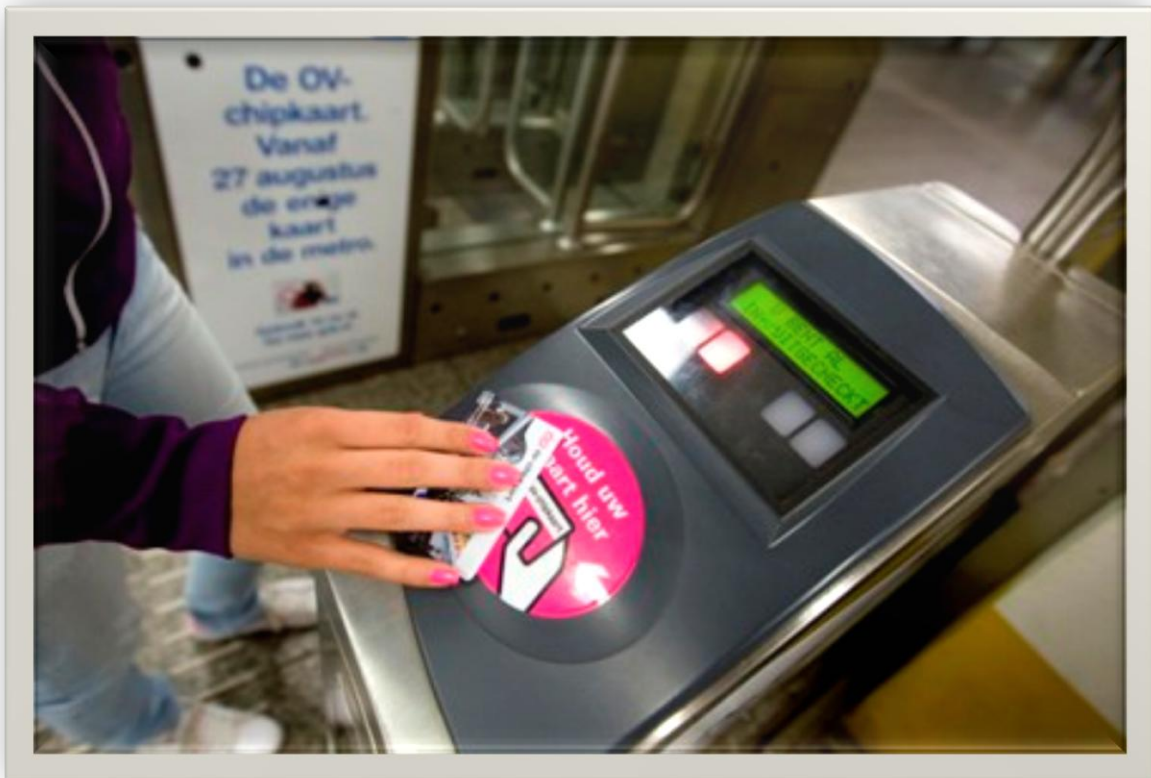


Vervoersarmoede en de invoering van de OV Chipkaart

Iedereen mobiel



Radboud Universiteit Nijmegen



*Bachelorthesis Geografie, Planologie en Milieu
Faculteit der Managementwetenschappen
Radboud Universiteit Nijmegen
Juni 2016*

Bachelorthesis Geografie, Planologie en Milieu
Faculteit der Managementwetenschappen
Radboud Universiteit Nijmegen
Juni 2016
Begeleider: Kasper Kerkman
S4288424
Aantal woorden:

Voorwoord

Deze bachelor scriptie vormt de afsluiting van mijn bachelor GPM aan de Radboud Universiteit. Het is een zeer leerzame periode geweest wat startte met het definiëren van mijn eerste gedachtes. Wat wil ik nu eigenlijk onderzoeken. Ik wist zeker dat het iets met mobiliteit te maken moest hebben. Na de eerste vormgeving van mijn gedachtes kwam ik tot een succesvol onderzoek ontwerp. Maar dan moeten de gedachtes nog geïmplementeerd worden in een daadwerkelijk onderzoek. Dit bleek minder gemakkelijk als gedacht en hier ligt voor mij het meest leerzaamste punt vanuit het gehele leerproces.

Voor u ligt nu mijn bachelor scriptie en tegelijkertijd een afsluiting van een zeer leerzame periode die ik tijdens mijn bachelor aan de Radboud Universiteit heb mogen meemaken waarin tegenslagen en positieve momenten elkaar afwisselde. Graag wil ik mijn begeleider Kasper Kerkman bedanken voor de begeleiding tijdens deze leerperiode. De begeleiding was zeer nuttig en heb ik ervaren als persoonlijk en behulpzaam.

Nijmegen, Juni 2016

David Bruinse

Samenvatting

Mobiliteit is voor ons land van uiterst groot belang. De invoering van de OV chipkaart moest dit belang in de toekomst blijven behartigen. Door een kaart te introduceren voor alle vormen van het openbaar vervoer, moest het openbaar vervoer toegankelijk, effectief en efficiënt blijven. Het imago van de OV chipkaart heeft tijden lang in zwaar weer verkeerd. De vele kinderziektes en negatieve berichtgeving zorgde ervoor dat de implementatie moeizaam verliep. Sinds een aantal jaar lijken de reizigers gewend geraakt aan het reizen met de OV chipkaart. Echter geldt dat niet voor alle groepen in de Nederlandse samenleving.

De laatste jaren zijn de kosten voor het reizen met het openbaar vervoer met de OV chipkaart gestegen. Voor groepen en individuen vanuit sociaal economisch zwakkere wijken in Nederland geeft dit een probleem. Deze groepen zijn meer dan gemiddeld afhankelijk van het gebruik van het openbaar vervoer. Echter zorgen de hogere kosten voor het reizen met het openbaar vervoer er voor dat deze groepen een barrière werking ervaren om sociale activiteiten te ondernemen en de aansluiting met de arbeidsmarkt dreigen te missen door de steeds hoger wordende kosten.

Bastiaansen(2012), Meert(2003) en Martens(2011) tonen met onderzoeken aan dat een gebrek aan verplaatsingsmogelijkheden vervoersarmoede veroorzaakt wat op haar beurt sociale uitsluiting veroorzaakt. Hogere kosten voor het reizen met het openbaar vervoer kunnen er voor zorgen dat bepaalde groepen in de samenleving niet meer met het openbaar vervoer kunnen reizen, simpelweg omdat deze groepen de kosten niet kunnen opbrengen om het openbaar vervoer als vervoersalternatief te zien. Sinds de invoering van de OV chipkaart is er een verhoging van de kosten van het openbaar vervoer zichtbaar. Het valt mogelijk te verwachten dat bepaalde groepen in de samenleving beperkt wordt in de wijze waarop ze gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer door de hogere kosten voor het gebruik van het openbaar vervoer, terwijl voor deze groepen deze vervoersmogelijkheid behoorde tot een van de weinige mogelijkheden tot vervoer naar een arbeidslocatie of sociale activiteiten. Dit is in lijn met de theorie van Meert die stelt dat de financiële positie van een individu vervoersarmoede kan veroorzaken. Wanneer een individu niet genoeg financiële middelen heeft om de kosten voor het gebruik van het openbaar vervoer te betalen, zal dit leiden tot vervoersarmoede. Vervoersarmoede is het afnemen is van vervoersmogelijkheden voor een individu of groep. Volgens de theorie van Martens is het afnemen van vervoersmogelijkheden een oorzaak voor uitsluiting van het ondernemen van sociale activiteiten en de aansluiting met de arbeidsmarkt.

Dit onderzoek heeft aangetoond dat de invoering van de OV chipkaart een mede oorzaak is voor de vorming van een non fysieke vorm van vervoersarmoede voor groepen vanuit sociaal economisch zwakkere wijken. Dit proces is zichtbaar in de casus die gekozen is in Rotterdam. De wijk Rotterdam Feyenoord staat er sociaal economisch zwakker voor dan de casuswijk Rotterdam Noord. Er is een significant verband zichtbaar tussen vervoersarmoede en de invoering van de ov chipkaart en de hieraan gekoppelde hogere kosten voor het reizen met het openbaar vervoer. Voor de inwoners van de wijk Feyenoord is dit een potentieel gorter gevaar dan voor de inwoners van de casuswijk Rotterdam Noord. Door de hogere kosten voor het gebruik van het openbaar vervoer, ervaren de inwoners van Rotterdam Feyenoord een mate van non fysieke vervoersarmoede. De inwoners van de casuswijk Rotterdam Noord ervaren in een mindere mate de non fysieke vervoersarmoede. Deze wijk komt vanuit een sterker sociaal economisch milieu, hebben meer toegang tot financiële middelen en kennen een hoger aandeel hoger opgeleiden. Dit zijn enkele

redenen waarom deze casuswijk in een mindere mate vervoersarmoede ervaren dan de inwoners van Rotterdam Feyenoord.

Volgens de theorie van Martens legt vervoersarmoede het fundament voor sociale uitsluiting. Echter bleek er geen significant verband te zijn tussen de mate waarin de respondenten vervoersarmoede ervaren en de sociale uitsluiting die hiermee gemoeid zou zijn volgens de theorie. Dit betekent echter niet dat het verband niet bestaat of in de toekomst niet kan ontwikkelen. Deze non fysieke vorm van vervoersarmoede blijft een potentieel gevaar voor groepen en individuen vanuit een zwakker sociaal economisch milieu. Immers wanneer zij niet meer in staat zijn de hoge kosten voor het gebruik van het openbaar vervoer te betalen, zullen zij sociaal uitgesloten worden en de uitsluiting missen met de arbeidsmarkt. Dit zorgt ervoor dat de ontwikkeling van het sociaal economisch karakter van de wijk, groep en van het individu in het gedrang komt

Een aanbeveling is dat gemeentes, provincies en de overheid zouden maatregelen moeten nemen om sociale uitsluiting door deze non fysieke vorm van vervoersarmoede te bestrijden. De laatste jaren is er namelijk veel aandacht geweest voor de bestrijding van de fysieke vorm van vervoersarmoede. Echter dient er nu aandacht te komen voor de non fysieke vorm van vervoersarmoede. Want zonder voldoende non fysieke toegangsmiddelen om het openbaar vervoer te gebruiken, loopt een sociaal economisch kwetsbare groep gevaar en zal de ontwikkeling van deze groepen in gevaar komen. Een goedkopere, gesubsidieerde OV kaart kan de oplossing bieden voor deze groepen om niet sociaal uitgesloten te raken.

Inhoud

Voorwoord	3
Samenvatting.....	4
Hoofdstuk 1	8
1.1 Projectkader	8
1.2 Doel en vraagstelling	10
1.3 Onderzoeksmodel	12
Hoofdstuk 2	13
2.1 Theoretisch kader	13
2.2 Conceptueel model	15
2.2.1 Keuze indicatoren vervoersarmoede	16
2.2.2 Keuze indicatoren sociale uitsluiting	17
Hoofdstuk 3 3.1 Onderzoek methodiek	18
3.1.1 Beschrijving gekozen toetsen analyse	19
3.2 Casusbeschrijving	19
Casus 1: Rotterdam Feijenoord	19
Casus 2: Rotterdam Noord: Provenierswijk en Argiesebuurt	21
3.3 Afbakening populatie	23
3.4 Enquête vragen/stellingen	24
Hoofdstuk 4 Planning	26
Hoofdstuk 5. Analyse van de data	27
5.1 verloop dataverzameling en response	27
5.2 beschrijvende statistiek.....	27
5.2.1 Algemene gegevens respondenten.....	27
5.2.2 Algemene perceptie in Nederland	28
5.2.3 Kosten ov chipkaart.....	29
5.2.4 Gebruik ov chipkaart en vervoersarmoede op landelijke schaal	30
5.2.5 Vervoersarmoede veroorzaakt door de ov chipkaart.	31
5.3. Casus Rotterdam: de effecten van vervoersarmoede door de OV chipkaart op een lokale schaal.	32
5.3.1 Algemene beschrijving respondenten casus.....	32
5.3.2. Vervoersarmoede – non fysieke redenen	35
5.3.3 Vervoersarmoede – fysieke redenen	37
5.3.4 Noodzaak reizen met het openbaar vervoer	39
Hoofdstuk 6: Conclusies, discussie en aanbevelingen	45
6.1 Inleiding:	45

6.2 Beantwoording hoofdvraag, hypothese en deelvragen en discussie.	45
6.3 Reflectie.....	48
6.4 Aanbeveling.....	49
Hoofdstuk 7 Bronnen	50
Hoofdstuk 8: Bijlage	53

Hoofdstuk 1

1.1 Projectkader

De auto is niet meer weg te denken uit het Nederlandse straatbeeld. Het CBS meldde eind 2014 dat het autobezit in Nederland de afgelopen 13 jaren met 19% per duizend inwoners is gegroeid (Nu, 2014). Steeds meer mensen hebben toegang tot een auto. De ruimtelijke inrichting is er in de afgelopen jaren steeds meer op gericht om de auto een volwaardig deel van de samenleving te maken. Zonder auto wordt deelnemen in de huidige maatschappij lastiger dan voorheen. De afgelopen jaren zijn veel banen gerealiseerd op locaties langs snelwegen of in sub urbane gebieden die lastiger te bereiken zijn met het openbaar vervoer dan met de auto. Openbaar vervoer verbindt deze gebieden in een mindere mate en niet adequaat genoeg om het openbaar vervoer te zien als alternatief voor de auto. Degenen die geen auto bezitten zullen meer tijd moeten investeren, een grote inspanning moeten leveren en hogere kosten moeten betalen om bij een werklocatie te komen in vergelijking met een persoon die naar dezelfde werklocatie moet, maar dan met een auto (Martens, 2011). De keuze voor een arbeidslocatie wordt voor een bepaalde groep beperkt vanwege een gebrek aan vervoersmogelijkheden.

Het bezit van een auto is gekoppeld aan een mate van inkomensniveau. Onder bevolkingsgroepen met een lager inkomensniveau blijkt autobezit in een zekere mate beperkt te zijn. De overheid heeft, om deze groepen een eerlijke kans op de arbeidsmarkt te geven, de laatste jaren veel geïnvesteerd in het openbaar vervoer om frequenties te verhogen en connecties tussen woonwijken en arbeidslocaties te verbeteren. De laatste stap in een effectief openbaar vervoerssysteem was de OV Chipkaart. In 2013 werd de invoering afgerond en hedendaags is de ov chipkaart niet meer weg te denken uit het openbaar vervoer omringt met positieve en negatieve gevoelens en geluiden. Vrij snel na de invoering stelde de consumentenbond al een kritische noot bij de invoering van de ov chipkaart. Zij stelden dat de kosten sinds de invoering voor het openbaar vervoer aanzienlijk gestegen waren. Een petitie werd gestart om kwetsbare groepen te beschermen voor de hoge kosten in het openbaar vervoer. Want het openbaar vervoer moet toegankelijk blijven voor alle klassen van de maatschappij. Zeker voor de groep mensen in de samenleving die geen auto bezitten en die het openbaar vervoer zien als een van de weinige vormen van vervoer van en naar werk of sociale activiteiten (Consumentenbond, 2013). De zorgen van de consumentenbond waren niet ongegrond. In 2005 stelde, destijds tweede kamerlid, Dijkzwaag voor om het openbaar vervoer voor bepaalde groepen reizigers gratis te maken om een uitsluiting van deze kwetsbare groepen te voorkomen. Echter werd er vanuit de tweede kamer terughoudend gereageerd. Maar de zorg van Dijkzwaag in 2005 bleek echter terecht (Volkskrant, 2005).

De SP stelde dit probleem tevens vast in 2009. De SP hield een onderzoek onder haar eigen partij leden in de stad Utrecht. Hieruit bleek dat de kosten voor het openbaar vervoer in de stad Utrecht met gemiddeld 19% waren gestegen. Een opvallend detail uit het onderzoek is dat voornamelijk de kosten voor gebruik van het openbaar vervoer in de buitenringen van de stad met 50% gestegen waren. De SP stelde dat dit een groot probleem was voor kansarme in de buitenste ringen van de stad. Zij zien het openbaar vervoer als een van de weinige vormen van transport. Echter, wanneer de kosten voor het vervoer met 50% stijgen, zou dit voor deze groepen ernstige gevolgen kunnen hebben namelijk voor de positie van deze groepen op de arbeidsmarkt en in de maatschappij (SP, 2009).

Uit eerder onderzoek in Engeland door de Social Exclusion Unit kwam naar voren dat twee op de vijf werklozen in Engeland een barrière werking ervaarde door gebrek aan een auto/privé

vervoersmogelijkheden, hoge reiskosten en een slecht openbaar vervoersnetwerk voor het aannemen van een baan en het bereiken van een arbeidslocatie. Tevens kwam naar voren dat hierdoor het zoeken van arbeid beperkt werkt tot een straal in de nabijheid en locaties die bereikbaar waren via alternatieve vervoersmiddelen (SEU, 2003). In die gedachtegang kan de redenering worden gemaakt dat de toegang tot vervoersmogelijkheden, in de breedste zin van het woord, invloed heeft op de mate waarin werklozen toegang vergaren tot de arbeidsmarkt (Bastiaansen, 2012). Voor groepen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer draagt een slecht openbaarvervoer systeem, banen die gerealiseerd worden buiten de nabijheid van deze groepen en een autoloos bestaan toe aan de uitsluiting op de arbeidsmarkt. Dit heeft effect op de mate van werkloosheid in buitengebieden van een stad die vaak worden gezien als achtergestelde woonwijken. Tevens zorgt een gebrek aan vervoersmiddelen en daarmee de uitsluiting van de arbeidsmarkt voor een afname van de mogelijkheden om actief deel te nemen in de samenleving waardoor de grondbeginselen zijn gelegd voor sociale uitsluiting wat verdere negatieve consequenties heeft voor de sociaal economische positie van deze groepen (Schuyt, 2000). Wanneer men niet meer in staat is, door een gebrek aan verplaatsingsmogelijkheden, deel te nemen aan de arbeidsmarkt en het sociale circuit en hierdoor ernstige sociale gevolgen optreden, spreekt men over de term vervoersarmoede (Bastiaansen, 2012).

Bastiaansen toonde met zijn onderzoek aan dat inwoners van Rotterdam, door een gebrek aan verplaatsingsmogelijkheden, vervoersarmoede en daarmee sociale uitsluiting ervoeren. Het onderzoek richtte zich voornamelijk op het gebrek aan verplaatsingsmogelijkheden veroorzaakt door autobezit. Echter kan het verdwijnen van een mogelijkheid tot gebruik van het openbaar vervoer ook leiden tot vervoersarmoede voor groepen die het openbaar vervoer zien als een van de weinige vormen van verplaatsing. Hogere kosten voor het openbaar vervoer kunnen er voor zorgen dat bepaalde groepen in de samenleving niet meer met het openbaar vervoer kunnen reizen, simpelweg omdat deze groepen de kosten niet kunnen opbrengen om het openbaar vervoer te gebruiken. Sinds de invoering van de OV chipkaart is er een verhoging van de kosten van het openbaar vervoer zichtbaar. Het valt mogelijk te verwachten dat bepaalde groepen in de samenleving beperkt wordt in de wijze waarop ze gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer door de hogere kosten voor het gebruik van het openbaar vervoer, terwijl voor deze groepen deze vervoersmogelijkheid behoorde tot een van de weinige mogelijkheden tot vervoer naar een arbeidslocatie of sociale activiteiten.

Op dit vlak is er nog weinig onderzoek gedaan. De relatie tussen autobezit en vervoersarmoede en daarmee sociale uitsluiting is veelvuldig onderzocht. Echter is de relatie van uitsluiting van het gebruik van openbaar vervoer ten opzichte van vervoersarmoede en sociale uitsluiting in een mindere mate onderzocht. Hier is dus een kennistekort zichtbaar. De resultaten van dit onderzoek kunnen een bijdrage leveren aan eerder onderzoek en aan de kennis over vervoersarmoede onder werkenden en werklozen in Nederland. Bastiaansen heeft in zijn onderzoek eerder de termen vervoersarmoede en sociale uitsluiting gebruikt. Hij liet ruimte over voor vervolgonderzoek. Zijn inzichten gecombineerd met resultaten uit vorige onderzoeken en dit onderzoeken kunnen leiden tot verdere verfijning van de inzichten in arbeid re-integratie van werklozen, vervoersmogelijkheden voor werkenden en werklozen en hiermee de volwaardige wijze van deelname in de samenleving. Tevens wordt de rol van kosten(verhoging) van het openbaar vervoer onderzocht in relatie tot vervoersarmoede en sociale uitsluiting. Deze nieuwe kennis kan worden gebruikt voor de ontwikkeling van nieuwe mogelijkheden om kansarme groepen, werkend of werkloos, actief te laten participeren in de samenleving en sociale uitsluiting te bestrijden.

1.2 Doel en vraagstelling

Vervoersarmoede is een thema dat de laatste jaren in een grotere mate in de openbaarheid terecht is gekomen. Verscheidende verkennende onderzoeken zijn in het verleden gehouden. Deze onderzoeken hebben nieuwe kennis vergaard en heeft bijgedragen aan het verder definiëren van het concept vervoersarmoede en welke gevolgen dit kan hebben voor groepen in de samenleving. Bastiaansen (2012) heeft een verkennend onderzoek gedaan naar verkeersarmoede ten opzichte van arbeidsintegratie in Rotterdam Zuid. Hiermee heeft Bastiaansen nieuwe kennis vergaard en de aanzet gegeven tot nieuw onderzoek.

Bastiaansen gaf zijn onderzoek vorm door de volgende doelstelling te hanteren: *“Het doel van dit onderzoek is het verkrijgen van inzicht in, en verklaren van, de mate waarin verplaatsingsmogelijkheden van invloed zijn op de arbeidsre-integratie van werklozen, door het uitvoeren van een kwalitatieve case study onder werklozen”* (Bastiaansen, 2012, p2). Uit het onderzoek van Bastiaansen bleek dat de toegang tot verplaatsingsmogelijkheden een invloed hebben op de arbeidsintegratie van lager opgeleiden en sociale minima. Uit recent onderzoek (Martens, 2011) is gebleken dat het gebrek aan verplaatsingsmogelijkheden tevens leidt tot sociale uitsluiting. Deze sociale uitsluiting zet een positie in de huidige participatie maatschappij onder druk. Verplaatsingsmogelijkheden zijn immers essentieel om, in welke vorm dan ook, te kunnen participeren in de maatschappij, zowel op arbeids-technisch vlak als op sociaal vlak. Op dit moment is er een gebrek aan kennis omtrent de invoering van de OV chipkaart en de eventuele vervoersarmoede die dit met zich mee brengt. Verscheidende onderzoeken van Martens en Bastiaansen geven hier aanleiding toe om dit verder te onderzoeken.

Hoge kosten voor het openbaar vervoer door de invoering van de OV chipkaart kunnen namelijk voor de sociale minima en lager opgeleiden een barrière werking in gang zetten wat zorgt dat deze groepen vervoersarmoede zullen ervaren en hierdoor sociale uitsluiting kunnen ervaren. Welke gevolgen heeft dit op sociaal en arbeids-technisch vlak? Heeft men alternatieven gevonden om tot te kunnen blijven participeren in de maatschappij? Om voor dit kennis probleem nieuwe kennis te vergaren zal deze scriptie geschreven worden vanuit de volgende doelstelling:

Het doel van dit onderzoek is het vergaren van inzicht en kennis, en het verklaren van, de mate waarin sociale minima en lager opgeleiden, met of zonder een baan, vervoersarmoede ervaren door de invoering van de ov chipkaart, de mate waarop dat gevolgen heeft voor de sociale en arbeids-technische positie van deze groepen in de maatschappij en de mate waarin men doeltreffend is geweest in het vinden van alternatieven, middels een kwantitatief survey onderzoek.

Deze onderzoeksdoelstelling zal worden bereikt door de centrale hoofdvraag die de rode lijn zal zijn door deze bachelor scriptie:

In welke mate heeft de invoering van de OV chipkaart een afname van vervoersmogelijkheden veroorzaakt, waarmee sociale uitsluiting, en welke gevolgen heeft dit opgeleverd voor sociale minima en lager opgeleiden op sociaal- en arbeids-technisch vlak.

Tegelijkertijd zal dit onderzoek gevormd worden door de hypothese die, middels deze scriptie, getoetst zal gaan worden. De hypothese luidt: *De invoering van de ov chipkaart heeft vervoersarmoede veroorzaakt en daardoor sociale- en arbeids-technische uitsluiting voor sociale minima en lager opgeleiden in de samenleving die het openbaar vervoer als enige vorm van vervoer zien.*

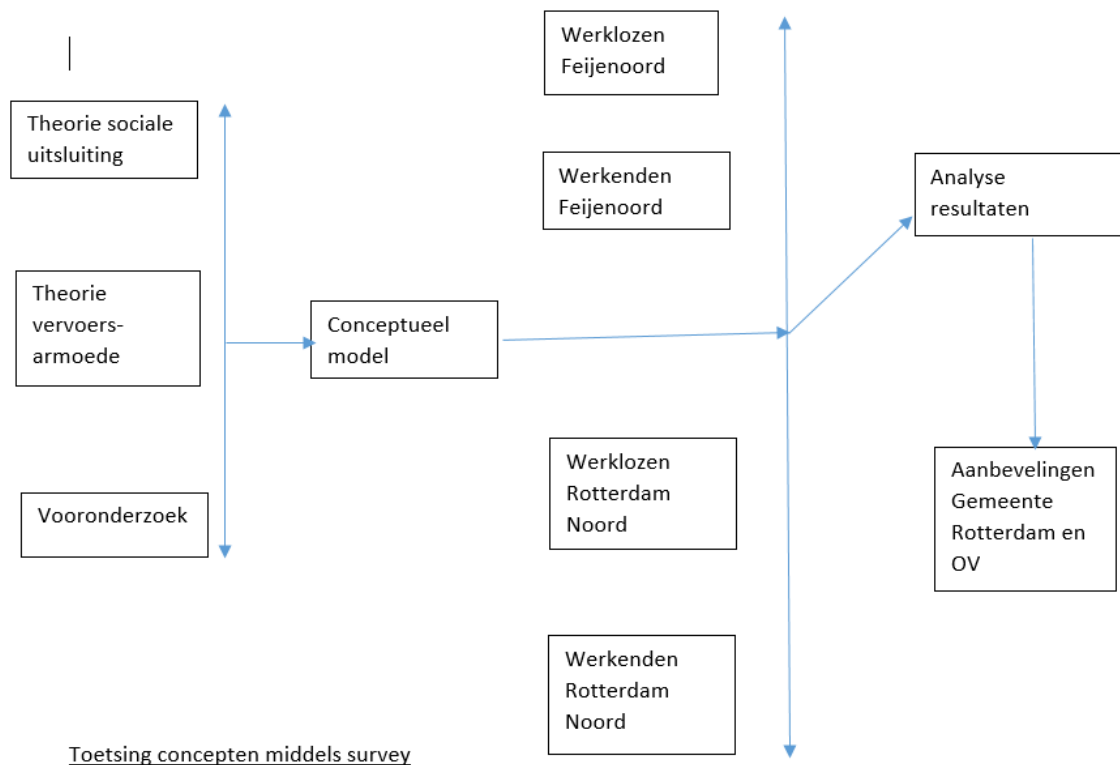
Om deze scriptie verder vorm te geven heb ik gekozen voor het volgende conceptuele model wat verder zal worden uitgewerkt in hoofdstuk 2:

Invoering ov- chipkaart → Verkeersarmoede → sociale (arbeid)uitsluiting

Daarnaast zullen verscheidende deelvragen de scriptie verder vorm geven en de centrale onderzoeksvraag verder te ondersteunen:

- *In welke mate heeft de invoering van de ov chipkaart gezorgd voor een vorm van vervoersarmoede en welke redenen liggen hieraan ten grondslag?*
- *In welke mate heeft de invoering van de ov chipkaart gezorgd voor een gevoel van sociale uitsluiting*
- *Hoe ervaren deze groepen vervoersarmoeden en een gebrek aan verplaatsingsmogelijkheden doordat ze uitgesloten worden van openbaar vervoer?*
- *Wat zijn de gevolgen van sociale uitsluiting op sociaal- en arbeids-technisch vlak?*
- *Zijn er alternatieven gevonden om deze vervoersarmoede op te lossen*
- *Welke rol kunnen gemeentes/ het bedrijfsleven spelen in het oplossen van deze problematiek?*

1.3 Onderzoeksmodel



Bovenstaand model geeft het onderzoek in een notendop weer. Het onderzoek start bij de analyse van de theorieën over sociale uitsluiting en vervoersarmoede en zal zich verder baseren op eerder vooronderzoek. Immers is dit onderzoek een vervolgonderzoek op eerdere onderzoeken. Deze onderzoeken gaven een aanleiding tot vervolgonderzoek. Het conceptuele model bevat de concepten en theorieën. Deze zal, samen met de hypothese, getoetst gaan worden op vier groepen respondenten uit twee verschillende casuswijken die in het midden van het model beschreven staan. Deze casuswijken worden verder uitgewerkt in het hoofdstuk onderzoeksmethodiek. Hierna volgt de analyse van de resultaten waarbij er op een aantal aspecten nadruk zal worden gelegd:

- Relatie theorie, hypothese en empirie
- Verbanden tussen de twee casuswijken
- Verbanden tussen werkenden en werklozen

Deze analyse zal gebruikt worden voor het beantwoorden van de hoofd- en deelvraag. Tevens zal er een aanbeveling worden gedaan aan diverse belanghebbenden, zoals de gemeente Rotterdam en verscheidende Ov bedrijven zoals het RET, om dit probleem te hanteren en verbeteringen in de toekomst door te kunnen voeren. Als laatste kan dit onderzoek worden gezien als aanleiding voor vervolgonderzoek.

Hoofdstuk 2

2.1 Theoretisch kader

Dit hoofdstuk van het onderzoeksvoorstel zal verder ingaan op de materie en op het project kader. Vervoersarmoede en sociale uitsluiting zijn twee begrippen/concepten die, in dit onderzoek, met elkaar in verband worden gebracht en geanalyseerd. Hieronder zal een uitgebreide definiëring vinden van deze concepten en de relatie aangaande mijn hoofd- en deelvragen verder worden uitgelegd.

Sociale uitsluiting en vervoersarmoede

Werklozen en werkenden uit maatschappelijk lagere klassen zijn een zeer kwetsbare groep met betrekking tot deelname aan de samenleving, mede omdat ze relatief minder mogelijkheden hebben om actief deel te nemen aan de samenleving. Paugam stelt dat werkloosheid de eerste stap vormt in het proces van sociale diskwalificatie, wat weer kan leiden tot sociale uitsluiting (Paugam, 1996). Dit is een van de redenen waarom het onderzoek rekening gaat houden met verschillen tussen werkenden en werklozen. Er vallen verschillen te verwachten in de uitkomsten tussen deze twee groepen.

Sociale uitsluiting is een term die ontstaan is in de jaren '70 van de vorige eeuw als belangrijk concept in het destijds geldende sociale beleid. Mensen werden uitgesloten van het sociale zekerheidstelsel als gevolg van handicap, psychische aandoeningen of armoede. In de jaren '80 en '90 veranderde de betekenis van het concept. Men ervoer sociale uitsluiting wanneer men een beperkte toegang tot mogelijkheden had op de arbeidsmarkt (Béland, 2007).

Sinds deze eeuw heeft sociale uitsluiting een breder begrip gekregen. Schuyt definieert sociale uitsluiting als een concept dat aangeeft dat een bepaalde groep mensen de aansluiting en verbondenheid mist met de arbeidsmarkt, sociale activiteiten, voorzieningen, en diensten en hiermee de mogelijkheid verloren zijn om actief en volwaardig deel te kunnen nemen aan de samenleving. Het ontbreken van vervoersmogelijkheden, in de breedste zin van het woord, neemt de mogelijkheid weg om in de samenleving te participeren. Sociale uitsluiting is daarmee een feit geworden voor deze groepen in de samenleving. Immers zijn vervoersmogelijkheden noodzakelijk om toegang te krijgen tot vele aspecten van de samenleving die nodig zijn voor een volledige participatie, zoals een baan of sociale activiteiten (Schuyt, 2000). Veranderingen in de wijze van vervoer, locaties van voorzieningen en urbanisatie hebben er voor gezorgd dat gemotoriseerd vervoer een noodzakelijkheid is om volwaardig deel te blijven nemen aan de samenleving. Mensen met ontoereikende mogelijkheden tot vervoer worden beperkt in de deelname aan de samenleving, wat leidt tot oneerlijke kansen op de sociaal-, maatschappelijk- en economisch vlak (Bastiaansen, 2012).

Zoals in het projectkader naar voren is gekomen, zijn de kosten voor het gebruik van het openbaar vervoer sinds de invoering van de ov chipkaart ten opzichte van de ouderwetse strippenkaart gestegen. Voor groepen uit een lager sociaaleconomisch milieu is deze verhoging van de reiskosten mogelijk een barrière geworden om deel te kunnen nemen aan de arbeidsmarkt en sociale activiteiten. In lijn met de theorie zou dit kunnen betekenen dat het wegvallen van het openbaar vervoer door de invoering van de ov chipkaart heeft gezorgd voor sociale uitsluiting.

Onvoldoende toegang tot mobiliteit, in welke vorm dan ook, creëert sociale uitsluiting waaruit Martens (2011) het begrip vervoersarmoede heeft afgeleid. Martens (2011) stelt dat "door verschillende oorzaken kunnen mensen worden uitgesloten van deelname aan de samenleving en

dat die oorzaken op elkaar kunnen ingrijpen. Naast een laag inkomen gaat het dan bijvoorbeeld om een gebrek aan opleiding(smogelijkheden), een gebrekkig sociaal netwerk, een fysieke of verstandelijke beperking, of een taal- en/of culturele barrière. Met het inzicht dat gebrekkige verplaatsingsmogelijkheden ook een oorzaak kunnen zijn voor sociale uitsluiting, werd het begrip vervoersarmoede geboren”(Martens, 2011, p4). Vervoersarmen hebben vrijwel geen of beperkte vervoersmogelijkheden en kunnen locaties waar arbeid, voorzieningen of sociale activiteiten gevestigd zijn niet of nauwelijks bereiken.

Vervoersarmoede wordt volgens Meert (2003) bepaald door de sociaaleconomische positie die een individu aanneemt in de maatschappij. Het gebrek aan inkomsten, werkloosheid en het gebrek aan financiële toegankelijkheid aan bepaalde vormen van vervoer (bijvoorbeeld het openbaar vervoer) leggen het fundament voor het ontstaan van vervoersarmoede. Een verhoging van reiskosten voor het openbaar vervoer door de invoering van de ov chipkaart kan dus een reden zijn waarom een bepaalde groep uit een lagere inkomensklasse in de samenleving vervoersarmoede kan gaan ervaren. Immers zijn de kosten te hoog geworden om het openbaar vervoer te zien als verplaatsingsmogelijkheid. Volgens Meert is dit een van de redenen waarom een individu vervoersarmoede ervaart. Tegelijk komt vervoersarmoede voornamelijk voor bij groepen die geen rijbewijs bezitten en hiermee geen auto en groepen met een laag inkomen. Meert geeft tevens aan dat vervoersarmoede de basis geeft voor uitsluiting van de arbeidsmarkt. Logischerwijs betekent een uitsluiting van de arbeidsmarkt dat een individu werkloos raakt en mogelijk blijft. Hiermee is een lager niveau van koopkracht gemoeid waardoor bepaalde vervoermiddelen niet bereikbaar zijn omdat simpelweg deze wijze van vervoer niet kan worden bekostigd (Meert 2003).

Door de verhoging van de kosten voor het openbaar vervoer door de invoering van de OV chipkaart, is voor groepen werklozen en werkenden vanuit de lage inkomensgroepen vervoersarmoede ontstaan. Immers hebben zij vrijwel geen toegang tot het gebruik van een auto en zijn deze groepen afhankelijk van een auto. Mede hierdoor valt te verwachten dat deze groepen vervoersarmoede ervaart. Echter is er een kennis tekort aangaande de gevolgen van deze vervoersarmoede. Wat voor directe en indirecte gevolgen heeft deze vervoersarmoede op het dagelijks leven? Hebben deze groepen alternatieven gevonden en zo ja welke? Mede daarom zullen deze twee concepten vergeleken worden in dit onderzoek om zo een bijdrage te kunnen leveren aan het kennis tekort en een bijdrage te kunnen leveren aan het verklaren van de vervoersarmoede, veroorzaakt door de invoering van de OV chipkaart.

Mede hierdoor heb ik gekozen voor de volgende hoofdvraag, die ook in de doel- en vraagstelling naar voren is gekomen:

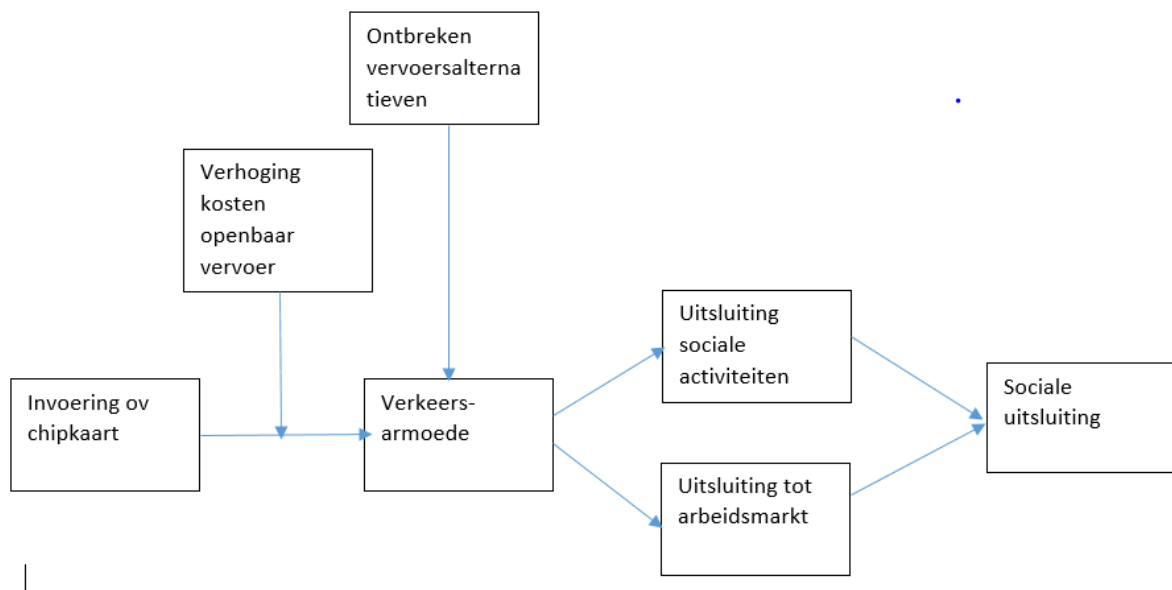
“In welke mate heeft de invoering van de OV chipkaart een afname van vervoersmogelijkheden veroorzaakt, waarmee sociale uitsluiting, en welke gevolgen heeft dit opgeleverd door sociale minima en lager opgeleiden op sociaal- en arbeids-technisch vlak”.

De hoofdvraag geeft sturing en stelt de invoering van de ov chipkaart af ten opzichte van het ontstaan van vervoersarmoede en sociale uitsluiting. Daardoor worden de twee concepten met elkaar vergeleken en worden ze in dit onderzoek toegepast op twee casussen om zo gegronde conclusies te kunnen trekken over het verband tussen de twee concepten en de relatie met de gevolgen van de invoering van de OV chipkaart waarmee de verhoging van de reiskosten gemoeid zijn. De gekozen deelvragen zorgen voor een mogelijkheid om de gevolgen van deze vervoersarmoede te onderzoeken en te beschrijven. Daarnaast bekijkt dit onderzoek welke alternatieven er zijn gevonden om de vervoersarmoede tegen te gaan. Uiteindelijk zullen er aanbevelingen worden gegeven voor het bedrijfsleven en openbaar vervoersbedrijven. Hiermee

beschrijft het onderzoek wat voor rol deze bedrijven in de toekomst zouden kunnen gaan spelen om vervoersarmoede en sociale uitsluiting tot een minimum te beperken.

2.2 Conceptueel model

Vanuit het theoretisch kader is een conceptueel model afgeleid. Hierbij is gekozen voor het volgende conceptuele model:



Om de concepten verder te kunnen onderzoeken, zal er een operationalisatie plaats vinden van de gerelateerde variabelen. Dit leidt tot de volgende operationalisatie:

Variabelen	Indicatoren
Persoonlijke kenmerken	• Leeftijd • Geslacht • Opleidingsniveau • Inkomensniveau • Etniciteit • Werkzaam of niet • Gezondheid (in goede staat of niet) • Kinderen of niet
Ov Chipkaart	• In het bezit van een ov chipkaart • Maakt regelmatig gebruik van het openbaar vervoer • Hoogte kosten voor het vervoer

	• Ervaring hoogte van deze kosten • Ervaring verhoging kosten na invoering van de ov chipkaart
Vervoerarmoede	• Beschikt over een fiets • Beschikt over gemotoriseerd vervoer • Toegang tot openbaar vervoer • Beschikt over financiële middelen om toegang te hebben tot openbaar vervoer • Acceptabele reistijd tot mogelijk werk • Toegang tot vervoersalternatieven • Gedachtes over alternatieven • Afstand tot werk • In het bezit van een rijbewijs • loopt naar werk • Gebruikt openbaar vervoer naar werk • Gebruikt gemotoriseerd vervoer naar werk • Ervaring vervoersarmoede • Ervaring barrière om deel te nemen aan het arbeidscircuit
Sociale uitsluiting	• Neemt deel aan diverse sociale activiteiten • Neemt deel aan het arbeidsproces • Voelt zich verbonden met de buurt/sociale kring • Ervaring barrière werking voor sociale activiteiten door gebrek aan vervoersmogelijkheden • Ervaring barrière werking om te kunnen werken door het gebrek aan vervoersmogelijkheden • Ervaring eenzaamheid/er niet bij horen • Ervaring sociale uitsluiting

2.2.1 Keuze indicatoren vervoersarmoede

Bovenstaande indicatoren zijn afgeleid vanuit de theorie van Martens (2011) en Meert (2003). Martens stelt dat vervoersarmoede vrijwel geen of beperkte vervoersmogelijkheden hebben om locaties waar arbeid, voorzieningen en sociale activiteiten gevestigd zijn te bereiken. Tevens stellen Martens en Meert dat de economische positie van het individu van invloed is op de mate waarin de respondent vervoersarmoede kan ervaren. Daarom is het van belang vast te stellen welke vervoersmogelijkheden een respondent heeft en gebruikt en of de respondent voldoende financiële middelen heeft om zich te kunnen verplaatsen. Meert geeft immers aan dat een individu sneller

vervoersarmoede ervaart naar mate de financiële toegankelijkheid tot een bepaalde vorm van vervoer afneemt. Ten tweede geeft Meert aan dat vervoersarmoede vaker voortkomt bij groepen die geen rijbewijs hebben, geen auto bezitten en een laag inkomen hebben. Daarom is het interessant deze indicatoren op te nemen in het onderzoek. Als laatste stelt Martens dat vervoersarmoede een oorzaak kan zijn voor een actieve deelname aan de samenleving. Hieronder vallen deelname aan sociale activiteiten en het actief participeren op de arbeidsmarkt. Daarom is het van belang vast te stellen in welke mate men vervoersarmoede ervaart en of dit een barrière vormt om deel te nemen aan het arbeidsproces. Deze indicatoren zullen verwerkt worden in de enquêtevragen. Tevens is er een terugkoppeling van de indicatoren vanuit de theorie zichtbaar in de gekozen casus. Deze casus draait om twee maatschappelijk – en economisch kansarmere wijken in Rotterdam. In deze wijken wordt dit proces sneller verwacht en zullen de gevolgen groter zijn dan in maatschappelijk- en economisch sterkere wijken.

2.2.2 Keuze indicatoren sociale uitsluiting

Zoals in het theoretisch kader beschreven, definieert Schuyt sociale uitsluiting door diverse factoren waaronder aansluiting en verbondenheid met de arbeidsmarkt, sociale activiteiten, voorzieningen en diensten waarmee groepen de mogelijkheid verliezen om aan te sluiten bij de samenleving. Bovenstaande indicatoren komen daardoor voort uit het gedachtegoed van Schuyt, onderbouwd door de gedachten van Paugam, welke in het theoretisch kader verder zijn toegelicht.

Schuyt geeft aan dat sociale uitsluiting ten eerste wordt veroorzaakt door het gebrek aan verbondenheid met de arbeidsmarkt en mogelijkheden om actief deel te nemen aan het arbeidsproces. De indicatoren *“Neemt deel aan het arbeidsproces”* en *“Ervaring barrière werking om te kunnen werken door het gebrek aan vervoersmogelijkheden”* dekken de lading van deze gedachte van Schuyt en Paugam. Beiden stellen dat het deelnemen aan het arbeidsproces een belangrijke factor is in de aanwezigheid van sociale uitsluiting. Hierbij is het van belang dat de term vervoersmogelijkheden in de breedste zin van het woord wordt opgevat. Hieronder vallen fysieke vervoersmogelijkheden maar ook non fysieke vervoersmogelijkheden, zoals de mogelijkheden om de OV chipkaart te gebruiken. Ten tweede stellen Paugam en Schuyt dat sociale uitsluiting wordt veroorzaakt door het gebrek van aansluiting en verbondenheid met sociale activiteiten. De indicatoren *“Neemt deel aan diverse sociale activiteiten”*, *“Voelt zich verbonden met de buurt/sociale kring”*, *“Ervaring barrière werking voor sociale activiteiten door gebrek aan vervoersmogelijkheden”* en *“Ervaring eenzaamheid/er niet bij horen”*. Middels deze vier indicatoren wordt geprobeerd het sociale aspect te onderzoeken. Immers is deelname aan sociale activiteiten, verbondenheid met de buurt/sociale kring, het ervaren van eenzaamheid en het ervaren van een barrière werking om daadwerkelijk deel te nemen aan sociale activiteiten cruciale punten om sociale uitsluiting waar te nemen, volgens Schuyt (Schuyt, 2000). Als extra indicator wordt *“Ervaring sociale uitsluiting”* om zodoende te kunnen toetsen of de respondent zich sociaal uitgesloten voelt. Schuyt betreft in zijn gedachtegoed over sociale uitsluiting te mogelijkheid om gebruik te maken van voorzieningen en diensten. Dit onderdeel van het gedachtegoed van Schuyt komt terug in de indicatoren voor vervoersarmoede en zal hierin verwerkt worden.

Bovenstaande indicatoren zijn verwerkt in de enquêtevragen waaruit de data voortvloeit. De indicatoren zullen in de analyses aan bod komen en de fundering leggen voor het trekken van conclusies, generalisaties en voor de beantwoording van de hoofdvraag.

Hoofdstuk 3

3.1 Onderzoek methodiek

“Ideeën over wat er in de werkelijkheid gebeurt, geven aanleiding om te zoeken naar empirisch bewijsmateriaal en dat bewijsmateriaal kan aanleiding vormen om ideeën aan te passen”. (Vennix, 2011, p61). Deze uitspraak is de leidraad in mijn keuze voor een kwantitatief onderzoek model. Gaande deze paragraaf zal de keuze. uit worden gewerkt en beargumenteerd. Dit hoofdstuk zal ingaan op de kozen methodiek, casus en afbakening van de populatie.

De start van elk onderzoek model berust zich op een empirische of zintuiglijke waarneming of een idee over wat er in de werkelijkheid gebeurt. In sommige gevallen wordt deze waarneming gevolgd door een kennisprobleem, zoals ook in deze scriptie het geval is en besproken is in het hoofdstuk aangaande de doel- en vraagstelling. Het gebrek aan kennis aangaande de relatie tussen verkeerarmoede en sociale uitsluiting, veroorzaakt door het wegvallen van het openbaar vervoer door te hoge kosten welke gecreëerd worden door de ov chipkaart, legt de basis voor het opzetten van een kwantitatief onderzoek model. De hoofdreden waarom in deze scriptie de nadruk wordt gelegd op een kwantitatief onderzoek model is allereerst de externe validiteit, ook wel de generaliseerbaarheid genoemd. Middels een survey kan de onderzoeker een grotere populatie betrekken in het onderzoek. De diepgang zal hier onder lijden, echter komt het de breedte tegemoet. Door deze opzet geef ik mijzelf met deze scriptie de mogelijkheid om, over de populatiegroep welke verder zullen toegelicht in de volgende paragraaf, uitspraken te doen die een hogere externe validiteit hebben in tegenstelling tot een kwalitatieve onderzoek methode. Met deze methode kan ik als onderzoeker slechts een klein deel van de populatie analyseren. Echter wil ik een met dit onderzoek een grotere populatie bereiken. Deze populatie valt beter te bereiken en te analyseren met een kwantitatieve aanpak. Deze conclusie heb ik getrokken na het bestuderen van de literatuur en het opstellen van de hoofd-, deelvragen en de doelstelling. Een kwantitatieve aanpak sluit het beste aan om een antwoord te kunnen formuleren op de gestelde hoofdvraag en de gestelde hypothese te toetsen.

Om de hypothese en hoofd- deelvragen te kunnen beantwoorden, heb ik gekozen voor een survey. Volgens Vennix zijn verscheidende variabelen het beste te onderzoeken en te meten door middel van een survey. Wanneer het gaat om meningen en ervaringen van een groot aantal mensen en niet zozeer het toetsen van causale factoren, adviseert Vennix om te kiezen voor een survey. Omdat deze scriptie gericht is op de meningen en ervaringen aangaande verkeersarmoede en sociale uitsluiting, is een survey de beste methode om data te verzamelen die in de loop van de scriptie geanalyseerd gaat worden. Om deze data te verzamelen zal er een aselechte steekproef worden getrokken uit de populatie, welke verderop in dit onderzoeksvoorstel zal worden behandeld. Deze aselechte steekproef biedt verschillende voordelen. Ten eerste kunnen er betere schattingen worden gemaakt over de totale populatie en ten tweede kan de hypothese, dat er een samenhang is tussen verscheidende variabelen, getoetst worden. Dit is alles met het doel om later middels een generalisatie vanuit de steekproef te komen tot uitspraken te komen over de gehele populatie (Vennix, 2011). Aangezien Vennix stelt dat dit het doel is van een survey, concludeer ik dat een survey het beste past bij het doel van deze scriptie namelijk via uitspraken een antwoord te kunnen formuleren op de hoofd- en deelvragen en een bijdrage te leveren aan het kennisprobleem wat rond het thema waarover deze scriptie gaat hangt. Dit alles zal gebeuren met een hoge externe validiteit.

3.1.1 Beschrijving gekozen toetsen analyse

De resultaten van de survey zullen geanalyseerd worden door middel van verschillende statistische toetsen. Allereerst zal de analyse worden gestart met een aantal frequentie tabellen. Vennix stelt dat een frequentietabel een tabel is met daarin waardes hoe vaak een bepaalde waarde van een variabele X voorkomt. Een frequentie tabel is een geschikte manier om bepaalde processen aan de hand van de beschrijvende statistiek te analyseren (Vennix, 2011).

Echter is de beschrijvende statistiek slechts een hulpmiddel om de populatie en bepaalde processen te beschrijven. Voor statistisch correcte uitspraken en het maken van een generalisatie, is er meer nodig. De toetsende statistiek biedt hiervoor een uitweg. Het doel van deze scriptie is, op basis van statistische conclusies, een generalisatie te maken voor de gehele populatie en verschillen tussen wijken vast te leggen. Een Chi-kwadraat toets geeft de mogelijkheid om statistisch onderbouwde uitspraken te doen. Een Chi-kwadraat toets kijkt of twee of meerdere verdelingen van elkaar verschillen en in welke mate er een verband tussen de verdelingen zichtbaar is. Op basis van deze toets zal er tot een uitspraak gekomen worden. Wanneer er sprake is van een verband zal, door gebruik te maken van de samenhangmaten Cramer's V en Phi, bekeken worden hoe sterk de samenhang is van deze variabelen. Echter zal deze test alleen plaats vinden voor nominale en ordinale kenmerken (Grotenhuis, 2013). Gezien de data uit nominale en ordinale kenmerken bestaat zijn andere statistische toetsen niet mogelijk.

3.2 Casusbeschrijving

Om het onderzoek verder vorm te geven, heb ik gekozen voor twee verschillende casussen. Een casus zal zich concentreren op de wijk Feijenoord in Rotterdam Zuid terwijl de andere casus zich zal richten op de wijk Rotterdam Noord, voornamelijk op de wijken "Provenierswijk en Agniesebuurt". Dit omdat de wijk Feijenoord een wijk is met relatief veel armoede, relatief veel laagopgeleiden, relatief weinig arbeidslocaties in de nabijheid en een slechtere verbinding heeft met het centrum van Rotterdam. De Provenierswijk en Argiesebuurt in Rotterdam zitten in een later stadia qua economische ontwikkeling dan Feijenoord. Door veel inspanningen is dit deel aan een sterke opmars bezig, echter liggen armoede en werkloosheid nog steeds op de loer. Positief aan deze wijken is de ligging tot het centrum van Rotterdam en arbeidsplaatsen in de omgeving. Dit biedt de mogelijkheid om een vergelijking te trekken tussen deze twee casussen. Hieronder zullen de casussen verder worden toegelicht en zal er worden beargumenteerd waarom voor deze twee casussen is gekozen.

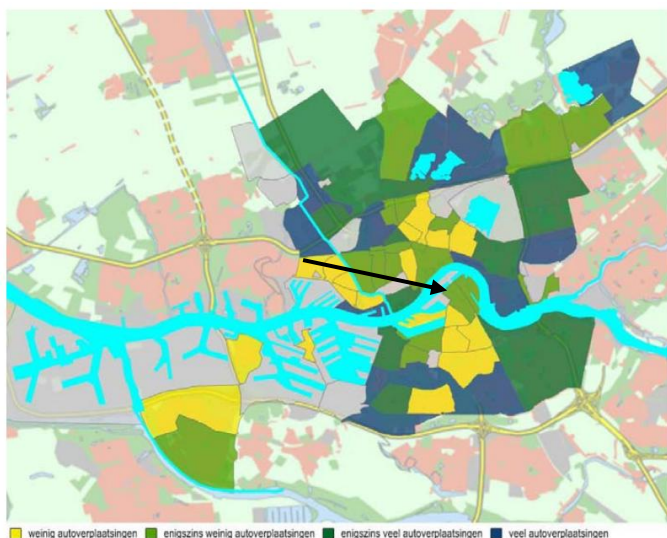
Casus 1: Rotterdam Feijenoord

Feijenoord is een wijk dat samen met de wijken Charlois en IJsselmonde Rotterdam Zuid vormt. Het ontstaan van de wijk Feijenoord verklaard een gedeelte van de sociaaleconomische problematiek waarmee Feijenoord te kampen heeft. Eind 19^e eeuw heeft de ontwikkeling van de economische bedrijvigheid in de haven van Rotterdam een vlucht genomen. Mede hierdoor kwamen veel arbeidsplaatsen beschikbaar, wat een aanzuigende werking had op het aantal arbeidskrachten in Rotterdam zuid. Voor al deze arbeiders moesten woonwijken met goedkope woningen gebouwd worden, de zogenaamde arbeiderswoningen, om de arbeiders te kunnen huisvesten. Met de komst van de gastarbeiders in de jaren 60 en 70 nam het aantal arbeiders dat zich vestigde in Rotterdam Zuid exponentieel toe. De werkgelegenheid in de nabijgelegen haven van Rotterdam zorgde voor een grote pullfactor voor de wijk Feijenoord en Rotterdam Zuid.

Na de jaren 80 verschoven de havenactiviteiten in westelijke richting waardoor de werkgelegenheid voor Zuid sterk afnam. In de wijk Feijenoord woonde de meeste arbeiders en werd door het vertrekken van arbeidsplaatsen het hardst geraakt. De overheid wees destijds in verschillende gemeenten rond Rotterdam groeikernen aan. In combinatie met het ontwikkelen van Vinex wijken ten zuiden van Rotterdam, creëerde men, voor degenen die het zich konden veroorloven, een ideaal vestigingsklimaat. De goedkope woningvoorraad die overbleef had een aanzuigende werking op mensen met een sociaal minima en kansarmen. Dit alles zorgde voor een daling van het inkomen in de wijk Feijenoord en daarmee een stijging van de armoede en nam de werkloosheid toe door het werktrekken van arbeidslocaties naar het centrum van Rotterdam (Deetman/mans, 2011).

Op dit moment heeft slechts 58% van de inwoners van de wijk Feijenoord een baan. De afgelopen jaren is er, mede door de ontwikkeling van de kop van Zuid een positieve ontwikkeling ingezet aangaande de werkgelegenheid. Bedrijven als Hunter, Douglas, Unilever en het Ikazia ziekenhuis hebben een positieve stimulans gehad op het aantal werkenden en het aantal arbeidsplaatsen in of nabij de wijk Feijenoord. Echter heeft op dit moment slechts 58% van alle mensen in de wijk Feijenoord een baan en dient een groot gedeelte van de werkenden naar het centrum van Rotterdam te reizen voor een baan. Dit komt mede door het feit dat veel van de gerealiseerde werkgelegenheid gericht is op hoger opgeleiden. Hierdoor is een groot gedeelte van de werkenden in Feijenoord aangewezen op een baan buiten deze deelgemeente (Moors, 2013, Van der Heije, 2011).

Dat blijkt tevens uit de analyse mobiliteit, uitgevoerd door de gemeente Rotterdam.



Figuur 1: aantal autoverplaatsingen in de gemeente Rotterdam.



Figuur 2: aantal OV verplaatsingen in de gemeente Rotterdam.

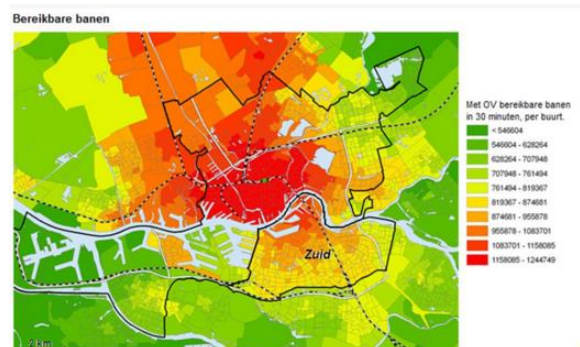
Figuur 1 toont, middels de zwarte pijl de wijk Feijenoord, het aantal autobewegingen tussen wijken. Uit de analyse mobiliteit blijkt dat er relatief weinig autoverplaatsingen zijn, wat duidt op een laag autobezit in Rotterdam zuid, zo ook voor Feijenoord. Tevens wordt zichtbaar in figuur 2 dat er relatief veel gebruik wordt gemaakt van het openbaar vervoer. Veel banen bevinden zich immers in het centrum van Rotterdam en niet in de nabijheid van Feijenoord. Het aantal bereikbare banen binnen 30 minuten is substantieel lager in Rotterdam Zuid dan in het centrum van Rotterdam.

Inwoners van Feijenoord zullen relatief langer moeten reizen voordat ze de arbeidslocatie zullen bereiken (figuur 3).

De groep werkenden vanuit de wijk Feijenoord zijn relatief meer aangewezen op het openbaar vervoer in vergelijking met andere wijken in Rotterdam (Zuid). Door de hogere kosten van het openbaar vervoer, veroorzaakt door de invoer van de OV chipkaart, zullen de gevolgen

van het verdwijnen van het openbaar vervoer als vervoersmogelijkheid een grotere impact hebben op het sociaaleconomisch welzijn van de werkenden van Feijenoord. Tevens missen de werklozen een mogelijkheid tot het vinden van een baan, omdat deze vervoersarmoede een barrière vormt.

Mede hierdoor is de wijk Feijenoord een geschikte casus voor deze scriptie. Vervoersarmoede, veroorzaakt door het wegvallen van het OV, zal hier meetbaar zijn. Wat voor alternatieven hebben werkenden en werklozen in Rotterdam Feijenoord gevonden voor deze vervoersarmoede? Of heeft het geleid tot sociale- en economische uitsluiting?



Figuur 3: bereikbare banen binnen 30 minuten met het openbaar vervoer.

Casus 2: Rotterdam Noord: Provenierswijk en Argiesebuurt

Rotterdam Noord is van oudsher in van de oudste stadsgewesten van Rotterdam. Rotterdam Noord is sinds oudsher een woonwijk die bedoeld is om meer woningcapaciteit te bieden voor het drukke centrum waar een woningtekort heerst. Deze functie vervult het hedendaags nog steeds. Echter heeft armoede ook een aandeel in deze wijk, voornamelijk in de provenierswijk en de Argiesebuurt. De gemeente Rotterdam heeft dit proberen te bestrijden door gebruik te maken van een bottom-up ontwikkeling waarbij veel initiatieven en ondernemers worden gestimuleerd door de gemeente. Hierdoor zijn er unieke kansen geboden en vestigen veel creatieve ondernemers en kennisinstellingen zich in Rotterdam Noord en proberen zo een bijdrage te leveren aan de verdere ontwikkelingen van bijvoorbeeld de Provenierswijk en de Argiesebuurt. Deze aanpak heeft veel gunstige resultaten geboekt, met name door de vestiging van de creatieve sector in Rotterdam Noord. Armoedebestrijding, het wegwerken van taalachterstand, het voorkomen van vroegtijdige schoolverlaters en het creëren van een mentaliteitsverandering zijn zaken die er voor hebben gezorgd dat de Provenierswijk en de Argiesebuurt er sociaaleconomisch sterker voor staan dan de wijk Feijenoord. Echter, als de creatieve sector haar aantrekkelijke vestigingsklimaat, namelijk de gunstige locatie en de ondersteuning van de gemeente Rotterdam verliest, zal de creatieve sector vertrekken uit Rotterdam Noord. Dit zal negatieve gevolgen hebben voor het leefklimaat van Rotterdam Noord in het algemeen en daarmee de wijken Provenierswijk en Argiesebuurt. Bedreigingen voor de Provenierswijk en Argiesebuurt liggen op de loer, wat in contrast staat met de sterke punten van deze wijken. De wijken zijn bijvoorbeeld gunstig gelegen ten opzichte van het centrum en de arbeidsmarkt in Rotterdam. Bedreigingen zoals armoede, schulden en werkloosheid zijn ook in deze wijken geen uitzondering(Bever& et al, 2014).

Dit kaart de verschillen tussen de twee wijken aan. Figuur 1 en 2 tonen aan dat inwoners van de Provenierswijk en Argiesebuurt relatief meer verplaatsingen met de auto kennen en minder met het openbaar vervoer. Dit staat in contrast met Feijenoord waar het tegenover gestelde gaande is.

Tevens staan de Provenierswijk en Argiese buurt er sociaaleconomisch sterker voor dan Feijenoord. Als laatste is de afstand tot de arbeidsmarkt kleiner vanuit de Provenierswijk en Argiese buurt dan vanuit Feijenoord. Dit maakt het interessant om deze twee wijken te vergelijken.

De Provenierswijk en Argiese buurt staan er dit moment sociaaleconomisch sterker voor dan de wijk Feijenoord, echter hebben beide casussen veel overeenkomsten op het sociaaleconomisch vlak. Bedreigingen als armoede en werkloosheid speelt in beide casussen een rol. Een mogelijkheid is dat het verdwijnen van het openbaar vervoer als vervoersmogelijkheid en daarmee het ontstaan van vervoersarmoede een kleinere invloed heeft in de Provenierswijk en Argiese buurt dan in Feijenoord. Mogelijk hebben de inwoners van de Provenierswijk en de Argiese buurt verder in het vinden van andere alternatieven om sociale uitsluiting tegen te gaan dan de inwoners van de wijk Feijenoord.

Mede hierdoor zullen deze twee wijken vergeleken worden in deze scriptie. Het biedt de mogelijkheid om meerdere perspectieven te ontdekken van het probleem, meerdere alternatieven te ontdekken en het onderwerp vanuit diverse sociaaleconomische standpunten te benaderen. Zo kan er een gedegen bijdrage worden geleverd aan het kennisprobleem wat bestaat aangaande het onderwerp.

3.3 Afbakening populatie

Zoals eerder benoemd is in het onderzoeksvoorstel richt dit onderzoek zich op werkenden en werklozen. In deze paragraaf zal verder gespecificeerd worden hoe de onderzoekspopulatie zal worden gevormd.

Het onderzoeksobject wat in dit onderzoek centraal staat zijn de inwoners van de wijk Feijenoord in Rotterdam Zuid en de Provenierswijk en Argiese buurt in Rotterdam Noord. Het onderzoek zal zich voornamelijk specificeren op inwoners van deze wijken/buurt die zich onder de beroepsbevolking scharen. Het CBS stelt dat de beroepsbevolking alle personen die betaald werk hebben (werkzame beroepsbevolking) of die geen betaald werk hebben, maar recent betaald werk hebben gehad op hebben gezocht en daarvoor per direct beschikbaar zijn (werkloze beroepsbevolking) (CBS, 2016). Op basis van de definitie die het CBS geeft zal de onderzoekspopulatie gevormd worden door de inwoners van de casuswijken die zich in de leeftijdscategorie 25-67 bevinden. Het grootste aandeel van de beroepsbevolking bevindt zich in deze leeftijdsklasse. De keuze voor 67 komt door de huidige verhoging van de pensioengerechtigde leeftijd die recent is doorgevoerd. De selectie van de personen zal plaats vinden middels een aselecte steekproef. In eerste instantie zal er een digitale enquête worden opgezet. Deze enquête bied respondenten de mogelijkheid op een zelf gekozen tijdstip de enquête in te vullen. Mocht dit niet voldoende respondenten opleveren dan zal de enquête worden afgenomen aan de deur of op druk bezochte openbare locaties zoals pleinen, winkelcentra etc.

De informatie zal worden verkregen door middel van een gesloten vragenlijst. Deze vragenlijst zal bestaan uit verkennende vragen over de respondent. Hierbij moet gedacht worden aan leeftijd, geslacht, opleidingsniveau, werkzaam of niet, in het bezit van een auto, in het bezit van een ov chipkaart etc. Daarna zal verder in worden gegaan op de theorie. Dit zal middels stellingen terug komen in de enquête. Een voorbeeld hiervan kan zijn “Ik voel mij verbonden met mijn sociale omgeving” of “Ik gebruik regelmatig het openbaar vervoer om mijzelf naar mijn werk of vrienden te verplaatsen”. Deze stellingen kunnen worden beantwoord middels een Likert schaal. De Likert schaal maakt gebruik van vijf antwoordmogelijkheden welke variëren van “helemaal niet mee eens” tot “helemaal wel mee eens” (Vennix, 2011). Een aanvulling hierop zal de antwoordcategorie “niet van

toepassing” zijn. Ten afsluiting van de enquête zal de respondent in de gelegenheid worden gesteld om op- of aanmerkingen aan te geven welke uiterst relevant kunnen zijn voor de analyse en het onderzoek. Het aantal respondenten is vastgesteld op 150. Dat betekent dat 75 respondenten zullen worden geworven in casus 1 en 75 in casus 2. Deze waarde is vastgesteld vanwege de omvang van het onderzoek. Middels SPSS zullen de resultaten worden verwerkt. Interessante variabelen uit de enquête zullen middels verscheidende toetsen en modellen met elkaar worden vergeleken om zo tot significante verbanden en conclusies te kunnen komen.

Bovenstaande methodiek zal bij elke deelvraag en hoofdvraag op dezelfde wijze worden gehanteerd. Dit zorgt voor uniformiteit en betrouwbaarheid in het onderzoek. Echter zullen de verschillende deelvragen een diversiteit aan stellingen bieden voor de enquête. Middels deze verschillende stellingen kunnen verbanden worden getoetst tussen de deelvragen om zo een gedegen antwoord te kunnen formuleren op de deelvragen en de hoofdvraag. Hieronder zal verder uiteen worden gezet welke stellingen in de enquête kunnen worden opgenomen. Hierbij is het belangrijk te benadrukken dat dit nog variabel is en daarmee nog niet definitief.

Een survey moet aan een bepaalde haalbaarheid voldoen om generaliseringsen te kunnen maken om zo tot gedegen conclusies te komen. Omdat alle groepen een gelijke kans hebben om in de survey op te worden genomen, er verschillende tijdstippen zijn voor het enquêteren en er een persoonlijke benadering zal zijn ten opzichte van de respondenten, zal de haalbaarheid voor deze survey hoog zijn. Tevens kan er middels de populatiegrootte een hoge externe validiteit worden bereikt. Tevens zal de geldigheid hoog zijn vanwege de grootte van de steekproefpopulatie (150 personen). Hiermee kunnen geldige generalisaties worden gemaakt en hiermee gegronde conclusies worden getrokken over de gehele populatie.

3.4 Enquête vragen/stellingen

- Hoeveel maakt u gebruik van het openbaar vervoer?
- Ik maak gebruik van de OV chipkaart in het openbaar vervoer.
- Na de invoering van de OV chipkaart gebruik ik het openbaar vervoer...
- Dat ik het openbaar vervoer vaker, minder vaak of nog ongeveer net zo vaak gebruik, komt door de OV chipkaart
- Mijn mening over de OV chipkaart is sinds de invoering in 2012 veranderd.
- Het gebruik van de OV chipkaart is voor mij een belemmering om het openbaar vervoer te gebruiken.
- Er zijn voor mij binnen een straal van 1 kilometer genoeg mogelijkheden om gebruik te maken van het openbaar vervoer
- Het openbaar vervoer in mijn omgeving vergroot mijn mogelijkheden om mij te verplaatsen.
- Ik zal de komende tijd de OV chipkaart gebruiken in het openbaar vervoer.
- Het in- en uitchecken in het openbaar vervoer vind ik moeilijk.
- Ik kan makkelijk mijn saldo opwaarderen op de OV chipkaart.
- Ik vind het reizen met de OV chipkaart in het openbaar vervoer moeilijk.
- Ik voel me beperkt in de wijze waarop ik mijzelf kan verplaatsen met het openbaar vervoer door de OV Chipkaart
- Ik vind dat de OV chipkaart een handig betaalmiddel is in het openbaar vervoer.
- Ik vind de OV chipkaart moeilijker te gebruiken dan de losse kaartjes van voorheen.
- Ik heb het gevoel dat ik met de OV chipkaart duurder uit ben dan met het gebruik van losse kaartjes

- Ik vind dat de OV chipkaart een verbetering is ten opzichte van de losse kaartjes van voorheen.
- Ik vind de invoering van de OV chipkaart in het openbaar vervoer een positieve ontwikkeling.
- Ik vind het een slecht idee om de OV chipkaart in het openbaar vervoer te gebruiken.
- Ik ben goed geïnformeerd over het gebruik van de OV chipkaart in het openbaar vervoer.
- Ik vind dat het gebruik van de OV chipkaart in het openbaar vervoer er tegenwoordig bij hoort.
- Mensen in mijn omgeving raden de OV chipkaart aan.
- Ik vind de mening van andere mensen over de OV chipkaart niet belangrijk.
- Ik vind dat het gebruik van de OV chipkaart niet past in de huidige tijd.
- Ik vind dat het gebruik van de OV chipkaart past binnen mijn levensstijl.
- Ik vind de kosten voor de aanschaf van de OV chipkaart hoog.
- Ik vind dat de OV chipkaart zijn geld niet waard is.
- Ik vind het goedkoop om te reizen met de OV chipkaart.
- Het gebruik van de OV chipkaart lijkt op iets waar ik al aan gewend was.
- Ik vind dat de OV chipkaart een veilig betaalmiddel is in het openbaar vervoer.
- Ik vertrouw er op dat mijn gegevens op de OV chipkaart veilig zijn.
- Ik kan vertrouwen op de mensen die met mijn gegevens op de OV chipkaart omgaan.
- Ik vind het belangrijk om anoniem te kunnen reizen met de OV chipkaart.
- Ik heb geen vertrouwen in de werking van de OV chipkaart.
- Als ik betaal met de OV chipkaart in het openbaar vervoer ben ik bang dat mijn gegevens uitlekken.
- Ik ben bang dat ik fouten maak wanneer ik de OV chipkaart gebruik.
- Ik denk dat de OV chipkaart het enige betaalmiddel is in het openbaar vervoer.
- Voor mij zijn er alternatieven beschikbaar om zonder OV chipkaart met het openbaar vervoer te reizen
- Ik merk dat het betalen met de OV chipkaart een belemmering vormt om deel te nemen aan sociale activiteiten te ondernemen
- Ik merk dat het betalen met de OV chipkaart een belemmering vormt om te kunnen werken.
- Door de aanwezigheid van het openbaar vervoer kan ik sociale activiteiten ondernemen.
- Door de aanwezigheid van het openbaar vervoer kan ik mijn werkplek bereiken.
- Ik voel me door de OV chipkaart beperkter om me te verplaatsen met het openbaar vervoer.
- Het openbaar vervoer in mijn omgeving vergroot mijn onafhankelijkheid.
- Ik gebruik het openbaar vervoer om mijn familierelaties te onderhouden.
- Het openbaar vervoer speelt een belangrijke rol om mijn familierelaties in stand te kunnen houden.
- Ik gebruik het openbaar vervoer om mijn verdere sociale relaties te onderhouden.
- Het openbaar vervoer speelt een belangrijke rol om mijn verdere sociale relaties te onderhouden.
- Wat is uw geslacht?
- Wat is uw geboortjaar?
- Waar woont u?
- In welke wijk woont u in Rotterdam?
- Wat zijn de vier cijfers van uw postcode?
- Wat is uw hoogst behaalde opleidingsniveau?
- Wat bent u in uw dagelijks leven?
- Tot welke vervoersmogelijkheden heeft u toegang?

- Bent u in het bezit van een rijbewijs?
- Ik gebruik het openbaar vervoer alleen als het echt niet anders kan.
- Ik maak bewust de keuze om het openbaar vervoer te gebruiken

Hoofdstuk 4 Planning

Weeknummer	Activiteit	Tijdsduur in uren
5	Opstart scriptie, eerste gesprekken met begeleider	10
6-7	Inlezen, verkennend onderzoek, indienen conceptversie	40
8-9	(mogelijke) Goedkeuring onderzoeksvoorstel, start verslaglegging en eerste analyses	40
10	Afronding uitwerking literatuur, opzet vragenlijst voor survey, beschrijving casus locaties.	40
11	Eventueel indienen conceptversie onderzoeksvoorstel. Afronding vragenlijst survey, start met afnemen enquêtes. Enquête bespreken met begeleider cq projectgroep.	40
12-13(14)	Houden van enquêtes, meerdere dagen in de week. Week 14 is uitloop, mogelijk door onvoldoende respondenten.	100
14-15	Eventuele uitloop houden van enquêtes, Analyse verzamelde resultaten middels SPSS en toetsing. Starten met formuleren uiteindelijke rapportage.	80
16-17	Resultaten bespreken met begeleider cq projectgroep, uitwerken, analyseren en verantwoorden resultaten. Werken aan uiteindelijke rapportage.	80
18-19	Verdere verwerking van resultaten, formuleren van uiteindelijke resultaten en conclusies van de enquêtes. Werken aan uiteindelijke rapportage.	80
20-21	Bespreking resultaten en voorlopige conclusies met begeleider. Definitieve conclusies in uiteindelijk rapportage.	60
22-23	Uitloop week en afronding voor conceptversie(indienen 9 Juni). Schrijven van de samenvatting.	60
24	Feedback verwerken conceptversie	80
25	Allerlaatste zaken afronden, 24 Juni indienen eindversie.	20

Totaal:

690

Hoofdstuk 5. Analyse van de data

Dit hoofdstuk zal ingaan op de analyse van de data die dit onderzoek heeft vergaard. Aan de hand van deze analyses zullen conclusies worden getrokken die van belang zijn voor de beantwoording van de hoofdvraag.

5.1 verloop dataverzameling en response

Response is van uiterst belang wanneer het gaat om kwantitatief wetenschappelijk onderzoek (Korzillus, 2008). Echter bleek het werven van voldoende response lastiger dan in eerste instantie verwacht in de omgeving Rotterdam en in de casusgebieden van deze scriptie. Mensen bleken minder ontvankelijk te zijn in Rotterdam voor onze enquête dan in Nijmegen, waardoor in eerste instantie er meer response afkomstig uit Nijmegen was. Dit verschil werd later gecompenseerd door meer response uit Rotterdam, die voornamelijk afkomstig was uit de casuswijken. Door middel van persoonlijke gesprekken met de inwoners van de casuswijken en persoonlijk met de inwoners de enquête af te nemen, konden de casuswijken behouden blijven in het onderzoek.

Er zijn een aantal redenen die verklaren waarom er minder response uit de casuswijken afkomstig was in eerste instantie. Niet alle inwoners van deze casuswijken bleken toegang te hebben tot het internet, door diverse oorzaken, of de kennis te hebben om zichzelf toegang te verschaffen tot het internet. Tevens bleek de Radboud Universiteit een minder bekende naam te hebben bij de inwoners van de casuswijken en in Rotterdam waardoor men minder bereid waren de enquête te voltooien.

5.2 beschrijvende statistiek

Aan dit kwantitatieve onderzoek hebben 208 mensen deelgenomen, waarvan 190 de survey volledig hebben afgerond. 18 missings zijn ontstaan tijdens de periode van het onderzoek, welke in verdere analyses niet worden meegenomen. Een response rate van 91% is het behaalde resultaat, waardoor de interne validiteit van dit onderzoek gewaarborgd is gebleven. Korzillus verklaard immers dat de response rate voor wetenschappelijk onderzoek rond de 50% ligt, wat een solide basis vormt voor de waarborging van de interne validiteit. (Korzillus, 2008). Gezien dit onderzoek een response rate behaald heeft van 91% heeft het onderzoek daadwerkelijk gemeten wat het zou moeten meten. De externe validiteit zal later in de analyse aan bod komen.

5.2.1 Algemene gegevens respondenten.

Van de 208 respondenten hebben 190 respondenten hen geslacht opgegeven. Onder deze groep respondenten zijn 85 mannen en 105 vrouwen (zie tabel 1), welke respectievelijk 44,7% en 55,3% van de populatie vertegenwoordigen. Tevens zijn de gelijk verdeeld in de afkomst uit de onderzochte steden. 75 respondenten komen uit Nijmegen, 75 respondenten komen uit Rotterdam en 40 respondenten komen vanuit verscheidende delen van Nederland (tabel 2). Van de 75 respondenten die afkomstig zijn uit Rotterdam komen 33 respondenten uit de wijk Feyenoord en 30 respondenten uit Rotterdam Noord en 12 uit andere delen van Rotterdam (tabel 3). (Deze tabellen zijn terug te vinden in de bijlage).

5.2.2 Algemene perceptie in Nederland

De ov chipkaart is sinds het moment dat de kaart werd ingevoerd een heet hangijzer geweest. De ov chipkaart werd omgeven door veel negatieve berichten over thema's als de veiligheid, privacy en de kosten. Het imago van de OV chipkaart werd als negatief bestempeld, zo bleek uit de Vervoersmonitor van Newcom Research & Consultancy onder 1054 mensen in 2010 (Volkskrant, 2010). Kamervragen in de tweede kamer bleven niet uit en het draagvlak onder de Nederlandse bevolking voor de ov chipkaart daalde gestaag. Zo stond in 2010 slechts 43% van de ondervraagden positief over tegen de invoering van de OV chipkaart, waar dat in 2008 nog 54% was.

Na 5 jaar is een duidelijke verandering zichtbaar in de algemene perceptie en het imago van de OV chipkaart. Van de 190 respondenten is 58,7% van mening dat de invoering van de ov chipkaart een positieve ontwikkeling is, wat resulteert in een groei van 15% in de afgelopen 5 jaar.

Ik vind de invoering van de OV chipkaart in het openbaar vervoer een positieve ontwikkeling.

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Zeer eens	37	17,8	19,6	19,6
	Eens	74	35,6	39,2	58,7
	Neutraal	44	21,2	23,3	82,0
	Oneens	32	15,4	16,9	98,9
	Zeer oneens	2	1,0	1,1	100,0
	Total	189	90,9	100,0	
Missing	System	19	9,1		
Total		208	100,0		

Figuur 4: Frequentietabel "Ik vind de invoering van de OV chipkaart in het openbaar vervoer een positieve ontwikkeling"

Ten tweede wordt het reizen met de OV chipkaart in het openbaar vervoer ervaren als gemakkelijk. 76% van de ondervraagden ervaart het reizen met de OV chipkaart in het openbaar vervoer als gemakkelijk. Ten derde stelt 69,5% van de ondervraagden dat de OV chipkaart een gemakkelijke wijze is van betalen.

Ik vind het reizen met de OV chipkaart in het openbaar vervoer moeilijk.

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Eens	8	3,8	4,2	4,2
	Neutraal	23	11,1	12,2	16,4
	Oneens	85	40,9	45,0	61,4
	Zeer oneens	73	35,1	38,6	100,0
	Total	189	90,9	100,0	
Missing	System	19	9,1		
Total		208	100,0		

Figuur 5: Frequentietabel "Ik vind het reizen met de OV chipkaart in het openbaar vervoer moeilijk"

Ik vind dat de OV chipkaart een handig betaalmiddel is in het openbaar vervoer.

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Zeer eens	61	29,3	32,6	32,6
	Eens	69	33,2	36,9	69,5
	Neutraal	30	14,4	16,0	85,6
	Oneens	24	11,5	12,8	98,4
	Zeer oneens	3	1,4	1,6	100,0
	Total	187	89,9	100,0	
Missing	System	21	10,1		
Total		208	100,0		

Figuur 6: Frequentietabel "Ik vind dat de OV chipkaart een handig betaalmiddel is in het openbaar vervoer"

Dit duidt erop dat de OV chipkaart een positiever imago begint te ontwikkelen in vergelijking met vijf jaar geleden. Dit wordt bevestigd door het reisgedrag van degenen die met de OV chipkaart in het openbaar vervoer reizen. Uit onderzoek van Translink blijkt dat het aantal transacties met de OV chipkaart wederom in 2015 is gegroeid. Werden er in 2014 nog 2,15 miljard transacties afgehandeld met de OV chipkaart, in 2015 is dit aantal gegroeid naar 2,37 miljard transacties (NU, 2015).

5.2.3 Kosten ov chipkaart

De OV chipkaart mag haar imago terug hebben geworven, echter blijft de OV chipkaart voor negatieve berichtgevingen zorgen. Een van de grootste problemen die de OV chipkaart veroorzaakt, zijn de kosten voor het gebruik van het openbaar vervoer. Reisorganisatie Rover en de Consumentenbond startte eind 2015 een actie om de kosten van de OV chipkaart en het reizen met de OV chipkaart, te verlagen. De organisaties stelde dat de OV chipkaart "vrijwel de duurste en klant onvriendelijkste van Europa is", wat ondersteund werd door 54000 handtekeningen (NU, 2015)

Het kosten aspect van de OV chipkaart is een heet hangijzer in de Nederlandse samenleving en het openbaar vervoer. Dit is tevens zichtbaar in de cijfers aangaande deze scriptie. Slechts 10,6% van de ondervraagden ervaart het reizen met de OV chipkaart als goedkoop, tegenover een ruime meerderheid van 63,3% die het duur vindt om met de OV chipkaart te reizen. Tevens ervaart de helft van de ondervraagden, 49,7% de OV chipkaart als duurder ten opzichte van de losse kaartverkoop voor de invoering van de OV chipkaart. Toch blijft het openbaar vervoer voor velen een belangrijk middel om zich zelf te verplaatsen. Zo gebruikt 69,6% van de ondervraagden het openbaar vervoer meer dan twee keer per week tot elke dag. (Zie tabellen 4-6 in de bijlage).

De hoge kosten voor het gebruik van de OV chipkaart zijn echter niet een reden om het openbaar vervoer minder te gebruiken. Uit de onderstaande Chi square toets is een niet significant verband zichtbaar tussen de variabelen Q2 "Hoeveel maakt u gebruik van het openbaar vervoer" en Q26 "Ik vind het goedkoop om te reizen met het openbaar vervoer. De significantie bedraagt .141, wat hoger is dan de gestelde alfa van .05. Hierdoor wordt de alternatieve hypothese verworpen en de nulhypothese geaccepteerd. Er bestaat geen verband tussen de hogere kosten voor het gebruik van het openbaar vervoer, veroorzaakt door de OV chipkaart, en het afnemen van het aantal reizen per week met het openbaar vervoer. Landelijk gezien blijft men het openbaar vervoer gebruiken, ondanks het gevoel dat de kosten hoog zijn voor het gebruik van de OV chipkaart.

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2- sided)
Pearson Chi-Square	22,057 ^a	16	,141
Likelihood Ratio	23,636	16	,098
Linear-by-Linear Association	2,874	1	,090
N of Valid Cases	188		

Figuur 7: Chi Square test variabelen Q2 en Q63

5.2.4 Gebruik ov chipkaart en vervoersarmoede op landelijke schaal

Het openbaar blijft een van de belangrijkste vormen van vervoer naast het personenvervoer door middel van de auto. Het CBS toonde aan dat in 2014 een groeiend aantal reizigers kiest voor het openbaar vervoer (CBS, 2015)

Dit bevestigt de trend dat de auto steeds meer ingewisseld wordt voor het openbaar vervoer. De overheid heeft de laatste jaren veel geïnvesteerd in het ontwikkelen van een stabiel en duurzaam openbaar vervoer netwerk. In 2014 werd ruim 2,4 miljard euro uitgetrokken voor verbeteringen in het openbaar vervoer. Verbindingen werden verbeterd om zo een openbaar vervoernetwerk te creëren wat voor een ieder toegankelijk is. Het positieve effect is dat men steeds vaker voor het openbaar vervoer kiest, in plaats van voor de auto. Dit patroon is ook zichtbaar in het onderzoek. 68,7% van de respondenten geeft aan dat ze, door middel van het openbaar vervoer, de werkplek kunnen bereiken. Ten tweede wordt het openbaar vervoer door 54% van de ondervraagden gebruikt om familierelaties te onderhouden en 69,8% gebruikt het openbaar vervoer om sociale relaties te onderhouden (Rijksoverheid, 2013).

Het feit dat 79,2% van de ondervraagden genoeg mogelijkheden binnen een straal van 1 kilometer ervaart om gebruik te maken van het openbaar vervoer, bevestigt het vermoeden dat steeds meer mensen fysieke toegang hebben gekregen tot het openbaar vervoer. Van fysieke vervoersarmoede op landelijke schaal is weinig tot geen sprake.

Er zijn voor mij binnen een straal van 1 kilometer genoeg mogelijkheden om gebruik te maken van h...

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Zeer eens	64	30,8	32,5	32,5
	Eens	92	44,2	46,7	79,2
	Neutraal	23	11,1	11,7	90,9
	Oneens	17	8,2	8,6	99,5
	Zeer oneens	1	,5	,5	100,0
	Total	197	94,7	100,0	
Missing	System	11	5,3		
Total		208	100,0		

Figuur 8: Frequentietabel "Er zijn voor mij binnen een straal van 1 kilometer genoeg mogelijkheden om gebruik te maken van het openbaar vervoer"

Ik voel me door de OV chipkaart beperkter om me te verplaatsen met het openbaar vervoer.

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Zeer eens	7	3,4	3,7	3,7
	Eens	34	16,3	18,0	21,7
	Neutraal	17	8,2	9,0	30,7
	Oneens	77	37,0	40,7	71,4
	Zeer oneens	54	26,0	28,6	100,0
	Total	189	90,9	100,0	
Missing	System	19	9,1		
Total		208	100,0		

Figuur 9: Frequentietabel "Ik voel me door de OV chipkaart beperkter om me te verplaatsen met het openbaar vervoer".

5.2.5 Vervoersarmoede veroorzaakt door de ov chipkaart.

Hoge kosten zijn voor mensen een factor die bepalend zijn in keuzes die worden gemaakt. Vervoersarmoede kan door hoge kosten worden veroorzaakt. Immers kunnen hogere kosten voor bepaalde bevolkingsgroepen als barrière werken om met het openbaar vervoer te reizen. Uit de kruistabel die u terug kunt vinden in de bijlage, tabel 7, blijkt dat de hogere kosten voor het reizen met de OV chipkaart in het openbaar vervoer een effect hebben op de wijze waarop mensen zich beperkter voelen om met het openbaar vervoer te reizen.

Onderstaande Chi Square toets bevestigt het verband tussen hogere kosten en een beperkter gevoel om het openbaar vervoer te reizen. Er bestaat namelijk een significant verband tussen de variabelen Q63 "Ik voel me door de OV chipkaart beperkter om me te verplaatsen met het openbaar vervoer" en q26 "Ik vind het goedkoop om te reizen met de OV chipkaart". Na mate de kosten oplopen voor het reizen met de OV chipkaart, merken respondenten dat ze zich beperkter voelen in de wijze waarop ze zich kunnen verplaatsen met het openbaar vervoer door de OV chipkaart. Onderstaande tabel, figuur 10, toont dat er een significant verband is tussen de twee variabelen doordat de uitkomst van de significance 0.000 is bij een alfa van .05. Daarnaast is er een sterk verband zichtbaar tussen de twee variabelen door de Chi square waarde van 83,394. Tevens valt de waarde van de Cramer's V op. De waarde .333 geeft aan dat er een sterke samenhang bestaat tussen de twee variabelen. Het is dus aan te nemen dat hogere kosten voor het reizen met het openbaar vervoer, veroorzaakt door de OV chipkaart, een non fysieke vorm van vervoersarmoede creëert wat in lijn is met de theorie van Meert.

Welke effecten deze vorm van vervoersarmoede heeft op een lokale schaal zal verder worden toegelicht in de volgende paragraaf, door gebruik te maken van een casus. Een uitgebreide toelichting op de casus kunt u terug vinden in paragraaf 3.2.

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2- sided)
Pearson Chi-Square	83,394 ^a	16	,000
Likelihood Ratio	67,916	16	,000
Linear-by-Linear Association	23,048	1	,000
N of Valid Cases	188		

a. 14 cells (56,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,15.

Symmetric Measures

	Value	Approximate Significance
Nominal by Nominal Phi	,666	,000
Cramer's V	,333	,000
N of Valid Cases	188	

Figuur 10: Chi Square test en uitkomsten Phi en Cramer's V

5.3. Casus Rotterdam: de effecten van vervoersarmoede door de OV chipkaart op een lokale schaal.

Processen en verschijnselen vinden plaats op verschillende schaalniveaus, oplopend van lokaal naar mondiaal schaalniveau. De vorige paragraaf is ingegaan op verschijnselen op een nationaal schaalniveau aangaande vervoersarmoede. Echter verhuult het nationale schaalniveau verschillen op regionale en lokale schaal. Om vervoersarmoede, sociale uitsluiting en de rol van de OV chipkaart in dit proces te kunnen beschrijven, zal dit gedeelte van de analyse ingaan op het wijk niveau van Rotterdam. Deze casus tracht de link te kunnen leggen tussen vervoersarmoede en sociale uitsluiting op een lokale schaal.

Om uitspraken te doen en vergelijkingen te maken op basis van de twee casuswijken moesten er een aantal aanpassingen worden gedaan in het databestand. Voor dit onderdeel zijn de respondenten die niet afkomstig zijn uit de casuswijken niet meer relevant. Middels de optie *select cases* zijn de respondenten geselecteerd die afkomstig zijn uit de casuswijken. Daarnaast is er in de data file een split gemaakt. Hierdoor worden de resultaten voor elk van de casuswijken apart weergegeven. In de analyse zal er daardoor aandacht zijn voor verschillen tussen de casuswijken.

5.3.1 Algemene beschrijving respondenten casus.

Beide casuswijken omvatten in totaal 63 respondenten. Hiervan zijn 33 respondenten afkomstig vanuit Rotterdam Feyenoord en 30 respondenten uit Rotterdam Noord. Deze groepen respondenten zijn een afspiegeling van de totale bevolking in deze twee casuswijken. Mede omdat de groepen vrijwel gelijk verdeeld zijn, is deze afspiegeling mogelijk. Tevens is er een vrijwel gelijke verdeling te zien aangaande het geslacht van de respondenten. 51,5% van de respondenten uit Rotterdam Feyenoord is man, tegenover 53,3% uit Rotterdam Noord. Daarnaast is 48,5% van de respondenten uit Rotterdam Feyenoord vrouw, tegenover 46,7% uit Rotterdam Noord.

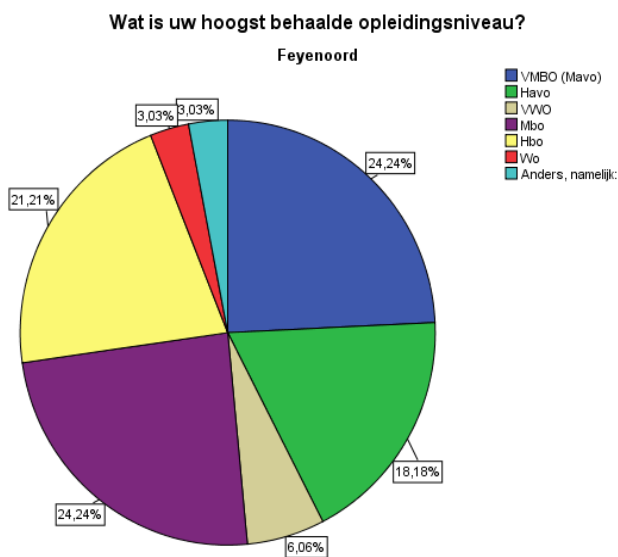
Wat is uw geslacht?

In welke wijk woont u in Rotterdam?			Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Feyenoord	Valid	Man	17	51,5	51,5	51,5
		Vrouw	16	48,5	48,5	100,0
		Total	33	100,0	100,0	
Rotterdam-noord	Valid	Man	16	53,3	53,3	53,3
		Vrouw	14	46,7	46,7	100,0
		Total	30	100,0	100,0	

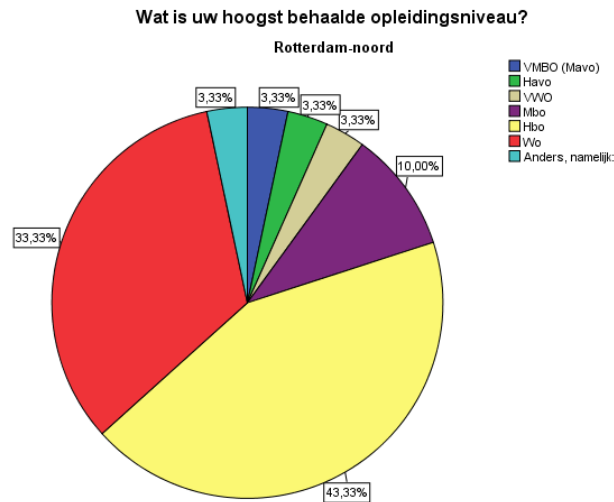
Figuur 11. Frequentietabel "Wat is uw geslacht?"

Rotterdam Feyenoord staat te boek als een economisch zwakkere wijk dan Rotterdam Noord, zoals in de casusbeschrijving naar voren is gekomen. Dit blijkt tevens uit de werkloosheid cijfers uit de enquête die gehouden is onder de respondenten. Van de respondenten in Rotterdam Feyenoord heeft twee derde een baan, een derde is werkloos. Rotterdam Noord staat er, na ontwikkelingen op maatschappelijk en economisch vlak, sterker voor op basis van werkloosheid bestrijding. Van de respondenten uit Rotterdam Noord is 76,7% werkzaam. Zichtbaar is dat op het gebied van arbeidsintegratie, Rotterdam Noord verder ontwikkeld is dan Rotterdam Feyenoord. Echter geeft Meert aan dat werkloosheid een van de fundamenteën is voor het ervaren van vervoersarmoede. Het is zichtbaar dat de werkloosheid cijfer laag is in beide casuswijken. Aannemelijk is dat vervoersarmoede minder snel wordt veroorzaakt door werkloosheid in deze twee casuswijken en dat mogelijk andere factoren een grotere rol spelen in de mogelijke ervaring van vervoersarmoede. Hier is een mogelijke rol weggelegd voor de hogere kosten voor het gebruik van het openbaar vervoer, sinds de invoering van de OV chipkaart. Op landelijk niveau is dit effect zichtbaar geworden. De analyse zal hier in een later stadium een antwoord op trachten te formuleren.

Echter zijn de respondenten in Rotterdam Feyenoord relatief lager opgeleid dan in Rotterdam Noord, zoals zichtbaar is in onderstaande pie charts (figuur 12 en 13). Het aandeel respondenten dat een lagere opleiding heeft genoten, zoals VMBO en MBO is groter in Rotterdam Feyenoord dan in Rotterdam Noord. Tevens is het aandeel respondenten dat een relatief hogere opleiding heeft genoten, zoals HBO en WO, relatief groter in Rotterdam Noord dan in Rotterdam Feyenoord.



Figuur 12: Piechart "Wat is uw hoogst behaalde opleidingsniveau - Rotterdam Feyenoord"



Figuur 13 : Piechart "Wat is uw hoogst behaalde opleidingsniveau - Rotterdam Noord"

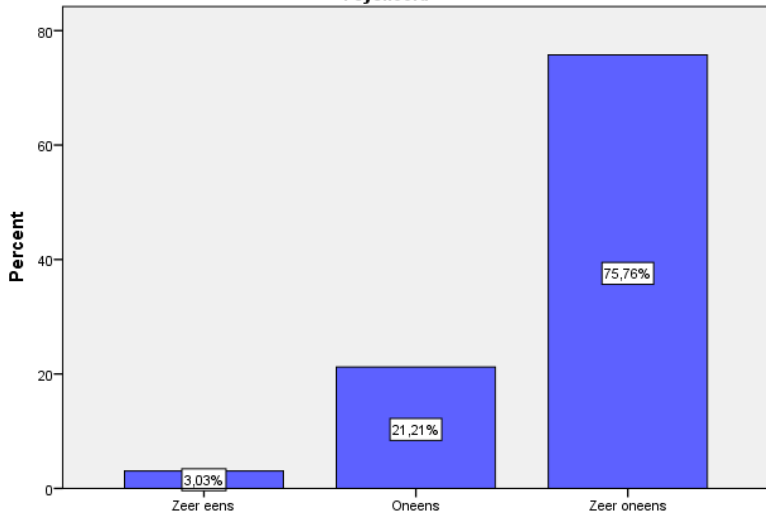
5.3.2. Vervoersarmoede – non fysieke redenen

De respondenten vanuit Rotterdam Feyenoord lopen relatief meer risico om vervoersarmoede te ervaren en daarmee de mogelijke gevolgen in vergelijking met Rotterdam Noord. Meert geeft aan dat vervoersarmoede afkomstig is vanuit de sociaal economische positie waarin een individu bevindt. Het is aannemelijk dat de bewoners in Rotterdam Feyenoord een lager inkomen hebben dan de inwoners in Rotterdam Noord, gezien het opleidingsniveau. Hiermee bevinden ze zich in een lagere sociaal- economische positie in vergelijking met Rotterdam Noord.

Eerder in de analyse is gebleken dat sinds de invoering van de OV chipkaart, de kosten voor het gebruik van het openbaar vervoer zijn gestegen. Meert stelt dat een verhoging van reiskosten voor het openbaar vervoer door de invoering van de ov chipkaart een reden kan zijn waarom een bepaalde groep uit een lagere inkomensklasse in de samenleving vervoersarmoede kan gaan ervaren (Meert, 2013). Uit onderstaande grafieken, figuur 14 en 15, blijkt dat inwoners van de wijk Feyenoord de kosten, die het reizen met de OV chipkaart in het openbaar vervoer met zich mee brengt, als duurder ervaren dan de inwoners van de casuswijk Rotterdam Noord.

Ik vind het goedkoop om te reizen met de OV chipkaart.

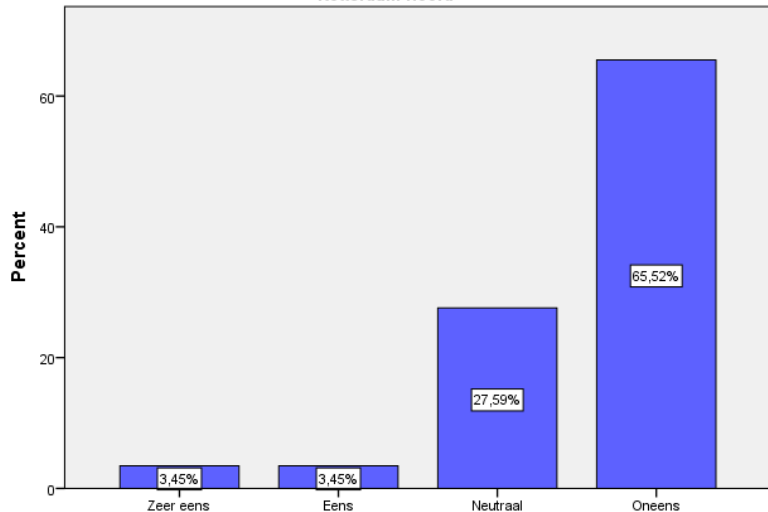
Feyenoord



Ik vind het goedkoop om te reizen met de OV chipkaart.

Ik vind het goedkoop om te reizen met de OV chipkaart.

Rotterdam-Noord



Ik vind het goedkoop om te reizen met de OV chipkaart.

Figuur 14: Bar Chart "Ik vind het goedkoop om te reizen met de OV Chipkaart – Rotterdam Feyenoord"

Figuur 15: Bar Chart "Ik vind het goedkoop om te reizen met de OV chipkaart - Rotterdam Noord".

Het valt aan te nemen dat de financiële toegankelijkheid van het openbaar vervoer lager is voor inwoners vanuit Rotterdam Feyenoord dan vanuit de casuswijk Rotterdam Noord. Dit blijkt uit onderstaande Chi Square toets (figuur 16). Deze Chi Square toont aan dat er een significant verband bestaat tussen de variabelen Q63 "Ik voel me door de OV chipkaart beperkter om me te verplaatsen met het openbaar vervoer" en q26 "Ik vind het goedkoop om te reizen met de OV chipkaart" voor Rotterdam Feyenoord. Hieruit valt op te maken dat er een verband is tussen de hogere kosten voor het gebruik van het openbaar vervoer sinds de invoering van de OV chipkaart en de beperking die hierdoor wordt ervaart om te reizen met het openbaar vervoer. Met een significantie van 0, getoetst op een alfa van .05, wordt de alternatieve hypothese geaccepteerd. Deze stelt dat er een verband is tussen deze twee variabelen. De Chi square geeft een waarde aan van 33.322 wat het verband ondersteunt. Als laatste geeft de Cramers V een waarde van .711. Deze waarde geeft aan dat er een sterke samenhang is tussen de twee variabelen. Aangenomen mag worden dat inwoners van de wijk Rotterdam Feyenoord zich beperkter voelen om zich te verplaatsen met het openbaar vervoer door de hoge kosten voor het reizen met het openbaar vervoer. Hierdoor is er sprake van een zekere mate van non fysieke vervoersarmoede onder de inwoners van de wijk Rotterdam Noord.

Chi-Square Tests

In welke wijk woont u in Rotterdam?		Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Feyenoord	Pearson Chi-Square	33,322 ^a	6	,000
	Likelihood Ratio	9,488	6	,148
	Linear-by-Linear Association	9,848	1	,002
	N of Valid Cases	33		
Rotterdam-noord	Pearson Chi-Square	7,292 ^b	6	,295
	Likelihood Ratio	8,208	6	,223
	Linear-by-Linear Association	3,487	1	,062
	N of Valid Cases	29		

Symmetric Measures

In welke wijk woont u in Rotterdam?			Value	Approximate Significance
Feyenoord	Nominal by Nominal	Phi	1,005	,000
		Cramer's V	,711	,000
	N of Valid Cases		33	
Rotterdam-noord	Nominal by Nominal	Phi	,501	,295
		Cramer's V	,355	,295
	N of Valid Cases		29	

Figuur 16: Chi Square toets en resultaten Phi en Cramers V

Dit verschijnsel sluit aan op de theorie van Meert. Meert stelt wanneer kosten te hoog zijn geworden om met het openbaar vervoer te reizen, dit niet meer kan worden gezien als een verplaatsingsmogelijkheid. Dit is een van de redenen waardoor een persoon vervoersarmoede kan ervaren. Meer dan drie kwart van de inwoners van de wijk Rotterdam Feyenoord ervaart dat de kosten voor het gebruik van het openbaar vervoer hoog zijn, misschien wel niet te hoog. Hierdoor wordt een zekere mate van vervoersarmoede ervaren. Men voelt zich immers beperkt om te reizen met het openbaar vervoer, door de hogere kosten, wat in lijn is met de theorie van Meert.

Echter geldt deze uitspraak niet voor beide casuswijken. Voor de casuswijk Rotterdam Noord is er geen significant verband zichtbaar tussen de twee variabelen. Er kan dus niet gesteld worden dat er voor de casuswijk Rotterdam Noord vervoersarmoede plaats vindt door de hogere kosten voor het gebruik van het openbaar vervoer sinds de invoering van de OV chipkaart. Hier kunnen enkele redenen aan ten grondslag liggen. Ten eerste geven minder respondenten aan dat zij het openbaar vervoer als duur ervaren. Ten tweede heeft deze casuswijk een sterkere sociaal- economische positie dan Rotterdam Feyenoord. Dit wordt bijvoorbeeld veroorzaakt door een lager werkloosheid cijfer en een hoger aandeel hoger opgeleiden, in vergelijking met Rotterdam Feyenoord. Dit zorgt er voor dat men een hoger inkomensniveau heeft en daarmee gemakkelijker de hogere kosten voor het gebruik van het openbaar vervoer sinds kan bekostigen. Zij voelen zich in een mindere mate beperkt om het openbaar vervoer te gebruiken en ervaren hiermee waarschijnlijk niet tot in een mindere mate vervoersarmoede.

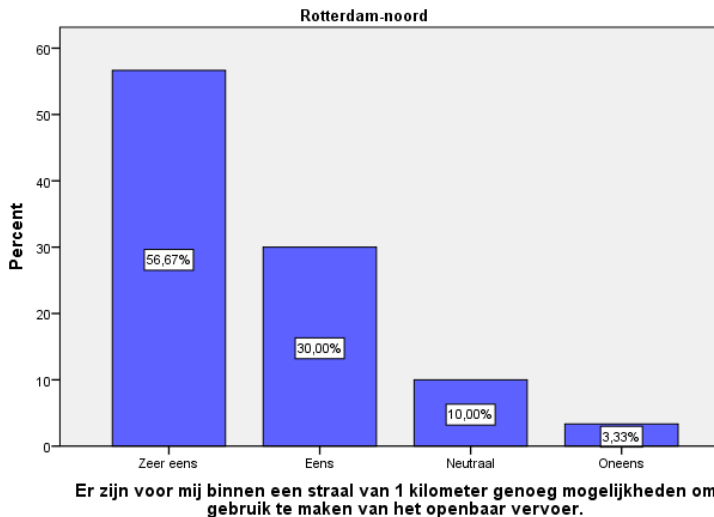
5.3.3 Vervoersarmoede – fysieke redenen

Martens en Meert stellen dat vervoersarmoede voor komt bij groepen die geen rijbewijs bezitten, geen auto, lage inkomensgroepen, een gebrek aan opleiding(smogelijkheden), een gebrekkig sociaal netwerk, een fysieke of verstandelijke beperking, of een taal- en/of culturele barrière. Dit onderzoek zal en kan niet ingaan op de factoren aangaande een fysieke of verstandelijke beperking, of een taal- en/of culturele barrière. Er wordt gefocust op de fysieke redenen die kunnen vervoersarmoede veroorzaken.

Al jaren probeert de gemeente Rotterdam vervoersarmoede te bestrijden om zo kansarmen een kans te geven om te participeren op elk vlak van de maatschappij en voorzieningen te kunnen bereiken(PVDA, GroenLinks, SP, 2005). In samenwerking met de RET heeft de gemeente Rotterdam getracht een verbeterde verbinding aan te leggen tussen het centrum van Rotterdam en de Kop van

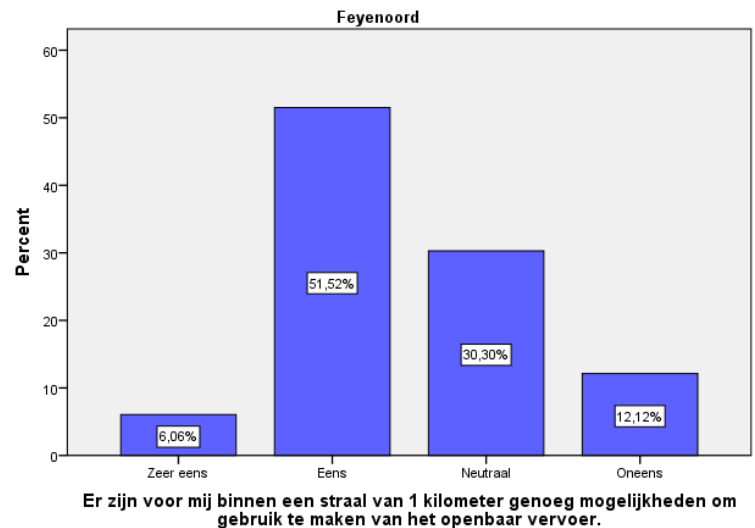
Zuyd, waaronder de wijk Feyenoord valt. Dit project is onderdeel van het *verkeers- en vervoersplan Rotterdam (VVPR) 2003-2020* (Parkstad, Z.D). Hiermee tracht de gemeente Rotterdam de Kop van Zuyd meer te betrekken bij het centrum van Rotterdam. Dit om de inwoners van de Kop van Zuyd, waaronder Feyenoord, meer kansen te geven op de arbeidsmarkt. Immers bevinden de meeste banen zich in de binnenstad van Rotterdam. Zodoende werd getracht kans arme groepen individuen betere kansen te geven. Daarentegen had Rotterdam Noord al eerder een betere verbinding met het centrum van Rotterdam. Het verkeers- en vervoersplan Rotterdam trachtte dit verder uit te bouwen

Er zijn voor mij binnen een straal van 1 kilometer genoeg mogelijkheden om gebruik te maken van het openbaar vervoer.



Figuur 17: Bar Chart "Er zijn voor mij binnen een straal van 1 kilometer genoeg mogelijkheden om gebruik te maken van het openbaar vervoer - Rotterdam Noord"

Er zijn voor mij binnen een straal van 1 kilometer genoeg mogelijkheden om gebruik te maken van het openbaar vervoer.



Figuur 18: Bar Chart "Er zijn voor mij binnen een straal van 1 kilometer genoeg mogelijkheden om gebruik te maken van het openbaar vervoer - Rotterdam Feyenoord"

en te onderhouden (Parkstad, Z.D).

Bovenstaande figuren 17 en 18 tonen aan dat de gemeente Rotterdam werk heeft gemaakt om kans arme groepen een verbinding te geven met het centrum van Rotterdam. Ongeveer 88% van de respondenten, afkomstig uit de casuswijk Rotterdam Noord, geven aan dat zij voldoende mogelijkheden binnen een straal van een kilometer kennen om gebruik te maken van het openbaar vervoer. In Rotterdam Feyenoord ligt dit aandeel iets lager. Daar geeft ongeveer 58% van de respondenten aan dat zij voldoende mogelijkheden kennen om gebruik te maken van het openbaar vervoer binnen een straal van een kilometer. Vanuit Rotterdam Feyenoord geeft 12% aan niet voldoende mogelijkheden te kennen om zich te verplaatsen met het openbaar vervoer binnen een straal van een kilometer.

Bent u in het bezit van een rijbewijs?						
In welke wijk woont u in Rotterdam?			Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Feyenoord	Valid	Ja	22	66,7	66,7	66,7
		Nee	11	33,3	33,3	100,0
		Total	33	100,0	100,0	
Rotterdam-Noord	Valid	Ja	27	90,0	90,0	90,0
		Nee	3	10,0	10,0	100,0
		Total	30	100,0	100,0	

Figuur 19: Frequentietabel "Bent u in het bezit van een rijbewijs"

Mertens en Meert geven beiden aan dat het autobezit een belangrijke indicator is om vervoersarmoede vast te stellen. Uit bovenstaande frequentietabel (figuur 19) blijkt dat van de respondenten vanuit Rotterdam Feyenoord, twee derde beschikt over een rijbewijs tegenover 90% van de respondenten in Rotterdam Noord. Echter wil dit nog niet zeggen dat men beschikking heeft over een (persoonlijke) auto. Wel is het aannemelijk dat men in beide casuswijken over voldoende fysieke toegangsmiddelen beschikt om gebruik te maken van het openbaar vervoer en overige fysieke vervoersmiddelen. In beide casuswijken beschikt vrijwel iedereen over een fiets. Mede door de aanwezigheid van fysieke toegangsmiddelen kan er niet worden gesproken over een fysieke vorm van vervoersarmoede.

5.3.4 Noodzaak reizen met het openbaar vervoer

In de vorige paragraaf is naar voren gekomen dat er geen sprake is van een fysieke vorm van vervoersarmoede, echter wel van een non fysieke vorm van vervoersarmoede. Onderstaande frequentietabel (figuur 20) toont aan dat voor de inwoners van de wijk Rotterdam Feyenoord het openbaar vervoer van grote waarde is om de werkplek te kunnen bereiken. Dit geldt in mindere mate voor de casuswijk Rotterdam Noord, waarin ongeveer 80% aangeeft door het openbaar vervoer de werkplek te kunnen bereiken. Dit kan worden verklaard door de ligging van beide wijken. Zoals in de casusbeschrijving beschreven staat, ligt Feyenoord verder weg van het centrum dan Rotterdam Noord. Hierdoor zijn mensen uit Rotterdam Feyenoord sneller genoodzaakt het openbaar vervoer of een andere wijze van vervoer te gebruiken om op de werkplek aan te komen. Tevens heeft de casuswijk Rotterdam Noord een wat sterkere sociaal – economische positie waardoor mensen vanuit de casuswijk Rotterdam Noord relatief meer toegang hebben tot andere vormen van vervoer, zoals de auto. Deze groep is minder afhankelijk van het openbaar vervoer wanneer we kijken naar het bereiken van de werkplek.

Door de aanwezigheid van het openbaar vervoer kan ik mijn werkplek bereiken.

In welke wijk woont u in Rotterdam?			Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Feyenoord	Valid	Zeers	20	60,6	60,6	60,6
		Eens	13	39,4	39,4	100,0
		Total	33	100,0	100,0	
Rotterdam-noord	Valid	Zeers	4	13,3	13,8	13,8
		Eens	19	63,3	65,5	79,3
		Neutraal	5	16,7	17,2	96,6
		Oneens	1	3,3	3,4	100,0
		Total	29	96,7	100,0	
	Missing	System	1	3,3		
Total			30	100,0		

Figuur 120: Frequentietabel "Door de aanwezigheid van het openbaar vervoer kan in mijn werkplek bereiken".

De afhankelijkheid van het openbaar vervoer is tevens zichtbaar in onderstaande kruistabel (figuur 21). Van de respondenten uit Rotterdam Feyenoord geeft ongeveer 97% aan dat het betalen met de OV chipkaart, en de hiermee hogere kosten die hiermee gemoeid gaan, ervaren als een belemmering om te gaan werken. Dit staat in schril contrast met de casuswijk Rotterdam Noord. Hierin ervaart slechts 10,3% een neutraal gevoel ten aanzien van een belemmering om te gaan werken. Afstand tot het werkcentrum van Rotterdam en een sociaal – economisch sterkere positie zijn redenen die dit verschil mede verklaren. Echter is het voor de inwoners van Rotterdam Feyenoord van belang dat zij naast voldoende fysieke toegangsmiddelen hebben tot het openbaar vervoer, ook voldoende non fysieke toegangsmiddelen hebben. Hieronder valt de mate waarin zij zich beperkt voelen om het met openbaar vervoer te reizen omdat de kosten voor het vervoer gestegen zijn. Tevens is het voor de ontwikkeling van deze sociaal – economisch zwakkere wijk dermate van belang dat er voldoende mogelijkheden, fysiek en non fysiek, om te kunnen verplaatsen. Dit zou er toe kunnen leiden dat juist de kansarme groepen geen aansluiting meer kunnen vinden met de arbeidsmarkt en hun baan verliezen of geen mogelijkheid meer zien om aan een baan te komen.

Dit is in overeenkomst met de gedachten van Meert. Meert stelt dat vervoersarmoede de basis geeft voor uitsluiting van de arbeidsmarkt. Door de non fysieke barrière die wordt opgeworpen die men ervaart om te kunnen gaan werken, kan men spreken over vervoersarmoede. Hierdoor loopt een individu gevaar uitgesloten te raken van de arbeidsmarkt. Met deze uitsluiting is een lager niveau van koopkracht gemoeid waardoor vervoersmiddelen steeds minder bereikbaar zijn omdat deze simpelweg niet meer kunnen worden bekostigd. Een nieuwe aansluiting met de arbeidsmarkt wordt hierdoor zeer lastig.

Ik merk dat het betalen met de OV chipkaart een belemmering vormt om te kunnen werken. * Door de aanwezigheid van het openbaar vervoer kan ik mijn werkplek bereiken. Crosstabulation

In welke wijk woont u in Rotterdam?				Door de aanwezigheid van het openbaar vervoer kan ik mijn werkplek bereiken.				Total
				Zeer eens	Eens	Neutraal	Oneens	
Feyenoord	Ik merk dat het betalen met de OV chipkaart een belemmering vormt om te kunnen werken.	Ze	Count	11	8			19
		er	% of Total	33,3%	24,2%			57,6%
		E	Count	8	5			13
		en	% of Total	24,2%	15,2%			39,4%
		O	Count	1	0			1
		ne	% of Total	3,0%	0,0%			3,0%
	Total	Count	20	13			33	
		% of Total	60,6%	39,4%			100,0%	
Rotterdam-noord	Ik merk dat het betalen met de OV chipkaart een belemmering vormt om te kunnen werken.	Ne	Count	0	3	0	0	3
		utraal	% of Total	0,0%	10,3%	0,0%	0,0%	10,3%
		O	Count	1	12	5	0	18
		ne	% of Total	3,4%	41,4%	17,2%	0,0%	62,1%
		Z	Count	3	4	0	1	8
		eer	% of Total	10,3%	13,8%	0,0%	3,4%	27,6%
	Total	Count	4	19	5	1	29	
		% of Total	13,8%	65,5%	17,2%	3,4%	100,0%	

Figuur 21: Kruistabel: "Door de ... werkplek bereiken" en "Ik merk ... kunnen werken".

De afhankelijkheid aangaande het openbaar vervoer is tevens zichtbaar wanneer men kijkt naar de deelname aan sociale activiteiten. Onderstaande figuur 22 geeft aan het openbaar vervoer wederom een belangrijke vorm van vervoer is wanneer het gaat om het ondernemen van sociale activiteiten voor de inwoners van de wijk Rotterdam Feyenoord. Ongeveer 85% van de respondenten geeft aan dat ze door de aanwezigheid van het openbaar vervoer sociale activiteiten kunnen ondernemen. Voor de inwoners van de casuswijk Rotterdam Noord blijkt het openbaar vervoer voor sociale activiteiten tevens van grote waarde. 80% van de respondenten geeft aan door de aanwezigheid van het openbaar vervoer sociale activiteiten te kunnen ondernemen.

Door de aanwezigheid van het openbaar vervoer kan ik sociale activiteiten ondernemen.

In welke wijk woont u in Rotterdam?			Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Feyenoord	Valid	Zeers	7	21,2	21,2	21,2
		Eens	21	63,6	63,6	84,8
		Neutraal	5	15,2	15,2	100,0
		Total	33	100,0	100,0	
Rotterdam-noord	Valid	Zeers	3	10,0	10,0	10,0
		Eens	21	70,0	70,0	80,0
		Neutraal	5	16,7	16,7	96,7
		Oneens	1	3,3	3,3	100,0
		Total	30	100,0	100,0	

Figuur 22: Frequentietabel "Door de aanwezigheid van het openbaar vervoer kan ik sociale activiteiten ondernemen".

Echter is er een verschil zichtbaar tussen de twee casuswijken, zoals zichtbaar in onderstaande kruistabel (figuur 23). In de wijk Rotterdam Feyenoord geeft een ruime meerderheid aan dat zij door het openbaar vervoer sociale activiteiten kunnen ondernemen, maar zich beperkt toch voelen door de hoge kosten die het betalen met de OV chipkaart met zich mee brengt. Dit staat wederom in schril contrast met de andere casuswijk, namelijk de casuswijk Rotterdam Noord. Respondenten uit deze wijk geven aan dat zij ook door het openbaar vervoer openbaar vervoer sociale activiteiten kunnen ondernemen. Echter ervaren in mindere mate een barrière werking door de hogere kosten die het betalen met de OV chipkaart met zich mee brengt.

In vergelijking hebben de hogere kosten voor het gebruik van het openbaar vervoer en het betalen met de OV chipkaart minder effect op de inwoners van de casuswijk Rotterdam Noord dan in Rotterdam Feyenoord, aangaande de barrière werking die dit met zich mee brengt. Hieruit valt af te leiden dat mensen zich op sociaal vlak minder uitgesloten zullen voelen in de casuswijk Rotterdam Noord dan in Rotterdam Feyenoord. Mogelijke verklaringen hiervoor kunnen zijn dat de inwoners van de casuswijk Rotterdam Noord meer financiële middelen, een sociaal - economische sterkere wijk zijn en dat de wijk relatief meer hoog opgeleiden bevat in vergelijking met Rotterdam Feyenoord.

Ik merk dat het betalen met de OV chipkaart een belemmering vormt om deel te nemen aan sociale ac... * Door de aanwezigheid van het openbaar vervoer kan ik sociale activiteiten ondernemen. Crosstabulation

In welke wijk woont u in Rotterdam?				Door de aanwezigheid van het openbaar vervoer kan ik sociale activiteiten ondernemen.				Total
				Zeereens	Eens	Neutraal	Oneens	
Feyenoord	Ik merk dat het betalen met de OV chipkaart een belemmering vormt om deel te nemen aan sociale ac...	Zeereens	Count	3	3	1		7
			% of Total	9,1%	9,1%	3,0%		21,2%
		Eens	Count	3	17	4		24
			% of Total	9,1%	51,5%	12,1%		72,7%
	Neutraal	Count	0	1	0		1	
		% of Total	0,0%	3,0%	0,0%		3,0%	
	Oneens	Count	1	0	0		1	
		% of Total	3,0%	0,0%	0,0%		3,0%	
Total			Count	7	21	5	33	
			% of Total	21,2%	63,6%	15,2%	100,0%	
Rotterdam-noord	Ik merk dat het betalen met de OV chipkaart een belemmering vormt om deel te nemen aan sociale ac...	Neutraal	Count	0	8	2	1	11
			% of Total	0,0%	26,7%	6,7%	3,3%	36,7%
		Oneens	Count	0	9	3	0	12
			% of Total	0,0%	30,0%	10,0%	0,0%	40,0%
	Zeereens	Count	3	4	0	0	7	
		% of Total	10,0%	13,3%	0,0%	0,0%	23,3%	
Total			Count	3	21	5	30	
			% of Total	10,0%	70,0%	16,7%	3,3%	100,0%

Figuur 23: Frequentietabel "Door de... activiteiten ondernemen" en "Ik merk ... sociale activiteiten".

Met het inzicht dat gebrekkige verplaatsingsmogelijkheden, een oorzaak kunnen zijn voor sociale uitsluiting, wat Martens in zijn theorie stelt, kan er worden gesteld dat de inwoners van Rotterdam Feyenoord gevaar lopen om sociaal uitgesloten te worden van de arbeidsmarkt en van sociale

activiteiten. Echter is een mate van sociale uitsluiting niet significant aan te tonen, zoals onderstaande tabel (figuur 24) aantoont.

Chi-Square Tests				
In welke wijk woont u in Rotterdam?		Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Feyenoord	Pearson Chi-Square	5,697 ^a	3	,127
	Likelihood Ratio	5,578	3	,134
	Linear-by-Linear Association	3,207	1	,073
	N of Valid Cases	33		
Rotterdam-noord	Pearson Chi-Square	8,150 ^b	8	,419
	Likelihood Ratio	8,570	8	,380
	Linear-by-Linear Association	,053	1	,817
	N of Valid Cases	30		

Figuur 24: Chi square test variabele Q2 en Q63.

Op basis van een alfa van .05 is er geen significant verband zichtbaar tussen de variabelen Q2 “Hoeveel maakt u gebruik van het openbaar vervoer” en Q26 “Ik vind het goedkoop om te reizen met het openbaar vervoer. Er is dus geen verband tussen de hoogte van de kosten en de mate waarin men het openbaar vervoer gebruikt. Hieruit kan worden afgeleid dat het voor individuen, voornamelijk in Rotterdam Feyenoord, noodzakelijk is om de hoge kosten voor het gebruik van het openbaar vervoer te betalen. Dit omdat het voor deze groepen individuen, uit sociaal- economisch zwakkere wijken, een van de weinige vormen van vervoer is. Wanneer een individu besluit deze kosten niet meer betalen, zal hij of zij gevaar lopen de aansluiting met het sociale netwerk en met het arbeidscircuit te verliezen. Men heeft immers geen alternatieven om de afstand tot de arbeidsmarkt in een afzienbare tijd af te leggen. Men is gedwongen om de hoge kosten voor het gebruik van het openbaar vervoer voor lief te nemen. Hierdoor ervaart men wel een barrière werking om gebruik te maken van het openbaar vervoer, alleen heeft men geen tot weinig vervoersalternatieven

Hier schuilt een gevaar voor deze kans arme groepen in de samenleving. De kosten voor het gebruik van de OV chipkaart kunnen mogelijk verder oplopen. Echter heeft deze groep in de samenleving een beperkte prijselasticiteit. Men kan of is niet meer bereid de hoge kosten te blijven betalen. Hierdoor zullen groepen aansluitingen gaan missen met sociale – en arbeidsnetwerken. Dit komt omdat de vervoersmiddelen simpelweg niet meer bereikbaar zijn voor deze groepen, zoals Meert aangeeft.

Het gevaar voor sociale uitsluiting ligt op de loer, met alle gevolgen van dien voor kans arme groepen in de Nederlandse samenleving. Echter valt niet te bewijzen dat er een causaal verband bestaat tussen vervoersarmoede, veroorzaakt door de invoering van de OV chipkaart, en sociale uitsluiting in deze twee casuswijken. Toch blijft het zoals hierboven aangegeven een gevaar voor de ontwikkeling van sociaal- economisch zwakkere wijken. Immers geven veel respondenten aan zich beperkt te voelen in de wijze waarop ze zich kunnen verplaatsen wanneer het gaat om het ondernemen van sociale activiteiten en werk gerelateerde activiteiten.

Hoofdstuk 6: Conclusies, discussie en aanbevelingen

6.1 Inleiding:

Om aan de doelstelling van het onderzoek, het vergaren van inzicht en kennis, en het verklaren van, de mate waarin sociale minima en lager opgeleiden, met of zonder een baan, vervoersarmoede ervaren door de invoering van de ov chipkaart, de mate waarop dat gevolgen heeft voor de sociale en arbeids-technische positie van deze groepen in de maatschappij en de mate waarin men doeltreffend is geweest in het vinden van alternatieven, middels een kwantitatief survey onderzoek, te kunnen voldoen is er in deze scriptie ruimte gemaakt voor een survey onderzoek om de relatie tussen de invoering van de OV chipkaart, vervoersarmoede en sociale uitsluiting te toetsen. Een vergelijking tussen twee gekozen casuswijken en het landelijk schaalniveau boden hiervoor de ruimte. Echter is dit onderzoek gericht op het vinden van verschillen tussen wijken, waardoor er aan dit aspect meer aandacht is besteed. In dit hoofdstuk zal er eerst concreet een antwoord worden gevormd op de hoofdvraag. Daarna worden er conclusies getrokken en antwoord gegeven op de deelvragen. Deze conclusie zal resulteren in een aanbeveling voor de betrokken actoren en vervolgonderzoek, waarna het hoofdstuk wordt afgesloten met een kritische reflectie op het onderzoeksproces.

6.2 Beantwoording hoofdvraag, hypothese en deelvragen en discussie.

Dit onderzoek heeft als hoofddoel een antwoord te formuleren op de volgende hoofdvraag:

In welke mate heeft de invoering van de OV chipkaart een afname van vervoersmogelijkheden veroorzaakt, waarmee sociale uitsluiting, en welke gevolgen heeft dit opgeleverd voor sociale minima en lager opgeleiden op sociaal- en arbeids-technisch vlak. Deze hoofdvraag bestaat uit twee deelvragen namelijk

- Heeft de invoering van de OV chipkaart gezorgd voor een afname van vervoersmogelijkheden?
- Heeft de afname van vervoersmogelijkheden gezorgd voor sociale uitsluiting en welke gevolgen heeft dit opgeleverd voor sociale minima en lager opgeleiden op sociaal- en arbeids-technisch vlak.

Deze conclusie zal eerst een antwoord trachten te formuleren op het eerste gedeelte van de hoofdvraag.

De invoering van de OV chipkaart heeft verschillende positieve effecten gehad wanneer het draaide om efficiëntie en gemak voor de grootste groep reizigers. Echter heeft het onderzoek aangetoond dat, zowel op landelijke schaal als op lokale schaal, een non fysieke vorm van vervoersarmoede mede veroorzaakt kan worden door het gebruik en de invoering van de OV chipkaart. Het onderzoek toont aan dat de kosten voor het reizen met het openbaar vervoer sterk zijn gestegen sinds de overstap is gemaakt van losse vervoersbewijzen naar de OV chipkaart. Dit is in lijn met verscheidende andere onderzoeken en berichten in de media.

Voor groepen vanuit een sociaal- economisch zwakker milieu, met lagere inkomsten dan het landelijk gemiddelde, levert deze ontwikkeling een potentieel gevaar op. Zij zijn namelijk een risico groep om een non fysieke vorm van vervoersarmoede te ervaren, terwijl er de laatste jaren steeds meer aandacht is gekomen om de fysieke vorm van vervoersarmoede op te lossen. Er wordt getracht

kansarme groepen te verbinden met allerlei voorzieningen om deze groepen een betere kans te geven om aansluiting te vinden met sociale netwerken en met het arbeidscircuit.

Meert stelt dat vervoersarmoede kan worden bepaald vanuit de sociaaleconomische positie die een individu aanneemt in de maatschappij. De doelgroep van dit onderzoek neemt een sociaaleconomisch zwakkere positie aan in onze samenleving. Meert stelt tevens dat het gebrek aan inkomsten vanuit een sociaal economisch zwakkere positie het fundament legt voor vervoersarmoede. Een verhoging van reiskosten voor het openbaar vervoer sinds de invoering van de ov chipkaart is dus een reden zijn waarom een bepaalde groep uit een lagere inkomensklasse in de samenleving vervoersarmoede kan gaan ervaren. Immers zijn de kosten te hoog geworden om het openbaar vervoer te zien als verplaatsingsmogelijkheid. Volgens Meert is dit een van de redenen waarom een individu vervoersarmoede ervaart. Er is immers een significant verband zichtbaar tussen de mate van vervoersarmoede en de hogere kosten voor het reizen met het openbaar vervoer sinds de invoering van de ov chipkaart. Dit valt niet onder een fysieke vorm van vervoersarmoede waar de laatste jaren veel aandacht voor is geweest. Het valt onder een non fysieke vorm van vervoersarmoede.

Mede hierdoor lopen groepen vanuit sociaaleconomisch zwakkere posities een potentieel gevaar. Des de lager de sociaaleconomische positie van een individu of een groepering, des de meer gevaar deze individuen of groeperingen lopen om vervoersarmoede te ervaren. Dit verschil is zichtbaar op wijkniveau tussen de twee casuswijken waarop dit onderzoek rust. De wijk Rotterdam Feyenoord bevindt zich in een sociaaleconomisch zwakkere positie dan de casuswijk Rotterdam Noord, zoals beschreven staat in de casusbeschrijving. Verschillende redenen liggen hier aan ten grondslag, zoals inkomensniveau, opleidingsniveau, afstand tot het centrum en andere sociaal economische redenen. In het onderzoek dit verschil tussen de casuswijken tevens naar voren gekomen.

Mede door het verschil in sociaaleconomische positie, is er ook een verschil in de mate waarin vervoersarmoede op wijkniveau wordt ervaren. Het onderzoek heeft aangetoond dat er in mindere mate vervoersarmoede wordt ervaren door de invoering van de OV chipkaart in de casuswijk Rotterdam Noord. De inwoners van deze casuswijk hebben immers meer inkomen door de sterkere sociaaleconomische positie die zij aannemen. Hierdoor kunnen zij gemakkelijker de hogere kosten voor het reizen met het openbaar vervoer sinds de invoering van de OV chipkaart dragen. Hierdoor zijn de hogere reiskosten in mindere mate een barrière en zorgt het in mindere mate voor een non fysieke vorm van vervoersarmoede in vergelijking met Rotterdam Feyenoord.

De inwoners van Rotterdam Feyenoord zullen sneller de non fysieke vorm van vervoersarmoede ervaren als gevolg van de hogere kosten voor het gebruik van het openbaar vervoer sinds de invoering van de OV chipkaart. Immers bevinden zij zich in een zwakkere sociaaleconomische positie waardoor zij meer risico lopen op het ervaren van vervoersarmoede omdat de zij de hogere kosten minder goed kunnen dragen in vergelijking met de casuswijk Rotterdam Noord. Zij zullen zich sneller beperkt voelen om met het openbaar vervoer te reizen, simpelweg omdat ze de kosten minder goed kunnen dragen. Hierdoor ervaren zij sneller een non fysieke vorm van vervoersarmoede.

Vanuit verschillende richtingen komt naar voren dat sinds de invoering van de OV chipkaart de reiskosten zijn gestegen. Deze stijgende reiskosten hebben de weg vrij gemaakt voor de ontwikkeling van een non fysieke vorm van vervoersarmoede. Hogere kosten voor het gebruik van het openbaar vervoer liggen hieraan ten grondslag. De OV chipkaart is hierin mede een bepalende factor geweest. Het is tevens in lijn met het gedachtegoed van Martens en Meert. Hierdoor kan het

eerste gedeelte van de hoofdvraag worden beantwoord. De invoering van de OV chipkaart heeft er mede toe geleid dat er een afname is ontstaan van vervoersmogelijkheden voor groepen en individuen vanuit sociaaleconomisch zwakkere posities.

De tweede deelvraag komt voort uit de theorie van Martens. Martens stelt immers dat vervoersarmoede de basis is voor het ontstaan van sociale uitsluiting. Er is significant aangetoond dat de invoering van de OV chipkaart een bijdrage heeft geleverd aan de ontwikkeling van een non fysieke vorm van vervoersarmoede. Volgens de theorie zou deze ontwikkeling moeten duiden op een mate van sociale uitsluiting. Echter is het niet aan te tonen dat er een mate van sociale uitsluiting is in beide casuswijken. Wel geven respondenten in Rotterdam Feyenoord aan dat ze zich beperkter voelen in het ondernemen van sociale activiteiten en activiteiten gerelateerd aan deelname aan het arbeidscircuit in vergelijking met de respondenten vanuit de casuswijk Rotterdam Noord. Een directe link tussen de non fysieke vorm van vervoersarmoede en sociale uitsluiting bestaat niet.

Dit betekent niet dat het een potentieel gevaar kan zijn voor de inwoners van Rotterdam Feyenoord en in mindere mate voor de inwoners van de casuswijk Rotterdam Noord. De theorie van Martens geeft aan dat vervoersarmoede, in een fysieke wijze, het fundament legt voor het ontwikkelen van sociale uitsluiting. Er bestaat immers samenhang tussen vervoersarmoede en sociale uitsluiting volgens Martens. Een mogelijkheid kan zijn dat sociale uitsluiting in de komende jaren verder zal ontwikkelen door deze non fysieke vorm van vervoersarmoede als er niks aan wordt gedaan. De mate waarin het zal ontwikkelen hangt af van de prijselasticiteit van het product. Wanneer de kosten voor het reizen met het openbaar vervoer een bepaalde hoogte bereikt die de doelgroep vanuit een sociaaleconomisch zwakkere niet meer kan bekostigen, zal meer kans zijn op het ontwikkelen van sociale uitsluiting. Op een gegeven moment is de prijselasticiteit bereikt van het product en kan de doelgroep het niet meer betalen (Hoogerwerf, 2014). De doelgroep zal minder tot geen gebruik meer kunnen maken van het vervoersmiddel. Volgens de theorie van Martens zal dit leiden tot sociale uitsluiting. De barrière die wordt ervaren om te reizen met het openbaar vervoer wordt dan zo groot dat de doelgroep het openbaar vervoer niet meer kan zien als reismogelijkheid. Voor de sociaaleconomisch zwakkere groepen die het openbaar vervoer nodig heeft om sociale activiteiten en arbeid gerelateerde activiteiten te ondernemen, zal dit sociale uitsluiting tot gevolg hebben.

Het valt op dit moment niet te stellen dat de afname van vervoersmogelijkheden heeft gezorgd voor sociale uitsluiting en welke gevolgen dit heeft opgeleverd voor sociale minima en lager opgeleiden op sociaal- en arbeids-technisch vlak. Waarschijnlijk valt dit pas over een aantal jaren te zeggen wanneer het proces zichtbaarder wordt in de samenleving. De eerste signalen zijn al wel aanwezig. Het onderzoek heeft aangetoond dat men zich in een zekere mate beperkt voelt om het openbaar vervoer te reizen door de hogere kosten die het reizen met het openbaar vervoer met zich meebrengt sinds de invoering van OV chipkaart. Een direct verband tussen de invoering van de OV chipkaart en sociale uitsluiting is nog niet zichtbaar. Echter is er wel een non fysieke vorm van vervoersarmoede ontwikkeld voor individuen vanuit een sociaaleconomisch zwakkere positie. De theorie van Martens geeft aan dat vervoersarmoede zorgt voor sociale uitsluiting. Sociale uitsluiting blijft voor deze doelgroep een potentieel gevaar. De tijd zal moeten leren in welke mate de sociale uitsluiting deze zwakkere doelgroep zal beïnvloeden en welke gevolgen dit met zich mee brengt voor de ontwikkeling van de sociaaleconomische positie.

Door het feit dat er geen verband kan worden gevonden tussen de variabelen sociale uitsluiting en vervoersarmoede is het lastig om een gedegen antwoord te formuleren op de

deelvragen *“Hoe ervaren deze groepen vervoersarmoeden en een gebrek aan verplaatsingsmogelijkheden doordat ze uitgesloten worden van openbaar vervoer”* en *“Wat zijn de gevolgen van sociale uitsluiting op sociaal- en arbeids-technisch vlak”*. Dit is mogelijk een tekortkoming van het onderzoek. Er is onvoldoende ruimte gecreëerd om op deze vragen een gedegen antwoord te geven. In de aanbeveling en reflectie zal hieraan verder aandacht worden besteed.

Het blijkt dat de gestelde hypothese, namelijk dat de invoering van de ov chipkaart vervoersarmoede heeft veroorzaakt en daardoor sociale- en arbeids-technische uitsluiting voor sociale minima en lager opgeleiden in de samenleving die het openbaar vervoer als enige vorm van vervoer zien slechts gedeeltelijk correct is gesteld. Er is aangetoond dat de invoering van de OV chipkaart een rol heeft gespeeld in de ontwikkeling van vervoersarmoede in een non fysieke wijze. Echter kan er niet worden gesteld dat hierdoor sociale- en arbeids-technische uitsluiting plaats heeft gevonden voor sociale minima en lager opgeleiden in de samenleving die het openbaar vervoer als enige vorm van vervoer zien. De hypothese stelt dat er sociale uitsluiting een direct gevolg is van vervoersarmoede. Dit kan echter niet bewezen worden. Het eerste gedeelte van de hypothese mag worden aangenomen. Er is een directe link tussen de invoering van de OV chipkaart wat mede de veroorzaker is voor de ontwikkeling van vervoersarmoede. Het tweede gedeelte van de hypothese mag moet worden verworpen. Er kan niet worden aangetoond dat er een direct verband is tussen de vervoersarmoede, mede veroorzaakt door de invoering van de OV chipkaart, en sociale uitsluiting.

6.3 Reflectie

“There are several methods of gaining wisdom. One of them is reflection, which is the highest form of gaining wisdom”. Confucius

Ieder onderzoek kent sterke punten en zwakke punten. Daarom is het dermate van belang kritisch te reflecteren op de goede en slechte punten van dit onderzoek. Het onderzoek kent helaas een aantal tekortkomingen waardoor ik nieuwe kennis heb vergaard. Zo ben ik niet in staat geweest een antwoord te kunnen formuleren op het tweede gedeelte van de hoofdvraag en daardoor is het niet mogelijk geweest om twee deelvragen te beantwoorden. Zonder direct verband is het niet mogelijk om gegronde uitspraken te doen. Het blijft dan bij interpretaties en veronderstellingen, iets waar wetenschappelijk onderzoek niet op zou moeten zijn gebaseerd. Echter biedt dit weer mogelijkheden voor vervolgonderzoek. Deze deelvragen draaien immers om een proces dat over de jaren steeds zichtbaarder zal gaan worden. Mogelijk kunnen er in een later stadium nieuwe onderzoeken worden uitgevoerd om een antwoord te kunnen formuleren op het tweede gedeelte van de onderzoeksvraag.

Een andere tekortkoming is dat het lastiger bleek de doelgroep te bereiken die dit onderzoek voor ogen had. Door middel van een digitale enquête trachtte ik de doelgroep in de casuswijken te bereiken. Echter bleken veel mensen geen interesse te hebben, was de stap naar de digitale enquête te groot of bleek de taal een barrière te zijn om deel te nemen aan het onderzoek. Dit probleem heb ik opgelost door persoonlijk de wijk in te gaan en met mensen in gesprek te gaan. Door persoonlijk de enquête met de respondenten af te nemen, bleken meer mensen geïnteresseerd te zijn in deelname aan het onderzoek. Dit leverde het totale aantal respondenten op waardoor er toch ruimte overbleef voor het trekken van gegronde conclusies.

Een derde punt van aandacht was het proces van het schrijven van deze scriptie. Mede doordat het vergaren van respondenten meer tijd in beslag nam dan gepland, bleef er minder effectieve tijd over voor het schrijven van deze scriptie. Gecombineerd met ziekte van mijzelf zorgde

dit voor een uitdagende tijdsplanning om deze scriptie af te ronden. Terug kijkend op de afgelopen periode heb ik een hoop mogen leren, bijzondere en schrijnende verhalen mogen horen, bijzondere mensen leren kennen en een zeer waardevol leerproces mogen doormaken. Het schrijven van een scriptie draait om het leerproces wat een student meemaakt en hoe hij of zij zich hierin identificeert. Een van de belangrijkste zaken die ik tijdens dit leerproces heb geleerd is dat het niet uitmaakt hoe groot tegenslagen kunnen zijn, wanneer je ergens vol voor gaat, zal het resultaat uiteindelijk volgen.

6.4 Aanbeveling

Paragraaf 6.2 toonde aan dat er op het tweede gedeelte van de hoofdvraag geen antwoord kon worden geformuleerd. Er was immers geen causaal verband aantoonbaar tussen vervoersarmoede en sociale uitsluiting. Dit vormt de basis voor de aanbeveling voor eventueel vervolgonderzoek. Te verwachten is dat er in de komende jaren ontwikkelingen zullen plaats vinden aangaande de prijsontwikkeling van het gebruik van het openbaar vervoer. De mogelijkheid bestaat dat de kosten voor het gebruik van het openbaar vervoer steeds verder zullen toenemen. Als gevolg hiervan zou het mogelijk kunnen zijn dat groepen en individuen vanuit sociaal economisch zwakkere posities een dusdanig grote beperking ervaren dat het voor hen niet meer mogelijk is om het openbaar vervoer te zien als vervoersmogelijkheid. Voor de groepen die het openbaar vervoer zien als enige vervoersmogelijkheid zou dit kunnen resulteren in sociale uitsluiting. Voor vervolgonderzoek is het aan te bevelen onderzoek te doen naar de effecten van vervoersarmoede voor sociale minima en lager opgeleiden en er in welke mate kan worden gesproken over sociale uitsluiting. Tevens zou het voor vervolgonderzoek interessant zijn om antwoord te vinden op de vraag of er alternatieven beschikbaar kunnen zijn om deze non fysieke vorm van vervoersarmoede op te lossen. Hierin zou de rol van het bedrijfsleven en/of de gemeentes kunnen worden onderzocht. Zodoende kan er een sluitend antwoord worden gevonden op de twee deelvragen *“Zijn er alternatieven gevonden om deze vervoersarmoede op te lossen”* en *“Welke rol kunnen gemeentes/ het bedrijfsleven spelen in het oplossen van deze problematiek”* waar dit onderzoek geen antwoord op heeft kunnen vinden.

Het onderzoek heeft echter wel nieuwe kennis en inzichten ontwikkelend aangaande de invoering van de ov chipkaart en de mate waarin deze invoering vervoersarmoede heeft veroorzaakt voor sociale minima en lager opgeleiden, dus groepen vanuit een lager sociaal economisch milieu. Met deze kennis zouden betrokken actoren beleid kunnen ontwikkelen om sociale uitsluiting tegen te gaan en om zo het gevaar voor groepen en individuen uit een lager sociaal economisch af te zwakken. Voorbeelden hiervan kunnen zijn dat de gemeente Rotterdam een speciale kaart ontwikkelen waarmee de doelgroep goedkoper zou kunnen reizen. Hiermee wordt sociale uitsluiting voorkomen wat weer positieve effecten heeft voor de sociaal economische ontwikkeling van de wijk. Subsidie vanuit de overheid of provincie zou dit moeten financieren om deze oplossing draagbaar te houden.

Hoofdstuk 7 Bronnen

Bastiaans, J. (2012). Vervoersarmoede op Zuid; Een verkennend onderzoek naar de mate waarin verplaatsingsmogelijkheden van invloed zijn op de arbeidsre-integratie van werklozen. (Masterthesis Radboud Universiteit Nijmegen). Opgevraagd via scriptie data bank Radboud Universiteit

Béland, D. (2007). The social exclusion discourse: ideas and policy change. Policy & Politics, Volume 35, 1,

Bever de, M & et all. (2014). Gebiedsplan Noord. Opgevraagd via <http://www.rotterdam.nl/Gebiedscommissies/GC%20Noord/Gebiedsplan/Gebiedsplan%20Noord.pdf>

CBS (2016). Begrippen. Opgevraagd via <http://www.cbs.nl/nl-NL/menu/methoden/begrippen/default.htm?ConceptID=2826>

CBS. (2015, 22 Juni). Reizigerskilometers (personen); vervoerwijzen, regio's. Opgevraagd van <http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?DM=SLNL&PA=81126ned&D1=0&D2=a&D3=0&D4=a&HDR=T&STB=G1,G2,G3&VW=T>

Centraal Planbureau en Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. (2009). Het belang van openbaar vervoer - De maatschappelijke effecten op een rij. Opgevraagd van <http://www.cpb.nl/sites/default/files/publicaties/download/het-belang-van-openbaar-vervoer-de-maatschappelijke-effecten-op-een-rij.pdf>

Consumentenbond (2013). Stop de ov chipchaos). Opgevraagd via <http://www.consumentenbond.nl/campagnes/ov-chip-actie/stop-de-ov-chip-chaos/>

Deetman, W. & Mans, J. (2011). Kwaliteitssprong Zuid: ontwikkeling vanuit kracht. Eindadvies van team Deetman/ Mans over aanpak Rotterdam-Zuid

Grotenhuis, M. & Matthijssen, A. (2013). *Basiscursus SPSS*. Assen: Koninklijke van Gorcum b.v

Heijde van der, P (2011). Economische visie feijenoord Rotterdam. Opgevraagd via <Http://www.stedplan.nl/project/economische-visie-feijenoord-rotterdam/>

Hoogerwerf, A. & Herwiler, M. (2014). *Omgevingsbeleid, een inleiding in de beleidswetenschap*. Alphen aan de Rijn: Kluwer

(Korzillus, H. (2008). *De kern van survey onderzoek*. Assen: Koninklijke van Gorcum b.v

Martens, K., Holder, ten M. & Thijssen, J. (2011). Vervoersarmoede bestaat. Verkeerskunde 02-11 <http://repository.ubn.ru.nl/bitstream/handle/2066/121642/121642pub.pdf?sequence=3>

Martens, K. (2006). Basing Transport Planning on Principles of Social Justice. Berkeley Planning Journal, Volume 19

Meert, H., Bourgeois, M., Hoof, K. van & Asperges, T. (2003). Immobiel op het platteland; Omtrent rurale vervoersarmoede in Vlaanderen. Koning Boudewijnstichting, Brussel

Moors, F & Graaf de, P (2013). Monitor lage inkomens Rotterdam. Opgevraagd via <http://www.rotterdam.nl/Clusters/RSO/Document%202013/OBI/Publicaties/Monitor%20Lage%20Inkomens%20Rotterdam%202013.pdf>

Nu.nl (2014). Bijna 8 miljoen auto's in Nederland geregistreerd. <http://www.nu.nl/auto/3858344/bijna-8-miljoen-autos-in-nederland-geregistreerd.html>

NU (2015, 8 December). 54.000 handtekeningen tegen dure ov-chipkaart. Opgevraagd van <http://www.nu.nl/reizen/4178726/54000-handtekeningen-dure-ov-chipkaart.html>

NU (2016, 4 Januari). Reizigers gebruiken vaker ov-chipkaart. Opgevraagd van <http://www.nu.nl/reizen/4192426/reizigers-gebruiken-vaker-ov-chipkaart.html>

Ovpro. (2011). Ov chipkaart [afbeelding]. Opgevraagd via <http://www.ovpro.nl/wp-content/uploads/2011/11/ov-chipkaart-31.jpg>

Parkstad. (Z.D). Gemeentelijk beleid. Opgevraagd van http://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0599.BP1008Parkstad-oh02/t_NL.IMRO.0599.BP1008Parkstad-oh02_2.3.html#_2.3.4_WoonvisieWoneninRotterdam2003

Paugam, S. (1996). A New Social Contract? Poverty and Social Exclusion: A sociological view. EUI Working Papers, European University Institute n.96/37

PVDA, Groenlinks, SP (2005, 12 Mei). Meer armslag voor kansarmen. Opgevraagd van <https://rotterdam.sp.nl/sites/rotterdam.sp.nl/files/archief/myinclude/docs/050512meerarmslag.pdf>

Radboud Universiteit. (Z.D). logo [afbeelding]. Opgevraagd van http://www.cncz.science.ru.nl/images/ru-logo_signature.gif

Rijksoverheid. (2013, 17 September). Schultz en Mansveld: juist nu blijven investeren in bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland [nieuwsbericht]. Opgevraagd van <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2013/09/17/schultz-en-mansveld-juist-nu-blijven-investeren-in-bereikbaar-leefbaar-en-veilig-nederland>

Social Exclusion Unit (2003). Making the connections: Final Report on Transport and Social Exclusion. London

SP Utrecht (2009). Openbaar vervoer duurdur door ov chipkaart. Opgevraagd via <https://utrecht.sp.nl/sites/utrecht.sp.nl/files/openbaar-vervoer-duurdur-door-ov-chipkaart.pdf>

Schuyt, C.J.M. (2000). Sociale uitsluiting. SWP Amsterdam

Tweede kamer der Staten Generaal. (2009). De problemen met de OV-Chipkaart en tariefsverhoging door de NS in verband met de invoering van de OV-Chipkaart [Aanhangsel van de Handelingen]. Opgevraagd van <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/kamervragen/detail?id=2010Z10530&did=2010D28572>

Vennix, J.A.M. (2012). Theorie en praktijk van empirisch onderzoek. Edinburgh, Pearson Education Limited

Verlaan, D. (2015, 30 November). Consumentenbond: ov-chipkaart is te duur [Nieuwsbericht]. Opgevraagd van <http://www.rtlz.nl/algemeen/binnenland/consumentenbond-ov-chipkaart-te-duur>

Volkskrant (2005). Gratis openbaar vervoer voor bejaarden en werklozen. Opgevraagd via <http://www.volkskrant.nl/binnenland/-gratis-openbaar-vervoer-bejaarden-en-werklozen~a652893/>

Volkskrant. (2010, 17 Juni). Steeds minder draagvlak voor ov-chipkaart. Opgevraagd van <http://www.volkskrant.nl/binnenland/steeds-minder-draagvlak-voor-ov-chipkaart~a984218/>

Vries de, C (2010). Analyses mobiliteit Rotterdam. Opgevraagd via <http://www.rotterdam.nl/COS/publicaties/Vanaf%202005/10-3299.Analyses%20mobiliteit%20Rotterdam.pdf>

Hoofdstuk 8: Bijlage

Tabel 1:

Wat is uw geslacht?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Man	85	40,9	44,7	44,7
	Vrouw	105	50,5	55,3	100,0
	Total	190	91,3	100,0	
Missing	System	18	8,7		
Total		208	100,0		

Tabel 2:

Waar woont u?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Rotterdam	75	36,1	39,5	39,5
	Nijmegen	75	36,1	39,5	78,9
	Anders, namelijk:	40	19,2	21,1	100,0
	Total	190	91,3	100,0	
Missing	System	18	8,7		
Total		208	100,0		

Tabel 3:

In welke wijk woont u in Rotterdam?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Feyenoord	33	15,9	44,6	44,6
	Rotterdam-noord	30	14,4	40,5	85,1
	Andere wijk	11	5,3	14,9	100,0
	Total	74	35,6	100,0	
Missing	System	134	64,4		
Total		208	100,0		

Tabel 4:

Ik vind het goedkoop om te reizen met de OV chipkaart.

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Zeer eens	4	1,9	2,1	2,1
	Eens	16	7,7	8,5	10,6
	Neutraal	49	23,6	26,1	36,7
	Oneens	78	37,5	41,5	78,2
	Zeer oneens	41	19,7	21,8	100,0
	Total	188	90,4	100,0	
Missing	System	20	9,6		
Total		208	100,0		

Tabel 5:

Ik heb het gevoel dat ik met de OV chipkaart duurder uit ben dan met het gebruik van losse kaartj...

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Zeer eens	37	17,8	19,6	19,6
	Eens	57	27,4	30,2	49,7
	Neutraal	38	18,3	20,1	69,8
	Oneens	42	20,2	22,2	92,1
	Zeer oneens	15	7,2	7,9	100,0
	Total	189	90,9	100,0	
Missing	System	19	9,1		
Total		208	100,0		

Tabel 6:

Hoeveel maakt u gebruik van het openbaar vervoer?					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Minder dan 1 keer per maand	19	9,1	9,6	9,6
	Minder dan 1 keer per week	25	12,0	12,7	22,3
	1 keer per week	16	7,7	8,1	30,5
	2 tot 5 keer per week	102	49,0	51,8	82,2
	Vaker dan 5 keer per week	35	16,8	17,8	100,0
	Total	197	94,7	100,0	
Missing	System	11	5,3		
Total		208	100,0		

Tabel 7:

Hoeveel maakt u gebruik van het openbaar vervoer? * Ik vind het goedkoop om te reizen met de OV chipkaart. Crosstabulation

			Ik vind het goedkoop om te reizen met de OV chipkaart.					Total
			Zeereens	Eens	Neutraal	Oneens	Zeereens	
Hoeveel maakt u gebruik van het openbaar vervoer?	Minder dan 1 keer per maand	Count	0	1	8	7	1	17
		% within Hoeveel maakt u gebruik van het openbaar vervoer?	0,0%	5,9%	47,1%	41,2%	5,9%	100,0%
		% within Ik vind het goedkoop om te reizen met de OV chipkaart.	0,0%	6,3%	16,3%	9,0%	2,4%	9,0%
		% of Total	0,0%	0,5%	4,3%	3,7%	0,5%	9,0%
	Minder dan 1 keer per week	Count	0	2	9	12	1	24
		% within Hoeveel maakt u gebruik van het openbaar vervoer?	0,0%	8,3%	37,5%	50,0%	4,2%	100,0%
		% within Ik vind het goedkoop om te reizen met de OV chipkaart.	0,0%	12,5%	18,4%	15,4%	2,4%	12,8%
		% of Total	0,0%	1,1%	4,8%	6,4%	0,5%	12,8%
	1 keer per week	Count	0	2	3	6	4	15
		% within Hoeveel maakt u gebruik van het openbaar vervoer?	0,0%	13,3%	20,0%	40,0%	26,7%	100,0%
		% within Ik vind het goedkoop om te reizen met de OV chipkaart.						
		% of Total						

	% within Ik vind het goedkoop om te reizen met de OV chipkaart.	0,0%	12,5%	6,1%	7,7%	9,8%	8,0%
	% of Total	0,0%	1,1%	1,6%	3,2%	2,1%	8,0%
2 tot 5 keer per week	Count	2	8	23	44	22	99
	% within Hoeveel maakt u gebruik van het openbaar vervoer?	2,0%	8,1%	23,2%	44,4%	22,2%	100,0%
	% within Ik vind het goedkoop om te reizen met de OV chipkaart.	50,0%	50,0%	46,9%	56,4%	53,7%	52,7%
	% of Total	1,1%	4,3%	12,2%	23,4%	11,7%	52,7%
Vaker dan 5 keer per week	Count	2	3	6	9	13	33
	% within Hoeveel maakt u gebruik van het openbaar vervoer?	6,1%	9,1%	18,2%	27,3%	39,4%	100,0%
	% within Ik vind het goedkoop om te reizen met de OV chipkaart.	50,0%	18,8%	12,2%	11,5%	31,7%	17,6%
	% of Total	1,1%	1,6%	3,2%	4,8%	6,9%	17,6%
Total	Count	4	16	49	78	41	188
	% within Hoeveel maakt u gebruik van het openbaar vervoer?	2,1%	8,5%	26,1%	41,5%	21,8%	100,0%
	% within Ik vind het goedkoop om te reizen met de OV chipkaart.	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
	% of Total	2,1%	8,5%	26,1%	41,5%	21,8%	100,0%