



Minder mobiel, een bewuste keuze?

Op zoek naar mobiliteitsbarrières
die een volwaardige maatschappelijke
participatie hinderen.

dr. Koos Fransen - Universiteit Gent/Vrije Universiteit Brussel
Miguel Vertriest - Netwerk Duurzame Mobiliteit
Anke Bracke, Sam Delespaul, Els Vandenbroeck - Mobiel 21

Het onderzoek

Dit document beschrijft een Belgisch onderzoek naar vervoersarmoede. Het onderzoek vond plaats in de zomer van 2020, tijdens de eerste versoepeling na de COVID-19 lockdown in maart en april). Het onderzoek werd geleid door de Universiteit Gent, de Vrije Universiteit Brussel, het Netwerk Duurzame Mobiliteit en Mobiel 21, en verder ondersteund door een brede waaier aan kennisinstellingen, organisaties, lokale overheden en belangengroepen.

We gingen op zoek naar de achterliggende factoren van vervoersarmoede in elke laag van de bevolking. Om de juiste informatie te achterhalen en respondenten te bevragen, startten we vanuit een uitgebreide vragenlijst. Zonder de term 'vervoersarmoede' te gebruiken, werd de vragenlijst gericht en gefilterd op mensen die zich gemiddeld twee dagen per week niet verplaatsen.

Er werd gepeild naar verschillende aspecten:

- Socio-demografische karakteristieken,
- Eigenschappen van de omliggende bebouwde omgeving,
- Toegang tot en bezit van vervoersopties,
- Normaal verplaatsingsgedrag (voor COVID-19),
- Impact van COVID-19 op het huidige verplaatsingsgedrag,
- Attitudes en percepties over aspecten gerelateerd aan vervoersarmoede.

De huidige ontwikkelingen in de COVID-19-pandemie leggen opnieuw beslag op onze maatschappij. Met een toenemende trend van vereenzaming en afzondering, in combinatie met een groeiende druk op maatschappelijke functies zoals het gebruik van openbaar vervoer, is het cruciaal om inzicht te vergaren in de karakteristieken van de doelgroepen. Dat is het onderwerp van dit onderzoek.

Analyse en clustering van de onderzoeksresultaten leverden 5 profielen van minder mobiele Belgen op, elk met hun eigen, specifieke kenmerken. Die profielen vergeleken we met elkaar om te onderzoeken voor welke groepen bepaalde attitudes en percepties significant verschillen van elkaar. Hiermee zetten we deze doelgroepen op een heel concrete manier op de beleidskaart en nemen we een eerste stap richting een inclusief en rechtvaardig mobiliteitsbeleid.



Inleiding

Vervoersarmoede treft heel wat mensen, op heel wat plaatsen. Zowel inwoners van het platteland als van de stad komen met deze problematiek in aanraking. Meert et al. (2003)¹ spreekt over vervoersarmoede wanneer mensen “door beperkte verplaatsingsmogelijkheden niet meer op een volwaardige manier aan het maatschappelijk leven kunnen deelnemen.”

Niet kunnen fietsen, geen openbaar vervoer op het ogenblik dat je je moet verplaatsen of geen geld hebben voor een (deel)auto; heel wat factoren spelen een rol. Dat zorgt voor sociale uitsluiting, wat op zijn beurt een beperkt sociaal netwerk bewerkstelligt. Dit is een belangrijke risicofactor volgens Mobiel 21 (2015)², waardoor bijvoorbeeld meerijden met anderen of kennisoverdracht over vervoersmogelijkheden vaak onmogelijk blijft.

Dat vervoersarmoede een complexe problematiek is, mag niet verbazen. Misschien daarom komt het thema vandaag nog steeds te weinig aan de oppervlakte. Er is nog onvoldoende kennis over de factoren die deze trend voeden. Meer specifiek over wie op welke manier getroffen wordt.

Vervoersarmoede op de politieke agenda

We weten dat veel mensen niet alle kansen krijgen of het leven kunnen leiden dat ze eigenlijk willen. Mede, maar vaak ook in hoofdzaak, omdat ze beperkt zijn in hun mobiliteit. De oorzaak daarvan is niet altijd even duidelijk ondanks verschillende onderzoeken en initiatieven. Zo waren er het actieprogramma ‘Mobikansen’² en de campagne ‘ikgeraakerniet’², waar Mobiel 21 en het Netwerk Tegen Armoede inzoomden op de link tussen vervoersarmoede en het gebrek aan financiële middelen. Het thema werd daarmee voor het eerst op grote schaal op de kaart gezet in Vlaanderen.

Om de omstandigheden voor mensen met beperkte kansen te verbeteren en oplossingen aan te reiken, brengen we in eerste instantie een aantal elementen in kaart. Meer bepaald de grootte van de problematiek, de oorzaken en de gevolgen van vervoersarmoede in Vlaanderen.

Het is daarbij belangrijk dat we vervoersarmoede ook op de beleidsagenda plaatsen. Naast ons onderzoek willen we ook aangeven op welke manier mensen precies gehinderd worden in die kwaliteitsvolle, maatschappelijke participatie. Alleen zo kunnen we streven naar een inclusief, rechtvaardig mobiliteitssysteem waarbij het recht op actieve deelname aan de maatschappij centraal staat.

Langs de andere kant staat minder mobiel zijn niet intrinsiek gelijk aan vervoersarmoede en een verminderde kwaliteit in maatschappelijke participatie. Sommige mensen kiezen er bewust voor om zich minder te verplaatsen, zijn graag thuis of verplaatsen zich niet graag. Toch is het belangrijk de achterliggende oorzaken te duiden, aangezien ze ook kunnen wijzen op een meer diepgewortelde problematiek, gelinkt aan een verminderde mobiliteit. Wanneer mensen zich niet (of moeilijk) kunnen verplaatsen, dan is potentiële deelname aan activiteiten of toegang tot basisvoorzieningen (cf. werk, onderwijs, sociale contacten) niet langer vanzelfsprekend. Bijgevolg nemen die mensen op een onvolwaardige manier deel aan onze maatschappij, al dan niet zichtbaar.

De invloed van vraaggestuurd mobiliteitsbeleid

Op het vlak van het Vlaams beleid zijn er belangrijke verschuivingen die een invloed hebben op deze problematiek. Op 3 april 2019 werd het decreet Basisbereikbaarheid parlementair goedgekeurd en in januari 2022 gaat het decreet in de praktijk van start in Vlaanderen. Het vervangt zo het decreet basismobiliteit. De overstap is gemaakt van een aanbods- naar een vraaggestuurd mobiliteitsbeleid, waarbij Vlaanderen is onderverdeeld in vervoerregio's. In de vervoerregioraden zetelen de belangrijkste stakeholders uit de verschillende bestuursniveaus. Regionale mobiliteitsplannen moeten het kader uitzetten waarin de gemeenten samen de toekomstige mobiliteitsuitdagingen tegemoet gaan. Dit brengt heel wat kansen, maar ook heel wat uitdagingen met zich mee, vooral met het oog op kwetsbare bevolkingsgroepen. Zo is het bijvoorbeeld nog onduidelijk hoe het 'vervoer op maat' (het meest lokale niveau in het hiërarchische model dat wordt ingevoerd met basisbereikbaarheid) in dit decreet zal worden uitgewerkt binnen de vervoerregio's. Met dit onderzoek hebben we de intentie mee te timmeren aan dit kader. We duiden aan waar vandaag de lacunes in het mobiliteitsaanbod zitten en hoe basisbereikbaarheid - in het bijzonder vervoer op maat - aan de vervoersvraag van mensen met weinig mobiliteitskansen tegemoet komt.



Managementsamenvatting

- Enquête met 924 respondenten
- Uit het onderzoek kwamen 5 profielen van de minder mobiele Belgen:

Mobiele ouderen (n = 289):

ouderen, hoog opgeleid en hoog inkomen, auto en fiets

Jonge starters (n = 211):

jonger, lage inkomens, fiets maar geen auto, stedelijk

Stedelijke Openbaar Vervoer-afhankelijken (n = 127):

gemiddelde leeftijd, laag opgeleid en inkomen, slechte fysieke gezondheid, stedelijk, geen auto of fiets

Suburbane autoafhankelijken (n = 126):

ouderen, gemiddeld opgeleid en inkomen, auto maar geen fiets, randstedelijk

Ouderen op het platteland (n = 171):

ouderen, laag opgeleid en inkomen, ruraal, auto en fiets

Conclusies:

- 5 uiteenlopende profielen van minder mobielen.
- Dé vervoersarme bestaat niet.
- Het openbaar vervoer is onmisbaar, en het effect wordt nog versterkt tijdens COVID-19.
- Werksituatie en vervoersarmoede zijn sterk gekoppeld.
- Geen toegang tot een auto is gelinkt aan een gebrek aan een sociaal netwerk.
- Er is een enorm groot potentieel voor de fiets.

Aanbevelingen:

- Bijkomend diepte-onderzoek per profiel is noodzakelijk en het onderzoek moet worden aangevuld voor de ontbrekende profielen.
- Beleidsmaatregelen afstemmen op verschillende profielen.
- Mobiliteits- en ruimtelijke maatregelen op elkaar afstemmen is een noodzaak.



Inhoud

Inleiding	3
Managementsamenvatting	5
Inhoud	6
Methodologie	7
Enquête: vragenlijst en doelgroep.....	7
Verwerking van de resultaten.....	7
Karakteristieken van de respondenten	8
Socio-demografische kenmerken.....	9
Ruimtelijke kenmerken.....	11
Mobiliteitskenmerken van de respondenten.....	13
Mobiliteitsattitudes, -kenmerken en -percepties van de respondenten.....	14
Vijf profielen van mindere mobiele Belgen	15
1 Mobiele ouderen.....	16
2 Jonge starters.....	17
3 Stedelijke OV-afhankelijken.....	18
4 Suburbane autoafhankelijken.....	19
5 Ouderen op het platteland.....	20
Houding t.o.v. openbaar vervoer tijdens de COVID-19-pandemie	21
Conclusies en aanbevelingen	22
Conclusies.....	22
Aanbevelingen.....	23
Voetnoten	25
Bijlages	25

Methodologie

Enquête: vragenlijst en doelgroep

De vragenlijst is opgesteld in het kader van een samenwerking tussen de Universiteit Gent (Dirk Lauwers, Sidharta Gautama, Frank Witlox, Koos Fransen), Vrije Universiteit Brussel (Kobe Boussauw, Imre Keserü, Koos Fransen), de Universiteit Antwerpen (Thomas Vanoutrive), de University of Toronto Scarborough (Steven Farber, Matthew Palm), Mobiel 21 (Els Vandenbroeck, Anke Bracke) en het Netwerk Duurzame Mobiliteit (Miguel Vertriest). In de inleiding lazen de respondenten dat het doel van de enquête was om samen op zoek te gaan naar indicatoren voor vervoersarmoede in België om zo het beleid te kunnen adviseren.

Tussen 8 juni en 6 juli 2020 kon de vragenlijst worden ingevuld. Gemiddeld duurde dat 10 tot 15 minuten. De enquête werd verspreid via geïnteresseerde actoren en via het sociale media-platform Facebook. Er was een Nederlandse, Franse en Engelse versie.

Volledige enquête als bijlage (pdf) – zie bijlage 4

Het onderzoek is gericht op mensen die normaal gezien - los van de COVID-19-pandemie - minstens 2 dagen per week thuis blijven (geen verplaatsingen maken). Het is daarbij belangrijk aan te geven dat deze populatie niet representatief is voor de gehele Belgische bevolking. Het gaat over een specifieke doelgroep die op voorhand geselecteerd werd op basis van de bovenvermelde premisse om deel te nemen aan de enquête.

Verwerking van de resultaten

De resultaten werden verwerkt in R.Studio (data cleaning en statistische analyse). Eerst werden enkel de voor analyse geschikte resultaten weerhouden. De adressen werden gegeocodeerd en andere relevante variabelen werden toegevoegd door een koppeling met externe datalagen. Zo was de verstedelijkingsgraad geen onderdeel van de enquête. Deze werd later toegevoegd op basis van de woonlocatie van de respondenten.

De categorieën zijn een bestaande afbakening en zijn afkomstig van het onderzoek van Vanderstraeten & Van Hecke (2019). De agglomeratie is het ruimtelijk aaneengesloten geheel van kernstad en stadsrand. De banlieue sluit aan bij de agglomeratie en is de recentste demografische groeizone van de stad, met een morfologisch landelijk uitzicht, maar een sterke functionele link met de stad. De forensenwoonzone wordt vooral gekenmerkt door een sterke ontwikkeling van pendel naar de stad zonder andere intense bindingen. Alles wat buiten deze zones ligt wordt gekenmerkt als buiten het stedelijk systeem.

Voor de statistische verwerking werd een correlatiematrix opgesteld om te onderzoeken welke variabelen met elkaar correleren. Variabelen die sterk correleren werden niet meegenomen in de verdere analyse (zoals bijvoorbeeld de vraag 'Ik kan goed met een smartphone overweg' en 'Ik kan goed met een pc overweg', leveren statistisch significant dezelfde antwoorden op). De respondenten werden op basis van hun kenmerken opgedeeld in profielen aan de hand van clusteranalyse. Een methode die vaak gebruikt wordt voor datareductie (i.e., een grote hoeveelheid aan variabelen groeperen in een kleinere groep van overkoepelende clusters). Daarbij werd gekozen voor 5 clusters op basis van een voldoende sterke groepering en voldoende complexiteit in de groepering.

Tenslotte werd een multinomiale regressieanalyse (een regressieanalyse voor een categorische, niet-geordende afhankelijke variabele, de cluster) uitgevoerd waarbij statistisch significante verschillen in statements voor de clusters, of profielen, werden aangeduid.



Karakteristieken van de respondenten

924 respondenten vulden de vragenlijst in en werden voor het onderzoek weerhouden. De populatie is voornamelijk ouder dan gemiddeld, maar kent wel een goede geografische spreiding en we bereikten mensen van diverse opleidingsniveaus, inkomens en met diverse werkprofielen.

Niet alle doelgroepen werden bereikt. Een vervolgonderzoek is nodig om de hiaten in te vullen. Volgende doelgroepen zijn ondervetegenwoordigd:

- Kinderen en jongeren (slechts 11 respondenten waren jonger dan 18 jaar en slechts 198 jonger dan 40 jaar).
- Mensen met beperkte kennis van technologie (digital gap): slechts respectievelijk 6% en 9% van de respondenten gaf aan niet goed overweg te kunnen met een computer of smartphone.
- Mensen met een migratieachtergrond (92% van de respondenten heeft de Belgische identiteit).

Gezien de enquête zich richt op mensen die zich gemiddeld minder vaak verplaatsen, is het logisch dat de doelgroep gemiddeld oudere mensen zijn (geen woon-werk of woon-school verplaatsingen, soms minder mobiel, etc.). Toch is het zich onvoldoende kunnen verplaatsen een wezenlijk onderdeel van de leefsfeer van heel wat jongeren, in het bijzonder de meest kwetsbare, die bovendien moeilijk te bereiken zijn met een online enquête. Zij leven bijgevolg in vervoersarmoede. Wanneer de COVID-19 beperkingen in fysiek contact minder strikt zijn, is het mogelijk om dit onderzoek uit te breiden aan de hand van diepte-interviews met de doelgroepen die in deze steekproef ondervetegenwoordigd zijn.

Tenslotte merken we ook op dat het aandeel respondenten dat woont in een stedelijke agglomeratie relatief hoog is (55%). Ondanks het feit dat verplaatsingen in een stedelijke omgeving vaker en op kortere afstanden gebeuren, toont dit toch aan dat vervoersarmoede meer is dan een louter landelijk, ruraal fenomeen.

Socio-demografische kenmerken

Hier bespreken we een aantal socio-demografische kenmerken van de respondenten. Alle bevraagde socio-demografische kenmerken zijn terug te vinden in bijlage 1. Een aantal van de socio-demografische kenmerken werden gebruikt voor de indeling in profielen. Deze zijn aangeduid met een *.

Leeftijd*

De enquête heeft vooral mensen van de leeftijdsgroepen tussen 40 en 60 jaar en ouder dan 60 jaar bereikt. De gemiddelde leeftijd van de respondent is 54 jaar. Dat is hoger dan de gemiddelde leeftijd van de Belg (40,84 jaar) en van de Vlaming (47,70 jaar).

Leeftijd (jaar)	<18	18-39	40-60	>60
n=924	1%	21%	29%	49%

Geslacht

Vrouwen zijn sterker vertegenwoordigd bij de respondenten terwijl ze maar net iets meer dan de helft van de Belgische populatie uitmaken.

Geslacht	M	F	X
n=924	37%	62%	1%

Opleiding*

De respondenten zijn eerder hoog opgeleid. Meer dan de helft heeft een diploma hoger onderwijs. Dat percentage ligt hoger dan de gemiddelde Belg (47,5% van de 30-34-jarigen bezit een diploma hoger onderwijs).

Opleiding	Lager	Middelbaar	Hoger, niet-universitair	Universitair	Ander
n=924	6%	35%	33%	25%	1%

Inkomen*

Het gemiddelde inkomen van de meeste respondenten is eerder laag. Ruim 1 op 3 verdient minder dan 1500 euro per maand.

Inkomen in euro	0 - 1000	1001 - 1500	1501 - 2000	2001 - 2500	2501 - 3000	> 3000	Wil niet zeggen
	14%	23%	23%	17%	7%	6%	11%

Fysieke gezondheid*

1 op 4 van de respondenten heeft een erkende handicap of beperking. Dit komt niet tot uiting in de vraag naar zelfgerapporteerde fysieke gezondheid: slechts een heel kleine minderheid zegt dat zijn fysieke gezondheid slecht is.

Fysieke gezondheid	Slecht	Gemiddeld	Goed	Uitstekend	Wil niet zeggen
n=924	6%	27%	53%	14%	1%

Werksituatie*

Bijna de helft van de respondenten is gepensioneerd. Een vierde is actief als bediende en een tiende is student.

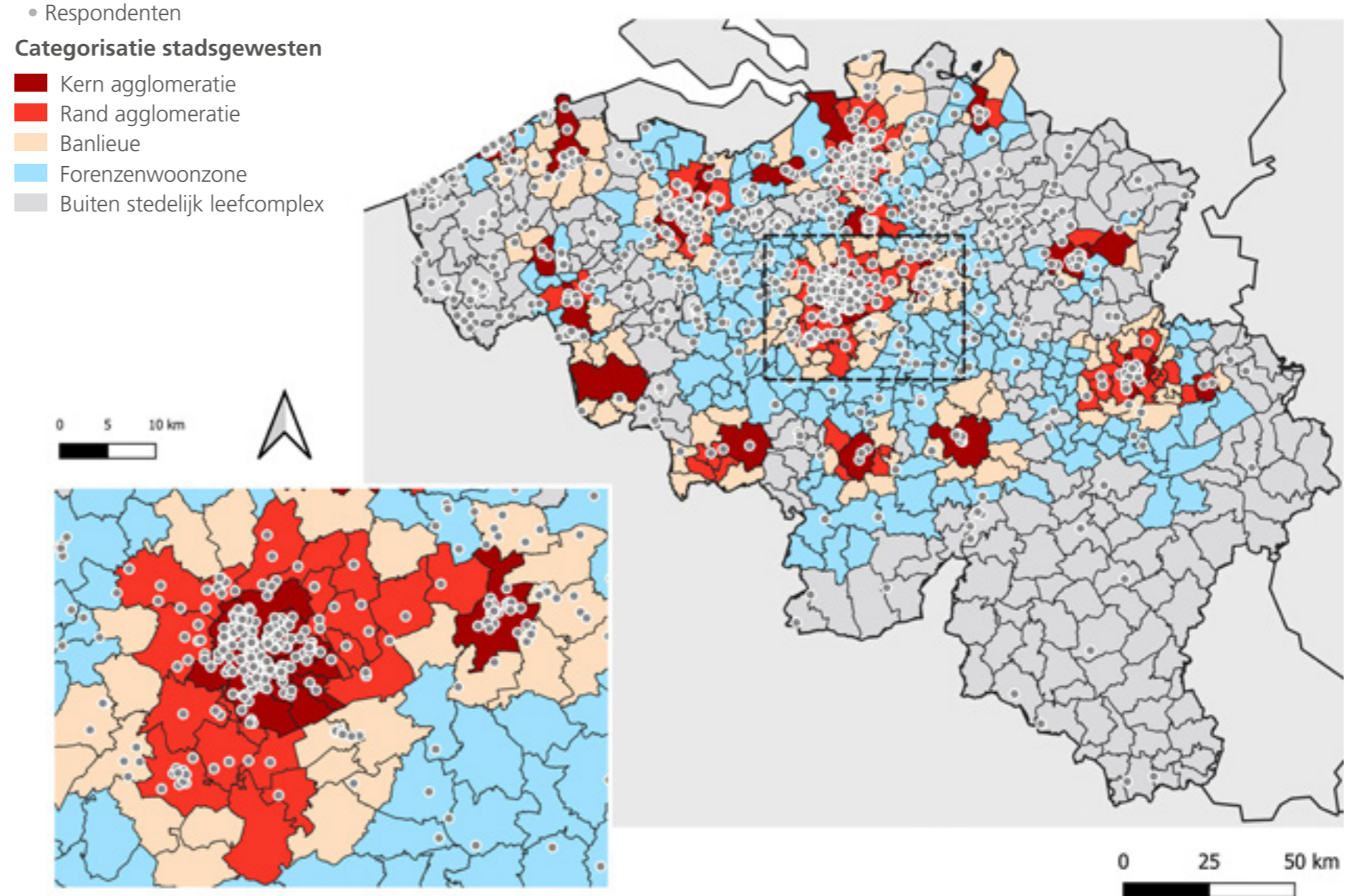
Werksituatie	Bediende	Arbeider	Zelfstandig	Huisman of huisvrouw
n=924	24%	2%	3%	4%



Ruimtelijke kenmerken

Geografische spreiding

De respondenten zijn gespreid over heel België, met een relatief sterke aanwezigheid in Vlaanderen (n=695) gevolgd door Brussel (n=135) en Wallonië (n=94). De meerderheid van de respondenten wonen in de stedelijke regio's rond Brussel, Gent en Antwerpen (Figuur 1). De respondenten worden samen met de categorisatie van de stadsgewesten weergegeven (Vanderstraeten & Van Hecke, 2019)³.



Figuur 1: geografische spreiding van de respondenten

Verstedelijkingsgraad

Van de respondenten woont 4 op 10 in de kern van een agglomeratie, waardoor de hoeveelheid mensen die stedelijk wonen sterk vertegenwoordigd zijn. Een vierde woont randstedelijk (in de rand van de agglomeratie of in de banlieue) en 35% woont in de forenzenwoonzone of in het buitengebied. Voor een beschrijving van deze ruimtelijke categorieën verwijzen we naar de paragraaf over de methodologie.

Verstedelijkingsgraad	Kern agglomeratie	Rand agglomeratie	Banlieue
n=924	40%	15%	10%

Forenzen woonzone	Buiten stedelijk systeem
15%	20%

Reistijd (wandelen) tot halte openbaar vervoer

Meer dan de helft van de respondenten geeft aan op 5 minuten wandelen van een halte te wonen. 2 op 5 woont op 5-10 minuten wandelen en de rest woont op meer dan 10 minuten wandelafstand van een halte. Het is belangrijk aan te geven dat zelfrapportering en dus perceptie van afstanden of reistijden kan verschillen met de eigenlijke afstanden.

Reistijd tot OV halte	Minder dan 2 minuten	2 - 5 minuten	5 - 10 minuten
n=924	25%	34%	25%

Meer dan 10 minuten	Weet ik niet
15%	1%



Mobiliteitskenmerken van de respondenten

De gemiddelde **uitgaven** van de respondenten voor mobiliteit bedraagt 110,20 euro per maand. De mediaan is 72,00 euro. Op basis van dit verschil concluderen we dat een deel van de respondenten veel meer uitgeeft aan mobiliteit. Dat komt overeen met het huishoudbudgetonderzoek van Statbel⁴: bezitters van een personenwagen geven tot 7 keer meer uit aan mobiliteit.

Een ruime meerderheid (84%) van de respondenten kan met de **fiets** rijden. De voornaamste reden waarom respondenten niet met de fiets rijden is omdat ze fysiek niet (meer) in staat zijn (11%). 1% leerde nooit fietsen en 2% heeft geen nood aan de fiets. Opvallend: 30% van de respondenten heeft geen fiets, terwijl 69% één (43%) of meer (26%) fietsen bezit. Dit cijfer ligt iets lager dan het Vlaams gemiddelde fietsbezit op gezinsniveau dat resulteert uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag 5.4⁵, of kortweg OVG. Om onze cijfers te vergelijken met die van het OVG, moeten we ons bewust zijn van de methodologische verschillen. Terwijl het OVG een jaarlijks terugkerend onderzoek is met een gemiddelde steekproef van zo'n 1.600 personen die aan de hand van een clustersteekproef uit het Rijksregister getrokken worden, kent ons onderzoek een minder gecontroleerde en kleinere steekproef. Het OVG gebeurt op Vlaams niveau, terwijl dit onderzoek over heel België liep. Vergelijking van de cijfers kan op tot bepaald niveau wel nuttige uitspraken opleveren en tendensen blootleggen. Het kenmerk 'rijden met de fiets' wordt gebruikt voor de indeling in profielen (zie verder).

60% van de respondenten bezit een **wagen**. Dit ligt een stuk lager dan de cijfers uit het OVG 5.4. Daaruit blijkt dat maar liefst 82,15% een wagen heeft. Ook dit kenmerk wordt gebruikt voor de indeling in profielen (zie verder).

80% van de respondenten rijdt nooit met de auto van een ander. 12% rijdt soms met de auto van familie of vrienden, en 5% maakt gebruik van een **autodeelsysteem**. Dat is een relatief groot aandeel. Ook dit kenmerk wordt gebruikt voor de indeling in profielen (zie verder).

80% van de respondenten maakt gebruik van **bus, tram of metro**. 38% heeft daarvoor een abonnement. Vergelijking met de Rapportering Personenvervoer 2017⁶ leert ons dat dit cijfer gevoelig hoger ligt dan het Vlaams gemiddelde waaruit blijkt dat 11,5% van de Vlamingen een abonnement van De Lijn heeft. Dat komt mogelijk door de methodologische en geografische

verschillen in beide onderzoeken. Nuancering van deze vergelijking is dus aangewezen. Daarnaast blijkt dat 9% van de respondenten vaak gebruik maakt van bus, tram of metro, en 32% soms. Slechts 20% gebruikt nooit bus, tram of metro.

80% van de respondenten maakt gebruik van de **trein** waarvan 10% een abonnement heeft. 14% reist vaak met de trein, maar zonder abonnement. 55% reist soms met de trein en 20% maakt nooit gebruik van de trein.

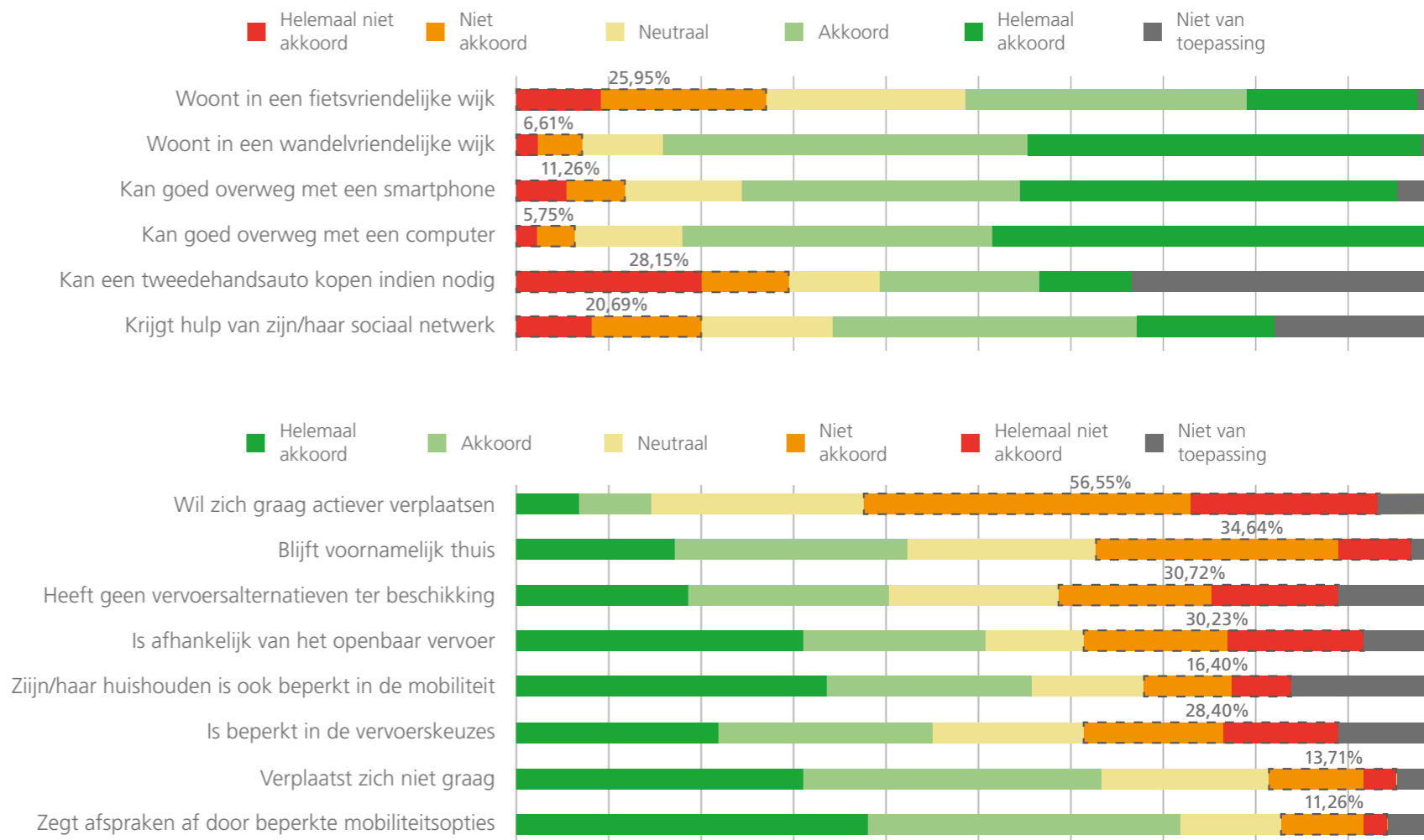
Meer cijfergegevens in bijlage 2.

Mobiliteitsattitudes, -kenmerken en -percepties van de respondenten

De omgeving van de respondenten is een belangrijke factor om al dan niet te kiezen voor een actieve verplaatsing. Ongeveer 4 op 5 woont in een omgeving die geschikt is om te wandelen. Slechts de helft vindt zijn omgeving fietsvriendelijk.

De meerderheid van de respondenten van dit onderzoek kunnen telefoon en computer gebruiken én zijn digitaal geletterd. Dat wordt verklaard door de verspreidingsmethode van deze vragenlijst, die enkel digitaal gebeurde. We nemen aan dat we bepaalde profielen van vervoersarmen niet bereikt hebben, nl. zij die wel te maken krijgen met vervoersarmoede en de gevolgen van sociale exclusie door digitale barrières⁷.

Meer dan 1 op 4 zou het moeilijk hebben een tweedehands auto te kopen door gebrekkige financiële middelen. Zij zijn aangewezen op openbaar vervoer, (informeel) autodelen of de fiets. 1 op 5 krijgt onvoldoende hulp van zijn sociaal netwerk. De helft krijgt dat wel. Dat wijst op het belang van dit netwerk, zowel voor het lenen van vervoermiddelen als om ergens naartoe te worden gebracht. Zonder dit sociaal netwerk zou de vervoersarmoede nog veel groter zijn. Meer dan 3 op 10 de respondenten is afhankelijk van het openbaar vervoer voor essentiële verplaatsingen. Meer dan 10% moet soms afspraken afzeggen omdat hij/zij er niet geraakt. Meer dan 3 op 10 van de respondenten zegt voornamelijk thuis te blijven.



Figuur 2: stellingen met betrekking tot verplaatsingsgedrag en vervoersarmoede



Vijf profielen van mindere mobiele Belgen

Clustering op basis van de socio-demografische gegevens en de vervoersmogelijkheden van de respondenten, leverde 5 duidelijke profielen op van respondenten die zich twee dagen per week niet verplaatsen en zo als minder mobiel gedefinieerd worden. Dit creëert mogelijkheden voor vervolgonderzoeken, waarbij deze vragen (hoe oud is iemand, waar woont hij/zij, wat is zijn/haar fysieke gezondheid, heeft hij/zij een fiets of auto, ...) op een snelle en gestandaardiseerde manier aangeven onder welke cluster een respondent valt. Een belangrijke en snelle methode om te werken naar oplossingen of gedragswijziging.

De volgende gegevens werden gebruikt om de respondenten te clusteren en zo onder te verdelen in verschillende profielen:

- Leeftijd
- Fysieke gezondheid
- Categorisering stadsgewesten
- Opleiding
- Autobezit
- Inkomen
- Fietsbezit

Die onderverdeling resulteert in 5 profielen:

- 1 **Mobiele ouderen** (n = 289): ouderen, hoog opgeleid en hoog inkomen, auto en fiets.
- 2 **Jonge starters** (n = 211): jonger, lage inkomens, fiets maar geen auto, stedelijk.
- 3 **Stedelijke openbaar vervoer (OV)-afhankelijken** (n = 127): gemiddelde leeftijd, laag opgeleid en inkomen, slechte fysieke gezondheid, geen auto of fiets, stedelijk.
- 4 **Suburbane autoafhankelijken** (n = 126): ouderen, gemiddeld opgeleid en inkomen, auto maar geen fiets, randstedelijk.
- 5 **Ouderen op het platteland** (n = 171): ouderen, laag opgeleid en inkomen, auto en fiets, ruraal.

Vervolgens vergeleken we de profielen met elkaar om aan te duiden waar ze verschillen in de vervoersopties, attitudes en percepties (zowel in het algemeen als met een specifieke focus op de attitudes tijdens de COVID-19 pandemie). Enkel de statistisch significante verschillen (met een 90% betrouwbaarheidsinterval) komen aan bod in de uitleg bij de profielen.

1 Mobiele ouderen

n = 289 (van de 924; 31%)

Kenmerken: **ouderen**, hoog opgeleid en hoog inkomen, **auto en fiets**, geografisch verspreid

De respondenten in cluster 1 zijn hoog opgeleid, hebben een hoog inkomen, een goede fysieke gezondheid en beschikken over een auto en een fiets. We noemen hen de 'Mobiele ouderen'. Terwijl ze beschikken over verschillende vervoersopties, zien we dat ze zich toch minder verplaatsen. Dat lijkt deels een bewuste keuze te zijn en kan mogelijk verklaard worden door een kleinere noodzaak of een verminderd sociaal netwerk. Ze wonen geografisch verspreid, zowel stedelijk, randstedelijk als landelijk (Figuur 3).

De mobiele ouderen worden als referentie gebruikt voor vergelijking met andere clusters. Want zij vormen de grootste groep en hebben geen uitgesproken karakteristieke kenmerken, buiten hun leeftijd. Als referentiegroep zijn ze een goede keuze aangezien we ze toch als mobiel kunnen beschouwen (goede gezondheid, hoog inkomen en vervoersopties).

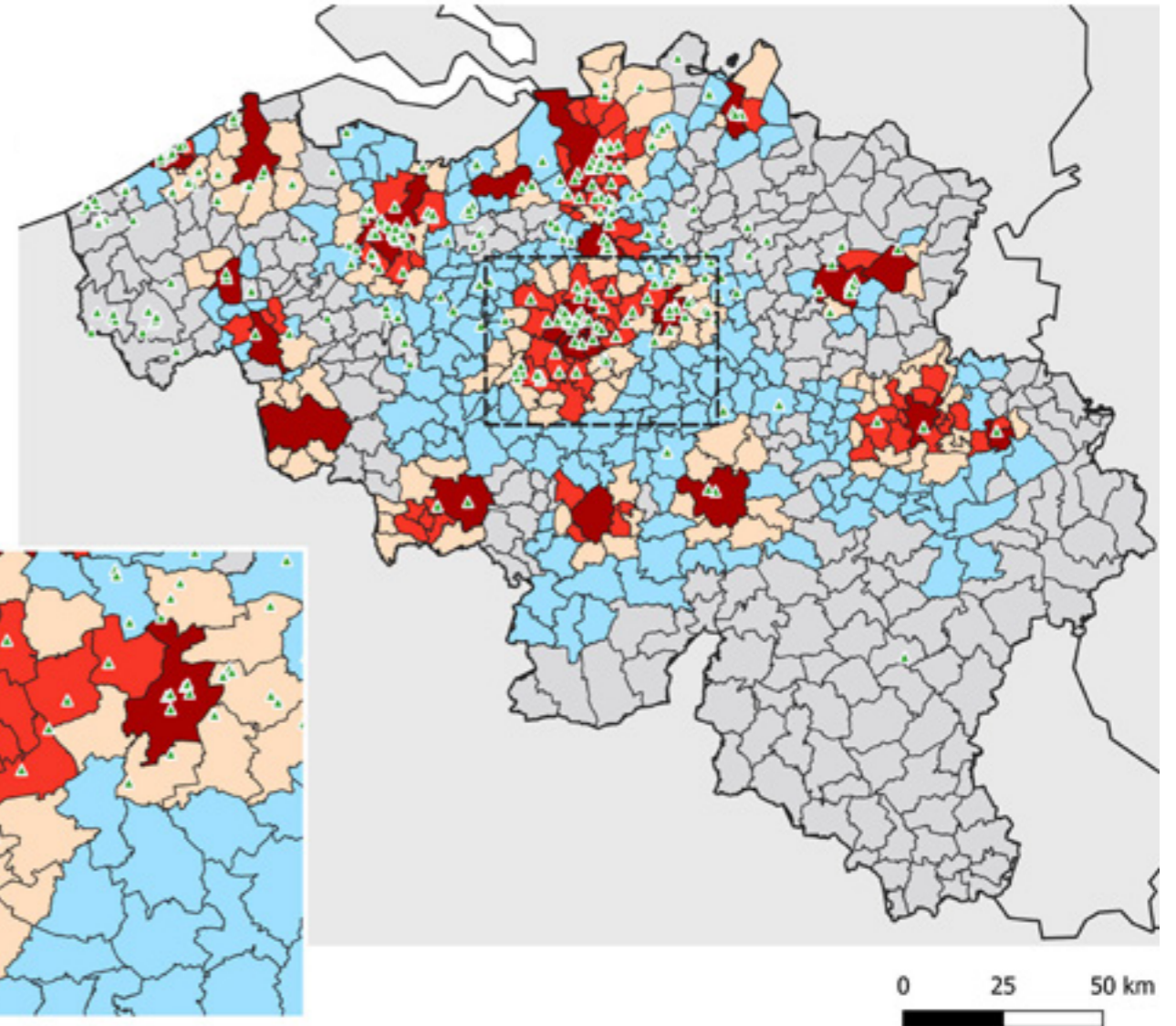
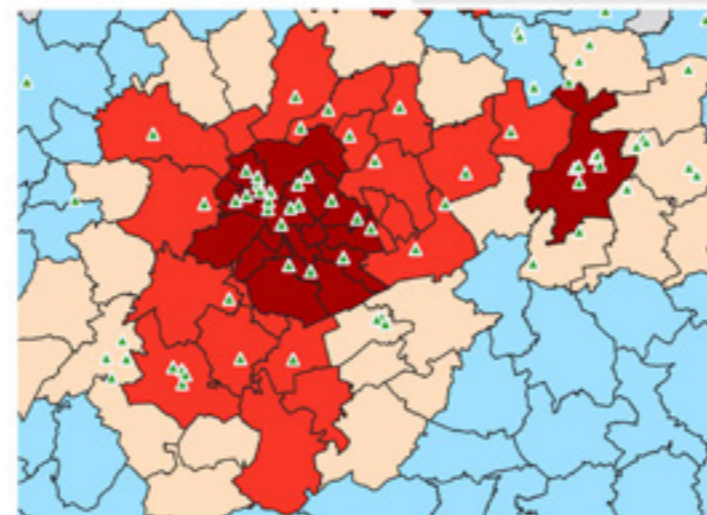
Clusters respondenten

- ▲ 1 mobiele ouderen
- ◆ 2 jonge starters
- 3 stedelijke OV-afhankelijken
- 4 suburbane auto-afhankelijken
- 5 ouderen op het platteland

Categorisatie stadsgewesten

- Kern agglomeratie
- Rand agglomeratie
- Banlieue
- Forenzenwoonzone
- Buiten stedelijk leefcomplex

0 5 10 km



Figuur 3: geografische spreiding van cluster 1 (mobiele ouderen)

2 Jonge starters

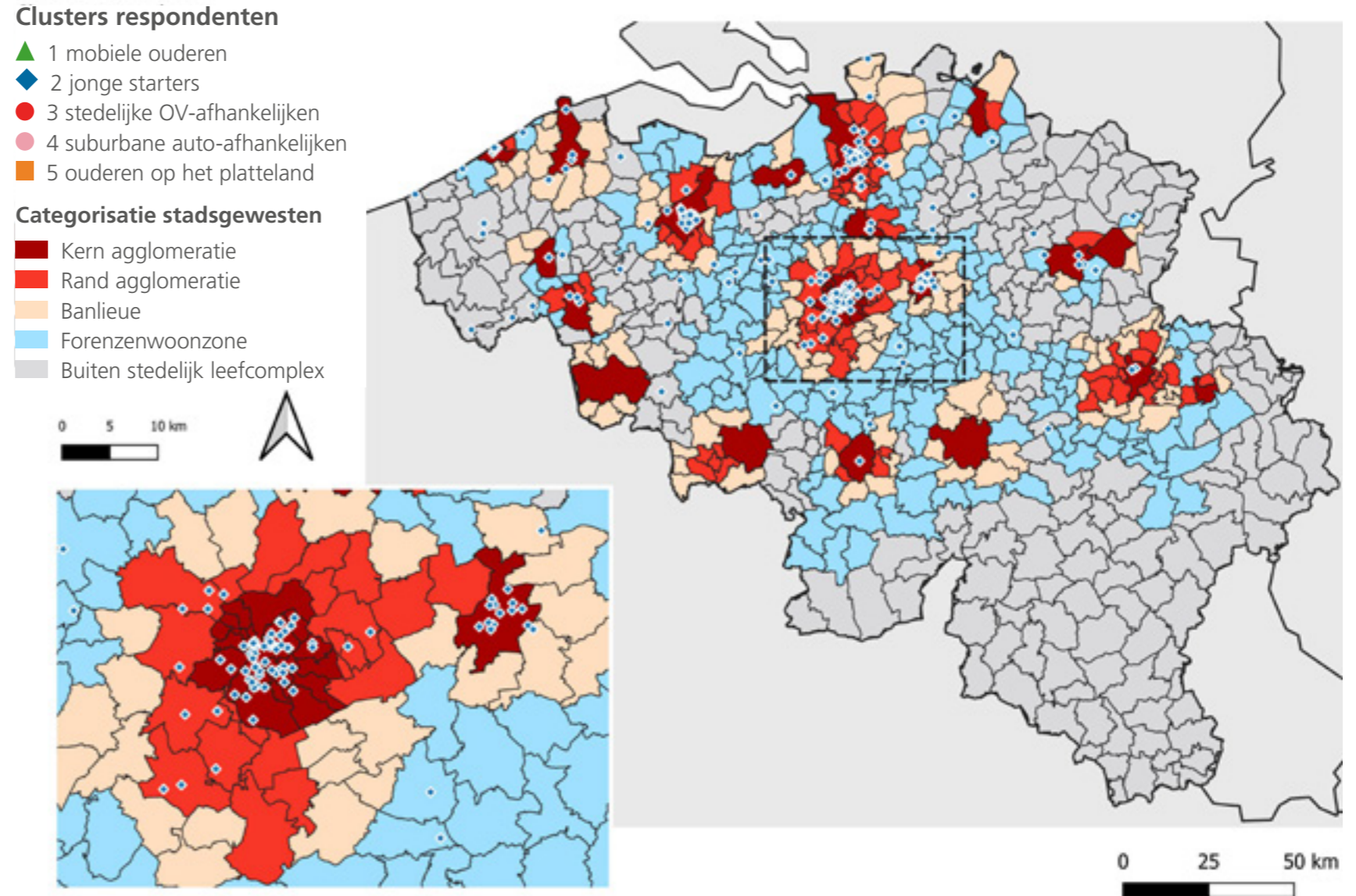
n = 211 (van de 924; 23%)

Kenmerken: **jonger, lage inkomens, fiets maar geen auto, stedelijk**

De respondenten in cluster 2 zijn jonger dan de gemiddelde respondent en wonen voornamelijk in de stad (Figuur 4). We spreken hier over de jonge starters. Ze zijn beperkt in hun vervoersopties, wat mogelijk wordt verklaard door hun levenssituatie en financiële situatie, die vaak eerder tijdelijk van aard zijn. Dat maakt hen afhankelijk van het openbaar vervoer en de fiets om zich te verplaatsen in en rond de stad.

Vergelijking met de mobiele ouderen leert dat:

- Jonge starters vaker gebruik maken van een autodeelsysteem.
- Jonge starters vaker gebruiken maken van openbaar vervoer.
- Jonge starters vaker student of werkzoekende zijn.
- Jonge starters minder akkoord gaan met de uitspraak dat ze zich graag actiever zouden verplaatsen, omdat ze zich al vaak actief verplaatsen.
- Jonge starters meer akkoord gaan met de uitspraak dat ze af en toe afspraken moeten afzeggen door een gebrek aan mobiliteit.
- Jonge starters minder akkoord gaan met de uitspraak dat ze een tweedehands auto kunnen kopen indien nodig.
- Jonge starters minder akkoord gaan met de uitspraak dat ze openbaar vervoer kunnen vermijden indien nodig.



Figuur 4: geografische spreiding van cluster 2 (jonge starters)

3 Stedelijke OV-afhankelijken

n = 127 (van de 924; 14%)

Kenmerken: gemiddelde leeftijd, laag opgeleid en inkomen, **slechte fysieke gezondheid, geen auto of fiets**, stedelijk

De respondenten in cluster 3 hebben een laag opleidingsniveau en een beperkt inkomen, waardoor ze weinig vervoersopties hebben (Figuur 5). Ze zijn hoofdzakelijk aangewezen op het openbaar vervoer om zich te verplaatsen. De respondenten in deze cluster geven aan dat als het openbaar vervoer wegvalt, ze minder toegang hebben tot onder andere (gevarieerde) voeding. Daarnaast hebben ze een eerder slechte fysieke gezondheid, waardoor ook de fiets als vervoersoptie wegvalt. We noemen hen de stedelijke OV-afhankelijken. Armoede speelt hier een belangrijke rol.

Vergelijking met de mobiele ouderen leert dat:

- Stedelijke OV-afh. vaker gebruik maken van openbaar vervoer met een abonnement.
- Stedelijke OV-afh. vaker arbeider, werkloos of student zijn.
- Stedelijke OV-afh. meer akkoord gaan met de uitspraak dat ze af en toe afspraken moeten afzeggen door een gebrek aan mobiliteit.
- Stedelijke OV-afh. minder akkoord gaan met de uitspraak dat ze een tweedehands auto kunnen kopen indien nodig.
- Stedelijke OV-afh. minder akkoord gaan met de uitspraak dat ze OV kunnen vermijden indien nodig.
- Stedelijke OV-afh. meer akkoord gaan met de uitspraak dat ze minder toegang hebben tot (gevarieerde) voeding als openbaar vervoer wegvalt.

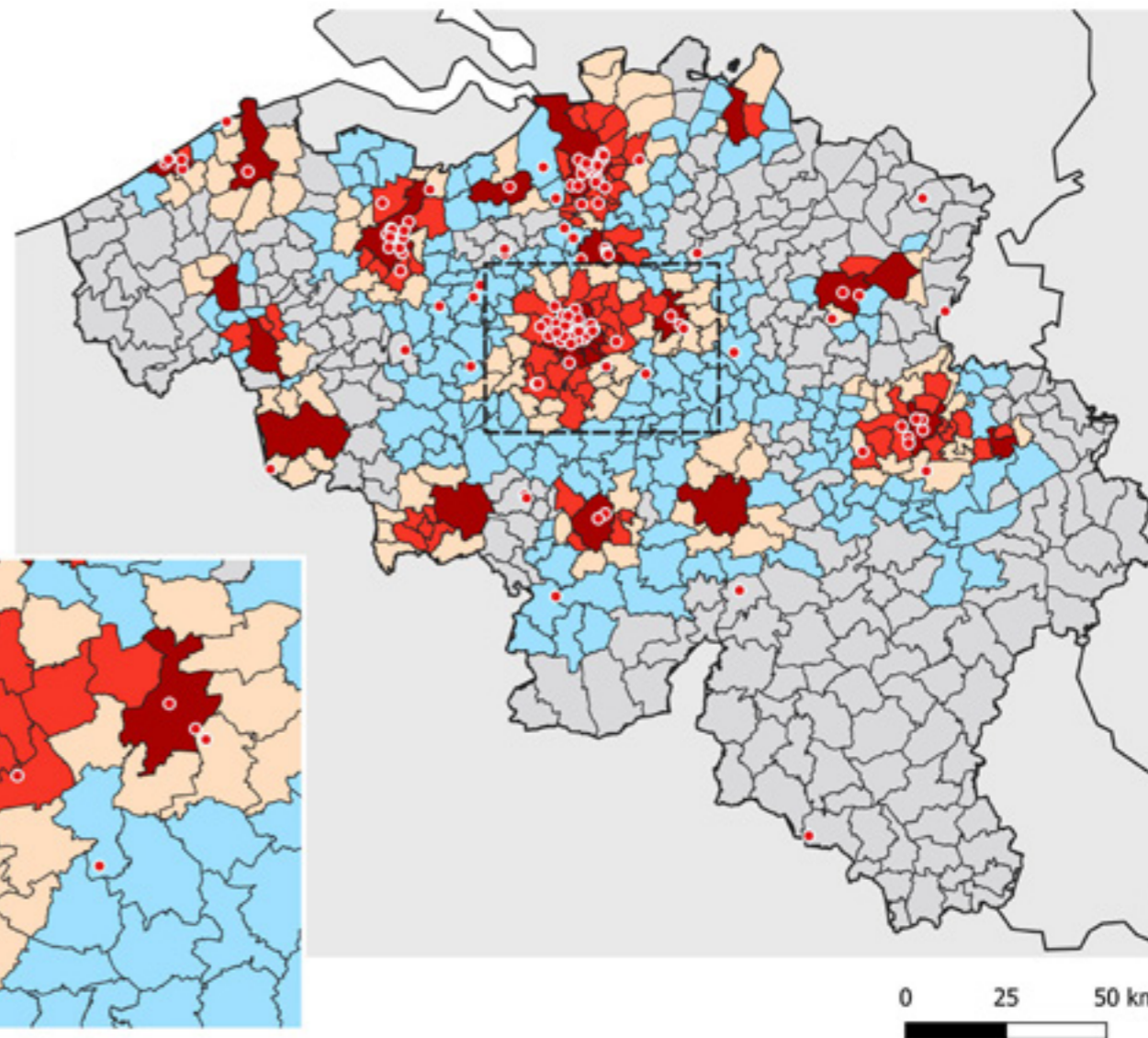
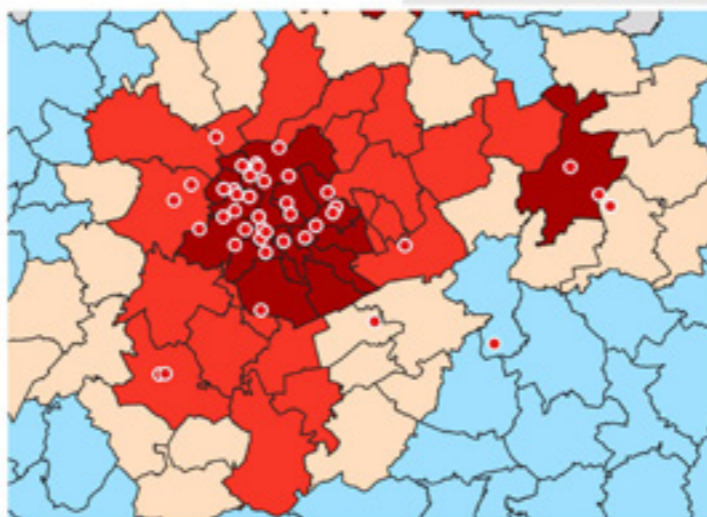
Clusters respondenten

- ▲ 1 mobiele ouderen
- ◆ 2 jonge starters
- 3 stedelijke OV-afhankelijken
- 4 suburbane auto-afhankelijken
- 5 ouderen op het platteland

Categorisatie stadsgewesten

- Kern agglomeratie
- Rand agglomeratie
- Banlieue
- Forenzenwoonzone
- Buiten stedelijk leefcomplex

0 5 10 km



Figuur 5: geografische spreiding van cluster 3 (stedelijke OV-afhankelijken)

4 Suburbane autoafhankelijken

n = 126 (van de 924; 14%)

Kenmerken: ouderen, gemiddeld opgeleid en inkomen,
auto maar geen fiets, randstedelijk

De respondenten uit cluster 4 wonen voornamelijk aan de rand van de stad (Figuur 6), hebben een auto maar geen fiets. Dat komt mogelijk door een gebrek aan fietsvriendelijke infrastructuur in hun omgeving. Deze cluster valt duidelijk in 2 stukken: een deel dat wel afhankelijk is van het openbaar vervoer en een deel dat dit duidelijk opvangt door autogebruik. We noemen hen de suburbane autoafhankelijken. Deze respondenten zijn ouder en hebben een gemiddeld opleidingsniveau en inkomen.

Vergelijking met de mobiele ouderen leert dat...

- Suburbane autoafhankelijken vaker huisman/huisvrouw of gepensioneerd zijn.
- Suburbane autoafhankelijken minder akkoord gaan met de uitspraak dat ze in een fietsvriendelijke buurt wonen.
- Suburbane autoafhankelijken meer akkoord gaan met de uitspraak dat ze openbaar vervoer kunnen vermijden indien nodig.
- Suburbane autoafhankelijken meer akkoord gaan met de uitspraak dat ze minder toegang hebben tot (gezonde) voeding als openbaar vervoer wegvalt.

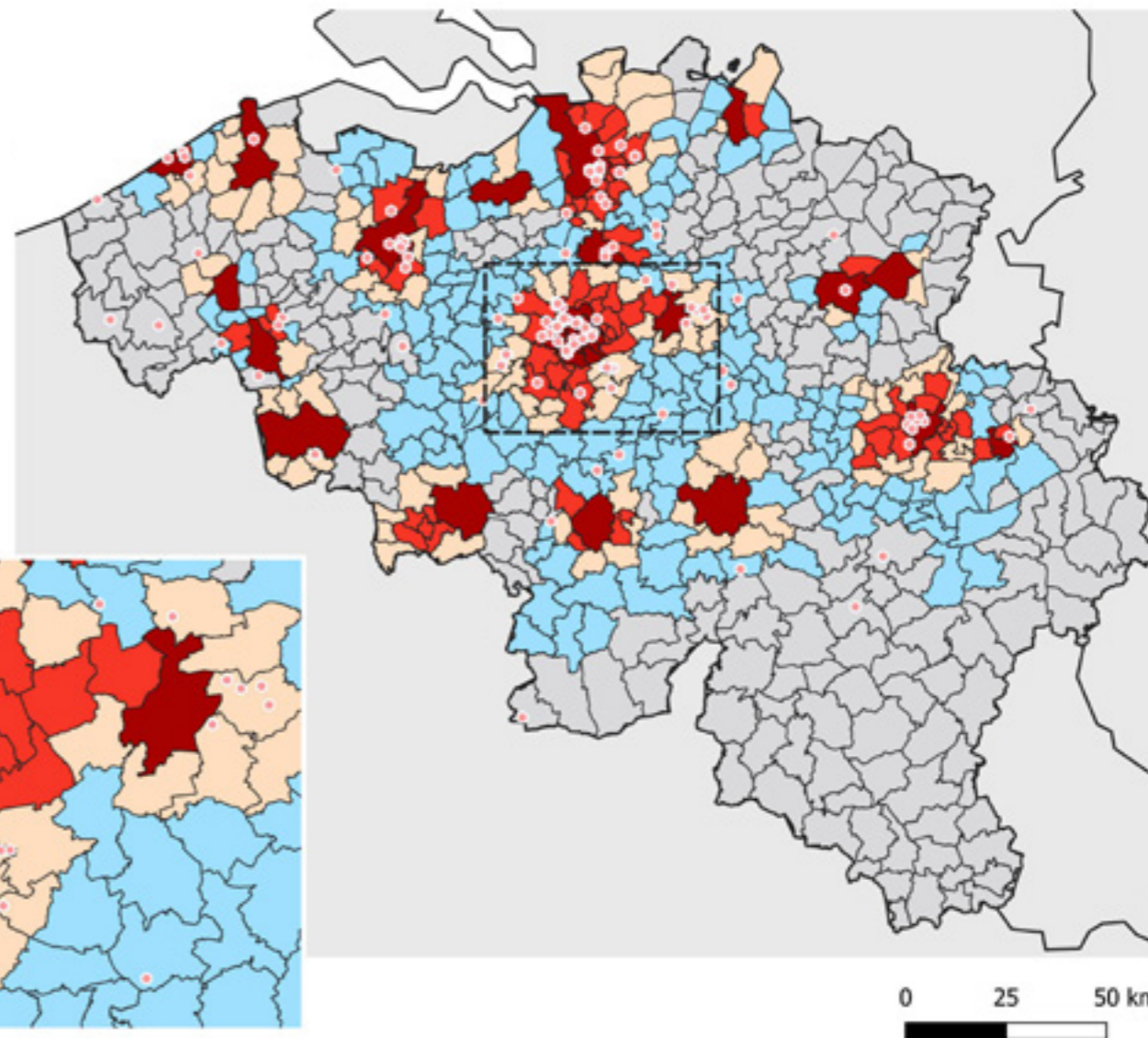
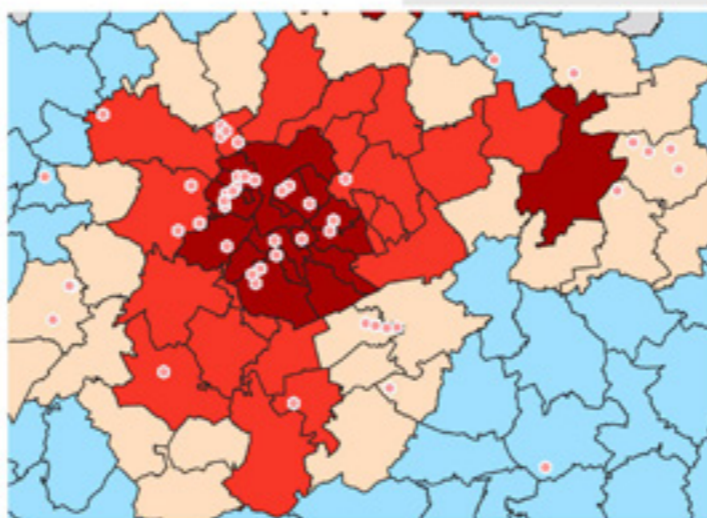
Clusters respondenten

- ▲ 1 mobiele ouderen
- ◆ 2 jonge starters
- 3 stedelijke OV-afhankelijken
- 4 suburbane auto-afhankelijken
- 5 ouderen op het platteland

Categorisatie stadsgewesten

- Kern agglomeratie
- Rand agglomeratie
- Banlieue
- Forenzenwoonzone
- Buiten stedelijk leefcomplex

0 5 10 km



Figuur 6: geografische spreiding van cluster 4 (suburbane autoafhankelijken)

5 Ouderen op het platteland

n = 171 (van de 924; 19%)

Kenmerken: ouderen, laag opgeleid en inkomen, auto en fiets, ruraal

De respondenten uit cluster 5 wonen op het platteland (Figuur 7) en komen uit een oudere leeftijdsklasse. Ze hebben een eerder laag opleidingsniveau en een beperkt inkomen. Hun toegang tot openbaar vervoer is beperkt door het gebrek aan voorzieningen in hun directe omgeving. We noemen hen de ouderen op het platteland. Deze respondenten hebben minder digitale vaardigheden en daarom slechts beperkte toegang tot digitale communicatiematerialen. Bovendien zijn ze bijzonder kwetsbaar voor sociale isolement, wat niet inherent verbonden blijkt aan leeftijd (zie cluster 1: mobiele ouderen).

Vergelijking met de mobiele ouderen leert dat:

- Ouderen op het platteland minder gebruik maken van openbaar vervoer.
- Ouderen op het platteland vaker gepensioneerd, huisman/huisvrouw of werkzoekend zijn.
- Ouderen op het platteland minder akkoord gaan met de uitspraak dat ze goed met een pc overweg kunnen.
- Ouderen op het platteland minder akkoord gaan met de uitspraak dat ze een tweedehands auto kunnen kopen indien nodig.

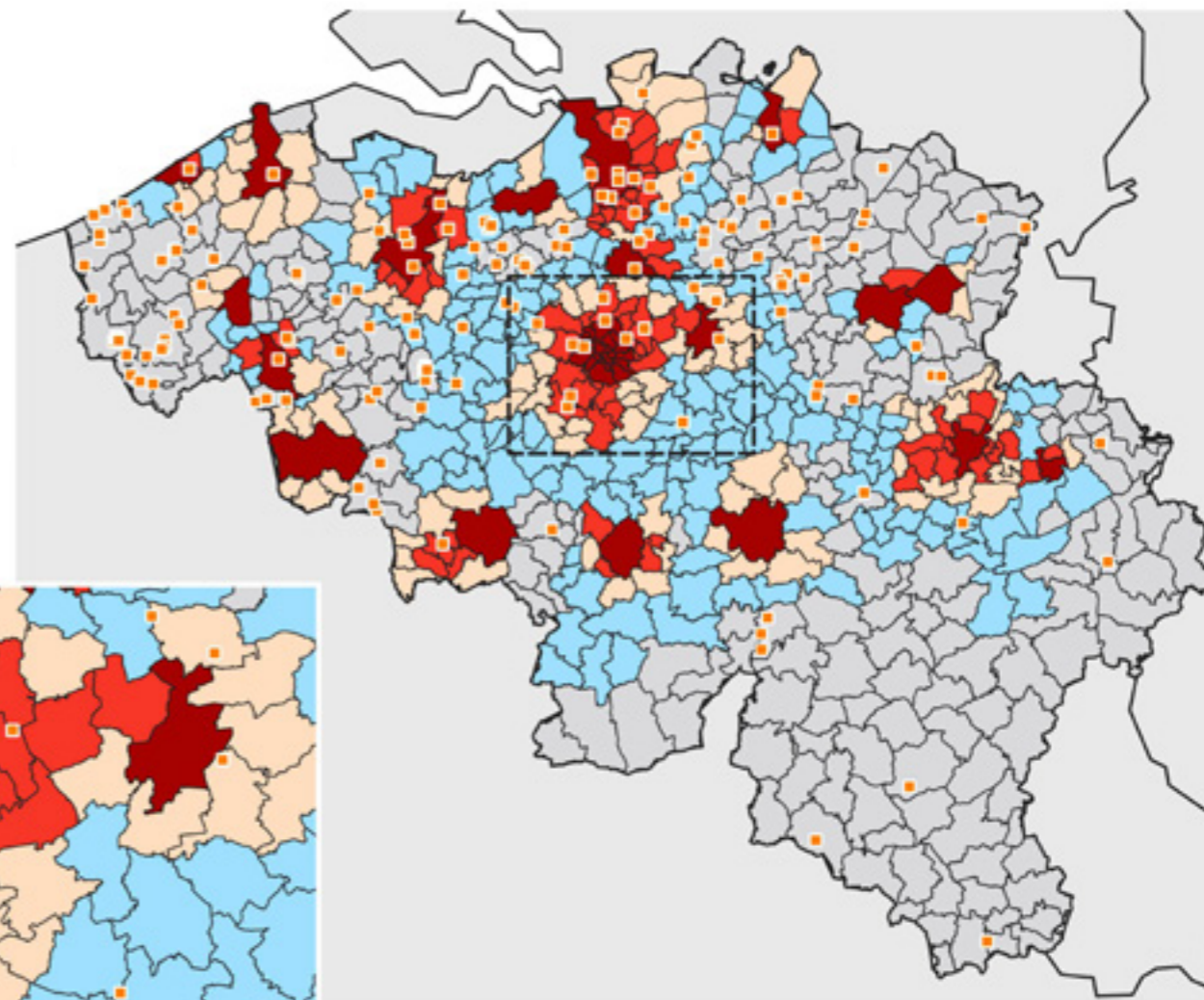
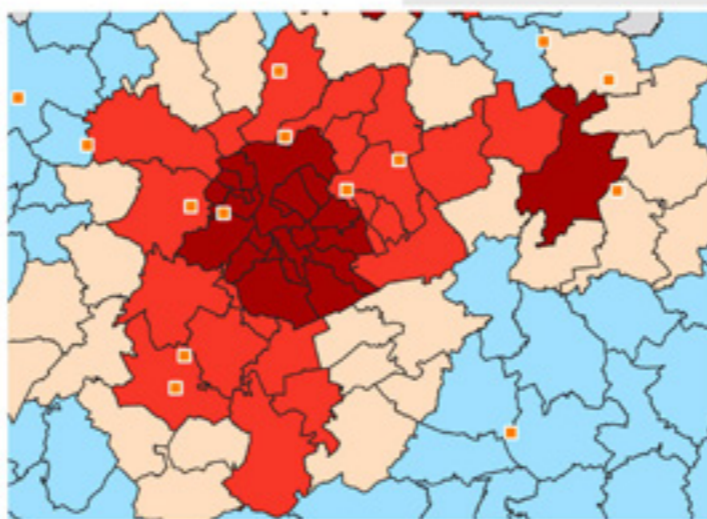
Clusters respondenten

- ▲ 1 mobiele ouderen
- ◆ 2 jonge starters
- 3 stedelijke OV-afhankelijken
- 4 suburbane auto-afhankelijken
- 5 ouderen op het platteland

Categorisatie stadsgewesten

- Kern agglomeratie
- Rand agglomeratie
- Banlieue
- Forenzenwoonzone
- Buiten stedelijk leefcomplex

0 5 10 km



0 25 50 km



Figuur 7: geografische spreiding van cluster 5 (ouderen op het platteland)

Houding t.o.v. openbaar vervoer tijdens de COVID-19-pandemie

Naast de algemene mobiliteitsattitudes en kenmerken van de respondenten hebben we in de vragenlijst ook aandacht geschonken aan de houding van de respondenten ten opzichte van openbaar vervoer tijdens de eerste COVID-19 lockdown. Hierbij werden een aantal stellingen voorgelegd, die de respondenten hebben beoordeeld (Figuur 8). Vooral voor mensen die sterk afhankelijk zijn van het openbaar vervoer is het wegvallen ervan cruciaal voor de mate waarin zij kunnen deelnemen aan de maatschappij.

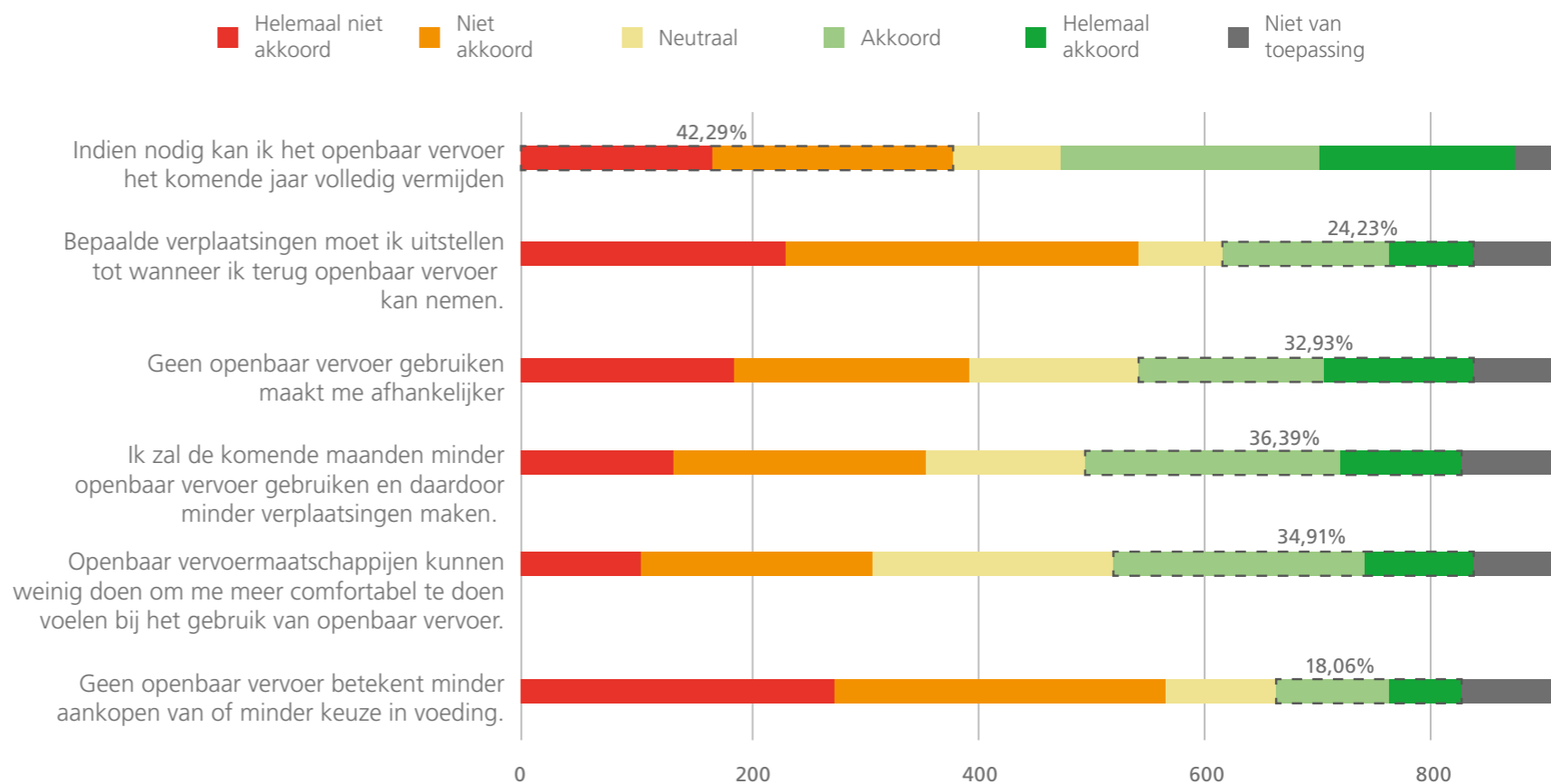
De antwoorden op de hierboven getoonde stellingen (Figuur 8) tonen hoe belangrijk het openbaar vervoer is voor de respondenten van dit onderzoek.

De impact die COVID-19 heeft op het openbaar vervoer, heeft ook duidelijk een impact op de respondenten zelf. Maar liefst 4 op 10 kan tijdens COVID-19 het openbaar vervoer niet missen. Deze cijfers zijn vergelijkbaar met de cijfers van de OV-afhankelijkheid van verschillende profielen zoals eerder besproken (zie de bespreking van de profielen). Zo geeft een kwart van de respondenten aan bepaalde verplaatsingen te moeten uitstellen. En ruim een derde geeft aan dat ze minder verplaatsingen zullen maken omdat ze het openbaar vervoer minder gebruiken.

Het is duidelijk dat een beperkte beschikbaarheid van openbaar vervoer een aanzienlijk deel van de respondenten minder mobiel maakt. Dit heeft ook een impact op hun toegang tot basisvoorzieningen zoals voedsel. Voor bijna één vijfde van de respondenten betekent geen toegang tot het openbaar vervoer ook minder (keuze in) voeding.

In het huidige klimaat, waarbij transporteconomen de afbouw van openbaar vervoer openlijk promoten, blijkt een groot deel van de respondenten aangewezen te zijn op die belangrijke maatschappelijke dienst voor hun essentiële verplaatsingen.

Het wordt dus cruciaal om na te denken op welke manier het openbaar vervoer zijn kernwerking kan behouden tijdens mogelijke volgende lockdowns of zelfs toekomstige pandemieën.



Figuur 8: stellingen met betrekking tot openbaar vervoer tijdens de COVID-19 pandemie



Conclusies en aanbevelingen

Conclusies

Op basis van socio-demografische kenmerken, ruimtelijke kenmerken en mobiliteitsattitudes hebben we **vijf profielen** omschreven van verschillende bevolkingsgroepen die minder mobiel zijn: Mobile ouderen, Jonge starters, Stedelijke OV-afhankelijken, Suburbane autoafhankelijken en Ouderen op het platteland.

Vervoersarmoede kent met andere woorden verschillende vormen en is niet te herleiden tot één bepaalde groep uit de samenleving. De profielen die uit dit onderzoek voortkomen, tonen aan dat mensen die in aanraking komen met vervoersarmoede elk op een eigen en kenmerkende wijze beperkt worden in hun dagdagelijkse leven en in hun deelname aan de maatschappij.

Dé vervoersarme bestaat niet. Vervoersarmoede als begrip kan niet uitsluitend gelinkt worden aan leeftijd, inkomen, opleidingsniveau, werksituatie, woonplaats, het bezit van vervoermiddelen zoals auto of fiets of toegang tot het openbaar vervoer. Elk kenmerk kan bijdragen tot een situatie van vervoersarmoede, maar is niet inherent verbonden aan de term zelf.

Uit ons onderzoek blijkt dat vervoersarmoede voor elk geschetst profiel anders tot uiting komt. Dat maakt van vervoersarmoede een complex containerbegrip, dat in iedere situatie en voor elke plaats opnieuw moet worden bekeken. Om een transitie naar een duurzaam en inclusief mobiliteitsbeleid te faciliteren, is het cruciaal om dieper op deze verschillen in te gaan.

Het feit dat vervoersarmoede een probleem met vele gezichten is, maakt dat het hier mogelijk gaat om een wijdverspreid fenomeen. Bijgevolg versterkt dat de noodzaak naar meer zichtbaarheid, onderzoek, bewustmaking en gerichte beleidsmaatregelen. Daarenboven moet bij het ontwikkelen van een beleid rond vervoersarmoede rekening worden gehouden met de specifieke kenmerken van elke doelgroep. Een oplossing voor de ene groep is daarom niet de oplossing voor een andere. Ook bij vervolgonderzoek naar vervoersarmoede zal het nodig zijn om de doelgroep op voorhand goed te definiëren. En daarbij is de eerste stap de eigenschappen definiëren voor elk profiel. In de aanbevelingen komen we hier nog sterker op terug.

Hoewel de verschillende profielen elk hun specifieke kenmerken hebben, ontdekten we een aantal rechtlijnige correlaties over vervoersarmoede tijdens dit onderzoek. Zo is duidelijk dat de **werksituatie** van een persoon en vervoersarmoede sterk gekoppeld zijn. Wie werkloos of gepensioneerd is, heeft vaker te kampen met vervoersarmoede. Enerzijds kunnen we dat verklaren door het lagere inkomen, anderzijds omdat ze niet (meer) kunnen genieten van mobiliteitsoplossingen via de werkgever.

Een lager inkomen is ook verbonden aan het gebrek van **een eigen auto**. Het aantal respondenten zonder auto ligt hoog (40%). Dit wil zeggen dat een groot deel van de minder mobieleën aangewezen is op andere oplossingen. Een klein deel van de respondenten doet daarom aan **autodelen** (5%). Dat zijn voornamelijk de Jonge Starters. Ook op informele manier worden auto's gedeeld. Wat een stuk toegankelijker blijkt te zijn. Zo'n 12% kan rekenen op vrienden en familie om hun auto te gebruiken. Het belang van een functionerend sociaal netwerk is hier van groot belang. Het gebrek eraan vergroot sociale exclusie en vormt zo een versterkend en vicieus effect. Inzetten op vervoersarmoede en er voor zorgen dat iedereen er geraakt is een eerste stap om deze exclusie te doorbreken.

De respondenten uit dit onderzoek maken vaak gebruik van het **openbaar vervoer**. 3 op 10 geeft aan afhankelijk te zijn van het openbaar vervoer om zich te verplaatsen. Uit de vragen met betrekking tot de COVID-19 situatie blijkt dit effect nog sterker te zijn. Zo kan 1 op 5 geen (kwaliteitsvolle) voeding kopen zonder openbaar vervoer. Bovendien is 1 op 3 meer afhankelijk van anderen als hij het openbaar vervoer niet kan gebruiken. Dit toont aan hoe onmisbaar goed functionerend openbaar vervoer is om oplossingen voor vervoersarmoede aan te reiken.

Toch komen respondenten vaak verschillende drempels tegen als ze het openbaar vervoer willen gebruiken. Het openbaar vervoer van vandaag is niet voor iedereen toereikend. Er is een gebrek aan aanbod op bepaalde locaties (bijvoorbeeld op het platteland) en op bepaalde tijdstippen (op zondag, ploegwerken voor arbeiders, niet meer thuis geraken na een uitstap ...).

Alternatieven voor het openbaar vervoer, zoals de Minder Mobiele Centrale, zijn beperkt tot bepaalde doelgroepen en zijn vaak te duur voor mensen in armoede. Daar bovenop kost een abonnement vaak te veel. Een laatste knelpunt is dat niet iedereen beschikt over de juiste informatie om het openbaar vervoer optimaal te gebruiken, zowel over de dienstregeling als over

de tarieven. **Digitale vaardigheden** en toegang tot digitale producten spelen hier een grote rol in.

Een gigantisch potentieel om actief te strijden tegen vervoersarmoede schuilt in het gebruik van **de fiets**. Voornamelijk in dichtere stedelijke omgevingen waarbij de afstand tot activiteiten korter is. Een veilige fietsomgeving is een belangrijke factor om al dan niet te kiezen voor een actieve verplaatsing. De helft van de respondenten vindt hun omgeving niet fietsvriendelijk. Dat is veel. Daarom is inzetten op fietsveiligheid en goede fietsinfrastructuur cruciaal om mensen actief op de fiets te krijgen. Daarnaast moeten we er voor zorgen dat mensen om te beginnen al kunnen fietsen. Uit ons onderzoek blijkt dat maar liefst 16% niet met de fiets kan rijden en dat 30% zelfs geen fiets heeft. Dat vormt een belangrijke drempel naar meer mobiliteit. We zien nogal wat blinde vlekken om een aantal van de mobiliteitsproblemen praktisch en snel op te lossen. We denken onder meer aan het actief promoten van het gebruik van de fiets, inzetten op verkeersveiligheid, het organiseren van fietslessen, en tot slot het opzetten van een betaalbare fietsbibliotheek of weesfietsenverkooppunt.

Aanbevelingen

Aanbeveling 1: bijkomend diepte-onderzoek per profiel is noodzakelijk

377 van de 924 respondenten zijn bereid om betrokken te worden bij een vervolgonderzoek. Personen die kampen met vervoersarmoede worden vaak te weinig gehoord. Tijdens de voorbereiding en uitvoering van de enquête waren er ook heel wat contacten met organisaties die doelgroepen vertegenwoordigen. Bij verschillende van die organisaties leeft de vraag om mee te werken aan een vervolgonderzoek voor hun doelgroep of zelfs voor een doelgroep in een specifieke regio. De volgende organisaties willen alvast betrokken worden in vervolgonderzoeken: Vlaamse Ouderenraad, Victoria Deluxe, Landelijke Gilden.

Belangrijk aandachtspunt voor de vervolgonderzoeken is voldoende aandacht te besteden aan een methodologie waarbij ook interviews worden afgenomen en niet enkel een online enquête wordt gehouden. Dat vraagt natuurlijk meer middelen (onderzoekers en tijd).

Aanbeveling 2: beleidsmaatregelen afstemmen op profiel

Niet alle mobiliteitsmaatregelen zijn voor elk van de profielen even effectief. Daarom verdient vervoersarmoede een aanpak op maat om de schaarse middelen van de overheid optimaal te investeren.

Een voorbeeld: gratis of goedkoop openbaar vervoer is geen oplossing wanneer het aanbod openbaar vervoer niet aan de mobiliteitsvraag tegemoet komt. Zo heeft een persoon die onmogelijk bij een bushalte geraakt, geen baat bij die oplossing.

Wat de stijgende ticketprijzen betreft, zijn mensen met een beperkt inkomen harder getroffen. Overstappen op een abonnement dat voordeliger is, lukt vaak niet omdat de prijs daarvan te hoog is.

Beleidsmaatregelen hebben een andere impact afhankelijk van het profiel waartoe de mobiliteitsarme behoort. Concreet voorbeeld: het afschaffen van een belbus en vervangen door vervoer op maat, heeft een grotere impact op een open gebruiker (oudere zonder beperking)

dan op een doelgroepgebruiker (met een beperking). De dienstverlening voor een doelgroepgebruiker verbetert (deur tot deur in plaats van halte tot halte) maar voor de open gebruiker is die slechter (extra overstappen tussen vervoer op maat en regulier openbaar vervoer).

Kortom: beleidsmaatregelen worden best geëvalueerd voor de verschillende profielen van minder mobilen.

Aanbeveling 3: mobiliteitsmaatregelen en ruimtelijke maatregelen op elkaar afstemmen is noodzakelijk

Mobiliteit en ruimtelijke ordening zijn sterk gekoppeld aan elkaar, dus niet los van elkaar te bekijken. Zo zal een nieuw project sociale huisvesting met een perifere ligging en gebrekkige ontsluiting met het openbaar vervoer tot meer vervoersarmoede leiden.

Uit het onderzoek blijkt dat bijna de helft van de respondenten afhankelijk is van het openbaar vervoer voor essentiële verplaatsingen, onder meer om (verse) voedingsproducten te kopen. De oplossing ligt niet noodzakelijk in het aanbieden van meer mobiliteit, maar ook te zorgen voor basisfuncties in de nabijheid van woonplaatsen. Zo kan sterker ingezet worden op actieve modi en deelsystemen waarbij de nabijheid een cruciale rol speelt.

Enkel rekenen op een shift in het mobiliteitsaanbod om vervoersarmoede op te lossen, is dweilen met de kraan open en maatschappelijk niet efficiënt.

Voetnoten

- 1 Meert, H., Bourgeois, M., Hoof, K. van & Asperges, T. (2003). Immobiel op het platteland; Omtrent rurale vervoersarmoede in Vlaanderen. Koning Boudewijnstichting, Brussel.
<http://docplayer.nl/752197-Immobiel-op-hetplatteland-omtrent-rurale-vervoer-sarmoede-in-vlaanderen.html>
- 2 Mobiel 21 (2015). Dossier Vervoersarmoede Vandaag.
<https://www.mobiel21.be/assets/documents/Dossier-Vervoersarmoede-vandaag.pdf>
- 3 Vanderstraeten, L., & Van Hecke, E. (2019). De Vlaamse stadsgewesten, update 2017. Ruimte & Maatschappij, 10(4), 10-37.
- 4 Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium) (2016). Huishoudbudgetonderzoek.
<https://statbel.fgov.be/nl/themas/huishoudens/huishoudbudget#documents>
- 5 Janssens D., Paul R., Wets G. (2020). Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 5.4 (2018-2019).
<https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/onderzoek-verplaatsingsgedrag-vlaanderen-ovg/onderzoek-verplaatsingsgedrag-vlaanderen-5>
- 6 Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Beleid (2017). Rapportering Personenvervoer.
https://www.mobielvlaanderen.be/jaarboek-ovt/2017/jaarboek_print.pdf
- 7 Koning Boudewijnstichting (2020). Barometer Digitale Inclusie.
<https://en.calameo.com/read/001774295c3dbd33c7a48?authid=RvnlVmwOPSfL>

Bijlages

Bijlage 1: Socio-demografische kenmerken.....	26
Bijlage 2: Vervoersopties en verplaatsingskeuzes	27
Bijlage 3: de 5 mobiliteitsprofielen	28
Bijlage 4: Vragenlijst	29

Met de steun van het Strategic Institutional Partnership tussen de UGent en de University of Toronto.



Socio-demografische kenmerken

n = 924

Age			
<18	18-39	40-60	>60
11	198	265	450

Sex		
M	F	X
341	577	6

Education				
Primary	High school	Higher, non-university	University	Other
6%	35%	33%	25%	1%

Income (in EURO)						
0-1000	1001-1500	1501-2000	2001-2500	2501-3000	> 3000	Prefer not to say
14%	23%	23%	17%	7%	6%	11%

Disability	
Yes	No
25%	75%

Physical fitness				
Bad	Average	Good	Excellent	Prefer not to say
6%	27%	53%	14%	1%

Nationality		
Belgian	Belgian and other	Other
92%	1%	7%

Living expenditure	
Mean	Median
568,30	500,00

Living situation					
With partner, kids	With partner, no kids	No partner, with kids	Alone	With parents	Other
14%	33%	6%	34%	9%	4%

Number of adults in household	
Mean	Median
1,84	2,00

Number of children in household			
0	1	2	3 or more
82%	9%	7%	3%

Work activity							
Employee (public or private)	Worker	Self-employed	House(wo)man	Pensioner	Student	Unemployed	Other
24%	2%	3%	4%	42%	9%	5%	10%

Vervoersopties en verplaatsingskeuzes

TRAVEL CHARACT

Travel expenditure

Mean	Median
110,20	72,00

Can ride a bike

Yes	No
84%	13%

Reason for not cycling (n = 152)

Never learned how to	Physically not capable	No need to	Not applicable
1%	11%	2%	84%

Bicycle ownership

Owns 1 bike	Owns more than 1 bike	Does not own a bike
43%	26%	30%

Car ownership

Yes	Yes, just recently (last 6 months)	No
59%	1%	40%

Car sharing

Yes, car sharing system	Yes, friends or family	Other	No
5%	12%	4%	80%

TRAVEL CHARACT

Bus / tram / metro use

Yes, with subscription	Yes, often, no subscription	Yes, sometimes	No
38%	9%	32%	20%

Train use

Yes, with subscription	Yes, often, no subscription	Yes, sometimes	No
10%	14%	55%	20%

De vijf mobiliteitsprofielen

Cluster	N	Age	Education	Income	Physical fitness	Urban	Car own	Bike own
1	289	Elderly	Average - high	Average - high	Good	Mixed	Yes	Yes
2	211	Young	Mixed	Low - average	Good	Urban	no	Yes
3	127	Average	Low	Low	Low - average	Urban	No	No
4	126	Elderly	Low - average	Average	Average	Urban fringe	Yes	No
5	171	Elderly	Low	Low	Average - good	Rural	Yes	Yes

Onderzoek vervoersarmoede

DEEL 1 - Algemene vragen

Enquête: vervoerskansen in België

Wie kan de vragenlijst invullen?

Bent u iemand die normaal gezien minstens twee dagen per week thuis blijft (geen verplaatsingen verder dan de eigen straat maakt), vul dan deze vragenlijst in. Het gaat hierbij over een normale week vóór de corona (COVID-19) crisis. We onderzoeken dus enkel de antwoorden van mensen die zich maximum vijf dagen per week buitenshuis verplaatsen (om te werken, te winkelen, familie of vrienden te bezoeken, ...).

Het invullen van de vragenlijst duurt ongeveer 8-10 minuten. Als er vragen zijn waarop u liever niet antwoordt, dan kan u 'zeg ik liever niet' aanduiden. Deze vragenlijst gaat voornamelijk over de periode vóór de corona (COVID-19) crisis, maar we stellen graag toch ook enkele vragen over je verplaatsingen tijdens de lockdown.

De vragenlijst bestaat uit 3 delen:

1. Algemene vragen over uzelf en uw gezin (19 vragen);
2. Vragen over uw vervoersopties (voor corona) (9 vragen);
3. Vragen over de impact van de corona (COVID-19) crisis op uw vervoersopties (tijdens corona) (5 vragen).

Onder de deelnemers worden 25 waardebonnen (30 euro te goed bij HEMA) verloot. Om in aanmerking te komen voor een waardebon dient u overal een geldig antwoord te geven en op het einde van de vragenlijst uw emailadres achter te laten. Uw emailadres wordt ENKEL gebruikt om u op de hoogte te brengen als u wint. U kan ook uw emailadres achterlaten zodat we u op de hoogte kunnen houden van het onderzoek.

Alvast hartelijk bedankt voor uw deelname!

Vragen of opmerkingen kan u mailen naar koos.fransen@vub.be

Doel van de vragenlijst

Deze vragenlijst is opgesteld in het kader van een samenwerking tussen de Universiteit Gent (Dirk Lauwers, Sidharta Gautama, Frank Witlox), Vrije Universiteit Brussel (Kobe Boussauw, Imre Keserü, Koos Fransen), de Universiteit Antwerpen (Thomas Vanoutrive), de University of Toronto Scarborough (Steven Farber, Matthew Palm), het Netwerk Duurzame Mobiliteit (Miguel Vertriest) en Mobiel 21 (Anke Bracke). Samen willen we op zoek gaan naar indicatoren voor vervoersarmoede in België om zo het beleid te kunnen adviseren. Uw deelname maakt dit onderzoek mee mogelijk.

Wij respecteren uw privacy

We verwerken uw antwoorden volledig anoniem. Individuele antwoorden worden niet gepubliceerd, enkel de samengevoegde antwoorden van een grote groep mensen. Niemand kan dus weten dat u deelneemt aan deze enquête en wat uw antwoorden op de vragen zijn. De antwoorden op de vragenlijst zijn enkel beschikbaar voor onderzoekers binnen het project en worden niet gedeeld.

Wat is uw postcode?

.....

Wat is uw adres (straat + huisnummer)?

.....
.....

We gebruiken uw adres enkel om te kijken in welk soort straat u woont. Wij garanderen u dat we bij de verwerking van uw

gegevens uw privacy respecteren en beschermen. De antwoorden op alle vragen blijven volstrekt anoniem en uw woonplaats zal ook nergens terug te vinden zijn.

Wat is uw geboortjaar?

.....

Wat is uw geslacht?

Man Vrouw X

Wat omschrijft uw huidige woonsituatie het beste?

- Ik woon alleen, zonder partner en zonder kinderen.
- Ik woon samen met een partner (al dan niet gehuwd of wettelijk samenwonend), en zonder kinderen.
- Ik woon zonder partner en met kinderen (al dan niet in co-ouderschap).
- Ik woon samen met een partner en met kinderen (al dan niet in co-ouderschap). Ik woon in bij mijn ouders.
- Andere:

.....
.....
.....

Hoeveel kinderen jonger dan 18 jaar zijn er in uw gezin? Kinderen in co-ouderschap mag u ook meetellen.

0 1 2 3 of meer

Hoeveel personen ouder dan 17 jaar zijn er in uw gezin? Vergeet uzelf niet mee te tellen.

.....

Heeft u een erkende handicap of beperking? Meerdere antwoorden zijn mogelijk.

- Geen beperking
 - Visuele beperking
 - Auditieve beperking
 - Cognitieve of neurologische beperking
 - Fysieke beperking
 - Spraakbeperking
 - Zeg ik liever niet
 - Andere:
-
-
-

Wat is uw hoogst behaalde diploma? Kies a.u.b. één van de volgende mogelijkheden.

- Lager onderwijs
 - Middelbaar onderwijs (ASO, KSO, TSO of BSO)
 - Hoger niet-universitair onderwijs
 - Universitair onderwijs
 - Andere:
-
-
-

Wat is uw persoonlijk maandelijks netto-inkomen?

Reken mee, indien van toepassing: netto-inkomsten uit arbeid; netto-vervangingsinkomens (persioen, werkloosheidsuitkering, ...); bijkomende netto-inkomens (bijv. huuropbrengsten); alimentatiegeld. Reken niet mee: vakantiegeld, eindejaarspremie en kindergeld.

- 0-1000 euro
- 1001-1500 euro
- 1501-2000 euro
- 2001-2500 euro
- 2501-3000 euro
- Meer dan 3000 euro
- Zeg ik liever niet

Hoeveel (ruwe schatting in euro) spendeert u persoonlijk per maand aan verplaatsingen (kost tickets openbaar vervoer, benzine, onderhoud auto, onderhoud fiets, ...)?

Als jullie bepaalde kosten met twee dragen mag u het bedrag delen door twee (bijvoorbeeld een auto die door twee personen gebruikt wordt).

.....

.....

Hoeveel (ruwe schatting in euro) spendeert u persoonlijk per maand aan huisvesting (afbetaling lening, huur, internet, water, verwarming, etc.)?

Als jullie bepaalde kosten met twee dragen mag u het bedrag delen door twee (bijvoorbeeld een afbetaling van een lening).

.....

.....

Welke (beroeps)activiteit is het meeste op u van toepassing?

- Student
 - Werkzoekend
 - Gepensioneerd
 - Uitsluitend werkzaam in eigen huishouden
 - Arbeider
 - Bediende (openbare of privé-sector)
 - Zelfstandige of vrij beroep
 - Andere:
-
-
-

U werkt (meerdere antwoorden zijn mogelijk):

- Volgens vaste werkuren
- Volgens flexibele of glijdende werkuren Uitsluitend tijdens de dag
- Uitsluitend tijdens de nacht
- In ploegen zonder nachtdienst In ploegen met nachtdienst
- In een andere situatie
- Niet van toepassing voor mijn situatie

Hoeveel percent van een voltijdse werkt u?

Duid aan in procent (0-100). Werkt u voltijds, dan noteert u 100. Werkt u 4/5e, dan noteert u 80. Werkt u halftijds, dan noteert u 50 enzoverder.

Geef aan hoe vaak u zich doorgaans verplaatst (verder dan de eigen straat):

	Niet	1 à 2 keer	3 of meer keren
<input type="checkbox"/> Maandag	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Dinsdag	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Woensdag	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Donderdag	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Vrijdag	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Zaterdag	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Zondag	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Welke nationaliteit heeft u momenteel? Meerdere antwoorden zijn mogelijk.

- Belg
- Andere:

Welke nationaliteit had uw vader bij de geboorte? Meerdere antwoorden zijn mogelijk.

- Belg
- Andere:

Welke nationaliteit had uw moeder bij de geboorte? Meerdere antwoorden zijn mogelijk.

- Belg
- Andere:

Welke taal spreekt u thuis hoofdzakelijk? Duid alles aan wat van toepassing is voor u.

- Nederlands Frans Engels Turks Arabisch Berber
- Italiaans Duits
- Andere:

Hoe zou u in het algemeen uw fysieke gezondheid omschrijven?

- Slecht Matig Goed Uitstekend
- Dat weet ik niet
- Zeg ik liever niet

DEEL 2 – vervoersopties (voor corona)

Belangrijk! Dit deel van de vragenlijst be vraagt u naar uw vervoersopties voor de invoering van de restrictieve maatregelen ten gevolge van de corona (COVID-19) crisis.

Bezit u een auto?

- Ja, al lang
- Ja, ik heb recent een auto gekocht (in de laatste zes maanden)
- Neen

Waarom bezit u geen auto? Meerdere antwoorden zijn mogelijk.

- Een auto aankopen is te duur
- Een auto gebruiken is te duur
- De auto parkeren is onmogelijk
- De auto parkeren is te duur
- Ik kan/mag niet rijden omwille van een beperking Ik heb geen behoefte aan een auto
- Een rijbewijs halen is te duur
- Een rijbewijs halen was te veel moeite
- Het is er nooit van gekomen een rijbewijs te halen Ik voel me onveilig in de auto
- Andere:

.....

.....

.....

Zou u graag een auto aankopen?

- Ja, ik ga dit binnenkort doen
- Ja, maar ik kan momenteel geen auto betalen Neen, ik heb geen auto nodig
- Andere:

.....

.....

.....

Rijdt u soms met de auto van iemand anders?

- Ja, ik gebruik soms de auto van familie of vrienden
- Ja, ik maak gebruik van een autodeelsysteem (Partago, Dégage, Cambio, ...) Neen
- Andere:

.....

.....

.....

Waarom maakt u geen gebruik van een andere auto? Meerdere antwoorden zijn mogelijk.

- Ik ken niemand met een auto
- Ik rij liever niet met de auto van iemand anders Er zijn geen autodeelsystemen in de buurt Een autodeelsysteem is te duur
- Ik weet niet wat autodelen is
- Ik weet niet hoe een autodeelsysteem te gebruiken
- Andere:

.....

.....

.....

Kan u fietsen?

- Ja Neen

Waarom kan u niet fietsen? Meerdere antwoorden zijn mogelijk.

- Ik heb het nooit geleerd
 Ik heb er geen behoefte aan
 Ik ben fysiek niet in staat om te fietsen
 Andere:
-
-
-

Bezit u zelf een fiets?

- Ja, meer dan één fiets
 Ja, één fiets
 Neen

Waarom bezit u geen fiets? Meerdere antwoorden zijn mogelijk.

- Het onderhoud is te duur De aankoop is te duur
 Ik weet niet waar ik een (betaalbare) fiets kan kopen Mijn buurt is niet geschikt om te fietsen
 In mijn buurt is fietsen ongebruikelijk Ik kan niet fietsen
 Ik kan mijn kinderen er niet mee vervoeren
 Andere:
-
-
-

Zou u graag een fiets aankopen?

- Ja, ik ga dit binnenkort doen
 Ja, maar ik kan momenteel geen fiets betalen Neen, ik heb geen fiets nodig
 Andere:
-
-
-

Gebruikt u soms de trein?

- Ja, ik heb een treinabonnement
 Ja, vaak, maar ik heb geen treinabonnement
 Ja, maar niet zo vaak Neen

Waarom gebruikt u de trein niet of niet zo vaak? Meerdere antwoorden zijn mogelijk.

- Een abonnement of ticket is te duur Het station is te ver van mijn woning Het is te ingewikkeld
 De treinen zijn te vol
 Ik voel me onveilig op de trein
 Ik kan het station moeilijk bereiken
 Mijn bestemmingen liggen vaak ver van het station De treinen zijn niet betrouwbaar
 De treinen zijn niet stipt genoeg
 Er zijn geen treinen op het tijdstip dat ik ze wil gebruiken Ik heb er geen behoefte aan
 Andere:
-
-
-

Gebruikt u soms de bus/tram/metro?

- Ja, ik heb een abonnement voor de bus/tram/metro
- Ja, vaak, maar ik heb geen abonnement
- Ja, maar niet zo vaak
- Neen

Waarom gebruikt u de bus/tram/metro niet of niet zo vaak? Meerdere antwoorden zijn mogelijk.

- Een abonnement of ticket is te duur Er is geen halte in de buurt
 - Het is te ingewikkeld
 - De bussen/trams/metro zijn te vol
 - Ik voel me onveilig op de bus/tram/metro Ik kan de halte moeilijk bereiken
 - Ik kan niet zelfstandig op- of afstappen
 - Mijn bestemmingen liggen vaak ver van een halte
 - De bussen/trams/metro zijn niet betrouwbaar De bussen/trams/metro zijn niet stipt genoeg
 - Er zijn geen bussen/trams/metro op het tijdstip dat ik ze wil gebruiken Ik heb er geen behoefte aan
 - Andere:
-
-
-

Welke vervoersmiddelen gebruikte u voor de corona (COVID-19) lockdown doorgaans om de volgende bestemmingen te bereiken? Selecteer alle manieren van verplaatsing die van toepassing zijn.

	Auto - bestuurder	Auto - passagier	Te voet	Fiets	Bus	Tram/metro	Taxi	Trein	Online	Overige
Kruidenier, bakker, supermarkt ...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Medisch (huisarts, ziekenhuis, ...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Werk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ontspanning, sport	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Restaurants, café, bar, ... (inclusief afhalen)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vrienden, familie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hoe lang is het stappen tot de dichtstbijzijnde halte van openbaar vervoer (bus/tram/metro/trein) vanaf uw woning? Een halte van een belbus telt niet mee.

- Minder dan twee minuten
- Tussen twee en vijf minuten
- Tussen vijf en tien minuten
- Langer dan tien minuten
- Ik weet het niet

Duid aan in welke mate volgende stellingen over uw vervoersopties van toepassing zijn voor u:

	Helemaal niet akkoord	Niet akkoord	Neutraal	Akkoord	Helemaal akkoord	Niet van toepassing
Ik zou me graag actiever verplaatsen (meer wandelen of fietsen).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ik zou een tweedehand-sauto kunnen aankopen indien nodig.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ik heb weinig alternatieven om me te verplaatsen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ik kan iemand aanspreken om me te helpen in mijn verplaatsingen (vrienden, familie, burens, hulpverleners,...).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ik voel me beperkt in de vervoersmiddelen die ik kan gebruiken.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Helemaal niet akkoord	Niet akkoord	Neutraal	Akkoord	Helemaal akkoord	Niet van toepassing
Ik verplaats me niet graag	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ik ben afhankelijk van het openbaar vervoer om essentiële verplaatsingen te doen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Niet alleen ikzelf, maar ook mijn huishouden is beperkt in zijn mobiliteit.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ik blijf voornamelijk thuis.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ik kan goed met de computer overweg.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ik kan goed met de smartphone overweg.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ik moet vaak afspraken afzeggen omdat ik er niet geraak.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Helemaal niet akkoord	Niet akkoord	Neutraal	Akkoord	Helemaal akkoord	Niet van toepassing
In mijn buurt kan je gemakkelijk wandelen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ik woon in een fietsvriendelijke wijk.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

DEEL 3 – impact COVID-19 crisis (tijdens corona)

Heeft u een essentieel beroep waardoor u op locatie moest werken tijdens de corona (COVID-19) crisis?

Ja Neen

In welke essentiële sector bent u tewerkgesteld?

.....

Wat is de postcode van uw werkadres?

.....

Duid aan in welke mate volgende stellingen over corona (COVID-19) en social distancing van toepassing zijn voor u:

	Helemaal niet akkoord	Niet akkoord	Neutraal	Akkoord	Helemaal akkoord	Niet van toepassing
Ik ben risicopatiënt om corona (COVID-19) op te lopen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ik woon samen met iemand die risicopatiënt is.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mijn inkomen is afgenomen ten gevolge van de crisis.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ik voel me mentaal minder sterk sinds de corona (COVID-19) crisis.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ik heb meer schrik van de economische impact van de crisis dan van corona (COVID-19).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Welke vervoersmiddelen gebruikt(e) u tijdens de corona (COVID-19) lockdown door- gaans om de volgende bestemmingen te bereiken? Selecteer alle verplaatsingsmid- delen die van toepassing zijn.

	Auto - bestuurder		Auto - passagier		Te voet		Tram/metro		Overige	
	Fiets	Bus	Fiets	Bus	Fiets	Bus	Taxi	Trein	Online	Overige
Kruidenier, bakker, supermarkt ...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Medisch (huisarts, ziekenhuis, ...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Werk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ontspanning, sport	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Restaurants, café, bar, ... (inclusief afhalen)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vrienden, familie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Bent u sinds de corona (COVID-19) crisis volledig gestopt met het gebruik van open- baar vervoer?

- Ja
- Neen
- Ik gebruikte al geen openbaar vervoer

Duid aan in welke mate volgende stellingen over COVID-19 en openbaar vervoer van toepassing zijn voor u:

	Helemaal niet akkoord	Niet akkoord	Neutraal	Akkoord	Helemaal akkoord	Niet van toepassing
Indien nodig kan ik het openbaar vervoer het komende jaar volledig vermijden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bepaalde verplaatsingen moet ik uitstellen tot wanneer ik terug openbaar vervoer kan nemen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Geen openbaar vervoer gebruiken maakt me afhankelijker.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ik zal de komende maanden minder openbaar vervoer gebruiken en daardoor minder verplaatsingen maken.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Helemaal niet akkoord	Niet akkoord	Neutraal	Akkoord	Helemaal akkoord	Niet van toepassing
Openbaar vervoermaatschappijen kunnen weinig doen om me meer comfortabel te doen voelen bij het gebruik van openbaar vervoer.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Geen openbaar vervoer betekent minder aankopen van of minder keuze in voeding.						

CONCLUSIE

Wilt u kans maken op een waardebon van 30 euro bij HEMA?

Ja Neen

Wilt u op de hoogte blijven van de resultaten van dit onderzoek of gecontacteerd worden voor vervolgonderzoek?

- Ja, contacteer me over de resultaten van dit onderzoek
- Ja, contacteer me over de resultaten van dit onderzoek én bij een vervolgonderzoek
- Neen

Deel uw emailadres hier:

.....

Zijn er nog andere zaken die u wilt vermelden of meedelen?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....