



Planbureau
en Bibliotheek
van Zeeland
Wat wil je weten?

Onderzoek naar vervoersarmoede: BEVINDINGEN – STUDENTEN VAN HET MBO

In opdracht van:



Ruben de Cuyper
December 2016





Inhoudsopgave

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

1. Inleiding

Vervoersarmoede onder MBO-studenten

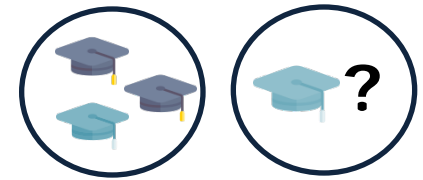
Vervoersarmoede kan worden opgesplitst in vervoersarmoede in absolute zin en vervoersarmoede in relatieve zin. Onder vervoersarmoede in absolute zin verstaat de Provincie Zeeland: mensen die geen vervoermiddel hebben en daardoor vaak aan huis gebonden zijn. Onder vervoersarmoede in relatieve zin wordt verstaan dat mensen regelmatig voorzieningen niet kunnen bereiken, omdat zij structurele vervoersproblemen ervaren. In dit onderzoek richten wij ons specifiek op de relatieve vervoersarmoede bij studenten van het middelbaar beroepsonderwijs (MBO). Cijfers over absolute vervoersarmoede komen in paragraaf 6 aan de orde.

De vragen die hier worden beantwoord zijn:

- (1) Hoe groot is de (relatieve) vervoersarmoede onder MBO-studenten in Zeeland?
- (2) Waar wonen de studenten die kampen met vervoersarmoede en welke achtergrondkenmerken hebben zij?
- (3) Waarom kunnen studenten hun gewenste reizen niet altijd maken?
- (4) Welke voorzieningen gebruiken zij en welke voorzieningen wensen zij te gebruiken?
- (5) Welke vervoersmogelijkheden hebben de studenten met structurele vervoersproblemen?

Studenten van Scalda en studenten van het Hoornbeek College zijn voor dit onderzoek benaderd. ZB heeft eerder in opdracht van de Provincie Zeeland de vervoersarmoede onder vrouwen van 60 jaar en ouder in kaart gebracht^[1].





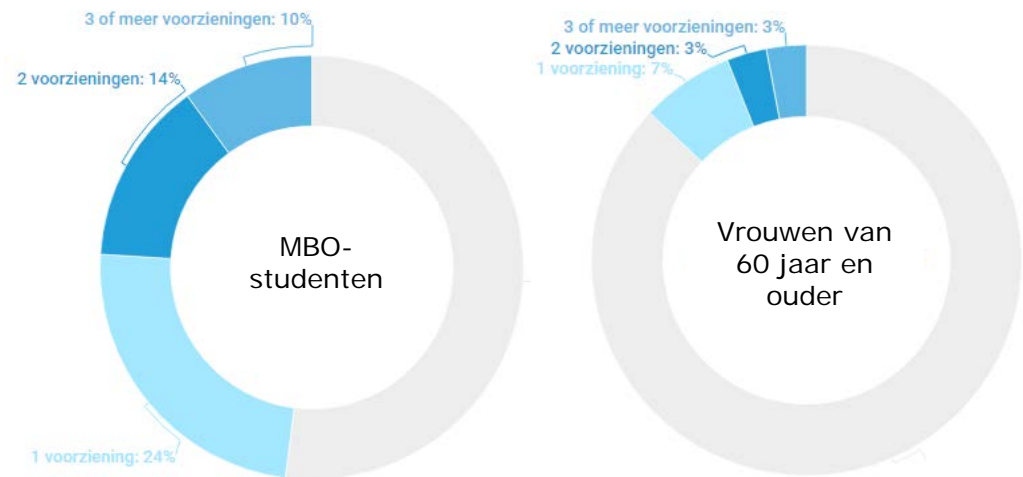
2. Vervoersarmoede: hoe groot is het probleem en wie hebben er mee te maken?

Bijna de helft van de MBO-studenten heeft te maken met een structureel vervoersprobleem

Op het middelbaar beroepsonderwijs kampt 48% van de studenten met een structureel vervoersprobleem. In absolute aantallen gaat het om ruim 4.700 studenten die regelmatig voorzieningen niet kunnen bereiken vanwege ervaren vervoersproblemen^[2].

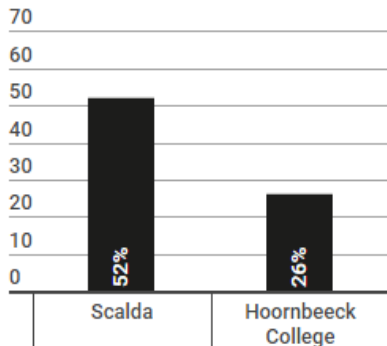
De vervoersarmoede is groter bij MBO-studenten dan bij vrouwen van 60 jaar en ouder. Uit een eerder onderzoek van ZB is gebleken dat 13% van de Zeeuwse vrouwen van 60 jaar en ouder een structureel vervoersprobleem ervaart^[1]. Een mogelijke verklaring voor dit grote verschil is dat studenten over het algemeen actiever zijn en daardoor vaker naar voorzieningen toe gaan. Hierdoor is de kans dat zij vervoersproblemen ondervinden ook groter. Een andere verklaring kan zijn dat veel studenten (nog) niet in het bezit zijn van een rijbewijs en een (eigen) auto, en bovendien nog weinig te besteden hebben. Hierdoor is het voor hen mogelijk lastiger om op eigen gelegenheid een voorziening te bereiken dan voor vrouwen van 60 jaar en ouder.

Figuur 2.1: Aandeel dat regelmatig één of meerdere voorzieningen niet kan bereiken vanwege structurele vervoersproblemen, oftewel studenten met vervoersarmoede (in procenten)

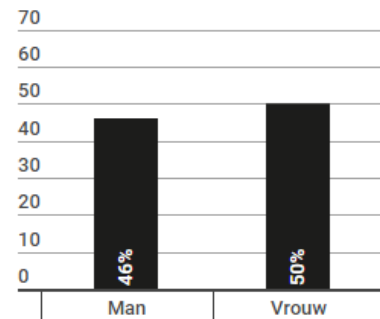


Het profiel van de studenten met een structureel vervoersprobleem: school, sekse, leeftijd, inkomen en gezondheid

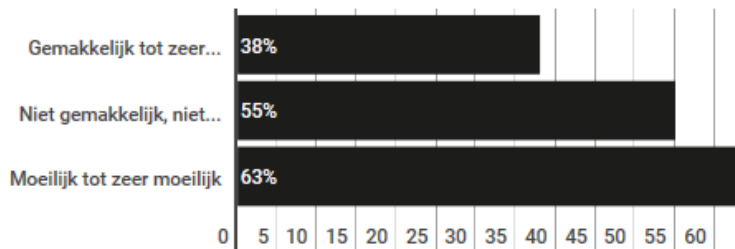
Figuur 2.2: Aandeel vervoersarmoede naar school (in procenten)



Figuur 2.3: Aandeel vervoersarmoede naar sekse (in procenten)

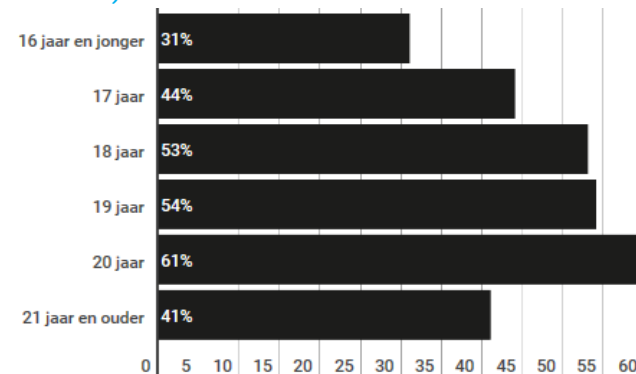


Figuur 2.5: Aandeel vervoersarmoede naar rondkomen van inkomen (in procenten)



Opvallend is dat met name studenten tussen de 18 en 20 jaar kampen met een structureel vervoersprobleem. Vanaf 17 jaar mag men rijexamen doen en vanaf 18 jaar mag met zonder begeleiderspas een rijbewijs aanvragen. Waarom ervaren de 18 tot 20-jarigen dan toch vaker vervoersproblemen? Een verklaring kan zijn dat studenten die hun rijbewijs hebben behaald, ook meer wensen te reizen: voorzieningen lijken nu immers makkelijker bereikbaar. Ook zitten zij in een leeftijdsfase waarin zij meer gebruik van voorzieningen willen en moeten maken. Bijvoorbeeld omdat zij willen uitgaan of omdat zij hun stage beginnen. Het ontbreken van geld of van een (eigen) auto kan echter alsnog tot structurele vervoersproblemen leiden. Dit zijn middelen die studenten van 21 jaar en ouder doorgaans vaker hebben. Verder zien wij dat Scalda-studenten en studenten die moeilijk kunnen rondkomen van hun inkomen vaker te maken hebben met structurele vervoersproblemen.

Figuur 2.4: Aandeel vervoersarmoede naar leeftijd (in procenten)

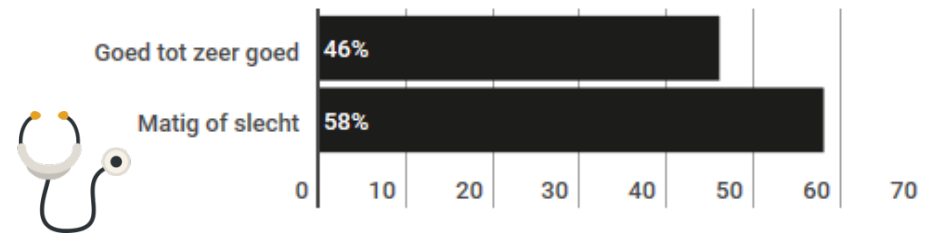


Het profiel van de studenten met een structureel vervoersprobleem: school, sekse, leeftijd, inkomen en gezondheid

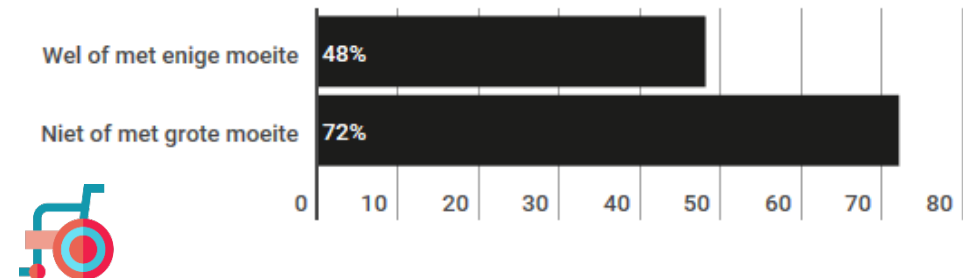
Van de studenten die de eigen gezondheid als matig of slecht beoordelen heeft 58% te maken met een structureel vervoersprobleem. Bij studenten die de gezondheid als goed of zeer goed beoordelen is dit lager: 46%. Ook studenten die niet of met grote moeite zelfstandig kunnen reizen vanwege hun gezondheid ervaren regelmatig problemen bij het bereiken van voorzieningen. Let wel: het gaat hier om slechts een klein aantal studenten (<2%, oftewel minder dan 150 studenten die niet of met grote moeite zelfstandig kunnen reizen).

De resultaten die we hier vinden voor inkomen en gezondheid komen overeen met bevindingen in het onderzoek naar vrouwen van 60 jaar en ouder. Ook onder deze groep werd gevonden dat een structureel vervoersprobleem vooral voorkomt bij vrouwen met een laag inkomen en een slechte gezondheid.

Figuur 2.5: Aandeel vervoersarmoede naar ervaren gezondheid (in procenten)



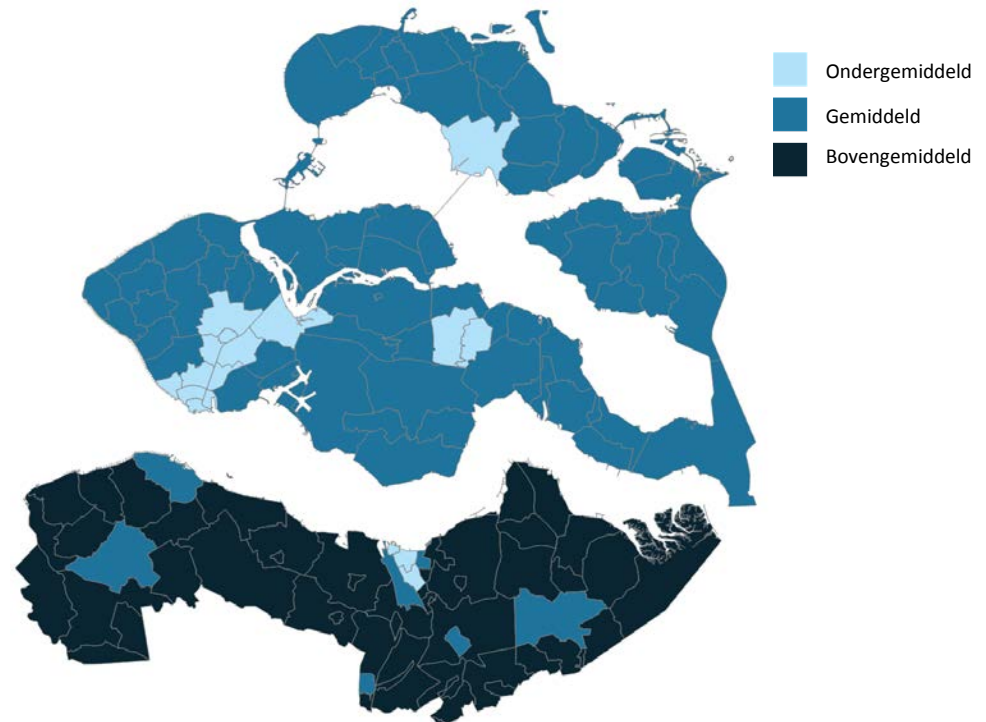
Figuur 2.6: Aandeel vervoersarmoede naar zelfstandig kunnen reizen (in procenten)



3. Waar wonen de studenten die kampen met vervoersarmoede?

Studenten uit Zeeuws-Vlaanderen hebben het vaakst te maken met structurele vervoersproblemen

Figuur 3: Vervoersarmoede naar woonwijk, geschatte percentages gebaseerd op een logistisch regressie model^[4]



MBO-studenten die in de niet-stedelijke wijken van Zeeuws-Vlaanderen wonen hebben het vaakst te maken met een structureel vervoersprobleem. Ongeveer twee op de drie studenten ondervindt daar regelmatig problemen om voorzieningen te bereiken. In de meest stedelijke wijken is het aandeel studenten met een structureel vervoersprobleem het laagst (variërend van 17 tot 31%).

Studenten van Scalda die uit Zeeuws-Vlaanderen komen en wonen in niet-stedelijk gebied ervaren vaker een structureel vervoersprobleem dan Scalda-studenten die uit andere regio's van Zeeland komen. Bij studenten van het Hoornbeek College vinden we dergelijke regionale verschillen niet.



4. Ervaren vervoersproblemen

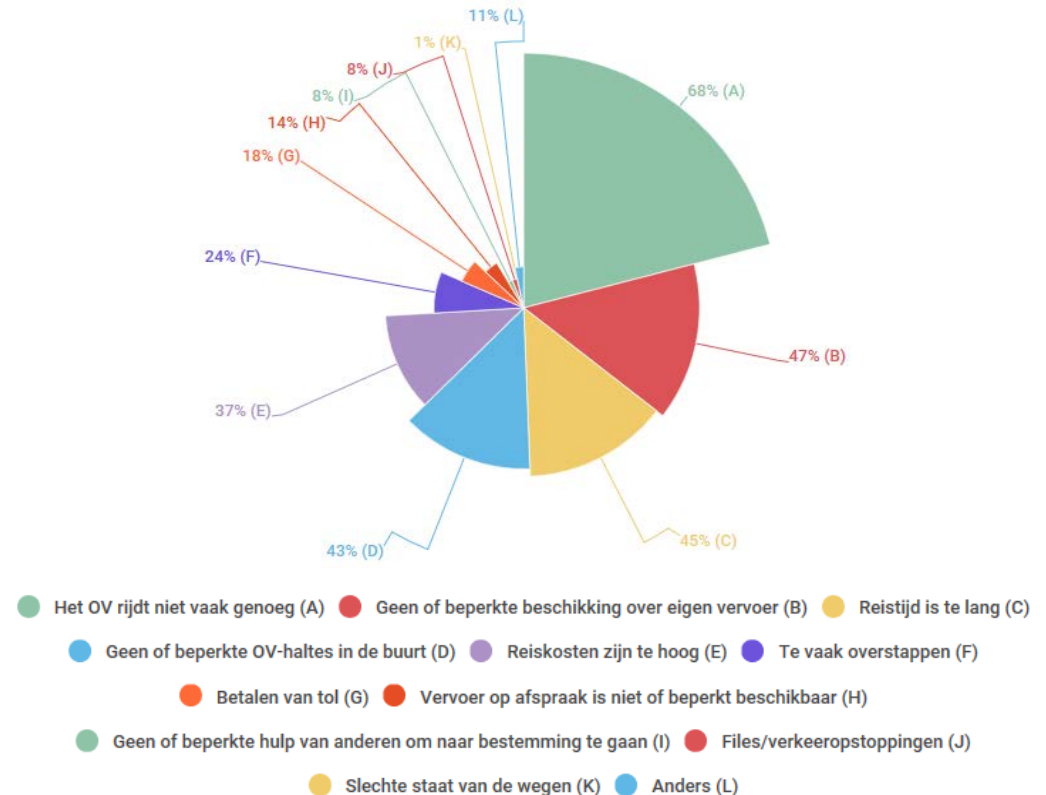
‘Het OV rijdt niet vaak genoeg’

De structurele vervoersproblemen waar MBO-studenten mee kampen zijn divers. Het voornaamste probleem is dat bussen, treinen en ander openbaar vervoer niet of beperkt rijden naar de gewenste bestemmingen. Dit probleem wordt door 68% van de studenten met een structureel vervoersprobleem genoemd. Andere belangrijke problemen zijn: het niet of beperkt beschikken over eigen vervoer, een te lange reistijd, het beperkte aantal OV-haltes in de buurt en te hoge reiskosten.

Studenten van Scalda en studenten van het Hoornbeeck College ervaren grotendeels dezelfde problemen.

Binnen de categorie ‘anders’ zijn de meest genoemde problemen: drukte in het openbaar vervoer en het niet punctueel of met vertraging rijden van het openbaar vervoer. Veel van de oorzaken van vervoersarmoede zijn dus OV-gerelateerd.

Figuur 4.1: Redenen voor de ervaren vervoersarmoede van de studenten (in procenten, meerdere antwoorden mogelijk)

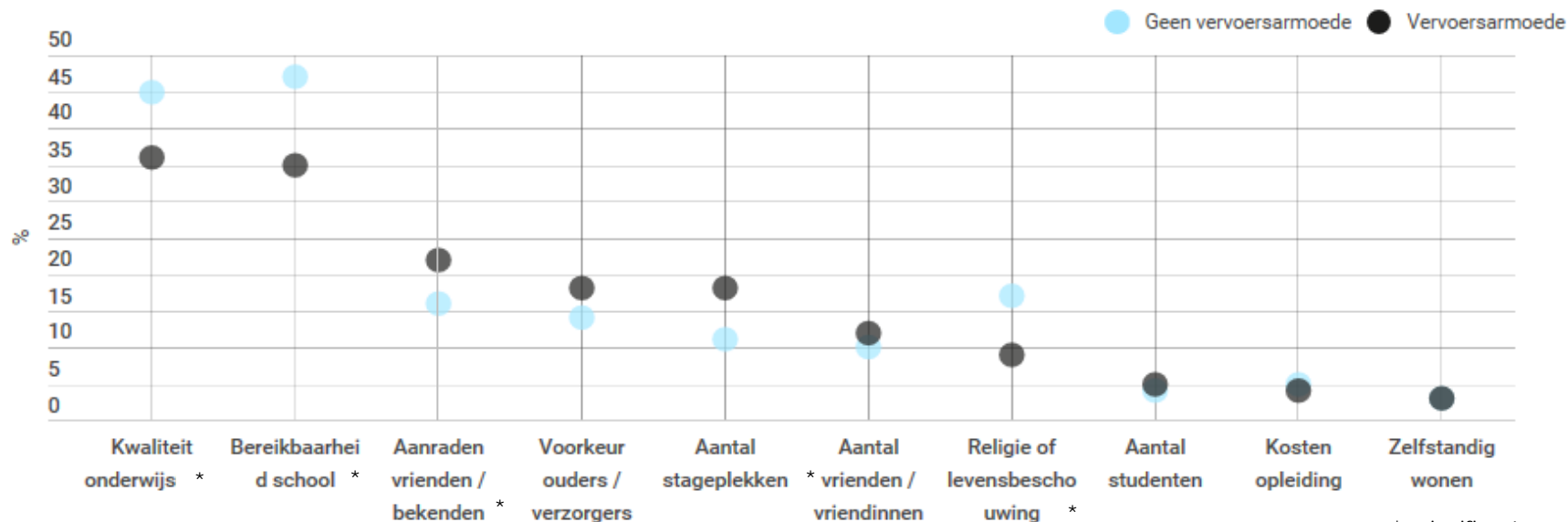


Voor studenten met vervoersarmoede is de bereikbaarheid van de school minder belangrijk bij hun schoolkeuze

Het is opvallend dat studenten die de bereikbaarheid van school minder belangrijk vinden bij hun schoolkeuze, ook vaak studenten zijn die een structureel vervoersprobleem hebben. In vergelijking met studenten zonder structurele vervoersproblemen, laten zij hun schoolkeuze vaker leiden door het advies van vrienden en bekenden en het aantal aangeboden stageplekken.

Zowel studenten van Scalda als studenten van het Hoornbeek College hechten veel waarde aan de kwaliteit van het onderwijs bij de schoolkeuze. Voor studenten van Scalda is daarnaast de bereikbaarheid van de school belangrijk in hun afweging om te kiezen voor een school. Voor studenten van het Hoornbeek College speelt met name de religieuze grondslag van de school een belangrijke rol bij de schoolkeuze.

Figuur 4.2: Redenen om te kiezen voor school en opleiding (in procenten, meerdere antwoorden mogelijk)

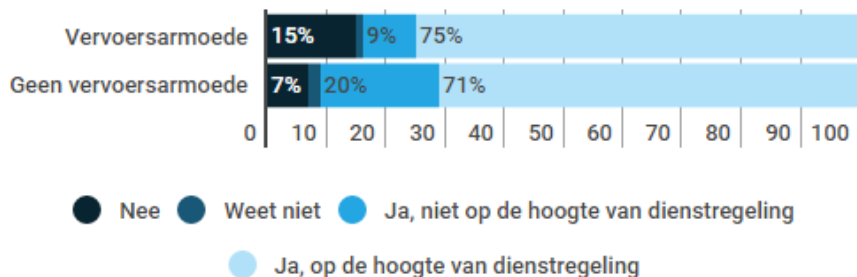


* = significant verschillend

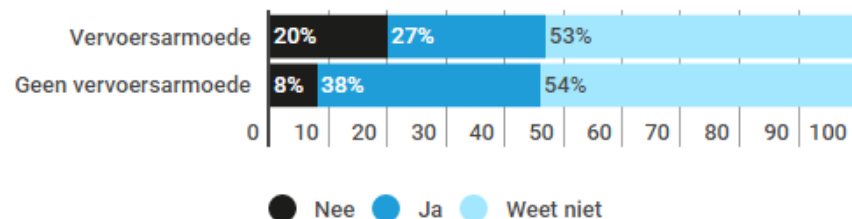
Weinig OV-haltes in de buurt, beperkte kennis over vervoer op afspraak en autodeelsystemen

Studenten met een structureel vervoersprobleem weten vaak niet of vervoer op afspraak mogelijk is in hun woonbuurt. Ook zijn zij vaak niet bekend met de mogelijkheden van autodeelsystemen (peer-2-peer carsharing). In beide gevallen ligt het percentage studenten dat dit niet weet boven de 50 procent. Een aanzienlijk deel van de studenten met een structureel vervoersprobleem heeft geen OV-halte in de buurt (15%).

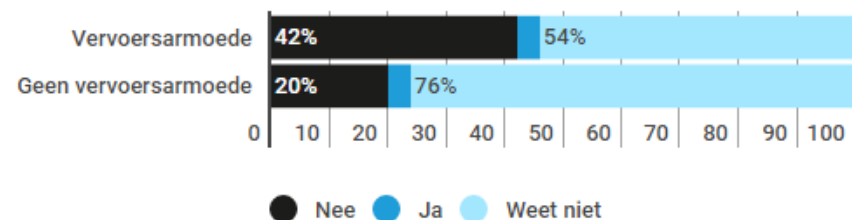
Figuur 4.5: Is er een OV-halte in de buurt?



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



Figuur 4.4: Kan in de woonplaats gebruik worden gemaakt van een autodeelsysteem?



5. Voorzieningengebruik

Minder winkelen en naar de kerk, meer stage en huisarts

Studenten met een structureel vervoersprobleem gebruiken doorgaans dezelfde voorzieningen als studenten zonder structurele vervoersproblemen. Zo gaan zij even vaak naar school, gaan zij even vaak naar uitgaansgelegenheden en gaan zij even vaak naar sportvoorzieningen of vrijetijdsclubs. Wel gaan zij minder vaak naar winkels en religieuze diensten. De huisarts en stageplek worden door studenten met een structureel vervoersprobleem vaker bezocht.

Het is mogelijk dat studenten met name vervoersproblemen ondervinden bij voorzieningen die zij vaak gebruiken. Het is de verwachting dat hoe vaker men een voorziening gebruikt, hoe groter de kans dat men ook wel eens een probleem ondervindt om de voorziening te bereiken.

Figuur 5.1: Voorzieningengebruik in de afgelopen maand.
Hogere score = frequenter gebruik^[5]

Studenten met vervoersarmoede (versus studenten zonder vervoersarmoede)		
School 3,5 (3,5)	Sport en vrijetijd 2,1 (2,1)	Uitgaansgelegenheden 2,1 (2,0)
Stageplek 2,3 (2,1)		
Winkels 2,3 (2,5)	Religieuze diensten 1,3 (1,5)	
	Huisarts 1,3 (1,2)	

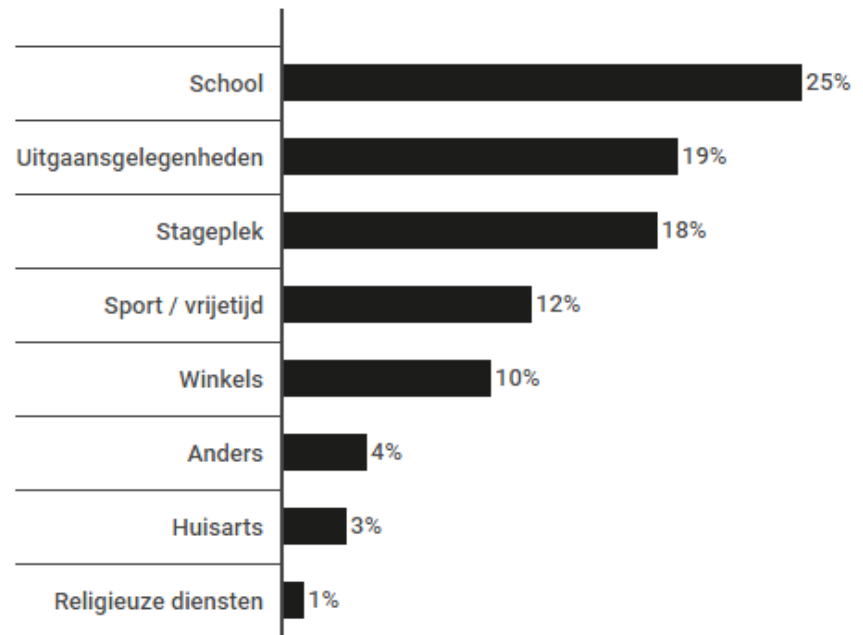
Significant minder vaak
Significant vaker
Geen significant verschil

Vooral problemen bij het bereiken van school, uitgaansgelegenheden en stage

Het klopt dat voorzieningen die men vaak gebruikt, ook vaak voorzieningen zijn die men regelmatig niet kan bereiken. Een kwart van alle studenten geeft aan de school regelmatig niet te kunnen bereiken. Ook uitgaansgelegenheden (zoals cafés en restaurants) kunnen regelmatig niet worden bereikt. Hetzelfde geldt voor de stageplek van de studenten.

Onder de categorie 'anders' vallen diverse bestemmingen. De meest genoemde bestemmingen in deze categorie zijn vrienden, familie, partner, en een bijbaan.

Figuur 5.2: Voorzieningen die regelmatig niet bereikt kunnen worden en die studenten vaker wensen te bereiken (in procenten, meerdere antwoorden mogelijk)

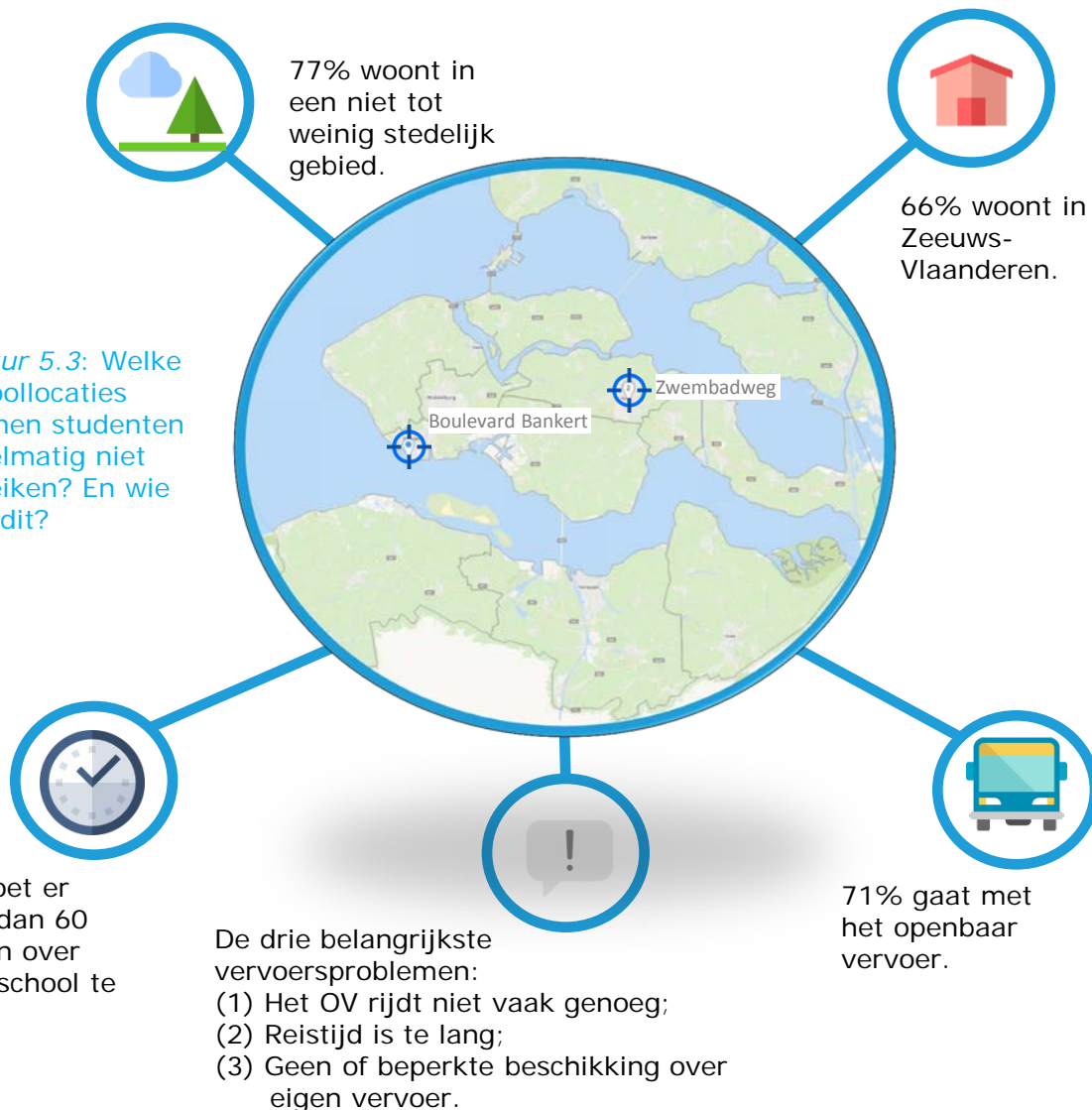


Vooraf problemen bij het bereiken van de schoollocaties 'Boulevard Bankert' en 'Zwembadweg' (Scalda)

Scalda-studenten die onderwijs krijgen aan de Boulevard Bankert en de Zwembadweg geven significant vaker aan dat zij hun school regelmatig niet kunnen bereiken. Dit zijn vooral studenten die komen uit Zeeuws-Vlaanderen, wonen in weinig stedelijk gebied, die met het OV reizen, en die langer dan een uur onderweg zijn naar school.

Deze studenten wijten het structurele vervoersprobleem naar school vooral aan een lage frequentie van het OV, een te lange reistijd en het niet of beperkt beschikken over eigen vervoer.

Figuur 5.3: Welke schoollocaties kunnen studenten regelmatig niet bereiken? En wie zijn dit?



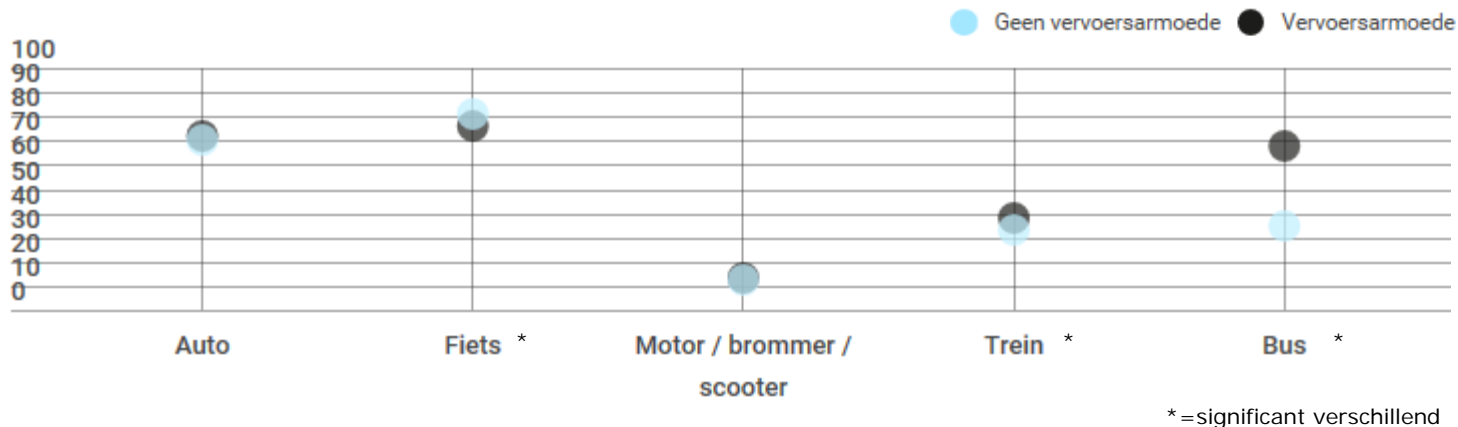


6. Gebruik van vervoermiddelen

Busgebruikers hebben vaker een structureel vervoersprobleem

Studenten met een structureel vervoersprobleem gebruiken vaker de bus dan studenten zonder structureel vervoersprobleem. Ook de trein wordt significant vaker gebruikt door studenten met een structureel vervoersprobleem. Het gebruik van eigen vervoermiddelen is ongeveer gelijk. Veel studenten gebruiken regelmatig een auto of een fiets om ergens naartoe te gaan.

Figuur 6.1: Gebruik van vervoermiddelen (in procenten, meerdere antwoorden mogelijk)

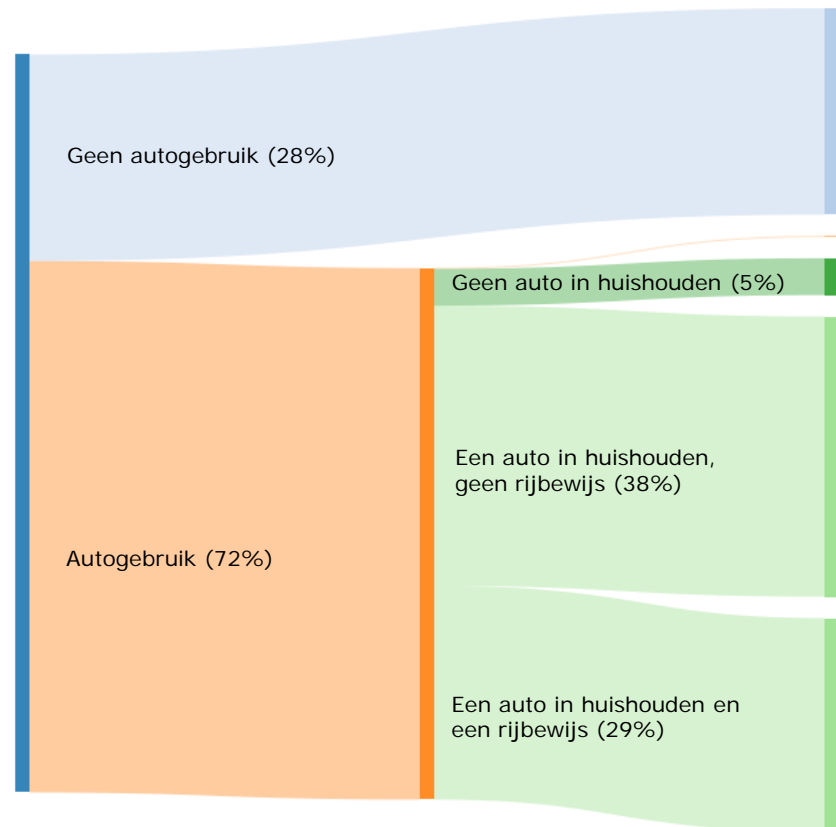


Noot. Ongeveer 1,5% van de studenten heeft geen rijbewijs, beschikt niet over een auto, rijdt nooit met iemand mee, gebruikt nooit het openbaar vervoer en gebruikt nooit vervoer op afspraak. De provincie omschrijft dit als 'absolute' vervoersarmoede. Dit percentage sluit aan bij eerder onderzoek naar vervoersarmoede waaruit bleek dat 1% van de Zeeuwse bevolking tussen 18 en 65 jaar kampt met absolute vervoersarmoede^[6].

Ook studenten met een auto zeggen dat zij afhankelijk zijn van het openbaar vervoer

Opvallend is dat 29% van de studenten met een structureel vervoersprobleem een auto gebruikt, een rijbewijs heeft en beschikt over een auto in het huishouden. Met een auto voor de deur en de mogelijkheid om met de auto te rijden zou het verwacht kunnen worden dat de studenten flexibel zijn wat betreft de reizen die zij kunnen maken. Ook deze studenten wijten echter hun structurele vervoersproblemen met name aan het OV. Zo kunnen zij naar eigen zeggen regelmatig voorzieningen niet bereiken, omdat er te weinig OV rijdt, te weinig OV-haltes zijn en/of de reistijd te lang is.

Figuur 6.2: Studenten met vervoersarmoede en autogebruik (in procenten)



7. Conclusies

Omvang van het probleem. Bijna de helft van de MBO-studenten kan regelmatig voorzieningen niet bereiken, omdat zij een structureel vervoersprobleem hebben. In totaal gaat het bij Scalda en het Hoornbeek College om ruim 4.700 studenten die met deze (relatieve) vervoersarmoede kampen.

Wie zijn het? Studenten tussen de 18 en 20 jaar, met een minder goede gezondheid en die moeilijk kunnen rondkomen van hun inkomen. Studenten van Scalda hebben vaker te maken met structurele vervoersproblemen dan studenten van het Hoornbeek College.

Waar wonen ze? Vooral in de niet-stedelijke wijken van Zeeuws-Vlaanderen. Dit werd eerder ook gevonden in onderzoek naar vervoersarmoede bij vrouwen van 60 jaar en ouder. MBO-studenten in de meest stedelijke gebieden van Zeeland hebben het minst vaak te maken met een structureel vervoersprobleem. Het zijn met name studenten van Scalda die regelmatig problemen ervaren als ze uit Zeeuws-Vlaanderen komen en in niet-stedelijk gebied wonen.

Redenen voor de vervoersarmoede. De belangrijkste reden voor de vervoersarmoede onder studenten is dat bussen, treinen en andere openbaar vervoer niet of beperkt rijden naar voorzieningen. Het beperkt aantal OV-haltes in de woonbuurt wordt ook vaak genoemd als oorzaak van de vervoersproblemen die men structureel ervaart. Opvallend is dat studenten weinig kennis hebben van het reguliere openbaar vervoer en nieuwe vervoerinitiatieven, zoals autodeelsystemen en peer-2-peer carsharing.

Voorzieningengebruik. Studenten ervaren vooral problemen bij het bereiken van school, hun stageplek en uitgaansgelegenheden. Studenten die school regelmatig niet kunnen bereiken zijn studenten uit Zeeuws-Vlaanderen, die wonen in niet-stedelijk gebied en doorgaans met het OV reizen. Studenten van Scalda ervaren met name problemen als zij de schoollocaties Boulevard Bankert (Vlissingen) en Zwembadweg (Goes) willen bereiken.

Vervoermiddelengebruik. Studenten die reizen met het openbaar vervoer hebben vaak een structureel vervoersprobleem. Het zijn vooral busreizigers die regelmatig kampen met vervoersproblemen.

Noten

[1] De Cuyper, R.H. (2016). Onderzoek naar vervoersarmoede: bevindingen – vrouwen van 60 jaar en ouder. Middelburg: ZB| Planbureau.

[2] In september 2016 stonden in totaal 715 studenten ingeschreven bij het Hoornbeeck College; bij Scalda waren dit 9.128 MBO-studenten. Het aantal studenten met vervoersarmoede is berekend op basis van het totaal aantal ingeschreven studenten op deze scholen (=9.843)

[3] De studenten zijn specifiek gevraagd naar het regelmatig niet kunnen bereiken van de volgende voorzieningen: school, stageplek, winkels, huisarts, sportvoorzieningen en vrijetijdsclubs, uitgaansgelegenheden en religieuze diensten (o.a. kerk en moskee). De studenten hadden ook de mogelijkheid om andere voorzieningen te noemen.

[4] Percentages zijn geschat met een logistische regressie analyse waarbij is gecontroleerd voor geslacht, leeftijd, inkomen, gezondheid en school van de studenten. Resultaten van deze analyse staan in Bijlage B.

[5] Antwoordcategorieën: 1 'niet'; 2 'tenminste één keer per maand'; 3 'tenminste één keer per week'; 4 '(bijna) dagelijks'.

[6] Bakker, E. & Van Kooten, P. (2010). Integratie Openbaar- en Doelgroepenvervoer Zeeland (IODZ). Resultaten eerste meting klanttevredenheid. Middelburg: ZB| Planbureau.

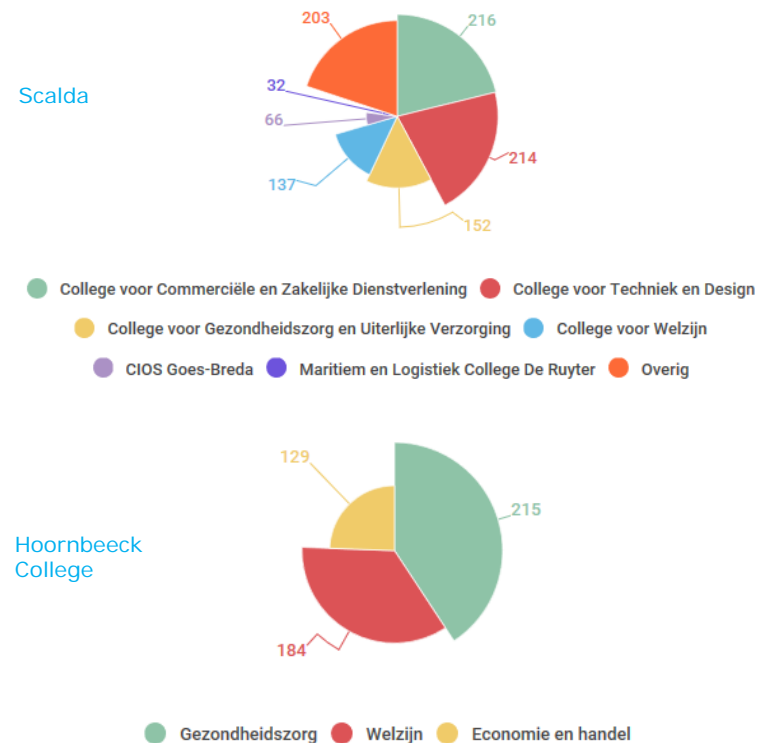
Bijlage A. Onderzoeksopzet en -methode

In opdracht van de Provincie Zeeland heeft ZB| Planbureau in september van 2016 een digitale vragenlijst uitgezet onder studenten van het middelbaar beroepsonderwijs (MBO). Alle studenten van Scalda en het Hoornbeeck College zijn gevraagd om mee te doen aan het onderzoek. In totaal hebben 1.548 studenten deelgenomen: 1.020 studenten van Scalda en 528 studenten van het Hoornbeeck College. De respons bij Scalda lag op 11%; bij het Hoornbeeck College lag de respons op 74%. Uit eerdere ervaringen van Scala blijkt dat de respons bij digitale vragenlijsten die intern worden verstuurd doorgaans rond de tien procent is. Voor het opstellen en het afnemen van de digitale vragenlijst is nauw samengewerkt met beide scholen. In figuur A staat het aantal deelnemende studenten per college / opleiding weergegeven.

Onder de deelnemers zijn vrouwen, studenten van 17 jaar en jonger en studenten van het Hoornbeeck College oververtegenwoordigd. De data zijn onder andere gewogen voor deze kenmerken zodat betrouwbare uitspraken gedaan kunnen worden over gehele groep MBO-studenten. Andere kenmerken die zijn meegenomen in de weging zijn: geboorteland en opleidingsrichting van de studenten.

Het woongebied van de studenten is bepaald op basis van de vier cijfers van de postcode van het woonadres. Gegevens over de stedelijkheid van het woongebied zijn verkregen via CBS Statline.

Figuur A: Studenten per college/opleiding in onderzoek (in absolute aantallen)



Bijlage B. Logistisch regressiemodel

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

	Zeeland totaal		Oosterschelderegio		Zeeuws-Vlaanderen		Walcheren	
	b	SE(b)	b	SE(b)	b	SE(b)	b	SE(b)
Regio (Oosterschelderegio=ref.)								
Zeeuws-Vlaanderen	0,619	0,177 ***						
Walcheren	-0,049	0,177						
Woont in.. (matig tot zeer sterk stedelijk wijk=ref.)								
..weinig stedelijke wijk	0,904	0,204 ***	1,400	0,400 ***	0,843	0,311 **	0,337	0,429
..niet-stedelijke wijk	1,441	0,178 ***	1,775	0,347 ***	1,412	0,299 ***	1,231	0,315 ***
Hoornbeeck College (0-1)	-1,390	0,167 ***	-1,723	0,226 ***	-0,952	0,549	-0,901	0,319 **
Vrouw (0-1)	0,266	0,146	0,404	0,238	0,274	0,243	0,026	0,297
Leeftijd	-0,055	0,023 *	-0,065	0,036	-0,015	0,054	-0,074	0,045
Inkomen (1-3)	-0,708	0,105 ***	-0,828	0,155 ***	-0,533	0,201 **	-0,774	0,216 ***
Heeft goede tot zeer gezondheid (0-1)	-0,419	0,172 *	-0,715	0,275 **	-0,295	0,316	-0,206	0,317
Intercept	1,957	0,585 ***	2,448	0,882 **	1,320	1,236	2,415	1,132 *
N ^[a]	1222		556		345		321	

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

[a] 326 respondenten met missende waarden