



EFFECTEN VAN COVID-19 MAATREGELEN OP DE MOBILITEIT VAN MANNEN EN VROUWEN

Angela van der Kloof en
Joy Kensmil, mei 2020

MOBYCON.NL



Het coronavirus (officieel COVID-19) heeft zich in de afgelopen maanden wereldwijd verspreid. Om ervoor te zorgen dat zo min mogelijk inwoners het coronavirus oplopen, of om de besmettingen te kunnen verspreiden in de tijd, zijn er diverse maatregelen getroffen. Sinds 16 maart heeft onze regering mensen opgeroepen om zoveel mogelijk thuis te blijven. De zorg en andere vitale beroepen in de samenleving, waarbij het niet mogelijk is om op afstand te werken, zijn uitgezonderd van de maatregelen. Wij vroegen ons af of er verschillen zijn in impact van deze maatregelen op de mobiliteit van mannen en vrouwen in Nederland. Met deze verschillen in het achterhoofd blikken we ook vooruit. De maatregelen zullen stap voor stap versoepeld worden, waardoor we nog langere tijd te maken hebben met de beperkende maatregelen. We proberen daarom antwoord te geven op de vraag, of overheden, bedrijven of organisaties de komende tijd iets zouden kunnen doen, om het verschillende effect van de maatregelen op verschillende groepen in de samenleving te verzachten.

Aanleiding

De directe aanleiding voor ons onderzoek naar (verwachte) verschillen in effecten van de covid-19 maatregelen op de mobiliteit van mannen en vrouwen, was een vraag vanuit ons internationale netwerk. Het initiatief Women Mobilize Women, onderdeel van het [Transformative Urban Mobility Initiative](#) (TUMI) verzamelt data, nieuws en ervaringen over het gendereffect van covid-19 en vroeg of we wilden bijdragen met informatie vanuit Nederland. We zijn graag op deze vraag ingegaan en delen de resultaten graag binnen en buiten Nederland. Ze geven wat ons betreft stof tot nadenken, gesprek en actie, over hoe de mobiliteitssector kan bijdragen aan het verzachten van de effecten bij de groepen die de grootste impact van de maatregelen ondervinden.

Methode

De belangrijkste methode die we voor dit onderzoek hebben toegepast is het uitvoeren van een data-analyse. We hebben gebruik gemaakt van data van Apple, Google en Translink over veranderingen in mobiliteit in



de afgelopen weken, en van data van het CBS, en het SCP. Door cijfers met betrekking tot mobiliteit, zoals de verdeling tussen modaliteiten, te combineren met cijfers over beroepen waarin mannen en vrouwen werkzaam zijn en te relateren aan de effecten van de covid-19 maatregelen op de uitoefening van die beroepen, konden we een beschrijvende analyse maken van de verschillen die te verwachten zijn in effecten van de covid-19 maatregelen op de mobiliteit van mannen en vrouwen. Verder hebben we aan de hand van bureauonderzoek aanvullende relevante gegevens verzameld. Tot slot hebben we twee interviews afgenomen bij organisaties die in direct contact staan met mensen voor wie wij het aannemelijk achten dat de covid-19 maatregelen een grote impact hebben op hun mobiliteit. Het doel hiervan was om er een idee van te krijgen of overheden, bedrijven of organisaties de komende tijd iets zouden kunnen doen, om het effect van de maatregelen op deze kwetsbare groepen in de samenleving te verzachten.

Resultaten

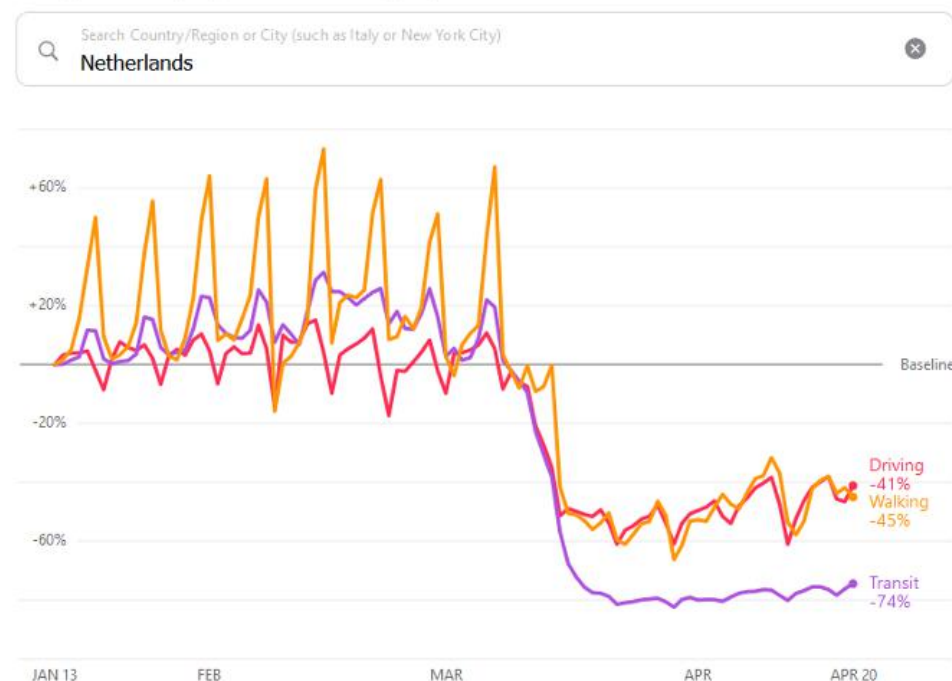
Een algemeen beeld van de impact van het coronavirus op de Nederlandse mobiliteit is onder andere te vinden in data van Apple en Google¹. Zij verzamelen anonieme data van gebruikers, waarmee gezien kan worden hoeveel mensen er reizen, op welke manieren en naar wat voor bestemmingen. Deze gegevens bieden geen 100% waterdichtheid, maar geven wel een indicatie.

In **figuur 1** is te zien dat er een aanzienlijke daling is in het aantal verplaatsingen van de Nederlandse bevolking sinds de invoering van de strenge coronamaatregelen. Volgens deze gegevens is reizen voor werk

¹ Apple. (2020, 20 april). *Mobility Trends Reports*. Geraadpleegd op 22 april 2020, van <https://www.apple.com/covid19/mobility> en Google. (2020, 11 april). *COVID-19 Community Mobility Reports*. Geraadpleegd op 22 april 2020, van <https://www.google.com/covid19/mobility>

Mobility Trends

Change in routing requests since January 13, 2020



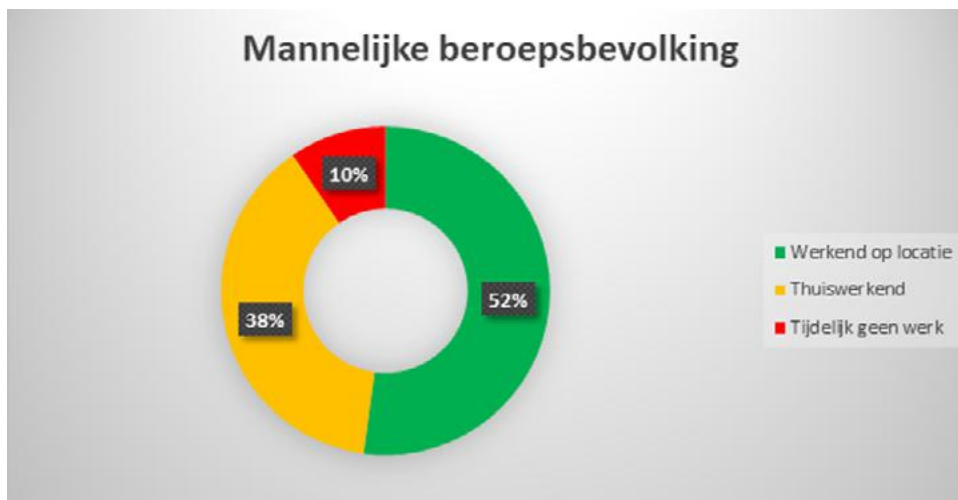
Figuur 1: Toe- of afname van mobiliteitscijfers per modaliteit van 13 januari t/m 20 april 2020. Fietsdata is hierin niet berekend. Overgenomen van Apple, 2020.

met een kwart afgenomen. De sterkste daling van het aantal reizigers in deze cijfers is te zien in het openbaar vervoer. De sterke daling wordt bevestigd door data van Translink². Om deze reden, gecombineerd met het feit dat er door het coronavirus minder personeel beschikbaar is,

² <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrJoiMDNmZWQ5ZDYtMmI5OS00ZTgyLWI2NjgtY-2l0NDhmNzQ5OWZhliwidCI6IjVjMTM0ZjEzLWE1MmUtNDFhNi1iOGIwLWNIYzY0NDhiM-zczYSIsImMiOj9>



Figuur 2: Verdeling vrouwelijke beroepsbevolking tijdens de coronacrisis (bron: CBS, 2019)

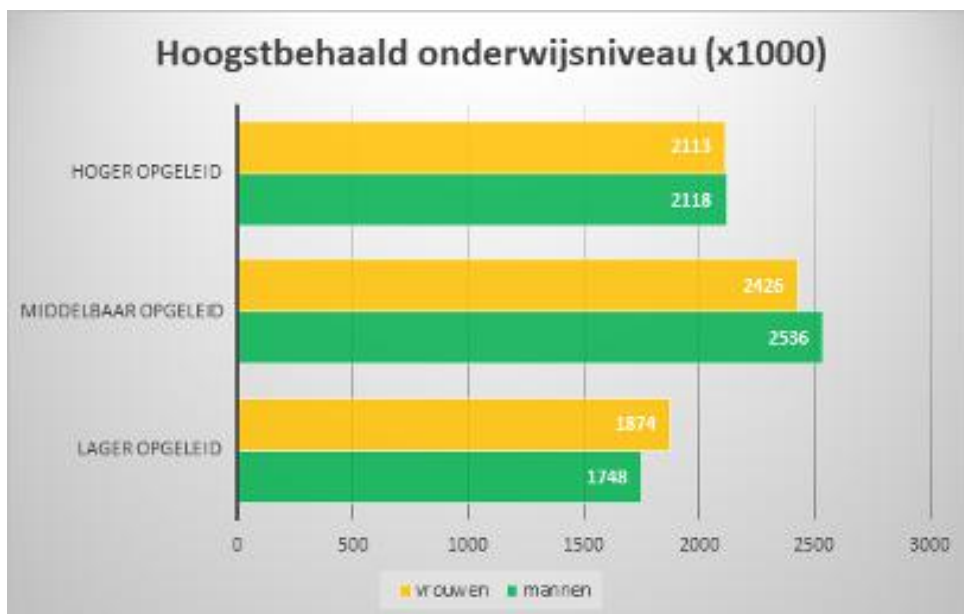


Figuur 3: Verdeling mannelijke beroepsbevolking tijdens de coronacrisis (bron: CBS, 2019)

hebben de meeste vervoerders hun dienstregeling voor een groot deel uitgedund. Het openbaar vervoer dat blijft rijden is uitsluitend bedoeld voor mensen met een vitaal beroep. Ook kunnen mensen die afhankelijk zijn van openbaar vervoer, er voor noodzakelijke reizen gebruik van blijven maken.

Om een idee te krijgen van verschillen in effecten van de maatregelen op de mobiliteit van mannen en vrouwen, hebben we gekeken naar de verdeling tussen mannen en vrouwen over verschillende beroepen. We weten immers dat bepaalde beroepen onder de vitale sectoren vallen, en dat andere beroepen stil zijn komen te liggen, of vooral vanuit huis zijn gaan werken. Op basis van de meest actuele CBS data over de werkzame beroepsbevolking mag er verwacht worden, dat er grote verschillen bestaan tussen mannen en vrouwen als het gaat om de mobiliteit tijdens de coronacrisis, zie **figuren 2 en 3**.

Meer dan de helft van de mannen verplaatste zich waarschijnlijk nog voor zijn of haar beroep. Bij de vrouwen is dat nog maar 40%. Het aandeel vrouwen dat thuis zit (of zat) en tijdelijk helemaal geen werk heeft als gevolg van de coronacrisis kan geschat worden op 21%. Onder mannen is dit slechts 10% van de beroepsbevolking. Vrouwen werken namelijk vaker dan mannen in beroepen die tijdelijk niet uitgevoerd kunnen worden. Denk hierbij bijvoorbeeld aan beroepen als schoonheidsspecialisten, kappers, schoonmakers of administratief medewerkers. Technische beroepen als bouwvakker, automonteur, chauffeur, hovenier, politie of brandweer gaan ondanks de coronacrisis grotendeels gewoon door. Hierin werken vaker mannen. Het valt op dat er juist voor lager opgeleiden minder mogelijkheden zijn om te kunnen blijven werken in deze periode, omdat veel beroepen op dit niveau niet vanuit huis uitvoerbaar zijn, of zelfs tijdelijk stilgelegd. In **figuur 4** is te zien dat vrouwen in Nederland vaker lager zijn opgeleid dan mannen. Dit bevestigt het beeld dat de



Figuur 4: Hoogstbehaald onderwijsniveau tussen 15 en 75 jaar in 2019 (bron: CBS, 2019)
- Lager opgeleid: basisonderwijs, vmbo, havo-onderbouw, vwo-onderbouw en mbo-1
- Middelbaar opgeleid: havo, vwo, mbo-2, mbo-3 en mbo-4
- Hoger opgeleid: hbo, wo (of hoger)

maatregelen een groter -negatief- effect hebben op de mobiliteit voor werk van vrouwen, dan van mannen, en dit geldt dan met name voor lager opgeleide vrouwen.

Een versoepeling van de maatregelen vanaf 11 mei 2020, verdere aanpassingen vanaf 1 juni 2020

Met het versoepelen van maatregelen is er een nieuwe situatie aan het ontstaan. Een belangrijke vraag is, hoe mensen die normaal gesproken met het openbaar vervoer reizen of met een collega meerijden met de auto, op hun werk of op andere belangrijke bestemmingen kunnen komen nu geadviseerd wordt nog steeds zo weinig mogelijk met het openbaar

vervoer te reizen en je niet mag meerijden met iemand van buiten je eigen huishouden. Met name mensen die niet in een vitale sector werkzaam zijn, en degenen die hun gezondheidsrisico's willen beperken. Ook het verplichte mondkapje bij het reizen met het openbaar vervoer per 1 juni is nieuw.

Wij zijn geïnteresseerd in de vraag 'Zijn de mogelijkheden voor alternatieven voor het openbaar vervoer en meerijden als passagier met iemand van buiten het eigen huishouden verschillend voor mannen en vrouwen?' Hiervoor hebben we gekeken naar het verschil in gebruik van verschillende modaliteiten tussen mannen en vrouwen, onder normale omstandigheden en hebben dit vertaald naar de situatie nu.

Hoe mannen en vrouwen zich voor maart 2020 verplaatsten met bus/tram/metro en met de auto als passagier

In Nederland lag het gemiddeld aantal verplaatsingen per dag met bus/tram/metro in 2017 op 0,07. Bij mannen lag het net iets onder het gemiddelde (0,06) en bij vrouwen er net boven (0,08). In **tabel 1** zijn deze cijfers terug te vinden voor de bus/tram/metro en de andere modaliteiten. Als we verder inzoomen is te zien dat dit aantal voor mensen met een niet-westerse migratieachtergrond met 0,18 verplaatsingen ruim twee keer zo hoog als het landelijk gemiddelde ligt. Voor vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond ligt het ruim drie keer hoger, met 0,22 verplaatsingen met bus/tram/metro per dag. De gemiddelde afstand van deze ritten die -zolang de maatregelen duren- vervangen moeten worden is behoorlijk. In 2017 was een gemiddelde rit met bus/tram/metro voor vrouwen 7,6 kilometer. Voor mannen was deze afstand 8,3 kilometer.

Bij het meerijden als passagier valt op dat vrouwen gemiddeld per dag veel meer ritten als passagier maken dan mannen: 0,43 verplaatsingen

per dag voor vrouwen, versus 0,26 voor mannen. Als we kijken naar de gemiddelde afstand van een rit als passagier in een auto, dan is deze voor vrouwen wat verder dan voor mannen met 18,1 versus 17,2 kilometer. De modaliteiten die het gemis aan de mogelijkheid tot gebruik van het openbaar vervoer en meerijden als passagier met iemand van buiten het eigen huishouden, kunnen gaan compenseren, zijn de (elektrische) fiets, de brommer / snorfiets en auto³. We lopen de mogelijkheden hieronder een voor een langs.

Vervoerswijze	Gemiddeld aantal verplaatsingen per dag mannen & vrouwen			Gemiddelde ritafstand per dag in km mannen & vrouwen		
		Mannen	Vrouwen		Mannen	Vrouwen
Auto (bestuurder)	0,83	0,92	0,75	18	21,2	14,2
Auto (passagier)	0,35	0,26	0,43	17,8	17,2	18,1
Trein	0,07	0,07	0,06	43,1	41,7	44,7
Bus/tram/metro	0,07	0,07	0,08	7,9	8,3	7,6
Brommer en snorfiets	0,03	0,03	0,02	5,9	6	5,7
Fiets (elektrisch)	0,67	0,62	0,73	3,4	3,9 (4,4)	3 (4,2)

Tabel 1: Het gemiddeld aantal verplaatsingen per dag en de gemiddelde ritafstand per dag in km in 2017, voor de verschillende vervoerswijzen voor mannen en vrouwen (bron: CBS en OVIN 2017)

Verplaatsingen met bus/tram/metro en verplaatsingen met de auto als passagier bij iemand die geen lid van hetzelfde huishouden is, vervangen door de (elektrische) fiets

Voor de (elektrische) fiets geldt dat deze wat populairder was onder vrouwen met een gemiddeld aantal verplaatsingen per dag van 0,73 in 2017, tegenover 0,62 verplaatsingen onder mannen (zie **tabel 1**). Als we kijken naar wat de gemiddelde afstand was van een fietsrit, dan

³ We gaan er vanuit dat de optie om verplaatsingen te vervangen door te lopen vaak zal afvallen, hoewel we ons ervan bewust zijn dat dit niet altijd terecht is.



valt op dat de afstand wat groter is voor mannen dan voor vrouwen: een gemiddelde fietsrit voor mannen in 2017 was 3,9 kilometer en voor vrouwen was dit 3 kilometer. Voor de elektrische fiets was dit respectievelijk 4,4 en 4,2 kilometer. Om gedurende de coronacrisis de gemiddelde bus/tram/metro rit te vervangen moeten mannen bereid zijn om ruim 2 keer zo ver te fietsen dan een gemiddelde fietsrit voor mannen; vrouwen moeten bereid zijn ruim 2,5 keer zo ver te fietsen als de gemiddelde rit voor vrouwen, zie tabel 2. Met de elektrische fiets komt dit voor mannen en vrouwen net onder de 2 keer uit. Om de gemiddelde rit te vervangen die als passagier meegereden werd in de auto moeten mannen bereid zijn bijna 4,5 keer zo ver te fietsen als een gemiddelde fietsrit voor mannen, en vrouwen 6 keer zo ver als een gemiddelde fietsrit voor vrouwen. Met de elektrische fiets komt dit voor mannen uit op bijna 4 keer en voor vrouwen boven de 4 keer.



Te vervangen rit (km)	Vervangend vervoer (km)	Aantal keren zo ver
Busrit man 8,3	Fietsrit man 3,9	2,1
Busrit vrouw 7,6	Fietsrit vrouw 3	2,5
Busrit man 8,3	E-fietsrit man 4,4	1,9
Busrit vrouw 7,6	E-fietsrit vrouw 4,2	1,8
Busrit man 8,3	Brommerrit man 6	1,4
Busrit vrouw 7,6	Brommerrit vrouw 5,7	1,3
Autorit als passagier man 17,2	Fietsrit man 3,9	4,4
Autorit als passagier vrouw 18,1	Fietsrit vrouw 3	6
Autorit als passagier man 17,2	E-fietsrit man 4,4	3,9
Autorit als passagier vrouw 18,1	E-fietsrit vrouw 4,2	4,3
Autorit als passagier man 17,2	Brommerrit man 6	2,9
Autorit als passagier vrouw 18,1	Brommerrit vrouw 5,7	3,2

Tabel 2: Het aantal keren dat de gemiddelde afstand van een vervoermiddel gebruikt moet worden, om een rit met de bus/tram/metro of als passagier in de auto, te vervangen door de fiets, de elektrische fiets of de brommer/scooter, voor mannen en vrouwen in 2017 (op basis van data CBS en OViN 2017).

Bij het kijken naar de (elektrische) fiets als alternatief voor bus/tram/metro moeten we er rekening mee houden dat er mensen zijn voor wie dit alternatief niet realistisch is. Er zijn mensen die door gezondheidsklachten, of ouderdom niet kunnen of mogen fietsen. Ons is niet bekend of er op dit aspect in Nederland verschillen zijn tussen mannen en vrouwen. Ook zijn er volwassenen die nooit hebben leren fietsen. Hoewel er geen exacte cijfers van zijn, is het bekend dat het hierbij met name om vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond gaat⁴. Zoals we al zagen maakte juist deze groep voor de covid-19 maatregelen, relatief veel gebruik van de bus/tram/metro.

Verplaatsingen met bus/tram/metro en verplaatsingen met de auto als passagier bij iemand die geen lid van hetzelfde huishouden is, vervangen door de brommer en snorfiets

De brommer en snorfiets waren in 2017 wat populairder onder mannen, dan onder vrouwen met gemiddeld 0,03 verplaatsingen per dag voor mannen, respectievelijk 0,02 voor vrouwen (zie **tabel 1**). De gemiddelde afstand van een brommer- en snorfietsrit voor mannen was 6 kilometer en voor vrouwen was dit 5,7 kilometer. In **tabel 2** zien we dat mannen en vrouwen die bereid zijn om bijna anderhalf keer zo ver met de brommer of snorfiets te rijden dan in 2017 het gemiddelde voor mannen, danwel vrouwen was, kunnen hun rit met de bus/tram/metro vervangen door een brommer- of snorfietsrit. Mannen kunnen de gemiddelde rit vervangen die zij anders als passagier zouden meerijden in de auto, door 2,9 keer zo ver te rijden met de brommer of snorfiets. Voor vrouwen ligt dit met 3,2 keer net wat hoger (zie **tabel 2**).

⁴ Zie bijvoorbeeld *Blijvend anders onderweg - Mobiliteit allochtonen nader bekeken*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2008



Verplaatsingen met bus/tram/metro en verplaatsingen met de auto als passagier bij iemand die geen lid van hetzelfde huishouden is, vervangen door het zelf besturen van een auto

Een andere mogelijkheid is om zelf de auto te besturen, als alternatief voor bus/tram/metro en het meerijden als passagier met iemand van een ander huishouden. De auto was veruit de meest gebruikte modaliteit in 2017, met een gemiddeld aantal van 0,83 verplaatsingen per dag. Hierbij is een duidelijk verschil op te merken tussen mannen en vrouwen. Mannen maken gemiddeld per dag 0,92 verplaatsingen met de auto en leggen daarbij gemiddeld 21,2 kilometer af. Vrouwen daarentegen maken gemiddeld 0,75 verplaatsingen met de auto per dag en leggen daarbij gemiddeld 14,2 kilometer af.

Om de auto te kunnen gebruiken zijn rijbewijsbezit en autobezit, of anderszins toegang tot een auto, belangrijke indicatoren. Er is er een verschil in rijbewijsbezit en autobezit tussen mannen en vrouwen. Het percentage mannen dat in het bezit is van een personenautorijbewijs is 85%, wat in verhouding aanzienlijk hoger is dan het rijbewijsbezit onder vrouwen (75%)⁵. Het verschil in autobezit is nog groter. Slechts de helft van de vrouwen heeft een auto op haar naam staan, tegenover ruim 2/3 van de mannen⁶.

⁵ <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2019/09/80-procent-volwassenen-heeft-rijbewijs>

⁶ <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/81844NED/table>

Economische zelfstandigheid

Een van de redenen dat minder vrouwen dan mannen een auto op haar naam heeft staan, is dat er procentueel gezien minder vrouwen dan mannen economisch zelfstandig zijn. Iemand wordt gezien als economisch zelfstandig, wanneer hij of zij minstens 70% van het nettominimumloon verdient (wat overigens niet wil zeggen dat dit betekent dat deze mensen financieel zelfredzaam zijn). In 2018 was dit een bedrag van € 1.115,94 per maand⁷ en in totaal verdiende 62,3% van alle vrouwen minimaal dit bedrag, tegenover 80,5% van alle mannen⁸, zie **tabel 3**. Als we hier wederom wat verder inzoomen op de cijfers, dan zien we grote verschillen tussen vrouwen⁹. Onder vrouwen met partner en kinderen was 64,7% economisch zelfstandig, gevolgd door alleenstaande vrouwen met 63,1%. Onder vrouwen met partner en zonder thuiswonende kinderen is het percentage 59,7% en het laagste percentage vrouwen dat economisch zelfstandig is, zijn alleenstaande moeders met 56,7%. Terwijl tweederde van deze alleenstaande moeders betaald werk verricht¹⁰. Als we niet kijken naar gezinssamenstelling, maar naar herkomst, dan valt op dat van de vrouwen met Nederlandse achtergrond 66% economisch zelfstandig is, en de tweede generatie vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond blijft daar niet ver achter met 62,5%. Vrouwen van de eerste generatie met een niet-westerse achtergrond daarentegen zijn voor slechts 37,2% economisch zelfstandig. Bij deze eerste generatie vrouwen met een niet-westerse achtergrond gaat het niet alleen om vrouwen die al in de jaren '70 of '80 in Nederland kwamen wonen. Het gaat ook om recentere gezinsmigranten en vluchtelingen.

⁷ <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/minimumloon/bedragen-minimumloon>

⁸ <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2019/47/vooral-meer-moeders-economisch-zelfstandig>

⁹ De verschillen in tussen mannen zijn veel minder groot (zie: *Leren van Verschillen*, SCP, april 2017)

¹⁰ <https://digitaal.scp.nl/emancipatiemonitor2018/assets/pdf/emancipatiemonitor-2018-SCP.pdf>



Groep	Economische zelfstandigheid
Mannen	80,5%
Vrouwen	62,3%
Vrouwen met partner en kinderen	64,7%
Alleenstaande vrouwen	63,1%
Vrouwen met partner en zonder thuiswonende kinderen	59,7%
Alleenstaande moeders	56,7%
Vrouwen met Nederlandse achtergrond	66%
Tweede generatie vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond	62,5%
Eerste generatie vrouwen met een niet-westerse achtergrond	37,2%

Tabel 3: Percentage economisch zelfstandigen onder mannen en vrouwen, naar gezinssituatie van vrouwen, en naar migratieachtergrond van vrouwen in 2018 (in procenten van het totaal van de groep, exclusief scholieren en studenten) (bron: CBS)

Autodelen

Iemand die in het bezit is van een rijbewijs, maar geen auto bezit, kan verder nog gebruik maken van autodelen. Natuurlijk roept dit vraagtekens op, omdat het coronavirus ook via een deelauto verspreid kan worden. Sinds de invoering van de covid-19 maatregelen is het gebruik van deelauto's enorm gedaald¹¹ en aanbieders van deelauto's besteden op

¹¹ <https://autodelen.info/publicaties/2020/4/10/autodelen-lijdt-onder-corona>



hun websites¹² veel aandacht aan de vraag of het wel veilig is met een deelauto te reizen. Ze geven tips, of richtlijnen, voor het schoonmaken van de auto. Ook kan er bij veel aanbieders in de app of op de website gekeken worden om te zien wanneer de auto voor het laatst is gebruikt. Mensen kunnen dan de auto in hun buurt pakken die het langste stilstaat. Voor nu houden we het erop dat een deelauto onder bepaalde omstandigheden op dit moment een alternatief kan zijn voor het reizen met bus/tram/metro of het meerijden als passagier bij iemand die geen lid van hetzelfde huishouden is.

Volgens deelauto aanbieder MyWheels is de verdeling man/vrouw onder de gebruikers van hun diensten normaal gesproken 50/50. Na invoering van de covid-19 maatregelen is er een grote groei geweest in het aantal ritten. Daarbij viel het op dat het aandeel mannen hoger is dan normaal, namelijk 64%¹³. Vooralsnog is niet bekend waarom dit zo is.

¹² Zie bijvoorbeeld: <https://www.buurauto.nl/autodelen-en-corona/>, <https://www.greenwheels.com/nl/nl/de/nl/nl/privé/nieuws/greenwheels-het-corona-covid-19-virus> en <https://wegocarsharing.com/autodelen-en-corona-hoe-werkt-dat/>

¹³ LinkedIn bericht: <https://www.linkedin.com/in/karina-tiekstra-9177434/>



Uit een onderzoek naar deelautogebruik door het KiM¹⁴ in 2014 en 2015 kwam echter naar voren dat autodelers met name jonge, hoogopgeleide stedelingen zijn. Met deze kennis kan aangenomen worden dat lagere inkomensgroepen minder bekend zijn met de mogelijkheden van autodelen. Ook is er bekend dat deeldiensten niet goed toegankelijk zijn voor lagere inkomensgroepen¹⁵. Zij ervaren digitale betaalsystemen, websites en apps als niet goed toegankelijk. Zoals we al eerder zagen, zijn meer vrouwen dan mannen niet economisch zelfstandig en hebben zij een grotere kans tot de lagere inkomensgroep te behoren. Ook zijn er onder de laaggeletterden meer vrouwen dan mannen te vinden¹⁶.

Verschillen tussen mannen en vrouwen wat betreft rijbewijsbezit, het kunnen beschikken over een auto en de mate van economische zelfstandigheid, maken duidelijk dat voor vrouwen het zelf besturen van een auto in veel mindere mate dan voor mannen een alternatief kan zijn voor het reizen met bus/tram/metro of het meerijden als passagier bij iemand die geen lid van hetzelfde huishouden is. Met name voor alleenstaande moeders en eerste generatie vrouwen met een niet-westerse achtergrond is het financieel gezien vaak geen realistisch alternatief.

¹⁴ https://www.cvs-congres.nl/cvspdfdocs_2015/cvs15_022.pdf

¹⁵ Zie bijvoorbeeld de resultaten van deze studie: https://www.verkeersonderneming.nl/wp-content/uploads/2019/11/2019_Rapport_Rotterdam-Maasbeleving.pdf

¹⁶ <https://www.lezenenschrijven.nl/over-laaggeletterdheid/feiten-cijfers/gegevens-laaggeletterden-in-nederland/>

Conclusie

Uit ons verkennende onderzoek kan geconcludeerd worden dat de impact van het coronavirus op de mobiliteitscijfers van de afgelopen weken het grootst zal zijn onder vrouwen, en dan met name onder vrouwen met een lager onderwijsniveau. Lager opgeleiden hebben over het algemeen minder mogelijkheden om te werken in deze periode en reizen daardoor een stuk minder. Voor lager opgeleide vrouwen is er daardoor tijdens de coronacrisis niet alleen meer onzekerheid, maar ook risico op financiële problemen en sociaal isolement.

Als we vooruitblikken en de alternatieven voor bus/tram/metro en voor meerijden met de auto als passagier bij iemand die geen lid van hetzelfde huishouden is, op een rij zetten, dan blijkt dat er een grote kans is dat vrouwen er minder gunstig vanaf komen dan mannen. Vrouwen zullen relatief meer moeite moeten doen dan mannen om op hun bestemming te komen, hoewel dit verschil bij de elektrische fiets en brommer minder groot is dan met een gewone fiets. Het ligt ook in de lijn der verwachtingen dat vrouwen minder alternatieven tot hun beschikking hebben. Met name eerste generatie vrouwen met een niet-westerse achtergrond, lager opgeleide vrouwen en alleenstaande moeders hebben een grotere kans om problemen te ervaren met hun mobiliteit, doordat er voor hen weinig alternatieven zijn voor het stedelijk openbaar vervoer.

Aanbevelingen

Er is de afgelopen weken al vaker gezegd dat deze crisis de kloof tussen mensen in de samenleving die mogelijkheden hebben en degenen die dat niet hebben, groter zal maken¹⁷. Ook onze verkenning laat zien dat het zeer waarschijnlijk is dat degenen die al een kwetsbaarder positie hebben, door financiële onzekerheid, een mindere mate van toegang tot

¹⁷ Zie bijvoorbeeld *Corona treft de armsten misschien nog wel het meest*, Leo Lucassen, 30 maart 2020: <https://www.rtlz.nl/opinie/column/5074016/coronavirus-sociale-ongelijkheid-rijk-arm-zorg-politie-openbaar-vervoer>



verschillende mobiliteitsopties en een groter risico op sociaal isolement, het meest getroffen zullen worden door de covid-19 maatregelen. Wij vroegen ons af, of overheden, bedrijven of organisaties de komende tijd dingen zouden kunnen doen, om het effect van de maatregelen op deze kwetsbare groepen in de samenleving te verzachten. Om hiervoor ideeën op te halen, interviewden we twee sociale organisaties in Tilburg, die in direct contact staan met kwetsbare groepen in de stad en al jarenlang fietslessen en (fiets)reparatiecursussen voor vrouwen aanbieden. We spraken met Gerda de Vries, directeur van Feniks, het emancipatie expertisecentrum Tilburg, en met Fatima Elabbassi van ContourdeTwern. *De interviews voedden ons om te komen tot de volgende aanbevelingen:*

Bij het gebruik van het stedelijk openbaar vervoer

Een deel van de kwetsbare groepen in de stad maakt gebruik van een regeling waarmee een stedelijk openbaar vervoer abonnement bekostigd wordt. Deze mensen zouden gebaat kunnen zijn bij het ontvangen

van goede informatie, tips en concrete steun voor het gebruik van dit openbaar vervoer. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het volgende:

- Ontmoedig mensen niet te veel om gebruik te maken van hun abonnement. In Tilburg krijgen mensen met een laag inkomen, of bijstandsuitkering bijvoorbeeld een busabonnement vanuit de Meedoenregeling. Voor deze mensen kan het deelnemen aan een cursus of doen van vrijwilligerswerk kan van groot belang zijn voor de mentale gezondheid en kansen voor de toekomst. Het kunnen bieden van mantelzorg is ook noodzakelijk. Vanzelfsprekend moeten wel de regels met betrekking tot anderhalve meter afstand houden, vaak je handen wassen en in je elleboog hoesten en niezen, in acht genomen worden.
- Wees duidelijk over hoe het openbaar vervoer zo veilig mogelijk gebruikt kan worden en wat de regels zijn, zonder mensen te veel angst aan te jagen. Zorg er hierbij voor dat er voor mensen goede informatie beschikbaar is in de eigen taal. De afgelopen tijd hebben vertalingen vaak te lang op zich laten wachten. Mede hierdoor gaan mensen hun informatie zoeken via media vanuit het land van herkomst. De regels kunnen daar veel strikter zijn, waardoor men zich meer terugtrekt dan volgens de regels in Nederland nodig is.
- Geef informatie over de drukte van het openbaar vervoer, zodat mensen hun reis kunnen plannen op rustiger momenten.
- Geef mensen in een kwetsbare situatie de middelen om zo veilig mogelijk met het openbaar vervoer te reizen. Denk hierbij aan (recyclebare) mondkapjes en handschoenen, en aan flesjes desinfecterende handgel voor onderweg. Dit zijn kostbare producten die mensen die van een minimumbudget moeten rondkomen zich niet kunnen veroorloven. Dergelijke openbaar vervoer pakketten zouden via de Voedselbanken verspreid kunnen worden, of via lokale initiatieven zoals de 'Sop en Zeep Plank' in Tilburg¹⁸.

¹⁸ <https://www.rondetafelhuistilburg.nl/project/sop-en-zeep/>



- Naast acties gericht op kwetsbare groepen, kan er ook gestuurd worden op andere doelgroepen. Het gebruik van het (stedelijk) openbaar vervoer kan bijvoorbeeld verder ontmoedigd worden onder studenten indien zij als alternatief over een (elektrische) fiets of brommer kunnen beschikken. In Amsterdam is beschikbaar bijvoorbeeld niet alle leerlingen over een fiets en de gemeente stelt daarom 1600 gratis fietsabonnements beschikbaar tot 4 juli. Scholen ontvangen digitale vouchers die ze zelf aan leerlingen geven die een fiets nodig hebben. De leerling kan hiermee een abonnement afsluiten bij een verhuurbedrijf¹⁹.
- Ga pro-actief het gesprek aan met mensen die gebruik maken van regelingen voor een stedelijk openbaar vervoer abonnement. Kijk waar zij hulp bij kunnen gebruiken, wat hun wensen en mogelijkheden zijn, en of zij gebaat zouden zijn bij een pakket van mondkapjes en dergelijke. Bespreek hierbij ook of de fiets een goed alternatief zou kunnen zijn, of het gebruik van een deelauto, en als dat niet zo is, wat er dan nodig is om die vervoerswijzen wel te kunnen gebruiken.



Kansen voor mobiliteit met de fiets vergroten

Er zijn diverse groepen voor wie fietsen niet vanzelfsprekend is. Denk hierbij aan mensen met gezondheidsklachten, of (jong) volwassenen die nooit hebben leren fietsen. Het kan ook gaan om mensen die lang niet meer gefietst hebben en onzeker geworden zijn, of mensen die een ongeval meegemaakt hebben en moeite hebben om de routine weer op te pakken. Deze mensen zouden gebaat kunnen zijn bij ondersteuning in het oppakken van het fietsen, of het vergroten van het bezit van een geschikte fiets, of het tijdelijk gebruik van een fiets. Concreet zou bijvoorbeeld het volgende gedaan kunnen worden:

- Er kan een opfriscursus voor de fiets aangeboden worden. Dit kan één op één, met inachtneming van 1,5 meter afstand, aangeboden worden.

- Er kan een workshop banden plakken en andere kleine fietsreparaties aangeboden worden. Bij voorkeur in kleine aantallen (wat juist nu sowieso aan te bevelen is) en seksespecifiek, omdat bekend is dat wanneer technische lessen in algemene groepen aangeboden worden, vrouwen minder ruimte nemen om te oefenen. Ook kunnen laaggeletterden geholpen worden om youtube-video's te vinden die laten zien hoe je een band plakt, en dergelijke.
- Er kan gemeentelijk een centrale 'pot' gecreëerd worden voor mensen die het fietsen weer willen oppakken, maar zich geen fiets kunnen veroorloven. Dit kan ook gelden voor mensen die zich geen (tweedehands) elektrische fiets kunnen veroorloven, en die nu lange afstanden moeten reizen die zij anders met het openbaar vervoer zouden afleggen. Evenals voor mensen die gebruik moeten maken van een aangepaste fiets die te kostbaar is, of waarbij verwacht wordt dat dit alleen in deze tijdelijke situatie gebruikt zal worden. Er zijn in verschillende gemeenten regelingen voor bijzondere bijstand voor dit

¹⁹ <https://www.amsterdam.nl/nieuws/nieuwsoverzicht/scholen-vervoer/>



soort verzoeken, maar deze zijn zeker niet in alle gemeenten ingevoerd en zijn vaak niet ruimhartig. Ook wordt bijzondere bijstand nu vaak verleend als lening in plaats van als gift. Dit zou voor de centrale pot in deze periode niet moeten gelden.

- In het verlengde hiervan kan er ook een 'fietsen bibliotheek'²⁰ opgezet worden. Mensen kunnen in een dergelijke voorziening voor een bepaalde periode een fiets lenen. Een fietsbibliotheek heeft over het algemeen een aanbod van verschillende soorten fietsen, zodat er voor veel mensen een passende fiets gevonden kan worden.
- In navolging van de Frankrijk²¹ en de UK²² kunnen er fietsreparatie vouchers uitgegeven worden. In Frankrijk krijgen mensen €50 waar zij hun fiets mee op kunnen knappen.
- Hoewel het vanaf nul leren fietsen wat tijd vraagt, en dit daarom niet voor iedereen een oplossing op de korte termijn zal zijn, blijft het belangrijk om fietslessen aan volwassenen aan te bieden. Iedereen die niet (voldoende) de kans heeft gehad om te leren fietsen in het dagelijkse verkeer in Nederland, heeft nu een extra reden om zich dit alsnog eigen te maken. Het blijft belangrijk dat deze lessen seksespecifiek aangeboden worden, zodat zoveel mogelijk vrouwen hieraan mee kunnen doen. In veel gemeenten bestaan initiatieven voor dergelijke fietslessen, deze verdienen extra steun en motivatie om nog meer mensen te bereiken. De afdeling mobiliteit / verkeer kan bijvoorbeeld in gesprek gaan met lokale initiatieven voor fietslessen, om te bespreken of het wenselijk is om op bepaalde plaatsen en tijdstippen meer ruimte te maken op straat. Het geven van fietslessen kan hiermee verder gestimuleerd en ondersteund worden.

²⁰ Voor voorbeelden in het buitenland, zie: https://en.wikipedia.org/wiki/Bicycle_library. In België zijn de afgelopen jaren ook fietsbibliotheeken opgezet. Daar zijn ze volledig gericht op het uitlenen van kinderfietsen.

²¹ <https://www.bicycling.com/nl/nieuws/a32373054/frankrijk-geeft-geld-fietsreparatie/>

²² <https://cyclingindustry.news/bike-repair-vouchers-part-of-2-billion-cycling-and-walking-cash-injection/>

Autodelen

- In de Green Deal Autodelen II wordt gestreefd naar 100.000 deelauto's in 2021 en 700.000 gebruikers van autodelen²³. Gebruik onder andere deze Green Deal om nieuwe groepen te bereiken voor het autodelen. In sommige gemeenten krijgen mensen die net hun rijbewijs halen, en dus nog geen auto hebben, een tegoed om autodelen eens gratis te proberen²⁴. Diverse autodeelbedrijven geven al kortingen voor bepaalde doelgroepen, zoals verpleegkundigen²⁵. Deze regelingen, in combinatie met goede voorlichting over het veilig gebruiken en goed schoonmaken van deelauto's, zouden de komende tijd met andere groepen uitgebreid kunnen worden.
- Voor autodelers is het belangrijk dat de auto beschikbaar is in de buurt. Heb daarom aandacht voor de beschikbaarheid van deelauto's in buurten met inwoners die onder normale omstandigheden veel gebruik maken van het stedelijk openbaar vervoer.

Een alternatieve bus organiseren

- Organisaties die met kwetsbare groepen werken, waarbij er een grote kans is dat zij door de corona-crisis in een verdergaand isolement zijn terecht gekomen, kunnen onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om mensen zelf met een bus op te halen. Zo krijgen deze deelnemers de mogelijkheid om één of enkele keren per week deel te nemen aan een activiteit voor een kleine groep, met inachtneming van de regels voor hygiëne en anderhalve meter afstand houden. Hierdoor wordt het verdergaande sociaal isolement in ieder geval doorbroken.

²³ <https://www.crow.nl/over-crow/nieuws/2019/september/autodelen-wordt-steeds>

²⁴ <https://eenvandaag.avrotros.nl/item/van-mn-auto-blijf-je-af-waarom-het-met-deelautos-nog-niet-zo-wil-lukken/>

²⁵ Zie bijvoorbeeld: <https://www.greenwheels.com/nl/nl/de/nl/nl/prive/nieuws/greenwheels-bijzonder-voor-zorghelden>



Het gesprek voeren

- Wees ervan bewust dat er groepen in de samenleving zijn voor wie de gevolgen van de covid-19 maatregelen groter zijn, dan voor anderen. En dat met name groepen die al kwetsbaarder waren, nu meer geraakt worden. Zij ervaren veel (financiële) onzekerheid en de daarmee gepaard gaande stress. Zoals we in de analyse zagen, zijn vrouwen oververtegenwoordigd in deze groep. Zeker als zij de verantwoordelijkheid hebben voor kinderen, zullen zij hun eigen wensen opzijzetten en het gezin voor laten gaan. Het is belangrijk om ook in deze gevallen in gesprek te gaan, en blijven, met deze groepen, en hen te stimuleren om aan te geven wat zij nodig hebben om de draad weer op te pakken.
- Wees er ook van bewust dat er volwassenen in Nederland zijn die nog niet kunnen fietsen, en dat velen het wel graag willen leren. Ga er ook niet vanuit dat iedereen (kinderen en volwassenen) een fiets bezit²⁶.

Onderzoek doen

- In dit verkennende onderzoek maakten we gebruik van bestaande data en maakten we een beschrijvende analyse van de effecten die we verwachten van de covid-19 maatregelen op de mobiliteit van mannen en vrouwen in Nederland. Om goed inzicht te krijgen op de daadwerkelijke verschillen in effecten, en de implicaties van die verschillen, is uitgebreider onderzoek nodig. Onze verkenning is te lezen als een opstapje naar zo'n onderzoek.

²⁶ Een onderzoek van de Quiet Community onder mensen in armoede in Tilburg in 2018 liet zien dat er binnen deze groep slechts 0,3 fiets per persoon goedwerkend was, terwijl het landelijke gemiddelde boven de 1 fiets per persoon ligt (Bron: Mobiliteitsarmoede verzachten door fietsgebruik (maart 2019), Angela van der Kloof & Kamieke van de Riet, maart 2019). Vergelijkbare cijfers zijn gevonden in het onderzoek Vervoersarmoede in de grote stad ontrafelen, Van der Bijl en Van der Kamp, augustus 2018.

- Bovenstaande ideeën voor maatregelen zijn niet compleet. Er kan onderzoek gedaan worden naar de behoeften en plannen die er zijn onder organisaties die werken met de groepen die nu extra kwetsbaar zijn, zoals lager opgeleide vrouwen, alleenstaande moeders en eerste generatie vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond.
- Wellicht worden bepaalde maatregelen, zoals hierboven aanbevolen, op plekken in Nederland uitgevoerd. Het zou goed zijn om onderzoek te doen naar hoe dit georganiseerd wordt, door wie en met welke motivatie. En te onderzoeken hoe deze maatregelen uitpakken en waarom het al dan niet succesvol is. Daarmee kunnen we leren voor de toekomst.

Tot slot

De aanleiding voor dit verkennende onderzoek was een vraag vanuit ons internationale netwerk. In de internationale wereld van verkeer en mobiliteit is het veel gebruikelijker dan in Nederland, om de vraag te stellen of bepaalde maatregelen of trends verschillende effecten hebben voor mannen en vrouwen. Wij hopen dat het ons gelukt is om te laten zien dat het de moeite waard is om deze vraag te stellen, omdat het tot nieuwe, verdiepende inzichten leidt. We kijken dan ook uit naar meer vragen en onderzoeken vanuit dit perspectief.

We willen hier Verena, Sophia, Kristina and Nicole van het initiatief Women Mobilize Women bedanken voor hun vraag. Ook willen we Gerda de Vries en Fatima Elabassi bedanken voor hun medewerking aan dit artikel en onze collega's Otto Cazemier, Martijn van de Leur en Robin Kleine voor hun enthousiasme en het meelesen en aanvullen. Het onderzoek dat Mobycon heeft uitgevoerd voorafgaande aan dit artikel leest u [hier](#).