

Vervoer in het dagelijks leven

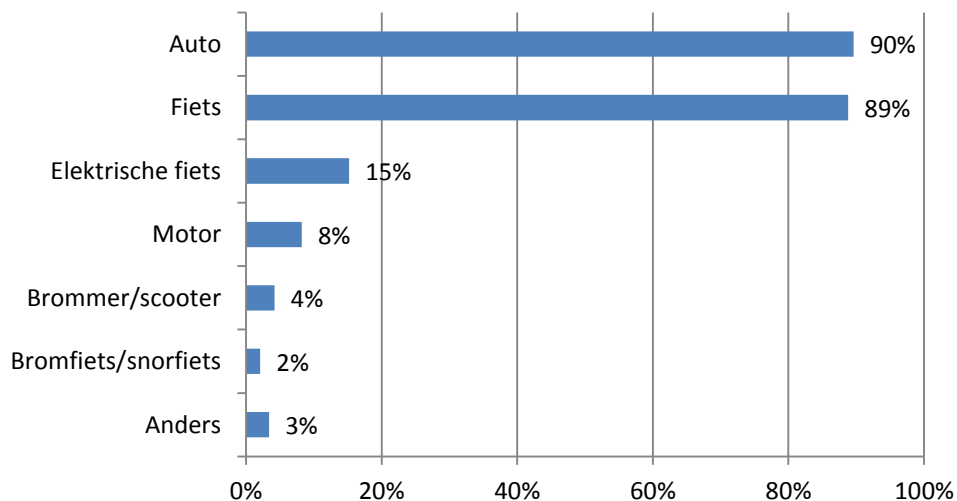
Doordat de afstanden tot voorzieningen vandaag de dag steeds groter worden neemt het belang van vervoer in het dagelijks leven toe. In april 2014 zijn de leden van het Groninger panel gevraagd van welke vervoermiddelen ze gebruik maken en met welk doel. In dit overzicht zetten we de feiten en cijfers van het vervoermiddelengebruik op een rij.

Vervoermiddelenbezit

Bijna alle leden van het Groninger Panel zijn in het bezit van een autorijbewijs (95%). Negen op de tien beschikken ook daadwerkelijk over een auto. Van de groep autobezitters is 58% in het bezit van één auto, 29% in het bezit van twee auto's en 2% in het bezit van drie of meer auto's.

Van de drie noordelijke provincies is Groningen de provincie met de minste auto's per 1000 inwoners (CBS, 2013). Het autobezit in Groningen is zelfs veel minder dan het gemiddelde van Nederland (446 tegenover 472 auto's per 1000 inwoners). Mogelijk komt dit omdat er minder autoleasebedrijven gevestigd zijn in Groningen, dan in andere provincies van Nederland.

Figuur 1. Percentage mensen dat een vervoermiddel bezit



In de enquête is ook gevraagd naar het bezit van andere vervoermiddelen. Nederland is een fietsland en dat blijkt ook uit het fietsbezit: 89% van de panelleden heeft één of meerdere fietsen. Ook de elektrische fiets blijkt populair; 15% van de panelleden heeft een elektrische fiets. Minder dan tien op de honderd panelleden bezit een motor, brommer/scooter of brom-/snorfiets. De verkoop van snorfietsers neemt de laatste maanden overigens toe. Volgens de NOS is de snorfiets vooral onder stedelingen en 30-plussers geliefd.

Opvallend is dat een op de tien mensen zegt niet te beschikken over een auto, maar dat van deze 124 personen er toch 40 zijn die regelmatig met een auto reizen. Deze mensen worden vooral ergens heen gebracht door een familielid, buurtgenoot of vriend.

Het vervoermiddelenbezit komt overeen met het vervoermiddelengebruik. De top drie van de meest gebruikte vervoermiddelen is:

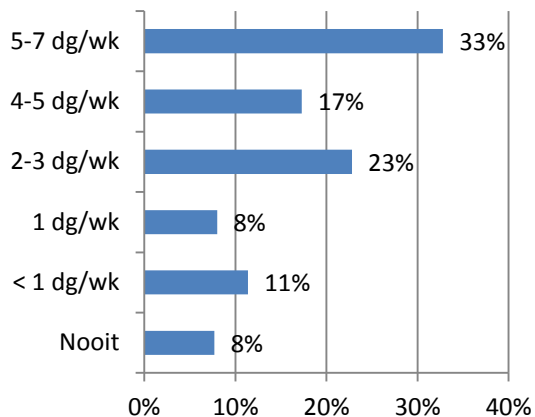
1. Auto
2. Fiets
3. Elektrische fiets

De motor, brommer/scooter en brom- /snorfiets worden naar verhouding weinig gebruikt, ook omdat de panelleden deze vervoermiddelen weinig bezitten.

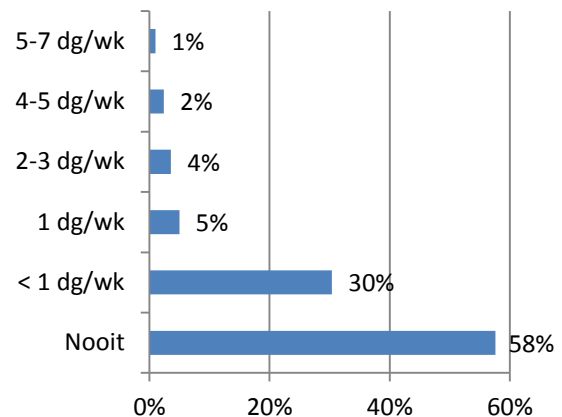
Mate van gebruik van vervoermiddelen

Ten opzichte van andere vervoermiddelen maken Groningers veel gebruik van de auto. Eén derde van de mensen gebruikt de auto minstens vijf dagen per week. Het openbaar vervoer is het minst populair, bijna negen op de tien mensen gebruikt niet of nauwelijks (minder dan 1 dag per week) het openbaar vervoer.

Figuur 2. Autogebruik



Figuur 3. OV gebruik



Gebruik van de auto

De groep Groningers die nooit gebruikt maakt van de auto bestaat voornamelijk uit de jongeren van het panel. Drie op de tien van de 18-24 jarigen geven aan nooit gebruik te maken van de auto. De 65 plussers volgen met een percentage van 10%. Ter vergelijking, van de middengroep (25-64 jarigen) gebruikt 7% nooit een auto.

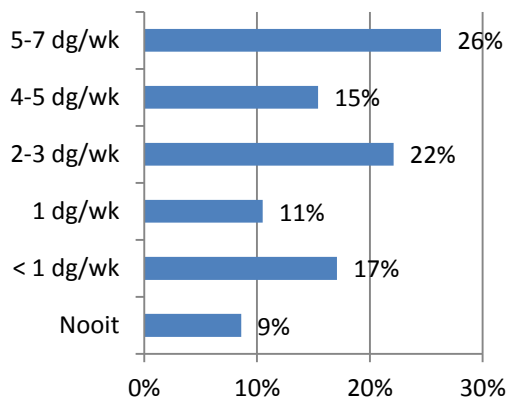
Wat opvalt is dat bewoners van het platteland vaker de auto gebruiken dan stedelingen, respectievelijk 55% en 45%. Dat is op zich logisch want de afstanden die moeten worden afgelegd naar bijvoorbeeld voorzieningen zijn groter op het platteland. Dat betekent ook dat de afhankelijkheid van de auto voor plattelandsbewoners een stuk groter is dan voor de stedelingen. Verder is kenmerkend dat mannen de auto vaker gebruiken dan vrouwen. De lager opgeleide man die op het platteland woont, gebruikt de auto het meest.

Gebruik van het openbaar vervoer

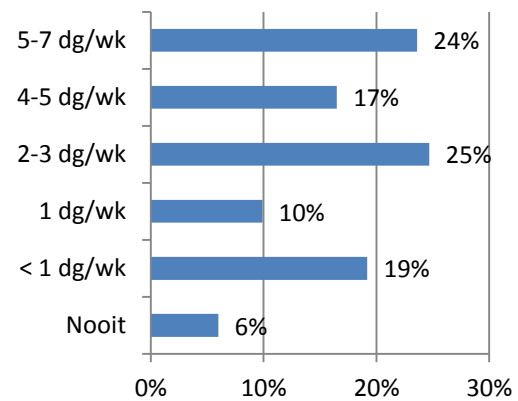
De 18-24 jarigen gebruiken in plaats van de auto vooral het openbaar vervoer om langere afstanden af te leggen. Bijna de helft van de mensen het openbaar vervoer gebruiken (minstens 1 dag per week) is tussen de 18 en 24 jaar.

Verder pakken hogeropgeleiden vaker de bus of trein om ergens te komen dan lager opgeleiden. Dat geldt ook voor de mensen die in de stad wonen; er maken twee keer zoveel stedelingen als plattelandsbewoners regelmatig (1-3 dagen per week) gebruik van het openbaar vervoer (12% tegenover 6%).

Figuur 4. Fiets gebruik



Figuur 5. Elektrische fiets gebruik



Gebruik van de fiets en elektrische fiets

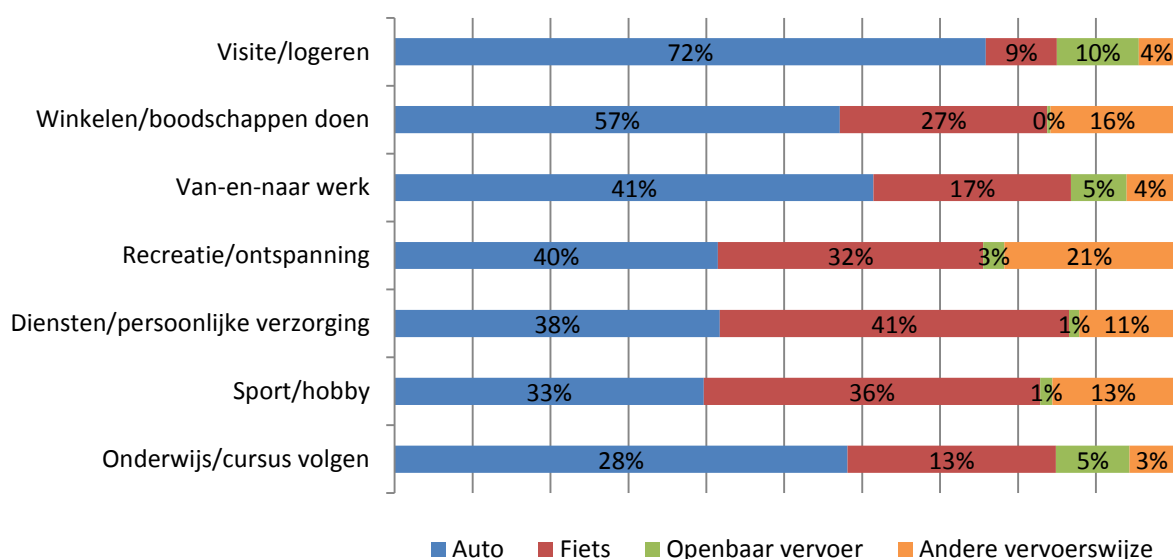
De fiets is bijna net zo populair als de auto. De fiets is voor de 18 tot 24 jarigen het meest gebruikte vervoermiddel. De mensen die bijna dagelijks (4-7 dagen per week) de fiets gebruiken zijn over het algemeen hoogopgeleid, vrouwen en inwoners van de stedelijke gebieden. Hoe ouder men is, hoe minder de fiets wordt gebruikt. Zo gebruiken zes op de tien jongeren de fiets voor het bereiken van diensten of persoonlijke verzorging tegenover drie op de tien ouderen.

Van de mensen die een elektrische fiets bezitten gebruikt bijna een kwart de elektrische fiets dagelijks. Het zijn vooral de oudere vrouwen die gebruik maken van de elektrische fiets. Toch is de gewone fiets onder de 65 plussers nog steeds populairder dan de elektrische fiets. Vooral de ouderen die dagelijks fietsen, gebruiken de gewone fiets.

Gebruik van vervoermiddelen per reisdoel

De auto is voor bijna alle reisdoelen het meest gebruikte vervoermiddel. Alleen om gebruik te maken van diensten, zoals een huisarts of gemeentehuis, voor persoonlijke verzorging en om een sport of hobby uit te oefenen, wordt de fiets vaker gebruikt dan de auto.

Figuur 6. Vervoermiddeleengebruik per reisdoel



Gebruik van de auto

De groep autogebruikers gebruikt de auto voor allerlei doeleinden, maar het vaakst wordt de auto gebruikt voor winkelen en boodschappen doen of om bij iemand op visite te gaan. Panelleden ouder dan 25 jaar, gebruiken de auto vooral om naar het werk te gaan.

Gebruik van het openbaar vervoer

Wat betreft het openbaar vervoer is al vermeld dat vooral de panelleden in de leeftijd van 18 t/m 24 jaar van dit vervoermiddel gebruik maken. Het openbaar vervoer wordt het vaakst gebruikt om onderwijs of een cursus te volgen of om op visite/logeren te gaan. Mogelijk komt dit omdat studerende jongeren in het bezit zijn van een OV-chipkaart.

Gebruik van de fiets

Om een sport of hobby uit te oefenen is voor alle leeftijden (vanaf 18 jaar) de fiets het populairste vervoermiddel. Onafhankelijk van het reisdoel gebruiken hoog opgeleide vrouwen die in de stedelijke gebieden wonen het vaakst de fiets.

Andere vervoerswijze

Wat opvalt in figuur 6 is dat een flink deel van de panelleden een ander vervoerswijze dan de auto, fiets of het openbaar vervoer gebruikt om te recreëren en ontspannen (21%) en om boodschappen te doen (16%). Hiervoor worden vooral de benenwagen (lopen) of de elektrische fiets gebruikt.

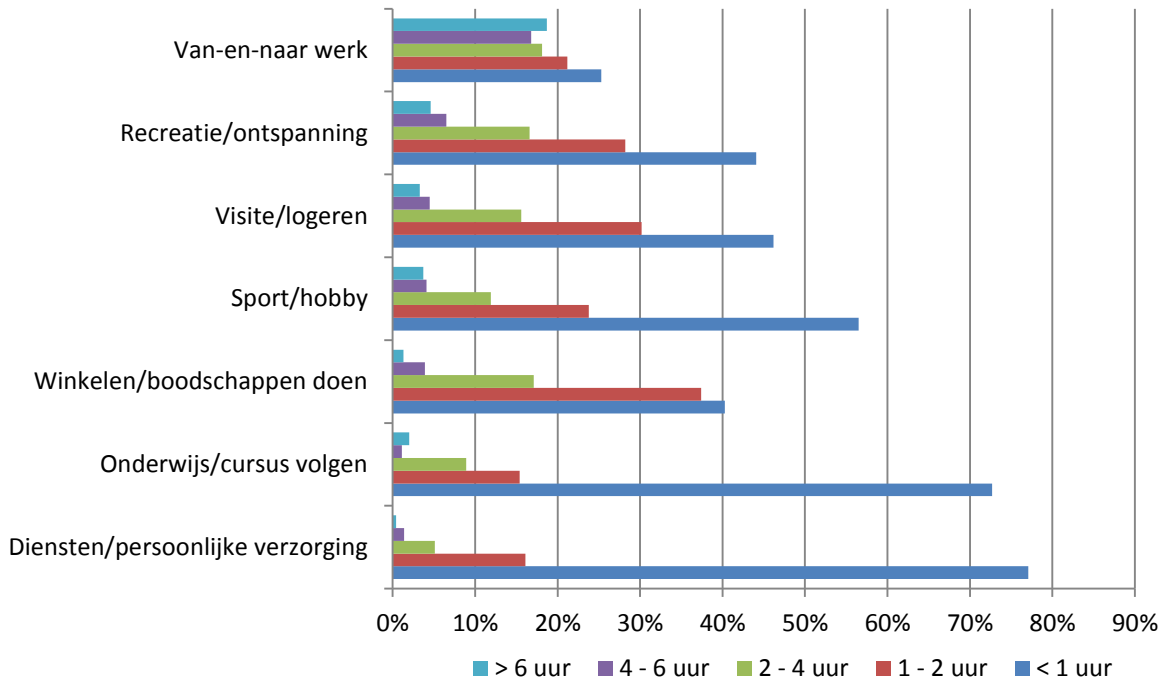
Alternatief voor de auto

Als de auto kapot is dan geeft de groep autogebruikers er de voorkeur aan om met een leenauto naar het werk te gaan, een cursus of onderwijs te volgen, op visite te gaan of om gebruik te kunnen maken van diensten. Als het gaat om recreatie/ontspanning, het uitoefenen van sport/hobby of om te winkelen/boodschappen dan wordt de fiets als beste alternatief voor de auto beschouwd. Hoe hoger opgeleid, hoe vaker het openbaar vervoer en de fiets als alternatieven voor de auto worden aangewezen. Als het gaat om afgelegen plaatsen dan heeft de leenauto de voorkeur, het gaat dan zowel om grote als kleine afgelegen plaatsen. Het openbaar vervoer neemt in voorkeur toe zodra de woonplaats bij de stedelijke gebieden ligt. Mannen op het platteland hebben vooral een voorkeur voor een leenauto.

Gemiddelde reistijd en reisafstand

Van alle voorgelegde reisdoelen wordt de meest tijd gebruikt om naar het werk te gaan. Voor het bereiken van diensten of voor volgen van onderwijs zijn Groningers gemiddeld per week het minste tijd kwijt aan reizen.

Figuur 7. Reistijd per reisdoel

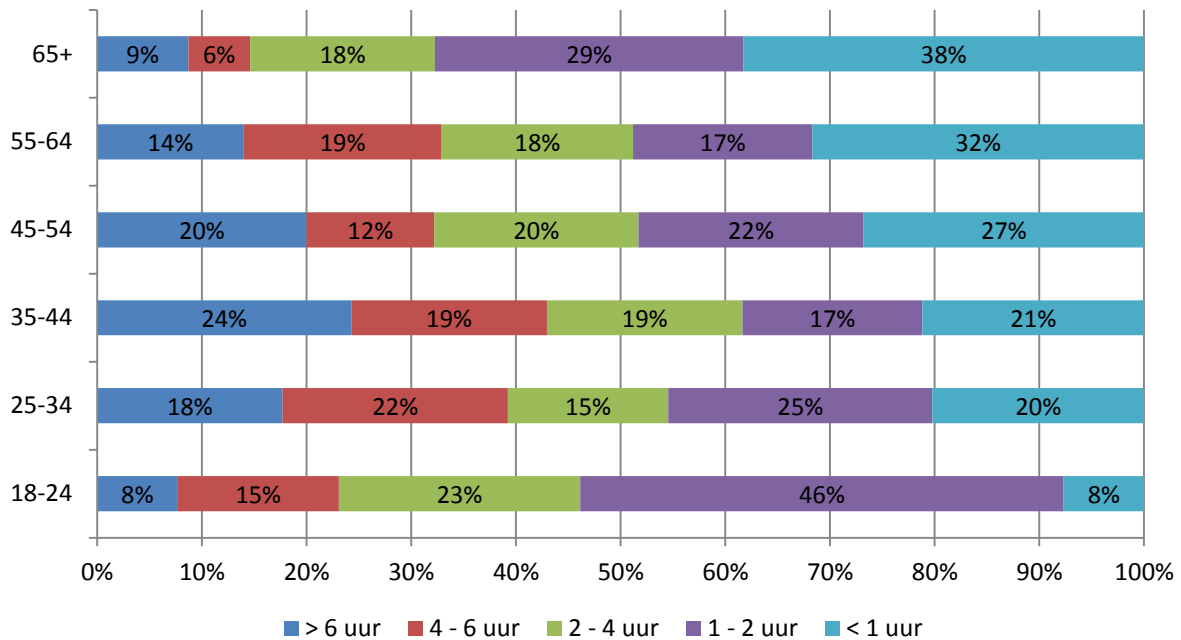


Hoe jonger de leeftijd, hoe minder kilometer er wordt afgelegd voor winkelen en boodschappen doen. Minder dan één op de honderd panelleden reist wekelijks meer dan 80 kilometer voor zijn/haar boodschappen. Vier op de vijf panelleden (81%) reist minder dan 20 kilometer. In de grote dorpen reist men minder kilometer om een voorziening te bereiken dan in de kleine dorpen, in de grote dorpen reist gemiddeld 82% minder dan 20 kilometer om te sporten/hobby en in de kleine dorpen is dat gemiddeld 69%.

Hoeveel reistijd zijn de panelleden gemiddeld kwijt aan woon-werk verkeer? Figuur 8 laat zien dat de leden van het Groninger Panel tussen de 25-44 jaar de meeste tijd kwijt zijn om naar hun werk te reizen. Zij leggen dan ook de meeste kilometers af. Zo reist 37% wekelijks meer dan 140 kilometer. Dit zijn vooral mannelijke plattelanders wonend in de afgelegen dorpen. In totaal reist 4% meer dan tien uur voor hun werk. Een kwart van de panelleden reist per week minder dan 1 uur per week om het werk te bereiken. De reden hiervan zou kunnen zijn dat door het hoge gebruik van de auto mensen sneller op hun werk zijn. Een andere reden zou de hoeveelheid parttime werkenden of thuiswerkenden kunnen zijn, dan ben je minder of geen reistijd kwijt.

Uit figuur 8 blijkt verder dat 38% van de 65 plussers minder dan 1 uur per week reist naar het werk. Zij zijn gelijktijdig ook de grootste leeftijdsgroep die per week het minste aantal kilometer aflegt. Het is goed mogelijk dat deze cijfers dus beïnvloed worden door een grote groep parttimers.

Figuur 8. Reistijd om van-en-naar het werk te komen per leeftijdscategorie



Wat verder opvalt:

- Hoe ouder hoe minder reistijd besteed wordt aan het doen van boodschappen en winkelen. Tegelijk besteed bijna 12% van de 65 plussers meer dan 6 uur per week aan dit reismotief. Dit is opvallend meer dan dat de andere leeftijdsgroepen doen.
- Voor visite of logeren gaan we wekelijks ver weg, 3% heeft gemiddeld meer dan 6 uur reistijd per week.

Minder mobielen

Afzonderlijke aandacht verdient de bevolkingsgroep die niet of nauwelijks mobiel is. 3% van de panelleden vindt zichzelf niet of nauwelijks mobiel. Deze groep maakt niet of nauwelijks gebruik van de auto, fiets, openbaar vervoer of ander vervoermiddel. Driekwart van de niet of nauwelijks mobielen is 55 jaar of ouder, tegelijk is bijna drie op de vijf daarvan (61%) vrouw. Geslacht en leeftijd gaan hier sterk samen.

Het zijn dus vooral oudere vrouwen die geen enkel vervoermiddel bezitten en voor hun verplaatsingen buitenshuis afhankelijk zijn van anderen. In vergelijking tot de autoloze en fiets loze man, hebben anderhalf keer zoveel vrouwen in de leeftijd van 55 jaar en ouder hier kans op. Ook op het platteland is de groep minder mobielen iets groter, namelijk 3%, terwijl dat in de stad 2% is. Dit komt overeen met bevindingen van het SCP (De Dorpenmonitor, 2013). Daaruit komt ook naar voren dat zowel voor jongeren als ouderen een leven zonder auto (of ander vervoermiddel) vaak geen vrije keuze is, maar een consequentie van fysieke of financiële beperkingen. Het aandeel vrouwen met een rijbewijs stijgt sterk, waardoor de mobiliteit van ouderen zal toenemen (Van Dam et al. 2012). De vergrijzing, in combinatie met beleid dat er aanhoudend op aanstuurt dat ouderen langer zelfstandig blijven wonen, zorgt er echter voor dat het probleem voorlopig blijft bestaan.

Contactpersoon voor dit onderwerp: Carola Simon (c.simon@cmogroningen.nl)