3 Redenen voor verminderde ervaren bereikbaarheid

Respondenten die in het ODiN-onderzoek hebben aangegeven genoemde bestemmingen soms, zelden of nooit te kunnen bereiken wanneer ze daar naartoe willen is gevraagd wat de belangrijkste reden daarvoor is. Figuren 7.11-7.16 geeft de verdeling van de belangrijkste redenen per bestemming, zowel voor de groep mensen met een laag inkomen als voor de gehele bevolking. Mensen met een laag inkomen geven vaker aan dan de gemiddelde Nederlander dat zij bestemmingen niet kunnen bereiken vanwege 'geen eigen vervoer' en 'vanwege gezondheid'. 'Reis is te duur' behoort over het algemeen niet tot de belangrijkste redenen waarom bestemmingen niet altijd te bereiken zijn. 'Reis is te duur' wordt in vergelijking met andere bestemmingen het vaakst genoemd als belemmering bij het bereiken van familie/vrienden (Figuur 7.12). Dit kan ermee samenhangen dat mensen vanwege deze reden grotere afstanden afleggen dan voor veel andere bestemmingen (zie ook Hoofdstuk 6).

De reden 'geen eigen vervoer' wordt het vaakst genoemd. Het moet opgemerkt worden dat ook deze reden kan samenhangen met financiële redenen. Het niet hebben van een auto zal namelijk voor een groot deel van de groep mensen met een laag inkomen samenhangen met de kosten die autobezit met zich meebrengt. Verder valt op dat het aandeel mensen dat aangeeft bestemmingen niet altijd te kunnen bereiken vanwege de gezondheid onder mensen met een laag inkomen beduidend groter is dan onder de totale bevolking. Mogelijk hebben mensen met een lager inkomen vaker gezondheidsproblemen en weegt

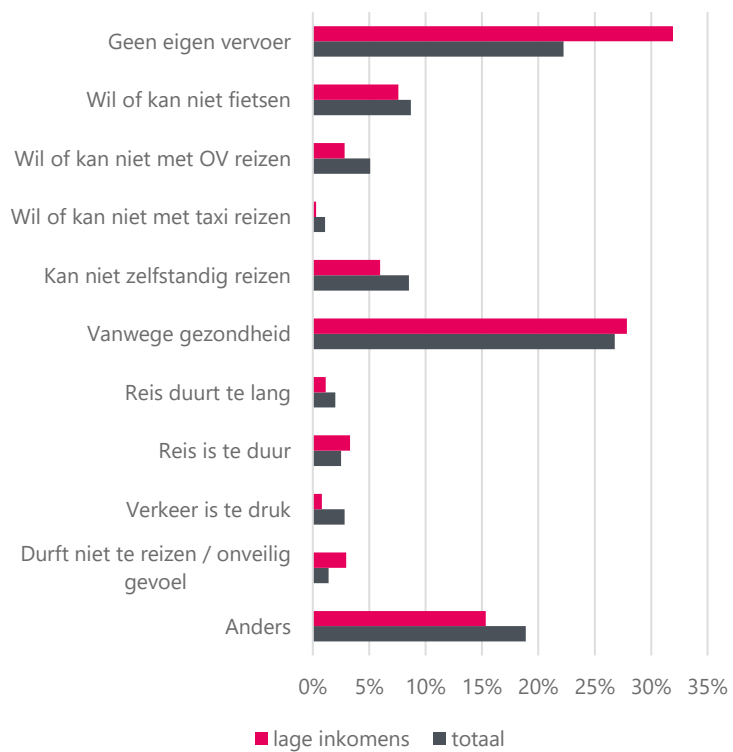
deze belemmering zwaarder dan de kosten bij het niet altijd kunnen bereiken van bestemmingen.

**Belangrijkste reden waarom persoon werklocatie niet altijd kan bereiken**



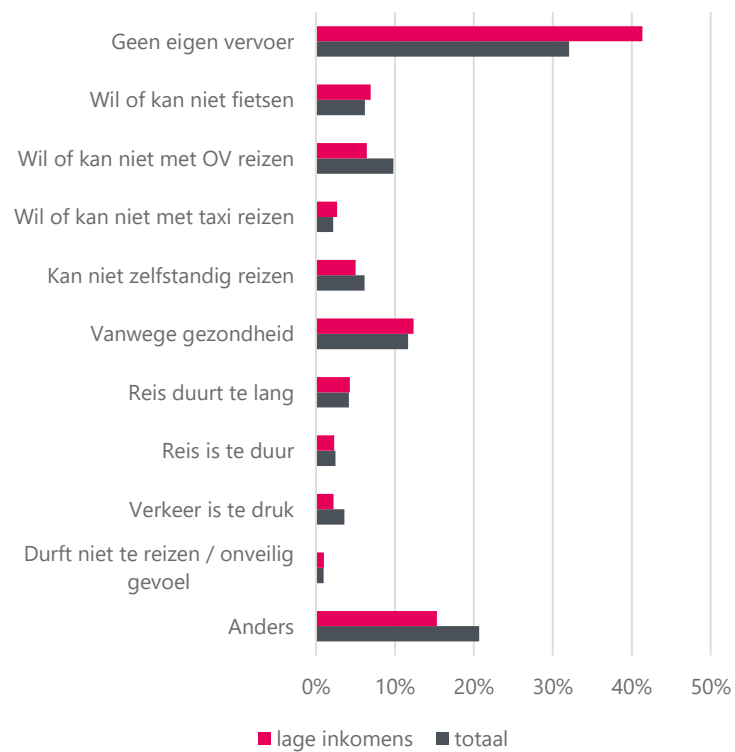
Figuur 7.8 Belangrijkste reden voor niet bereiken werklocatie personen met laag inkomen t.o.v. totale bevolking. Bron: ODiN, 2022 en 2023, CBS.

**Belangrijkste reden waarom persoon  
supermarkt niet altijd kan bereiken**



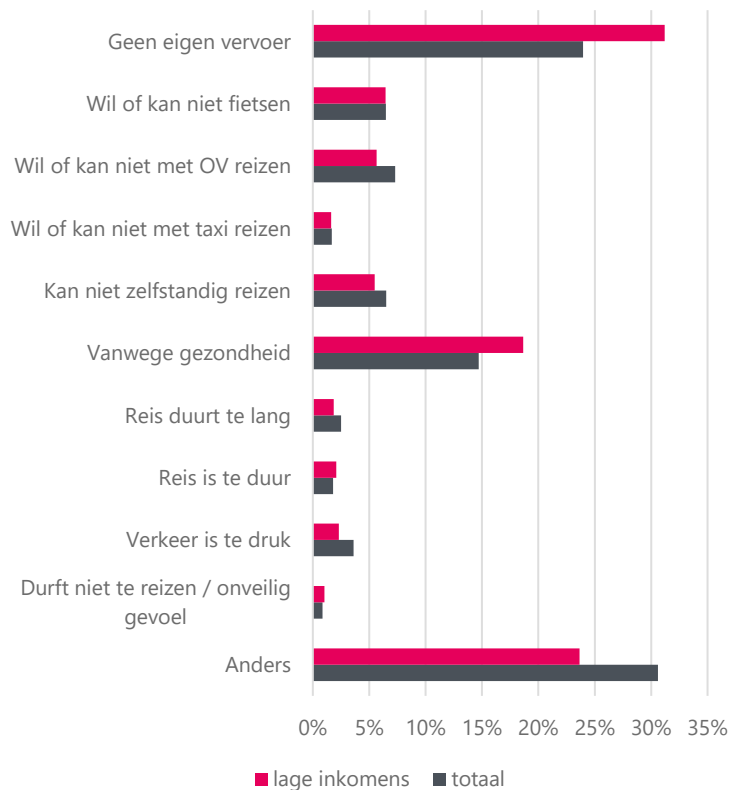
Figuur 7.9 Belangrijkste reden voor niet bereiken supermarkt personen met laag inkomen t.o.v. totale bevolking. Bron: ODiN, 2022 en 2023, CBS.

**Belangrijkste reden waarom persoon  
ziekenhuis niet altijd kan bereiken**



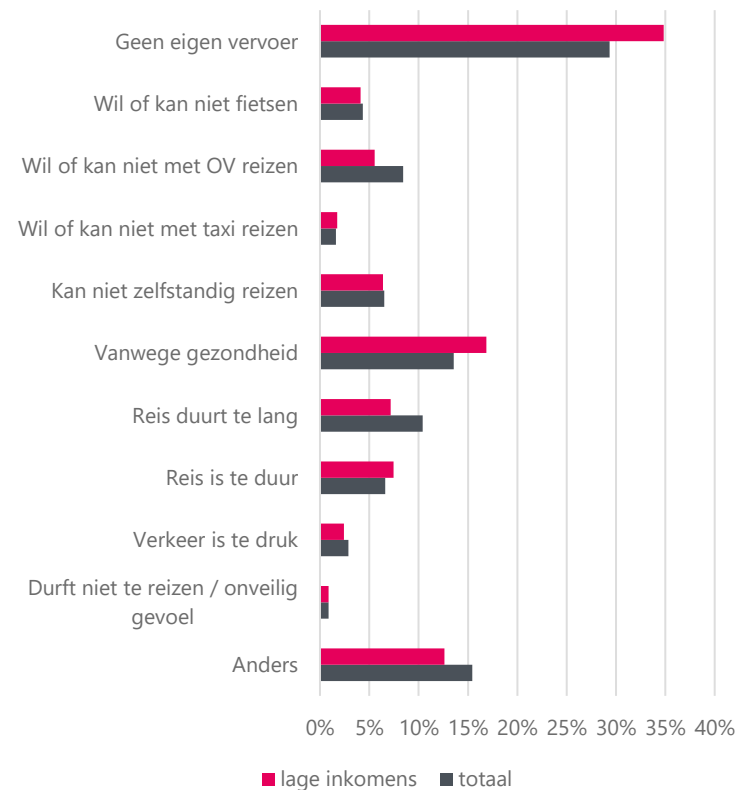
Figuur 7.10 Belangrijkste reden voor niet bereiken ziekenhuis personen met laag inkomen t.o.v. totale bevolking. Bron: ODiN, 2022 en 2023, CBS.

### Belangrijkste reden waarom persoon huisarts niet altijd kan bereiken



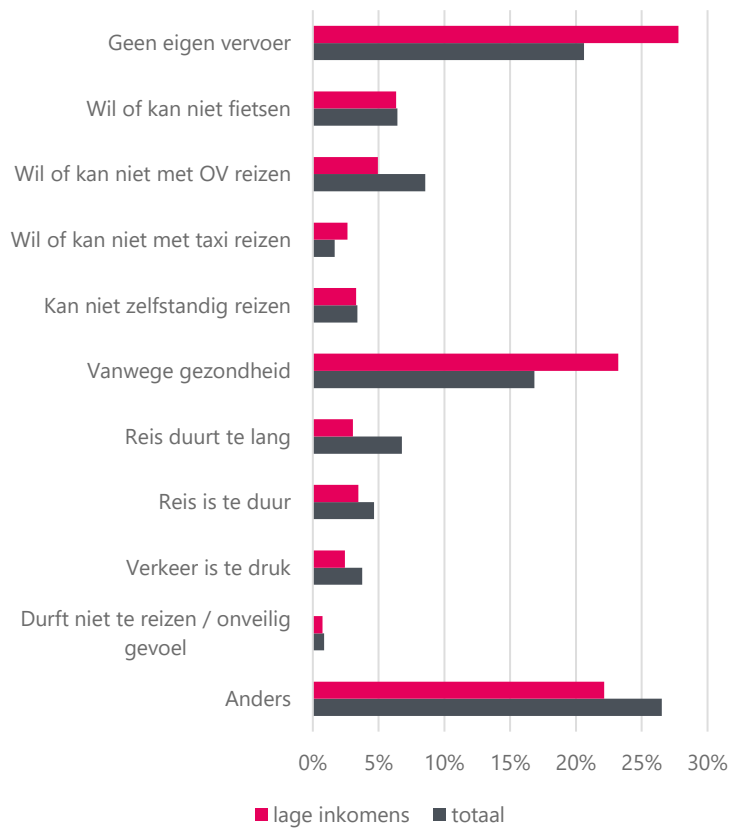
Figuur 7.11 Belangrijkste reden voor niet bereiken huisarts personen met laag inkomen t.o.v. totale bevolking. Bron: ODiN, 2022 en 2023, CBS.

### Belangrijkste reden waarom persoon familie/vrienden niet altijd kan bereiken



Figuur 7.12 Belangrijkste reden voor niet bereiken familie of vrienden personen met laag inkomen t.o.v. totale bevolking. Bron: ODiN, 2022 en 2023, CBS.

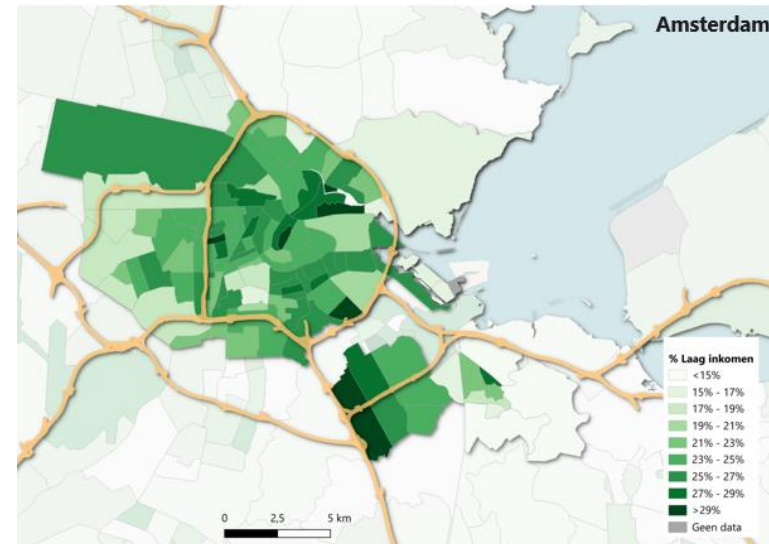
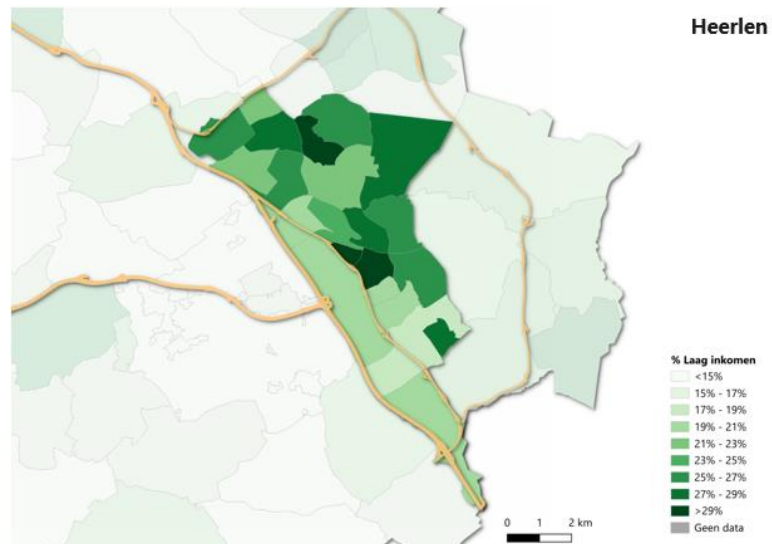
### Belangrijkste reden waarom persoon huisarts niet altijd kan bereiken

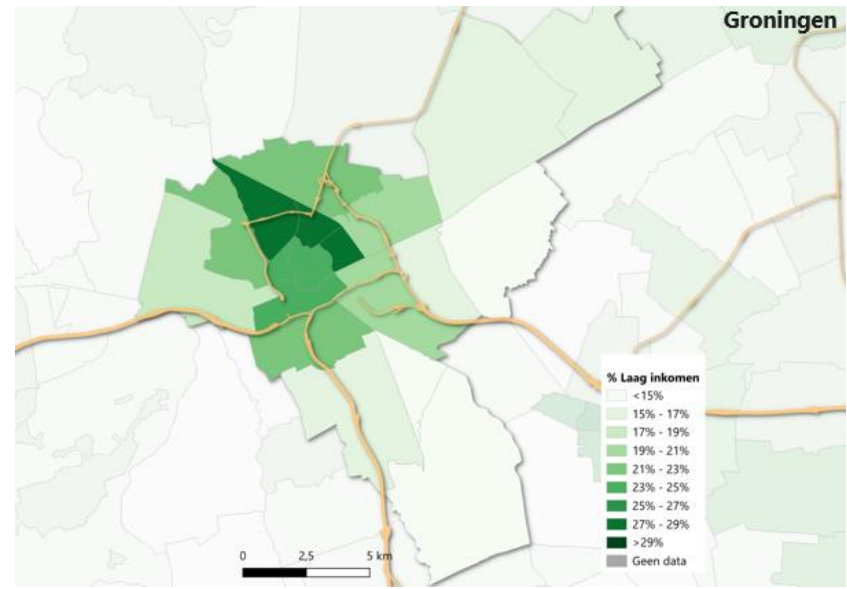
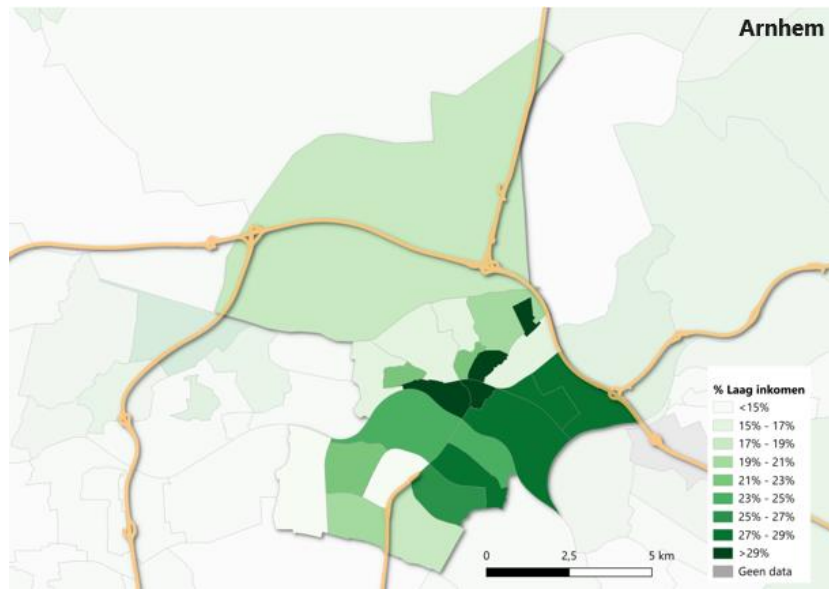
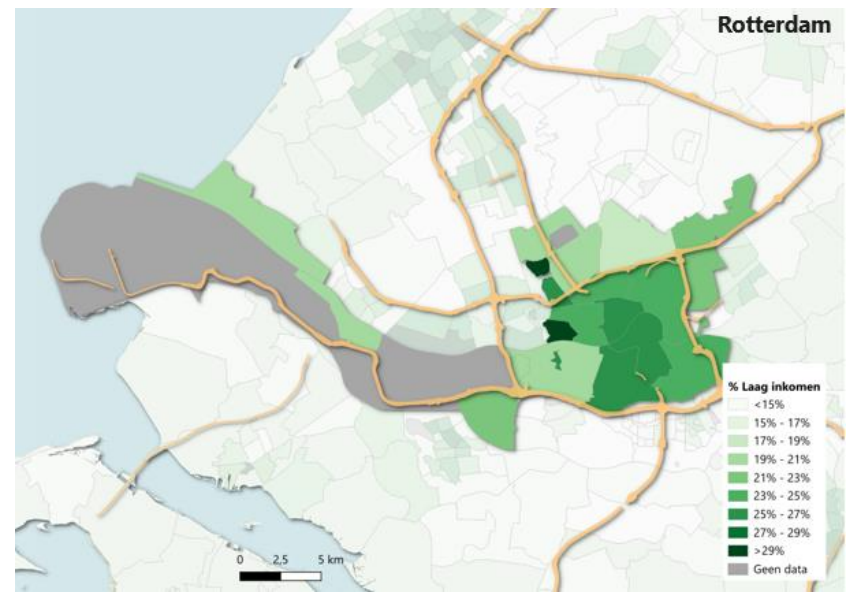
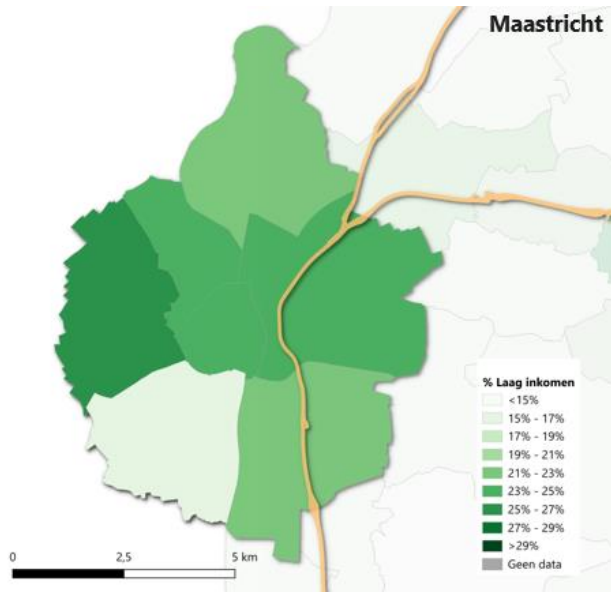


Figuur 7.13 Belangrijkste reden voor niet bereiken sport of hobby personen met laag inkomen t.o.v. totale bevolking. Bron: ODIN, 2022 en 2023, CBS.

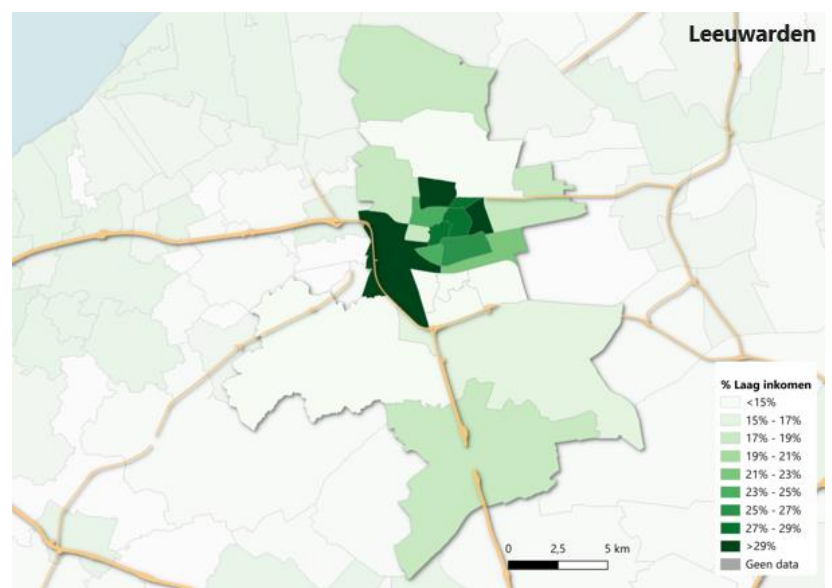
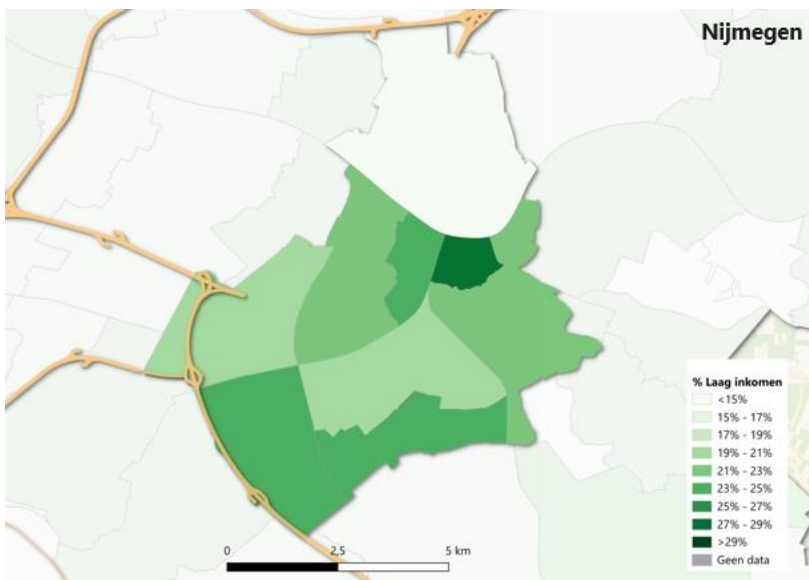
# Bijlage 1 – top 10 gemeenten laag inkomen

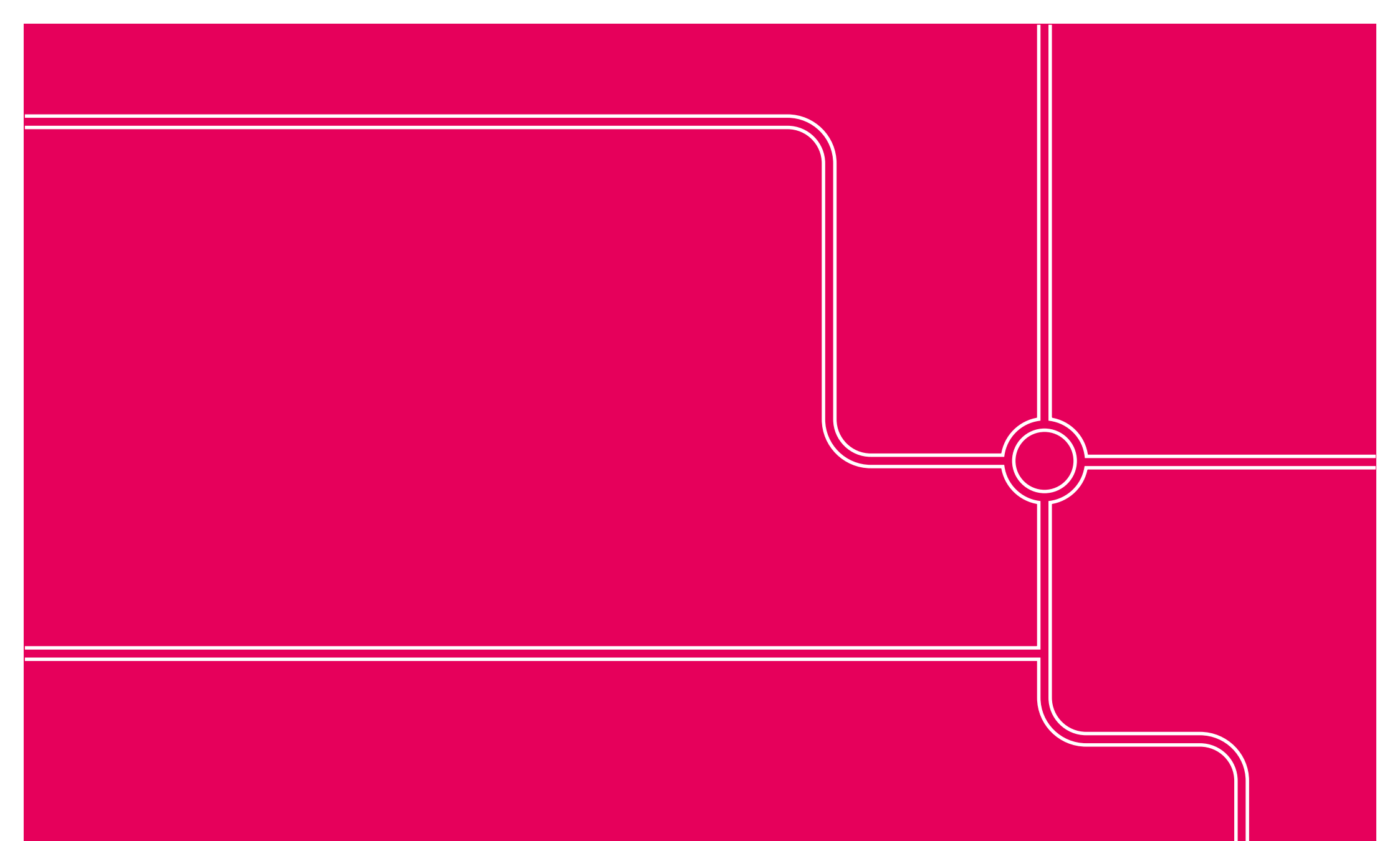
Deze bijlage geeft voor de 10 grote gemeenten (> 100.000 inwoners) met het grootste percentage mensen met een laag inkomen detailkaarten, waarbij het aandeel mensen met een laag inkomen van de inwoners per wijk is weergegeven. Deze kaarten zijn gebaseerd op data uit de Population Synthesizer van Goudappel.











*Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland*

Snipperlingsdijk 4  
7417 BJ Deventer  
Nederland

Postbus 161  
7400 AD Deventer  
Nederland

+31(0) 570 666 222  
info@goudappel.nl  
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01  
KVK 3801 7479  
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32