

Het Landelijk Reizigersonderzoek als bron voor brede welvaartsaspecten

Taale, Henk; Olde Kalter, Marie-José

Publication date

2023

Document Version

Final published version

Citation (APA)

Taale, H., & Olde Kalter, M.-J. (2023). *Het Landelijk Reizigersonderzoek als bron voor brede welvaartsaspecten*.

Important note

To cite this publication, please use the final published version (if applicable). Please check the document version above.

Copyright

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download, forward or distribute the text or part of it, without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license such as Creative Commons.

Takedown policy

Please contact us and provide details if you believe this document breaches copyrights. We will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Het Landelijk Reizigersonderzoek als bron voor brede welvaartsaspecten

Henk Taale – Rijkswaterstaat & TU Delft – henk.taale@rws.nl
Marie-José Olde Kalter – Goudappel & MinIenW – mariejose.oldekalter@minienw.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 23 en 24 november 2023, Brussel

Samenvatting

Het wordt steeds belangrijker om vanuit een breder perspectief naar mobiliteitsvraagstukken te kijken. Dit houdt in dat we niet alleen kijken naar de impact van beleidsmaatregelen op bijvoorbeeld het fileprobleem, maar een goede afweging moeten maken tussen maatregelen aan de hand van de effecten op alle vier dimensies die in het kader van brede welvaart genoemd worden: bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en gezondheid. Daarbij is het ook van belang om zowel de effecten op de korte, middellange en lange termijn in ogenschouw te nemen én te kijken naar zogenaamde verdelingseffecten. Dit laatste heeft betrekking op de groepen die wel of niet profiteren van bepaalde beleidsmaatregelen.

In deze paper is gekeken naar deze verdelingseffecten met behulp van data uit het Landelijk Reizigersonderzoek van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Dit onderzoek wordt sinds 2019 jaarlijks uitgevoerd onder een representatieve steekproef van de Nederlandse bevolking van 18 jaar en ouder. De grootte van de steekproef (N=10.000 tot 12.000) maakt het mogelijk om diverse uitsplitsingen naar achtergrondkenmerken te onderzoeken. Voor bereikbaarheid hebben we ingezoomd op de subjectieve bereikbaarheid (hoe denken mensen zelf over de bereikbaarheid van voorzieningen), voor leefbaarheid op het parkeren bij de woon- en werklocatie, voor veiligheid op de invloed op de vervoerwijzekeuze van de ervaren veiligheid op de fietsroute van en naar het werk en voor gezondheid op de beweegnorm in het woon-werkverkeer. Bij elke indicator zijn uitsplitsingen gemaakt naar leeftijd, opleidingsniveau en stedelijkheid van de woonlocatie. We vinden voor alle indicatoren significante verschillen op deze kenmerken. Zo beoordelen ouderen de bereikbaarheid van voorzieningen hoger dan jongeren en voldoen werknemers die wonen in zeer sterk stedelijke gebieden en gebruik maken van actieve vervoerwijzen voor het woon-werkverkeer vaker aan de beweegnorm in vergelijking met inwoners van minder sterk stedelijke gebieden. Deze analyses en de gevonden verschillen tonen het belang van het meenemen van verdelingseffecten in de afweging van beleidsmaatregelen aan. Ook laten de analyses zien dat instrumenten zoals het landelijk reizigersonderzoek geschikt zijn om deze effecten in kaart te brengen. Wel zijn nadere analyses nodig om de gevonden verschillen beter te kunnen duiden en verklaren.

1. Inleiding

Sinds 2019 wordt in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het Landelijk Reizigersonderzoek (LRO) uitgevoerd. Dit gebeurt, omdat vanuit verschillende beleidsvelden en -thema's behoefte bestaat aan een landelijk en integraal monitoringsinstrument om de effecten van mobiliteitsmaatregelen op het reisgedrag op geaggregeerd niveau in kaart te brengen. De behoefte aan integraliteit is ontstaan, omdat meer en meer vanuit het perspectief van brede welvaart (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en gezondheid) en drie horizonnen (korte termijn, middellange termijn, lange termijn) naar het mobiliteitsvraagstuk gekeken wordt. Brede welvaart gaat eigenlijk niet zozeer over welvaart, maar over welzijn. Dus niet alleen economische aspecten zijn belangrijk, maar alle andere dingen die bijdragen aan een goed en gezond leven, zoals zingeving, sociale verbanden, persoonlijke ontplooiing, vrijetijdsbesteding, veiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving (Dietz *et al.*, 2017).

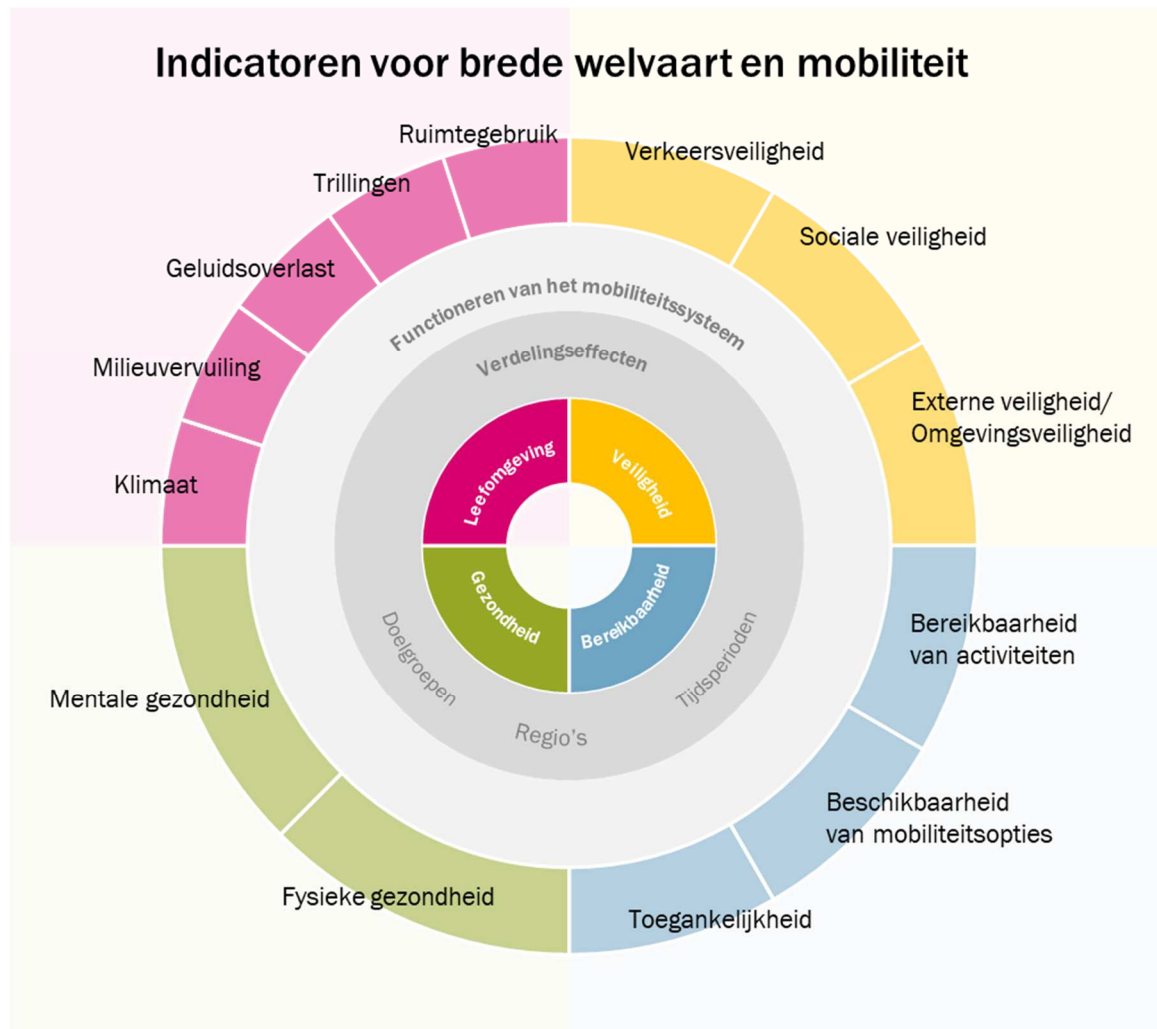
Omdat mobiliteit een belangrijke bijdrage kan leveren aan het welzijn van mensen, zien we dat de focus van het mobiliteitsbeleid aan het verschuiven is. Bij investeringsbeslissingen wordt niet meer alleen gekeken naar het oplossen van files door aanpassingen in de infrastructuur of verkeersmanagement, maar wordt bewust een bredere afweging gemaakt tussen de effecten van maatregelen op zowel de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid als gezondheid (MinIenW, 2019). Dat betekent dat ook bij het bepalen van knelpunten in het mobiliteitssysteem het niet alleen gaat om de locaties waar congestie optreedt, maar ook om neveneffecten van mobiliteit zoals emissies en verkeersongevallen (MinIenW, 2021). Tegelijkertijd is bereikbaarheid veel meer dan files. Het gaat onder andere over de toegang tot banen en voorzieningen. Bij de afweging tussen verschillende maatregelen is ook van belang welke groepen profiteren van een bepaalde beleidsmaatregel en welke groepen juist niet? Dit worden verdelingseffecten genoemd.

Om te kijken hoe het Landelijk Reizigersonderzoek kan bijdragen aan het analyseren van Brede Welvaart doelen en de daarbij behorende verdelingseffecten, bespreken we in dit paper een aantal voorbeeldanalyses die we hebben uitgevoerd. Dit geeft een goede indruk van de uitgebreide informatie die in het LRO zit, maar tot nu onvoldoende wordt benut. Wellicht kan het beleid daarmee geholpen worden om verdelingseffecten beter te integreren in de afweging die gemaakt wordt om te komen tot mobiliteitsmaatregelen. Maar we beginnen met een toelichting op brede welvaart en het LRO. Daarna komen de analyses aan bod. We sluiten af met de belangrijkste conclusies.

2. Brede welvaart

Zoals in de inleiding al gezegd, gaat brede welvaart over veel meer dan alleen aspecten die in geld uit te drukken zijn. Dit komt ook naar voren in de definitie die het CBS hanteert (CBS, 2022): "Brede welvaart betreft de kwaliteit van leven hier en nu en de mate waarin deze ten koste gaat van de brede welvaart van latere generaties of van die van mensen elders in de wereld. Brede welvaart gaat dus over drie groepen mensen: de mensen die nu in Nederland wonen ('hier en nu'), de volgende generaties – onze kinderen en kleinkinderen – ('later') en mensen in andere landen ('elders')."

Wat dat betekent voor de mobiliteit en het mobiliteitsbeleid is uitvoerig beschreven in een rapport van het Planbureau voor de Leefomgeving (Snellen *et al.*, 2021), waarbij onderscheid is gemaakt in de dimensies Leefomgeving, Veiligheid, Bereikbaarheid en Gezondheid. Deze dimensies zijn door TNO uitgewerkt in een omvangrijke set van 42 indicatoren (Vonk Noordegraaf *et al.*, 2021). Het voert te ver om deze hier te bespreken, maar de verschillende dimensies en sub-dimensies zijn weergegeven in Figuur 1.



Figuur 1: Dimensies en sub-dimensies van brede welvaart en mobiliteit

Daarbij komt nog dat we (beter) onderscheid moeten zien te maken naar verschillende groepen in de samenleving en naar de aspecten die voor die groepen bijdragen aan brede welvaart. Wie heeft baat bij een bepaalde beleidsmaatregel en wie draait op voor de kosten? Vaak wordt alleen naar de totale populatie gekeken, maar het effect voor verschillende bevolkingsgroepen kan anders zijn. Denk bijvoorbeeld aan een spitsheffing, of aan verhoging van de prijs van het OV, die voor mensen met een werkgeversvergoeding een ander effect hebben, dan voor mensen zonder die vergoeding. We spreken dan over verdelingseffecten. Daarbij gaat het in dit voorbeeld over de verdeling naar vergoeding, maar er zijn ook andere verdelingen te maken: naar leeftijd, naar inkomen, naar woon- of werklocatie, etc.

3. Landelijk Reizigersonderzoek

3.1 Achtergrond

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt aan het verbeteren van de bereikbaarheid en duurzaamheid in ons land. Hierbij is het beter benutten van de bestaande infrastructuur een belangrijke pijler, onder meer door het toepassen van verkeersmanagement, het stimuleren van ander, 'slim' reisgedrag en het toewerken naar een duurzamere mobiliteit. Het Klimaatakkoord, de regionale bereikbaarheidsprogramma's, het stimuleren van het fietsgebruik, het Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit en Smart Mobility zijn voorbeelden van programma's en maatregelen om hieraan een bijdrage te leveren. Monitoring en Evaluatie (M&E) is een belangrijk onderdeel van al deze mobiliteitsprojecten en programma's. Enerzijds om, zowel tijdens de uitvoering als achteraf, de behaalde effecten in kaart te brengen, anderzijds om te leren van het gevoerde beleid en de lessen uit evaluaties beter en sneller in nieuwe en bestaande projecten in te brengen.

Hoewel de verschillende programma's en maatregelen vanuit verschillende uitgangspunten zijn ontstaan, bestaat de wens om meer integraal te werken. Hier wordt invulling aan gegeven door vanuit het perspectief van brede welvaart (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en gezondheid) en drie horizonnen (korte termijn, middellange termijn, lange termijn) naar het mobiliteitsvraagstuk te kijken. Door deze integrale aanpak en kijk op mobiliteit ontstond in verschillende beleidsvelden en -thema's de behoefte aan een landelijk en integraal monitoringsinstrument om de effecten van mobiliteitsmaatregelen op het reisgedrag op geaggregeerd niveau in kaart te brengen. Om aan deze behoefte te voldoen is in 2019 het Landelijk Reizigersonderzoek (LRO) opgezet.

Het hoofddoel van dit onderzoek is tweeledig:

1. *Inzicht krijgen in de veranderingen in het reisgedrag van de Nederlandse bevolking in het woon-werkverkeer, de houding en attitude ten opzichte van verschillende maatregelen, en de motivaties en belemmeringen om het gewenste reisgedrag wel of niet te vertonen.*
2. *Het vertalen van veranderingen in dit reisgedrag naar de effecten hiervan op de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid, en de mate waarin verschillende beleidsmaatregelen hieraan een bijdrage hebben geleverd.*

Daarnaast leveren de onderzoeksresultaten een bijdrage aan het verkrijgen van inzicht in de voortgang en eventuele bijsturing op onderdelen van het beleid, het bepalen van de effectiviteit van maatregelen en programma's en het krijgen van inzicht in trends en ontwikkelingen in de mobiliteit in het algemeen. Hieronder volgen een aantal voorbeelden.

Regionale werkgeversaanpakken

De regionale werkgeversaanpakken zijn gericht op het stimuleren van het gebruik van meer duurzame vervoerwijzen of ander duurzaam reisgedrag (buiten de spits reizen, vaker thuis werken) onder werknemers. Zeker nu de coronacrisis heeft laten zien wat daarvan het effect kan zijn, wordt dit als een belangrijke maatregel gezien. In het huidige coalitieakkoord is ook niet voor niets opgenomen dat er afspraken worden

gemaakt met het bedrijfsleven en overheden over het stimuleren van thuiswerken. Het Rijk, de regio en werkgevers werken nauw samen om dit te bereiken. Tussen Rijk, regio en werkgevers worden afspraken gemaakt over de M&E van de regionale werkgevers-aanpakken. Werkgevers zijn verantwoordelijk voor het aanleveren van de output (welke maatregelen, acties). Het platform Anders Reizen bepaalt zelf de effecten van de deelnemende organisaties. Daarnaast is afgesproken dat het Rijk verantwoordelijk is voor het inzichtelijk maken van de effecten van de werkgeversaanpakken op landelijk niveau. Daarvoor is een landelijk onderzoek naar het reisgedrag van werknemers een 'must have'.

Aanvulling op bestaande monitoring

Voor een aantal inhoudelijke thema's zoals Fiets, Deelmobiliteit en de thema's Personenmobiliteit en Elektrisch vervoer uit het Klimaatakkoord is of wordt de komende jaren een uitgebreide monitoring opgezet. Niet alle effecten zijn echter in harde cijfers uit te drukken. Vanuit deze en andere thema's bestaat behoefte aan inzicht in de meer kwalitatieve aspecten van maatregelen voor de onderbouwing van de harde cijfers. Denk bijvoorbeeld aan de houding ten aanzien van het gebruik van elektrische auto's of de motivaties en belemmeringen om wel of niet anders te gaan reizen. Een landelijk onderzoek naar het reisgedrag, waarbij ook de subjectieve aspecten in kaart worden gebracht, is daarbij complementair aan de 'harde' data die binnen de afzonderlijke thema's wordt verzameld. Met diverse thematrekkers (Fiets, Deelmobiliteit, Elektrisch Vervoer) worden regelmatig gesprekken gevoerd om te weten wat er speelt en waar behoefte is aan aanvullende data, om te voorkomen dat dubbel werk wordt gedaan.

Input Monitor Klimaatbeleid

De resultaten uit het Landelijk Reizigersonderzoek worden als input gebruikt voor de jaarlijkse Monitor Klimaatbeleid. Onder andere om de voortgang op de doelstelling minder werk gerelateerde fossiele autokilometers in 2030 te monitoren, maar ook om bijvoorbeeld inzicht te krijgen in de veranderingen in de motivaties en belemmeringen per vervoermiddel in het woon-werkverkeer.

Versterken van de beleidscyclus

Monitoring en evaluatie is een belangrijk onderdeel van de beleidscyclus. Kennis hierover moet binnen het beleidsproces versterkt en verankerd worden. Dat gebeurt door advisering en ondersteuning in projecten en programma's, maar ook door het up-to-date houden van kennis, het uitvoeren van onderzoek en het maken van ondersteunende producten zoals handreikingen en factsheets. Het uitvoeren van een landelijk reizigersonderzoek geeft belangrijke handvatten om nieuwe ontwikkelingen te signaleren en agenderen. Omdat de opzet van het onderzoek ruimte biedt voor het periodiek toevoegen van specifieke onderwerpen, kunnen de resultaten ook worden gebruikt voor andere beleidsvragen, bijvoorbeeld vanuit de regionale bereikbaarheidsprogramma's.

Andere toepassingen

Een landelijke effectmeting waarmee het reisgedrag van de Nederlandse bevolking en veranderingen daarin in kaart worden gebracht, voorziet in bovenstaande behoeften, maar kan daarnaast ook inspelen op actuele ontwikkelingen. Het landelijk reizigersonderzoek heeft de afgelopen vier jaar veel relevante informatie opgeleverd voor de monitoring van de effecten van COVID-19 en de programmatische aanpak 'Spreiden en

Mijden'. Gecombineerd met programma- en maatregelspecifieke M&E vormt de effectmeting zowel een kwantitatieve als kwalitatieve onderbouwing voor de effecten van verschillende programma's en maatregelen op landelijk niveau. Bundeling van thema's in een integrale effectmeting zorgt niet alleen voor een efficiënte uitvoering, maar ook dat effecten op geaggregeerd niveau worden gemeten en rekening kan worden gehouden met dubbeltellingen en/of elkaar versterkende maatregelen.

3.2 Uitvoering

In het najaar van 2019 is het eerste landelijke reizigersonderzoek uitgevoerd (MuConsult, 2020) en dit is herhaald in het najaar van 2020, 2021 en 2022 (MuConsult, 2021, 2022, 2023). Bovendien heeft in april 2020 tijdens de eerste COVID-lockdown een 'tussenmeting' plaatsgevonden, waarin de focus vooral lag op de veranderingen in thuiswerken en de gevolgen hiervan voor de woon-werkmobiliteit. Deze onderzoeken hebben zeer waardevolle inzichten opgeleverd voor het beleid. Daarom wordt het onderzoek de komende vier jaar herhaald, waarbij de opzet ongeveer gelijk blijft, maar wel verbeterpunten worden doorgevoerd die naar voren kwamen bij de onderzoeken in de periode 2019-2022.

3.3 Opzet onderzoek

Jaarlijks wordt een vragenlijst uitgezet onder de Nederlandse bevolking van 18 jaar en ouder, waarin gevraagd wordt naar hun reisgedrag, veranderingen daarin en de mogelijkheden, motivaties en beperkingen die hieraan ten grondslag liggen. De netto steekproef (N=minimaal 10.000) is representatief voor de Nederlandse bevolking van 18 jaar en ouder naar geslacht, leeftijd, opleidingsniveau, stedelijkheidsgraad van de woonlocatie, samenstelling huishouden en landsdeel. Daarnaast is de steekproef ook representatief voor de Nederlandse beroepsbevolking met indeling naar sectoren.

In de vragenlijst wordt onderscheid gemaakt tussen een vast en variabel deel. De vragen uit het vaste deel zijn jaarlijks zoveel mogelijk hetzelfde, zodat hieruit trends en ontwikkelingen kunnen worden afgeleid. Het vaste deel van de vragenlijst levert onder andere informatie over persoons- en huishoudenkenmerken, mobiliteitskenmerken zoals vervoermiddelbezit, het huidige reisgedrag en veranderingen daarin en de bekendheid met en deelname aan mobiliteitsmaatregelen. Het variabele deel van de vragenlijst bestaat uit een of meerdere modules. Elke module is een verdieping op een specifiek inhoudelijk thema. Alle respondenten vullen het vaste deel van de vragenlijst in en de vragen uit één module. De vragenlijst duurt maximaal 15 minuten en de verhouding tussen het vaste en variabele deel van de vragenlijst bedraagt ongeveer 2/3e – 1/3e.

4. Analyses

Om te kijken in hoeverre het Landelijk Reizigersonderzoek inzicht kan leveren in brede welvaartdoelen en de daarbij behorende verdelingseffecten hebben we analyses uitgevoerd op de volgende vier onderwerpen, uit elke dimensie een onderwerp:

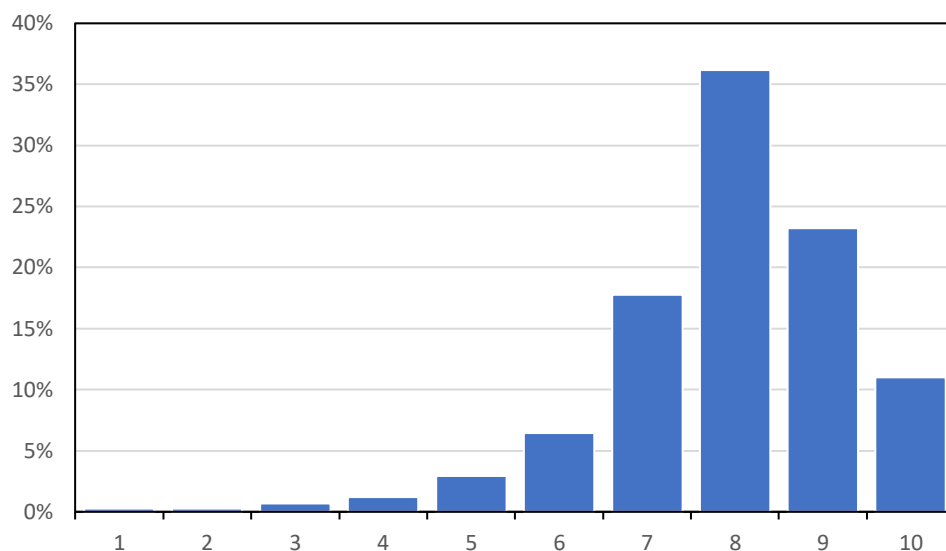
1. Beleving bereikbaarheid (Bereikbaarheid)
2. Beweegnorm woon-werkverkeer (Gezondheid)
3. Ervaren veiligheid fietsroute woon-werk (Veiligheid)
4. Parkeervoorzieningen woon- en werklocatie (Leefomgeving)

Omdat we specifiek geïnteresseerd zijn in de verdelingseffecten hebben we bij elke analyse, voor zover van toepassing en relevant, onderscheid gemaakt naar opleiding, stedelijkheidsgraad van de woonlocatie en leeftijd.

4.1 Beleving bereikbaarheid

Bereikbaarheid wordt vaak uitgedrukt in reistijden. Bijvoorbeeld de bereikbaarheid van arbeidsplaatsen wordt uitgedrukt in het aantal arbeidsplaatsen dat binnen 45 minuten met de auto of het OV kan worden bereikt. Hoe meer arbeidsplaatsen kunnen worden bereikt, hoe beter. Maar er kan ook een vergelijking worden gemaakt tussen de bereikbaarheid met de auto en het OV. Dit zegt echter niets over hoe mensen zelf over de bereikbaarheid van voorzieningen denken, de subjectieve bereikbaarheid. Om hier meer inzicht in te krijgen is in het LRO aan alle respondenten de volgende vraag gesteld: "Geef een rapportcijfer van 1 tot en met 10 aan de bereikbaarheid van voorzieningen in jouw woonomgeving."

In totaal hebben 12.750 respondenten deze vraag beantwoord. Het gemiddelde rapportcijfer dat wordt gegeven aan de bereikbaarheid van voorzieningen in de eigen woonomgeving is een 7,9. De verdeling van de rapportcijfers staat weergegeven in Figuur 2. De meeste respondenten (36%) geven een 8. Nog geen 6% van de ondervraagden scoren een 5 of lager. Dit betekent dat het grootste deel van de inwoners geen problemen met de bereikbaarheid ervaart. Dit komt overeen met de bevindingen uit ander onderzoek (KiM, 2023).



Figuur 2: Verdeling rapportcijfers voor beleving bereikbaarheid

Naar leeftijd, opleiding en stedelijkheid zijn er echter significante verschillen tussen groepen (Tabel 1). Zo geven ouderen een hoger rapportcijfer dan jongeren, en beoordelen inwoners van zeer sterk tot matig stedelijke gebieden de bereikbaarheid hoger dan inwoners van weinig en niet stedelijke gebieden. Ook zijn hoger opgeleiden positiever over de bereikbaarheid dan mensen met een laag opleidingsniveau. Uit eerder onderzoek (KiM, 2023) bleek dat bewoners van stedelijke gebieden en die van rurale

gebieden de bereikbaarheid van voorzieningen nauwelijks anders ervaren. In het LRO zijn die verschillen weliswaar ook niet zo groot, maar wel significant.

Tabel 1: Beoordeling beleving bereikbaarheid

	Aantal respondenten	Oordeel beleving bereikbaarheid (Gemiddelde)	Standaardafwijking
Opleidingsniveau			
Voortgezet onderwijs	4.919	7,91	0,021
MBO, HAVO, VWO	2.885	7,96	0,025
HBO, Universiteit	4.581	8,00	0,019
Overig/geen onderwijs	365	7,50	0,094
Leeftijd			
<25 jaar	1.112	7,56	0,045
25-34 jaar	2.236	7,65	0,031
35-44 jaar	1.947	7,87	0,031
45-54 jaar	2.056	8,00	0,030
>54 jaar	5.399	8,14	0,018
Stedelijkheid woonlocatie			
Zeer sterk stedelijk	3.313	7,94	0,024
Sterk stedelijk	3.808	8,03	0,021
Matig stedelijk	2.043	8,04	0,030
Weinig stedelijk	2.707	7,80	0,029
Niet stedelijk	879	7,74	0,053
Nederland 18+	12.750	7,94	0,012

4.2 Beweegnorm

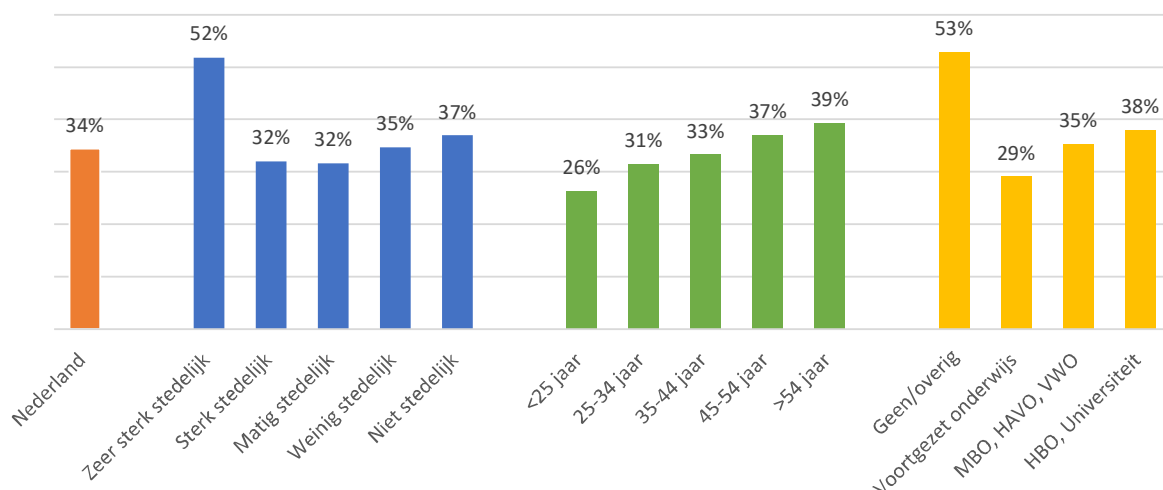
In Nederland wordt een gezondheidsrichtlijn voor volwassenen gehanteerd van minimaal 150 minuten matig intensief bewegen per week. Werknemers die voor hun woon-werkverkeer gebruik maken van actieve vervoerwijzen (fietsen en lopen) zijn gemakkelijker in staat deze beweegnorm te halen. Deze informatie is in het LRO beschikbaar. Op basis van het ingevulde reisgedrag voor woon-werkverkeer (hoeveel reisdagen per week, welk vervoermiddel, woon-werkafstand) is het aandeel werkenden bepaald dat wel of niet voldoet aan de beweegnorm. Dit is als volgt geoperationaliseerd: iedere werknemer die minimaal 150 minuten per week gebruik maakt van de fiets, e-bike of benenwagen om van en naar het werk te gaan, voldoet aan de beweegnorm. Vervolgens is ook gekeken of het voldoen aan de beweegnorm verschilt naar leeftijd, opleiding en stedelijkheidsgraad van de woonlocatie. Voor deze analyse zijn alle respondenten geselecteerd die werkzaam zijn en 1 of meer reisdagen per week naar de werklocatie hebben.

Van *alle* werknemers voldoet 9% aan de wekelijkse beweegnorm doordat ze fietsend of lopend naar het werk gaan. Iets meer dan een kwart van de werknemers (26%) maakt 1 of meerdere dagen per week gebruik van actieve vervoerwijzen om van en naar het werk

te gaan. Hiervan voldoet ruim een derde (34%) aan de wekelijkse beweegnorm door te fietsen of te lopen naar het werk. De meeste werknemers die gebruik maken van actieve vervoerwijzen voor het woon-werkverkeer gaan fietsend naar het werk (gewone fiets of elektrische fiets). Van de fietsers voldoet 32% aan de beweegnorm en van de e-fietsers voldoet 42% aan de beweegnorm.

Werknemers die wonen in zeer sterk stedelijke gebieden en gebruik maken van actieve vervoerwijzen voor het woon-werkverkeer voldoen significant vaker aan de beweegnorm in vergelijking tot inwoners van minder sterk stedelijke gebieden (zie Figuur 3). Verder zien we dat jongeren onder de 25 jaar minder vaak aan de beweegnorm voldoen (26%), terwijl 55-plussers juist vaker (39%) de gewenste hoeveelheid wekelijkse beweegminuten maken als ze fietsend of lopend naar het werk gaan. Tenslotte, werknemers die hoger opgeleid zijn en gebruik maken van actieve vervoerwijzen voldoen vaker aan de beweegnorm in vergelijking tot lager opgeleiden.

Er zijn verschillende verklaringen voor de verschillen in beweegminuten, verdeeld naar de stedelijkheidsgraad van de woonlocatie, leeftijd en opleidingsniveau. Zo wonen inwoners van zeer sterk stedelijke gebieden vaker dicht bij het werk, waardoor ze ook vaker de fiets gebruiken. Voor niet stedelijke gebieden geldt het omgekeerde, terwijl zij vaker de beweegnorm halen dan bijvoorbeeld inwoners van sterk stedelijke gebieden. Mogelijke verklaring hiervoor is dat deze werknemers aan 1 of 2 keer fietsen per week voldoende hebben om de beweegnorm te halen. Er zijn dus duidelijk verschillen die mogelijk ook leiden tot andere beleidsmaatregelen. Daarvoor zijn nadere analyses nodig om meer inzicht te krijgen in de gevonden verschillen.



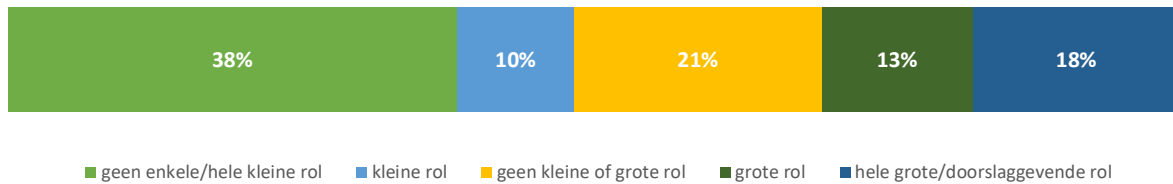
Figuur 3: Verdelingseffecten voldoen aan beweegnorm

4.3 Invloed ervaren veiligheid op fietsroute van en naar het werk

Verkeersveiligheid wordt meestal uitgedrukt in aantal ongevallen en risico op ongevallen. De ervaren (on)veiligheid is echter ook een belangrijke indicator voor verkeersveiligheid. Deze subjectieve veiligheid wordt in het LRO onder andere gemeten met een vraag over de invloed op de vervoerwijzekeuze van de ervaren veiligheid op de fietsroute van en naar het werk. Aan werknemers die *geen* gebruik maken van de fiets voor het woon-

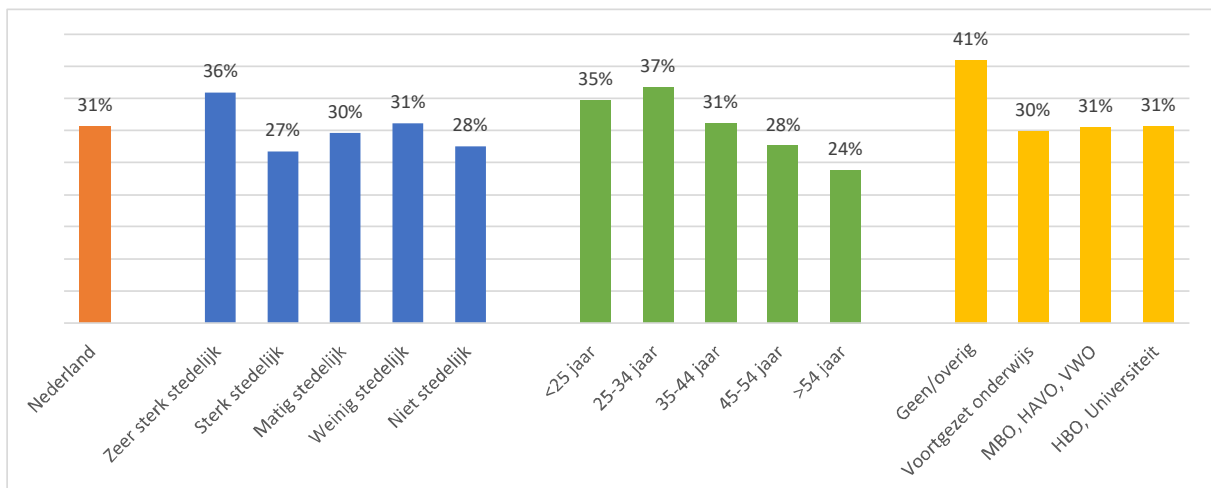
werkverkeer is gevraagd in welke mate dit aspect een doorslaggevende rol heeft gespeeld in de vervoerwijzekeuze.

In totaal hebben bijna 5.888 respondenten deze vraag beantwoord. In Figuur 4 staan de algemene resultaten en in Figuur 5 de resultaten voor de verschillende verdelingen. Ruim een derde (38%) van de respondenten geeft aan dat de veiligheid op de fietsroute van en naar het werk geen enkele tot een kleine rol heeft gespeeld om niet voor de fiets te kiezen. Bijna een vijfde (18%) zegt juist dat dit een hele grote tot doorslaggevende rol heeft gespeeld.



Figuur 4: Invloed op vervoerwijzekeuze van ervaren veiligheid fietsroute

Naar stedelijkheidsgraad van de woonlocatie zijn er een aantal opvallende verschillen. In zeer sterk stedelijke gebieden speelt de veiligheid op de fietsroute vaker een rol (36%) in de vervoerwijzekeuze, terwijl in niet stedelijke gebieden het omgekeerde het geval is (28%). Mogelijk heeft dit te maken met de drukte op fietspaden in zeer sterk stedelijke gebieden. Jongeren tot 35 jaar geven een onveilige fietsroute ook vaker (35%-37%) aan als reden om niet voor de fiets te kiezen in het woon-werkverkeer. De reden hiervoor is niet duidelijk. Bij opleidingsniveau zien we geen significante verschillen tussen de verschillende doelgroepen.



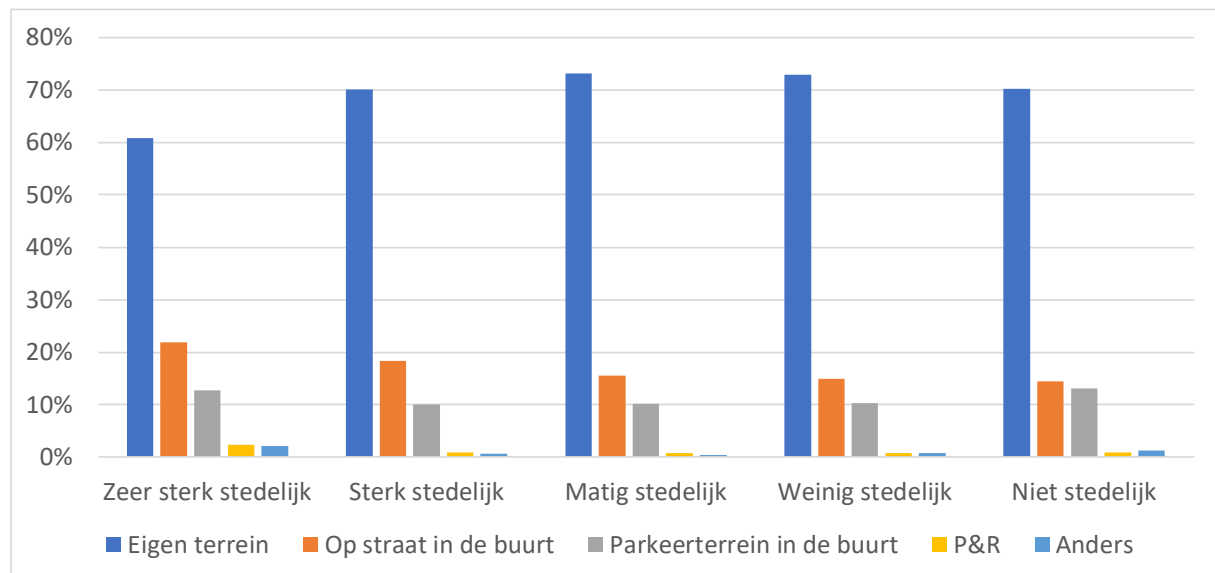
Figuur 5: Verdelingseffecten invloed ervaren veiligheid fietsroute

4.4 Parkeren woon- en werklocatie

Voor de dimensie Leefomgeving hebben we gekozen om te kijken naar het parkeren, omdat parkeren veel ruimte in beslag neemt in stedelijke gebieden. Bovendien wordt parkeerbeleid vaak gezien als een effectieve maatregel om het autogebruik terug te dringen. Een gemiddelde auto staat 96,5% van de tijd geparkeerd, thuis of op een

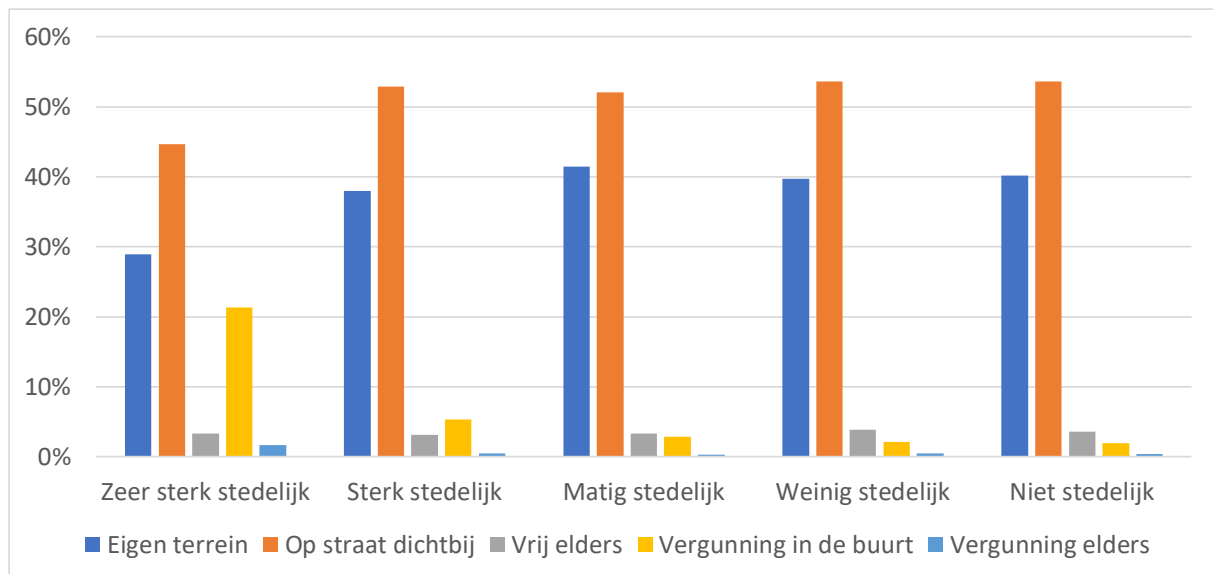
bestemming, veelal de werklocatie (Bates & Leibling, 2012). Zowel aan de woonzijde als op de werklocatie kan bijna altijd gratis geparkeerd worden. In het LRO is aan de respondenten gevraagd naar de parkeermogelijkheden, zowel bij de woon- als werklocatie. Ruim een derde (37%) van de respondenten geeft aan dat zij thuis een parkeergelegenheid op eigen terrein hebben en 51% kan op straat in de buurt parkeren. De minderheid, ongeveer 10%, heeft een vergunning en betaalt dus voor zijn of haar parkeerplaats.

Op de werklocatie parkeren de meeste werknemers die met de auto komen op eigen terrein (68%), gevolgd door op straat (18%) of op een parkeerterrein (11%) in de buurt. Voor bijna iedereen is het parkeren bij de werklocatie gratis (84%). Van de overige 16% worden de kosten volledig (9%) of deels (4%) vergoed. De verdeling van de parkeerlocatie naar stedelijkheidsgraad is te zien in Figuur 6. In zeer sterk stedelijke gebieden is het parkeren op eigen terrein duidelijk minder dan in de gebieden met een andere stedelijkheidsgraad, maar wordt er wel meer op straat of op een parkeerterrein in de buurt geparkeerd.



Figuur 6: Parkeren bij het werk naar stedelijkheidsgraad

Dat er in zeer stedelijke gebieden vaker op straat in de buurt van het werk geparkeerd kan worden, is eigenlijk verbazingwekkend. Helemaal als we kijken naar het parkeren bij de woonlocatie (zie Figuur 7), waar het straatparkeren in zeer sterk stedelijke gebieden juist significant lager (45%) en het aantal vergunninghouders significant hoger ligt (21%) in vergelijking tot gebieden met een andere stedelijkheidsgraad. Hier is het aandeel straatparkeren circa 53% en het aandeel vergunninghouders minder dan 5%. Werknemers die bij de werklocatie op straat of een parkeerterrein in de buurt parkeren, moeten wel relatief vaker betalen voor het parkeren, maar deze kosten worden meestal volledig of deels vergoed door de werkgever.



Figuur 7: Parkeren bij de woning naar stedelijkheidsgraad

5. Conclusies

In deze paper hebben we gekeken naar verdelingseffecten van verschillende brede welvaartsindicatoren met data uit het landelijk reizigersonderzoek. Voor elke dimensie van brede welvaart hebben we een indicator afgeleid. Voor bereikbaarheid hebben we gekeken naar de beleving van de bereikbaarheid, voor gezondheid naar de beweegnorm in het woonwerk verkeer, voor leefbaarheid naar het parkeren bij de woon- en werklocatie en voor veiligheid naar de invloed op de vervoerwijzekeuze van de ervaren veiligheid op de fietsroute van en naar het werk.

We vinden bij elke indicator significante verschillen naar leeftijd, stedelijkheidsgraad, en/of opleidingsniveau. Dit bevestigt het belang om juist naar verdelingseffecten te kijken en deze mee te nemen in de afweging van beleidsmaatregelen. Door naar verdelingseffecten te kijken, krijgen we ook meer inzicht in de invloed van beleidsmaatregelen op verschillende doelgroepen. Uit de analyses blijkt bijvoorbeeld dat werknemers bijna altijd gratis kunnen parkeren bij de werkgever, ook als er geen parkeerplaatsen beschikbaar zijn op eigen terrein. Werknemers zijn daardoor waarschijnlijk gevoeliger voor maatregelen die van invloed zijn op het aantal parkeerplaatsen of de kosten voor het parkeren.

In bereikbaarheidsanalyses wordt meestal gekeken naar de objectieve bereikbaarheid (uitgedrukt in reistijden). In onze analyse hebben we gekeken naar de subjectieve bereikbaarheid. Uit deze analyse komen een aantal opvallende verschillen naar voren tussen doelgroepen, maar toont ook aan dat er verschillen zitten tussen objectieve en subjectieve waarden. Zo zijn inwoners van weinig en niet stedelijke gebieden iets minder tevreden over de bereikbaarheid van voorzieningen dan inwoners van matig tot zeer sterk stedelijke gebieden. Maar deze verschillen zijn klein, terwijl voor de objectieve bereikbaarheid deze verschillen in het algemeen veel groter zijn. Dit pleit ervoor om naast objectieve indicatoren ook vaker te kijken naar subjectieve indicatoren bij de afweging tussen beleidsmaatregelen.

Deze paper biedt een eerste inzicht in de analyse van verdelingseffecten met de data uit het landelijk reizigersonderzoek. De belangrijkste conclusie is dat met instrumenten zoals het landelijk reizigersonderzoek deze verdelingseffecten goed in kaart zijn te brengen. Specifiek voor het LRO geldt dat er voldoende respondenten aan het onderzoek meedoen om verschillende uitsplitsingen te kunnen maken. In deze paper hebben we gekeken naar verschillen in opleidingsniveau, leeftijd en stedelijkheidsgraad van de woonlocatie. Andere achtergrondkenmerken kunnen gebruikt worden voor andere verdelingseffecten, zoals huishoudsamenstelling of woon-werkafstand. We hebben ons in eerste instantie gefocust op voornamelijk beschrijvende analyses. Deze geven waardevolle eerste inzichten, maar verdiepende analyses zijn nodig om de verschillen beter te kunnen duiden: waar zitten de kruisverbanden, wat zijn de verklarende factoren.

Referenties

Bates en Liebling (2012) *Spaced out - Perspectives on parking policy*, RAC Foundation, London, July 2012.

CBS (2022) *Dossier brede welvaart – Definities*, website <https://www.cbs.nl/nl-nl/dossier/brede-welvaart/monitor-brede-welvaart-sustainable-development-goals-2022/toelichting/definities>, bezocht op 16-08-2023.

Dietz, F., O.-J. van Gerwen, J. Boelhouwer, A. van den Broek en G Romijn (2017) *Naar een Verkenning Brede welvaart*, Planbureau voor de Leefomgeving, Sociaal en Cultureel Planbureau en Centraal Planbureau, Den Haag, rapport, mei 2017.

KiM (2023) *Mobiliteit en bereikbaarheid in stedelijk en ruraal Nederland - Ontwikkelingen, kansen, bedreigingen en oplossingsrichtingen*, P. Jorritsma, O. Jonkeren en L. Krabbenborg, rapport, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Den Haag, april 2023.

MinIenW (2019) *Schets Mobiliteit naar 2040: veilig, robuust, duurzaam*, rapport, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Den Haag, juni 2019.

MinIenW (2021) *Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 - Mobiliteitsontwikkeling en -opgaven in kaart gebracht*, rapport, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Den Haag, mei 2021.

MuConsult (2020) *Landelijk Reizigersonderzoek 2019*, rapport voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, februari 2020.

MuConsult (2021) *Landelijk Reizigersonderzoek 2020*, rapport voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, februari 2021.

MuConsult (2022) *Landelijk Reizigersonderzoek 2021*, rapport voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, februari 2022.

MuConsult (2023) *Landelijk Reizigersonderzoek 2022*, rapport voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, maart 2023.

Snellen, D., J. Bastiaanssen en M. 't Hoen (2021) *Brede Welvaart en Mobiliteit*, Planbureau voor de Leefomgeving, rapport, Den Haag, november 2021.

Vonk Noordegraaf, D., I. Wilmink, G. Bouma (2021) *Indicatoren voor brede welvaart in het mobiliteitsdomein – een vertrekpunt voor discussie gebaseerd op een quickscan*, TNO-rapport 2021 R12422, in opdracht van MinIenW, Den Haag, december 2021.