

Multimodale Adaptieve Ontwikkelstrategie (mAOS)

Rapport Mobiliteitsbehoefte



Multimodale Adaptieve Ontwikkelstrategie (mAOS)

Rapport Mobiliteitsbehoefte

Auteur(s)

Casper Stelling

Opdrachtgever(s)

MoVe Zuidelijke Randstad

Gepubliceerd

28-3-2025

Projectnummer

-

Versie

3.0

Status

Definitief

De verantwoordelijkheid voor de inhoud berust bij Panteia. Het gebruik van cijfers en/of teksten als toelichting of ondersteuning in artikelen, scripties en boeken is toegestaan mits de bron duidelijk wordt vermeld. Vermenigvuldigen en/of openbaarmaking in welke vorm ook, alsmede opslag in een retrieval system, is uitsluitend toegestaan na schriftelijke toestemming van Panteia. Panteia aanvaardt geen aansprakelijkheid voor drukfouten en/of andere onvolkomenheden.



Inhoudsopgave

1	Samenvatting	5
1.1	Inleiding	5
1.2	Onderzoeksverantwoording	5
1.3	Mobiliteitsbehoefte burgers	5
1.4	Mobiliteitsbehoefte bedrijven	8
1.5	Verklaring mobiliteitsbehoefte	11
1.6	Aanbevelingen	12
2	Inleiding	14
2.1	Aanleiding	14
2.2	Multimodale Adaptieve Ontwikkelstrategie	14
2.3	Onderzoeksverantwoording	15
2.4	Inhoud van dit rapport	15
3	Mobiliteitsbehoefte burgers	16
3.1	Inleiding	16
3.2	Segmentering op basis van zelfredzaamheid	16
3.3	Segmentering op basis van type woonmilieu	20
3.4	Bereikbaarheid van bestemmingen	25
3.5	Activiteitenpatroon van burgers	28
3.6	Latente activiteitenbehoefte	33
3.7	Belang van tijd, geld en gemak	34
3.8	Behoefte ten aanzien van de MoVe doelen	35
4	Mobiliteitsbehoefte bedrijven	44
4.1	Inleiding	44
4.2	Indeling bedrijven	44
4.3	Landbouw en tuinbouw	45
4.4	Industrie, bouw en logistiek	47
4.5	Handel en horeca	50
4.6	Onderwijs en onderzoek	54
4.7	Gezondheids- en welzijnszorg	57
4.8	Dienstverlening en overheid	61
4.9	Cultuur, sport en recreatie	64
5	Verklaring mobiliteitsbehoefte	68
5.1	Inleiding	68
5.2	Transitieperspectief	68
5.3	Sociaal perspectief	73
5.4	Economisch perspectief	75
5.5	Gedragsperspectief	80



5.6	Conclusies uit de reflectie	83
	Bijlage 1: onderzoeksverantwoording	86
	Bijlage 2: de enquête	90
	Bijlage 2: Geïnterviewde burgers	92
	Bijlage 3 Geïnterviewde bedrijven	94



1 Samenvatting

1.1 Inleiding

Deze samenvatting vormt de conclusies en aanbevelingen van het rapport en is zo opgezet dat deze zelfstandig leesbaar is. Hierna volgen de gedetailleerde analyses en verhalen van burgers en bedrijven.

Waarschijnlijk behoort u, als lezer van dit rapport, tot de werkende bovenlaag – de 20% met de meeste autonomie. U werkt vermoedelijk in de dienstverlening met een relatief goed salaris. U heeft veel mogelijkheden: locaties zijn multimodaal bereikbaar en u bepaalt zelf waar en wanneer u activiteiten uitvoert. Maar hoe anders is mobiliteit voor de overige 80% van de inwoners in de Zuidelijke Randstad? Stel uzelf de vraag: hoe ervaart een vrachtwagenchauffeur de toegenomen congestie? Welke obstakels ondervindt een zorgmedewerker bij nachtelijke dienstwissels? Hoe beïnvloedt autoluw beleid de ZZP-er in de bouw en installatietechniek? Wat doet de druk op de woningmarkt met het toekomstperspectief van studenten? Dit rapport daagt u uit om zich te verplaatsen in de wereld van anderen. In dit rapport duiken we diep in de mobiliteitsbehoefte van burgers en bedrijven. Het rapport vormt input voor het verrijken van de ambities en doelen van de Multimodale Adaptieve Ontwikkelstrategie van MoVe. Door de verhalen en adviezen tot u te nemen, krijgt u een bredere blik op de mobiliteitsbehoefte in de samenleving. Dit biedt u handvatten voor het bijstellen van beleid om de toekomst voor iedereen duurzaam toegankelijk te houden en de lasten en voordelen van de mobiliteitstransitie eerlijk verdeeld worden.

1.2 Onderzoeksverantwoording

Dit onderzoek combineert kwantitatieve en kwalitatieve methoden: een enquête onder 2.700 burgers en interviews met 62 burgers en 24 bedrijven. Daarnaast is uitgebreid deskresearch uitgevoerd, waarbij eerdere onderzoeken van de projecten van MoVe zijn geanalyseerd. Reflectie vond plaats met 10 externe kenniswerkers en wetenschappers uit verschillende sectoren, die de resultaten toetsten op lacunes en verklaarden vanuit transitie-, sociaal-, economisch- en gedragsperspectief. Om de betrouwbaarheid en validiteit te waarborgen, is de steekproef representatief samengesteld op basis van SCP en KIM segmenteringen. Door triangulatie van data en toetsing bij kernteamleden van de MoVe-partners en de resultaten van fase 1A zijn de conclusies vanuit verschillende invalshoeken bevestigd. De toetsing zorgde ervoor dat de resultaten aansluiten op bestaande beleidsinzichten en relevante trends.

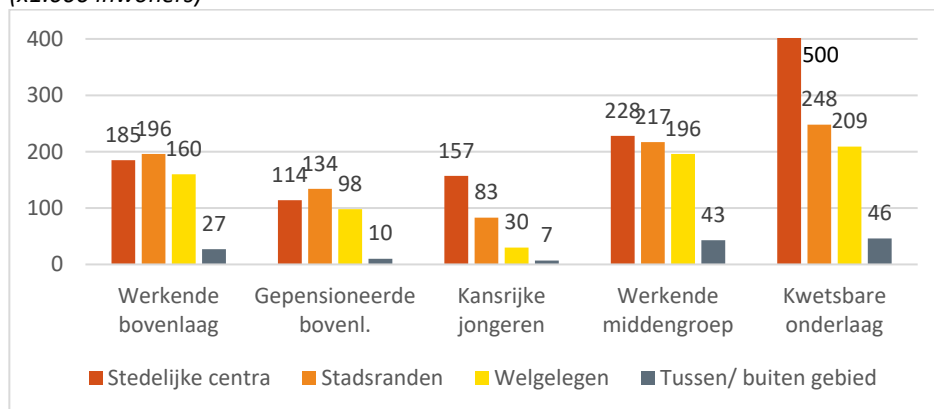
1.3 Mobiliteitsbehoefte burgers

We hebben de mobiliteitsbehoefte onderzocht met 62 diepte-interviews en een enquête met 2.700 respondenten. We hebben deze behoefte onderzocht aan de hand van 20 segmenten waarin burgers zich kunnen bevinden. De segmenten zijn ingedeeld op basis van stedelijkheidsgraad en ligging: stadscentra, stadsranden, welgelegen en tussengebied. Daarnaast zijn de segmenten ingedeeld op basis van zelfbeschikking en



aanpassingsvermogen. Deze groepen zijn de werkende bovenlaag, gepensioneerde bovenlaag, kansrijke jongeren, werkende middenklasse en kwetsbare onderlaag. De figuur toont de verdeling van de bevolking over vijf klassen in de Zuidelijke Randstad. Deze verdeling komt overeen met de landelijke verdeling volgens het SCP.

Figuur: totale omvang van segmenten volwassen inwoners in de Zuidelijke Randstad (x1.000 inwoners)



De mobiliteitsbehoefte van burgers verschilt sterk per sociaaleconomische groep. Dit wordt verklaard door variabelen zoals inkomen, sociale omgeving, culturele ontwikkeling, fysieke en mentale gesteldheid, woonlocatie, positie op de arbeidsmarkt en toegang tot alternatieve vervoersmiddelen. Hierna bespreken we de mobiliteitsbehoefte per klasse.

1.3.1

Werkende bovenlaag

Deze groep omvat 20% van de bevolking in de Zuidelijke Randstad. Voor de werkende bovenlaag is mobiliteit vooral een kwestie van optimalisatie. Deze groep hecht veel waarde aan tijdwinst en richt hun werk en vrije tijd in om maximaal te kunnen profiteren van hun mogelijkheden. Zij kunnen investeren in elektrische voertuigen, deelmobiliteit of e-bikes en hebben vaak de flexibiliteit om reistijden en werklocaties aan te passen aan hun persoonlijke voorkeuren. Vooral in stedelijke gebieden, waar het aanbod van openbaar vervoer en deelfervoer goed ontwikkeld is, benutten zij de mogelijkheid om hun reisgedrag efficiënt, flexibel en duurzaam te organiseren, wat bijdraagt aan een steeds hogere productiviteit en meer tijd voor andere activiteiten. Beperkte pensioenopbouw van een (zelfstandig) deel van deze groep kan op lange termijn een risico vormen voor de invulling van de mobiliteitsbehoefte.



1.3.2

Gepensioneerde bovenlaag

De gepensioneerde bovenlaag is 12% van de bevolking in de Zuidelijke Randstad en heeft relatief veel mobiliteitsvrijheid dankzij financiële stabiliteit en de mogelijkheid om zelf hun reistijden te bepalen. Ze wonen vaak in goed bereikbare stedelijke of landelijke gebieden en beschikken (ook in de stad) vaak over een eigen auto en een (goedkoop) OV-abonnement. Duurzaamheid speelt een rol, maar veiligheid, comfort en gemak zijn belangrijker in hun keuzes. Ze maken veel sociaal-recreatieve verplaatsingen en doen veel mantelzorg en vrijwilligerswerk. Ze blijven mobiel zolang hun gezondheid dit toelaat. Verminderde fysieke mobiliteit op latere leeftijd kan hun reisgedrag en vervoersbehoeften beïnvloeden; wanneer de ouderdom zich manifesteert laten zij eerst de auto en dan ook de fiets staan. Ze zijn dan aangewezen op lopen, openbaar vervoer en doelgroepenvervoer.



1.3.3

Kansrijke jongeren

Kansrijke jongeren vormen 10% van de bevolking en hebben een intensief activiteitenpatroon. Hun beperkte financiële middelen beïnvloeden hun keuzes. Ze wonen vaak in stedelijke gebieden en gebruiken betaalbare opties zoals lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit. Deze groep is niet bewust autoloos, zoals wel eens wordt beweerd. Autobezit is voor velen simpelweg te duur. Dit komt mede door het beleid in de stad, waar deze groep voornamelijk woont. Duurzaamheid is belangrijk, maar kosten en flexibiliteit wegen zwaarder. Hierdoor geven ze de voorkeur aan multimodaal reizen, waarbij OV, deelmobiliteit en fietsen worden gecombineerd. Jongeren overwegen op latere leeftijd een auto vanwege flexibiliteit en efficiëntie, vergelijkbaar met de werkende bovenlaag. Hun kwetsbare positie op de woningmarkt vormt een risico voor het vinden van de beste studie of baan. Flexibele en efficiënte mobiliteitsopties worden belangrijker als verhuizen geen optie is.



1.3.4

Werkende middengroep

Deze groep vormt 24% van de bevolking van de Zuidelijke Randstad. Deze groep heeft behoefte aan betrouwbare en voorspelbare mobiliteit en zijn bezig met kostenbeheersing. Praktische haalbaarheid van een reis is de primaire afweging. Met vaste, vaak afwijkende werk- en reistijden en wisselende werkplekken ervaren zij weinig flexibiliteit om hun reisgedrag voor het werk aan te passen. Veel van hen zijn afhankelijk van locaties waar openbaar vervoer geen volwaardig alternatief biedt, wat hun aanpassingsvermogen aanzienlijk beperkt. Deze groep is grotendeels afhankelijk van individueel vervoer zoals de auto, scooter of e-bike, en heeft minder financiële ruimte of steun van de werkgever om te investeren in alternatieven. Voor de werkende middengroep is de situatie zorgelijk. Stijgende mobiliteitskosten, parkeerrestricties en milieuzones zorgen ervoor dat mobiliteit duurder wordt en meer tijd kost, waardoor hun productiviteit afneemt. Dit mes snijdt aan twee kanten, wat voor deze groep zorgt voor financiële onzekerheid.



1.3.5

Kwetsbare onderlaag

Deze groep omvat 35% van de bevolking van de Zuidelijke Randstad. Deze groep heeft behoefte aan betaalbare en gebruiksvriendelijke mobiliteit. Voor de kwetsbare onderlaag, waaronder mensen met lage inkomens, uitkeringen en beperkte pensioenen, vormen financiële, fysieke en mentale kwetsbaarheid een directe bedreiging voor hun sociale en economische participatie. Zij participeren het minste aan de samenleving, mede vanwege hun gebrek aan mobiliteitsopties. Opvallend is dat zij ook niet de behoefte hebben om meer te participeren. Als zij al werk hebben dan ervaren zij, vooral in de stedelijke centra, veel moeite deze te bereiken. Dit wordt verklaard door het feit dat zij geen controle hebben over hun woon-werkafstand. Deze groep wordt geconfronteerd met armoede, waardoor mobiliteit onbetaalbaar wordt. Dit isoleert hen van werk, zorg en sociale contacten. Deze situatie is een neerwaartse spiraal: afnemende participatie leidt tot afname in zelfbeschikking, waardoor de groep meer steun nodig heeft vanuit het sociale domein.

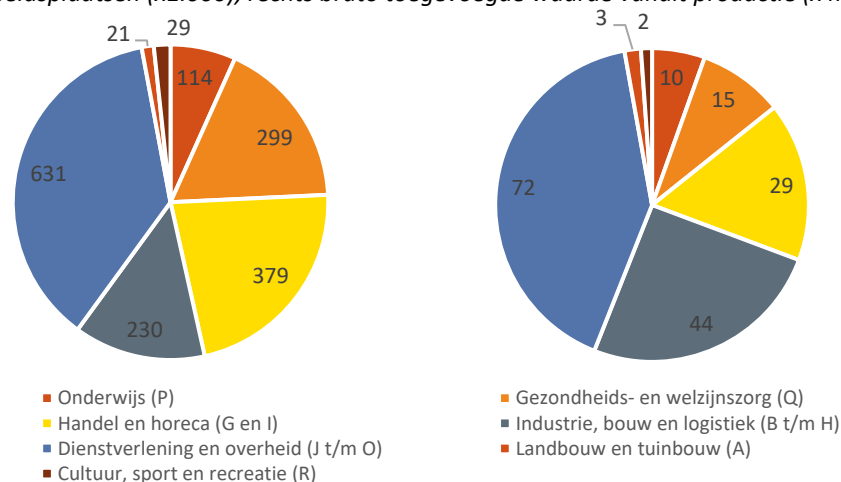


1.4

Mobiliteitsbehoefte bedrijven

We hebben de mobiliteitsbehoefte van bedrijven onderzocht aan de hand van samengestelde sectoren van werkgelegenheid in de Zuidelijke Randstad. We hebben 24 diepte-interviews gehouden met bedrijven en hierbij ook de bevindingen van burgers in die sectoren betrokken. Logistiek, industrie en bouw vereisen efficiënt wegtransport, bereikbare (bouw)locaties en flexibele werktijden. Handel en horeca focussen op klantbereikbaarheid en bevoorrading. Onderwijs en zorg hebben sterke piekmomenten in verkeer maar ook veel variatie in werktijden. Dienstverlening en overheid zijn geconcentreerd in hoog stedelijke gebieden en vragen flexibele, multimodale mobiliteit, terwijl publiekstrekkingen focussen op seizoensgebonden crowdmanagement. De figuur toont de verdeling over sectoren in de Zuidelijke Randstad. Merk op dat de verdeling in werkgelegenheid niet het hele beeld geeft van de omvang van de mobiliteitsbehoefte. Deze wordt ook bepaald door de logistieke stromen en de concentratie van werkgelegenheid per sector in specifieke regio's.

Figuur: omvang van sectoren bedrijven in de Zuidelijke Randstad Links aantal arbeidsplaatsen (x1.000), rechts bruto toegevoegde waarde vanuit productie (x mln)



1.4.1

Landbouw en tuinbouw

De landbouw- en tuinbouwsector is met 1% van de banen een kleine sector in de Zuidelijke Randstad. De sector heeft een veelzijdige en in het Westland geconcentreerde mobiliteitsbehoefte. Omdat de tuinbouw sterk afhankelijk is van de export van verse producten zoals groenten en bloemen, is er een constante stroom van vrachtverkeer nodig. Deze logistiek piekt in bepaalde seizoenen, zoals bij de voorjaars- en zomerbloemen en de oogst van vollegrondsgroenten. Distributie van verse producten vereist frequente en betrouwbare vrachtwagenstromen, vooral naar veilingen zoals die in Naaldwijk, Rijnsburg en Aalsmeer. Congestie op de transportroutes en de afhankelijkheid van wegtransport vormen hier de grootste uitdaging. Werknemersmobiliteit is eveneens complex: veel arbeidsmigranten zijn afhankelijk van pendeldiensten, terwijl andere werknemers de auto gebruiken vanwege de afgelegen ligging van de agrarische gebieden. Openbaar vervoer is hier vaak geen volwaardig alternatief. De grootste uitdaging voor mobiliteit in de tuinbouw is congestie op transportcorridors, beperkte OV-bereikbaarheid en het verduurzamen van logistieke processen en werknemersvervoer.

1.4.2

Industrie, bouw en logistiek

De industrie-, bouw- en logistieksector is met 230.000 banen (14%) een grote sector in de Zuidelijke Randstad. De sector is sterk afhankelijk van wegtransport en de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van mobiliteitsopties. Werknemers moeten vaak vroeg starten of in ploegendiensten werken, wat openbaar vervoer minder bruikbaar maakt. Reizen naar (afgelegen) projectlocaties en meenemen van zware spullen maken dat de auto en bestelbus nog onmisbaar blijven. Tegelijkertijd zorgen congestie, parkeerrestricties en emissieregels voor toenemende beperkingen en afnemende productiviteit. Voor goederenvervoer blijft efficiëntie en betrouwbaarheid cruciaal, vooral in just-in-time logistiek en bouwlogistiek. Bedrijven zoeken naar oplossingen zoals hubs aan de rand van steden en digitalisering van transportplanningen. De grootste uitdaging is de transitie naar emissievrije mobiliteit zonder dat dit de productiviteit en concurrentiepositie van bedrijven onder druk zet.

1.4.3

Handel en horeca

De handel- en horecasector heeft 380.000 arbeidsplaatsen (22%). De sector heeft een mobiliteitsbehoefte die sterk samenhangt met gastvrije bereikbaarheid voor klanten en bevoorrading. Binnensteden worden steeds autolouwer, wat de toegankelijkheid van winkels en restaurants beïnvloedt. Kerngebieden voor handel en horeca buiten de stedelijke centra kampen met toenemende parkeerproblemen. Klanten verwachten goede parkeervoorzieningen en multimodale bereikbaarheid, terwijl ondernemers proberen te balanceren tussen gastvrije bereikbaarheid en duurzaamheid. Werknemers in deze sector werken vaak met flexibele of onregelmatige werktijden, waardoor openbaar vervoer niet altijd een haalbare optie is. Bevoorrading is een ander knelpunt, vooral door venstertijden, zero-emissiezones en congestie. De uitdaging voor de sector is het combineren van duurzame mobiliteit met gastvrije bereikbaarheid, zowel voor klanten, toeleveranciers als personeel.

1.4.4

Onderwijs en onderzoek

De sector onderwijs heeft ruim 110.000 banen (7%). Mobiliteit in de onderwijssector is grotendeels geconcentreerd rond piekmomenten in de ochtend- en avondspits, wanneer grote aantallen studenten en medewerkers zich verplaatsen. Universiteits- en



hogeschoolcampussen in steden zoals Rotterdam, Delft en Leiden zijn goed ontsloten per fiets en openbaar vervoer, maar capaciteitstekorten en hyperspitsproblematiek blijven een uitdaging. Onderwijsinstellingen in minder stedelijke gebieden hebben een grotere afhankelijkheid van de auto. Daarnaast zijn toeleveranciers en administratieve medewerkers afhankelijk van flexibele vervoersopties. Basisscholen kennen een sterke ochtend- en middagpiek. Wanneer er sprake is van (ervaren) verkeersonveiligheid worden basisschoolkinderen meer met de auto gebracht, wat de piekbelasting bij basisscholen doet toenemen. De grootste uitdaging voor de toekomst is het spreiden van vervoersstromen, zonder dat dit ten koste gaat van het pedagogisch belang van fysieke lessen en de aantrekkelijkheid van onderwijsinstellingen.

1.4.5 Gezondheids- en welzijnszorg

De zorgsector is met 300.000 banen (18%) één van de grootste sectoren in de Zuidelijke Randstad. De sector heeft een gevarieerde mobiliteitsbehoefte, zowel voor werknemers als patiënten en cliënten. Ziekenhuizen opereren 24/7 en hebben grote aantallen werknemers, patiënten en bezoekers, met parkeerdruk en logistieke knelpunten als gevolg. Ambulante zorgmedewerkers, zoals thuiszorg- en GGZ-medewerkers, moeten zich flexibel kunnen verplaatsen tussen cliënten, waardoor de auto onmisbaar blijft. Openbaar vervoer biedt vaak onvoldoende dekking, vooral buiten stedelijke centra en tijdens nachtelijke diensten. Voor patiënten en bezoekers vormen parkeerkosten en OV-bereikbaarheid belangrijke drempels. De uitdaging ligt in het balanceren van een toegankelijke zorginfrastructuur met verduurzaming van het zorgvervoer en efficiëntere mobiliteitsoplossingen voor personeel en patiënten. De concurrentie om personeel via mobiliteitsgerichte arbeidsvoorwaarden is een aandachtspunt.

1.4.6 Dienstverlening en overheid

Deze sector is met 630.000 banen (37%) de grootste sector in de Zuidelijke Randstad. De sector omvat een breed scala aan veelal kantoor gebonden en kennisintensieve beroepen, waarbij efficiënt openbaar vervoer en multimodale mobiliteitsopties belangrijk zijn. Werknemers reizen vaak tussen kantoren, klantlocaties en thuis, wat vraagt om flexibiliteit in mobiliteit. De opkomst van hybride werken vermindert de mobiliteitsdruk, maar de noodzaak van goede OV-verbindingen blijft groot, mede vanwege de behoefte van deze groep om te werken tijdens de reis. Kantoren in stadscentra profiteren van multimodale bereikbaarheid, terwijl bedrijven op bedrijventerreinen afhankelijker zijn van de auto. De belangrijkste uitdaging is het inrichten van duurzame en efficiënte mobiliteitsopties die passen bij flexibele werkpatronen, zonder dat dit de productiviteit negatief beïnvloedt.

1.4.7 Cultuur, sport en recreatie

Deze sector is qua arbeidsplaatsen klein (2%) maar genereert wel zeer veel mobiliteit. De sector kent een sterke seizoens- en evenementengebonden mobiliteitsbehoefte. Festivals in en om de steden zoals North Sea Jazz en Parkpop en publiekstrekkingen zoals Kinderdijk en de Biesbosch ervaren grote bezoekersstromen tijdens piekperiodes, wat leidt tot parkeerdruk en congestie. Stedelijke evenementenlocaties zoals Stadion Feyenoord hebben behoefte aan goed openbaar vervoer en crowdmanagement om grote bezoekersaantallen efficiënt te verwerken. Werknemers in deze sector werken vaak op onregelmatige tijden, wat vraagt om betere OV-opties in de avond en nacht. De uitdaging voor de sector is het ontwikkelen van duurzame en gastvrije



mobiliteitsoplossingen die bezoekersstromen efficiënt reguleren, zonder dat dit ten koste gaat van de aantrekkelijkheid en economische waarde van culturele en recreatieve locaties en zonder dat dit grote hinder oplevert voor de omgeving.

1.5 Verklaring mobiliteitsbehoefte

We hebben de mobiliteitsbehoefte van burgers en bedrijven met de hulp van 10 kenniswerkers geanalyseerd en verklaard aan de hand van vier perspectieven: transitieperspectief, sociaal perspectief, economisch perspectief en gedragperspectief. Hierna volgen per perspectief de belangrijkste verklaringen van de mobiliteitsbehoefte en aandachtspunten voor de toekomst.

1.5.1 Transitieperspectief

De mobiliteitstransitie is een dynamisch proces waarin traditionele vervoerssystemen plaatsmaken voor flexibele en duurzame oplossingen. De mate waarin burgers en bedrijven zich aanpassen aan veranderingen verschilt sterk en wordt beïnvloed door sociaaleconomische factoren, woonomgeving en kennis. Hoogopgeleiden met financiële middelen kunnen gemakkelijker overstappen op duurzame mobiliteit, terwijl kwetsbare groepen afhankelijk blijven van bestaande structuren. Bedrijven in stedelijke gebieden profiteren van een breder mobiliteitsaanbod en digitalisering, terwijl sectoren zoals logistiek en bouw kampen met beperkte aanpassingsvermogen en wisselende regelgeving. Het tempo en de voorspelbaarheid van de transitie vormt een uitdaging: te snelle en onvoorspelbare veranderingen kunnen leiden tot toename van sociale en economische ongelijkheid en afname van productiviteit in specifieke sectoren. Bedrijven ervaren onvoldoende stabiliteit in overheidsbeleid, wat een negatieve impact heeft op hun zelfbeschikking en veranderbereidheid.

1.5.2 Economisch perspectief

Productiviteit en kosten van mobiliteit vormen een belangrijke afweging voor bedrijven, vooral in de sectoren logistiek, bouw, industrie, handel en horeca. Congestie en verstoringen, stijgende prijzen, parkeerrestricties, toenemende administratieve regeldruk en de aanpassing aan milieuzones en venstertijden drukken op de bedrijfsvoering en de productiviteit. Personeelstekort werkt concurrentie tussen bedrijven via aantrekkelijke mobiliteitsregelingen in de hand, vooral in de gezondheidszorg. Piekbelasting beperkt de groeimogelijkheden van bedrijven, vooral in de sectoren onderwijs en cultuur, sport en recreatie. Bedrijven investeren veel in AI, digitalisering en nieuwe mobiliteitsoplossingen om onnodige verplaatsingen te voorkomen en de resterende mobiliteit en transport efficiënter maken, zo lang dit past bij het vergroten van de productiviteit in de kernactiviteit en het behouden van de bestaanszekerheid van het bedrijf. Stabiel beleid en investeringen in technologische oplossingen zijn cruciaal om bedrijven toekomstbestendig te maken. Onzekerheid rondom overheidsbeleid maakt het voor bedrijven risicovol om grote lange termijn investeringen te doen. De uitdagingen verschillen, maar verslechtering van de bereikbaarheid leidt in alle sectoren tot lagere productiviteit en meer moeite met het vinden van voldoende gekwalificeerd personeel, wat leidt tot een lagere (inter)nationale concurrentiepositie en levensvatbaarheid.

1.5.3

Sociaal perspectief

Mobiliteit beïnvloedt sociale ongelijkheid. Mensen met beperkte mobiliteitsopties hebben minder kansen om sociaal kapitaal op te bouwen. Sociaal kapitaal omvat netwerken, vertrouwen en samenwerking tussen mensen en groepen. Het bestaat uit verbindend (hechte banden), overbruggend (brede connecties) en schakelend kapitaal (relaties met instituties). Het bevordert kansen in werk, ondernemerschap en gemeenschappen, stimuleert innovatie en sociale cohesie en vermindert ongelijkheid door betere toegang tot middelen en informatie. In dit onderzoek concluderen wij dat de mobiliteitstransitie de sociale ongelijkheid vergroot, wat negatieve impact heeft op de participatie van kwetsbare doelgroepen in de samenleving. De verschillen in toegang tot middelen en informatie lijken toe te nemen, waardoor vanuit sociaal perspectief de afstand tussen de verbonden en de niet-verbonden samenleving toeneemt. Hoe groot de rol is van mobiliteit vergeleken met andere beleidsdomeinen is niet bekend, maar vanuit dit onderzoek concluderen wij dat de helft van de bevolking toenemende druk op haar bestaanszekerheid ervaart vanwege mobiliteitsbeleid.

1.5.4

Gedragsperspectief

Mobiliteitskeuzes worden beïnvloed door gewoontegedrag, sociale normen en externe prikkels. Veel mensen blijven vasthouden aan gewoontegedrag, zelfs als duurzamere alternatieven beschikbaar zijn. Financiële stimulansen en bewustwordingscampagnes helpen gedragsverandering, maar alleen als de alternatieven aantrekkelijk en toegankelijk zijn. Sociale normen spelen een grote rol: autobezit wordt in sommige kringen als statussymbool gezien, terwijl OV en fietsen in hoog stedelijke gebieden steeds meer de norm worden. Kwetsbare groepen ervaren extra drempels bij gedragsverandering. Burgers en bedrijven in de Zuidelijke Randstad begrijpen de noodzaak om hun gedrag aan te passen, maar zetten zich af tegen dwingend beleid als er onvoldoende alternatieven worden geboden. Gedragsverandering op grote schaal kan pas plaats vinden als duurzame opties de makkelijkste en meest logische keuze zijn voor alle segmenten van de samenleving.

1.6

Aanbevelingen

Uit de analyses van de mobiliteitsbehoefte van burgers en bedrijven en de reflectie hierop met de kenniswerkers halen wij de volgende aanbevelingen voor het vervolg van dit project, namelijk het verrijken van de ambities en doelen van MoVe.

1.6.1

Auto afhankelijkheid

Alle bevolkingsgroepen hebben, met name buiten maar ook binnen de stedelijke centra, een mate van auto-afhankelijkheid. Voor de werkende bovenlaag, kansrijke jongeren en gepensioneerde bovenlaag is autogebruik vaak een manier om efficiency en keuzeopties te vergroten. Maar om meer gedaan te krijgen op een dag (op verschillende locaties) is al gauw een auto nodig. Voor de werkende middenklasse en het deel van de kwetsbare onderlaag dat een auto kan rijden en betalen is de auto vaak noodzakelijk (geen reëel alternatief) en gekoppeld aan bestaanszekerheid: zonder auto zijn deze groepen beperkt in hun participatiemogelijkheden en productiviteit. Voor het deel dat een auto niet kan betalen betekent dit dat onder meer belangrijke voorzieningen voor hen moeilijk bereikbaar zijn. Het is cruciaal om beleid te ontwikkelen dat rekening houdt met het brede scala aan oorzaken van afhankelijkheid.



1.6.2 **Betrouwbaarheid en robuustheid**

Burgers en bedrijven hebben behoefte aan betrouwbare en flexibele mobiliteitsopties. Hierbij staat niet vertraging door files, maar de betrouwbaarheid van de reistijd centraal. Grote groepen burgers en bedrijven zijn dagelijks afhankelijk van op tijd komen. Het inbouwen van marges in reistijd wordt als een toenemend probleem ervaren omdat dit ten koste gaat van de productiviteit. Dit zou kunnen betekenen dat in de afwegingen meer focus gelegd moet worden op investeren in fijnmazigheid van vervoeropties en multimodale hubs. Op de backbones voor de auto en het OV moet vooral ingezet worden op effectief incidentmanagement, volledige en toegankelijke informatievoorziening en gecoördineerde planning van beheer en onderhoud zodat de incidentele hinder zoveel mogelijk wordt beperkt.

1.6.3 **Inclusiviteit en participatie**

Generiek beleid raakt vooral burgers met weinig zelfbeschikking en bedrijven die (nog) geen goede alternatieven hebben voor de huidige werkwijze. Toenemende kosten, tijd en moeite voor mobiliteit heeft een negatieve impact op het economische, sociale en culturele kapitaal van de helft van de inwoners en een negatieve impact op de productiviteit en concurrentiekracht van de helft van de bedrijven in de Zuidelijke Randstad. Dit betekent meer focus op het faciliteren van (auto)mobiliteit waarvoor zeker op korte termijn (komende 10 jaar) nog geen goede alternatieven zijn. De impact van mobiliteitsbeleid op de participatie van burgers is onvoldoende bekend. Vanuit dit onderzoek concluderen wij wel dat het fysieke en sociale beleidsdomein bij het stimuleren van participatie communicerende vaten zijn: keuzes in het ene domein beïnvloeden de opgave in het andere domein. Belangrijk hierbij is dat de werkende middengroep en de kwetsbare onderlaag hierbij inbreng hebben die gelijkwaardig is aan die van de werkende bovenlaag.

1.6.4 **Betrouwbare mobiliteitstransitie**

Het aanpassingsvermogen van de Nederlandse burger en bedrijfsleven is, zeker internationaal gezien, erg groot. Met name de bedrijven benadrukken het grote belang van betrouwbaar beleid. Ondanks dat er grote verschillen zijn tussen groepen burgers en bedrijven is de mobiliteitstransitie in Nederland realistisch. Randvoorwaardelijk hiervoor is dat burgers en bedrijven een betrouwbaar perspectief voor de toekomst hebben en dat er doelgroepgericht beleid wordt gevoerd. Dit betekent meer focus op stabiel beleid, consistentie tussen overheidslagen en integrale afwegingen tussen beleidssectoren. Ook consistentie en zekerheid over subsidies en fiscale regelingen zijn van belang voor het behouden van draagvlak voor de mobiliteitstransitie.

1.6.5 **Kansen op de woningmarkt**

Autonomie op de woningmarkt vergroot het aanpassingsvermogen van de burger. Deze is bereid te verhuizen om duurzame mobiliteitskeuzes te kunnen maken. De woningmarkt kampt met schaarste, hoge prijzen en lange wachttijden. Starters en middeninkomens vinden moeilijk betaalbare huizen. Strenge regelgeving, speculatie en te weinig nieuwbouw verergeren de crisis. Huurprijzen stijgen, terwijl koopwoningen onbereikbaar worden. Gebrek aan doorstroming versterkt ongelijkheid en belemmert duurzame stedelijke ontwikkeling. Het effect is dat burgers hun woning niet optimaal kunnen kiezen waardoor reisafstanden en autoafhankelijkheid toenemen. De ongelijke verdeling van parkeerplaatsen bij gebiedsontwikkeling vergroot de afstand tussen de bovenlagen en de onderlagen van de samenleving.



2 Inleiding

2.1 Aanleiding

In het programma MoVe werken de Rijksoverheid en de decentrale overheden samen aan een betere bereikbaarheid en ruimtelijke ordening. Daarmee dragen we bij aan een aantrekkelijke, gezonde en duurzame leefomgeving van de toekomst. Om te komen tot een toekomst vast mobiliteitssysteem voor 2040 is er meer nodig. De overheid brengt nu in kaart wat dat is met de Multimodale Adaptieve Ontwikkelstrategie (m-AOS).

2.2 Multimodale Adaptieve Ontwikkelstrategie

2.2.1 Doel van de m-AOS

De Multimodale Adaptieve Ontwikkelstrategie (m-AOS) heeft als doel een duurzaam, flexibel en toekomstgericht mobiliteitssysteem te ontwikkelen dat aansluit op de verstedelijkingsopgaven en de economische groei in de Zuidelijke Randstad. De samenwerkende overheden werken met de m-AOS aan:

1. verbeteren van de bereikbaarheid binnen en tussen steden;
2. ondersteunen van de verstedelijkingsopgave met mobiliteitsoplossingen;
3. mobiliteitsbeleid ontwikkelen dat bijdraagt aan een schonere leefomgeving;
4. efficiëntere logistieke infrastructuur ontwikkelen;
5. vergroten van de sociale en economische kansen voor bewoners.

2.2.2 Conclusies fase 1A m-AOS

Fase 1A van de m-AOS (Goudappel Coffeng 2024) concludeert dat zonder ingrijpende maatregelen de bereikbaarheid van de regio tot 2040 en 2050 ernstig in gevaar komt. Dit heeft gevolgen voor de economie, leefbaarheid en de realisatie van de verstedelijkingsopgave. De belangrijkste conclusies zijn:

1. mobiliteit neemt toe door sterke bevolkingsgroei en economische ontwikkeling;
2. onderhoudsbehoefte en intensiever gebruik leidt tot grote vernieuwingsopgave;
3. delen van het hoofdwegennet raken structureel overbelast;
4. het OV-netwerk bereikt voor 2040 zijn capaciteitsgrens;
5. verminderdebereikbaarheid verslechtert het vestigingsklimaat voor bedrijven;
6. Impact op klimaatverandering en leefomgeving van mens en natuur neemt toe.
7. Kwetsbare groepen krijgen minder toegang tot werk, onderwijs en voorzieningen.

2.2.3 Vervolg op de m-AOS

In fase 1A zijn kernstrategieën (verbeteren, verminderen, veranderen en verdelen) benoemd die de komende maanden verder uitgewerkt worden. Op basis van de cijfermatige inzichten van de huidige en toekomstige situatie (fase 1A) en de vernieuwende blik op ambitie en doelen (fase 1B) werken de samenwerkingspartners in fase 2 oplossingsrichtingen uit die bijdragen aan de gestelde doelen.



In fase 3 vertalen zij dit naar een multimodale uitvoeringsagenda. De uitvoeringsagenda bevat maatregelpakketten met grenswaarden en monitoring en evaluatie die trends en effecten in beeld brengen, ingrepen 'triggeren' en sturing geven op kantelpunten (adaptiviteit) voor de ontwikkeling van het mobiliteitssysteem, zodat wonen, werken en bereikbaarheid passend en in balans blijven. De lessen en inzichten uit de m-AOS kunnen als voorbeeld dienen voor andere stedelijke gebieden in Nederland die met vergelijkbare uitdagingen te maken hebben.

2.2.4 **Fase 1B: vernieuwende blik op ambitie en doelen**

Dit rapport is onderdeel van fase 1B. In deze fase ontwikkelen we een vernieuwende blik op de ambitie en doelen van de MoVe partners in de m-AOS. De volgende stappen doorlopen wij in deze fase:

1. we consulteren burgers en bedrijven om inzicht te krijgen in de mobiliteitsbehoefte van doelgroepen in de Zuidelijke Randstad;
2. we verklaren de behoefte en vragen kennisinstellingen en wetenschappers hierop te reflecteren vanuit verschillende perspectieven;
3. we bespreken en analyseren de tussenproducten met de MoVe partners, klankbordgroep en gemeenten vanuit het economische en sociale domein;
4. we stellen een advies op voor het verrijken van de ambities en doelen van het MoVe programma.

Dit rapport bevat de resultaten van fase 1: consultatie van burgers en bedrijven en fase 2, de reflectie met kenniswerkers.

2.3 **Onderzoeksverantwoording**

Dit onderzoek analyseert de mobiliteitsbehoefte van burgers en bedrijven in de Zuidelijke Randstad aan de hand van een enquête met 2.700 respondenten, 86 diepte-interviews met burgers en bedrijven en reflectie en peer review door de leden van het kernteam van MoVe en 10 externe kenniswerkers uit verschillende sectoren. Het studiegebied is opgenomen in de bijlagen. Het onderzoek biedt breed onderbouwde inzichten in hoe sociaaleconomische status, woonomgeving en sector specifieke mobiliteitskeuzes beïnvloeden. Met een combinatie van kwantitatieve en kwalitatieve methoden worden knelpunten en kansen binnen het huidige mobiliteitssysteem geïdentificeerd. Daarnaast worden vier verklaringsperspectieven gehanteerd: transitie, sociaal, economisch en gedrag. De onderzoeksverantwoording is opgenomen in de bijlage.

2.4 **Inhoud van dit rapport**

Dit rapport bevat de resultaten van fase 1 en 2 en is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 3 behandelen we de mobiliteitsbehoefte van burgers. Hoofdstuk vier gaat in op de behoefte van bedrijven. Hoofdstuk 5 bevat de reflectie van de kenniswerkers en de verklaring van de mobiliteitsbehoefte. De conclusies en aanbevelingen voor het vervolg zijn opgenomen in hoofdstuk 1, die ook fungeert als op zichzelf staande samenvatting van het rapport.



3 Mobiliteitsbehoefte burgers

3.1 Inleiding

De mobiliteitsbehoefte van de burger in de Zuidelijke Randstad is zeer divers. We hebben de mobiliteitsbehoefte van burgers onderzocht via een enquête met 2.700 respondenten en met ruim 60 diepte-interviews (zie bijlage). De mobiliteitsbehoefte van burgers wordt beïnvloed door twee kernfactoren:

1. hun kapitaal (sociale, economische en culturele middelen)
2. hun fysieke leefomgeving (dichtheid, nabijheid en mobiliteitsopties)

Langs deze twee assen wordt bepaald hoeveel zelfbeschikking (controle over de invulling van het leven) en aanpassingsvermogen (individuele keuzevrijheid en flexibiliteit in mobiliteit) een groep burgers heeft.

De mobiliteitsbehoefte is verder zeer complex omdat mobiliteit een afgeleide functie is. De behoefte ontstaat door (A) de behoefte aan het participeren in de samenleving, (B) de mobiliteitsopties om dat te kunnen doen en (C) de beschikbaarheid en toegankelijkheid van mobiliteitsopties om er te komen. De mobiliteitsbehoefte manifesteert zich dus binnen drie deelmarkten: de verplaatsingsmarkt, vervoersmarkt en verkeersmarkt. Deze onderlinge samenhang maakt mobiliteitsbeleid complex, waarbij keuzes in de ene markt gevolgen hebben voor de andere.

We hebben in dit onderzoek de burger ingedeeld in 20 segmenten, die wij hierna bespreken.

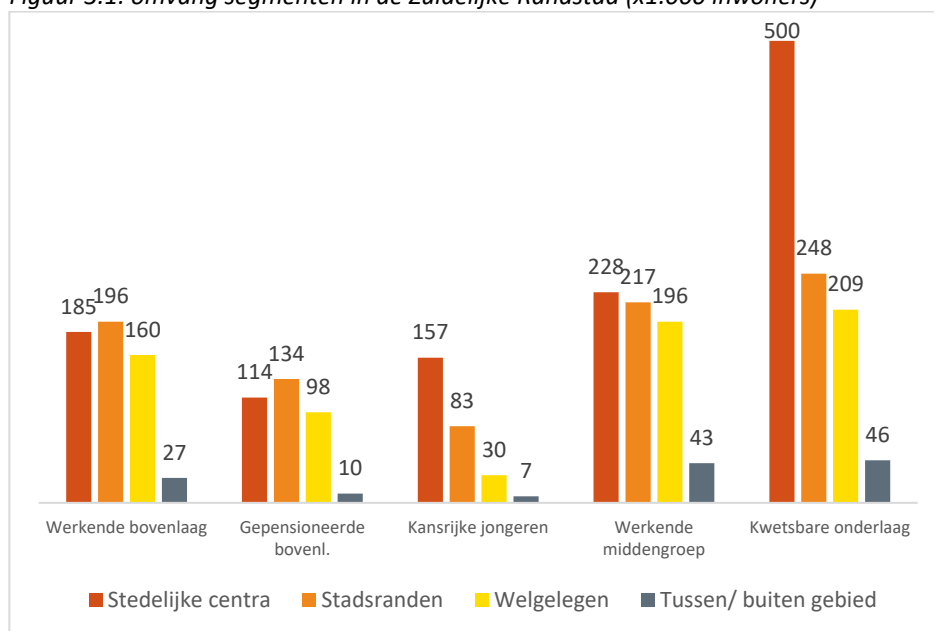
3.2 Segmentering op basis van zelfredzaamheid

Om vernieuwende inzichten te krijgen, hebben we in dit onderzoek een segmentering toegepast die rekening houdt met de zelfredzaamheid van groepen burgers. Hierbij gebruiken we de culturele indeling van het Sociaal en Cultureel Planbureau (eigentijdse ongelijkheid). Zelfredzaamheid wordt bepaald door vier typen kapitaal: economisch, sociaal, cultureel en persoonskapitaal.

Het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP) heeft op basis hiervan zeven sociale klassen geïdentificeerd. Deze classificering hebben wij voor dit onderzoek teruggebracht naar vijf groepen die onderscheidend zijn qua mobiliteitsbehoefte. De groepen Laagopgeleide gepensioneerden, onzekere werkenden en precariaat zijn samengevoegd tot kwetsbare onderlaag. Figuur 3.1 toont de omvang van de doelgroepen in de Zuidelijke Randstad. Hierna volgt een beschrijving van de mobiliteitsbehoefte van de diverse groepen.



Figuur 3.1: omvang segmenten in de Zuidelijke Randstad (x1.000 inwoners)



3.2.1

Werkende bovenlaag

De werkende bovenlaag omvat 570.000 burgers (20% van de inwoners in de Zuidelijke Randstad). De groep bestaat uit hoogopgeleide professionals die veel economische, sociale en culturele hulpbronnen hebben. Ze hebben een stabiele, goedbetaalde baan en kunnen hun werk flexibel invullen. Deze groep heeft bovendien veel vrijheid in de invulling van hun werkplek en -tijden. Hun mobiliteitsbehoefte wordt gedreven door efficiëntie, flexibiliteit en comfort, en in mindere mate door status en sociale norm. Ze reizen veel voor werk en vrije tijd en kiezen vaak voor de auto vanwege de snelheid en het gemak.

"Ik gebruik mijn auto voor bijna alles. Als ik in de file sta, werk ik gewoon verder met mijn telefoon en laptop. Soms zou ik best vaker de trein willen nemen, maar de overstaptijden en kans op vertragingen maken dat onpraktisch. Ik heb een leaseauto, dus kosten spelen voor mij minder een rol. Voor korte ritten binnen de stad pak ik weleens een deelscooter of de fiets. Uiteindelijk blijft de auto de snelste en meest flexibele manier om te reizen, ondanks de toenemende beperkingen."

- René (45) werkende bovenlaag/stedelijke centra



Leaseauto's, zakelijke mobiliteitsregelingen en belastingvoordelen spelen een grote rol in hun reisgedrag. Voor verplaatsingen binnen de stad maken ze gebruik van OV, taxi's of deelmobiliteit om files en parkeerproblemen te vermijden. Voor korte ritten gebruiken ze (elektrische) fietsen. Voor het combineren van meerdere afspraken op

een dag kiezen ze vaak voor de auto. Hun grootste uitdagingen zijn de toenemende verkeersdrukte, parkeerbeperkingen en de stijgende kosten van zakelijke mobiliteit. Desondanks behouden ze door hun financiële middelen en flexibiliteit altijd toegang tot een breed scala aan vervoersopties.

3.2.2

Gepensioneerde bovenlaag

De gepensioneerde bovenlaag is 12% van de bevolking van de Zuidelijke Randstad (360.000 burgers). De groep bestaat uit financieel onafhankelijke ouderen met een comfortabele levensstijl en een hoge mate van zelfbeschikking. Hun mobiliteitsbehoefte wordt voornamelijk gedreven door sociale activiteiten, recreatie en toegang tot voorzieningen zoals zorg en winkels. Autobezit is in deze groep nog steeds hoog, maar het gebruik ervan neemt af door fysieke en mentale beperkingen die gepaard gaan met ouderdom. Sommigen kiezen ervoor hun auto te behouden voor specifieke ritten, terwijl anderen overstappen op taxi's, deeltaxi's of openbaar vervoer. Beperkte mobiliteit maakt hen op den duur afhankelijk van goed toegankelijk OV en speciale vervoersdiensten zoals Valys. Voor kortere ritten lopen ze graag of maken zij gebruik van fietsen of elektrische scooters, zolang dit veilig is. Hun uitdagingen liggen in de bereikbaarheid en toegankelijkheid van vervoersmiddelen, de veiligheid in het verkeer en het verminderen van hun afhankelijkheid van de auto terwijl ze toch hun zelfstandigheid willen behouden.



"Ik rij nog auto, maar het wordt steeds lastiger. Ik voel me niet altijd veilig in het verkeer. Mijn kinderen zeggen dat ik de auto beter kan verkopen, maar hoe moet ik dan mijn boodschappen doen of naar mijn medische afspraken gaan? Het OV is een optie, maar de afstanden naar haltes zijn te groot en in de spits is het te druk. Bovendien heb ik niet altijd zin om met een zware tas te moeten lopen. Voor nu houd ik de auto aan, maar ik weet niet hoe lang dat nog realistisch is." Wim (75)
gepensioneerde bovenlaag, stedelijke centra

3.2.3

Kansrijke jongeren

De kansrijke jongeren vormen met 280.000 burgers (10%) een groep van hoogopgeleide jongvolwassenen die studeren of aan het begin van hun carrière staan. Ze hebben veel potentieel, maar hun financiële kapitaal is nog in opbouw. Hun mobiliteitsbehoefte is vooral gedreven door flexibiliteit, duurzaamheid en kostenbeheersing. Omdat ze vaak in of nabij steden wonen, geven ze de voorkeur aan openbaar vervoer, fietsen en deelmobiliteit boven een eigen auto. Ze maken veel gebruik van de trein voor interstedelijke verplaatsingen en gebruiken deelscooters of auto's wanneer OV geen optie is. De hoge kosten van autobezit, in combinatie met beperkte parkeermogelijkheden in steden, zorgen ervoor dat maar een klein deel van deze groep een eigen voertuig heeft. Uitgaan en sociale activiteiten vragen om mobiliteit, maar de beperkte OV-beschikbaarheid in de late uren is een uitdaging. Ze passen hun reisgedrag flexibel aan en staan open voor innovatieve, milieuvriendelijke

mobilityoplossingen. Kansrijke jongeren geven vaak aan dat zij naarmate zij ouder worden toch meer behoefte krijgen aan het hebben van een auto.

"Ik woon in Rotterdam en alles is goed bereikbaar met het OV. Voor mijn werk en sociale leven is de trein of metro ideaal, en ik fiets vaak naar afspraken in de stad. Toch denk ik soms aan een auto voor weekendtrips, maar de kosten houden me tegen. In de stad is parkeren vaak een drama, en zelfs een vergunning garandeert niet dat je een plek hebt. Daarom gebruik ik nu soms een deelauto het OV niet handig is, zoals vrienden in een buitenwijk. Maar zelfs dan moet je plannen en hopen dat er een beschikbaar is. Een auto zou me meer vrijheid geven, maar voor nu is het simpelweg niet rendabel, zeker met de huidige kosten."
- Arabella (34) kansrijke jongeren/stedelijke centra



3.2.4

Werkende middengroep

De werkende middengroep is 25% van de inwoners van de Zuidelijke Randstad (680.000 burgers). De groep bestaat uit praktisch opgeleide werkenden met een redelijk stabiele financiële en arbeidsmarktsituatie. Deze groep heeft minder flexibiliteit qua werktijden en plekken alsmede het woonmilieu waarin ze wonen. Ze hechten veel waarde aan stabiliteit en gemeenschapszin, en hun mobiliteitsbehoefte is sterk verbonden met werkzekerheid en kostenbeheersing. De auto is voor hen het belangrijkste vervoermiddel, omdat ze vaak buiten kantooruren of op moeilijk bereikbare locaties werken, en bovengemiddeld vaak veel (zware) spullen moeten meenemen. Tegelijkertijd vormt het autobezit een financiële last door stijgende kosten voor brandstof, verzekering en onderhoud. Sommigen maken gebruik van het openbaar vervoer, maar alleen als dit praktisch en betaalbaar is. De fiets of e-bike wordt gebruikt voor korte afstanden, zoals woon-werkverkeer binnen de regio. Ze zijn afhankelijk van een betrouwbare mobiliteitsinfrastructuur, maar ervaren knelpunten zoals stijgende kosten en beperkte OV-opties voor ploegendiensten. Mobiliteit is voor hen een noodzaak en minder een keuze, waardoor ze zich aanpassen aan financiële beperkingen en de beschikbaarheid van vervoer.



"Vaak begin ik al om zes uur op een bouwplaats. Met het OV zou ik er niet op tijd zijn, en bovendien moet ik mijn gereedschap meenemen. Mijn auto is dus noodzakelijk, maar het wordt steeds moeilijker om alle kosten te dragen. Brandstof is duur, parkeren kost vaak extra, en onderhoud komt er ook nog bij. Ik heb weleens gekeken naar carpoolen met collega's, maar dat lukt niet altijd, omdat iedereen andere start- en eindtijden heeft. Soms vraag ik me af hoe lang ik dit nog kan volhouden."
- Arjen (45) werkende middengroep/welgelegen

3.2.5

Kwetsbare onderlaag (34% / 1.003.000 burgers)

De kwetsbare onderlaag is een verzameling van 1 miljoen burgers (34% van de inwoners in de Zuidelijke Randstad) die te maken hebben met een zekere mate van achterstand. De groep bestaat uit onzekere werkenden laagopgeleide gepensioneerden, langdurig werklozen en mensen met een beperking. Deze groep heeft meestal geen aanvullend pensioen en eigen woning en weinig controle over hun werk, inkomen en woonomgeving. Hun mobiliteitsbehoefte wordt grotendeels bepaald door noodzaak en kostenbeperkingen. Omdat ze minder economische en sociale hulpbronnen hebben, is hun toegang tot mobiliteitsopties beperkt. De meesten zijn afhankelijk van de fiets, lopen en het openbaar vervoer, maar ze ondervinden problemen door hoge kosten die vaak niet worden vergoed en door onbetrouwbare uitvoering.

Autobezit is vaak onbetaalbaar, maar het gebruiken van een eigen auto wordt vaak als goedkoopste, en dus noodzakelijke optie gezien. Fietsen, lopen en openbaar vervoer zijn voor velen de belangrijkste manieren om zich te verplaatsen, maar afstanden, vaker moeten reizen in het donker en fysieke beperkingen kunnen dit bemoeilijken. Ze zijn vaak aangewezen op sociale netwerken, zoals carpoolen of hulp van familie en vrienden. Hun grootste uitdaging is vervoersarmoede: de beperkte toegang tot mobiliteit belemmert hun kansen op werk, zorg en sociale participatie.

"Ik werk als schoonmaker en begin vaak heel vroeg of eindig laat. Het OV rijdt dan nauwelijks, en een auto kan ik niet betalen. Soms moet ik een uur lopen. Dat is niet vol te houden, zeker niet als het regent. Ik heb geprobeerd met collega's mee te rijden, maar dat werkt niet altijd. Soms neem ik een taxi, maar dat kost me bijna net zoveel als wat ik die dag verdien. Te laat komen kan ik me niet veroorloven, want mijn baas is daar streng in. Het maakt me gestrest, omdat ik constant moet rekenen en plannen om ergens te kunnen komen."

- Fatima (39) kwetsbare onderlaag/stedelijke centra



3.3

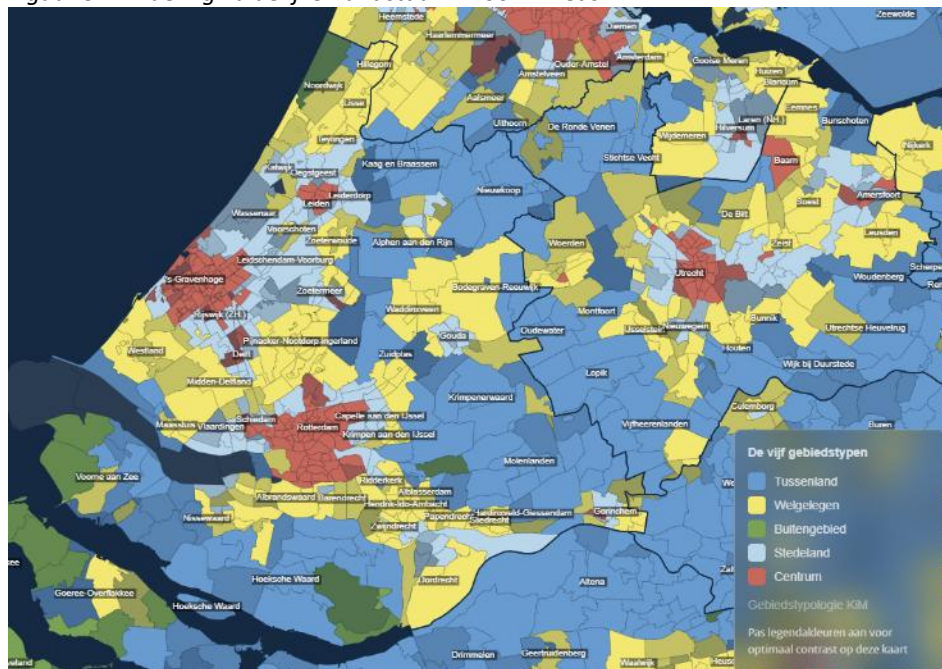
Segmentering op basis van type woonmilieu

Zelfredzaamheid wordt ook in sterke mate bepaald door de fysieke leefomgeving waarin men zich bevindt. Bij deze indeling spelen nabijheid en bereikbaarheid van werk, voorzieningen en andere activiteiten een grote rol. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft Nederland ingedeeld in vijf gebiedstypen op basis van autobezit en -gebruik.

De afhankelijkheid van de auto varieert sterk per gebied en hangt samen met de keuzevrijheid om te lopen, fietsen of het openbaar vervoer te gebruiken. De classificering van het KiM hebben we voor dit onderzoek eveneens teruggebracht naar vier groepen die onderscheidend zijn qua mobiliteitsbehoefte. Figuur 3.2 toont de indeling van de Zuidelijke Randstad volgens het KiM.



Figuur 3.2: indeling Zuidelijke Randstad in woonmilieus



Bron: <https://www.kimnet.nl/atlas-van-de-auto#gebiedentypologie>

3.3.1 Stedelijke centra

Centrumgebieden bevinden zich in het hart van grote steden en kenmerken zich door een hoge bevolkingsdichtheid en een compact stedelijk weefsel met veel functiemenging. 1,2 miljoen inwoners (41%) in de Zuidelijke Randstad wonen in dit milieu. Voorbeelden zijn de centra van Rotterdam, Den Haag, Delft, Leiden en Zoetermeer. De nabijheid van voorzieningen, werkplekken en recreatieve locaties zorgt ervoor dat de afstanden die bewoners afleggen kort zijn. Hierdoor is het autobezit in deze gebieden met 0,6 auto's per huishouden bijzonder laag, mede door een gebrek aan parkeerruimte en hoge parkeerkosten. Inwoners maken in plaats daarvan intensief gebruik van openbaar vervoer, fietsen en lopen.

De frequentie van OV-diensten en het aanbod van deelmobiliteit is hoog, wat bijdraagt aan duurzame en actieve mobiliteitskeuzes. In de stadscentra is het woningaanbod beperkt door een hoge bevolkingsdichtheid en een krappe beschikbare grond. Hier domineren vaak compacte appartementen en nieuwbouwprojecten met hoge prijzen, waardoor de toegankelijkheid voor een brede doelgroep beperkt is.

Figuur 3.3: stedelijk centrum Leiden



“In de kern van de stad is mobiliteit voor mij vanzelfsprekend; de OV-diensten zijn zo frequent en betrouwbaar dat ik nooit in de stress raak. Ik ervaar dat de compacte stedelijke inrichting ervoor zorgt dat elke reis kort is, wat het openbaar vervoer én mijn actieve verplaatsingswijze, zoals fietsen, zeer aantrekkelijk maakt.” Agnes (72), gepensioneerde bovenlaag.

3.3.2

De stadsranden

900.000 inwoners van de Zuidelijke Randstad (30%) wonen in Stadsranden. Stadsranden zijn de gebieden die de stedelijke kern omringen. Voorbeelden zijn Rotterdam Zuid, Den Haag Escamp, Schiedam West, Vogelbuurt Dordrecht en Tuinstadwijk Leiden. In deze gebieden is de bevolkingsdichtheid ook hoog, maar lager dan in het centrum. Voorzieningen en werkgelegenheid zijn nog binnen handbereik. De infrastructuur biedt vaak zowel goede OV-verbindingen als mogelijkheden voor actief vervoer, zoals fietsen en lopen. De ruimte voor de eigen auto is hier groter.

Hierdoor is het autobezit met 0,9 auto's per huishouden hoger dan in centrumgebieden, omdat bewoners af en toe de noodzaak voelen om voor langere of specifieke reizen op hun eigen voertuig te kunnen vertrouwen. De mobiliteitsbehoefte in dit type woonomgeving wordt dan ook gekenmerkt door een mix van korte, duurzame trips binnen de lokale omgeving en incidentele autogebruiken voor langere afstanden of speciale doeleinden. De stedelijke randen kennen een grotere woningvoorraad. Hier is er doorgaans meer ruimte voor zowel bestaande woningen als nieuwbouw, maar de markt wordt gekenmerkt door een mix van oudere woningbestanden en beperkte, vaak dure nieuwbouwwoningen.

Figuur 3.4: Stadsranden Rotterdam Zuid.



3.3.3

Welgelegen gebieden

700.000 inwoners van de Zuidelijke Randstad (24%) wonen in het milieutype welgelegen. Het gebiedstype ‘welgelegen’ omvat kleinere steden en kleinschalige woonkernen die vlakbij grotere steden liggen. Voorbeelden van welgelegen steden zijn Rijswijk, Leidschendam-Voorburg, Capelle aan den IJssel, Zwijndrecht en Vlaardingen. In deze gebieden is de ruimtelijke spreiding groter; voorzieningen liggen doorgaans verder uit elkaar en de stedelijke kern is niet direct in de buurt. De toegankelijkheid van voorzieningen is hier een tweesnijdend zwaard: enerzijds zijn de afstanden relatief kort doordat ze nabij de stad liggen, maar anderzijds kan het gebrek aan een dicht netwerk van OV-verbindingen de afhankelijkheid van een eigen voertuig vergroten.

Parkeermogelijkheden zijn in deze gebieden vaak minder krap dan in het stadscentrum, wat het autogebruik stimuleert. Hierdoor is er met 1,2 auto’s per huishouden een hogere mate van autobezit dan in de vorige gebiedstypen. De mobiliteitsbehoefte in welgelegen gebieden richt zich op het combineren van de voordelen van nabijheid met de flexibiliteit van privévervoer, zodat bewoners optimaal kunnen inspelen op zowel dagelijkse activiteiten als incidentele reizen. De beschikbaarheid van woningen is beperkt, maar in dit type gebied is woningbouw relatief makkelijk.

Figuur 3.5: welgelegen gebied winkelhart Rijswijk



“Ondanks dat er OV-opties zijn, ervaar ik complexiteit en wachttijden. De verbindingen zijn vaak niet direct, wat leidt tot onnodige vertragingen. Dit maakt het voor mij belangrijk om een auto ter beschikking te hebben, zodat ik mijn dagelijkse activiteiten zonder vertraging kan uitvoeren.” Arjen (45) werkende middengroep.

3.3.4 Het tussen- en buitengebied (4%/126.000)

Tussenland betreft de landelijke overgangsgebieden die liggen tussen de meer welgelegen dorpen en de uitgestrekte buitengebieden. Dit gebiedstype is schaars in de Zuidelijke Randstad. “Slechts” 120.000 burgers (4%) woont in dit type omgeving. Voorbeelden zijn Strijen, Zoeterwoude, Oude Leede en Hazerswoude-Dorp. In deze zones is de bevolkingsdichtheid matig, maar de beschikbaarheid van openbaar vervoer neemt af ten opzichte van zowel stedelijke als welgelegen gebieden. Bewoners ervaren hier een duidelijke afhankelijkheid van de auto, omdat de afstand tot voorzieningen, werkplekken en sociale activiteiten aanzienlijk groter is en OV-diensten vaak minder frequent of direct zijn. Het autobezit in tussenland is met 1,4 auto's per huishouden dan ook hoger, en het gebruik ervan noodzakelijk om de dagelijkse mobiliteitsbehoefte te dekken.

De infrastructuur is doorgaans gericht op autoverkeer, met voldoende parkeerruimte. In het tussen- en buitengebied is er een beperkt woonaanbod. Woningen hebben over het algemeen lagere prijzen en grotere percelen. Het ontwikkelen van nieuwe woningen is in deze gebieden over het algemeen makkelijker dan in de stad. Vanuit mobiliteitsoogpunt is dit echter onwenselijk omdat de autoafhankelijkheid hoog is.

Figuur 3.6: tussen en buitengebied Hazerswoude-Dorp



"In het buitengebied zijn de afstanden enorm; zonder een eigen auto is het praktisch onmogelijk om alle benodigde voorzieningen te bereiken.
Lia (78) kwetsbare onderlaag

3.4 Bereikbaarheid van bestemmingen

Om de mobiliteitsbehoefte van burgers in de verschillende doelgroepen en de verschillende woonmilieus in kaart te brengen hebben we een enquête uitgezet en diepte-interviews gehouden (zie bijlage). In de enquête hebben we gevraagd welke vervoermiddelen iemand normaal ter beschikking heeft en hoe bereikbaar men de bestemmingen vindt. De uitkomsten zijn geïndexeerd waarbij 1,0 gelijk staat aan het gewogen gemiddelde van de totale populatie. Figuur 3.7 en 3.8 tonen de resultaten.

Figuur 3.7: beschikbaarheid vervoerwijzen per doelgroep en woonomgeving (N=2.735, index 1 = gemiddelde per segment)

Toegang tot vervoerwijze	Alle vervoerwijzen				Auto				Openbaar vervoer				Fiets			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Gepensioneerde bovenlaag	1,1	1,2	1,1	1,0	1,1	1,2	1,3	1,5	1,2	1,1	1,0	0,6	1,2	1,2	1,0	0,6
Werkende bovenlaag	1,2	1,2	1,1	-	1,0	1,2	1,2	-	1,2	1,1	1,0	-	1,5	1,4	1,1	-
Kansrijke jongeren	1,2	1,2	1,1	-	0,5	0,6	0,9	-	1,4	1,4	1,3	-	1,5	1,6	1,4	-
Werkende middengroep	0,9	1,0	0,9	0,8	0,8	1,0	1,1	1,4	1,0	0,9	0,8	0,5	0,9	1,0	0,8	0,9
Kwetsbare onderlaag	0,8	0,9	0,9	1,0	0,8	1,0	1,1	1,4	1,0	0,9	0,8	0,7	0,7	0,8	0,7	0,6
Toegang tot vervoerwijze	E-bike				Deelfiets				Deelauto				Speciaal vervoer			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Gepensioneerde bovenlaag	0,9	1,2	1,6	1,7	1,0	0,7	0,0	0,0	0,7	0,7	0,0	0,0	0,4	0,2	0,0	2,8
Werkende bovenlaag	0,6	0,9	1,1	-	3,1	2,6	0,5	-	3,1	2,6	0,5	-	0,5	0,4	0,6	-
Kansrijke jongeren	0,4	0,3	0,4	-	4,0	4,4	0,0	-	4,0	4,4	0,0	-	0,0	0,0	0,0	-
Werkende middengroep	0,8	1,2	1,0	0,7	1,5	1,3	0,2	0,0	1,5	1,3	0,2	0,0	0,6	0,4	0,5	0,8
Kwetsbare onderlaag	0,9	1,3	1,3	1,5	0,3	0,1	0,1	0,3	0,3	0,1	0,1	0,3	2,7	1,6	1,8	1,6

Legenda

Stedelijke centra	1	Index hoger dan 1,05	1,1	NVT / Te lage respons	-
Stadsranden	2	Index 1,05-0,95	1,0	De index heeft aan of een segment beter (hoger dan 1) of slechter scoort dan gemiddeld binnen een vierkant	
Welgelegen	3	Index 0,94-0,85	0,9		
Tussen- en buitengebied	4	Index <0,85	0,9		



Figuur 3.8: bereikbaarheid bestemmingen per doelgroep en woonomgeving (N= N=2.735, index 1 = gemiddelde per segment)

Bereikbaarheid bestemming	Alle bestemmingen				Vaste werkplek				Andere werkplek				Dokter/ziekenhuis			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Gepensioneerde bovenlaag	1,0	1,1	1,0	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	1,1	1,1	0,9	0,7
Werkende bovenlaag	1,0	1,0	1,0	-	1,1	1,1	0,7	-	1,0	1,1	0,8	-	1,1	1,0	0,8	-
Kansrijke jongeren	1,0	1,0	1,0	-	1,2	1,0	0,6	-	0,9	0,8	0,6	-	0,9	0,9	0,7	-
Werkende middengroep	1,0	1,0	1,0	0,9	1,1	1,1	1,0	1,1	1,1	1,1	0,9	1,1	1,0	1,0	1,0	1,2
Kwetsbare onderlaag	1,0	1,0	1,0	1,0	0,8	1,1	1,0	1,1	1,1	1,2	0,9	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Bereikbaarheid bestemming	Boodschappen				Familie/vrienden				Sport/hobby							
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4				
Gepensioneerde bovenlaag	1,0	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	1,0	1,1	0,8	1,1				
Werkende bovenlaag	1,0	1,0	0,9	-	0,9	1,0	0,9	-	1,0	1,1	0,9	-				
Kansrijke jongeren	1,1	1,0	0,9	-	1,0	0,9	0,8	-	1,0	1,1	0,8	-				
Werkende middengroep	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	1,1	1,0	1,1	1,0	1,0	1,0	1,1				
Kwetsbare onderlaag	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,2	1,0	1,0	0,9	1,1				

Legenda

Stedelijke centra	1	Index hoger dan 1,05	1,1	NVT / Te lage respons	-
Stadsranden	2	Index 1,05-0,95	1,0	De index heeft aan of een segment beter	
Welgelegen	3	Index 0,94-0,85	0,9	(hoger dan 1) of slechter scoort dan	
Tussen- en buitengebied	4	Index <0,85	0,8	gemiddeld binnen een vierkant	

De bijzonderheden uit de tabel worden hierna beschreven en verrijkt met de resultaten van de interviews.

3.4.1 Flexibiliteit in mobiliteitsopties

De werkende bovenlaag en de gepensioneerde bovenlaag hebben de meeste mobiliteitsopties. Het autobezit is hoger dan dat van de andere groepen en zij hebben ook vaker het openbaar vervoer, de fiets en de deelauto als alternatief voor hun reizen. Deze groepen hebben vaak meer vervoersopties door hun financiële middelen, hun woon- en werkplek en hun flexibiliteit. De werkende en gepensioneerde bovenlaag kan zich zowel een auto als een OV-abonnement veroorloven en maakt vaker gebruik van leaseauto's of taxi's.

Kansrijke jongeren, hoewel minder autobezitters, profiteren van hun hogere opleiding en financiële vooruitzichten, waardoor ze flexibeler zijn in het gebruik van OV, deelscooters en deelfietsen. Daarnaast wonen deze groepen vaker in goed ontsloten gebieden met uitgebreide vervoersmogelijkheden. In tegenstelling tot lagere inkomensgroepen worden zij minder beperkt door kosten, beperkte OV-dekking of vervoersarmoede. Wat verder opvalt is dat de werkende middengroep en de kwetsbare onderlaag in stedelijke centra en stadsranden significant minder auto's hebben dan de bovenlagen, terwijl dit verschil buiten de steden veel kleiner is. Zij gebruiken wel weer relatief vaak de e-bike als vervoermiddel ten opzichte van de werkende bovenlaag, die de voorkeur geeft aan de gewone fiets. Ook hier speelt de afstand tussen woon- en werkplek waarschijnlijk een rol.



"Ik gebruik eigenlijk alles door elkaar: de trein, bus, deelscooter en soms een deelfiets. Het hangt er gewoon vanaf waar ik moet zijn en hoe snel ik daar wil komen."
- Daniël (28) kansrijke jongeren/ stadsranden.

"We wonen dicht bij alles, maar met twee kleine kinderen is een auto toch onmisbaar. Vooral voor weekenduitjes of als het regent."

- Ingeborg (55) werkende bovenlaag / stedelijke centra.



3.4.2

Meer opties in de stadsranden en welgelegen

Vaak gaat het over de verschillen tussen de stad en het platteland. Uit de analyses blijkt echter dat het overgangsgebied daartussen de meeste vervoersopties biedt voor groepen die vaak naar stedelijke centra reizen. De gebiedstypen stadsranden en welgelegen bieden de werkende bovenlaag, de kansrijke jongeren en de gepensioneerde bovenlaag de meeste vervoersopties. Deze gebieden profiteren van stedelijke voorzieningen en bevinden zich nabij of tussen stedelijke centra en combineren toegang tot stedelijke OV-netwerken, zoals bussen, trams en metro's, met voldoende parkeergelegenheid voor autogebruik. Inwoners van deze gebieden hebben vaak een auto, maar kunnen ook relatief vaak gebruik maken van OV, fiets en lopen. In veel gevallen hebben zij hier ook rekening mee gehouden in hun keuze voor hun woonplaats.



"Ik woon net buiten de stad en heb hier alle opties. RandstadRail brengt me snel naar Den Haag, maar als ik met de auto ga, is er voldoende parkeren. Die flexibiliteit is ideaal voor mijn werk."

- Maarten (47) werkende bovenlaag/stadsranden.

"Ik heb een baan waarvoor ik eigenlijk een auto nodig heb, maar ik woon in het centrum en kan nergens fatsoenlijk parkeren zonder hoge kosten. Ik moet alles met het OV doen, wat niet altijd goed uitkomt met mijn werktijden."

- Marijke (65) kwetsbare onderlaag/stedelijke centra



3.4.3

Belang van OV buiten de centra

De werkende middengroep en de kwetsbare onderlaag ervaren in alle woonmilieus beperkte toegang tot openbaar vervoer, wat hun mobiliteit en dagelijkse planning bemoeilijkt. Deze groepen werken vaker in sectoren zoals logistiek, zorg, schoonmaak en horeca, waar vroege, late of wisselende diensten gebruik van het OV minder praktisch maken. Daarbij werken zij meer dan gemiddeld op bedrijventerreinen of bouwlocaties, die vanwege hun ligging vaak minder makkelijk met het OV te bereiken zijn dan de vaak voorkomende werklocaties van kansrijke jongeren en de werkende bovenlaag. De onderste twee groepen zijn dus meer afhankelijk van de auto, fiets, e-bike of lopen. Voor mensen met een laag inkomen is een auto echter niet altijd haalbaar. Dit beperkt hun toegang tot werk, scholing en sociale activiteiten, wat hun sociaaleconomische positie verder kan verslechteren.

"Ik woon in Ridderkerk en de bus rijdt hier maar één keer per uur. Als ik de overstap mis, ben ik een uur later op werk. De auto is geen optie, want die kan ik niet betalen."
Jakpe (45) kwetsbare onderlaag / welgelegen



"Mijn werk begint om 6 uur 's ochtends, maar de bus rijdt dan niet. Ik moet een flink stuk fietsen of een taxi nemen. Dat is te duur. Dat maakt het lastig werk aan te nemen."
- Aisha, (32) kwetsbare onderlaag/stadsranden

3.4.4

De auto als privilege in de stad

In stedelijke centra en stadsranden hebben vooral de werkende en gepensioneerde bovenlaag toegang tot een auto. Dit komt doordat zij de financiële middelen hebben om parkeerkosten, belastingen en onderhoud te bekostigen, terwijl huishoudens met lagere inkomens vaker afhankelijk zijn van het openbaar vervoer of andere mobiliteitsoplossingen. Daarnaast zijn parkeerplaatsen in stedelijke gebieden schaars en duur, en wordt er steeds vaker beleid gevoerd om autobezit te ontmoedigen, bijvoorbeeld door parkeerrestricties en -tarieven. In combinatie met goed ontwikkelde OV-netwerken en voorzieningen op loop- en fietsafstand, kiezen veel stedelingen wiens werk het toelaat ervoor om geen auto te bezitten. In contrast hiermee is autobezit voor kwetsbare werkenden vaak niet haalbaar in de stad.



"Ik werk in de bouw en moet vaak op verschillende locaties zijn. OV is geen optie. Maar met de stijgende prijzen is de auto een grote kostenpost geworden."
- Arjen (45) werkende middengroep / buitengebied

"Ik heb een parkeerplek gekocht die slechts vijf minuten lopen van mijn woning ligt. Hierdoor ben ik verzekerd van een altijd beschikbare parkeerplek, en ervaar ik de vrijheid om op elk moment mijn auto te gebruiken".
Arabella (34 jaar, werkende bovenlaag / stedelijke centra



3.5

Activiteitenpatroon van burgers

De mobiliteitsbehoefte van inwoners van de Zuidelijke Randstad is gekoppeld aan het aantal activiteiten dat zij uitvoeren en willen uitvoeren. Hierbij geldt zoals besproken dat het aantal activiteiten dat men uitvoert ook afhangt van de bereikbaarheid van activiteiten. Als men meer activiteiten wil uitvoeren dan haalbaar is, dan spreken wij over latente activiteitenbehoefte, ofwel vervoersarmoede. Figuur 3.9 toont de mate

waarin de groepen inwoners activiteiten uitvoeren in een gemiddelde week. De uitkomsten zijn geïndexeerd waarbij 1,0 gelijk staat aan het gewogen gemiddelde van de totale populatie..

Figuur 3.9: aantal reizen per week (N=2.735, index 1 = gemiddelde per segment)

Reisdagen per week	Alle bestemmingen				Vaste werkplek				Andere werkplek				Dokter/ziekenhuis			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Gepensioneerde bovenlaag	0,9	0,9	0,7	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	1,2	1,1	1,0	0,9
Werkende bovenlaag	1,2	1,2	1,2	-	1,3	1,4	1,4	-	1,6	1,5	1,4	-	1,0	0,9	0,9	-
Kansrijke jongeren	1,4	1,3	1,3	-	1,1	1,2	1,0	-	0,8	1,1	1,3	-	1,1	1,0	0,7	-
Werkende middengroep	1,3	1,2	1,2	1,3	1,9	1,7	1,8	2,1	1,7	1,8	1,6	2,4	0,9	0,9	0,9	0,7
Kwetsbare onderlaag	0,7	0,8	0,8	0,8	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	1,0	1,0	1,0	1,0
Bereikbaarheid bestemming	Boodschappen				Familie/vrienden				Sport/hobby							
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4				
Gepensioneerde bovenlaag	1,2	1,1	1,0	0,9	1,0	1,2	0,8	0,7	1,3	1,4	1,1	0,9				
Werkende bovenlaag	1,0	0,9	0,9	-	1,0	0,9	1,0	-	1,2	1,3	1,2	-				
Kansrijke jongeren	1,1	1,0	0,7	-	1,3	1,0	1,2	-	1,4	1,5	1,2	-				
Werkende middengroep	0,9	0,9	0,9	0,7	1,1	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	0,7	0,8				
Kwetsbare onderlaag	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	1,2	1,0	0,7	0,8	0,9	0,8				

Legenda

Stedelijke centra	1	Index hoger dan 1,05	1,1	NVT / Te lage respons	-
Stadsranden	2	Index 1,05-0,95	1,0	De index heeft aan of een segment beter (hoger dan 1) of slechter scoort dan gemiddeld binnen een vierkant	
Welgelegen	3	Index 0,94-0,85	0,9		
Tussen- en buitengebied	4	Index lager dan 0,85	0,9		

De bijzonderheden uit de tabel worden hierna beschreven en verrijkt met de resultaten van de interviews.

3.5.1

Reizen naar vaste of variabele werkplek

Mobiliteitsbehoeften voor werk verschillen sterk tussen sociale groepen door hun arbeidsmarktpositie, sector en mate van werkzekerheid. Groepen die veel reizen naar vaste werkplekken zijn voornamelijk de werkende bovenlaag en de werkende middengroep. De werkende bovenlaag werkt vaak in leidinggevende of gespecialiseerde functies binnen bedrijven met vaste kantoren. Zij reizen dagelijks naar goed bereikbare stads- of bedrijvent centra. De werkende middengroep werkt vaak in sectoren zoals productie en zorg, waar fysieke aanwezigheid op een vaste locatie vereist is.

Groepen die veel reizen naar flexibele werkplekken zijn met name zelfstandigen, bouwvakkers en logistiek medewerkers. Zij werken op wisselende locaties en zijn vaak afhankelijk van de auto om op tijd te arriveren. Groepen die minder reizen zijn de gepensioneerden en de kwetsbare onderlaag. Gepensioneerden hebben geen werkverplichtingen, terwijl de kwetsbare onderlaag vaker werkloos is of lokaal werk heeft, maar moeite heeft met mobiliteit door kosten of beperkte vervoersopties.

"Ik werk in een leidinggevende functie en moet vaak fysiek op kantoor zijn voor vergaderingen en afspraken. Het OV is een optie, maar de auto blijft de snelste en meest flexibele manier om naar mijn werk te gaan."

- Peter (55) werkende bovenlaag/stedelijke centra





"Ik probeer zoveel mogelijk met de fiets naar werk te gaan, maar als het regent of ik moet naar een andere locatie, ben ik afhankelijk van de auto. OV is te onbetrouwbaar en sluit niet goed aan."

- Esther (44) werkende middengroep/welgelegen

3.5.2

Mobiliteitsbehoefte voor zorg

De mobiliteitsbehoefte voor zorg varieert sterk per doelgroep en beïnvloedt in hoeverre mensen toegang hebben tot medische voorzieningen. Voor de werkende bovenlaag is zorgmobiliteit meestal goed geregeld. Zij beschikken vaak over een auto en kunnen flexibel afspraken plannen. Als zij in de stad wonen, kan de parkeerdruk bij ziekenhuizen en klinieken een obstakel vormen, maar ze hebben voldoende alternatieven zoals taxi's of openbaar vervoer. De gepensioneerde bovenlaag en gepensioneerden in de kwetsbare onderlaag hebben frequenter medische afspraken en ervaren door toenemende fysieke of mentale gebreken een groeiende afhankelijkheid van vervoersmiddelen zoals het OV, de Valys of deeltaxi's. Sommigen behouden hun auto voor zelfstandigheid, maar anderen ondervinden problemen als OV-haltes te ver weg zijn of toegankelijkheid beperkt is.

De kansrijke jongeren hebben over het algemeen weinig zorgbehoefte. Voor hen is openbaar vervoer of de fiets meestal voldoende om sporadische zorgbezoeken te regelen. De werkende middengroep gebruikt de auto voor zorgbezoeken, maar stijgende brandstof- en parkeerkosten kunnen een obstakel zijn. Openbaar vervoer is niet altijd een betrouwbaar alternatief, vooral in buitengebieden waar verbindingen minder frequent zijn. Voor de kwetsbare onderlaag is zorgmobiliteit het grootste probleem. Zonder auto en met een beperkt OV-aanbod kunnen ze moeite hebben om tijdig bij artsen of ziekenhuizen te komen. Lange reistijden en hoge kosten maken dat sommigen zorg uitstellen of afhankelijk zijn van vrienden en familie. Hierdoor blijft de toegang tot medische voorzieningen ongelijk verdeeld en bepaalt iemands economische positie in grote mate of zorg bereikbaar is.

"Ik moet regelmatig naar het ziekenhuis, maar zonder auto is dat bijna onmogelijk. De bus rijdt hier nauwelijks en een taxi is te duur. Vroeger kon ik met de trein, maar de halte is inmiddels opgeheven. Soms vraag ik mijn kinderen om me te brengen, maar zij kunnen niet altijd."

- Henk (70) kwetsbare onderlaag/welgelegen



"Mijn zorgverzekering vergoedt geen vervoer en ik kan geen auto betalen. Als ik ziek ben en naar de huisarts moet, ben ik afhankelijk van de bus. Soms betekent dat een lange reistijd en overstappen, terwijl ik me beroerd voel. Als de wachttijd bij de huisarts lang is, mis ik ook de terugrit en moet ik nóg langer wachten."

- Fatima (39) werkende middengroep, stedelijke centra

"Ik ervaar dat de verschillende OV-middelen niet altijd naadloos op elkaar aansluiten. Als ik een medisch consult in het ziekenhuis moet halen, leidt dat vaak tot langdurige overstaptijden en onzekerheid, wat de toegankelijkheid van zorg ernstig belemmert". Anja (63) gepensioneerde bovenlaag/welgelegen



3.5.3 Mobiliteitsbehoefte bij boodschappen en winkelen

Voor de werkende bovenlaag is winkelen vaak een combinatie van efficiëntie en gemak. Ze rijden met hun auto naar een supermarkt met ruime parkeergelegenheid of laten boodschappen thuisbezorgen. Voor luxe-aankopen bezoeken ze stadscentra, waar parkeren duur en lastig is, maar hun budget maakt dat geen groot probleem. De gepensioneerde bovenlaag heeft meer tijd en kiest bewust voor lokale winkels of speciaalzaken, vaak met de auto of lopend. Ze vermijden drukte en plannen boodschappen slim om files en parkeerproblemen te ontwijken. Sommigen ondervinden echter moeite met sjouwen of lange afstanden lopen.

Kansrijke jongeren gebruiken de fiets of het OV en kopen veel online. Ze doen boodschappen onderweg van werk of studie en kiezen voor gemak. Hun uitdaging is het vervoer van grotere aankopen zonder auto. De werkende middengroep is prijsbewust en zoekt voordelige supermarkten, soms buiten hun woonplaats. Auto's zijn praktisch, maar brandstofkosten spelen mee. Voor de kwetsbare onderlaag zijn afstand en kosten beperkend. Zij lopen vaak naar de supermarkt.

"Ik moet naar een goedkopere supermarkt buiten het dorp, maar zonder auto is dat lastig. De bus rijdt maar een paar keer per dag, en met volle boodschappentassen is dat geen optie. Ik ben nu afhankelijk van burens of familie, maar die kunnen niet altijd." Marijke (70) kwetsbare onderlaag/welgelegen



"In het centrum van Rotterdam, heb ik alles binnen handbereik – dat maakt winkelen simpel en zorgt ervoor dat ik niet afhankelijk ben van dure vervoersmiddelen."

Arabella (34) kansrijke jongeren/stedelijke centra

3.5.4 Mobiliteitsbehoefte voor bezoek aan familie/vrienden

De mobiliteitsbehoefte voor het bezoeken van familie en vrienden verschilt per doelgroep. Kansrijke studenten en kansrijke jonge werkenden vragen om flexibiliteit en betaalbare opties, zoals goedkope OV-abonnementen en autodelen, om interregionale reizen te faciliteren. Werkende boven- en middengroepen combineren

eigen autobezit met betrouwbare OV-diensten, waarbij de aansluiting tussen vervoersmodaliteiten cruciaal is. Gepensioneerden en kwetsbare groepen hechten waarde aan veiligheid, comfort en toegankelijke OV-diensten, met extra aandacht voor avond- en weekendverbindingen. Zij zijn sterk afhankelijk van groeps- en daluren kortingen in het OV. Doelgroepen die in stedelijke centra en stadsranden wonen ervaren meer moeite met de bereikbaarheid van familie en vrienden, omdat die regelmatig niet op OV bereikbare plekken wonen. Met name kansrijke jongeren hebben meer behoefte aan sociale contacten en geven aan dat mobiliteitsbeperkingen hier een belangrijke rol bij spelen. Tot slot valt op dat de gepensioneerde bovenlaag significant minder vaak reist naar familie en vrienden als zij in het tussen- en buitengebied wonen. Dit wordt verklaard door hun afnemende autobezit.

3.5.5 Mobiliteitsbehoefte voor sport en hobby's

De mobiliteitsbehoefte voor sport en hobby verschilt per doelgroep. Jonge werkenden en studenten verlangen naar flexibele, snelle en betaalbare vervoersmogelijkheden om sportevenementen, fitnesscentra of hobbyclubs te bezoeken. Zij maken vaak gebruik van de fiets, e-bike's en openbaar vervoer, maar hechten ook waarde aan de mogelijkheid tot autodelen wanneer reistijden kort moeten blijven. De werkende middengroep combineren vaak eigen autobezit met OV-opties om zowel zakelijke als recreatieve reizen efficiënt te plannen. Gepensioneerden en kwetsbare groepen stellen veiligheid, comfort en toegankelijkheid voorop; zij prefereren OV-diensten met voldoende frequentie, vooral buiten de spitsuren. De werkende middengroep en de kwetsbare onderlaag reist het minst voor hobby en sport. De verklaring hiervoor is dat zij minder tijd en geld hebben voor deze activiteiten. Regionale verschillen spelen een rol: stedelijke gebieden bieden een rijker aanbod aan vervoersmogelijkheden, terwijl bewoners van minder centrale gebieden vaker afhankelijk zijn van de auto. Ten slotte valt op dat alle doelgroepen die wonen in welgelegen gebieden de bereikbaarheid van hun sport of hobby relatief slecht scoren. Dit wordt verklaard door het feit dat de afstanden tot sport en hobby hier relatief groot zijn, en de OV bereikbaarheid van die locaties relatief laag.

“Wanneer we gaan wandelen in de duinen – een van mijn favoriete hobby's – blijkt het OV simpelweg niet snel genoeg. In zulke gevallen kies ik voor de auto, zodat ik zonder tijdverlies van mijn sportieve uitstapjes kan genieten.” Arjen (45), werkende middengroep, welgelegen



Voor hobby's is flexibiliteit onmisbaar. Ik hou er niet van om vast te zitten aan tijden. Met de auto heb ik de controle over mijn tijd, wat voor mij essentieel is als ik meerdere belangrijke evenementen op dezelfde dag wil bijwonen. Het geeft me een gevoel van zekerheid.” Afanaïsa (28), kansrijke jongeren/stadsranden

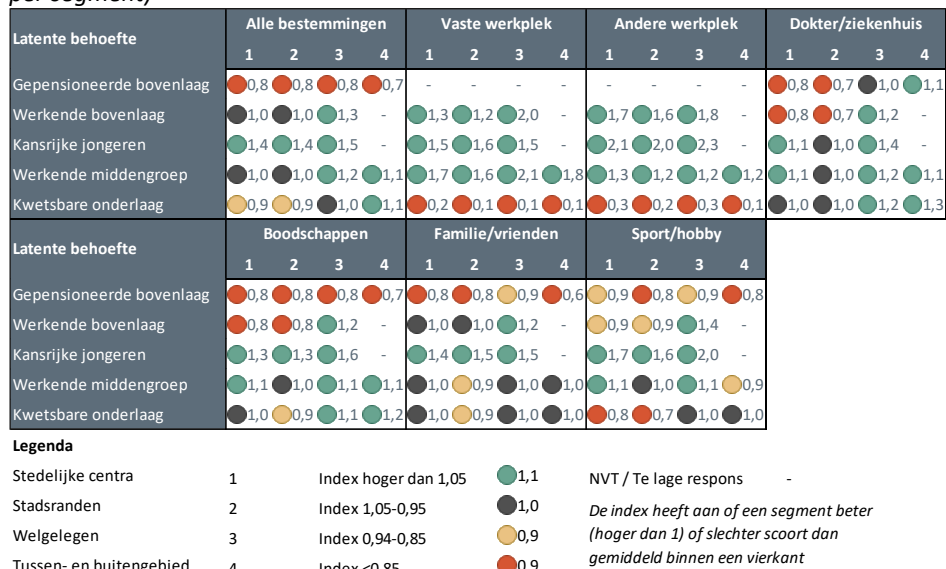
3.6 Latente activiteitenbehoefte

In de enquête hebben we gevraagd naar de latente activiteitenbehoefte door respondenten te vragen of ze vaker zouden reizen als dit per vervoerwijze makkelijker, goedkoper of sneller zou zijn. De uitkomsten zijn geïndexeerd waarbij 1,0 gelijk staat aan het gewogen gemiddelde van de totale populatie. Figuur 3.10 toont de resultaten.

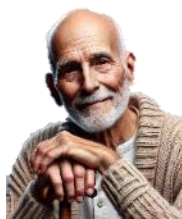
Kansrijke jongeren hebben de grootste latente activiteitenbehoefte van alle groepen: zij zouden meer activiteiten ontplooiën als hun mobiliteitsopties makkelijker, goedkoper of sneller zouden zijn. Werkende groepen geven aan dat zij vaker naar hun vaste werkplek of naar een andere werkplek zouden willen reizen als de bereikbaarheid daarvan zou verbeteren. Opvallend is dat deze latente behoefte hoger is in de welgelegen gebieden dan in de stedelijke centra en de stadsranden.

De welgelegen gebieden vallen sowieso op in de figuur: voor alle activiteiten hebben inwoners van welgelegen gebieden de meeste latente mobiliteitsbehoefte. Dit geldt met name voor de activiteiten voor sport en hobby en zorgbezoeken, wat eerder ook al bleek. Bij kansrijke jongeren en de kwetsbare onderlaag is er ten slotte nog latente mobiliteitsbehoefte om naar onderwijslocaties te gaan. Dit blijkt uit de interviews (zie quotes hieronder).

Figuur 3.10: latente behoefte van burgers om meer activiteiten uit te voeren als de bereikbaarheid goedkoper/snelser/makkelijker wordt. (N=2.735, index 1 = gemiddelde per segment)



"Ik probeer een opleiding te volgen, maar de reiskosten zijn te hoog. Mijn OV-vergoeding dekt niet alle kosten. Soms sla ik lessen over omdat ik het niet kan betalen. Een fiets is geen optie, want de afstand is te groot. Hierdoor loop ik kansen mis. Kevin (29) kwetsbare onderlaag, tussen en buitengebied.

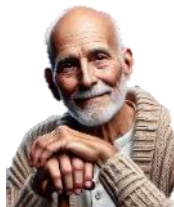


"Ik moet regelmatig naar het ziekenhuis, maar zonder auto is dat bijna onmogelijk. De bus rijdt hier nauwelijks en een taxi is te duur. Soms vraag ik mijn kinderen om me te brengen, maar zij kunnen ook niet altijd." Henk (70) kwetsbare onderlaag, welgelegen

3.7 Belang van tijd, geld en gemak

Tot slot hebben we in de enquête gevraagd naar het belang van tijd, geld en gemak voor het invullen van de latente mobiliteitsbehoefte. We vroegen respondenten of zij vaker zouden reizen naar de verschillende activiteiten als hun vervoer goedkoper, sneller of makkelijker zou worden. Figuur 3.11 toont de resultaten per vervoerwijze.

"Ik woon in Ridderkerk en ik heb een auto nodig om mijn werk te behouden, maar de kosten maken het soms bijna onmogelijk. Mijn benzinekosten zijn zo hoog dat ik soms moet kiezen tussen tanken en boodschappen doen. De auto is noodzakelijk, maar financieel gezien bijna niet meer haalbaar." Apke (45) kwetsbare onderlaag, welgelegen.



"Als openbaar vervoer makkelijker toegankelijk wordt, zou ik zonder aarzeling vaker reizen, omdat een intuïtief OV systeem mijn dagelijkse planning eenvoudig en stressvrij, zeker en betrouwbaar maakt." Jan (70) gepensioneerde bovenlaag, stedelijke centra.

Figuur 3.11: behoefte van burgers om meer activiteiten uit te voeren als de bereikbaarheid goedkoper/snelser/makkelijker wordt. (N=2.735, index 1 = gemiddelde per segment)

	Goedkoper				Snelser				Gemakkelijker				Totaal			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Eigen auto																
Gepensioneerde bovenlaag	0,5	0,5	1,5	1,4	0,6	0,6	0,9	1,1	0,9	0,9	1,1	1,2	0,7	0,7	1,2	1,2
Werkende bovenlaag	0,7	0,7	1,5	-	0,9	1,1	1,8	-	1,0	0,9	1,4	-	0,9	0,9	1,6	-
Kansrijke jongeren	1,2	1,0	2,2	-	1,2	1,2	1,4	-	0,7	0,9	1,0	-	1,0	1,1	1,5	-
Werkende middengroep	1,2	1,0	1,6	1,8	1,0	1,3	1,4	1,7	0,8	1,0	1,0	1,1	1,0	1,1	1,4	1,5
Kwetsbare onderlaag	0,6	0,8	1,4	1,5	0,7	0,7	1,1	1,6	0,9	1,0	1,5	1,7	0,7	0,8	1,3	1,6
Openbaar vervoer																
Gepensioneerde bovenlaag	0,4	0,4	0,6	0,7	0,5	0,5	0,8	0,8	1,0	0,9	0,8	0,6	0,6	0,6	0,7	0,7
Werkende bovenlaag	1,0	0,9	1,3	-	1,4	1,2	1,6	-	1,1	0,9	1,4	-	1,2	1,0	1,4	-
Kansrijke jongeren	2,5	2,3	2,3	-	2,5	2,5	2,7	-	1,5	1,7	2,0	-	2,1	2,2	2,3	-
Werkende middengroep	1,2	1,0	1,2	1,0	1,0	1,0	1,5	1,0	1,0	0,9	1,0	0,8	1,0	1,0	1,2	0,9
Kwetsbare onderlaag	0,8	0,8	0,9	0,7	0,6	0,5	0,6	0,6	0,8	0,9	0,9	1,1	0,7	0,7	0,8	0,8
Fiets																
Gepensioneerde bovenlaag	0,3	0,4	0,4	0,0	0,5	0,5	0,7	0,8	0,8	0,9	0,8	0,7	0,5	0,6	0,6	0,5
Werkende bovenlaag	0,6	0,6	1,1	-	1,2	1,2	1,5	-	1,1	1,2	1,6	-	1,0	1,0	1,4	-
Kansrijke jongeren	2,1	1,4	2,9	-	3,0	2,7	2,5	-	1,7	1,6	2,2	-	2,2	1,9	2,5	-
Werkende middengroep	1,2	0,7	1,1	2,3	1,0	1,1	1,5	1,4	0,8	1,0	1,2	0,5	1,0	0,9	1,3	1,4
Kwetsbare onderlaag	1,1	1,0	1,3	1,4	0,4	0,5	0,7	0,7	0,6	0,9	1,1	1,2	0,7	0,8	1,0	1,1
Deelauto																
Gepensioneerde bovenlaag	0,6	0,7	0,3	0,0	0,3	0,2	0,9	1,3	0,8	0,6	0,3	0,0	0,6	0,5	0,5	0,4
Werkende bovenlaag	1,0	1,0	1,0	-	1,3	1,1	1,3	-	1,4	1,4	1,5	-	1,2	1,1	1,3	-
Kansrijke jongeren	3,1	3,5	2,9	-	2,7	4,0	5,0	-	1,9	2,6	3,5	-	2,5	3,4	3,8	-
Werkende middengroep	1,3	1,0	0,5	1,3	1,6	1,2	0,4	0,8	1,3	1,0	0,9	0,8	1,4	1,1	0,6	1,0
Kwetsbare onderlaag	0,8	0,4	0,8	0,5	0,6	0,3	0,6	0,6	0,7	0,6	0,7	0,7	0,7	0,5	0,7	0,6
Deelfiets																
Gepensioneerde bovenlaag	0,3	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	0,3	0,0	0,0	0,2	0,2	0,0	0,0
Werkende bovenlaag	0,7	0,4	1,1	-	1,1	1,0	1,1	-	1,4	1,0	1,3	-	1,1	0,8	1,2	-
Kansrijke jongeren	3,7	2,7	4,7	-	4,5	2,7	3,7	-	2,3	2,2	3,0	-	3,5	2,5	3,8	-
Werkende middengroep	2,3	0,7	0,5	1,2	1,7	0,9	0,9	1,7	1,5	1,1	1,4	1,6	1,8	0,9	0,9	1,5
Kwetsbare onderlaag	0,8	0,6	0,6	0,3	0,7	0,4	0,4	1,0	0,7	0,6	0,7	1,4	0,8	0,6	0,6	0,9
Speciaal vervoer																
Gepensioneerde bovenlaag	0,9	0,8	0,0	0,0	0,7	0,7	0,0	0,0	0,4	0,4	0,0	0,6	0,7	0,6	0,0	2,2
Werkende bovenlaag	0,0	0,0	0,0	-	1,3	1,1	0,8	-	0,5	0,6	0,0	-	0,6	0,6	0,3	-
Kansrijke jongeren	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,0	-
Werkende middengroep	1,0	1,0	1,0	4,4	0,0	0,0	1,1	3,6	0,0	0,0	0,6	0,0	0,3	0,3	0,9	2,7
Kwetsbare onderlaag	2,2	1,8	1,5	2,1	2,2	1,5	1,2	3,4	2,8	1,7	1,8	2,0	2,4	1,6	1,5	2,5

3.8

Behoeftte ten aanzien van de MoVe doelen

Met 60 diepte-interviews met inwoners van de Zuidelijke randstad en de opmerkingen in de open velden van de enquête hebben wij verdiepende kwalitatieve inzichten opgehaald over de relatie tussen de mobiliteitsbehoefte van de doelgroepen en de MoVe doelen zoals die zijn geformuleerd in de Multimodale Adaptieve Ontwikkelstrategie. Hieronder volgt de uitwerking per strategisch doel.



3.8.1

Hoofddoel 1: Versterken van de ruimtelijk-economische structuur

De plannen om 170.000 nieuwe woningen en 80.000 extra arbeidsplaatsen te realiseren in de Zuidelijke Randstad roepen zowel hoop als zorgen op bij verschillende sociale groepen. Werkenden benadrukken het belang dat woon- en werkplekken op korte afstand van elkaar liggen. Een compacte stedelijke structuur voorkomt lange pendelafstanden en stimuleert het gebruik van OV en fiets. De wens om zowel werk als wonen nabij elkaar te organiseren sluit aan bij het streven naar een verbeterd vestigingsklimaat en versterkte top- en kennisclusters.

De werkende middengroep en de kwetsbare onderlaag ervaren echter weinig keuzevrijheid in waar zij wonen en werken. Zij hebben relatief weinig controle over hun werkdagen en tijden en hebben beperkte mogelijkheden om thuis te werken. Door ruimtelijk-economische ontwikkelingen zoals schaalvergroting in de zorg en het onderwijs en door leefbaarheidsbeleid in stadscentra en stadsranden ervaren zij steeds meer moeite met het bereiken van hun werkplek, bouwplaats of ambulante zorgcliënten. Zij geven geregeld aan dat zij dichterbij hun werk zouden willen wonen als er meer betaalbare woningen zouden zijn.

"Ik heb wel eens gekeken naar werk in een ander dorp, maar er is gewoon geen verbinding. De wil is er, maar er is geen mogelijkheid. Je bent dan zo lang onderweg dat het eigenlijk niet te doen is." Thijs (35), werkende middenklasse.



"Ik wil wel verhuizen voor een baan, maar in deze huizenmarkt moet je geluk hebben. OV-verbindingen spelen daar een rol in, want als ik verder weg ga wonen, moeten de kosten en reistijd het wel waard zijn." Afanaisa (25) kansrijke jongeren

De gepensioneerde bovenlaag en de kwetsbare onderlaag maken zich daarnaast zorgen over de toenemende drukte door de verdichting in de Zuidelijke Randstad. Verkeersveiligheid, sociale veiligheid en toegankelijkheid zijn voor hen belangrijke aspecten van hun mobiliteitsbehoefte. Zij ervaren, mede door toenemende fysieke en mentale beperkingen, dat zij meer moeite krijgen met de drukte op de weg, het fietspad en in het openbaar vervoer. Ze mijden zoveel mogelijk de spits maar ook daarbuiten voelen zij zich soms niet veilig om te reizen, waardoor zij dat minder gaan doen. Respondenten geven aan dat zij naarmate ze ouder worden de auto en de fiets vaker laten staan omdat ze dat niet veilig meer vinden en zich dan aanpassen naar meer lopen, openbaar vervoer en doelgroepenvervoer. Die laatste vervoermogelijkheid wordt over het algemeen gezien als laatste redmiddel, omdat de doelgroepen het relatief duur, complex, tijdrovend en onbetrouwbaar vinden.

Automobilisten vrezen dat de extra woningbouw zonder stevige investeringen in infrastructuur leidt tot langere reistijden en minder betrouwbaarheid. Ook zijn zij bezorgd over de afnemende ruimte voor de auto, vooral in stadscentra en de stadsranden, waar parkeerplaatsen schaarser worden. Er zijn veel respondenten die

zich zorgen maken over hun parkeermogelijkheden in de woonomgeving en over de rechtvaardigheid van de verdeling van de schaarse plekken bij nieuwbouw.

"Bij de koop van onze flat waren parkeerplaatsen niet verplicht bij te kopen, maar nu blijkt dat we eigenlijk geen parkeervergunning mogen aanvragen. Dat was ons niet verteld door de makelaar" Paula (41) werkende middengroep).



"Als je een auto hebt omdat je bijvoorbeeld monteur of verloskundige bent en je loot niet in voor een parkeerplaats, dan heb je echt een probleem. Je mag niet op de openbare straat parkeren als je daar woont". Linn (35) werkende middengroep.

Het subdoel 'vestigingsklimaat' zou specifieker kunnen benoemen dat niet alleen bedrijven, maar ook mobiliteitsvoorzieningen een rol spelen in het aantrekkelijk maken van de regio voor werknemers. De focus op de backbones van het OV faciliteert vooral de pendel van de werkende bovenlaag en de kansrijke jongeren. De OV behoefte van de werkende middenlaag is vaak niet gericht op werkgebieden rondom grote OV knooppunten, maar verspreidt in de regio. Het verbeteren van multimodale overstappen en snellere verbindingen naar werkclusters buiten de stedelijke centra zou hierbij een prioriteit moeten zijn voor de mobiliteitsbehoefte van de werkende middengroep.

3.8.2 Hoofddoel 2: Ontwikkelen van een hoogwaardig en duurzaam mobiliteitssysteem

Hoofddoel 2 richt zich op het creëren van een mobiliteitssysteem dat niet alleen duurzaam is, maar ook kwalitatief hoogstaand voor zowel personen- als goederenvervoer. De subdoelen omvatten onder meer het oplossen van knelpunten in het personenvervoer, het toepassen van het STOMP principe, het vergroten van de betrouwbaarheid van de OV-netwerken en het verbeteren van de multimodale ketenmobiliteit. Ook op het gebied van goederenvervoer en duurzaamheid (zoals het reduceren van afgelegde kilometers en het inzetten op zero-emissie voertuigen) liggen belangrijke aandachtspunten.

De werkende bovenlaag waardeert een duurzaam mobiliteitssysteem dat snelle reistijden, betrouwbare OV-dienstverlening en een hoge mate van comfort biedt. Zij worden gemotiveerd door de integratie van multimodale opties, innovatieve technologieën en het STOMP-principe, wat hen flexibiliteit en efficiëntie verschaft. Echter maken zij zich zorgen over mogelijke verstoringen in hun reisschema's door vertragingen, onvoldoende aansluiting tussen modaliteiten en beperkte keuzevrijheid. Daarnaast vrezen zij dat ingrijpende beleidswijzigingen hun persoonlijke mobiliteitskeuzes beperken. Zij verlangen naar een naadloos functionerend netwerk waarin personen- en goederenvervoer optimaal op elkaar zijn afgestemd en dat tegelijkertijd voldoet aan hoge kwaliteitsnormen.

De werkende middengroep hecht waarde aan een mobiliteitssysteem dat praktische efficiëntie combineert met betaalbaarheid. Zij worden gemotiveerd door verbeterde reistijden, betrouwbare en directe OV-diensten en een soepele integratie van verschillende vervoersmodaliteiten, wat hun dagelijkse pendel vergemakkelijkt. Tegelijkertijd ervaren zij zorgen over onvoorspelbare dienstregelingen, onvoldoende frequentie buiten de spits en kostenstijgingen. Zij vrezen dat een te sterke focus op reductie van automobilititeit en op technologische innovatie de toegankelijkheid voor hen kan verminderen. Zij verlangen naar een robuust systeem dat hen in staat stelt om hun productiviteit op het benodigde niveau te houden. Hun praktische benadering benadrukt solidariteit en stabiliteit.

Kansrijke jongeren zien een duurzaam mobiliteitssysteem als essentieel voor een innovatieve en verbonden toekomst. Zij worden gemotiveerd door de mogelijkheden om via moderne technologieën, zoals elektrische voertuigen en deelmobiliteit, flexibele en milieuvriendelijke reismogelijkheden te benutten. Tegelijkertijd verwachten zij dat zij in de toekomst een auto nodig hebben en maken zij zich zorgen over de betaalbaarheid, betrouwbaarheid en toegankelijkheid van nieuwe mobiliteitsdiensten. Zij vrezen dat een te sterke nadruk op duurzaamheid de keuzevrijheid kan beperken en dat een onvoldoende robuuste infrastructuur hun mobiliteitsbehoeften niet adequaat ondersteunt. Zij pleiten voor toekomst waarin innovatie, duurzaamheid en gebruikersgemak hand in hand gaan.

Gepensioneerden waarderen een mobiliteitssysteem dat veiligheid, betrouwbaarheid en comfort combineert met duurzaamheid. Zij worden gemotiveerd door de wens om zelfstandig te blijven reizen en toegang te hebben tot OV-diensten die aansluiten op hun behoeften, zoals korte wachttijden en duidelijke routes. Hun mobiliteitskeuze is vaak afhankelijk van hun fysieke en mentale beperkingen. Ze hebben behoefte aan veilige en voorspelbare reisalternatieven, zodat zij zonder stress van deur tot deur kunnen reizen. Tegelijkertijd maken zij zich zorgen over toenemende vertragingen, beperkte frequenties en de mogelijke negatieve impact van technologische veranderingen op hun mobiliteit. Zij verlangen naar een stabiel, gebruiksvriendelijk en duurzaam systeem dat hun mobiliteitsbehoeften waarborgt met zekerheid.

De werkende bovenlaag en kansrijke jongeren vinden het daarnaast belangrijk dat duurzame alternatieven net zo flexibel zijn als de privéauto. Een zorg is dat als het beleid te restrictief wordt, hun mobiliteit (voor zakelijke afspraken of spontane verplaatsingen) in het gedrang komt. Vanwege hun hoge mate van zelfbeschikking blijven zij relatief vaak vasthouden aan autobezit en gebruik. Dit blijkt ook duidelijk uit de enquête: juist de werkende bovenlaag heeft in de stad relatief veel auto's.

De kwetsbare onderlaag, vaak bestaande uit mensen met beperkte financiële middelen, fysieke of mentale beperkingen en beperkte keuzevrijheid qua wonen en arbeid, hecht groot belang aan een betrouwbaar, betaalbaar en toegankelijk mobiliteitssysteem. Zij worden gemotiveerd door de noodzaak om dagelijkse verplichtingen, zoals werk, zorg en sociale contacten, zonder financiële en praktische belemmeringen na te komen. Duurzaamheidsmaatregelen, zoals de promotie van elektrische voertuigen en vermindering van autobezit, roepen zorgen op. Zij vrezen dat technologische innovaties en ingrijpende veranderingen leiden tot hogere kosten, mindere dienstregelingen en beperkte bereikbaarheid in achtergestelde wijken, waardoor hun mobiliteit verder wordt beperkt.



Naar mijn mening moet de investering vooral in OV-bereikbaarheid zitten. Naast kortere reistijden vooral ook aandacht voor meer lijnen, makkelijkere overstappen, hoge betrouwbaarheid en betaalbaarheid. Maarten (26), werkende middenklasse



"De N207 is echt een drama op dit moment. Daar hebben ze er een paar jaar geleden een busbaan naast gelegd, maar volgens mij hadden ze daar gewoon een tweebaansweg moeten maken. Dat zou de doorstroming in ieder geval verbeteren." Ronald (40), werkende middenklasse

3.8.3

Hoofddoel 3: Vergroten van de aantrekkelijkheid van een gezonde leefomgeving

Hoofddoel 3 richt zich op het vergroten van de aantrekkelijkheid van een gezonde leefomgeving. Het doel omvat het verbeteren van de inrichting van stedelijke gebieden, met meer aandacht voor groen, recreatieve voorzieningen en veilige, toegankelijke infrastructuur. Daarbij wordt gewerkt aan het terugdringen van gezondheid verslechterende factoren, zoals luchtvervuiling, geluidsoverlast en trillingen. Daarnaast wordt ingezet op het verhogen van de verkeersveiligheid en het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers. Door de focus op zowel esthetische als functionele elementen ontstaat een omgeving waarin wonen, werken en recreatie harmonisch samenkomen, wat bijdraagt aan het welzijn en de levenskwaliteit van alle inwoners en een duurzaam toekomstperspectief.

Respondenten in alle doelgroepen maken zich zorgen over de gevolgen van intensieve stedelijke ontwikkeling, zoals een afname van groene ruimte, toegenomen verkeersdruk en een stijging in verkeersongevallen. Zij hechten waarde aan het verbeteren van de leefbaarheid, met name in de stadscentra en de stadsranden. In de welgelegen en buitengebieden is de behoefte vooral gericht op behoud en versterking van de lokale voorzieningen. De onderliggende motieven voor deze gedeelde beelden verschillen.

De gepensioneerde bovenlaag en de kansrijke jongeren hechten veel waarde aan natuur, milieu en een gezonde en prettige leefomgeving. Dit geldt in mindere mate ook voor de werkende bovenlaag. Deze groepen hebben in de Zuidelijke Randstad een sociale verwachting dat duurzaam vervoer de norm is. Binnen deze kringen wordt het kiezen voor milieuvriendelijke alternatieven gezien als "normaal" en zelfs als een statussymbool van maatschappelijk verantwoord gedrag.

De werkende bovenlaag hecht veel waarde aan een aantrekkelijke leefomgeving. Zij worden gemotiveerd door het idee van een kwalitatief ingericht stedelijk landschap met ruime, groene zones en hoogwaardige recreatieve voorzieningen. Dit draagt bij aan een comfortabele leef- en werkomgeving en bevordert hun algehele welzijn. Zij

wensen dat beleid de luchtkwaliteit, geluidsbeperking en verkeersveiligheid optimaliseert zonder hun status en comfort te ondermijnen.

Kansrijke jongeren zien een gezonde leefomgeving als een cruciale basis voor hun persoonlijke en professionele ontwikkeling. Zij worden gemotiveerd door innovatieve en duurzame initiatieven die zorgen voor aantrekkelijke, groen ingerichte stedelijke ruimtes. Verbeterde luchtkwaliteit, verhoogde verkeersveiligheid en geluidsreductie spreken hen aan, omdat dit bijdraagt aan een inspirerende en ontspannen levensstijl en groeiomgeving.

De werkende middengroep streeft naar een leefomgeving die zowel functioneel als ontspannend is, waarbij recreatieve voorzieningen en groen direct toegankelijk zijn. Zij hechten waarde aan een betere balans tussen werk en privéleven. Zij verlangen naar doordacht beleid dat de leefbaarheid bevordert en tegelijkertijd de bestaande sociale cohesie behoudt. De werkende middengroep maakt zich zorgen over haar productiviteit en ziet deze afnemen door stijgende kosten, parkeerrestricties en toenemende afhankelijkheid van openbaar vervoer en fiets.

De werkende middengroep ziet duurzame alternatieven pas als aantrekkelijk als deze betrouwbaar en kostenefficiënt zijn. In veel sectoren geven respondenten aan dat zij te weinig alternatieven hebben voor de eigen auto en dat elektrische auto's (nog) niet betaalbaar zijn, met name voor specialistische voertuigen. Dit geldt bijvoorbeeld voor personeel aan het bed in de zorgsector en bouw- en installatiepersoneel. Zij zien geen alternatief voor de auto of bestelbus vanwege eerder benoemde redenen: beschikbaarheid van openbaar vervoer en het moeten meenemen van (zware) spullen. Ze benoemen ook het tekort aan oplaadvoorzieningen als aandachtspunt. De werkende middengroep heeft relatief veel aanpassingsvermogen maar loopt ook het risico om onevenredig hard geraakt te worden door de benoemde trends en beleidslijnen.

Gepensioneerden waarderen een rustige, gezonde en veilige woonomgeving waar toegankelijkheid en comfort vooropstaan. Zij worden gemotiveerd door de wens om dichtbij recreatieve voorzieningen, groen en een betrouwbare infrastructuur te wonen, zodat zij in alle rust van hun vrije tijd kunnen genieten. Een beleid dat luchtkwaliteit verbetert, geluid en trillingen beperkt en verkeersveiligheid bevordert, sluit goed aan bij hun behoeften. Tegelijkertijd maken zij zich zorgen over de impact van snelle stedelijke ontwikkeling, die hun vertrouwde, rustige leefomgeving kan verstoren. Zij vrezen dat onvoldoende zorgvuldige integratie van nieuwbouwprojecten kan leiden tot meer drukte en onveiligheid.

De kwetsbare onderlaag ziet het belang van duurzame mobiliteit minder omdat zij zich zorgen maken over de praktische haalbaarheid, financiële lasten en de beschikbaarheid en betaalbaarheid van alternatieve vervoersoplossingen. Zij benadrukken dat het succes van duurzaamheidsmaatregelen afhankelijk is van een betrouwbare OV-dienstverlening en beschikbaarheid van woonruimte nabij hun werkplekken. Als het beleid resulteert in een daling van autobezit zonder dat er voldoende alternatieven in perifere gebieden zijn, kan dit leiden tot vervoersarmoede. Ze maken zich zorgen dat zij, die vaak al minder middelen hebben, hierdoor nog verder achtergesteld raken.



De werkende middengroep en de kwetsbare onderlaag geven ten slotte aan dat zij zich zorgen maken over het tempo waarin veranderingen in hun woon- en werkomgeving worden doorgevoerd. Zij maken zich zorgen over de (onzekerheid over) toenemende kosten voor mobiliteit en de afnemende productiviteit door files en parkeerproblemen en vragen zich af hoe lang ze dat nog kunnen volhouden (zie ook 2.2.4).

"De Maastunnel traverse heeft de slechtste luchtkwaliteit van Rotterdam. Dus ja, als je daar woont, ik zou daar toch niet zo blij mee zijn. En het lost zich niet verder op door nog meer snelwegen te bouwen. Want je blijft altijd die trechter houden. Nathalia (35) werkende middenklasse



"Als je kijkt naar hoe het met het milieu gaat, dan zie je dat mobiliteit een grote impact heeft. We zouden de manier waarop we ons verplaatsen veel meer moeten afstemmen op duurzaamheid en minder milieubelasting." Bert (50) werkende bovenlaag.

3.8.4

Hoofddoel 4: Vergroten van kansen voor mensen

Hoofddoel 4 richt zich op het creëren van een inclusieve en toegankelijke samenleving, waarin werk, opleidingen, voorzieningen en recreatie voor iedereen bereikbaar zijn. Het doel is om burgers actief te betrekken bij de regionale ontwikkeling, met speciale aandacht voor mensen met een laag inkomen of beperkingen. Daarnaast streeft het beleid naar één geïntegreerde arbeidsmarkt in de Zuidelijke Randstad. Door de fysieke en financiële toegankelijkheid van mobiliteit te verbeteren, wordt beoogd dat iedereen – ongeacht achtergrond – gelijke kansen krijgt om deel te nemen aan de economische en sociale groei van de regio, wat leidt tot een meer samenhangende en rechtvaardige samenleving.

De werkende bovenlaag wordt gemotiveerd door de wens om te wonen en werken in hoogwaardige, efficiënte en goed bereikbare clusters waar netwerken en kennisuitwisseling centraal staan. Hun zorgen richten zich op het risico van exclusieve ontwikkelingen die de sociale cohesie kunnen ondermijnen en de bereikbaarheid ongelijk verdelen. Daarnaast vrezen zij dat te sterke nadruk op inclusiviteit en toegankelijkheid kan leiden tot hogere kosten of een verlies van de kwaliteit en de efficiency van hun leefomgeving, wat hen economisch en sociaal zou kunnen beperken. De werkende bovenlaag benoemt dat zij begrip hebben voor de positie van de werkende middengroep en de kwetsbare onderlaag, maar koppelen dat begrip niet aan een verdeelvraagstuk waarbij zij zelf zouden moeten inleveren.

De werkende middengroep waardeert de belofte van een bereikbare arbeidsmarkt en toegankelijke en betaalbare voorzieningen, waardoor zij een betere balans tussen werk en privéleven kunnen najagen. Zij worden gemotiveerd door de wens dat hun buurt zowel werk- als recreatiekansen biedt zonder lange reistijden. Hun zorgen liggen

bij het risico dat nieuwe ontwikkelingen onvoldoende rekening houden met de specifieke aard van hun werk, wat kan leiden tot lagere productiviteit. Gebrek aan snel openbaar vervoer naar perifere werkgebieden zoals bedrijventerreinen en naar zorgclusters in de vroege ochtend en late avond spelen hier een belangrijke rol bij. Ook uiten zij zorgen over de rechtvaardigheid van de toewijzing van parkeerplaatsen bij gebiedsontwikkelingen in de Zuidelijke Randstad.

Kansrijke jongeren worden gedreven door het vooruitzicht op een dynamische en inclusieve regio waarin zij volop toegang hebben tot onderwijs, werk en recreatie. Zij zien in een geïntegreerde arbeidsmarkt en toegankelijke voorzieningen kansen om te groeien en hun economische en sociale kapitaal verder uit te breiden. Hun motieven liggen in de wens om met moderne technologieën en flexibele mobiliteitsconcepten een duurzame toekomst op te bouwen. Tegelijkertijd maken zij zich zorgen over de betaalbaarheid van huisvesting en de bereikbaarheid van carrièremogelijkheden met het openbaar vervoer.



Voor lage inkomens is toegang tot de arbeidsmarkt echt een probleem. Een auto is duur, maar een baan mislopen omdat je geen vervoer hebt, kost nog meer. Ik ken mensen die geld lenen om een oude auto te kopen. Dit geldt ook voor jongeren die net beginnen. Je ziet dat vooral in gebieden waar bedrijven niet makkelijk bereikbaar zijn met OV. In steden gaat het nog wel, maar daar is wonen weer te duur. Er is een groep mensen die vastzit: te arm voor een auto, maar zonder auto geen werk. Dat is een vicieuze cirkel." Ronald (40) werkende middengroep

De kwetsbare onderlaag wordt gemotiveerd door de noodzaak dat werk, onderwijs en voorzieningen zonder financiële en fysieke barrières bereikbaar zijn. Zij hopen dat een geïntegreerde arbeidsmarkt en verbeterde mobiliteitsvoorzieningen hen meer kansen bieden om sociaal en economisch mee te doen. Belangrijk is voor deze groep dat er betaalbare en toegankelijke mobiliteitsoplossingen komen, zodat zij niet verder achterop raken. Hun zorgen richten zich op de mogelijkheid dat nieuwe ontwikkelingen vooral voor hogere inkomens aantrekkelijk zijn, waardoor bestaande ongelijkheden worden versterkt. Zij vrezen dat de focus op technologische innovatie en centrale clusters hun specifieke behoeften niet voldoende erkent, wat hun participatie in de regio belemmert.

Gepensioneerden hechten veel waarde aan een omgeving waarin bereikbaarheid en toegankelijkheid centraal staan, zodat zij zelfstandig en comfortabel kunnen blijven deelnemen aan maatschappelijke activiteiten. Hun motieven zijn onder meer het behoud van nabijheid tot gezondheidszorg, sociale voorzieningen en recreatieve activiteiten, wat bijdraagt aan hun welzijn en betrokkenheid bij de regio. Zij waarderen beleid dat de fysieke toegankelijkheid verbetert en mobiliteitskosten verlaagt, zodat zij niet buitengesloten raken. Tegelijkertijd maken zij zich zorgen over

snelle veranderingen in de infrastructuur die hun vertrouwde leefomgeving kunnen verstoren. Een mogelijke afname van persoonlijke aandacht en ondersteuning voor kwetsbare groepen in het streven naar een uniforme arbeidsmarkt is voor deze groep ook een zorg

"Het OV wordt steeds duurder. Als je krap bij kas zit, dan is een abonnement een flinke hap uit je budget. Veel mensen moeten dan keuzes maken tussen mobiliteit en andere basisbehoeften. Dat zie je vooral bij mensen met een laag inkomen, studenten en ouderen. Je hoort steeds vaker dat mensen minder vaak familie bezoeken of zelfs banen afwijzen omdat reizen te duur is. Dat is toch absurd? Dan snijd je mensen helemaal af van hun sociale leven en kansen op werk. De overheid zou hier echt iets aan moeten doen, want vervoer is geen luxe, het is een basisbehoefte."

Resi (60) kwetsbare onderlaag



4 Mobiliteitsbehoefte bedrijven

4.1 Inleiding

De Zuidelijke Randstad heeft een brede economische basis die zich uitstrekt over verschillende sectoren. De (synchromodale) logistiek en havenindustrie en de Greenport- en tuinbouwsector concurreren op en vanuit een internationale schaal. De regio staat bekend om haar sterke vertegenwoordiging van overheid en internationale organisaties. Bedrijven hebben specifieke mobiliteitsbehoeften die aansluiten bij hun core business en de omgeving waar zij gevestigd zijn.

De mobiliteitsbehoefte fluctueert met de intensiteit van de bedrijfsvoering en kan seizoensgebonden zijn. De dynamiek in de mobiliteitssector dwingt bedrijven om continu te vernieuwen en hun beleid en bedrijfsvoering af te stemmen op veranderende omstandigheden en consumentbehoeften. De noodzaak om in te spelen op trends als elektrificatie en toenemende congestie maakt dat bedrijven zich moeten aanpassen om concurrerend en relevant te blijven. De mobiliteitsbehoefte van bedrijven bevat:

1. bezoekers (klanten, recreanten, patiënten en cliënten);
2. werknemers (kantoor, ploegendiensten, inhuur);
3. zakelijke relaties (toeleveranciers, dienstverleners);
4. aan- en afvoer van materialen;
5. distributie van producten;
6. speciale behoeftes aan bijvoorbeeld nood- en hulpdiensten, bouwvoertuigen, tractoren, vaartuigen.

4.2 Indeling bedrijven

De mobiliteitsbehoefte van bedrijven hangt sterk af van de bedrijfsactiviteiten. Voor dit onderzoek hanteren we de volgende indeling, waarbij we een aantal klassen van het CBS samenvoegen. Tabel 4.1 toont de indeling en de omvang van de sectoren in de provincie Zuid-Holland.

Tabel 4.1: omvang economische sectoren in Zuid-Holland

Omvang sectoren in Zuid-Holland	Banen (CBS 2023)	
Landbouw en tuinbouw (A)	21.100	1%
Industrie, bouw en logistiek (B t/m H)	230.300	14%
Handel en horeca (G en I)	379.300	22%
Onderwijs (P)	114.400	7%
Gezondheids- en welzijnszorg (Q)	298.700	18%
Dienstverlening en overheid (J t/m O)	630.800	37%
Cultuur, sport en recreatie (R)	29.000	2%
Totaal	1.703.600	100%

In dit onderzoek namen respondenten per sector deel aan diepte-interviews waarin we hen bevraagden over de uiteenlopende mobiliteitsbehoeftes en hun perspectief op de toekomst. De bijlage bevat een lijst met de geïnterviewde bedrijven.

4.3 Landbouw en tuinbouw

4.3.1 Omschrijving

De landbouw- en tuinbouwsector is qua arbeidsplaatsen relatief klein. De sector omvat kas- en veldarbeid, productontwikkeling, teelt van groenten, fruit en bloemen, en innovatieve agrarische technieken. Mobiliteit is cruciaal: frequent vrachtwagenvervoer voor distributie, pendelen van arbeidsmigranten per bus en auto, en efficiënte toelevering naar afzetmarkten vereisen een betrouwbare infrastructuur en multimodale oplossingen, essentieel voor de concurrentiekracht en duurzame groei. Greenport West is het belangrijkste gebied in de Zuidelijke Randstad voor landbouw en tuinbouw. Dit gebied staat bekend om intensieve glastuinbouw, agrarische productie en innovatie in teelttechnieken, wat resulteert in een hoge mobiliteitsbehoefte door frequent vrachtwagenvervoer en pendelverkeer van werknemers en arbeidsmigranten.

Figuur 4.1: glastuinbouw in het Westland



4.3.2 Mobiliteitsbehoefte werknemers

In de sector landbouw en tuinbouw is de mobiliteitsbehoefte divers. De bereikbaarheid van veilingen voor werknemers vormt een uitdaging. Veel locaties liggen in buitengebieden en zijn niet goed bereikbaar met openbaar vervoer. Hoewel in het verleden initiatieven zijn genomen om het gebruik van openbaar vervoer te stimuleren, zoals het inzetten van busdiensten, hebben deze weinig blijvend effect gehad. Het grootste deel van de werknemers reist per auto naar de werkplek. Arbeidsmigranten die in de intensieve kas- en veldarbeid werken, zijn afhankelijk van regelmatige bus- en pendeldiensten om dagelijks van huis naar werk te reizen.

Ik werk in de tuinbouw met veel arbeidsmigranten. Die worden opgehaald voor hun werk bij de bloemenveiling en andere tuinbouwgebieden. En ze worden ook weer netjes thuisgebracht. Dat gaat de hele dag zo door. 's Ochtends vroeg, om vijf uur, gaat de eerste bus al naar het Westland. En die zit afgeladen. Veel van die mensen die je in die bus ziet, wonen ook nog in huisvesting van hun werkgever. Je ziet ze weinig buiten hun woon-werkroute, want hun leven speelt zich af tussen hun georganiseerde huisvesting en de kas. Het systeem werkt zo, maar het voelt ook alsof ze weinig kans krijgen om écht deel uit te maken van de samenleving.

Daniël (32) werkende middengroep



4.3.3

Overige mobiliteitsbehoefte

Een belangrijke focus ligt op de uitdagingen in het goederenvervoer, specifiek voor de logistieke stromen van en naar de veiling in Naaldwijk, maar ook richting Aalsmeer en Rijnsburg. Deze locaties zien dagelijks een groot aantal vrachtwagenbewegingen. Daarbij vormt congestie, vooral op de A4, een belangrijk knelpunt. De ochtend- en avondspits veroorzaken aanzienlijke vertragingen, ondanks het feit dat een groot deel van het transport buiten de spitsuren plaatsvindt. Ook internationale goederenstromen spelen een rol. Luchtvracht vanuit Belgische luchthavens zoals Luik en Brussel neemt toe, wat extra druk legt op de wegen richting Naaldwijk (en ook Rijnsburg en Aalsmeer) geeft. De afhankelijkheid van wegvervoer blijft groot, mede door de flexibiliteit die deze modaliteit biedt. Initiatieven zoals een ondergrondse tunnel naar Schiphol zijn in het verleden overwogen, maar niet gerealiseerd. Ook andere initiatieven uit het verleden met andere modaliteiten zoals Greenrail en Greenbarge hebben tot nu toe nog weinig vervolg gekregen.

Digitalisering heeft invloed op de logistieke processen binnen Royal FloraHolland. Hoewel de fysieke aanwezigheid van goederen op veilingen grotendeels behouden blijft, verschuift het voorraadbeheer steeds meer naar de kwekers. Dit heeft geleid tot kleinere, fijnmazige zendingen en een hoger aantal logistieke handelingen. Nieuwe logistieke modellen worden ontwikkeld om deze processen efficiënter te maken, waarbij de veilinglocaties weer het voorraadpunt worden voor de kweker voor zowel verkocht – als onverkocht product in combinatie met vraaggestuurde logistiek zoals bv tijd-gestuurde leveringen.

4.3.4

Aandachtspunten mobiliteit

De land- en tuinbouw in het Westland kent een aantal specifieke aandachtspunten met betrekking tot mobiliteit:

- Het Westland is afhankelijk van de doorstroming op de weg en ervaart hinder van vertragingen op de A4 en de A44. Het verminderen van de congestie op deze wegen is belangrijk voor de concurrentiekracht van de sector.

- De landelijke ligging van veel Westlandse gebieden vraagt om een andere oplossing voor openbaar vervoer en pendeldiensten zodat zowel werknemers als bezoekers een alternatief voor de auto hebben.
- Het spreiden van piekbelasting is een aandachtspunt. De sector ontwikkelt zelf efficiëntere modellen voor voorraadbeheer en logistieke afhandeling om piekbelastingen te spreiden en vraagt de overheid om hier ook op in te zetten.
- Flexibiliteit voor seizoensgebonden en fluctuerende mobiliteitsbehoeften is vereist. De variatie in bezoekersaantallen en arbeidsmigratie is groot.
- Het ontwikkelen van mobiliteitshubs met goede 'last mile'-oplossingen helpt om de verschillende vervoersmodaliteiten naadloos op elkaar af te stemmen en flexibiliteit te bieden.

4.4 Industrie, bouw en logistiek

4.4.1 Omschrijving

De sector Industrie, bouw en logistiek (B t/m H) heeft 230.000 arbeidsplaatsen in Zuid-Holland (14%). In de sector zit een breed scala aan functies. Aan de operationele kant behoren functies zoals productiemedewerkers, bouwvakkers en vrachtwagenchauffeurs – zij doen productie, constructie en distributie van goederen. Daarnaast zijn er ondersteunende functies, waaronder logistiek planners, onderhoudspersoneel en administratieve medewerkers. Belangrijke economische kerngebieden in de Zuidelijke Randstad voor deze sector zijn de Maasvlakte, Botlek, Europoort en Waalhaven in de regio Rotterdam, Spaanse Polder, Plaspoelpolder en Dordtse Kil in Dordrecht en bedrijventerreinen zoals Prisma Bedrijvenpark, industriegebied Vlaardingen en Schiedam.

Figuur 4.2: Europoort Rotterdam



4.4.2

Mobiliteitsbehoefte werknemers

Personeel werkt vaak op vroege werktijden en/of in ploegendiensten op industrieterreinen en bedrijfsparken. Daarnaast werkt een groot deel van deze sector ambulante: ze worden ingezet op diverse projectlocaties en moeten één of meerdere locaties per dag bereiken. Door de variatie in tijdstip en locaties, de behoefte om spullen mee te kunnen nemen en de vaak afgelegen ligging van werkplekken zijn werknemers in deze sector vaak afhankelijk van de auto of bestelbus, waarbij carpoolen als efficiënt alternatief wordt gezien, maar nog vaak ingewikkeld is om te realiseren.



"De files en beperkte parkeerplaatsen voor onze bouwbusen maken het steeds lastiger om op tijd op de bouwplaats te komen. We verliezen dagelijks kostbare tijd door het zoeken naar een parkeerplek en het wachten en omrijden vanwege verkeersdrukte. Dit zorgt voor vertragingen in projecten, verhoogde werkdruk voor onze teams op locatie. In combinatie met toenemende regeldruk zorgt dit alles ervoor dat onze productiviteit steeds lager wordt."

Arabella (34) kansrijke jongere

4.4.3

Overige mobiliteitsbehoeftes

Klanten van bedrijven in de sector Industrie, bouw en logistiek – waaronder zowel zakelijke relaties als eindgebruikers – hebben een mobiliteitsbehoefte die sterk draait om een soepele, efficiënte en toegankelijke bereikbaarheid van de bedrijfs- of bedrijventerreinlocaties. Omdat bedrijventerreinen vaak buiten de stadscentra liggen, is er vooral behoefte aan een goed functionerend wegennet en voldoende en goed georganiseerde parkeerfaciliteiten. Voor klanten die met OV of andere alternatieve vervoersmiddelen komen, speelt de beschikbaarheid van aansluitende overstapmogelijkheden (zoals veilige loop- of fietsroutes) een belangrijke rol. Daarnaast is tijdige en betrouwbare levering een cruciaal aspect voor zakelijke klanten. Zij rekenen op een gestroomlijnde aan- en afvoer van goederen, waarbij vertragingen in het transport door verkeersopstoppingen of knelpunten bij het parkeren direct invloed hebben op hun bedrijfsprocessen en hun productiviteit.

4.4.4

Aandachtspunten mobiliteit

Bedrijven in deze sectoren benoemen veel argumenten waarom zij afhankelijk zijn van wegtransport, de auto en de bestelbus waaronder het faciliteren van just-in-time levering in de logistieke keten, het aandoen van meerdere bouw en leverlocaties op één dag, onbereikbare (bouw)locaties, afwijkende werk- en reistijden en het moeten meenemen van veel spullen. Openbaar vervoer en fiets zijn, afhankelijk van de locatie van een bedrijventerrein, nog wel geschikte vervoersopties voor ondersteunend personeel, al geldt ook voor die groep werknemers dat zij vaak in daluren reizen waardoor sociale veiligheid en beschikbaarheid van openbaar vervoer als problematisch worden ervaren. Ze geven aan dat het belang van openbaar vervoer toeneemt voor de groeiende groep medewerkers die geen eigen auto hebben. Ook

geven zij aan dat het bieden van mobiliteitsoplossingen belangrijk is bij het vinden van voldoende goed personeel.

De sector maakt zich zorgen over de gevolgen van toekomstige overheidsmaatregelen, zoals zero-emissiezones en strengere parkeer- en duurzaamheidsreguleringen. Hoewel er een duidelijke ambitie is om te verduurzamen, ervaren bedrijven dat de bereikbaarheid van (bouw)locaties in de stad afneemt door toenemende vertraging en onvoorspelbaarheid van de reistijd, parkeerrestricties, milieuzones en beschikbaarheid van specialistische elektrische voertuigen en laadinfrastructuur. Bedrijven vrezen dat deze ontwikkelingen hoge investeringskosten met zich meebrengen, structureel meer tijd kosten dan de traditionele werkwijze en daardoor de productiviteit verder onder druk zullen zetten. Zij geven aan dat zij nu al soms de voorkeur geven aan opdrachten buiten de stad vanwege deze redenen.

Uit de interviews komt verder naar voren dat het tekort aan parkeerplaatsen voor bedrijfswagens en vrachtwagens een structureel probleem is. Vrachtwagenchauffeurs, zoals in de gesprekken rondom foutparkeren, signaleren dat beperkte parkeercapaciteit leidt tot vertragingen, extra kosten en risico's voor de veiligheid.

Een aantal geïnterviewden in deze sector benoemt concrete mobiliteitsbehoeftes:

- Deltalinqs: "Onze distributie moet 24/7 blijven draaien, dus stilstand is geen optie. We zoeken daarom slimme oplossingen voor efficiëntere routes, zoals digitale tracking en flexibelere werktijden voor onze chauffeurs."
- Havenbedrijf Rotterdam: "Het plannen van just-in-time leveringen is lastiger dan ooit door de drukte op de weg en de beperkte venstertijden in steden, wat extra kosten oplevert."
- Makeover Belettering: "We zien een groeiende behoefte aan snellere en flexibelere logistieke oplossingen, vooral door de opkomst van e-commerce en kortere levertijden. Dit vraagt om innovatieve distributiemethodes."
- Openwaste en Green Collective : "Innovaties zoals AI-gestuurde routeplanning helpen ons kosten besparen en verminderen verkeersdruk in stedelijke gebieden. We investeren in technologie om onze leveringsdiensten te optimaliseren."
- Timmers Bouwlogistiek: "We overwegen om een eigen hub te starten om leveringen naar de stad efficiënter te maken, maar dat vraagt een forse investering in infrastructuur en transportmiddelen."
- Erkende Verhuizers: "De overgang naar elektrisch vrachtvervoer is uitdagend, vooral door de kosten en het beperkte aantal laadstations op strategische plekken. Overheidssteun is hierbij onmisbaar."
- Evofenedex: "Het gebrek aan goed openbaar vervoer naar bedrijventerreinen maakt het lastig om jong talent aan te trekken. We zien dat medewerkers zonder auto hierdoor afhaken bij sollicitaties."
- Bouwend Nederland: "We werken aan duurzamere bouwlogistiek, maar zonder steun van gemeenten blijft dit een uitdaging. Betere infrastructuur en subsidieprogramma's zijn essentieel om CO₂-uitstoot te verminderen."
- Transport en Logistiek Nederland : "We zien dat vraaggestuurd openbaar vervoer steeds belangrijker wordt voor de bereikbaarheid van onze medewerkers en leveranciers. Samenwerking met vervoerders is cruciaal om dit te verbeteren."

4.5 Handel en horeca

4.5.1 Omschrijving

De sector handel en horeca is met bijna 380.000 arbeidsplaatsen na de sector dienstverlening en overheid de op één na grootste werkgever in Zuid-Holland (22%). De sector omvat een dynamisch netwerk van kleine en middelgrote detailhandel, distributie en gastvrijheidsdiensten. Winkels, supermarkten, restaurants, cafés, hotels en andere horecagelegenheden bieden een breed scala aan producten en diensten. Zij zijn vaak geconcentreerd in oude binnensteden, buurtcentra en grote winkelcentra buiten de stad. Gastvrijheid voor klanten en efficiënte bevoorrading vormen de ruggengraat van de sector.

De grootste clusters van handel en horeca in de zuidelijke Randstad omvatten een mix van grote winkelcentra, drukke binnensteden en commerciële zones die belangrijke economische hubs vormen. Denk aan de Mall of the Netherlands (Leidschendam-Voorburg), de stedelijke centra van Rotterdam, Den Haag, Delft en Leiden, de winkelcentra Alexandrium en Zuidplein (Rotterdam) en Stadshart Zoetermeer en de Scheveningen Boulevard (Den Haag).

Figuur 4.3: Westfield Mall of the Netherlands



4.5.2 Mobiliteitsbehoefte werknemers

De werkgelegenheid in de sector is divers. Werknemers kunnen actief zijn in klantgerichte functies zoals verkoopmedewerkers in winkels, kassamedewerkers en restaurant- of hotelpersoneel, waaronder oibers, chefs, barmedewerkers en ontvangen personeel. Daarnaast zijn er ondersteunende rollen, zoals logistiek personeel verantwoordelijk voor de bevoorrading van winkels en horecagelegenheden, schoonmaakdiensten en administratief personeel. Management- en coördinerende functies, zoals afdelingsmanagers, winkelmanagers en horecamanagers, zorgen voor de operationele leiding en strategie. Flexibele werkuren, seizoengebonden werk en parttime posities zijn gebruikelijk, wat leidt tot een uiteenlopende mobiliteitsbehoefte.

De mobiliteitsbehoefte van deze sector varieert van dagelijkse forenzen, ploegendiensten tijdens openingstijden tot nacht- of weekenddiensten voor hospitality medewerkers. Werknemers in de handel en horeca pendelen vaak binnen

drukbevolkte stedelijke gebieden. Zij wonen vaak relatief dichtbij hun werk vergeleken met andere sectoren en fietsen en lopen relatief veel. Veel clusters in deze sector zijn goed bereikbaar met het openbaar vervoer en auto parkeren voor personeel is vaak schaars. Management- en administratieve functies vereisen daarnaast mobiliteit voor zakelijke bijeenkomsten en klantbezoeken, terwijl logistiek medewerkers, schoonmakers en facilitair personeel gericht zijn op het efficiënt bereiken van uiteenlopende locaties. Kostenbeheersing blijft een belangrijke factor, omdat veel medewerkers binnen deze sector werken met een beperkt mobiliteitsbudget. Aangezien de sector te maken heeft met wisselende werktijden, waaronder vroege ochtend- en late avonddiensten, zijn ruime beschikbaarheid van parkeervoorzieningen en openbaar vervoer belangrijk.

"Onze medewerkers wonen vaak buiten de stad en zijn afhankelijk van de auto, omdat openbaar vervoer niet vroeg of laat genoeg rijdt. Hoge parkeerkosten en autoluwe zones maken het voor hen minder aantrekkelijk om in de horeca te blijven werken. Goedkopere of gratis parkeermogelijkheden voor personeel zouden helpen."
Lisa (38) manager van een café



"Personeel dat 's avonds werkt, heeft geen openbaar vervoeropties meer en is aangewezen op dure taxi's of een lange fietstocht door verlaten straten. Dit voelt onveilig, vooral voor jongere medewerkers. Nachtbussen of collectief vervoer voor horecamedewerkers zou een grote verbetering zijn en meer mensen aantrekken in de branche." Thomas (34) bedrijfsleider fastfoodketen

4.5.3

Overige mobiliteitsbehoefes

Bevoorrading is een kritische schakel in de sector handel en horeca, waarbij ondernemers afhankelijk zijn van tijdige leveringen van verse producten en benodigdheden. Strikte venstertijden in steden bemoeilijken leveringen, waardoor leveranciers hun routes zorgvuldig moeten plannen. Files en beperkte parkeerplaatsen voor vrachtwagens leiden tot extra wachttijden en verhoogde operationele kosten. Horecabedrijven en winkels ondervinden hinder door het gebrek aan laad- en losplekken, vooral in binnensteden met zero-emissiezones en autoluwe gebieden. Dit dwingt ondernemers te zoeken naar alternatieve logistieke oplossingen, zoals gespecialiseerde distributiehubs aan de rand van steden en speciale licht elektrische voertuigen. Steeds meer horecabedrijven en winkels stappen over op elektrisch transport of last-mile delivery met bakfietsen om aan milieuregels te voldoen. Echter, een tekort aan laadpunten en ondersteunende infrastructuur belemmert deze transitie en er zijn vaak nog resterende stromen die nog met de vrachtauto geleverd moeten worden.

De mobiliteitsbehoefte van klanten en bezoekers in de handel en horeca draait om gemakkelijke en betrouwbare bereikbaarheid, ook wel “gastvrije” bereikbaarheid genoemd. Een continue terugkerende discussie is die over “no parking no business”. Ondernemers in de handel en horeca geven unaniem aan dat hoge parkeerkosten en beperkte parkeercapaciteit “klanten kost”. Experts zeggen hierover dat de betrouwbaarheid en het gemak van de bereikbaarheid bepaalt of klanten komen en dat het parkeertarief een zeer kleine invloed heeft.

Naast de discussie over de autobereikbaarheid en het parkeren groeit de vraag naar duurzame en flexibele mobiliteitsopties, zoals klantvriendelijke en goed vindbare Park & Ride locaties met snel en goedkoop natransport, meer en betere fietsenstallingen, deelauto's en vraaggestuurd OV (vooral in de avonduren voor de horeca).

“We doen bijna alles op de fiets. Ik heb een bakfiets, dus die planten we vol met boodschappen. Alleen voor grotere aankopen pakken we de auto. Parkeren in het centrum is een ramp. Op drukke dagen, zoals zaterdag, vermijden we de stad liever. Wat zou helpen, is meer veilige fietsenstallingen, want nu moet ik vaak ver zoeken naar een plek waar ik mijn bakfiets kwijt kan”.
Jannie (38) werkende bovenlaag, stadsranden



“Ik doe al mijn boodschappen lopend, dat is het voordeel van in het centrum wonen. Het scheelt parkeerkosten en gedoe met een auto. Soms mis ik wel de optie om zware boodschappen makkelijker te vervoeren, vooral als ik bijvoorbeeld grootverpakkingen of drankflessen koop. Dan denk ik weleens: had ik maar een bakfiets. Voor grotere aankopen zoals huishoudelijke spullen neem ik soms het OV, maar dat is niet ideaal, vooral als het druk is.”
Arabella (34) kansrijke jongeren, centrum.

“Voor boodschappen gebruik ik meestal Picnic, maar als we zelf gaan, dan is het gelijk een flinke lading, dus fietsen is geen optie. Dan nemen we altijd de auto. Het probleem is dat het dorpscentrum maar beperkte parkeerplekken heeft, vooral op zaterdag is het een chaos. Soms rijd ik een extra rondje of parkeer ik wat verder weg. De supermarkt zou meer plekken moeten reserveren voor kort parkeren, want nu zie je vaak dat langparkeerders de plekken innemen”.
Dimmen (45) werkende bovenlaag, welgelegen



4.5.4

Aandachtspunten mobiliteit

De handel en horeca staan voor diverse mobiliteitsuitdagingen die invloed hebben op bereikbaarheid, logistiek en klantstromen. Het vinden van een balans tussen duurzaamheid, efficiëntie en klantvriendelijkheid is cruciaal om de handel en horeca toekomstbestendig te maken.

- Beperkte toegang tot winkel- en horecagebieden door autoluwe zones en onvoldoende OV-verbindingen en (veilige) fietsenstallingen bemoeilijkt de bereikbaarheid voor klanten, leveranciers en personeel, met name tijdens onregelmatige werk- en openingstijden. Toenemende parkeerkosten en een tekort aan parkeerplaatsen maken binnensteden minder aantrekkelijk voor bezoekers, waardoor ondernemers vrezen voor omzetverlies.
- Daarnaast vormen strengere milieuregels en zero-emissiezones een obstakel voor traditionele bevoorrading, wat bedrijven dwingt over te stappen op alternatieve logistieke oplossingen zoals stadsrandhubs en elektrisch vervoer. Beperkingen op laad- en lostijden vergroten de logistieke complexiteit en kosten. Ondertussen concurreren winkels en horeca steeds meer met online platforms en flietsbezorgers, wat vraagt om innovatieve mobiliteitsoplossingen.
- Seizoensgebonden piekdrukke en infrastructuurhinder, zoals wegwerkzaamheden, verstoren de klantenstroom en winkelervaring. Fiets- en voetgangersvriendelijke gebieden bieden voordelen, mits er voldoende laad- en losfaciliteiten blijven. Ondernemers pleiten voor betere afstemming met overheden over mobiliteitsbeleid, zoals subsidies voor duurzame transportoplossingen.

Een aantal geïnterviewde ondernemers in handel en horeca benoemen concrete mobiliteitsbehoefte:

- Eva, manager in een horecazaak in Rotterdam: *"Onze medewerkers werken vaak tot laat in de nacht. Het grootste probleem is het gebrek aan openbaar vervoer na middernacht. Taxi's zijn te duur en veel werknemers moeten lang wachten op de eerste bus of trein. Een betere nachtverbinding zou veel helpen"*
- Jeroen, eigenaar van een modewinkel in Den Haag: *"Parkeertarieven zijn enorm hoog in het centrum. Klanten blijven hierdoor weg, en dat merk ik in mijn omzet. Ik heb al overwogen om naar een locatie buiten de stad te verhuizen met gratis parkeren, maar dan verlies ik weer de loopklanten."*
- Maria, logistiek planner bij een horecagroothandel in Delft: *"Onze vrachtwagens kunnen niet altijd binnen de venstertijden leveren. Dit dwingt ons om duurdere alternatieve routes of kleinere voertuigen in te zetten, wat inefficiënt is. Een flexibelere regeling voor horecaleveringen zou veel schelen."*
- Frank, 50 jaar, restauranteigenaar in Leiden: *"De invoering van zero-emissiezones is een uitdaging voor onze leveranciers. Ze worden gedwongen om elektrisch te gaan rijden, maar die voertuigen zijn duur en de laadinfrastructuur schiet tekort. Dit maakt alles duurder voor ons als ondernemers"*

4.6 Onderwijs en onderzoek

4.6.1 Omschrijving

De onderwijssector heeft in Zuid-Holland ruim 114.000 arbeidsplaatsen (7%) en kent functies als lesgeven, onderzoek en administratieve ondersteuning. Onderwijsclusters zijn vaak een combinatie van onderwijs, onderzoek en innovatie. Vanwege de lestijden is er sprake van een sterke concentratie van verplaatsingen in de ochtendspits. In de middag zijn de stromen meer verspreid door wisselende tijden van diverse soorten onderwijs. Campussen voor hoger onderwijs zijn vaak goed ontsloten voor alle vervoerwijzen. Dit geldt in mindere mate ook voor praktische opleidingen, al is de autoafhankelijkheid op die plaatsen vaak groter.

Belangrijke onderwijsclusters in de Zuidelijke Randstad zijn het Rotterdam Onderwijs en Kenniscluster met instellingen als de Erasmus Universiteit Rotterdam, Hogeschool Rotterdam en aanverwante onderzoekscentra, de TU Delft en haar technologische onderzoekscentra en bedrijven, het onderwijscluster Den Haag met onder meer De Haagse Hogeschool en internationale onderwijsinstellingen, de campus Leiden met Leiden University en Hogeschool Leiden als kern, die dit cluster zowel met fundamenteel onderzoek als toegepaste innovaties ondersteunen, het Dordrecht Educatiecluster gericht op praktijkgericht onderwijs en regionale arbeidsmarktbehoeften, het Westland Agrifood en Tuinbouw Onderwijscluster gericht op agrarisch en tuinbouwonderwijs en innovatie, het toegepast onderwijscluster Schiedam ende gezondheidszorg onderwijsclusters Den Haag & Leiden die medische opleidingen en onderzoekscentra verbinden.

Figuur 4.4: campus TU Delft



4.6.2 Mobiliteitsbehoefte werknemers

Werknemers in de onderwijsclusters van de zuidelijke Randstad hebben een mobiliteitsbehoefte die nauw samenhangt met de flexibiliteit en spreiding van hun werktijden en hun werkplekken. Zij moeten dagelijks pendelen tussen campussen, onderzoekscentra, administratieve kantoren en soms ook externe samenwerkingslocaties. Dit brengt een aantal specifieke behoeftes met zich mee. Omdat veel locaties in hoog stedelijke gebieden liggen hebben zij behoefte aan een betrouwbaar openbaar vervoersnetwerk met frequente aansluitingen tijdens de spitsuren, zodat de reistijden voorspelbaar en efficiënt zijn. Flexibiliteit speelt een

grote rol: naast vaste werktijden zijn er vaak ook vergaderingen of evenementen die buiten reguliere uren vallen. Onderwijsclusters in het lager onderwijs en het toegepast onderwijs liggen vaker op minder goed met het openbaar vervoer bereikbare locaties.

"Als docent ben ik vaak afhankelijk van openbaar vervoer, maar de vertragingen zorgen ervoor dat ik altijd extra vroeg moet vertrekken. Flexibele mobiliteit voor onderwijsprofessionals zou helpen bij het verminderen van werkdruk. Minder reistijd betekent meer tijd voor voorbereiding en begeleiding van studenten"

Maarten (46) docent in Den Haag



"Ik geef les op verschillende locaties en de reistijd tussen scholen is een grote uitdaging. Het gebrek aan een goede ov-verbinding dwingt me om vaker de auto te gebruiken, wat extra kosten en stress met zich meebrengt. Snellere en beter afgestemde ov-opties zouden het onderwijs efficiënter maken en de werkdruk verlagen."

Nathalia (52) docent in Rotterdam



"De kosten van woon-werkverkeer zijn voor docenten een onderbelicht probleem. Niet iedereen kan dichtbij zijn werk wonen, en het ov is niet altijd een betaalbare of efficiënte optie. Lange reistijden maken een lange werkdag nóg vermoeiender, terwijl een betere mobiliteitsoplossing de toegankelijkheid en flexibiliteit van het onderwijs zou verbeteren."

Resi (60) docent in Lansingerland



4.6.3

Overige mobiliteitsbehoeftes

Onderwijsinstellingen hebben pieken van toestroom van scholieren en studenten. Zij reizen tussen colleges, bibliotheken en sociale ontmoetingsplekken. Onderwijsinstellingen proberen de mobiliteit rondom hun locaties te spreiden door maatregelen zoals online lesgeven, het aanpassen van roosters en het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen. Zo worden bijvoorbeeld flexibele begintijden of verlengde roosters ingevoerd om piekuren te verlichten. Deze maatregelen zorgen ervoor dat studenten en medewerkers niet allemaal tegelijk hoeven te reizen, wat de verkeersdruk en de milieu impact verlaagt.

Tegelijkertijd hechten onderwijsinstellingen veel waarde aan vaste lestijden en fysiek contact, omdat zij geloven dat face-to-face interactie essentieel is voor het leerproces.

Directe interactie tussen docenten en studenten faciliteert de overdracht van kennis, ondersteunt de sociale ontwikkeling en maakt het mogelijk om in te spelen op non-verbale signalen. Deze pedagogische overtuiging zorgt ervoor dat, ondanks de inspanningen om mobiliteit te spreiden, de traditionele structuur van vaste lestijden en fysieke aanwezigheid behouden blijft.



"We moeten af van de gedachte dat online onderwijs de oplossing is voor mobiliteitsproblemen. Fysieke aanwezigheid in de klas blijft essentieel voor interactie en leerprestaties, en daar hoort een goed bereikbaar onderwijssysteem bij. Zonder efficiënte mobiliteit verliezen studenten de mogelijkheid om volledig deel te nemen aan lessen en activiteiten, wat hun leerervaring beperkt."

Nathalia (52) docent in Rotterdam

"Als de bereikbaarheid van scholen beter zou zijn, zouden meer studenten voor een bepaalde opleiding kiezen. Mobiliteit heeft een directe invloed op hun toekomst, omdat reistijd en -kosten vaak een beslissende factor zijn. Zonder goed vervoer blijven talentvolle studenten weg, simpelweg omdat de afstand te groot is. Onderwijs moet voor iedereen toegankelijk zijn, ongeacht woonplaats."

Klara (41) docent in Delft



Voor toeleveranciers, die onderwijsinstellingen van goederen en diensten voorzien – zoals catering, facilitaire ondersteuning of technische uitrusting – is een efficiënte logistiek cruciaal. Zij hebben behoefte aan directe verbindingen met snelwegen en goed gestructureerde laad- en loszones nabij de onderwijsinstellingen. Dit zorgt ervoor dat leveringen tijdig en zonder verstoringen verlopen, wat essentieel is voor de continuïteit van de bedrijfsvoering binnen de clusters. Een geïntegreerde aanpak waarbij goederenstromen en personeels- en studentenverkeer elkaar niet hinderen, is hierbij van belang.

4.6.4

Aandachtspunten mobiliteit

Onderwijs- en onderzoeksclusters in de zuidelijke Randstad hebben te maken met de standaard mobiliteitsproblemen van een dichtbevolkte stedelijke regio. Specifieke kenmerken zoals de hoge concentratie van pendel- en studentenbewegingen en de beperkte flexibiliteit in de les-, en reistijden leiden tot extra uitdagingen op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit. Het resultaat is een complexe hyperspits met groeiende capaciteitstekort op alle netwerken: auto, openbaar vervoer en fiets.

Bedrijven in deze sector benoemen de toenemende hyperspits als aandachtspunt voor de toekomstige bereikbaarheid. Zij zien de capaciteitsknelpunten op en naar de campus voor de auto en het openbaar vervoer toenemen en vragen zich af of het

aanbod voldoende mee ontwikkelt met de groei van de campuslocaties. Zij geven aan dat het vanuit pedagogisch oogpunt niet wenselijk is om lestijden te spreiden en onderwijs op afstand te geven en dat beperkingen in mobiliteit negatieve impact heeft op de toekomst van de jongere generatie.

Bedrijven en werknemers in de sector benoemen de volgende belangrijke uitdagingen:

- Een betrouwbaar en frequent openbaar vervoersnetwerk dat aansluit op de verschillende campussen en onderwijsinstellingen, zodat reistijden voorspelbaar blijven.
- Flexibiliteit in vervoersdiensten, omdat onderwijsinstellingen vaak te maken hebben met wisselende roosters en ad-hoc bijeenkomsten op diverse locaties.
- Veilige, goed verlichte fiets- en wandelroutes, vergezeld van voldoende en beveiligde fietsenstallingen, zodat studenten en personeel hun reis op een duurzame wijze kunnen afleggen.
- Voldoende parkeervoorzieningen op en rondom campussen, zowel voor medewerkers als bezoekers, met een doordacht parkeerbeheer om piekmomenten op te vangen.
- De integratie van multimodale vervoersopties – zoals deelauto's en deel-fietsen – en real-time reisinformatie via mobiliteitsapps, zodat gebruikers soepel kunnen schakelen tussen verschillende vervoersmiddelen.
- Aandacht voor verkeersveiligheid rondom onderwijsinstellingen, zowel voor voetgangers als voor fietsers.
- Afstemming van de mobiliteitsvoorzieningen met regionale en gemeentelijke mobiliteitsstrategieën, zodat onderwijssector-specifieke noden in bredere plannen worden meegenomen.
- Ondersteuning voor toeleveranciers, die regelmatig goederen en diensten aan de onderwijsinstellingen leveren, met duidelijke laad- en losfaciliteiten om de logistieke stroom niet te hinderen.

4.7 Gezondheids- en welzijnszorg

4.7.1 Omschrijving

Gezondheids- en welzijnszorg (Q) is in Zuid-Holland met bijna 300.000 arbeidsplaatsen een grote sector (18%). Deze sector draait om het verlenen van zorg, zowel op locatie van de zorgverlener als ambulant, bij de cliënt of patiënt thuis. In de zorgsector ligt de nadruk op continue bereikbaarheid, waarbij voorziekenhuizen 24/7 bedrijfsvoering en wisselende diensten centraal staan. Bij veel zorgverleners speelt daarnaast de behoefte om de ambulante zorg (op locatie) flexibel in te kunnen vullen. Cliënten bezoek moet hierbij zo efficiënt mogelijk ingericht worden.

Figuur 3.5: Haga Ziekenhuis Den Haag



Zorginstellingen in de Zuidelijke Randstad vervullen uiteenlopende functies en hebben elk een specifiek activiteitenpatroon. Ziekenhuizen, zoals het Erasmus MC in Rotterdam en het HagaZiekenhuis in Den Haag, opereren 24/7 en bieden spoedeisende hulp, specialistische zorg en operaties, wat leidt tot een constante stroom van patiënten, personeel en bezoekers. Verpleeghuizen en verzorgingshuizen, zoals Laurens Antonius Binnenweg in Rotterdam en WoonZorgcentra Haaglanden (WZH) Transvaal in Den Haag, bieden langdurige zorg en sociale activiteiten voor ouderen en chronisch zieken.

Geestelijke gezondheidszorginstellingen (GGZ), zoals Parnassia Groep in Den Haag en Antes GGZ in Rotterdam, behandelen psychische aandoeningen met ambulante zorg en klinische opnames. Huisartsenpraktijken en gezondheidscentra, zoals Gezondheidscentrum De Rubenshoek in Schiedam en Gezondheidscentrum Wateringse Veld in Den Haag, verzorgen eerstelijnszorg en verwijzingen. Revalidatiecentra, zoals Rijndam Revalidatie in Rotterdam en Basalt Revalidatie in Den Haag, helpen patiënten met therapieën na ziekte of letsel. Tandartspraktijken, zoals Tandzorg Kralingen in Rotterdam en Mondzorg Delft in Delft, bieden tandheelkundige zorg. Thuiszorgorganisaties, zoals Careyn in Rotterdam en Humanitas DMH in Dordrecht, ondersteunen mensen thuis. Apotheken, zoals Service Apotheek Zuidplein in Rotterdam en BENU Apotheek Leyenburg in Den Haag, leveren medicatie en advies.

4.7.2

Mobiliteitsbehoefte werknemers

Werknemers in de zorgsector in de Zuidelijke Randstad hebben een complexe mobiliteitsbehoefte, sterk afhankelijk van hun werktijden en locatie. Ziekenhuizen zoals het Albert Schweitzer Ziekenhuis en Erasmus MC werken met ploegendiensten, wat betekent dat veel medewerkers buiten de reguliere spitsuren reizen. Dit veroorzaakt parkeerproblemen en een hoge turnover op personeelsparkeerplaatsen omdat diensten overlappen. Openbaar vervoer en fietsen is vaak geen haalbare optie, vooral voor nachtdiensten en personeel uit omliggende gemeenten.

Werknemers in verpleeghuizen en thuiszorg, zoals Careyn en Humanitas, moeten zich flexibel kunnen verplaatsen tussen cliënten. Dit maakt de auto essentieel, omdat openbaar vervoer niet altijd goed aansluit op de verspreide zorgadressen. In de GGZ en revalidatiecentra, zoals Parnassia Groep en Basalt Revalidatie, speelt de locatie ook een rol. Medewerkers reizen vaak tussen vestigingen en hebben behoefte aan efficiënte verbindingen.

In steden als Rotterdam en Den Haag zijn fietsgebruik en OV-gebruik hoger, maar buiten de stad is de afhankelijkheid van de auto aanzienlijk. Dit leidt tot discussies over parkeerbeleid, OV-verbetering en alternatieve mobiliteitsoplossingen zoals pendeldiensten.



"Ik werk in ploegendienst en moet vaak 's nachts naar het werk. Het OV rijdt dan niet en de auto is de enige optie. Ik ken collega's die overstappen naar een instelling dichterbij huis, omdat het reizen anders te duur en vermoeiend wordt." Elijah (45) Verpleegkundige, Werkende Middengroep, Leidschenveen

"Ik heb geen auto en ben afhankelijk van het OV. Als ik ergens werk waar ik moeilijk kan komen, dan zoek ik liever een andere baan. Werkgevers die flexibele werk- en reismogelijkheden bieden, winnen de strijd om jong personeel.

Afanaisa (28) Fysiotherapeut, Kansrijke Jongeren



"Nachtdiensten draaien is uitdagend, want het OV rijdt dan nauwelijks. Ik ben afhankelijk van de auto, maar parkeerkosten maken het onaantrekkelijk. Soms moet ik collega's vragen om me mee te nemen, maar dat is niet altijd een optie."

Nienke (35) verpleegkundige, werkende middengroep

4.7.3

Overige mobiliteitsbehoeftes

De mobiliteitsbehoefte van patiënten, cliënten en bezoekers van zorginstellingen is divers en afhankelijk van de zorgsector, locatie en individuele situatie. Patiënten in ziekenhuizen zoals Erasmus MC (Rotterdam) of HagaZiekenhuis (Den Haag) reizen vaak per auto, taxi of ambulance. Poliklinische bezoekers komen verspreid over de dag, terwijl spoedpatiënten via de ambulance arriveren. De bereikbaarheid en parkeerkosten spelen een rol in hun keuze voor vervoer.

Cliënten in de thuiszorg en GGZ, zoals bij Careyn of Parnassia Groep, hebben een heel andere mobiliteitsbehoefte. Zij zijn afhankelijk van zorgverleners die hen aan huis bezoeken. Dit vraagt om flexibele vervoersopties en efficiënte routeplanning. In dunbevolkte gebieden is de auto vaak de enige optie, terwijl in stedelijke gebieden OV of elektrische fietsen een alternatief kunnen zijn.

Bezoekers van verpleeghuizen en revalidatiecentra, zoals Laurens Antonius Binnenweg of Basalt Revalidatie, komen vaak buiten de spits, maar ervaren parkeerproblemen. Openbaar vervoer is niet altijd een haalbare optie, vooral voor

ouderen of mensen met mobiliteitsbeperkingen. Goede OV-aansluitingen, pendeldiensten en voldoende parkeergelegenheid kunnen de toegankelijkheid verbeteren.

Toeleveranciers zorgen voor intensieve dagelijkse logistieke stromen. Dagelijks komen er leveringen binnen zoals schone linnen, medicatie en disposables. Deze goederenstromen zijn essentieel voor de continuïteit van de zorg, maar vragen ook om een efficiënte planning van aan- en afvoer, zodat er geen vertraging optreedt die de bedrijfsvoering kan verstoren.

4.7.4 Aandachtspunten mobiliteit

De aandachtspunten zijn divers. Hieronder volgt een lijst met de belangrijke aandachtspunten over mobiliteit in de zorgsector:

- Aanrijtijden nood en hulpdiensten: afnemende verkeersdoorstroming en foutgeparkeerde auto's kunnen de aanrijtijden van nooddiensten vertragen. Hulpdiensten zoals verloskundigen, GGZ crisisdiensten en spoedartsen ervaren eveneens afnemende bereikbaarheid.
- Parkeerbeleid: zorginstellingen en hun personeel en bezoekers ervaren een tekort aan parkeercapaciteit. Bovendien is er vaak onrust over parkeertarieven voor personeel (concurrentie) en voor bezoekers (rechtvaardigheid).
- Openbaar vervoer: het openbaar vervoer sluit vaak niet aan op de specifieke mobiliteitsbehoefte van het personeel. Werknemers die 's nachts werken, hebben vaak geen toegang tot OV en zijn afhankelijk van dure taxi's of collega's met een auto.
- Filedruk rondom ziekenhuizen – Leveranciers ondervinden hinder van verkeersopstoppingen bij grote zorgcentra, wat de levering van essentiële goederen vertraagt.

4.7.5 Concurrentie tussen zorginstellingen

De concurrentie tussen zorginstellingen om personeel in de Zuidelijke Randstad is groot en mobiliteit speelt hierin een cruciale rol. Zorgpersoneel heeft de mogelijkheid om te kiezen voor werkgevers die niet alleen betere arbeidsvoorwaarden bieden, maar ook makkelijker bereikbaar zijn. Dit geldt vooral voor verpleegkundigen, artsen en ondersteunend personeel in ziekenhuizen, verpleeghuizen en thuiszorg. Ziekenhuizen concurreren direct met elkaar om personeel.

Een goed bereikbaar ziekenhuis met ruime parkeergelegenheid en goede OV-verbindingen met lange bedieningsperioden is aantrekkelijker voor werknemers dan een vergelijkbare instelling met beperkte reismogelijkheden. Betaald parkeren kan een grote drempel vormen. In Zwijndrecht parkeren medewerkers van het Albert Schweitzer Ziekenhuis gratis, terwijl in Rotterdam sommige zorginstellingen parkeerkosten doorberekenen aan personeel. Dit kan een doorslaggevende factor zijn bij de keuze van een werkgever.

In de ambulante zorg, zoals bij Careyn (Rotterdam) en Humanitas (Dordrecht), is flexibiliteit essentieel. Medewerkers moeten zich efficiënt kunnen verplaatsen tussen cliënten. Een werkgever die een leaseauto of kilometervergoeding biedt, kan aantrekkelijker zijn dan een instelling die dit niet faciliteert. Instellingen die



alternatieve mobiliteit bieden, zoals fietsplannen of shuttlebusdiensten, hebben een concurrentievoordeel bij medewerkers die afhankelijk zijn van goed georganiseerde vervoersopties.



Parkeren is een groot probleem voor medewerkers, vooral bij locaties midden in de stad. We hebben ervoor gekozen om parkeerkosten te vergoeden via de WKR. In een tijd van personeelstekorten willen we niet dat parkeerkosten een reden zijn om ergens anders te gaan werken."
Ingrid (45) Beleidsadviseur Zorg

"Thuiszorgmedewerkers gebruiken hun eigen auto en maken daardoor veel kosten. Er is een vraag naar deelauto's of e-bikes, maar die zijn nog niet breed beschikbaar. De concurrentie zit in welke organisatie de beste mobiliteitsoplossingen biedt. Als een werkgever een leaseauto biedt, kan dat doorslaggevend zijn"
Jort (38) teamleider thuiszorg



4.8 Dienstverlening en overheid

4.8.1 Omschrijving

De sector dienstverlening en overheid is met 630.000 arbeidsplaatsen (37%) de grootste sector in de Zuidelijke Randstad. In hoog stedelijke gebieden zoals Rotterdam Central District en het Beatrixkwartier in Den Haag domineren financiële diensten, juridische advisering en beleidsontwikkeling. Adviesbureaus en consultancybedrijven zijn verspreid over zowel stedelijke hubs als bedrijventerreinen, waar zij werken aan strategische analyses en procesoptimalisatie.

Het WTC Rotterdam biedt ruimte aan startups en internationale handel, terwijl Amstelwijck Business Park in Dordrecht een mix van zakelijke dienstverlening en IT-bedrijven huisvest. Innovatieclusters zoals TU Delft Campus en Leiden Bio Science Park trekken kennisintensieve bedrijven aan. Bedrijventerreinen zoals Prisma Bedrijvenpark, De Binckhorst, Kop van Zuid en de Drechtsteden combineren zakelijke dienstverlening met logistiek en maritieme industrie.

Figuur 4.6: Leiden Bio Science Park



4.8.2

Mobiliteitsbehoefte werknemers

De variatie binnen deze sector vertaalt zich direct naar verschillende mobiliteitsbehoeften, afhankelijk van de aard van de werkzaamheden en de locaties. Kantoormedewerkers, zoals beleidsmedewerkers, financieel analisten en juridische professionals, werken vaak op vaste locaties in steden zoals Rotterdam Central District en het Beatrixkwartier in Den Haag. Zij geven de voorkeur aan efficiënt openbaar vervoer, met snelle en betrouwbare verbindingen naar werk. Consultants en accountmanagers reizen frequent tussen klanten, waardoor flexibiliteit essentieel is. Zij combineren OV en auto, afhankelijk van de locatie, en hebben behoefte aan snelle parkeeroplossingen en multimodale hubs. Onderzoekers en technici in innovatieclusters zoals TU Delft Campus en Leiden Bio Science Park wisselen tussen laboratoria, bedrijven en kennisinstellingen. Hun mobiliteit vraagt om flexibele en duurzame oplossingen, zoals fietsvriendelijke routes en gedeelde elektrische voertuigen.

Voor alle groepen geldt dat hybride werken de mobiliteitsvraag verschuift. Efficiëntie in reistijd is cruciaal, waardoor intercityverbindingen en digitale vergaderopties belangrijk zijn. Werknemers in deze sector hebben relatief flexibele werktijden en veel mogelijkheden om hun werktijd zelf in te vullen. In deze sector zijn de werkende bovenlaag en kansrijke jongeren dominant. Zij hebben naast efficiëntie behoefte aan robuustheid en flexibiliteit in hun reisopties en gebruiken daardoor steeds vaker deelmobiliteit als onderdeel van hun mobiliteitsoplossing. Duurzaamheid wordt steeds belangrijker, met groeiende initiatieven om autogebruik te verminderen en fietsen en elektrische mobiliteit te stimuleren. Multimodale knooppunten en flexibele werkmodellen zorgen ervoor dat de sector zich voortdurend aanpast aan veranderende mobiliteitseisen.

"Voor mij draait alles om efficiëntie. Elke minuut die ik verlies kan ik niet besteden aan mijn klanten of. In mijn werk draait het om deadlines, projectsturing en snelle schakelingen tussen opdrachtgevers. Een vertraagde trein betekent dat ik afspraken moet verzetten of minder tijd heb om mij voor te bereiden. Ik heb een vervoersoptie nodig die mij zekerheid biedt. Ronald (45) consultant.





"Hybride werken heeft ervoor gezorgd dat ik minder vaak naar kantoor hoef, maar als ik ga, wil ik zo efficiënt mogelijk reizen. Mijn reistijd is kostbare tijd en ik wil die niet verspillen aan lange wachttijden of omslachtige OV-routes. De auto is sneller en geeft me flexibiliteit, maar de hoge kosten en parkeerstress maken het geen ideale optie".

Kim (32) digital marketing manager

"Ik kan zelf bepalen wanneer ik naar kantoor kom, dus kies ik ervoor om buiten de spits te reizen. Ik plan fysieke afspraken slim in, combineer meerdere meetings op dezelfde dag en werk waar mogelijk op afstand. Dit geeft me de vrijheid om mijn werkdag optimaal in te richten en mijn reistijd tot een minimum te beperken."

Elijah (45) overheidsadviseur.



4.8.3

Overige mobiliteitsbehoefte

De mobiliteitsbehoefte van klanten en toeleveranciers in de sector dienstverlening en overheid varieert sterk afhankelijk van hun rol en de locaties die zij bezoeken. Klanten van zakelijke dienstverleners, zoals bedrijven, overheidsinstellingen en internationale partners, verwachten efficiënt bereikbare kantoren met goede OV-verbindingen en parkeermogelijkheden. Vooral in stedelijke gebieden zoals Rotterdam Central District en het Beatrixkwartier in Den Haag speelt de nabijheid van treinstations en snelle metroverbindingen een grote rol. Voor zakelijke afspraken is betrouwbaarheid cruciaal, waarbij multimodale opties zoals de combinatie van trein en taxi of deelmobiliteit aantrekkelijk kunnen zijn.

Voor toeleveranciers, zoals IT-dienstverleners, facilitair beheer en juridische ondersteuning, is flexibiliteit in mobiliteit essentieel. Zij moeten snel schakelen tussen verschillende klanten en locaties, wat vaak resulteert in het gebruik van de auto, vooral wanneer zij op een dag (ook) bedrijventerreinen zoals Prisma Bedrijvenpark of Amstelwijck Business Park moeten bereiken. Hier ontbreekt vaak goed openbaar vervoer, waardoor zakelijke deelauto's of efficiënte pendeldiensten een uitkomst kunnen bieden. Daarnaast is er een toenemende vraag naar duurzame logistiek, zoals elektrische voertuigen en slimme mobiliteitsoplossingen. Een snelle, flexibele en multimodale mobiliteitsstructuur is daarom van groot belang voor zowel klanten als toeleveranciers in deze sector.

4.8.4

Aandachtspunten mobiliteit

De sector dienstverlening en overheid heeft behoefte aan efficiëntie, betrouwbaarheid en flexibiliteit. In dat kader benoemen respondenten de volgende aandachtspunten voor mobiliteit:

- Files en vertragingen zijn een groeiend probleem, vooral in en rond steden zoals Rotterdam en Den Haag en tijdens grote werkzaamheden. De avondspits is vaak

drukker dan de ochtendspits, waardoor zowel werknemers als klanten last hebben van onvoorspelbare reistijden en zij als gevolg hiervan minder efficiënt kunnen werken.

- Door de opkomst van hybride werken en flexibele kantoordagen verschuift de vraag naar mobiliteit. Werknemers die hun werktijden zelf kunnen indelen, proberen files en spitsdrukke te vermijden. Dit vraagt om een aanpassing in OV-diensten, zoals meer spreiding van treinen en bussen buiten de spits en meer deelmobiliteitsopties voor incidenteel woon-werkverkeer.
- Veel bedrijventerreinen, zoals Amstelwijck Business Park en Prisma Bedrijvenpark, zijn slecht bereikbaar met het openbaar vervoer. Personeel dat hier werkt kiest daarom relatief vaak voor de auto. Personeel met een buitendienstfunctie en dienstverleners van deze locaties kiezen op dagen dat ze dergelijke bestemmingen bezoeken er ook voor hun andere klanten met de auto te doen, ook als die wel aan goed bereikbare locaties liggen.
- Een werkgever die goede mobiliteitsoplossingen biedt, zoals OV-vergoedingen, fietsstimulering en flexibele leaseopties, wordt aantrekkelijker voor talent. Werknemers hechten steeds meer waarde aan duurzaamheid en flexibiliteit in reizen. Bedrijven die hier geen aandacht aan besteden, lopen het risico om medewerkers te verliezen aan concurrenten met een beter mobiliteitsbeleid.
- Investerings in infrastructuur en OV lopen niet altijd gelijk met de groei van kantoorlocaties en bedrijventerreinen. Hierdoor ontstaan knelpunten, zoals onvoldoende parkeergelegenheid of lange reistijden voor werknemers en zakelijke bezoekers.

4.9 Cultuur, sport en recreatie

4.9.1 Omschrijving

De sector cultuur, sport en recreatie is met 29.000 werknemers (2%) een relatief kleine sector in de Zuidelijke Randstad. De sector is de ruggengraat voor het aantrekken van toeristen en dagjesmensen en daarmee erg belangrijk voor de economie. In deze sector vallen diverse instellingen en locaties, zoals historische binnensteden, recreatiecentra en sportfaciliteiten. Voorbeelden van prominente instellingen in de Zuidelijke Randstad zijn het Biesboschcentrum Dordrecht, Kinderdijk en het Stadion Feyenoord. Deze locaties trekken zowel lokale bezoekers als toeristen en dragen bij aan de aantrekkelijkheid van de regio als recreatieve bestemming.

Het grote aanbod van water, natuurgebieden en historische locaties trekt extra bezoekers aan. Dit heeft implicaties voor de infrastructuur en het openbaar vervoer, aangezien de drukte op piekmomenten kan leiden tot mobiliteitsuitdagingen, zoals parkeerdruk en congestie. Kinderdijk heeft ca. 740.000 bezoekers per jaar met een grote piek tijdens het seizoen waarin riviercruises met internationale toeristen aanlanden. Stadion Feyenoord heeft piekbelasting tijdens belangrijke voetbalwedstrijden en andere evenementen, wanneer het rond de 51.000 bezoekers trekt die op hetzelfde moment aankomen.

Figuur 4.7: Werelderfgoed Kinderdijk



4.9.2 Mobiliteitsbehoefte werknemers

Werknemers in de sector Cultuur, Sport en Recreatie in de Zuidelijke Randstad hebben uiteenlopende mobiliteitsbehoeften, afhankelijk van hun specifieke werkplek en werkschema. Aan de ene kant hebben we de historische stadscentra en publiekstrekkingen in de stad die een grote variëteit aan activiteiten aanbieden. Dagjesmensen en toeristen bezoeken de stadscentra in de Zuidelijke Randstad in grote getalen. Net als in de sector handel en horeca is gastvrijheid belangrijk: de bezoeker moet blijven komen. De compacte, historische stadscentra hebben nauwe straten en weinig parkeerruimte, wat zorgt voor verkeersopstoppingen en parkeerproblemen. Werknemers reizen in deze gebieden vaak met het openbaar vervoer of fiets. Ook in deze sector is vaak sprake van wisselende werktijden, waardoor de OV-bediening soms niet goed aansluit.

Aan de andere kant zien we bij de publiekstrekkingen buiten de stad een sterke afhankelijkheid van auto- en fietsverkeer, met beperkte toegang tot efficiënt openbaar vervoer. Dit geldt met name voor attracties zoals Kinderdijk en recreatiegebieden zoals de Biesbosch en de Duinen, waar medewerkers vaak afhankelijk zijn van hun eigen vervoermiddel. Dit leidt tot een grote parkeerdruk en een hoge vraag naar duurzame mobiliteitsalternatieven.

Vooraf seizoensgebonden en flexibele werknemers, zoals gidsen, evenementmedewerkers en horecapersoneel, ervaren problemen met hun woon-werkverkeer. Zij beginnen of eindigen vaak buiten de reguliere dienstregelingen van het OV. Dit leidt ertoe dat werknemers soms geen geschikte vervoersopties hebben, vooral in de late avonduren niet. Tijdens piekperiodes, zoals in de zomer, neemt de mobiliteitsvraag sterk toe, wat leidt tot extra verkeersdruk en langere reistijden voor werknemers. Bedrijven overwegen maatregelen zoals tijdelijke pendeldiensten en seizoensgebonden parkeerfaciliteiten, maar deze worden nog niet structureel aangeboden.

4.9.3 Overige mobiliteitsbehoeften

Bezoekers en toeristen in de oude stadscentra van de Zuidelijke Randstad hebben een sterke behoefte aan goed bereikbaar, efficiënt en goedkoop vervoer. Veel toeristen arriveren via treinstations, trams en (water)bussen, terwijl dagjesmensen vaak afhankelijk zijn van P+R-voorzieningen en fietsen. De autoluwe en historische centra

maken parkeren lastig, waardoor goed afgestemde last-mile-oplossingen, zoals deelvervoer en Park & Ride voorzieningen cruciaal zijn. Tijdens piekuren en evenementen is er extra vraag naar flexibel openbaar vervoer en crowdmanagement.

Toeristische hotspots zoals Kinderdijk en de Biesbosch vereisen alternatieve transportopties, zoals veerboten en elektrische shuttles vanaf Park & Ride voorzieningen, om de mobiliteitsbehoefte van bezoekers op te vangen. Tijdens het hoogseizoen is daarbij behoefte aan voorzieningen met hoge capaciteit; tijdens het laagseizoen is er juist behoefte aan flexibele vervoervormen met maatwerk.

Toeleveranciers in de oude stadscentra van de Zuidelijke Randstad ervaren beperkte toegankelijkheid door smalle straten, verkeerscirculatieplannen en zero-emissiezones. Ze hebben behoefte aan efficiënte laad- en losplaatsen en venstertijden die rekening houden met de stedelijke drukte. Elektrische vrachtwagens en stadshubs worden steeds belangrijker om binnensteden emissievrij te beleveren. Daarnaast is er vraag naar flexibele logistieke oplossingen, zoals lichte elektrische voertuigen en cargofietsen, om de laatste kilometers efficiënter af te leggen. Tijdens piekmomenten zoals evenementen ervaren toeleveranciers extra logistieke uitdagingen door verkeersdrukke, beperkte laad- en lostijden en stijgende capaciteitsvraag.



“Ik ga vaak naar theaters en lezingen in binnen- en buitenland. Wat ik nodig heb, is de zekerheid dat ik ook 's avonds laat nog terug kan reizen, zonder stress over verbindingen. Een hoogfrequent OV-aanbod en flexibele reistijden zouden het voor mij veel makkelijker maken. Sophie (50) werkende bovenlaag

“Ik woon in Zwijndrecht en reis vaak met de auto naar voetbalwedstrijden. Voor culturele uitstapjes neem ik het liefst het OV, omdat ik dan niet hoeft te zoeken naar parkeerplekken en ook lekker kan ontspannen onderweg. Voor een bezoek aan het strand gebruik ik de fiets. Het is heerlijk om het geluid van de natuur te horen voordat ik aankom. Dat maakt de dag net wat specialer.” Marco (45, werkende middengroep



4.9.4

Uitdagingen mobiliteit

De sector cultuur, sport en recreatie heeft behoefte aan gastvrije en inclusieve bereikbaarheid en aan goed crowdmanagement tijdens piekmomenten. De belangrijkste uitdagingen die in het onderzoek naar voren kwamen zijn:

- Crowdmanagement in de Zuidelijke Randstad vereist slimme spreiding van bezoekers, betere OV-aansluitingen, Park & Ride voorzieningen en pendeldiensten om verkeersdrukke, parkeerproblemen en overbelasting van

infrastructuur tijdens piekmomenten bij voetbalwedstrijden, evenementen en toeristische hotspots in goede banen te leiden.

- **OV-bereikbaarheid:** grote publiekstrekkingen in de stad zoals Stadion Feyenoord geven aan dat de capaciteit van het OV tijdens piekmomenten sterk tekortschiet. Zij zien meer flexibiliteit voor extra OV tijdens piekmomenten als randvoorwaarde voor het beperken van de automobiliteit. Publiekstrekkingen buiten de stad zoals Kinderdijk en natuurgebieden, zijn überhaupt lastig bereikbaar met het openbaar vervoer. Zij zien vooral kansen in P&R voorzieningen en vervoer over water.
- **Verkeersdrukte en parkeerproblemen:** publiekstrekkingen ervaren problemen met verkeersafwikkeling en parkeren tijdens de piekbelasting. Dit leidt tot onvrede vanuit de omgeving en legt druk op de natuur- en cultuurhistorische waarde van de bestemming. Bedrijven geven aan zich af te vragen hoe ver hun eigen verantwoordelijkheid gaat en hoeveel steun ze mogen verwachten van de overheid.
- **Kosten en toegankelijkheid voor lagere inkomens, jongeren en gepensioneerden zonder auto:** Voor bezoekers met beperkte financiële middelen vormen zowel ticketprijzen als vervoerskosten een drempel. OV-kosten en -dekking moeten beter aansluiten op de behoeften van jongeren en gezinnen, zodat erfgoed en recreatie voor iedereen bereikbaar blijft.



5 Verklaring mobiliteitsbehoefte

5.1 Inleiding

De complexiteit van de mobiliteitsbehoefte blijkt duidelijk uit de resultaten van de vorige hoofdstukken. In de verklarende gesprekken met kenniswerkers verkennen we daarom hoe verschillende perspectieven – van gedrag en transitie tot sociale en economische impact – samenhangen en bijdragen aan het verklaren van de mobiliteitsbehoefte. Door zowel de individuele beweegredenen als de structurele invloeden in kaart te brengen, ontstaat een genuanceerd beeld van de mobiliteitsbehoefte. Dit interdisciplinaire perspectief vormt de basis voor toekomstgerichte beleidsaanbevelingen en innovaties binnen de mobiliteitssector, met als doel een inclusieve en duurzame leefomgeving te realiseren. Tabel 5.1 toont een overzicht van de kenniswerkers.

Tabel 5.1: geïnterviewde kenniswerkers

Naam	Organisatie	Functie
Jeroen Boelhouwer	Sociaal Cultureel Planbureau	Programmaleider Brede Welvaart
Debora Kole	Stroomlijn	Kwartiermaker Publiek Vervoer
Giuliano Mingardo	Erasmus Universiteit Rotterdam	senior onderzoeker transport economie
Emil Beemer	Dutch Research Institute for Transitions (DRIFT)	PhD onderzoeker
Christina Leppink	GGD Rotterdam-Rijnmond	Medisch Milieukundig Adviseur
Stef Bos en Kirsten Merwijk	Behavioural Insights Netwerk Nederland	Adviseur gedrag en mobiliteit IenW
Martijn Kas	Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SbaB)	Programmamanager SBAB
Wijnand Veeneman	Technische Universiteit Delft	Professor
Jan Anne Annema	Technische Universiteit Delft	Professor
Guus Wieman	Nibud	Wetenschappelijk medewerker Nibud

5.2 Transitieperspectief

Vanuit een transitieperspectief kunnen de uitkomsten van ons mobiliteitsonderzoek worden verklaard als het resultaat van een dynamisch proces waarin traditionele mobiliteitssystemen plaatsmaken voor een integrale en adaptieve aanpak. De classificering in doelgroepen op basis van hun zelfbeschikking en

aanpassingsvermogen biedt nieuwe inzichten voor de mobiliteitstransitie. Belangrijke conclusies van de reflectie die in deze paragraaf aan de orde komen zijn het aanpassingsvermogen van burgers en bedrijven, het tempo van de transitie, de ontwikkeling van de doelgroepen en tot slot het draagvlak voor de transitie en de rol van de overheid.

5.2.1 **Aanpassingsvermogen van burgers**

Burgers zijn niet passief in hun vervoerskeuzes, maar gaan actief op zoek naar de opties die het beste aansluiten bij hun levensstijl en de veranderende context. Zij passen hun mobiliteitsgedrag continu aan op basis van zowel persoonlijke omstandigheden als externe invloeden zoals veranderingen in hun fysieke leefomgeving, prijsontwikkelingen en nieuwe technologische mogelijkheden.

Uit de interviews met de kenniswerkers blijkt dat het aanpassingsvermogen van verschillende groepen burgers en bedrijven aanzienlijk verschilt. Het aanpassingsvermogen van burgers wordt voornamelijk beïnvloed door sociaaleconomische status, woonomgeving, arbeidsvoorwaarden, toegang tot kennis en hun eigen gezondheid:

- Sociaaleconomische status: burgers met een hogere sociaaleconomische status hebben doorgaans meer mogelijkheden om zich aan te passen aan veranderingen in mobiliteitsbehoeften. Ze beschikken vaak over stabiele inkomens, een eigen woning, en voldoende spaargeld om nieuwe vervoersmiddelen aan te schaffen, zoals een elektrische fiets of een hybride auto. Tegelijkertijd hebben mensen met een lagere sociaaleconomische status vaak minder financiële reserves en zijn ze vaker afhankelijk van goedkopere, minder flexibele vervoersopties, zoals een tweedehands auto of openbaar vervoer.
- Woonomgeving: in stedelijke gebieden is het mobiliteitsaanbod vaak diverser, met nabijheid van openbaar vervoer en voorzieningen. Dit biedt inwoners van stadscentra meer mogelijkheden om zich snel aan te passen, bijvoorbeeld door over te stappen van auto naar OV of de fiets. In welgelegen gebieden en het buitengebied, waar OV minder frequent is en voorzieningen verder weg liggen, wordt de mobiliteitskeuze beperkter. Hierdoor hebben burgers in deze gebieden vaak een lager aanpassingsvermogen.
- Arbeidsvoorwaarden: werkenden met flexibele werktijden of de mogelijkheid tot thuiswerken hebben meer opties om hun vervoerspatroon aan te passen. Zij kunnen bijvoorbeeld buiten de spits reizen of hun reisfrequentie verminderen. Mensen met starre, afwijkende werktijden en een vaste werkplek hebben minder speelruimte, wat hun aanpassingsvermogen beperkt. Deze beperkingen komen vaker voor bij banen in sectoren als de zorg, onderwijs of bouw, waar fysieke aanwezigheid vaak een vereiste is.
- Toegang tot kennis: Wie beter op de hoogte is van toekomstige veranderingen zoals Zero Emissie zones en alternatieve oplossingen, zoals elektrische deelauto's of fietssubsidies, kan sneller veranderingen doorvoeren. Hoger opgeleiden of burgers met toegang tot deze informatie via netwerken en technologieën hebben in dit opzicht een voordeel. Burgers met een lager opleidingsniveau of een beperkte toegang tot internet en informatie lopen vaker achter de feiten aan, wat hun aanpassingsvermogen belemmert.
- Gezondheid speelt een sleutelrol in het vermogen om veranderingen in mobiliteit door te voeren. Mensen met een goede fysieke conditie kunnen gemakkelijker



kiezen voor actief vervoer zoals fietsen of lopen. Ouderen of andere mensen met fysieke of mentale beperkingen hebben meer moeite om zich aan te passen en zijn vaak afhankelijker van direct beschikbare, veilige en comfortabele vervoersmiddelen. In stedelijke gebieden, waar voorzieningen dichterbij liggen, kan slechte gezondheid nog deels gecompenseerd worden door nabijheid, maar buiten de centrumgebieden leidt slechte gezondheid vaak tot extra belemmeringen.

Christina Leppink (GGD Rotterdam-Rijnmond, Medisch Milieukundig Adviseur)

"In de kwetsbare onderlaag zien we een sterk verband tussen fysieke gezondheid en mobiliteit. Mensen met chronische aandoeningen of een beperkt bewegingsvermogen hebben vaak minder toegang tot alternatieve vervoersmiddelen. Openbaar vervoer is voor hen niet altijd een oplossing, omdat overstappen en lange loopafstanden een barrière vormen."

Wijnand Veeneman (Technische Universiteit Delft, Professor in transitiestudies)

"De kwetsbare middengroep, zoals vaklieden en ambachtlieden, heeft een beperkt aanpassingsvermogen. Een automonteur of timmerman kan niet zomaar overstappen op het OV of thuiswerken. Ze blijven afhankelijk van hun werkbusje, wat hun mobiliteitskeuzes en financiële speelruimte aanzienlijk beperkt."

5.2.2

Aanpassingsvermogen van bedrijven

Ook bedrijven hebben een groot aanpassingsvermogen. Bedrijven investeren in innovatieve technologieën, digitaliseren processen en herzien bedrijfsmodellen om efficiënt, relevant en aantrekkelijk voor werknemers te blijven. Het aanpassingsvermogen van bedrijven verschilt per sector en wordt bepaald door een aantal cruciale factoren. Deze factoren beïnvloeden hoe flexibel een bedrijf kan reageren op veranderingen in mobiliteit, infrastructuur en arbeidsmarktdynamiek:

- **Locatiegebondenheid:** Bedrijven die sterk afhankelijk zijn van een vaste locatie hebben een beperkter aanpassingsvermogen. Wanneer de bedrijfsvoering direct gekoppeld is aan een specifieke fysieke locatie, zoals productiehallen, landbouwgrond of zorginstellingen, is de flexibiliteit in mobiliteitskeuzes beperkter. Dit geldt vooral wanneer alternatieve vervoersopties niet of nauwelijks beschikbaar zijn. Daarnaast kunnen stedelijke bedrijven profiteren van een rijk mobiliteitsaanbod, terwijl bedrijven in perifere gebieden afhankelijker blijven van auto- en vrachvervoer.
- **Kapitaal en investeringsmogelijkheden:** De financiële slagkracht van een bedrijf bepaalt in grote mate het vermogen om te investeren in nieuwe mobiliteitsoplossingen. Bedrijven met ruime financiële middelen kunnen eerder overstappen op innovatieve vervoersmethoden, zoals elektrische wagenparken of digitalisering van processen. Beperkte kapitaalmiddelen zorgen ervoor dat bedrijven vasthouden aan traditionele vervoersstructuren en zich moeilijker kunnen aanpassen aan beleidswijzigingen of nieuwe markteisen.
- **Digitaliseringsmogelijkheden:** De mate waarin werkzaamheden op afstand kunnen worden uitgevoerd, bepaalt hoe flexibel een bedrijf is in het aanpassen van haar mobiliteit. Sectoren die sterk leunen op fysieke aanwezigheid, hebben minder speelruimte om mobiliteitsbehoeften te reduceren of te herstructureren. Daarentegen bieden digitale werkmethoden de mogelijkheid om reiskilometers te beperken en efficiënter te plannen.

- **Afhankelijkheid van transport en infrastructuur:** De noodzakelijkheid van betrouwbare vervoersstromen bepaalt in hoeverre bedrijven getroffen worden door veranderingen in mobiliteitsstructuren. Sectorspecifieke eisen, zoals just-in-time leveringen, internationale logistieke ketens en lokale distributie, beïnvloeden het vermogen om alternatieven te implementeren. Ook regelgeving rondom emissiereductie en duurzaam transport spelen een rol in hoe snel bedrijven aanpassingen moeten doen in hun bedrijfsvoering.
- **Concurrentie om goede werknemers:** Mobiliteit is een belangrijke factor in de aantrekkelijkheid van bedrijven als werkgever. Bedrijven die hun werknemers flexibele en efficiënte mobiliteitsopties kunnen bieden, hebben een sterkere concurrentiepositie op de arbeidsmarkt. Factoren zoals de beschikbaarheid van leaseauto's en openbaar vervoer, reiskostenvergoedingen, hybride werkopties en parkeergelegenheid kunnen bepalend zijn voor het vermogen om talent aan te trekken en te behouden. Bedrijven met beperkte mobiliteitsopties kunnen moeite hebben om personeel te werven, vooral in regio's met slechte bereikbaarheid of hoge reiskosten.

5.2.3 Het tempo van de transitie

Het feit dat er verschillen zijn in het aanpassingsvermogen van burgers en bedrijven leidt ook tot de constatering dat het tempo van de mobiliteitstransitie goed afgestemd moet zijn op alle doelgroepen. Verschillende groepen burgers en bedrijven ervaren de snelheid en betrouwbaarheid van veranderingen in de mobiliteitssector als problematisch, voornamelijk door een gebrek aan passende alternatieven en inconsistente beleidsvoering.

Diverse groepen burgers kunnen het tempo van de transitie niet bijbenen. De kwetsbare onderlaag, vaak met lage inkomens en beperkte mobiliteitsopties, ervaart grote moeilijkheden bij het aanpassen aan veranderingen. Zij zijn afhankelijk van het openbaar vervoer, dat niet altijd voldoende fijnmazig of betrouwbaar is. De werkende middengroep heeft vaak een beperkt budget en een beperkte invloed op hun reisoorties (zoals vaste werktijden en locaties). Zij zouden alternatieve mobiliteitsopties overwegen, maar hebben moeite om dit in te passen in hun dagelijkse routine en verplichtingen. In de welgelegen gebieden en buitengebieden zijn burgers, ook in de Zuidelijke Randstad, nog veel afhankelijk van de auto. Deze groepen voent zich uitgesloten van de mobiliteitstransitie.

Bedrijven die veranderingen als te snel en onbetrouwbaar ervaren zijn onder andere de bouw- en logistieke sector. Deze sectoren zijn afhankelijk van zwaar transport en ervaren problemen met de toenemende reis- en parkeertijden en de overstap naar zero-emissievoertuigen door hoge kosten, beperkte infrastructuur (zoals laadpunten) en wisselende regelgeving. MKB-bedrijven in onder andere de bouw, detailhandel en horeca hebben moeite om investeringen in duurzame mobiliteit te doen. Zij zijn onzeker over de haalbaarheid van nieuwe regelgeving en vrezen de impact op hun bedrijfsvoering. Bedrijven op bedrijventerreinen ervaren grote uitdagingen door de mobiliteitstransitie. Veel werknemers zijn afhankelijk van de auto, terwijl alternatieven zoals openbaar vervoer of bedrijfsbusdiensten niet voldoende zijn ontwikkeld. Dit leidt tot zorgen over de aantrekkelijkheid van deze locaties als werkplek voor werknemers.



Kenniswerkers constateren dat de mobiliteitstransitie in Nederland ongelijkmatig verloopt. Hoewel sommige groepen zich relatief snel kunnen aanpassen, zoals hoogopgeleide werkenden met flexibele arbeidsvoorwaarden, ondervinden andere groepen grote moeilijkheden. Vooral de kwetsbare onderlaag en delen van de werkende middengroep hebben beperkte mogelijkheden om hun mobiliteitsgedrag of hun woonomgeving aan te passen aan de snel veranderende omstandigheden. Daarnaast benadrukken zij dat infrastructuur en alternatieven nog niet voldoende ontwikkeld zijn om de snelle veranderingen op te vangen. Bijvoorbeeld, de uitrol van laadinfrastructuur blijft achter bij de vraag naar elektrische voertuigen, en er is onvoldoende openbaar vervoer om de afbouw van individueel autogebruik volledig op te vangen. Het ontmoedigen van het één zonder het ander te stimuleren leidt tot veel onbegrip en onvrede, met name bij burgers en bedrijven die relatief veel moeite hebben om zich aan te passen.

Stef Bos (Behavioural Insights Netwerk Nederland)

"De transitiedeskundigen geven terecht mee dat het aanpassingsvermogen van de Nederlandse bevolking internationaal gezien hoog is. Maar het enige wat echt belangrijk is, is dat een transitie het juiste tempo heeft. Als we te snel gaan, creëren we een kloof tussen groepen die wel en niet kunnen meekomen."

Wijnand Veeneman (Technische Universiteit Delft, Professor in transitiestudies)

"Mobiliteitsbeleid moet lange termijn doelen nastreven, maar ook rekening houden met de realiteit van nu. Een overhaaste invoering van zero-emissiezones zonder voldoende infrastructuur en alternatieven kan de mobiliteit van kwetsbare groepen ernstig beperken."

5.2.4

De rol van de overheid

Kenniswerkers wijzen op inconsistenties in beleidsvoering als een belangrijke factor die de transitie minder betrouwbaar maakt, waardoor burgers en bedrijven zich minder snel aan kunnen passen. De samenwerking tussen overheden en het bedrijfsleven verloopt moeizaam, en verschillende bestuurslagen hanteren andere en soms tegenstrijdige prioriteiten. Dit leidt tot vertragingen en onzekerheid bij zowel burgers als bedrijven.

Jan Anne Annema (TU Delft, Professor in transitie en mobiliteitsbeleid)

"We moeten bereikbaarheidsbeleid maken, niet alleen mobiliteitsbeleid. Dat betekent dat we beleid moeten maken waarin afwegingen tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid worden geïntegreerd. Maar juist daar zien we grote inconsistenties tussen beleidsniveaus, wat het lastig maakt om lange termijn oplossingen te implementeren."

Kenniswerkers benadrukken in dit kader ook het belang van procedurele rechtvaardigheid. Procedurele rechtvaardigheid in de mobiliteitstransitie betekent dat de besluitvorming rondom veranderingen in mobiliteit eerlijk, transparant en inclusief verloopt. Dit houdt in dat alle belanghebbenden – burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties – betrokken worden bij het vormgeven van mobiliteitsbeleid en dat de lasten en voordelen eerlijk verdeeld worden.

5.3 Sociaal perspectief

Het sociale perspectief komt in deze studie sterk naar voren door de segmentering in klassen van het Sociaal en Cultureel Planbureau. De maatschappij wordt gevormd door sociale structuren die invloed hebben op de kansen en beperkingen van individuen en groepen. Sociale ongelijkheid en klassenverschillen spelen hierin een grote rol. Mensen met een hoger inkomen en opleidingsniveau hebben doorgaans betere toegang tot werk, huisvesting en mobiliteit, terwijl anderen structureel op achterstand blijven. Deze verschillen zijn niet alleen economisch, maar ook sociaal verankerd.

Belangrijke aspecten binnen het sociale perspectief zijn participatie aan de samenleving, sociale cohesie en netwerken. Mensen die beschikken over sterke sociale banden, bijvoorbeeld binnen familie of via professionele connecties, hebben vaak meer kansen om te participeren aan werk, onderwijs en andere activiteiten. Tegelijkertijd kan sociale uitsluiting leiden tot isolement en verminderde toegang tot werk en voorzieningen. Overheidsbeleid en institutionele structuren bepalen in grote mate hoe middelen en kansen worden verdeeld. Beslissingen over bijvoorbeeld belastingen, onderwijs, zorg en mobiliteit kunnen ongelijkheden verkleinen, maar ook versterken wanneer bepaalde groepen onvoldoende toegang hebben tot essentiële diensten.

Daarnaast is duurzaamheid een steeds belangrijker thema binnen sociale rechtvaardigheid. De impact van milieubeleid raakt niet iedereen even hard; sommige groepen ondervinden meer lasten dan anderen. Dit onderstreept de noodzaak om beleidskeuzes te maken die niet alleen gericht zijn op economische groei, maar ook op eerlijke en inclusieve sociale ontwikkeling.

5.3.1 Inclusieve sociale ontwikkeling

De kenniswerkers benadrukken dat mobiliteit een cruciale factor is voor inclusieve sociale ontwikkeling. De mate waarin burgers toegang hebben tot mobiliteit beïnvloedt hun sociale en culturele kapitaal, wat op zijn beurt hun persoonlijke kapitaal en maatschappelijke participatie en toekomstperspectieven bepaalt.

Sociaal kapitaal verwijst naar de netwerken, relaties en wederzijdse ondersteuning die mensen helpen om sociale en economische kansen te benutten. Het vergroot iemands zelfredzaamheid door toegang te bieden tot werk, hulpbronnen en informatie. Mobiliteit speelt hierin een cruciale rol; zonder goede bereikbaarheid kunnen mensen minder makkelijk sociale contacten onderhouden en deelnemen aan gemeenschappen. Zelfredzaamheid wordt versterkt wanneer individuen toegang hebben tot ondersteuning binnen hun netwerk, zoals vrienden, familie of collega's. Beperkte mobiliteit kan sociale isolatie veroorzaken, waardoor kwetsbare groepen minder mogelijkheden hebben om zelfstandig problemen op te lossen en actief deel te nemen aan de samenleving.

Cultureel kapitaal verwijst naar de kennis, vaardigheden, opleiding en culturele competenties die mensen helpen om sociale en economische kansen te benutten. Het bepaalt in grote mate iemands positie in de samenleving en beïnvloedt hoe men toegang krijgt tot werk, onderwijs en sociale netwerken. Mobiliteit speelt hierin een

belangrijke rol, omdat toegang tot culturele instellingen, opleidingen en professionele netwerken afhankelijk is van bereikbaarheid. Wanneer mobiliteitsbeperkingen culturele participatie beperken, ontstaat een ongelijk speelveld waarin bepaalde groepen minder kansen krijgen om hun kennis en vaardigheden te ontwikkelen. Dit kan hun maatschappelijke en economische vooruitzichten op lange termijn verkleinen.

Persoonskapitaal, waaronder fysieke en mentale gezondheid, wordt eveneens beïnvloed door mobiliteit. Beperkte toegang tot actief vervoer, zoals wandelen en fietsen, en een gebrek aan OV-opties kunnen leiden tot gezondheidsproblemen en stress door lange reistijden of isolatie. Wanneer mensen minder mobiel worden ontstaat er ook watervrees: hun geloof in eigen kunnen neemt dan ook af.

Jeroen Boelhouwer (Sociaal en Cultureel Planbureau)

"Mobiliteit speelt een cruciale rol in de toegang tot werk, sociale netwerken en culturele activiteiten. Mensen met beperkte mobiliteitsopties hebben niet alleen een kleiner sociaal netwerk, maar missen ook kansen om hun cultureel en economisch kapitaal te vergroten."

Debora Kole (Stroomlijn, doelgroepenvervoer sociaal domein)

"De afhankelijkheid van de auto bij kwetsbare groepen is niet alleen een economisch vraagstuk, maar raakt ook hun sociaal en persoonlijk kapitaal. Minder mobiele mensen lopen een groter risico op isolatie, wat negatieve gevolgen heeft voor gezondheid en sociale participatie."

5.3.2

Participatie

Kenniswerkers benadrukken dat participatie een cruciale rol speelt bij sociale inclusie, en de algemene brede welvaart. Mobiliteit stelt burgers en bedrijven in staat om deel te nemen aan werk, onderwijs, zorg en sociale netwerken, maar niet iedereen heeft gelijke toegang tot mobiliteitsmogelijkheden. Een gebrek aan mobiliteitsopties betekent voor veel burgers een beperking van hun participatiekansen. Dit geldt met name voor lager opgeleiden en kwetsbare groepen. Beleidsmaatregelen zoals emissievrije zones en parkeerrestricties kunnen hun mobiliteitsvrijheid verder beperken als er geen haalbare alternatieven worden geboden. Meer mensen kunnen meedoen als mobiliteit toegankelijker wordt. Dit verlaagt sociale kosten, kan mensen uit de bijstand halen en vergroot de kansengelijkheid.

Debora Kole (Stroomlijn, Publiek Vervoer)

"Het is essentieel dat mobiliteitsbehoeften worden vervuld, omdat het direct invloed heeft op de welvaart en welzijn van mensen. "Als mensen kunnen komen waar ze willen zijn, dan wordt hun leven op grote schaal beter. Dit geldt voor werk, gezondheid, onderwijs en sociale interactie."

5.3.3

Ontwikkelperspectief naar de toekomst

De verwachting is dat de verschillen in mobiliteit en zelfbeschikking tussen sociale klassen over tien jaar groter zullen zijn dan nu, tenzij beleidsmakers actief sturen op inclusieve en toegankelijke mobiliteitsopties. Dat vraagt om een evenwicht tussen de doelen en ambities. De kenniswerkers reflecteren als volgt op het perspectief voor de toekomst:



- Vergroting van de kloof tussen hoge en lage mobiliteitsvrijheid. Kenniswerkers signaleren dat de werkende bovenlaag en de jongere kansrijken zich waarschijnlijk makkelijker zullen aanpassen aan veranderende mobiliteitsstructuren. Zij beschikken over de financiële middelen en de flexibiliteit in hun werk- en woonkeuzes om te profiteren van nieuwe mobiliteitsvormen, zoals elektrisch rijden, deelmobiliteit en flexibel OV.
- Versterking van de kwetsbaarheid in de lagere klassen: De kwetsbare onderlaag en de laagopgeleide gepensioneerden blijven sterk afhankelijk van traditionele vervoersmiddelen zoals de auto. Aangezien veel overheidsbeleid zich richt op het terugdringen van individueel autogebruik, zullen deze groepen de meeste hinder ondervinden van stijgende kosten en beperktere toegang tot mobiliteit.
- De werkende middengroep onder druk: De werkende middengroep is de groep waar de grootste verschuivingen worden verwacht. Door toenemende kosten en beleidswijzigingen zullen zij gedwongen worden hun mobiliteitsgedrag aan te passen. Voor sommigen betekent dit een overstap naar duurzamere alternatieven, terwijl anderen risico lopen te dalen op de sociale ladder als ze mobiliteit als belemmering ervaren voor werk en sociale participatie.
- Regionale verschillen worden scherper: De stedelijke werkende bovenlaag en kansrijke jongeren profiteren van beter OV en stedelijke deelmobiliteit, terwijl bewoners van welgelegen en buitengebieden steeds afhankelijker worden van de auto. Dit maakt de mobiliteitstransitie buiten de steden moeilijker en kan leiden tot sociale isolatie en economische achterstand.

Jeroen Boelhouwer (Sociaal Cultureel Planbureau)

"Het is ontzettend belangrijk om te erkennen dat de impact van de mobiliteitstransitie ongelijk verdeeld is. Voor sommige groepen is het makkelijk om over te schakelen naar duurzamere mobiliteit, terwijl anderen moeite hebben om mee te komen. Een te snelle transitie vergroot deze verschillen en kan sociale ongelijkheid versterken."

5.4 Economisch perspectief

Mobiliteit is een essentiële pijler van economische ontwikkeling. Bereikbaarheid speelt hierin een cruciale rol. Wanneer mensen goed verbonden zijn met hun werk, vergroot dit hun economische participatie, terwijl slechte mobiliteit juist ongelijkheid kan versterken. Tegelijkertijd worden burgers en bedrijven geconfronteerd met stijgende mobiliteitskosten, zoals hogere brandstofprijzen, dure OV-abonnementen en parkeertarieven. Dit kan een belemmering vormen voor economische groei, vooral voor groepen met een beperkter budget.

Daarnaast is infrastructuur een sleutelfactor in economische ontwikkeling en de productiviteit van het bedrijfsleven. Goede wegen, openbaar vervoer en logistieke netwerken verhogen productiviteit en handel, terwijl verkeerscongestie en inefficiënt transport juist leiden tot vertragingen, lagere productiviteit en extra kosten. De overgang naar duurzamere mobiliteit brengt nieuwe economische kansen met zich mee, bijvoorbeeld in de ontwikkeling van emissievrije voertuigen en schone energie, maar vraagt tegelijkertijd forse investeringen die niet voor alle bedrijven direct haalbaar zijn.



5.4.1 **Bereikbaarheid en economische participatie**

Mobiliteit bepaalt in grote mate hoe mensen toegang krijgen tot werkgelegenheid. Goede verbindingen tussen woon- en werkgebieden verhogen de arbeidsparticipatie, terwijl beperkte mobiliteitsopties kunnen leiden tot werkloosheid en economische ongelijkheid. Voor de werkende bovenlaag en jongere kansrijken zijn de vooruitzichten relatief gunstig. Zij beschikken over voldoende economisch en sociaal kapitaal om zich aan te passen aan veranderingen in de arbeidsmarkt en mobiliteit. Digitalisering en flexibilisering van werk spelen hen in de kaart, en zij hebben vaak de keuze om in economisch aantrekkelijke regio's te wonen met goed openbaar vervoer en andere voorzieningen.

Giuliano Mingardo (Erasmus Universiteit, Senior Onderzoeker Transporteconomie)
"Economische kansen zijn steeds vaker gebonden aan mobiliteit. De groepen met toegang tot meerdere vervoersopties kunnen makkelijker profiteren van nieuwe kansen, terwijl anderen juist worden beperkt in hun economische mobiliteit."

Wijnand Veeneman (Technische Universiteit Delft, Professor in transitiestudies)
"De werkende middengroep heeft moeite om te profiteren van de economische voordelen van de mobiliteitstransitie. De overstap naar duurzamer vervoer vereist investeringen die voor veel huishoudens buiten bereik liggen."

De werkende middengroep ervaart daarentegen meer druk. Deze groep heeft doorgaans stabiel werk, maar is afhankelijk van betaalbare en efficiënte mobiliteit om de productiviteit op een acceptabel niveau te houden. Hogere kosten voor vervoer, beperkte toegang tot OV, meer tijd kwijt zijn aan mobiliteit en parkeren en strengere milieuregels kunnen hen financieel onder druk zetten. Zonder ondersteuning riskeren zij een daling op de sociale ladder. Voor de kwetsbare onderlaag zijn de vooruitzichten zorgelijk. Deze groep heeft al weinig economisch kapitaal en is kwetsbaar voor veranderingen in de arbeidsmarkt en mobiliteitsstructuur. Beperkte toegang tot duurzame mobiliteitsopties en stijgende kosten maakt het voor hen moeilijker om werk te vinden en te behouden. Dit vergroot het risico op langdurige werkloosheid en verdere sociale uitsluiting.

5.4.2 **De rol van de eigen woning**

De eigen woning speelt een cruciale rol in de mobiliteitsbehoefte van burgers en draagt bij aan structurele sociale ongelijkheid in bereikbaarheid en economische kansen. De locatie van een woning bepaalt in grote mate de beschikbare mobiliteitsopties, terwijl het bezit van een woning financiële buffers biedt voor investeringen in alternatieve vervoersmiddelen.

Voor woningbezitters in de hogere sociale klassen biedt de woning vaak financiële zekerheid en flexibiliteit. De gepensioneerde bovenlaag heeft doorgaans aanzienlijke overwaarde op hun woningen en kan zich verplaatsen zonder direct afhankelijk te zijn van infrastructuurveranderingen. Daarnaast hebben zij de middelen om in goed bereikbare stedelijke gebieden te wonen of om investeringen te doen in bijvoorbeeld elektrische voertuigen.

De werkende middengroep bezit relatief vaak een eigen woning, maar hun overwaarde is vaak lager dan bij hogere klassen. Dit betekent dat hun financiële speelruimte om een volgende stap op de woningmarkt te maken beperkt is. Daarnaast zorgen stijgende huizenprijzen en strengere hypotheekregels ervoor dat doorstroming

moeilijk is. Veel leden van de werkende middengroep wonen in stadsranden of welgelegen gebieden waar de auto de belangrijkste vorm van vervoer is. Dit betekent dat zij bij een verhuizing zorgvuldig moeten afwegen of zij hun woon-werkverkeer niet drastisch verslechteren.

Voor huurders en mensen in kwetsbare groepen leidt de positie op de woningmarkt tot extra beperkingen. Zij hebben minder financiële middelen en zijn vaker afhankelijk van openbaar vervoer, dat niet altijd voldoende aansluit bij hun woonlocatie. In gebieden waar betaalbare woningen schaars zijn, betekent dit vaak een grotere afhankelijkheid van de auto. In contrast is het juist deze groep van sociale huurders die in de actuele woningbouwontwikkeling het meeste parkeerplaatsen inlevert, om de sociale woningen betaalbaar te houden.

De wooncrisis vergroot deze problemen, vooral voor nieuwe huishoudens en huurders. Door stijgende woonlasten en de beperkte doorstroom op de woningmarkt wordt de keuzevrijheid verder beperkt.

Jeroen Boelhouwer (Sociaal en Cultureel Planbureau)

"Mensen willen best verhuizen om dichterbij hun werk te wonen, maar het is tegenwoordig moeilijk om dat te realiseren. Vooral de werkende middengroep loopt hier tegenaan, omdat ze te veel verdienen voor sociale huur, maar onvoldoende kapitaal hebben om in de koopmarkt soepel door te stromen."

5.4.3

Kosten van mobiliteit voor burgers en bedrijven

De financiële lasten van mobiliteit, zoals brandstofkosten, OV-tarieven, parkeerprijzen en de aanschaf van voertuigen, beïnvloeden de economische positie van zowel burgers als bedrijven. Stijgende mobiliteitskosten kunnen een barrière vormen voor economische groei, vestigingsklimaat en concurrentiekracht en vergroten de barrière voor bedrijven bij het vinden van voldoende gekwalificeerd personeel.

Voor veel bedrijven zijn mobiliteitskosten een directe factor in concurrentiekracht en efficiëntie. Bedrijven in de logistiek en bouwsector kampen met hoge transportkosten door congestie, dure overstap naar zero-emissievoertuigen en onvoorspelbare regelgeving. Ondernemers in stedelijke gebieden worden geconfronteerd met stijgende parkeerkosten en strengere milieuzones, wat hun bedrijfsvoering kan belemmeren.

De onzekerheid rondom overheidsbeleid en subsidies maakt het voor veel bedrijven lastig om langetermijninvesteringen te doen. Een onstabiele regelgeving rondom emissievrije zones en duurzame mobiliteit creëert risico's, waardoor bedrijven terughoudend zijn met investeren. Dit onderstreept het belang van consistent beleid dat duurzame mobiliteit bevordert zonder bedrijven en burgers disproportioneel te belasten.

Wijnand Veeneman (Technische Universiteit Delft, Professor in transitiestudies)

"Mobiliteitskosten zijn niet alleen een financieel probleem, maar raken direct de economische kansen van burgers en bedrijven. Als de overstap naar duurzame mobiliteit te duur wordt, vergroot dit ongelijkheid en hindert het economische groei."

Guus Wieman (Nibud, Wetenschappelijk medewerker)

"De gemiddelde vervoersbehoefte in Nederland is voor veel huishoudens moeilijk te bekostigen. Mobiliteitskosten drukken zwaar op de financiële ruimte van huishoudens met lage en middeninkomens, vooral nu brandstofprijzen en OV-kosten stijgen."

Jeroen Boelhouwer (Sociaal en Cultureel Planbureau)

"We zien dat de middenklasse de grootste druk ervaart door stijgende mobiliteitskosten. De werkende bovenlaag kan investeren in alternatieve mobiliteitsopties, maar voor veel huishoudens met een modaal inkomen is dat geen realistische keuze."

5.4.4

Infrastructuur en economische ontwikkeling

Investerings in wegen, openbaar vervoer en logistieke netwerken stimuleren economische activiteit. Inadequate infrastructuur leidt tot congestie en inefficiëntie, wat productiviteit verlaagt en de kosten voor bedrijven verhoogt. Kenniswerkers benadrukken dat goede infrastructuur niet alleen zorgt voor efficiëntere logistiek en kortere reistijden, maar ook bepalend is voor de aantrekkelijkheid van een regio voor bedrijven en talent.

Bereikbaarheid is een belangrijke factor in de concurrentiepositie van bedrijven. Ondernemingen in stedelijke gebieden profiteren van goede OV-verbindingen en multimodale transportmogelijkheden, terwijl bedrijven in buitengebieden vaak afhankelijk zijn van de auto of vrachtvervoer. Congestie en slechte doorstroming kunnen de kosten voor bedrijven aanzienlijk verhogen, zoals te zien is in de Rotterdamse haven. Hier wordt vracht- en bouwverkeer belemmerd door lange wachttijden, structurele files en wegwerkzaamheden en toenemende moeite bij het vinden van een rustplaats of parkeerplaats.

Een goed vestigingsklimaat vereist een infrastructuur die aansluit bij de behoeften van bedrijven en werknemers. Bedrijven vestigen zich bij voorkeur in gebieden met een goede mix van weg-, water- en spoorverbindingen. Echter, kenniswerkers waarschuwen dat infrastructuurplanning vaak achterblijft bij de ruimtelijke ontwikkeling, waardoor nieuwe woon- en werkgebieden ontstaan zonder voldoende ontsluitingswegen of OV-verbindingen. Dit zorgt voor toenemende verkeersdruk en een grotere afhankelijkheid van de auto.

Joop Verdoorn (Havenbedrijf Rotterdam)

"De concurrentiepositie van de Rotterdamse haven wordt onder druk gezet door infrastructurale knelpunten. De efficiëntie van onze logistieke ketens wordt beperkt door lange wachttijden en onvoldoende multimodale verbindingen."

Bouwend Nederland (Brancheorganisatie bouwsector)

"Het gebrek aan samenhang tussen ruimtelijke ordening en mobiliteitsplanning leidt tot structurele problemen. Er worden nieuwe woonwijken gebouwd zonder voldoende infrastructuur, wat leidt tot verkeersdruk en afnemende leefbaarheid."

Kenniswerkers benadrukken dat infrastructuur een directe invloed heeft op economische groei, concurrentiekracht en het vestigingsklimaat. Een goed ontwikkelde infrastructuur draagt bij aan efficiënt vervoer, vermindert congestie en verhoogt de productiviteit van bedrijven. Gebrek aan investeringen en verouderde

infrastructuur zorgen daarentegen voor vertragingen en hogere kosten, wat de concurrentiepositie van bedrijven en regio's verzwakt.

In gebieden zoals de Zuidelijke Randstad, waar de druk op het wegennet groot is, vormt infrastructuur een bottleneck voor verdere economische ontwikkeling. Filevorming en overbelasting van wegen zoals de A16, A15 en A4 leiden tot hogere transportkosten en productiviteitsverlies. Bedrijven in de bouw, logistiek en industrie ondervinden hier direct de gevolgen van, omdat transporttijd en -kosten toenemen, wat hun concurrentievermogen vermindert.

Om de economische groei te ondersteunen, pleiten kenniswerkers voor strategische investeringen in multimodaal vervoer, een betere afstemming tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit, en consistent langetermijnbeleid om bedrijven de zekerheid te bieden die nodig is voor grote investeringen.

Wessel Deelstra (Transport en Logistiek Nederland - TLN)

"Het onderhoud van wegen en bruggen wordt te lang uitgesteld, waardoor bedrijven in de regio Rotterdam te maken krijgen met onvoorspelbare vertragingen en verhoogde transportkosten. Dit maakt de regio minder aantrekkelijk voor nieuwe investeringen."

5.4.5

Duurzaamheid en economische transitie

De overstap naar emissievrije mobiliteit en energie- en ruimte-efficiënte vervoersmiddelen vraagt om grote investeringen. Hoewel dit economische kansen biedt in sectoren zoals nieuwe mobiliteitsdiensten, elektrische mobiliteit en groene logistiek, brengt het ook financiële uitdagingen met zich mee voor bedrijven en burgers.

Kenniswerkers reflecteren op duurzaamheid en economische transitie vanuit verschillende invalshoeken, waarbij zowel de kansen als de barrières worden belicht. Er is consensus over het belang van een emissieloze economie en het terugdringen van de ruimteclaim van de auto, maar de implementatie van de mobiliteitstransitie verloopt moeizaam. Bedrijven in sectoren zoals bouw, transport en logistiek willen wel stappen zetten richting zero-emissie, maar lopen aan tegen praktische en financiële obstakels. Elektrische bouwmachines en vrachtwagens zijn nog kostbaar, terwijl de laadinfrastructuur vaak ontbreekt, met name op bouwlocaties.

Daarnaast is de regelgeving rondom verduurzaming niet altijd consistent. Zero-emissiezones worden soms aangekondigd en later weer uitgesteld, wat leidt tot onzekerheid bij bedrijven over investeringen. Dit maakt bedrijven terughoudend om grote financiële risico's te nemen in duurzame technologieën. Kenniswerkers benadrukken dat stabiel en voorspelbaar beleid nodig is om de private sector te stimuleren mee te investeren in de transitie.

Een ander terugkerend thema is de rol van de overheid in het faciliteren van deze transitie. Bedrijven geven aan dat subsidies en financiële prikkels kunnen helpen, maar dat de infrastructuur voor duurzame energie, zoals laadpunten en de beschikbaarheid van groene waterstof, nog niet toereikend is. Daarnaast vereist verduurzaming niet alleen technologische innovaties, maar ook een herziening van logistieke ketens en een andere manier van samenwerken binnen sectoren.



Bas Janssen, Deltalinqs

"Verduurzaming in de Rotterdamse haven is een logistieke én sociale transitie. Het gaat niet alleen om technologie, maar ook om samenwerking in de keten en aanpassing van regelgeving. Bedrijven willen wel, maar hebben stabiliteit en ondersteuning nodig vanuit de overheid."

5.4.6

De kracht van innovatie

Volgens kenniswerkers is innovatie de sleutel tot duurzame economische transitie en concurrentiekracht. Innovatie versnelt niet alleen technologische vooruitgang, maar creëert ook nieuwe marktkansen en werkgelegenheid. Kenniswerkers onderkennen dat innovatie een cruciale factor is voor de economische concurrentiekracht van Nederland. Innovatie in transport en logistiek, zoals kunstmatige intelligentie (AI) voor efficiëntere goederenstromen en wachttijdvoorspelling, speelt een sleutelrol in het verbeteren van de bereikbaarheid en het verminderen van congestie. Ook autonoom vervoer wordt gezien als een kansrijke ontwikkeling, hoewel de opschaling van deze technologie uitdagingen met zich meebrengt, zoals infrastructuraanpassingen en regelgeving.

Innovatie draagt ook direct bij aan productiviteitsgroei. Door digitalisering en automatisering kunnen werkprocessen efficiënter worden ingericht wat de productiviteit vergroot. Flexibele werktijden en thuiswerken vergroten de productiviteit van werknemers, maar dit is vooral voorbehouden aan de werkende bovenlaag en de kansrijke jongeren. Integratie van vervoervormen via publieke mobiliteit, mobility as a service en deelmobiliteit levert flexibelere mobiliteitsopties op die de zelfbeschikking van burgers vergroot. Dit alles kan bijdragen aan het ontlasten van zwaar belaste netwerkdelen op de weg en op het spoor, waardoor burgers en bedrijven die geen koploper zijn in innovatie hier ook voordeel van hebben. Daarnaast wordt het belang van vaardigheden en '21st century skills' benadrukt, omdat deze steeds meer invloed hebben op de economische positie van individuen en bedrijven. Het kunnen omgaan met digitale technologieën en veranderende werkomgevingen wordt als essentieel gezien om concurrentievoordeel te behouden.

Een stabiel, betrouwbaar en voorspelbaar langetermijnbeleid vanuit de overheid wordt als noodzakelijk gezien om bedrijven te stimuleren in innovatie. Veel bedrijven ervaren overheidsbeleid als wisselend en daardoor onzeker, wat investeringen in nieuwe technologieën kan belemmeren.

Giuliano Mingardo, Erasmus Universiteit, onderzoeker transport economie

"Een van de belangrijkste innovaties is het gebruik van kunstmatige intelligentie (AI) om goederenstromen en wachttijden beter te voorspellen en te coördineren. Door slimmere planning kunnen piekmomenten worden verminderd en kan infrastructuur efficiënter worden benut."

5.5

Gedragsperspectief

Mobiliteitsgedrag wordt sterk beïnvloed door gewoonten, sociale normen en externe prikkels. Veel mensen kiezen routinematig voor hetzelfde vervoermiddel, zelfs als er efficiëntere of duurzamere alternatieven beschikbaar zijn. Het doorbreken van deze



gewoonten vraagt om gerichte interventies, zoals bewustwordingscampagnes of financiële prikkels. Daarnaast spelen psychologische en sociale drempels een belangrijke rol. Veiligheidsgevoel, comfort en de status van autobezit kunnen bepalend zijn voor mobiliteitskeuzes. Mensen stappen minder snel over op openbaar vervoer als dit als onbetrouwbaar of onveilig wordt ervaren.

5.5.1 **Gewoontegedrag doorbreken**

In mobiliteitsbeleid hebben we het vaak over het doorbreken van gewoontegedrag. Kenniswerkers benadrukken dat gewoontegedrag een uitdaging vormt bij het veranderen van mobiliteitspatronen. Mensen zijn geneigd om routinematig dezelfde vervoerswijze te gebruiken, zoals de auto, zelfs als er efficiëntere of duurzamere opties zijn. De gewoonte is ooit ontstaan vanuit intrinsieke motivatie maar past daar mogelijk nu niet meer bij.

Kenniswerkers stellen dat gedragsverandering alleen succesvol kan zijn als beleid niet alleen economische prikkels creëert, maar ook inspeelt op gewoontevorming tijdens de ontwikkelfase van burgers (de jeugd) en op zogenaamde life changing events die het individu ertoe beweegt zijn/haar/hen gewoontes aan te passen. Denk hierbij aan de keuze voor een nieuwe woning, baan of studie, veranderingen in de samenstelling van het gezin of disruptieve persoonlijke veranderingen zoals een ziekte (negatief) of het winnen van de lotto (positief).

Mensen en bedrijven met een hoger aanpassingsvermogen en een sterk sociaal-economisch kapitaal passen hun gewoontes makkelijker aan, mits het nieuwe gedrag voldoende efficiëntie en flexibiliteit geeft. Kwetsbare groepen hebben vaak minder keuzevrijheid, en passen hun gedrag vooral aan als het huidige gedrag niet meer haalbaar is in de bredere context van hun kwetsbaarheid of armoede.

Stef Bos & Kirsten Merwijk, BIN NL, Adviseur gedrag en mobiliteit IenW "

Het doorbreken van gewoontegedrag vereist niet alleen bewuste keuzes, maar ook het slim inrichten van de omgeving. Mensen maken de meeste keuzes onbewust, dus als je wilt dat ze een duurzamer of efficiënter alternatief kiezen, moet je dat alternatief als de meest logische en gemakkelijkste optie presenteren."

Emil Beemer, Dutch Research Institute for Transitions (DRIFT), PhD Onderzoeker

"Gedragsverandering vraagt om een combinatie van stimulansen en gemak. Als de nieuwe optie te ingewikkeld of tijdrovend is, blijven mensen hangen in hun gewoonten. Daarom moet beleid niet alleen financieel aantrekkelijk zijn, maar ook intuïtief en laagdrempelig."

Jan Anne Annema, Technische Universiteit Delft, Professor Mobiliteitsbeleid

"Mensen hebben het gevoel dat ze altijd haast hebben. Dit versterkt de neiging om vast te houden aan oude gewoonten, zelfs als die niet efficiënt zijn. Om dat te doorbreken, moet je nieuwe routines aantrekkelijk maken door ze eenvoudiger en sneller te maken."

5.5.2 **De impact van de sociale norm**

Kenniswerkers benadrukken dat sociale normen een sterke invloed hebben op mobiliteitsgedrag. Mobiliteitskeuzes worden niet alleen bepaald door praktische

factoren zoals kosten en beschikbaarheid, maar ook door wat in een gemeenschap als “normaal” wordt beschouwd.

In sommige groepen wordt autobezit gezien als een statussymbool, terwijl in steden fietsen en OV-gebruik juist als modern en efficiënt gelden. In landelijke gebieden, waar minder OV-opties zijn, blijft de auto de dominante keuze. Gewoontegedrag is lastig te doorbreken door groepsdruk, statusoverwegingen en psychologische weerstand tegen verandering.

Sociale normen spelen een grote rol in hoe verschillende groepen burgers mobiliteit ervaren en gebruiken. Hoger opgeleiden en welvarenden geven vaak de voorkeur aan fietsen en openbaar vervoer, gedreven door duurzaamheidsnormen en stedelijke efficiëntie. Voor de middenklasse en forenzen is de auto een statussymbool en noodzaak, vooral in gebieden met minder OV-opties. Kwetsbare groepen, zoals ouderen en lage inkomens, zijn vaak afhankelijk van het OV, maar ervaren hierbij drempels. In sommige migrantengemeenschappen is fietsen minder gangbaar, wat leidt tot een grotere afhankelijkheid van auto's en OV. Jongeren en flexwerkers omarmen juist deelmobiliteit en flexibele reisopties als nieuwe norm.

Om sociale normen te veranderen, stellen kenniswerkers voor om duurzame mobiliteit aantrekkelijker te maken via framing, zichtbare rolmodellen en financiële prikkels. Overheden en bedrijven kunnen helpen door fietsen en OV-gebruik sociaal te versterken, waardoor deze keuzes niet alleen rationeel voordelig, maar ook cultureel geaccepteerd worden.

Stef Bos & Kirsten Merwijk, BIN NL, Adviseur gedrag en mobiliteit IenW
Wijnand Veeneman, Technische Universiteit Delft, Professor Mobiliteit en Transitie
"Sociale normen vormen een krachtige drijfveer achter mobiliteitsgedrag. Mensen zijn geneigd keuzes te maken op basis van wat hun directe sociale omgeving als normaal beschouwt. Dit betekent dat beleid dat mobiliteitsgedrag wil veranderen, niet alleen individuele prikkels moet geven, maar ook moet inspelen op bredere maatschappelijke verwachtingen en groepsdynamieken."

Jan Anne Annema, Technische Universiteit Delft, Professor Mobiliteitsbeleid
"In sommige migrantengemeenschappen is fietsen geen vanzelfsprekende mobiliteitskeuze, wat de afhankelijkheid van andere vervoersmiddelen vergroot. Dit heeft niet alleen praktische gevolgen, maar beïnvloedt ook hoe mobiliteit wordt waargenomen binnen deze groepen."

Giuliano Mingardo, Erasmus Universiteit, Onderzoeker Transport Economie
"De auto blijft in veel sociale kringen een statussymbool. Voor sommige groepen is autobezit een teken van volwassenheid en onafhankelijkheid, waardoor ze minder snel overstappen op OV of deelmobiliteit."

5.5.3

Externe prikkels voor gedragsverandering

Externe prikkels spelen een cruciale rol bij gedragsverandering. Vanuit het gedragsperspectief beïnvloeden prikkels zoals financiële subsidies, regelgeving, en sociale normen de motivatie van individuen om hun gewoonten te veranderen.



Prikkels kunnen positieve (subsidies, beloningen) of negatieve (belastingverhogingen, beperkingen) stimulansen zijn, die mensen aanzetten om hun gedrag aan te passen.

Financiële prikkels beïnvloeden mobiliteitsgedrag, maar niet voor iedereen even sterk. Mensen met lage inkomens reageren sterker op financiële prikkels, zoals kortingen op OV of belastingvoordelen voor fietsgebruik. Voor hoger opgeleiden en welvarenden spelen andere factoren, zoals gemak en tijdsbesparing, een grotere rol.

Kenniswerkers benadrukken dat financiële prikkels alleen niet genoeg zijn; er moeten ook structurele verbeteringen in de infrastructuur zijn, zoals veilige fietspaden en betrouwbare OV-verbindingen, om gedragsverandering duurzaam te maken. Essentieel is dat burgers die het nieuwe gedrag uitproberen gedurende langere periode een positieve ervaring opbouwen. Tijdelijke subsidies of kortingen op OV hebben vaak een beperkt effect. Kenniswerkers stellen dat langdurige structurele voordelen, zoals belastingvoordelen voor duurzame mobiliteit, nodig zijn om gedragsverandering te bestendigen.

Ook sociale prikkels en groepsdynamiek zijn effectieve instrumenten. Gedragsverandering wordt gemakkelijker als de sociale norm verandert. Als bijvoorbeeld meer werkgevers flexibele werkuren en thuiswerken stimuleren, kan de mobiliteitsbehoefte en daarmee de spitsdruk afnemen.

Guus Wieman, Nibud, Wetenschappelijk medewerker

"Externe prikkels zoals hogere parkeertarieven en lagere OV-kosten kunnen mensen aanzetten tot duurzamer reisgedrag. Maar zonder goede alternatieven blijft de auto voor velen de enige haalbare optie."

Stef Bos & Kirsten Merwijk, Behavioural Insights Netwerk Nederland (BIN NL)

"Mensen willen zekerheid en voorspelbaarheid in hun reisgedrag. Betrouwbare dienstregelingen en goede reisinformatie zijn krachtige prikkels die minstens zo belangrijk zijn als financiële beloningen."

5.6 Conclusies uit de reflectie

Mobiliteitsbehoefte is een dynamisch en gelaagd fenomeen dat sterk wordt beïnvloed door de sociaaleconomische positie van burgers en de specifieke sector waarin bedrijven opereren. De manier waarop de mobiliteitsbehoefte wordt ingevuld, wordt bepaald door een samenspel van persoonlijke omstandigheden en keuzes, werk gerelateerde verplichtingen, leefomgeving en het mobiliteitsaanbod. Terwijl de ene groep burgers flexibel omgaat met mobiliteitsopties en zich vrij makkelijk aanpast aan veranderingen, ervaren anderen structurele barrières die hun bewegingsvrijheid beperken. Bedrijven bevinden zich in een vergelijkbare situatie: sommigen profiteren van digitalisering en nieuwe mobiliteitsopties, terwijl anderen door veranderingen in het mobiliteitsaanbod worstelen met dalende productiviteit, stijgende kosten en hoge werkdruk door strengere regelgeving.

De verschillen in mobiliteitsbehoefte tussen burgers en bedrijven laten zien dat er geen universele oplossing bestaat. Beleidsmaatregelen moeten rekening houden met de uiteenlopende manieren waarop mensen en organisaties mobiliteit ervaren en



benutten. De vraag is niet alleen hoe de mobiliteitstransitie kan worden versneld, maar ook hoe deze transitie rechtvaardig en haalbaar blijft voor iedereen.

5.6.1 **Conclusies transitieperspectief**

De mobiliteitstransitie wordt gekenmerkt door ongelijk aanpassingsvermogen tussen verschillende groepen. Mensen met een hogere sociaaleconomische status kunnen zich beter aanpassen aan mobiliteitsveranderingen, omdat ze financiële middelen en kennis hebben om nieuwe vervoersopties zoals elektrische auto's of fietsen te benutten. Mensen met een lager inkomen ervaren meer barrières en zijn vaak afhankelijk van openbaar vervoer of oudere voertuigen, wat hen kwetsbaarder maakt voor mobiliteitsveranderingen.

Voor bedrijven geldt dat hun aanpassingsvermogen afhankelijk is van sector, locatie en kapitaalkracht. Bedrijven in stedelijke gebieden kunnen profiteren van een divers mobiliteitsaanbod, terwijl bedrijven in het buitengebied afhankelijk blijven van traditionele transportmiddelen. Digitalisering biedt kansen om mobiliteit te verminderen, maar niet alle sectoren kunnen hiervan profiteren.

Het tempo van de transitie is een belangrijk aandachtspunt. Kwetsbare groepen kunnen de snelle veranderingen in mobiliteitsbeleid moeilijk bijbenen, wat kan leiden tot uitsluiting. Bedrijven in de bouw en logistiek ervaren knelpunten door gebrek aan laadinfrastructuur en wisselende regelgeving. Het draagvlak voor de transitie wordt ondermijnd door inconsistent beleid en een gebrek aan afstemming tussen overheden en bedrijven. Een geleidelijke en inclusieve aanpak is nodig om de transitie haalbaar te maken voor alle bevolkingsgroepen en sectoren.

5.6.2 **Conclusies sociaal perspectief**

Mobiliteit speelt een cruciale rol in sociale participatie en kansenongelijkheid. Mensen met beperkte mobiliteit hebben minder toegang tot werk, onderwijs en sociale netwerken, wat hun economische en sociale positie verslechtert. Vooral kwetsbare groepen zoals ouderen, mensen met lage inkomens en mensen met fysieke beperkingen ervaren mobiliteitsdrempels.

Sociaal kapitaal – de netwerken en connecties van een individu – beïnvloedt de toegang tot mobiliteit. Mensen met sterke sociale netwerken kunnen gemakkelijker vervoersopties regelen, zoals carpooling of financiële hulp voor een voertuig. Cultureel kapitaal, zoals opleidingsniveau en kennis over alternatieve mobiliteit, speelt ook een rol: hoger opgeleiden zijn beter geïnformeerd over nieuwe mobiliteitsopties en hebben meer flexibiliteit in hun woon-werkverkeer.

Beleidsmaatregelen die mobiliteit duurder maken zonder alternatieven te bieden, vergroten ongelijkheid. Emissievrije zones en parkeerrestricties kunnen lage inkomensgroepen benadelen als er geen betaalbare alternatieven zoals OV en deelmobiliteit beschikbaar zijn. De verwachting is dat sociale ongelijkheid in mobiliteit zonder gericht beleid verder zal toenemen, met een groeiende kloof tussen mensen met hoge en lage mobiliteitsvrijheid.

5.6.3 **Conclusies economisch perspectief**

Mobiliteit is een sleutelcomponent van economische participatie en concurrentiekracht. Goede bereikbaarheid vergroot de toegang tot werk en handel,



terwijl beperkte mobiliteit een belemmering vormt voor economische groei. Werkenden met flexibele mobiliteitsopties hebben een voordeel, terwijl mensen met beperkte vervoersmogelijkheden een grotere kans hebben op werkloosheid of onderbenutting van hun vaardigheden.

De stijgende kosten van mobiliteit, zoals brandstofprijzen, OV-tarieven en parkeerkosten, leggen een steeds grotere druk op huishoudens en bedrijven. Vooral de werkende middengroep ervaart problemen, omdat ze onvoldoende financiële ruimte hebben om te investeren in duurzame alternatieven, maar ook geen gebruik kunnen maken van sociale voorzieningen.

Voor bedrijven zijn de kosten van transport en congestie een groot probleem. Sectoren zoals de bouw, logistiek en detailhandel worstelen met hogere kosten en onzekerheid over regelgeving. Infrastructuur is een cruciale factor: een tekort aan investeringen in wegen, OV en laadinfrastructuur belemmert economische ontwikkeling. Innovatie kan helpen om productiviteit te verhogen en mobiliteit efficiënter te maken, maar vraagt om stabiel beleid en langetermijninvesteringen.

5.6.4 **Conclusies gedragsperspectief**

Mobiliteitsgedrag wordt grotendeels bepaald door gewoonten, sociale normen en externe prikkels. Veel mensen kiezen routinematig voor hetzelfde vervoermiddel, zelfs als er efficiëntere of duurzamere alternatieven beschikbaar zijn. Het doorbreken van gewoontegedrag vereist interventies die inspelen op natuurlijke momenten van verandering, zoals verhuizingen of baanwisselingen.

Sociale normen spelen een belangrijke rol in mobiliteitskeuzes. In sommige groepen wordt autobezit geassocieerd met succes en onafhankelijkheid, terwijl in andere gemeenschappen OV en fietsen als vanzelfsprekender worden gezien. In migrantengemeenschappen is fietsen minder gangbaar, wat hun afhankelijkheid van de auto of OV vergroot.

Externe prikkels kunnen gedrag beïnvloeden, maar moeten goed worden afgestemd op verschillende doelgroepen. Financiële prikkels, zoals lagere OV-tarieven of hogere parkeerkosten, werken vooral bij mensen met beperkte financiële ruimte. Sociale prikkels, zoals positieve framing van duurzaam vervoer, kunnen helpen om normen te veranderen. Het succes van gedragsinterventies hangt af van een combinatie van gemak, infrastructuur en sociale acceptatie.



Bijlage 1: onderzoeksverantwoording

Inleiding

Dit onderzoek brengt de mobiliteitsbehoefte van burgers en bedrijven in de Zuidelijke Randstad in kaart. Het maakt deel uit van de Multimodale Adaptieve Ontwikkelstrategie (mAOS) van MoVe Zuidelijke Randstad en heeft als doel beleidsmakers te voorzien van onderbouwde inzichten voor een duurzaam, inclusief en efficiënt mobiliteitssysteem. Om dit te bereiken, is een combinatie van kwantitatieve en kwalitatieve onderzoeksmethoden toegepast. Naast eigen dataverzameling zijn bestaande onderzoeksrapporten geanalyseerd en zijn tussentijdse resultaten getoetst bij betrokken stakeholders.

Studiegebied

De volgende gemeenten zijn opgenomen in de definitie van de Zuidelijke Randstad.

Albrandswaard
Barendrecht
Capelle aan den IJssel
Delft
Den Haag
Krimpen aan den IJssel
Lansingerland
Leidschendam-Voorburg
Maassluis
Midden-Delfland
Nissewaard
Pijnacker-Nootdorp
Ridderkerk
Rijswijk
Rotterdam
Schiedam
Vlaardingingen
Voorne aan Zee
Wassenaar
Westland
Zoetermeer
Leiden
Dordrecht



Alphen aan den Rijn
Gouda

Onderzoeksmethoden

Het onderzoek combineert meerdere methoden om een volledig en representatief beeld te schetsen van de mobiliteitsbehoefte.

Stratificatie van de Steekproef

Voor dit onderzoek is een gestratificeerde steekproef gebruikt om een representatief en betrouwbaar beeld te krijgen van de mobiliteitsbehoefte in de Zuidelijke Randstad. Stratificatie betekent dat de populatie is opgedeeld in homogene subgroepen (strata) op basis van relevante kenmerken, waarna binnen elk stratum respondenten zijn geworven voor de enquête en de interviews. Dit minimaliseert vertekening in de resultaten en zorgt voor een evenwichtige weergave van de diversiteit binnen de regio. Bij de selectie van respondenten zijn de volgende kernvariabelen gebruikt om de steekproef te verdelen in betekenisvolle subgroepen:

1. Sociaaleconomische status: gebaseerd op indeling van het SCP (bovenlaag, middengroep, kwetsbare onderlaag).
2. Woonmilieu: stedelijke centra, stadsranden, welgelegen gebieden en tussen-/buitengebieden (gebaseerd op de KIM-indeling).
3. Sector (voor bedrijven): werkgelegenheidssegmenten zoals logistiek, industrie, zorg en dienstverlening.

Kwantitatief onderzoek

We hebben een enquête onder burgers uitgevoerd die 2.700 respondenten opleverde. Zij hebben vragen beantwoord over hun mobiliteitsgedrag, vervoersmiddelen en tevredenheid met infrastructuur (zie ook bijlage 2).

1. Er is een brede werving van respondenten toegepast via online en offline communicatiekanalen.
2. Segmenten in de populatie met een lage dekking zijn aangevuld via het klantenpanel van PanelClix.
3. De steekproef van de enquête (N=2.700) is gewogen op basis van demografische kenmerken om een evenredige spreiding te realiseren.

Kwalitatief onderzoek:

We hebben diverse groepen geïnterviewd volgens een semigestructureerd interviewmethode waarbij we een topiclijst hanteerden om de respondenten te begeleiden in het gesprek.

1. Diepte-interviews met burgers: 62 burgers uit diverse sociaaleconomische klassen en woongebieden deelden hun ervaringen en mobiliteitsuitdagingen.
2. Diepte-interviews met bedrijven: 24 bedrijven uit sectoren als logistiek, handel, zorg en industrie gaven inzicht in sectorspecifieke mobiliteitsbehoeften.

3. Reflectie met kennisinstellingen: 10 kenniswerkers en wetenschappers analyseerden en valideerden de resultaten en verklaarden mobiliteitsbehoefte vanuit vier perspectieven: transitie, sociaal, economisch en gedrag.
4. Alle respondenten van de interviews zijn gecodeerd naar segment (bevolkingsgroep, woonomgeving en bedrijfssector) en geanalyseerd op groepsniveau middels AI.
5. De quotes in het rapport zijn afkomstig uit een AI analyse van de geanonimiseerde transcripts van de interviews.

Afbakening en reikwijdte

Dit onderzoek richt zich specifiek op de mobiliteitsbehoefte in de Zuidelijke Randstad en onderscheidt verschillende doelgroepen op basis van sociaaleconomische status en woonmilieu. Het onderzoek beantwoordt de volgende vragen:

1. Welke mobiliteitsbehoeften hebben burgers en bedrijven in de Zuidelijke Randstad?
2. Welke wensen en zorgen hebben zij ten aanzien van de toekomst?
3. Welke factoren verklaren de verschillen in mobiliteitsbehoefte?
4. Hoe kunnen beleidsmakers inspelen op deze behoeften en knelpunten?

Betrouwbaarheid en validiteit

Om de betrouwbaarheid en validiteit van het onderzoek te waarborgen, zijn de volgende maatregelen genomen:

1. Representativiteit: De steekproef is samengesteld op basis van breed gedragen bevolkings- en bedrijfsindelingen van het SCP en KiM en SBS om een evenwichtige afspiegeling van de regio te verkrijgen.
2. Triangulatie: Door kwantitatieve en kwalitatieve onderzoeksmethoden te combineren, zijn de bevindingen vanuit verschillende invalshoeken geverifieerd.
3. Toetsing bij stakeholders: De tussentijdse resultaten zijn voorgelegd aan de MoVe-partners en vergeleken met eerdere onderzoeksfases om consistentie en volledigheid te garanderen.

Beperkingen van het onderzoek

Ondanks de zorgvuldige aanpak kent dit onderzoek enkele beperkingen:

1. Responsbias: Personen met een sterke mening over mobiliteit kunnen oververtegenwoordigd zijn in de enquête.
2. Lage vulling van segmenten bij de enquête en de interviews: de vulling van de segmenten met respondenten is wisselend. Zie voor de verdeling van de respondenten bijlagen 2 t/m4. 3 van de 20 segmenten van de enquête onder burgers zijn buiten beschouwing gelaten bij de analyses en conclusies vanwege te lage respons.
3. Beperkte lange termijn analyse: Het onderzoek richt zich op de huidige mobiliteitsbehoefte en wensen en zorgen over de toekomst. Desondanks is het

voor respondenten moeilijk om de (verre) toekomst te voorspellen waardoor de focus ligt op het hier en nu.

4. Regionale focus: De conclusies zijn specifiek van toepassing op de Zuidelijke Randstad en kunnen ondanks de classificering in doelgroepen niet zondermeer worden doorgetrokken naar andere regio's.



Bijlage 2: de enquête

De vragenlijst is uitgezet via kanalen en panels van de overheden betrokken bij programma MoVe. De lijst was beschikbaar in zowel het Nederlands als Engels. Via deze weg zijn 2.296 personen de enquête gestart en hebben 1.715 (75%) hem volledig ingevuld. Een minderheid van 32 personen (19 completes) heeft gebruik gemaakt van de Engelstalige variant.

Voor een betere dekking in specifieke doelgroepen en gebieden, met name in de kwetsbare onderlaag en in het tussen- en buitengebied, zijn aanvullende respondenten ingekocht bij PanelClix. Hieruit zijn nog eens 1.020 enquêtes volledig ingevuld. De totale respons komt daarmee op 2.735.

De respondenten zijn ingedeeld in de 5 bevolkingsgroepen die worden gehanteerd in dit onderzoek: 'Werkende bovenlaag', 'Gepensioneerde bovenlaag', 'Jongere kansrijken', 'Werkende middengroep' en 'Kwetsbare onderlaag'. Respondenten met een HBO/universitaire opleiding zijn ingedeeld in de eerste drie groepen: gepensioneerden in de gepensioneerde bovenlaag, respondenten ouder dan 40 jaar in de werkende bovenlaag, respondenten jonger dan 30 jaar als jongere kansrijken.

Tussen 31 en 40 zijn de respondenten ingedeeld in de werkende bovenlaag als ze een eigen woning bezitten, anders als jongere kansrijke. Ook respondenten die nog student zijn en havo/VWO hebben afgerond zijn ingedeeld als jongere kansrijke. Mensen met een opleidingsniveau lager dan HBO/universitair zijn ingedeeld in de werkende middengroep of kwetsbare onderlaag. Hieronder zijn mensen met een vast dienstverband ingedeeld als werkende middengroep, evenals zelfstandigen/met een eigen onderneming mits zij een goede mentale gesteldheid hebben (eens met de stellingen "Ik ben tevreden met mijn huidige werk- en/of leefsituatie" en "Ik kan de dagelijkse activiteiten goed aan"). Respondenten met een mindere mentale gesteldheid of zonder vast dienstverband zijn ingedeeld in de kwetsbare onderlaag.

Naast de bevolkingsgroep is elke respondent ook ingedeeld in gebiedstype(n) van KiM. Het KiM heeft op postcode 4-niveau een indeling gemaakt, waarbij elke postcode op verschillende typen kan 'scoren'. In veel gevallen is dit hoofdzakelijk één gebiedstype, maar soms kan een postcode bij meerdere typen horen. Als een postcode minstens 30% scoorde op een gebiedstype zijn de respondenten binnen deze postcode meegeteld bij dat gebiedstype. Een respondent kan dus onder meerdere gebiedstypen meetellen, waardoor de som van het aantal respondenten per gebiedstype groter is dan het totaal aantal respondenten.

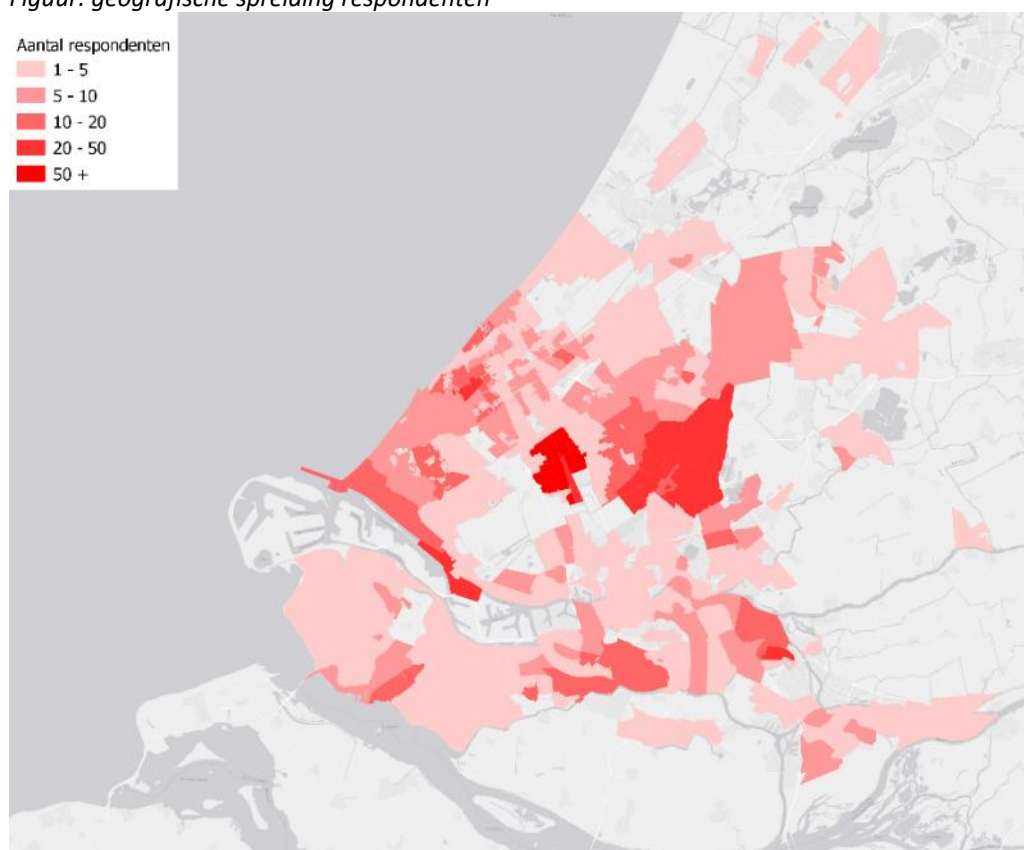
Onderstaande tabel toont de aantallen respondenten ingedeeld naar bevolkingsgroep en gebiedstype.



Tabel: respons per segment

	Centrum	Stadsranden	Welgelegen	Tussen en buiten	Totaal
Gepensioneerde bovenlaag	206	221	37	13	376
Werkende bovenlaag	352	423	179	57	805
Kansrijke jongeren	80	67	44	9	172
Werkende middengroep	191	184	143	43	465
Kwetsbare onderlaag	342	420	242	90	896
Totaal	1176	1324	655	215	2735

Figuur: geografische spreiding respondenten



NB respondenten die niet in de gemeenten van de Zuidelijke Randstad wonen zijn meegenomen in de analyses wanneer zij aangaven dat zij voor hun activiteiten naar de Zuidelijke Randstad reisden.



Bijlage 2: Geïnterviewde burgers

Naam	Leeftijd	Groep	Stedelijkheid
Cora	76	gepensioneerde bovenlaag	stadsranden
Marco	45	werkende middengroep	stadsranden
Daniël	28	kansrijke jongeren	stadsranden
Wim	75	gepensioneerde bovenlaag	stadsranden
Maarten	47	werkende bovenlaag	stadsranden
Edith	65	werkende middengroep	stadsranden
Rick	35	werkende middengroep	stadsranden
Paula	41	werkende middengroep	stadsranden
Roy	40	werkende middengroep	stadsranden
Agnes	65	kwetsbare onderlaag	tussen en buitengebied
Jan	75	gepensioneerde bovenlaag	tussen en buitengebied
Gerrit	75	kwetsbare onderlaag	stedelijke centra
Jo	70	gepensioneerde bovenlaag	stedelijke centra
Zjef	72	gepensioneerde bovenlaag	stedelijke centra
Marijke	65	kwetsbare onderlaag	stedelijke centra
Ingeborg	55	werkende bovenlaag	stedelijke centra
Peter	50	werkende bovenlaag	stedelijke centra
Peter	55	werkende bovenlaag	stedelijke centra
Wim	75	gepensioneerde bovenlaag	stedelijke centra
René	58	werkende bovenlaag	stedelijke centra
Alexander	68	gepensioneerde bovenlaag	tussen en buitengebied
Lia	78	kwetsbare onderlaag	tussen en buitengebied
Rody	27	kansrijke jongeren	tussen en buitengebied
Chris	55	werkende middengroep	welgelegen
Ronald	45	werkende middengroep	welgelegen
Albert	53	werkende middengroep	welgelegen
Henk	70	kwetsbare onderlaag	welgelegen
Jelle	68	gepensioneerde bovenlaag	stadsranden
Anja v	63	gepensioneerde bovenlaag	welgelegen
Ruben	32	kansrijke jongeren	stadsranden
Gert	57	werkende bovenlaag	stadsranden
Esther	54	werkende bovenlaag	stadsranden
Manuela	57	werkende bovenlaag	stadsranden
Beau	40	werkende middengroep	stadsranden

Naam	Leeftijd	Groep	Stedelijkheid
Arjen	45	werkende middengroep	welgelegen
Arabella	34	kansrijke jongeren	stedelijke centra
Arno	49	werkende middengroep	welgelegen
Esther	44	werkende middengroep	welgelegen
Rieni	60	werkende middengroep	stadsranden
Maarten	46	werkende bovenlaag	stedelijke centra
Dennis	51	werkende middengroep	stedelijke centra
Elijah	45	werkende middengroep	stadsranden
Maarten	56	werkende middengroep	stadsranden
Jakpe	45	kwetsbare onderlaag	welgelegen
Dennis	49	werkende bovenlaag	stedelijke centra
Rory	33	kansrijke jongeren	stedelijke centra
Bart	45	werkende bovenlaag	welgelegen
Jannie	41	werkende middengroep	welgelegen
Thijs	30	kansrijke jongeren	stedelijke centra
Afanaisa	28	kansrijke jongeren	stadsranden
Resi	60	werkende middengroep	welgelegen
Bert	55	werkende bovenlaag	stadsranden
Silvia	52	werkende middengroep	stedelijke centra
Dimmen	37	werkende middengroep	welgelegen
Ruben	40	werkende middengroep	welgelegen
Klara	41	werkende middengroep	stadsranden
Maarten	31	werkende middengroep	stadsranden
Nathalia	52	werkende middengroep	stadsranden
Mircea	29	kansrijke jongeren	stedelijke centra
Richard	56	werkende bovenlaag	stadsranden
Tristan	38	werkende bovenlaag	stadsranden



Bijlage 3 Geïnterviewde bedrijven

Bedrijf	Sector
Albert Schweitzer Ziekenhuis	Gezondheids- en welzijnszorg (Q)
ASVZ	Gezondheids- en welzijnszorg (Q)
Biesboschcentrum Dordrecht	Cultuur, sport en recreatie (R)
Bouwbedrijf Dennis	Industrie, bouw en logistiek (B t/m H)
Bouwend Nederland	Industrie, bouw en logistiek (B t/m H)
CED	Dienstverlening en overheid (J t/m O)
Complex	Dienstverlening en overheid (J t/m O)
Deltalinqs	Industrie, bouw en logistiek (B t/m H)
Dordrecht Marketing & Partners	Handel en horeca (G en I)
Erkende Verhuizers	Industrie, bouw en logistiek (B t/m H)
Evofenedex	Industrie, bouw en logistiek (B t/m H)
Havenbedrijf Rotterdam	Industrie, bouw en logistiek (B t/m H)
Ikazia Ziekenhuis	Gezondheids- en welzijnszorg (Q)
Kinderdijk	Cultuur, sport en recreatie (R)
Makeover Belettering	Industrie, bouw en logistiek (B t/m H)
Metropolitan hub system	Dienstverlening en overheid (J t/m O)
NKL Nederland	Dienstverlening en overheid (J t/m O)
Royal FloraHolland	Landbouw en tuinbouw (A)
SmartID Services	Dienstverlening en overheid (J t/m O)
Stadion Feyenoord	Cultuur, sport en recreatie (R)
Stebru	Industrie, bouw en logistiek (B t/m H)
Timmers Bouwlogistiek	Industrie, bouw en logistiek (B t/m H)
Transport en Logistiek Nederland	Industrie, bouw en logistiek (B t/m H)
Valk Welding Alblasterdam	Dienstverlening en overheid (J t/m O)