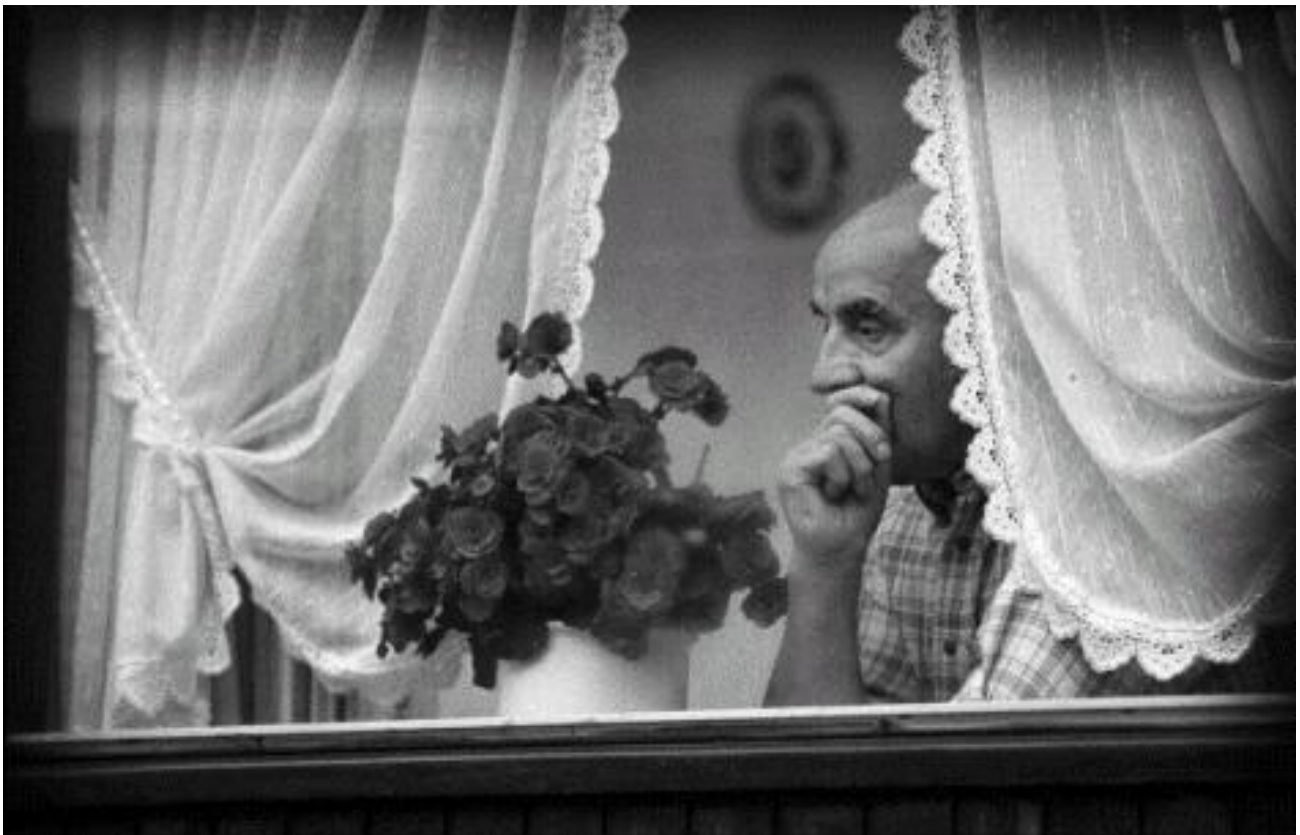


# Vervoersarmoede en sociale netwerken

Beter een goede buur dan een verre vriend?



Een onderzoek naar de mate van sociale uitsluiting onder auto-lozen als gevolg van problemen bij het onderhouden van sociale netwerken



**Radboud Universiteit Nijmegen**



# Vervoersarmoede en sociale netwerken

Beter een goede buur dan een verre vriend?

Auteur: M.J. (Marnix) ten Holder  
Studentnummer: 0608505  
Begeleider: dhr. dr. C.J.C.M Martens

Radboud Universiteit Nijmegen  
Faculteit der Managementwetenschappen  
Bachelorthesis sociale geografie en planologie

Nijmegen, 2 juli 2010



**Radboud Universiteit Nijmegen**



## Voorwoord

Voor u ligt de bachelorthesis die ik heb geschreven ter afronding van mijn Bachelor Sociale Geografie en Planologie aan de Radboud Universiteit Nijmegen. Het betreft een onderzoek naar sociale uitsluiting onder auto-lozen als gevolg van problemen bij het onderhouden van een sociaal netwerk. Dit onderwerp spreekt mij aan omdat het een relatief onbelicht fenomeen is in Nederland. Als er wordt gesproken over mobiliteit worden de minder mobiele, waaronder auto-lozen, veelal over het hoofd gezien. Deze groep mensen leven in een maatschappij waar een hoge mobiliteit wordt verondersteld en auto-gebruik als normaal wordt beschouwd. Mede door de maatschappelijke gevolgen is bij mij de interesse voor het onderwerp 'vervoersarmoede' gewekt. Ik heb dit onderzoek dan ook met veel plezier gedaan. De literatuur omtrent dit onderwerp was tijdens mijn studie tot dusver weinig aan bod gekomen en ook het voorbereiden, uitvoeren en verwerken van een kwalitatief onderzoek heb ik als zeer leerzaam ervaren.

Dit voorwoord wil ik ook graag gebruiken om een aantal mensen te bedanken. Allereerst mijn begeleider Karel Martens. Zijn begeleiding vormde een goede combinatie van soms een duwtje in de juiste richting met daarnaast voldoende ruimte om met eigen voorstellen te komen. Uiteraard bedank ik ook de respondenten voor hun bereidheid te participeren in dit onderzoek en mij inzicht te geven in hun sociale leven. Ook bedank ik mijn vrienden, studiegenoten en Laura. Zij hebben mij allen gemotiveerd tijdens het schrijven van deze scriptie, maar het mij soms ook even helemaal doen vergeten.

Marnix ten Holder

Nijmegen, juli 2010

## Samenvatting

In deze bachelorthesis wordt onderzoek gedaan naar problemen die autolozen ondervinden bij het onderhouden hun sociale netwerk, de factoren die hier een belemmerende rol in spelen en in hoeverre deze problemen sociale uitsluiting tot gevolg hebben.

Personen die niet in het bezit zijn van een auto kost het vaak meer tijd en moeite nodig om een bestemming te bereiken dan iemand met een auto (Department of the Environment, Transport and the Regions [DETR], 2000), of kunnen de bestemming vaak helemaal niet bereiken binnen een redelijke tijd. Een belangrijke oorzaak hiervan is dat de ruimtelijke ontwikkeling in de meeste Westerse landen steeds meer gebaseerd is op autogebruik. Er wordt dan weinig rekening gehouden met minder mobiele groepen, zoals autolozen. Een autoloos persoon heeft beperkte verplaatsingsmogelijkheden en hiermee ook beperkte mogelijkheden om deel te nemen aan maatschappelijke activiteiten.

De laatste jaren is binnen de wetenschappelijke literatuur steeds vaker de invloed van beperkte verplaatsingsmogelijkheden, op sociale uitsluiting onderzocht. Als een persoon door problemen met vervoer niet meer kan deelnemen aan de activiteiten die noodzakelijk worden geacht voor volledige participatie in de maatschappij wordt dit vervoersarmoede genoemd. Vervoersarmoede kan vervolgens bijdragen aan sociale uitsluiting van een persoon. Er zijn drie onderdelen van vervoersarmoede; slechte toegang tot voorzieningen, beperkte baanperspectieven door vervoer en beperkte toegang tot het sociale netwerk. In dit onderzoek wordt alleen het de laatste onderdeel onderzocht.

Het doel van dit onderzoek is inzicht te geven in hoeverre er sprake is van sociale uitsluiting onder autolozen als gevolg van problemen bij het onderhouden van sociale netwerken. Voor dit exploratieve onderzoek zijn er acht diepte-interviews afgelegd met verschillende autolozen uit de Nijmeegse wijk Hatert. Vanuit praktische overwegingen zijn de respondenten binnen één wijk gezocht. Het is geen doel om uitspraken te doen over sociale uitsluiting in Hatert of wijken met een soortgelijke status.

Ten eerste is er onderzocht welke problemen autolozen ondervinden bij het onderhouden van hun sociale netwerk. Hiervoor zijn op basis van de soort problemen vier respondenten geselecteerd. Over hen is in een kwalitatief verhaal geschreven waarin staat op welke manier zij hun sociale netwerk onderhouden en tegen welke problemen zij aanlopen. De problemen variëren van gebrekkige alternatieven van de auto naar bestemmingen buiten de stad tot relatieve problemen door een afkeer van het openbaar vervoer. Ook spelen er problemen die geen direct verband hebben met vervoer, bijvoorbeeld een druk dagelijks activiteitenpatroon van de persoon waarmee een autoloze contact wil onderhouden. Deze problemen hebben in de meeste gevallen geen ernstige gevolgen voor het onderhouden het sociale netwerk. Met name de fiets en bus zijn vervoersmiddelen waar autolozen veel gebruik van maken om hun contacten te bezoeken. Daarnaast gaan ze gaan creatief om met de bezoeken die ze afleggen. Een andere belangrijke bevinding is dat alle respondenten van dit onderzoek in verschillende mate gebruik maken van vervoer van een ander. Vooral bij speciale gelegenheden en bezoeken aan sociale contacten die meer landelijk wonen is dit veelal het geval.

Ten tweede is er onderzocht welke factoren een belemmering vormen bij het onderhouden van een sociaal netwerk. Vanuit de theorie zijn er verschillende factoren naar voren gekomen die invloed kunnen hebben op het onderhouden van een sociaal netwerk. Allereerst zijn dit verplaatsingsmogelijkheden. In het geval van een autoloos persoon leiden beperkte verplaatsingsmogelijkheden tot meer moeite bij het onderhouden van het sociale netwerk. Als tweede bepaalt het dagelijkse activiteitenpatroon van een persoon hoeveel tijd er over is voor het onderhouden van een contact, zowel een afspraak zelf als de reis er naar toe. Dit is echter ook afhankelijk van het dagelijkse activiteitenpatroon van de persoon waarmee het contact wordt getracht te onderhouden. Cijfers over de levenssituatie en levensfase van mensen in Nederland duiden op een groeiend individualisme in de samenleving. Hierdoor moeten mensen meer de deur uit om contacten te onderhouden en dus meer moeite doen voor het onderhouden van een sociaal netwerk. Ten vierde vergroot toegang tot een *'support network'* het gemak om een sociaal netwerk te onderhouden. Met *'support network'* wordt in dit onderzoek het netwerk van mensen bedoeld waarvan de autoloze gebruik kan maken voor vervoer. De ruimtelijke spreiding van sociale contacten heeft ook invloed op het onderhouden van het sociale netwerk. Er wordt verondersteld dat sociale netwerken steeds verspreider zijn komen te liggen en hierdoor iedereen gemiddeld, maar vooral autolozen, meer tijd en moeite moeten doen om hun sociale netwerk te onderhouden. Tot slot heeft de toegang tot virtuele mobiliteit een positieve invloed op het onderhouden van een sociaal netwerk. Echter geldt dit alleen als virtuele mobiliteit niet op grote schaal, en tegen de wil van iemand in, fysieke ontmoetingen vervangt.

Uit het onderzoek blijkt dat geen van de factoren een grote belemmerende rol speelt bij het onderhouden van een sociaal netwerk. Het komt bij hooguit een paar van de respondenten voor dat beperkte verplaatsingsmogelijkheden of het dagelijks activiteitenpatroon redelijk belemmerend werken op het onderhouden van het contact. Als dit daarna echter wordt afgezet tegen de belemmerende werking bij andere contacten verzwakt het al snel tot een niveau waar sprake is van nauwelijks belemmering. De twee factoren die uiteindelijk voor de grootste belemmeringen zorgen zijn beperkte verplaatsingsmogelijkheden en de ruimtelijke spreiding van sociale contacten.

Als derde is onderzocht in hoeverre problemen met het onderhouden van het sociale netwerk leiden tot sociale uitsluiting en in hoeverre dit wordt veroorzaakt door vervoersarmoede. De (vervoers)problemen die eerder in dit onderzoek aan bod zijn gekomen leiden maximaal tot problemen bij het onderhouden van een relatie met een enkel contact. Over sociale uitsluiting kan daarom niet gesproken worden. Aangezien er geen sprake is van sociale uitsluiting hoeft dus niet te worden gekeken in hoeverre dit wordt veroorzaakt door vervoersarmoede. Afgaande op de resultaten van dit onderzoek kan worden gesteld dat de meeste autolozen hun sociale contacten met andere vervoersmiddelen buiten de auto ook voldoende kunnen bereiken.

Met de resultaten van de drie veelvragen kan de centrale vraag worden beantwoord, die luidt: *'In hoeverre is er sprake van sociale uitsluiting onder autolozen als gevolg van problemen bij het onderhouden van sociale netwerken?'* Er kan worden geconcludeerd dat er geen sprake is van sociale uitsluiting onder autolozen als gevolg van problemen bij het onderhouden van sociale netwerken. Ondanks hun autoloosheid hebben de respondenten naar eigen zeggen voldoende contact met belangrijke vrienden en familieleden. In bijna alle

gevallen biedt het openbaar vervoer voor langere afstanden en de fiets voor korte afstanden een goed alternatief om een sociaal contact te bereiken. Ook is gebleken dat autolozen voor bepaalde verplaatsingen (met name voor langere afstanden) vaak gebruik maken van vervoer van anderen. Dit blijkt een goede manier om moeilijk bereikbare contacten te kunnen bezoeken, alleen is de autoloze hierdoor wel afhankelijk van anderen.

Het onderzoek is gedaan onder respondenten woonachtig in een stedelijk gebied. Er is gebleken dat veel van hen voor het bezoeken van respondenten gebruik maken van de fiets en de bus. Er bestaat dus een grote kans dat de resultaten van een soortgelijk onderzoek in een ruraal gebied sterk verschillen met de resultaten van dit onderzoek. Men zal daar grotere afstanden af moeten leggen en het openbaar vervoer rijdt minder frequent. Voor eventueel vervolgonderzoek is het daarom nuttig om onderzoek naar sociale uitsluiting en vervoer in een rurale gemeente te doen.

Daarnaast zijn in dit onderzoek alleen problemen bij het onderhouden van een sociaal netwerk onderzocht als oorzaak voor sociale uitsluiting. Voor verder onderzoek kan ook nog worden gekeken naar problemen bij het bereiken van voorzieningen en naar perspectieven op een baan bij groepen met beperkte verplaatsingsmogelijkheden.

# Inhoudsopgave

<b>Hoofdstuk 1 Inleiding in het onderzoek</b>	<b>3</b>
1.1 Aanleiding	3
1.2 Doel- en vraagstelling	4
1.3 Onderzoeksmodel	5
1.4 Relevantie onderzoek	6
1.4.1. <i>Maatschappelijke relevantie</i>	6
1.4.2. <i>Wetenschappelijke relevantie</i>	6
1.5 Leeswijzer	7
<b>Hoofdstuk 2 Theorie</b>	<b>8</b>
2.1 Inleiding	8
2.2 Autobezit en verplaatsingsmogelijkheden	8
2.3 Vervoersarmoede	11
2.4 Sociale netwerken en uitsluiting	14
2.5 Conceptueel model	19
<b>Hoofdstuk 3 Methodologie</b>	<b>22</b>
3.1 Onderzoeksstrategie	22
3.2 Onderzoeksmateriaal	23
3.3 Dataverwerking	25
3.3 Ervaringen	26
<b>Hoofdstuk 4 Problemen bij het onderhouden van een sociaal netwerk</b>	<b>27</b>
4.1 Inleiding	27
4.2 Respondent 2: Kinderen en vervoer	28
4.2.1. <i>Situatieschets</i>	28
4.2.2. <i>Observaties</i>	29
4.3 Respondent 4: Gewenning aan familie in de wijk	30
4.3.1. <i>Situatieschets</i>	30
4.3.2. <i>Observaties</i>	31
4.4 Respondent 5: Het weer en het drukke leven van een ander	32
4.4.1. <i>Situatieschets</i>	32
4.4.2. <i>Observaties</i>	33
4.5 Respondent 7: Als je een auto gewend bent	34
4.5.1. <i>Situatieschets</i>	34
4.5.2. <i>Observaties</i>	35
4.6 Conclusie	36
<b>Hoofdstuk 5 Sociale netwerken en sociale uitsluiting</b>	<b>38</b>
5.1 Inleiding	38
5.2 Verplaatsingsmogelijkheden	39
5.3 Dagelijks activiteitenpatroon	42
5.4 Levenssituatie en levensfase	44

5.5 'Support network'	45
5.6 Ruimtelijke spreiding van sociale contacten	46
5.6 Virtuele mobiliteit	47
5.8 Conclusie	48
<b>Hoofdstuk 6 Conclusie en reflectie</b>	<b>51</b>
6.1 Conclusie	51
6.2 Reflectie	53
6.3 Discussie	54
<b>Literatuurlijst</b>	<b>57</b>
<b>Bijlage I Respondentenoverzicht</b>	<b>60</b>
<b>Bijlage II Interviewguide</b>	<b>61</b>
<b>Bijlage III Kwalitatieve gradatie vervoersproblemen</b>	<b>65</b>
<b>Bijlage IV Kwalitatieve gradatie belemmerende factoren</b>	<b>68</b>

# Hoofdstuk 1      Inleiding in het onderzoek

## 1.1      Aanleiding

In de meeste Westerse landen wordt de ruimtelijke inrichting steeds meer bepaald door de auto en het gebruik hiervan. Mensen die niet in het bezit zijn van een auto of deze om andere redenen niet kunnen gebruiken kunnen veel voorzieningen minder goed bereiken, omdat ze zijn aangewezen op het openbaar vervoer of andere vormen van transport. Wanneer mensen door beperkte verplaatsingsmogelijkheden niet meer op een volwaardige manier aan het maatschappelijk leven kunnen deelnemen, noemen wij hen vervoersarm (Meert, 2003).

Uit onderzoeken van onder andere Church et al. (2000) en Cebollada (2008) blijkt dat vervoersarmoede het meeste wordt ervaren door personen uit gebieden met een lage sociaaleconomische status. De bereikbaarheidsproblemen hebben hier onder andere consequenties op de arbeidsmarktmogelijkheden van de inwoners. Martens (2009) betoogt aan de hand van Walzer's *Spheres of Justice* dat vervoer een bepaalde sociale betekenis heeft en het hierdoor een ander verdelingsprincipe verdient dan geld of macht. Door de huidige verdeling zijn er bepaalde groepen die op basis van hun inkomen, fysieke conditie en woonplaats slechter af zijn dan anderen. Zij ondervinden in hun dagelijks leven de consequenties van deze beperkte verplaatsingsmogelijkheden. In het huidige mobiliteitsbeleid ligt de aandacht te veel op de mobiele reiziger en worden de belangen van minder mobiele individuen vanuit het oogpunt van sociale rechtvaardigheid onvoldoende behartigd (Litman, 2002; Martens, 2006). Om vervoer duurzaam te maken is er naast de (reeds groeiende) focus op aantasting van het milieu ook een verschuiving nodig richting een rechtvaardigere verdeling van vervoer binnen de maatschappij.

In de literatuur is er de laatste jaren steeds meer geschreven over de relatie tussen vervoer en sociale uitsluiting (Cass et al., 2005; Currie et al., 2009; Hine & Mitchell, 2003; Social Exclusion Unit, 2003). Dit houdt in dat mensen worden uitgesloten van het sociale, economische of politieke leven in de maatschappij door bereikbaarheidsproblemen als gevolg van slechte toegang tot vervoer (Kenyon et al., 2002). Dit kan zich uiten in het ondervinden van belemmeringen bij het zoeken naar een baan, het bereiken van voorzieningen als zorg en onderwijs of het onderhouden van sociale netwerken (Hine & Mitchell, 2003; Cass et al., 2005). Deze laatste vorm van vervoersgerelateerde sociale uitsluiting (vervoersarmoede) staat centraal in dit onderzoek.

De laatste decennia is de maatschappij, door een gegroeide mobiliteit van mensen, veranderd van verschillende kleine, van elkaar losstaande, segmenten naar een ingewikkelder netwerk waarin steeds meer met elkaar samenhangt en de afstanden groter zijn (Axhausen, 2002). Wat betreft sociale netwerken is er dus een verschuiving ontstaan van ruimtelijk geclusterde sociale netwerken naar netwerken die meer ruimtelijk gespreid zijn (Larsen et al., 2006). Het onderhouden van sociale contacten betekent tegenwoordig doorgaans het afleggen van langere afstanden en daarmee kost het meer tijd en moeite, vooral voor minder mobiele. Het is echter de vraag of de sociale netwerken voor iedereen meer ruimtelijk gespreid zijn komen te liggen. Er kan namelijk verondersteld worden dat

sociale netwerken zich ruimtelijk minder zullen spreiden, wanneer de verplaatsingsmogelijkheden van mensen binnen dit netwerk achterblijven bij de groeiende mobiliteit. Dit is een goede reden om de relatie tussen beperkte verplaatsingsmogelijkheden en het onderhouden van sociale netwerken te onderzoeken.

Hoewel er veel onderzoek is gedaan naar vervoersarmoede en sociale uitsluiting in het Verenigd Koninkrijk (Church et al., 2000; Hine & Mitchell, 2003; Kenyon et al., 2002; Lucas et al., 2001), Spanje (Cebollada, 2008) en België (Meert, 2003) is er voor Nederland nog weinig inzicht in de omvang en de aard van dit verschijnsel. Om hier inzicht in te krijgen kan worden gekozen om onderzoek te doen naar verschillende deelgebieden en groepen die, volgens onderzoek, vervoersarmoede meer ervaren, zoals minima, vrouwen, kinderen, ouderen en gehandicapten (Hine & Mitchell, 2003). In dit onderzoek staan huishoudens zonder auto of motor centraal.

## **1.2 Doel- en vraagstelling**

Tot dusver is er nog weinig tot geen onderzoek gedaan naar de aard en mate van vervoersarmoede en sociale uitsluiting in Nederland. Dit onderzoek moet een bijdrage leveren aan dit empirische gat. Uit paragraaf 1.1 is naar voren gekomen dat dit wordt gedaan door de relatie tussen beperkte verplaatsingsmogelijkheden en het onderhouden van sociale netwerken te analyseren voor autolozen. Zowel de centrale vraag als de deelvragen zijn empirisch van aard. Deze worden beantwoord met de informatie die wordt gehaald uit interviews met verschillende autolozen.

*Het doel van dit onderzoek is inzicht te geven in hoeverre er sprake is van sociale uitsluiting onder autolozen als gevolg van problemen bij het onderhouden van sociale netwerken.*

Met de resultaten van een analyse over de gevolgen van de autoloosheid op het onderhouden van sociale netwerken kunnen uitspraken worden gedaan over vervoersarmoede, omdat uitsluiting van sociale netwerken hier een onderdeel van is (Hine & Mitchell, 2003; Cass et al., 2005). Vervoersarmoede draagt op haar beurt weer bij aan de mate van sociale uitsluiting van een persoon. Uit de literatuur komen tevens twee andere vormen van vervoersarmoede naar voren, namelijk belemmeringen op de arbeidsmarkt en uitsluiting van voorzieningen. Dit kunnen, net als uitsluiting van sociale netwerken, consequenties zijn van beperkte verplaatsingsmogelijkheden. Dit onderzoek gaat verder niet in op deze verschijnselen, maar schenkt de aandacht aan het onderhouden van sociale netwerken.

Om de bovenstaande doelstelling verder te concretiseren is een centrale vraag opgesteld, deze luidt als volgt:

*In hoeverre is er sprake van sociale uitsluiting onder autolozen als gevolg van problemen bij het onderhouden van sociale netwerken?*

Met het antwoord op deze vraag kunnen uitspraken worden gedaan over de mate van sociale uitsluiting onder autolozen. Om een antwoord op deze centrale vraag te formuleren

is er verschillende informatie nodig die uit de antwoorden op de volgende drie deelvragen naar voren moeten komen:

- 1. In hoeverre ondervinden autolozen problemen met het onderhouden van hun sociale netwerk?*
- 2. Welke factoren belemmeren het onderhouden van het sociale netwerk en in welke mate doen zij dat?*

Vanuit de literatuur komen verschillende factoren naar voren die invloed hebben op het onderhouden van sociale netwerken. Dit zijn verplaatsingsmogelijkheden, het dagelijks activiteitenpatroon, levenssituatie en levensfase, ruimtelijke spreiding van sociale contacten, virtuele mobiliteit en het 'support network'. In hoofdstuk 2 worden deze factoren uitgebreid behandeld.

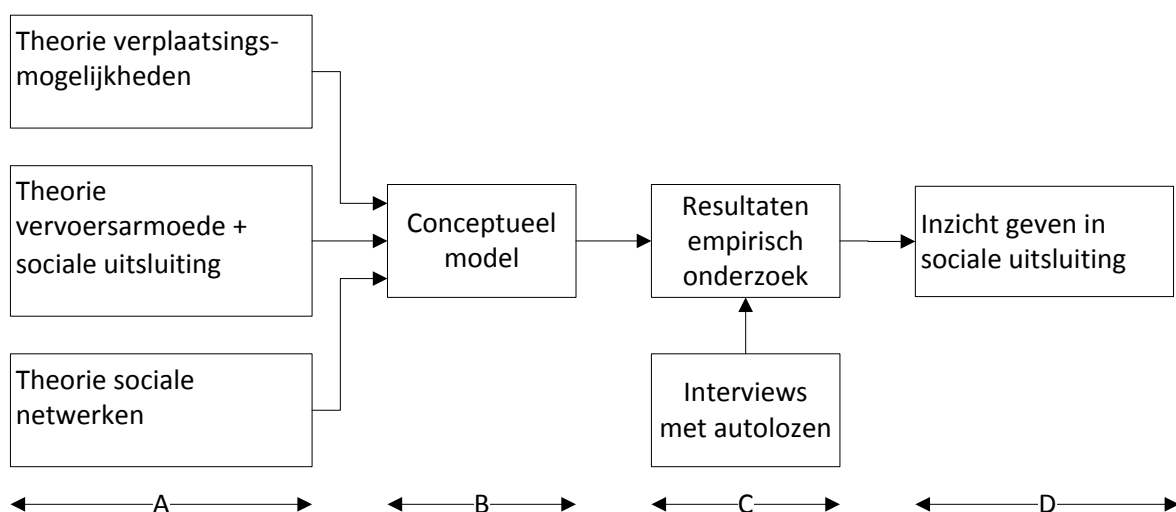
- 3. In hoeverre leiden problemen met het onderhouden van het sociale netwerk tot sociale uitsluiting en in hoeverre wordt dit veroorzaakt door vervoersarmoede?*

Met behulp van de antwoorden uit de eerste twee deelvragen kan worden bepaald in hoeverre problemen leiden tot sociale uitsluiting en welke rol de beperkte verplaatsingsmogelijkheden hierin spelen. Deze factor staat namelijk centraal in dit onderzoek.

De antwoorden op deze centrale en –deelvragen moeten genoeg informatie bieden om aan de doelstelling te voldoen.

### 1.3 Onderzoeksmodel

Om de centrale vraag en deelvragen te kunnen beantwoorden en aan de doelstelling te voldoen wordt er volgens het onderstaande onderzoeksmodel (figuur 1.1) te werk gegaan.



**Figuur 1.1:** Onderzoeksmodel

Het onderzoek start vanuit de wetenschappelijke literatuur over verplaatsingsmogelijkheden, vervoersarmoede, sociale uitsluiting en sociale netwerken (A). Dit levert verbanden op tussen deze kernbegrippen, welke in een conceptueel model wordt verwerkt (B). De uitkomsten van de diepte-interviews vormen basis voor de resultaten van het empirisch onderzoek. Het opgestelde conceptuele model wordt hier als handvat voor gebruikt (C). Door de resultaten van het onderzoek naar het onderhouden van sociale netwerken door autolozen te analyseren kan uiteindelijk inzicht worden gegeven in de mate van sociale uitsluiting onder autolozen als gevolg van problemen bij het onderhouden van het sociale netwerk (D).

## **1.4 Relevantie onderzoek**

### *1.4.1. Maatschappelijke relevantie*

Beperkte verplaatsingsmogelijkheden kunnen een effect hebben op het dagelijks leven van een persoon. Deze mogelijkheden worden veelal bepaald door persoonlijke kenmerken zoals inkomen, fysieke conditie en woonplaats. In veel gevallen zijn deze factoren gebaseerd op toeval en daarom is de 'verdeling' van vervoer onrechtvaardig te noemen. In het geval van autolozen is het meestal geen bewuste keuze om niet in het bezit te zijn van, of niet te rijden in, een auto. De ruimtelijke inrichting van Nederland wordt echter steeds meer bepaald door de auto en het gebruik hiervan. Hierdoor hebben autolozen vaak bereikbaarheidsproblemen. Als dit er toe leidt dat zij niet meer op een volwaardige manier aan het maatschappelijk leven kunnen deelnemen, noemen wij hen vervoersarm (Meert, 2003). Deze vervoersarmoede kan bijdragen aan de sociale uitsluiting van een persoon. Het is daarom erg relevant om het effect van autoloosheid te onderzoeken. Als blijkt dat vervoersarmoede op grote schaal voorkomt en dit leidt tot sociale uitsluiting kan dit een reden zijn voor de overheid of andere actoren om meer aandacht te besteden aan de vervoersmogelijkheden van autolozen.

### *1.4.2. Wetenschappelijke relevantie*

Op het gebied van vervoersarmoede en sociale uitsluiting is er in Nederland nog weinig onderzoek gedaan. In landen als België, Spanje en het Verenigd Koninkrijk zijn deze onderwerpen meer aan bod gekomen in onderzoek en is er de nodige literatuur over gepubliceerd. Voor het maken van toekomstig vervoersbeleid in Nederland is het echter wel noodzakelijk om te weten in hoeverre autolozen sociale uitsluiting ervaren als gevolg van problemen bij het onderhouden van sociale netwerken. Dit verschilt natuurlijk sterk per deelgebied en doelgroep. De resultaten van dit onderzoek kunnen een bijdrage leveren aan het inzicht dat er is over het verschijnsel vervoersarmoede in Nederland en hiermee informatie bieden voor beleidsmakers op het gebied van vervoer en mobiliteit. Daarnaast is er in de bestaande literatuur nog weinig geschreven over de consequenties van een gebrek aan transport op het onderhouden van sociale netwerken, maar is het vooral gericht op arbeidsmarktmogelijkheden en toegang tot verschillende voorzieningen.

## 1.5 Leeswijzer

In deze paragraaf wordt de structuur van dit onderzoek uiteengezet. In hoofdstuk 2 staat de theorie omtrent de belangrijkste begrippen centraal. Met name aan de literatuur over sociale netwerken en uitsluiting wordt extra aandacht besteed.

In het hoofdstuk 3 worden de methoden en technieken genoemd die zijn gebruikt bij de voorbereiding en uitvoering van dit onderzoek.

Met hoofdstuk 4 begint het empirische gedeelte van het onderzoek. Vanuit de resultaten van de interviews worden in dit hoofdstuk vier verhalen van verschillende respondenten geschetst met de manier waarop ze hun sociale netwerk onderhouden en de problemen die zij hierbij ondervinden. Met deze informatie wordt dan antwoord gegeven op de eerste deelvraag.

In hoofdstuk 5 wordt de informatie uit het empirisch onderzoek gebruikt om te kijken in hoeverre factoren het onderhouden van het sociale netwerk belemmeren. Deze factoren komen eerder aan bod in hoofdstuk 2 en staan schematisch in het conceptuele model in paragraaf 2.5. Hiermee wordt deelvraag twee beantwoord. Vervolgens wordt in hoofdstuk 5 antwoord gegeven op de derde deelvraag, in hoeverre er sprake is van sociale uitsluiting onder auto-lozen door problemen met het onderhouden van sociale contacten en in hoeverre dit wordt veroorzaakt door vervoersarmoede.

Tot slot worden in hoofdstuk 6 enkele conclusies getrokken naar aanleiding van de onderzoeksresultaten en wordt er antwoord gegeven op de hoofdvraag. Ook worden de onderzoeksresultaten vergeleken met resultaten van eerder onderzoek. Daarnaast worden enkele kritische noten geplaatst ter reflectie van het onderzoek. Tenslotte volgt een korte discussie over verantwoordelijkheid binnen het thema mobiliteit en vervoersarmoede.

## Hoofdstuk 2      Theorie

### 2.1      Inleiding

In dit hoofdstuk staan de theoretische perspectieven over de kernbegrippen van dit onderzoek centraal. In paragraaf 2.2 wordt wetenschappelijke informatie over autobezit gegeven en de relatie met verplaatsingsmogelijkheden toegelicht. Vervolgens wordt in paragraaf 2.3 een eventuele consequentie van beperkte verplaatsingsmogelijkheden besproken, namelijk vervoersgerelateerde sociale uitsluiting, vanaf nu aangeduid als vervoersarmoede. Hierna wordt in paragraaf 2.4 uitgebreid stilgestaan bij sociale netwerken en de uitsluiting hiervan. Uitsluiting van sociale netwerken door beperkte verplaatsingsmogelijkheden, het niet hebben van een auto, is namelijk het onderdeel van vervoersarmoede van waaruit in dit onderzoek uiteindelijk inzicht moet worden gegeven in de mate van sociale uitsluiting onder autolozen. Tot slot wordt de behandelde theorie in paragraaf 2.5 gevisualiseerd in een conceptueel model. De theorie en het conceptuele model vormen de handvaten waarmee het onderzoek wordt ingekaderd.

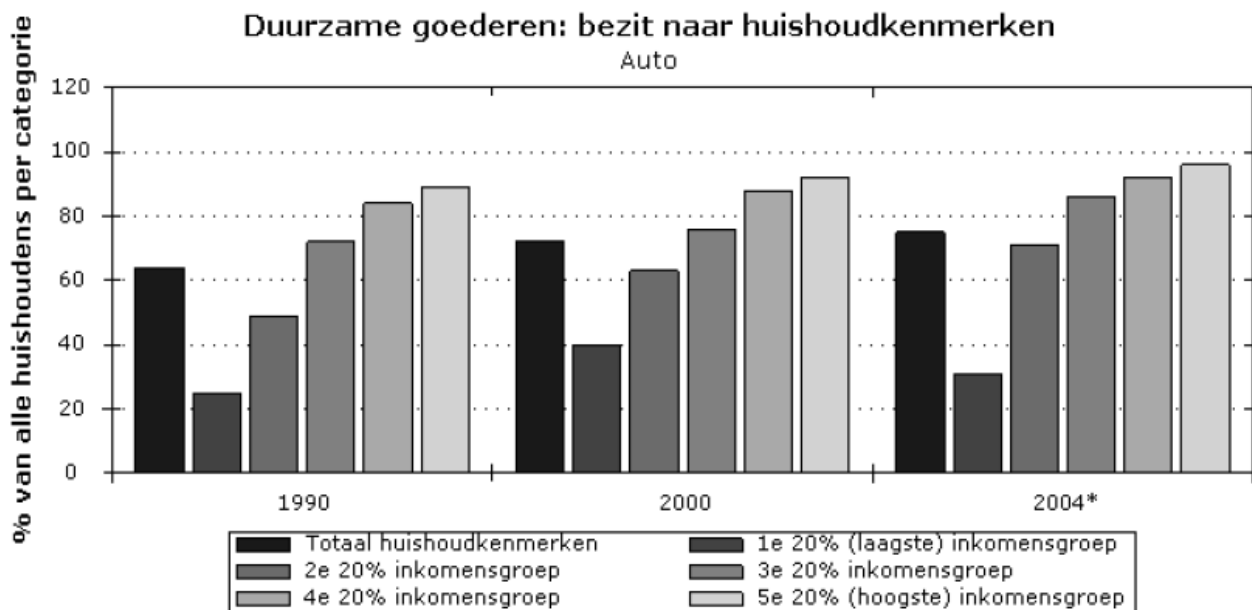
### 2.2      Autobezit en verplaatsingsmogelijkheden

Een paar decennia geleden was autobezit veel beperkter dan nu. Waar het toen bijna uniek was dat een gezin een auto had zijn twee auto's per huishouden tegenwoordig geen uitzondering meer. Er wordt steeds meer verondersteld dat ieder huishouden de beschikking heeft over minimaal één auto. Deze assumptie heeft er in de meeste Westerse landen toe geleid dat de cultuur en de ruimtelijke ontwikkeling steeds meer is gebaseerd op autogebruik (Kenyon, et al., 2002). Harms (2003, p. 89) spreekt zelfs over een "autoafhankelijk" leefpatroon dat bij veel mensen is ontstaan. Dit toenemende belang van mobiliteit wordt goed geïllustreerd door het onderstaande citaat:

*"Mobility climbs to the rank of the uppermost among the coveted values – and the freedom to move, perpetually a scarce and unequally distributed commodity, fast become the main stratifying factor of our late-modern or postmodern times"*

(Larsen et al., 2010, p. 64, naar: Bauman, 1998)

Uit het bovenstaande citaat komt naar voren dat de verdeling van auto's, en mobiliteit, over de maatschappij ongelijk is verdeeld en een sterk verband met de gelaagdheid in de huidige samenleving heeft. Deze ongelijke verdeling kan verschillende redenen hebben, zoals iemands leeftijd of fysieke conditie. Een andere belangrijke indicator voor de verdeling van auto's over de maatschappij is inkomen. In figuur 2.1 is het autobezit per inkomenscategorie te zien voor Nederlandse huishoudens. Hier is duidelijk te zien dat het aantal huishoudens zonder een auto toeneemt, naarmate het inkomen daalt. Uit onderzoek van Pucher & Renne (2003) blijkt dat hetzelfde het geval is voor de Verenigde Staten. Daarnaast tonen zij ook aan dat huishoudens met een laag inkomen minder verplaatsingen per dag afleggen dan huishoudens met een hoog inkomen en dat dit verplaatsingen over een gemiddeld kortere afstand zijn.



**Figuur 2.1:** Autobezit per huishouden naar inkomensklasse (Bron: CBS, Statline, 2009)

In de laatste decennia van de twintigste eeuw is de auto een steeds belangrijkere rol gaan spelen in het ruimtelijke beleid in Nederland. Dit heeft geleid tot veranderende locaties voor onder andere werkgelegenheid, onderwijs, gezondheidszorg en recreatie. Voor de mensen die afhankelijk zijn van andere vervoersmiddelen dan een auto heeft dit geleid tot een “mismatch” tussen waar ze naar toe moeten en of ze dit kunnen bereiken (Social Exclusion Unit, 2003, p. 4). Hier hebben personen die niet in het bezit zijn van een auto vaak meer tijd en moeite nodig om een bestemming te bereiken dan iemand met een auto (DETR, 2000) of is de bestemming vaak helemaal niet te bereiken binnen een redelijke tijd. Een autoloos persoon heeft dus beperkte verplaatsingsmogelijkheden en hiermee ook beperkte mogelijkheden om deel te nemen aan maatschappelijke activiteiten.

Er dient te worden gedefinieerd wat het begrip autoloos precies inhoudt. In dit onderzoek is een auto-loze iemand uit een huishouden zonder auto en motorfiets. Dit is de meest heldere en makkelijk te bepalen definitie. Er wordt dus geen rekening gehouden met het gebruik kunnen maken van de auto van een kennis of familielid of het wel in bezit zijn van een auto, maar deze om bepaalde redenen niet kunnen gebruiken, zoals het niet of nauwelijks kunnen betalen van brandstof.

Inkomen en fysieke conditie zijn niet de enige factoren die invloed hebben op autobezit. Een andere belangrijke factor is ‘keuze’. De achtergrond van deze keuze verschilt per persoon. Zo kan een rijk persoon die in het centrum van een grote stad woont, er bewust voor kiezen om geen auto aan te schaffen, omdat het openbaar vervoer sneller en makkelijker is (Lucas et al., 2001). Een persoon met een laag inkomen kan ook kiezen om geen auto aan te schaffen, omdat hij of zij hier kosten mee kan besparen. Het bewust kiezen om geen auto te nemen wil dus niet per definitie zeggen dat iemand geen nadelen meer heeft met betrekking tot verplaatsingsmogelijkheden. Het kan echter wel vaak een aanwijzing zijn dat iemand liever gebruikt maakt van het openbaar vervoer of minder bereikbaarheid accepteert om hier kosten op te besparen.

Zodra auto-loos zijn geen bewuste keuze is zullen de negatieve consequenties die het niet hebben van een auto met zich meebrengen groter zijn. Het draait hier allemaal om de *potentiële* mobiliteit van een persoon en niet om de daadwerkelijke mobiliteit; het gaat om de mogelijkheid die een persoon heeft om zich te verplaatsen en niet om de verplaatsingen die hij of zij daadwerkelijk aflegt (Martens, 2009). Een theorie die hier veel overeenkomsten mee heeft is die van "*motility*" van Vincent Kaufman (2002, p. 37). Dit begrip wordt als volgt gedefinieerd:

*"[Motility is] .. the way in which an individual appropriates what is possible in the domain of mobility and puts this potential to use for his or her activities. (...) The common key idea (...) is that every actor has her/his own potential for mobility, which can be transformed into movement according to aspirations and circumstances."*

(Kaufman, 2002, p. 37-38).

Een toename van mobiliteit houdt in dat een persoon langere afstanden overbrugt, meer afstanden overbrugt of beide. Een toename van '*motility*' betekent een toename van de capaciteit om afstanden te overbruggen. In de definitie is tevens te zien dat het basis idee bestaat uit de veronderstelling dat iedereen een eigen potentieel voor mobiliteit heeft. Dit begrip is dus vrijwel identiek aan het begrip '*potentiële mobiliteit*'. Als er vanaf nu wordt gesproken over de capaciteit die iemand heeft om zich te verplaatsen wordt het begrip '*motility*' gebruikt.

Verschillende factoren hebben een invloed op de '*motility*' van een persoon en deze worden door Kaufman (2002) in drie groepen verdeeld.

- Allereerst factoren die te maken hebben met toegang, die weer bestaan uit keuzes en condities. De keuzes bestaan uit alle beschikbare middelen van transport en communicatie en bereikbare voorzieningen binnen een bepaalde tijd. De condities verwijzen naar de bereikbaarheid van deze keuzes met betrekking tot prijs en in hoeverre het in het tijdschema van een persoon past.
- De tweede groep is vaardigheden. Dit heeft betrekking op de fysieke vaardigheden die mobiliteit vereist, aangeleerde vaardigheden die het toelaten om mobiel te zijn en organisatorische vaardigheden, zoals de manier waarop activiteiten worden gepland.
- De laatste groep heeft te maken met toe-eigening, ofwel de manier waarop toegang en vaardigheden worden geïnterpreteerd en gebruikt. Dit hangt uiteraard af van de waarden, gewoonten en waarnemingen van een persoon. Deze persoonlijke kenmerken bepalen de manier waarop mensen beslissen of toegang noodzakelijk is en hoe vaardigheden worden geëvalueerd.

Uiteindelijk is het belangrijk om te weten op welke wijze '*motility*' wordt omgezet in daadwerkelijke verplaatsingen, ofwel mobiliteit. '*Motility*' is de maximale capaciteit aan mobiliteit van een persoon. De daadwerkelijke verplaatsingen zijn dus altijd minder of, bij maximale omzetting, gelijk aan iemands '*motility*'. De bovenstaande drie dimensies bepalen gezamenlijk deze '*motility*' (Kaufman, 2002). Dit zijn veelal factoren die van persoon tot persoon sterk kunnen verschillen en niet alleen invloed hebben op de afstand die wordt

overbrugd en de frequentie hiervan, maar ook op de keuze voor de vorm van mobiliteit. Kaufman (2002) stelt dat de transformatie van *'motility'* naar mobiliteit ontstaat uit compromissen tussen ambitie, projecten en levensstijl. Zo kan een gescheiden vrouw met drie kinderen de ambitie hebben om voor haar carrière in een andere stad te gaan werken dan ze woont. Deze ambitie gaat echter niet samen met het leven van haar kinderen, ze wil hen niet van de school halen waar zij nu op zitten. Ze beschikt dus wel over een auto waarmee zij naar de andere stad kan rijden, alleen is dit niet te combineren als ze het huidige leven van haar kinderen niet wil verstoren. De vrouw zal na afweging van haar ambitie (carrière), project (kinderen) en levensstijl (alleenstaand) veel moeite hebben om haar *'motility'* om te zetten in mobiliteit, in dit geval de dagelijkse verplaatsingen naar haar werk.

In deze paragraaf is besproken dat het autobezit in Nederland ongelijk verdeeld is en dat dit in de meeste gevallen consequenties heeft op de mobiliteit van een persoon. Er is aangetoond dat autobezit inkomensafhankelijk is en auto-loosheid vaak een geldkwestie is. Veel auto-lozen zijn dus auto-loos omdat ze geen auto kunnen betalen of omdat ze geld willen besparen en een mindere bereikbaarheid accepteren. In het *'motility'* betoog van Kaufman (2002) zijn er meerdere factoren van autobezit genoemd, zoals fysieke gesteldheid en verschillende vaardigheden (bv. rijbewijs). Een lage *'motility'* hoeft op zichzelf nog geen probleem te vormen voor een persoon. In de volgende paragraaf worden consequenties besproken van beperkte verplaatsingsmogelijkheden op het sociale leven van een persoon.

### **2.3 Vervoersarmoede**

De *'motility'* van een persoon zegt iets over de mogelijkheden die iemand heeft om zich te verplaatsen en daarmee ook zijn of haar actieradius. Dit bepaalt het aantal plaatsen dat iemand kan bereiken, zoals voorzieningen, sociale contacten en werkgelegenheid.. In de vorige paragraaf is het effect van autobezit op de *'motility'* besproken. Wanneer er een discrepantie bestaat tussen de *'motility'* van een persoon en zijn of haar persoonlijke vervoersbehoefte is er sprake van het verschijnsel vervoersarmoede (Geeraerts & Loots, 2001). Hierbij moet wel de kanttekening worden gemaakt dat een persoon onmogelijke vervoersbehoefte kan hebben, omdat hij of zij bijvoorbeeld de behoefte heeft om wekelijks zijn familie aan de andere kant van de wereld te bezoeken. Dit is uitsluitend mogelijk met het vliegtuig en hiermee valt dit buiten de verantwoordelijkheid van de overheid. Binnen de term persoonlijke vervoersbehoefte dient dus een kwalificatie te worden gemaakt wat 'normale' persoonlijke vervoersbehoefte zijn. Voortbouwend op de eerdergenoemde veronderstelling van het bezit van een auto in de hedendaagse samenleving wordt het begrip 'normale' dagelijkse vervoersbehoefte gedefinieerd door het autosysteem. Als een bestemming onmogelijk met de auto te bereiken is, valt deze vervoersbehoefte buiten de 'normale' dagelijkse vervoersbehoefte. Het is dan niet meer de verantwoordelijkheid van de overheid, maar van de persoon zelf hoe hij of zij aan deze behoeften kan voldoen.

Een andere definitie van vervoersarmoede is als iemand door beperkte verplaatsingsmogelijkheden niet meer op een volwaardige manier aan het maatschappelijk leven kan deelnemen (Meert, 2003). In deze definitie wordt expliciet het verband gemaakt met het begrip 'sociale uitsluiting'. Omtrent sociale uitsluiting is veel academische literatuur

gepubliceerd, voornamelijk vanuit Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk. Met betrekking tot de definitie van dit begrip is er een verschuiving te zien van sociale uitsluiting als eindsituatie naar sociale uitsluiting als een proces (Hine & Mitchell, 2003). Een veelgebruikte definitie van sociale uitsluiting is:

*".. a dynamic process of being shut out, fully or partially, from any of the social, economic, political and cultural systems which determine the social integration of a person in society."*

(Hogdson & Turner, 2003, p. 266, naar: Walker & Walker, 1997).

Er zijn verschillende redenen waarom iemand sociale uitsluiting kan ervaren en beperkte verplaatsingsmogelijkheden zijn er daar slechts één van. De laatste jaren is er veel literatuur verschenen waarin de relatie tussen beperkte verplaatsingsmogelijkheden en sociale uitsluiting wordt beschreven en verklaard. Hieruit is het begrip vervoersgerelateerde sociale uitsluiting ontstaan, ook wel vervoersarmoede genoemd. Dit begrip kan worden omschreven als:

*"The process by which people are prevented from participating in the economic, political and social life of the community because of reduced accessibility to opportunities, services and social networks, due in whole or in part to insufficient mobility in a society and environment built around the assumption of high mobility."*

(Kenyon et al., 2002, p. 210-211).

Naar aanleiding van de eerdere discussie over 'motility' kan de definitie van Kenyon et al. (2002) worden aangescherpt. De term 'insufficient mobility' kan namelijk beter worden omschreven als 'insufficient motility' en problemen met het omzetten van deze 'motility' in mobiliteit. Hieruit ontstaat de volgende definitie:

*"Transport-related social exclusion is the process by which people are prevented from participating in the economic, political and social life of the community because of reduced accessibility to opportunities, services and social networks, due in whole or in part to insufficient motility, and problems with the transformation of motility into mobility, in a society and environment built around the assumption of high mobility."*

Er zijn eerder twee definities van vervoersarmoede genoemd, met beide een andere invalshoek. Bij definitie van Geeraerts & Loots (2001) wordt over vervoersarmoede gesproken als de persoonlijke vervoersbehoefte groter is dan de 'motility' van een persoon. Vervoersarmoede wordt hier als een oorzaak gezien van sociale uitsluiting. Volgens Meert (2003) houdt vervoersarmoede in dat iemand door beperkte verplaatsingsmogelijkheden niet meer op een volwaardige manier aan het maatschappelijk leven kan deelnemen. Deze definitie toont veel overeenkomsten met de definitie van Kenyon et al. (2002) en de hierna aangescherpte definitie. Sociale uitsluiting is echter breder dan alleen vervoersarmoede. Mensen kunnen ook sociale uitsluiting ondervinden vanwege financiële problemen, een bepaalde levensstijl, de plek waar ze wonen etc. (Kenyon et al., 2002). Vervoersarmoede is dus sociale uitsluiting als gevolg van ontoereikende verplaatsingsmogelijkheden.

Het is moeilijk om een grens te trekken wanneer een persoon vervoersarmoede ondervindt er wanneer niet. Hiervoor kan de definitie van Burchardt et al. (1999) van sociale uitsluiting worden gebruikt en toegepast op vervoersarmoede. Zij stellen namelijk dat iemand sociaal uitgesloten is als iemand om redenen buiten zijn of haar macht, niet kan deelnemen in normale activiteiten, maar dit wel zou willen. Als dit wordt toegepast op vervoersarmoede en sociale netwerken ontstaat een definitie die helderder is dan die van Meert (2003). Er is sprake van vervoersarmoede als een persoon door beperkte verplaatsingsmogelijkheden zijn of haar sociale netwerk niet kan onderhouden, maar dit wel zou willen.

In de literatuur komen in het algemeen dezelfde drie onderdelen van vervoersarmoede terug. Hieronder worden deze drie vormen besproken.

- Onder andere Hine (2009) en Hine & Mitchell (2003) benoemen belemmeringen bij het vinden van een baan als gevolg van beperkte verplaatsingsmogelijkheden. Uit het onderzoek van Cebollada (2008) blijkt ook inderdaad dat de mogelijkheden op de arbeidsmarkt sterk worden beperkt door een slechte toegang tot vervoer. Mensen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer kunnen binnen een redelijke reistijd minder werklocaties bereiken dan mensen die gebruik kunnen maken van een auto. Als iemand geen baan kan vinden als gevolg van beperkte verplaatsingsmogelijkheden bestaat de kans op sociale uitsluiting. Hij of zij zal als werkloze minder meedoen in de maatschappij. Daarnaast betekent geen baan een lager inkomen, waardoor de kans groter wordt dat deze persoon nog minder toegang heeft tot vervoer door een financiële beperking.
- Bij uitsluiting van voorzieningen moet met name worden gedacht aan belangrijke voorzieningen als zorg en onderwijs. Dergelijke voorzieningen zijn erg bepalend voor een sociale in- en uitsluiting van een persoon binnen de maatschappij. Het gebrek aan voldoende '*motility*', kan leiden tot bereikbaarheidsproblemen. Hierdoor wordt de kans op sociale uitsluiting vergroot.
- Binnen de theorie rondom vervoer en sociale uitsluiting hebben onder andere Cass et al. (2005) uitgebreid stilgestaan bij de relatie tussen bereikbaarheid en sociale netwerken. Hierbij moet worden gedacht aan netwerken met familie en vrienden. Als men door beperkte verplaatsingsmogelijkheden niet in staat is regelmatig contact te houden met mensen uit zijn of haar sociale netwerk kan dit leiden tot uitsluiting van dit netwerk. Dit kan grote gevolgen hebben voor het leven van de persoon. De meerderheid van de mensen identificeert sociale verplichtingen en activiteiten namelijk als één van de noodzakelijkheden in hun leven (Cass et al., 2005)

In dit onderzoek wordt in kaart gebracht in hoeverre er sprake is van sociale uitsluiting onder auto-lozen als gevolg van problemen die zij ondervinden met het onderhouden van sociale netwerken. Tot nu toe heeft andere literatuur vooral stilgestaan bij de consequenties van gebrek aan transport op arbeidsmarktmogelijkheden en toegang tot verschillende voorzieningen (o.a. Social Exclusion Unit, 2003). In dit onderzoek wordt daarom uitgebreid stilgestaan bij de consequenties voor het onderhouden van een sociaal netwerk. De volgende paragraaf bevat enkele theoretische perspectieven over sociale netwerken en uitsluiting hiervan.

## 2.4 Sociale netwerken en uitsluiting

Er zijn verschillende auteurs binnen de sociale uitsluiting literatuur die het eens zijn over de relatie tussen vervoersarmoede en het onderhouden van contact met vrienden en familie (o.a. Hine & Mitchell, 2003; Cass et al., 2005). Om echter een goed beeld te krijgen van de aspecten van sociale netwerken wordt de relevante theorie hierover kort toegelicht.

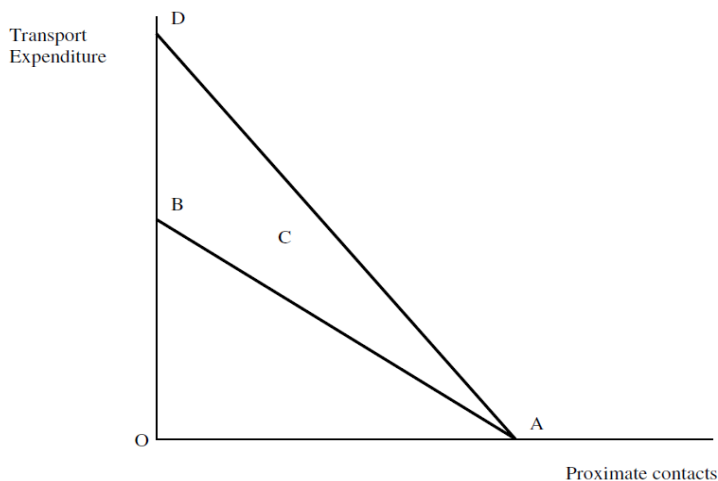
Een sociaal netwerk kan worden omschreven als een sociale structuur bestaande uit individuen die met elkaar zijn verbonden door verschillende specifieke typen van onderlinge afhankelijkheid, zoals vriendschap, verwantschap, seksuele relatie of relaties omtrent geloof, kennis of prestige (vrij vertaald naar: Wasserman & Faust, 1994). Deze definitie is erg omvangrijk en voor dit onderzoek wordt het sociale netwerk beperkt tot een deel uit de definitie van Wasserman & Faust (1994), namelijk vrienden en familie. Binnen sociale netwerken kan de verdeling worden gemaakt tussen *'strong ties'*, bestaande uit naaste vrienden en familie, en *'weak ties'*, waaronder meer oppervlakkige relaties vallen zoals die met kennissen, mensen die je via via kent, maar ook met delen van je familie (Granovetter, 1983). In dit onderzoek zijn *'strong ties'* van belang, want voldoende contact met naaste vrienden en familie is namelijk onmisbaar in het leven van een persoon (Larsen et al., 2010). De kracht van *'weak ties'* ligt in het feit dat deze mensen andere informatie en bronnen hebben dan jij en je *'strong ties'*. Hierdoor vind je bijvoorbeeld sneller een baan via een kennis dan via je beste vriend (Granovetter, 1983). Natuurlijk kan het onderhouden van *'weak ties'* ook erg belangrijk zijn voor een sociaal netwerk. Een goed gesprek met een *'gewone'* vriend kan namelijk ook bijdragen aan het sociale leven van een persoon. In dit onderzoek wordt met name gekeken naar het onderhouden van relaties met *'strong ties'*, omdat deze binnen de hiërarchie van het sociale netwerk bovenaan staan. Naast *'strong and weak ties'* wordt er in de literatuur ook nog gesproken over *'support networks'* (Cass et al., 2005). Dit begrip wordt verderop in deze paragraaf behandeld.

Kay Axhausen legt in zijn artikel *'A dynamic understanding of travel demand'* (2002) een duidelijke relatie tussen sociale netwerken en activiteitenruimte van mensen. Volgens hem is de maatschappij, door de gegroeide mobiliteit van mensen, veranderd van verschillende kleine, van elkaar losstaande, segmenten naar een ingewikkelder netwerk waarin steeds meer met elkaar samenhangt en de afstanden groter zijn. Dit vertaalt Axhausen naar de verschuiving van een situatie waarin iemands sociale netwerk veel overlap had met zijn dagelijkse activiteitenruimte naar een situatie waarin deze overlap klein is en de mensen in het sociale netwerk ruimtelijk verspreid zijn en zich in belangrijke mate buiten de dagelijkse, of wekelijkse, activiteitenruimte bevinden. De consequentie is dat:

*"The maintenance of each contact requires more effort at the same level of quality than in the past."* (Axhausen, 2002, p. 9).

Sociale netwerken zijn de laatste decennia dus meer ruimtelijk verspreid. Het onderhouden ervan kost meer moeite, want er dienen grotere afstanden te worden overbrugd dan voorheen. Vooral iemand die te maken heeft met beperkte verplaatsingsmogelijkheden zal hier erg veel moeite mee hebben. Hun dagelijkse activiteitenpatroon beperkt zich namelijk tot een kleiner gebied. Hun activiteitenruimte is hiermee kleiner en heeft dus minder overlap met het meer gespreide sociale netwerk.

De relatie tussen vervoersarmoede en sociale uitsluiting bespreken Preston & Rajé (2007) aan de hand van de *Theory of Entitlement* van Amartya Sen. Dit kan prima toegepast worden op alleen het sociale netwerk. Sociale uitsluiting is volgens hen te voorkomen door onder andere bereikbare sociale contacten. Deze contacten zijn te verdelen in naaste sociale contacten, waarbij vervoerskosten en tijd nauwelijks een rol spelen, en verre sociale contacten, waar vervoer wel een belangrijke rol speelt (figuur 2.2).



**Figuur 2.2:** Veronderstelde theorie transportgerelateerde sociale uitsluiting (Bron: Preston & Rajé, 2007, p. 153)

Een sociaal netwerk kan bestaan uit een puur naast netwerk, een puur ver netwerk, maar in de meeste gevallen is dit een combinatie hiervan (Preston & Rajé, 2007). Dit sociale netwerk is voor ieder persoon anders en daarom kan elk individu op een andere positie worden geplaatst in de grafiek van figuur 2.2. In het voorbeeld gaat het om persoon 'C' met een sociaal netwerk bestaand uit 'A' naaste contacten. Punt 'B' geeft aan wat de minimaal vereiste vervoersuitgaven zijn om dit sociale netwerk te onderhouden. Persoon 'C' bevindt zich boven lijnstuk 'AB'; hij heeft kennelijk genoeg tijd en geld voor vervoer om zijn sociale netwerk te onderhouden. Stijgen de minimaal vereiste vervoersuitgaven (zowel in tijd als geld) echter naar 'D', dan heeft persoon 'C' onvoldoende tijd en geld om zijn sociale netwerk te onderhouden en stijgt de kans op vervoersarmoede en sociale uitsluiting.

Deze theorie van Preston & Rajé (2007) heeft uiteraard zijn beperkingen. Zo wordt er alleen geredeneerd over een sociaal netwerk als één vast geheel. Binnen het sociale netwerk van een persoon is echter een bepaalde hiërarchie; sommige sociale contacten zijn erg belangrijk en sommigen een stuk minder. Deze hiërarchie bespreekt John Urry (2003, p. 163) als hij het heeft over '*physical proximity*' tot bepaalde personen, plaatsen of gebeurtenissen. Hiervoor zijn verplaatsingen echter wel noodzakelijk. Het hangt af van de aard van de aanwezigheid of iemand die verplaatsing er voor over heeft. Volgens Urry (2003) kan een fysieke aanwezigheid namelijk verplicht, geschikt of wenselijk kan zijn. De volgende twee vormen van sociale verplichtingen worden in dit onderzoek fundamenteel geacht voor een sociaal leven:

- Formele wettelijke of familiere verplichten, zoals het bijwonen van een trouwerij, Kerstmis, maar ook het eigen huwelijk.

- Sociale verplichtingen die minder formeel zijn, maar waarbij wel sterke verwachtingen zijn wat betreft fysieke aanwezigheid en aandacht. *“Such social obligations to friends or family are essential for developing those relations of trust that persist during often lengthy periods of distance and even solitude”* (Urry, 2003, p. 163).

Naast deze twee duidelijke vormen van sociale verplichtingen zijn geschikte of wenselijke sociale ontmoetingen natuurlijk ook belangrijk voor een sociaal netwerk. Deze worden dan ook zeker meegenomen in dit onderzoek, maar minder uitvoerig dan de sociale verplichtingen.

Urry (2003, p. 171) stelt dat *“Travel is thus essential for social (...) life and is not optional.”* Door het belang van deze verplaatsingen zijn de consequenties van beperkte verplaatsingsmogelijkheden op sociale netwerken interessant om te onderzoeken. In veel gevallen wordt het onderhouden van sociale netwerken inderdaad moeilijker, maar het is echter de vraag of de analyse van Axhausen (2002) opgaat voor alle groepen in de samenleving. Wellicht valt bij sommige groepen het sociale netwerk namelijk wel voor een groot deel samen met de activiteitenruimte. Voor die groepen is de moeite die men moet nemen om het sociale netwerk te onderhouden de laatste jaren mogelijk niet veel groter geworden. Een groep waarbij je dit kunt verwachten zijn inwoners van een gebied met een lage sociaaleconomische status. Aan de ene kant hebben zij over het algemeen minder geprofiteerd van de eerder genoemde gegroeide mobiliteit van mensen, maar aan de andere kant stellen Larsen et al. (2010) dat mensen met een lager opleidingsniveau meestal in dezelfde omgeving blijven wonen als waar ze geboren zijn. Dit kan een aanwijzing zijn voor een eventuele wijkgebondenheid van het sociale netwerk van een inwoner uit een wijk met een lage sociaal economische status. Alhoewel het niet het doel is van dit onderzoek om wijkgebondenheid te onderzoeken, kan het wel een belangrijke rol spelen bij het doen van uitspraken over vervoersarmoede en sociale netwerken.

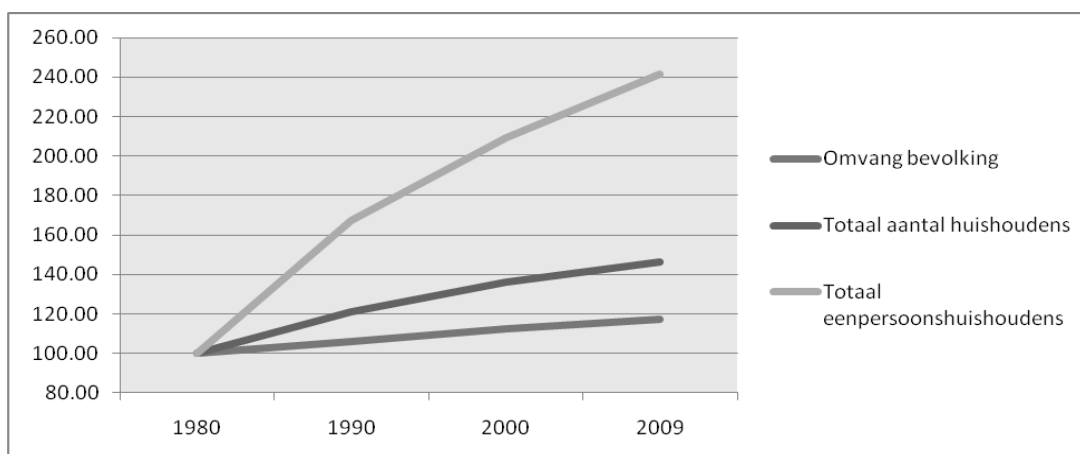
De laatste jaren is de discussie omtrent het toenemende gebruik van technologische communicatiemiddelen binnen sociale netwerken sterk gegroeid. Wanneer Larsen et al. (2010) spreken over zogenaamde *“network tools”* (p. 28) om sociale netwerken te onderhouden hebben zij het naast auto's, bussen en andere vervoersmiddelen ook over brieven, e-mails, telefoongesprekken en videoconversaties. Wanneer de afstanden binnen een sociaal netwerk groot zijn zullen dergelijke *‘network tools’* meer gebruikt worden om contact te houden. De hypothese dat deze virtuele mobiliteit op den duur de fysieke mobiliteit van mensen vervangt wordt echter door meerdere wetenschappers verworpen. Om de *‘strong ties’* te onderhouden is fysieke aanwezigheid op zijn tijd essentieel, zoals eerder al te zien was bij de twee belangrijkste vormen van sociale verplichtingen volgens John Urry (2003). Binnen zakelijke netwerken is virtuele mobiliteit wellicht wel de toekomst, maar ook hier is uit onderzoek gebleken dat met het oog op teambuilding fysieke ontmoetingen zo nu en dan cruciaal zijn (Larsen et al., 2010).

Virtuele mobiliteit zal fysieke mobiliteit nooit helemaal vervangen, maar het kan wel dienen als een goede aanvulling voor het onderhouden van een sociaal netwerk. Het is voor mensen met beperkte verplaatsingsmogelijkheden namelijk erg lastig om spontaan een snel bezoek te brengen aan een vriend of familielid die relatief ver weg woont. Met technische

communicatiemiddelen kunnen deze contacten vaker worden bereikt. De paradox is echter dat de verdeling van deze middelen, net als fysieke mobiliteit, ongelijk is verdeeld over de samenleving (Kenyon et al., 2002). Mensen met de laagste inkomens hebben over het algemeen de meest beperkte verplaatsingsmogelijkheden en hebben de minste toegang tot moderne communicatiemiddelen. Bij lagere inkomens wordt virtuele mobiliteit, absoluut gezien, daarom minder als een aanvulling gezien op fysieke mobiliteit.

Inkomen is echter niet de enige factor die het belang en bezit van virtuele mobiliteit bepaalt. De afgelopen decennia is het aantal internationale migranten wereldwijd sterk gestegen met als gevolg dat familieleden en vrienden sterk gespreid wonen over erg grote afstanden. Veel internationale migranten krijgen het echter wel voor elkaar om netwerken van zorg, ondersteuning en liefde in stand te houden, maar dan zonder fysieke aanwezigheid. Hier spelen communicatiemiddelen als brieven, pakketjes, telefoongesprekken een grote rol, en de laatste jaren wordt het internet hier ook steeds belangrijker in (Larsen et al., 2010). Dit laatste voorbeeld is een nuance op de twee noodzakelijke sociale verplichtingen volgens Urry. Zo is het voor een Marokkaanse immigrant in Nederland moeilijker om ‘*quality time*’ met een vriend in Marokko te besteden, dan een Nederlandse vrouw uit Utrecht met haar zus die in Maastricht woont. Het gaat niet om het aantal fysieke ontmoetingen, maar om de waarde ervan. Aanwezigheid hoeft niet per se fysiek van aard te zijn, dit kan namelijk ook emotionele aanwezigheid zijn. “... *people can be near, in touch and together, even when great distances tear them physically apart.*” (Larsen et al., 2010, p. 36). Voor dit onderzoek is het dus noodzakelijk om de rol van internet, brieven en de telefoon te bepalen voor het onderhouden van sociale contacten, misschien wel in het bijzonder voor internationale migranten.

Tot slot hebben veranderende levenssituaties invloed op het onderhouden van sociale netwerken en daarmee dus ook op de verplaatsingen die daar voor nodig zijn. Zo is er op het gebied van families en huishoudens de laatste jaren een verandering in structuur te zien. Waar een huishouden een paar decennia terug bestond uit twee ouders en kinderen groeit het aandeel eenoudergezinnen, kinderloze stellen, alleenstaanden en homoseksuele koppels (Larsen et al., 2010). In figuur 2.3 is te zien dat het aantal huishoudens in Nederland sterker toeneemt dan het aantal mensen en het aantal eenpersoonshuishoudens nog sterker dan het aantal huishoudens.



**Figuur 2.3:** Bevolkingsomvang en aantal huishoudens Nederland 1980-2009, indexcijfers (Bron: CBS Statline, 2010a)

Deze cijfers duiden op een groeiend individualisme in de huidige maatschappij. Dit heeft als gevolg dat al deze mensen uit een eenpersoonshuishouden voor het opbouwen en onderhouden van hun sociale netwerk letterlijk de deur uit moeten en grotere afstanden af moeten leggen. Ook de levensfase van een persoon heeft invloed op het sociale netwerk. Naarmate een persoon ouder wordt, is hij of zij in meerdere opzichten afhankelijker van anderen. Volgens Cass et al. (2005) betekent dit dat het onderhouden van het pure sociale netwerk minder relevant wordt en het juist belangrijk is om toegang te krijgen tot een “*support network*” (p. 548). Het kan hier gaan om verschillende vormen van ondersteuning, maar in principe is een ‘*support network*’ afhankelijk van vrienden, familie en voorzieningen in de directe omgeving of mensen die iets verder wonen maar zelf nog wel mobiel zijn (Cass et al., 2005). Voor de persoon zelf wordt het afleggen van afstanden dus minder noodzakelijk geacht, mits het ‘*support network*’ voldoende functioneert.

Het ‘*support network*’ kan echter ook vanuit een andere manier worden benaderd. Mensen zonder (maar ook met) een auto maken voor het afleggen van bepaalde afstanden wel eens gebruik van vervoer van een ander. Voor autolozen kan een lift van een buurman of familielid wellicht zelfs essentieel zijn voor het bijwonen van een sociale ontmoeting of gelegenheid. Dit ‘*support network*’ kan overlappen met het sociale netwerk van een persoon en aan de andere kant ook een belangrijke rol spelen bij het onderhouden van het sociale netwerk. Met een groter ‘*support network*’ is de kans groter dat een persoon contacten kan onderhouden met personen die hij of zij slechts kan bezoeken met behulp van vervoer van anderen. Deze ‘vervoersbenadering’ van een ‘*support network*’ wordt vanaf nu gehanteerd in dit onderzoek.

Een bepaalde levenssituatie is ook van invloed op het dagelijks activiteitenpatroon van iemand. Of een persoon werk heeft en wat zijn huishoudensamenstelling is bepaalt namelijk voor een deel met wat voor activiteiten hij of zij zich in het dagelijks leven bezig houdt. Dit heeft dan weer invloed op de tijd die een persoon overhoudt voor het onderhouden van een sociaal netwerk. Dit is zowel de tijd voor de ontmoeting zelf, maar ook voor de tijd die nodig is om de afstand naar dit contact te overbruggen.

Deze paragraaf heeft laten zien dat toenemende mobiliteit er toe heeft geleid dat afstanden binnen veel sociale netwerken steeds groter worden. Dit heeft consequenties voor de moeite die men moet doen om sociale relaties te onderhouden. Vooral voor mensen met beperkte verplaatsingsmogelijkheden, zoals autolozen, kost het meer tijd en geld om hun sociale netwerk te onderhouden, zowel ten opzichte van vroeger als ten opzichte van autobezitters. Het doel van dit onderzoek is om inzicht te geven in hoeverre er sprake is van sociale uitsluiting onder autolozen als gevolg van problemen bij het onderhouden van sociale netwerken. Voor dit laatste worden alle genoemde factoren uit deze paragraaf behandeld, maar speelt de factor ‘verplaatsingsmogelijkheden’ een centrale rol.

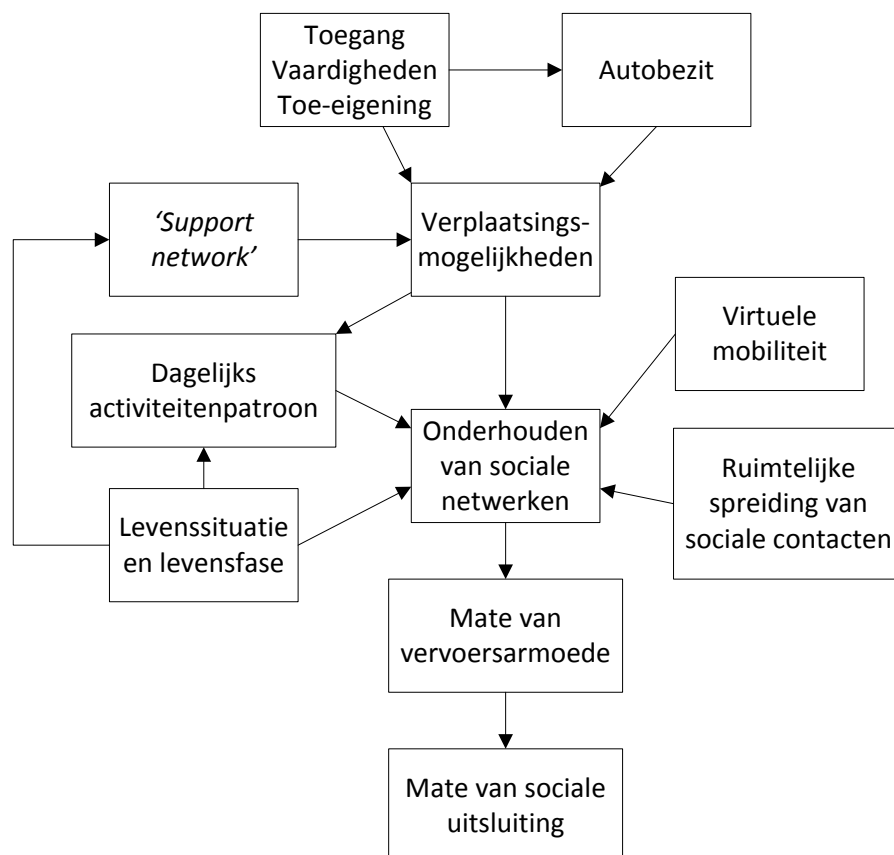
De theorie in paragraaf 2.2 en 2.3 vormt in eerste instantie een basis om inderdaad te veronderstellen dat er een probleem van vervoersarmoede en wellicht zelfs sociale uitsluiting zou kunnen bestaan onder autolozen. Het niet hebben van een auto leidt namelijk tot beperkte verplaatsingsmogelijkheden en dit vergroot de kans op uitsluiting. In paragraaf 2.4 zijn echter een paar nuances aangebracht betreffende het onderhouden van sociale netwerken. Zo is het maar de vraag of de sociale netwerken de laatste jaren overal ruimtelijk meer zijn verspreid. Er zijn namelijk ook wijken met veel mensen een lage

sociaaleconomische status, waarbij kan worden verwacht dat zij niet hebben mee kunnen profiteren van de toegenomen mobiliteit. Ook zijn er andere factoren van invloed op het sociale netwerk, zoals virtuele mobiliteit, de levensfase van een persoon, het dagelijkse activiteitenpatroon en het *'support network'* dat een persoon heeft op het gebied van vervoer. Er zijn uiteraard ook andere factoren te bedenken die invloed hebben op het onderhouden van het sociale netwerk, zoals de behoefte om iemand te ontmoeten. In dit onderzoek worden echter alleen de factoren behandeld die een relatie hebben met vervoer.

Het doel van dit onderzoek is om te kijken in hoeverre er sociale uitsluiting plaatsvindt als gevolg van problemen met het onderhouden van sociale netwerken. Hier is een goede definitie van het begrip 'sociale uitsluiting' voor nodig Net als bij de definitie van vervoersarmoede kan de definitie van Burchardt et al. (1999) hier worden toegepast. In dit onderzoek is iemand sociaal uitgesloten als deze persoon zijn of haar sociale netwerk om redenen buiten zijn of haar macht niet kan onderhouden, maar dit wel zou willen.

## 2.5 Conceptueel model

Vanuit de theoretische perspectieven uit de voorgaande paragrafen van dit hoofdstuk kunnen een aantal verbanden worden gelegd tussen de belangrijkste begrippen. De pijlen betekenen dat een factor invloed heeft op een andere factor. Deze onderlinge verbanden vormen samen het conceptueel model van dit onderzoek (figuur 2.4).



**Figuur 2.4:** Conceptueel model

Vanuit paragraaf 2.2 kan worden betoogd dat een drietal persoonlijke kenmerken van een persoon invloed heeft op het autobezit en de verplaatsingsmogelijkheden. Deze drie factoren zijn volgens Kaufman (2002) keuzes en condities die te maken hebben met toegang tot voorzieningen, communicatie en vervoer, fysieke vaardigheden die een vereiste zijn voor mobiliteit en de manier waarop een persoon dit alles toe-eigent. Zo zal iemand die vanwege aan laag inkomen geen auto kan betalen (conditie voor toegang) niet in het bezit zijn van een auto en iemand die geen rijbewijs heeft (fysieke vaardigheid) zelf geen gebruik kunnen maken van het wegensysteem.

Autobezit vergroot in de huidige samenleving de mogelijkheden die iemand heeft om zich te verplaatsen. *“Those without cars usually need more time, greater effort and pay a higher marginal cost to reach the same destinations as people with cars”* (DETR, 2000, p. 18). Er zijn ook andere factoren die de verplaatsingsmogelijkheden van een persoon bepalen. Deze worden hieronder toegelicht.

De drie eerdergenoemde factoren hebben namelijk ook direct invloed op verplaatsingsmogelijkheden. Kaufman (2002) spreekt namelijk over *‘motility’* als *“.. the way in which an individual appropriates what is possible in the domain of mobility and puts this potential to use for his or her activities. (...) The common key idea (...) is that every actor has her/his own potential for mobility, which can be transformed into movement according to aspirations and circumstances”* (p. 37-38). De relatie tussen de factoren van *‘motility’* en verplaatsingsmogelijkheden hoeft dus niet per se indirect, via autobezit, te zijn. Het openbaar vervoer kost namelijk ook geld, is voor sommige fysiek ook een probleem en bepaalde groepen beschouwen het veelal als onveilig (Kenyon et al., 2002).

In paragraaf 2.4 is de literatuur over sociale netwerken en uitsluiting hiervan uitgebreid aan bod gekomen. Het startpunt is de assumptie van Axhausen (2002), dat door een toegenomen gemiddelde mobiliteit sociale netwerken steeds meer gespreid zijn en het dus gemiddeld meer moeite kost om dit te onderhouden. Dit zou dus voor mensen met minder verplaatsingsmogelijkheden (bv. autolozers) dus ook het geval kunnen zijn. Hun dagelijkse activiteitenruimte is namelijk een stuk beperkter, terwijl sociale netwerken over het algemeen meer zijn gespreid. Dit heeft een negatief effect op het onderhouden van het sociale netwerk.

In paragraaf 2.4 zijn nog drie factoren te onderscheiden, namelijk de ruimtelijke spreiding van (sociale) contacten, virtuele mobiliteit en de levenssituatie van een persoon. De ruimtelijke spreiding van sociale contacten komt bij de theorie van Axhausen ook al deels aan bod, maar er kan verondersteld worden dat sociale netwerken van bepaalde groepen (bv. lage inkomens) nog altijd sterk wijkgebonden zijn.

Tegenwoordig spelen moderne communicatiemiddelen zoals internet en de telefoon een belangrijke rol bij het onderhouden van sociale contacten. De toegang tot *‘virtuele mobiliteit’* is daarom ook een bepalende factor. Meer toegang tot virtuele mobiliteit heeft in eerste instantie een positieve invloed op het onderhouden van een sociaal netwerk. Echter, als het gebruik van moderne communicatiemiddelen vaak ten koste gaat van fysieke ontmoetingen bestaat de kans dat het een negatieve invloed krijgt (Kenyon et al., 2002).

De levenssituatie en levensfase van een persoon zijn ook van belang. Hierbij valt te denken aan de invloed van verhuizen, huishoudensamenstelling en de fase in het leven. Deze kenmerken van personen hebben naast het onderhouden van sociale netwerken ook invloed op het dagelijks activiteiten patroon van een persoon.

Tot slot is in paragraaf 2.4 het begrip '*support network*' aan bod gekomen. Dit is de laatste factor die het onderhouden van een sociaal netwerk beïnvloedt. Hoewel het '*support network*' eerst is besproken als netwerk van mensen die ondersteuning bieden aan iemand die hier vanwege zijn of haar levensfase, levenssituatie en/of fysieke gesteldheid behoefte aan heeft, staat in dit conceptueel model de vervoerskant van '*support network*' centraal. Voor veel autolozen kan de bereidheid en mogelijkheid om gebruik te maken van vervoer van anderen namelijk ook een rol spelen bij het onderhouden van een sociaal netwerk. Een groter '*support network*' heeft in deze betekenis een positieve invloed op het aantal verplaatsingsmogelijkheden van een persoon. In principe past het ook binnen 'toegang' en 'toe-eigening' van het begrip '*motility*', maar omdat het zo'n specifieke vorm van vervoer betreft wordt '*support network*' apart in het conceptuele kader vermeld.

De volgende relatie in het conceptueel model is die tussen het onderhouden van het sociale netwerk en vervoersarmoede. In paragraaf 2.3 is aan bod gekomen dat uitsluiting van een sociaal netwerk een onderdeel is van vervoersarmoede (Cass et al., 2005; Hine & Mitchell, 2003). De twee andere vormen, belemmeringen bij het vinden van een baan en uitsluiting van voorzieningen, worden in dit onderzoek buiten beschouwing gelaten. Eerder is gesteld dat een persoon voor wat betreft dit onderzoek vervoersarmoede ondervindt als hij of zij door beperkte verplaatsingsmogelijkheden het sociale netwerk niet kan onderhouden, maar dit wel zou willen.

Tot slot is er de relatie tussen vervoersarmoede en sociale uitsluiting. In paragraaf 2.3 is gesteld dat vervoersarmoede (of: vervoersgerelateerde sociale uitsluiting) een onderdeel is van sociale uitsluiting en een bijdrage levert aan de mate ervan. Sociale uitsluiting is echter een stuk breder dan alleen vervoersarmoede. Daarnaast is in dit onderzoek ook gekeken naar andere factoren, buiten verplaatsingsmogelijkheden, die invloed hebben op het onderhouden van het sociale netwerk.

Het onderhouden van sociale netwerken door autolozen staat in dit onderzoek centraal. Welke problemen autolozen hierbij ervaren, welke factoren het onderhoud belemmeren en in hoeverre dit leidt tot sociale uitsluiting zijn de vragen die aan bod komen. De antwoorden op deze vragen worden beantwoord in het empirische deel van dit onderzoek.

## Hoofdstuk 3      Methodologie

Het doel van dit onderzoek is om inzicht te geven in hoeverre er sprake is van sociale uitsluiting onder autolozen als gevolg van problemen bij het onderhouden van sociale netwerken. Een tussenstop hierbij is om de mate van vervoersarmoede onder autolozen te bepalen. In Nederland is nog niet of nauwelijks onderzoek gedaan naar de omvang en aard van vervoersarmoede. Daarnaast gaat de meeste buitenlandse literatuur over vervoer en sociale uitsluiting vooral over arbeidsmarktmogelijkheden en toegang tot voorzieningen. Om een wetenschappelijke bijdrage te leveren aan de relatie tussen beperkt vervoer en sociale netwerken dient de volgende centrale vraag te worden beantwoord: *In hoeverre is er sprake van sociale uitsluiting onder autolozen als gevolg van problemen bij het onderhouden van sociale netwerken?* Om dit te kunnen doen is empirisch onderzoek noodzakelijk. In de volgende paragrafen wordt de gekozen onderzoekstrategie en de manier van dataverzameling onderbouwd.

### 3.1      Onderzoeksstrategie

Wegens gebrek aan eerder onderzoek naar vervoersarmoede en sociale uitsluiting in Nederland is dit onderzoek exploratief van aard. Er is niets tot nauwelijks bekend over de aard en omvang van deze verschijnselen en het is zelfs de vraag of het hier überhaupt wel voorkomt. Het is dus belangrijk om verkennend te werk te gaan om zo een eerste beeld van de, eventuele, aanwezigheid in Nederland te geven.

Om dit inzicht te geven is gekozen om een onderzoek te verrichten onder autolozen, aangezien dit een groep is waar relatief veel bereikbaarheidsproblemen kan worden verwacht. Dit onderzoek is gedaan door middel van casestudies. Het omvat een klein aantal onderzoekseenheden, er wordt vooral in de diepte en niet zozeer in de breedte onderzocht en er wordt gewerkt met kwalitatieve gegevens en dito onderzoeksmethoden. Dit zijn kenmerken die passen bij een casestudy (Verschuren & Doorewaard, 2007). Daarnaast is deze casestudy meervoudig waarbij iedere autoloze in dit onderzoek als aparte case kan worden gezien. Het doel van dit onderzoek is namelijk om inzicht te geven in de aanwezigheid van vervoersarmoede en sociale uitsluiting onder autolozen. Dit wordt gedaan door verschillende verhalen van meerdere personen naast elkaar te leggen, verbanden te leggen en opvallendheden te signaleren.

“Een potentieel nadeel van een casestudy is dat de externe geldigheid van de resultaten soms onder druk staan” (Verschuren & Doorewaard, 2007, p. 191). In het geval van dit onderzoek zou dat bijvoorbeeld kunnen betekenen dat de resultaten niet direct bruikbaar zijn op om uitspraken te doen over sociale uitsluiting onder alle autolozen in Nederland. Omdat dit onderzoek een exploratief karakter heeft is dit ook niet noodzakelijk. De resultaten van deze casestudies kunnen aanleiding zijn om grootschaliger onderzoek te doen naar vervoersarmoede en sociale uitsluiting in Nederland. Met de keuze voor Hatert, een wijk met een lage sociaaleconomische status, als onderzoeksgebied voor de respondenten kunnen de onderzoeksresultaten wellicht nuttig zijn met betrekking tot andere wijken met

een vergelijkbare status elders in Nederland. Maar dit is nogmaals niet het doel van dit onderzoek. Het is eerst van belang om te weten of er überhaupt kan worden gesproken van een probleem voordat het geheel in kaart moet worden gebracht.

### 3.2 Onderzoeksmateriaal

Voor dit onderzoek is het belangrijk om goed inzicht te krijgen in persoonskenmerken, leefsituaties en achtergronden van de autolozen. Om de onderzoeksvragen te kunnen beantwoorden moeten namelijk verschillende verhalen worden geanalyseerd. Daarom is gekozen om in dit empirische onderzoek gebruik te maken van kwalitatieve gegevens. Deze gegevens zijn verkregen uit semigestructureerde diepte-interviews met acht autolozen. Dit aantal moet voldoende verschillende verhalen bieden om in dit exploratieve onderzoek een verkenning naar vervoersarmoede te doen. Daarnaast is er vanwege de beperkt beschikbare tijd weinig mogelijkheid om het totaal aantal respondenten veel groter te maken.

De selectie van respondenten voor dit onderzoek is gedaan door in Hatert bij mensen langs de deur te gaan. Om verschillende redenen is gekozen voor Hatert als gebied waar naar autolozen wordt gezocht. Allereerst is Hatert als een zogenaamde 'Vogelaarwijk', een wijk die extra steun ontvangt om te transformeren naar een 'prachtwijk' (Wiegers & Devillé, 2008). In deze wijk is het aandeel mensen met een lage sociaaleconomische status relatief groot. Er bestaat dus een grote kans dat in deze wijk gemiddeld meer autolozen zullen wonen dan in andere wijken in Nijmegen. Naast deze pragmatische keuze voor Hatert als gebied is het voor dit onderzoek ook praktisch om de respondenten in één gebied te zoeken. Aangezien er een beperkte tijd voor dit onderzoek staat ingepland is het zonde om veel tijd kwijt te zijn met het bij elkaar zoeken van respondenten. Door binnen één wijk te zoeken hoef je niet alleen minder afstand af te leggen, maar kun je ook gebruik maken van eventuele andere autolozen die bekend zijn bij een respondent.

Een persoon is een geschikte respondent als er in zijn of haar huishouden geen auto of motor voorkomt en deze persoon bereid is om mee te werken. Het daadwerkelijk zoeken naar respondenten is op een zo systematisch mogelijke manier gebeurd om clustering van respondenten te voorkomen. Het is namelijk niet wenselijk dat alle respondenten in dezelfde straat wonen. Er is gewerkt met een op alfabetische volgorde genummerde lijst van straatnamen in Hatert, waaruit willekeurig straten zijn gekozen. Zodra hier een geschikte respondent is gevonden start de zoektocht naar de volgende respondent in een andere willekeurig gekozen straat. Alle straatnamen in Hatert hebben een nummer gekregen en met behulp van de '*random*' functie op een rekenmachine is hier een lijst uitgekomen met straatnamen die van boven naar beneden is afgewerkt. De output hiervan is terug te vinden in bijlage I.

De manier van ontsluiting is ondervraging en dit gebeurt aan de hand van individuele face-to-face interviews met autolozen in Hatert. Gezien het exploratieve karakter van het onderzoek en het feit dat een face-to-face interview erg arbeidsintensief is, is gekozen voor meer diepgang bij een kleiner aantal respondenten. Daarnaast gaat het om de ervaringen van personen die alleen door middel van een face-to-face interview aan het licht kunnen komen.

Het type interview is semigestructureerd. Dit houdt in dat het interview bestaat uit vragen over verschillende onderwerpen. Het empirisch onderzoek gaat namelijk over zowel verplaatsingsmogelijkheden als sociale netwerken en het onderhouden hiervan. Bij een semigestructureerd interview is het belangrijk dat er wordt gestart met enkele open vragen. Per beginvraag kunnen eventueel aanwijzingen gegeven worden over de aspecten waarover de interviewer moet doorvragen (Flick, 2006). Dit doorvragen wordt dan op een minder gestructureerde wijze gedaan. Het verschilt namelijk per interview en geïnterviewde op welke aspecten moet worden doorgevraagd om aan de juiste informatie te komen. Omdat ervaringen in dit onderzoek een grote rol spelen (bv. Ervaringen met het niet kunnen onderhouden van sociale contacten) is het belangrijk om de geïnterviewden veel uit zichzelf te laten praten.

Het interview zelf is een combinatie van gesloten en open vragen. Het eerste deel bestaat uit enkele gesloten algemene vragen over relevante persoonskenmerken van de respondent. De antwoorden op deze vragen kunnen eventueel ook dienen als classificatie van de respondenten in de empirische analyse. Het tweede deel van het interview gaat over onderwerpen als verplaatsingsmogelijkheden, de locatie van vrienden en familie, virtuele mobiliteit en eventuele problemen met het onderhouden van sociale netwerken. De vragen in deze delen zijn meer open en geven de respondent dus de ruimte om meer uit zichzelf te vertellen. Hier is ook de mogelijkheden om door te vragen wanneer specifieke of extra informatie gewenst is. In bijlage II is de interviewgide van dit onderzoek opgenomen.

In tabel 3.1 is een overzicht te zien van de respondenten die hebben deelgenomen aan dit onderzoek.

	<b>Geslacht</b>	<b>Leeftijd</b>	<b>Hoofdbezigheid overdag*</b>	<b>Samenstelling huishouden</b>	<b>Reden autoloosheid</b>
1	Vrouw	77	Huishouden	Alleenstaand	Geen rijbewijs
2	Vrouw	34	Kinderdagverblijf aan huis en huishouden	Alleenstaande moeder van twee kinderen	Geen rijbewijs, financiële redenen
3	Vrouw	67	Huishouden	Alleenstaand	Geen rijbewijs
4	Man	33	Werkloos	Alleenstaand, woont niet samen met vriendin	Financiële redenen
5	Vrouw	71	Huishouden	Alleenstaand	Geen rijbewijs, financiële redenen
6	Vrouw	79	Huishouden	Alleenstaand	Geen rijbewijs
7	Man	70	Gepensioneerd	Woont samen met echtgenote	Fysieke redenen
8	Vrouw	44	Werk	Alleenstaand	Financiële redenen

*\* De hoofdbezigheden zijn gebaseerd op de woorden van de respondenten zelf.*

**Tabel 3.1:** Overzicht respondenten onderzoek

Kijkend naar geslacht en leeftijd valt meteen op dat er beduidend meer vrouwelijke respondenten zijn en dat de leeftijd van de vijf van de acht boven de vijftien ligt. Volgens de Stadsmonitor 2009 wonen in Hatert 22% van het totaal aantal inwoners vijftien jaar of ouder (Gemeente Nijmegen, 2009). Gezien de bevolkingssamenstelling van Hatert is de leeftijdsverhouding binnen de steekproef scheef, maar aan de andere kant komt autoloosheid onder ouderen meer voor: van de huishoudens waarbij de leeftijd van de kostwinner 65 of ouder is heeft 64 procent een auto in 2004, bij de leeftijd 45 tot 65 is dit 81 procent en bij de leeftijd 25 tot 45 jaar 78 procent (CBS, 2010b). Daarnaast is het doel van het onderzoek ook niet om een zo representatief mogelijke steekproef te hebben. Het doel is om een eventueel probleem te signaleren en daarvoor is de huidige steekproef geschikt.

### **3.3 Dataverwerking**

In het empirische deel van dit onderzoek wordt antwoord gegeven op de drie deelvragen die in hoofdstuk 1.2 zijn opgesteld. De eerste deelvraag komt aan bod in hoofdstuk 4 en heeft als doel om een beeld te schetsen van problemen die autolozen ervaren bij het onderhouden van hun sociale netwerk. Aan de hand van informatie die wordt gehaald uit verschillende interviews met autolozen kunnen dergelijke problemen naar voren komen. Deze problemen worden uitgebreid beschreven in een kwalitatief verhaal vanuit de context van de respondent. Deelvraag twee wordt in hoofdstuk 5 behandeld. Hoewel de beantwoording van deze vraag is gebaseerd op de interviews worden bevindingen hier meer naast de theoretische perspectieven van hoofdstuk 2 gelegd en is het een minder kwalitatief verhaal dan het voorgaande hoofdstuk. Het antwoord op deelvraag drie wordt niet zozeer gehaald uit de verhalen van de respondenten zelf, maar vooral uit de analyse van hun verhalen achteraf.

Een grote opgave bij de beantwoording van de deelvragen (met name bij de eerste en tweede) is "het juiste midden vinden tussen een aanvaardbare reductie van de werkelijkheid en het handhaven van de bestaande en concrete complexiteit" (Segers, 1999, p. 287). Met andere woorden is het dus moeilijk om te bepalen wanneer een persoonlijk verhaal of ervaring uniek is of wanneer iets kan duiden op een meer voorkomend probleem. Om hier zo goed mogelijk mee om te gaan dienen er uit de verschillende interviews passages te worden gehaald en ze te koppelen aan verschillende aandachtspunten. In het geval van dit onderzoek is dat voor de eerste deelvraag passages waarin problemen naar voren komen en voor deelvraag twee passages die te maken hebben met verschillende factoren uit het conceptueel model. Deze passages moeten niet te lang zijn om irrelevante informatie zo veel mogelijk te weren, maar ook niet te kort, want dan bestaat de kans dat materiaal uit zijn context wordt gerukt en niet meer goed wordt geïnterpreteerd (Segers, 1999).

Naast het gebruik van relevante passages is er bij de beantwoording van de eerste twee deelvragen gekozen voor een systematische weergave van de onderzoekresultaten, zowel voor de problemen die autolozen ondervinden als voor de mate waarin een factor een belemmering is voor het onderhouden van het sociale netwerk. Dit is gedaan door een kwalitatieve gradatie te maken op basis van de informatie die uit de interviews is gehaald en de verschillende gradaties een andere kleur te geven ter verduidelijking. Deze tabellen zijn te zien in bijlage III en IV.

### 3.4 Reflectie

Tot slot wordt in deze paragraaf kort stilgestaan bij de ervaringen die tijdens het uitvoeren van dit onderzoek zijn opgedaan.

Tijdens het schrijven van het onderzoeksvoorstel en het opzetten van de interviewgide heeft het idee geleefd dat de groep respondenten voor dit onderzoek zo divers mogelijk moet zijn, maar dat het vinden van dergelijke respondenten wellicht het grootste struikelblok kan worden. Dat laatste is gedeeltelijk juist gebleken. Het merendeel van de respondenten is ouder dan vijftig jaar en dit heeft een aantal redenen. Ten eerste waren de oudere mensen eerder bereid om te participeren in het onderzoek. In totaal hebben vijf personen van middelbare leeftijd geweigerd deel te nemen aan dit onderzoek, terwijl dit bij een ouder persoon slechts één keer het geval is geweest. Een tweede factor die een rol zou kunnen spelen bij het grote aantal oudere respondenten is de manier waarop de meeste respondenten uiteindelijk zijn gevonden. De tactiek was om mensen op straat aan te spreken met de vraag of ze iemand in de straat kende die geen auto heeft. Hierbij verwees men bijna altijd door naar een ouder persoon, waardoor de indruk werd gewekt dat oudere mensen redelijk 'bekend' staan in de straat en dat men vaak op de hoogte is als deze persoon geen auto heeft. Tot slot kan het tijdstip van interviews een bepalende factor zijn geweest in de soort respondenten. De interviews vonden namelijk altijd plaats op doordeweekse dagen in de ochtend of middag. Oudere mensen zijn dan vaker thuis en hebben daarnaast meestal ook voldoende tijd voor een spontaan interview van een half uur tot een uur.

Een andere uitdaging bij dit onderzoek is om de 'echte' waarheid bij respondenten boven de tafel proberen te krijgen. Als je vraagt naar relaties die mensen met personen hebben en naar problemen dan is de kans groot de respondent niet alles vertelt. Dit is aan de ene kant logisch, maar aan de andere kant is het voor het onderzoek noodzakelijk om zoveel mogelijk te weten te komen. Tijdens het interviewproces is de interviewgide meerdere malen aangescherpt. Na het eerste interview merkte bleek dat de respondent bij bepaalde vraagstellingen niet begreep wat zij moest vertellen. In totaal is de interviewgide drie keer aangescherpt. Het is toen duidelijk geworden dat snel wordt gedacht een goede manier van vragen te hebben opgezet, maar dat in de praktijk kan blijken dat over bepaalde zaken onvoldoende is nagedacht. Hoewel de inhoud van de interviewgide hetzelfde is gebleven is het opzetten van een goede vraagstelling een iteratief proces gebleken. Een goede reden om in het vervolg altijd een paar proefinterviews te houden.

## Hoofdstuk 4      Problemen bij het onderhouden van een sociaal netwerk

### 4.1      Inleiding

Voor dit onderzoek zijn acht autolozen uit de Nijmeegse wijk Hatert geïnterviewd over de manier waarop zij contact houden met de belangrijke mensen uit hun sociale netwerk en welke problemen zij hierbij ondervinden. In tabel 3.1 in het vorige hoofdstuk is een overzicht gegeven van de respondenten van dit onderzoek inclusief enkele kerngegevens. In dit onderzoek wordt vanaf nu altijd verwezen naar de nummers (1 t/m 8) van de respondenten.

Naar aanleiding van de afgenomen interviews is er een selectie gemaakt van de respondenten die in dit hoofdstuk middels een kwalitatief verhaal worden beschreven. De vier geselecteerden springen er uit op basis van vervoersgerelateerde problemen die zij ervaren bij het onderhouden van contact met vrienden en/of familieleden. Ze ervaren niet per definitie meer problemen dan de andere respondenten, maar het soort problemen dat zij ervaren geeft een goed beeld van de verscheidenheid aan zaken waar men tegen aan kan lopen. In bijlage III is een kwalitatieve gradatie terug te vinden betreffende problemen met het bereiken van contacten. Aan de volgende respondenten wordt in dit hoofdstuk een paragraaf gewijd:

- Respondent 2, omdat deze persoon problemen ondervindt bij het contact met haar ouders in Kranenburg. Daarnaast maakt zij nu regelmatig gebruik van de trein, maar ze moet binnenkort voor beide kinderen het volledige kortingstarief betalen, in plaats van de goedkopere 'railrunner' kaartjes.
- Respondent 4 heeft veel van zijn contacten in Hatert wonen, maar zodra hij contacten buiten Hatert wil bezoeken, zoals zijn broer in Bemmelen en een ex-collega in Zwanenveld, stuit hij veelal op problemen.
- Respondent 5 is een oudere vrouw met de meeste contacten in haar straat. Een van haar weinige belangrijke contacten is een dochter in Assen, waarbij afstand en vervoer een belangrijke factor speelt in het aantal ontmoetingen.
- Respondent 7 heeft relatief veel contacten buiten Nijmegen, hierdoor is hij vaak op het openbaar vervoer of een lift van een ander aangewezen. Over het openbaar vervoer is hij niet altijd even tevreden en een lift van een ander beperkt sterk zijn onafhankelijkheid.

In de volgende paragrafen worden elk van de vier geselecteerde respondenten uitvoerig behandeld. Dit leidt tot vier kwalitatieve verhalen die de eerste deelvraag beantwoorden: *'In hoeverre ondervinden autolozen in Hatert problemen met het onderhouden van hun sociale netwerk?'* In deze verhalen wordt uitgebreid stilgestaan bij de achtergrond van de respondent en zijn of haar interpretatie van de vervoersproblemen. Allereerst wordt in elke paragraaf een beeld geschetst van de manier waarop de respondent zijn of haar contacten onderhoudt en vervolgens voor elke respondent een observatie waarin de problemen worden beschreven. Tot slot wordt in een concluderende paragraaf antwoord op de deelvraag gegeven.

## 4.2 Respondent 2: Kinderen en vervoer

### 4.2.1. *Situatieschets*

In deze paragraaf staat respondent 2 centraal, een alleenstaande moeder met twee kinderen van twaalf en negen jaar. Een paar dagen in de week heeft ze in haar eigen huis een kinderdagverblijf. Haar dagelijkse bezigheid naast dit werk is vooral het huishouden en de opvoeding van haar kinderen. Oorspronkelijk komt ze uit Arnhem en na deze verhuizing is ze ook drie keer binnen Nijmegen verhuisd. Ze woont nu tien jaar in haar huidige woning in Hatert. De reden dat ze geen auto heeft is allereerst omdat ze niet in het bezit is van een rijbewijs. Ze is momenteel wel bezig met rijlessen, want ze wil in ieder geval auto kunnen rijden voor noodgevallen. Als er bijvoorbeeld iets met haar kinderen of kinderen van het kinderdagverblijf gebeurd zou ze namelijk zelf willen rijden, hoewel ze daarvoor dan nog wel een auto van iemand uit de buurt zou moeten lenen. Daarnaast zou ze op termijn wel een auto willen hebben, maar dat is volgens haar financieel erg moeilijk voor een alleenstaande moeder die van een minimuminkomen moet rondkomen. Op het gebied van virtuele mobiliteit scoort deze respondent vrij hoog. Ze beschikt over een telefoon en maakt regelmatig gebruik van internet. Toch vindt de respondent deze communicatiemiddelen inferieur ten opzichte van een daadwerkelijke ontmoeting met iemand. Fysiek contact wordt erg belangrijk geacht. De vervoersmiddelen waar de respondent zich in het dagelijks leven het meeste mee verplaatst is de fiets. De bus wordt alleen gebruikt als het echt niet anders kan. Voor lange afstanden neemt ze meestal de trein.

Binnen en rond Nijmegen gebruikt de respondent vooral de fiets. Naar eigen zeggen past dit goed bij het spontane karakter dat de meeste van haar sociale ontmoetingen hebben. De kinderen worden dagelijks met de fiets naar de vrije school aan de Groesbeekseweg gebracht. Dit is voor de respondent een plek waar ze veel van haar belangrijke sociale contacten treft. De respondent geeft aan dat ze via de school drie vriendinnen heeft waar ze ook thuis mee afspreekt. Twee van deze vriendinnen wonen tussen Hatert en de binnenstad en als ze deze vriendinnen bezoekt is dat meestal spontaan en als ze op weg is naar iets. De derde vriendin komt meestal bij haar langs met de auto, zij woont namelijk in Ooij. De familieleden van de respondent wonen allemaal buiten Nijmegen. Haar broer en twee zussen wonen in Utrecht en haar ouders in Kranenburg. De ontmoetingen met deze sociale contacten zijn logischerwijs minder frequent dan met de contacten die ze gemakkelijk per fiets kan bereiken.

De respondent geeft wel aan dat ze haar ouders in Kranenburg twee tot drie keer per maand met de fiets bezoekt als het weer het toelaat. Dit beperkt zich dan tot het voorjaar en de zomermaanden. Toch is deze afstand van circa dertig kilometer (heen en terug) een flinke opgave, vooral voor de twee kinderen. In de koudere maanden komen de ouders de respondent en haar kinderen ophalen als ze naar Kranenburg willen komen. Dit komt dan echter hooguit een keer per maand voor, dit is dus beduidend minder dan het aantal keer dat de respondent naar haar ouders fietst in de zomermaanden. Haar ouders compenseren dit door frequenter in Hatert langs te komen. De respondent geeft aan dat deze bezoeken toch niet hetzelfde zijn. Het zijn namelijk meestal korte bezoekjes en meestal niet met het doel om bij te praten. De ouders laten namelijk hun post bij hun dochter bezorgen, omdat ze zelf in Duitsland wonen. Vaak komen ze dus langs om hun post op te halen en snel even een

kop koffie te drinken. Ook komen ze soms langs om op de kinderen te passen, de respondent moet dan echter weg, dus veel tijd om bij te praten is er dan ook niet.

De respondent heeft een broer en twee zussen die alle drie in Utrecht wonen. Ze ziet ze alle drie ongeveer één tot twee keer in de twee maanden. Ongeveer één keer in de twee maanden gaat ze met de trein naar Utrecht en als haar broer en zussen haar ouders in Kranenburg bezoeken probeert ze daar ook aanwezig te zijn. De respondent vindt de treinverbinding tussen Nijmegen en Utrecht prima. Ze gaat daarnaast altijd in het weekend naar Utrecht, dus ze hoeft geen rekening te houden met haar werk. De kosten voor de treinreizen beginnen echter wel steeds belangrijker te worden. Voor haar dochter kan ze geen 'railrunner' kaartje meer kopen en ook voor haar zoon moet ze over een paar jaar een regulier kortingskaartje kopen. De kosten voor een treinrit zullen op die manier hoger worden in de toekomst als ze met haar kinderen reist. De respondent heeft altijd al geprobeerd om tijdens een bezoek aan Utrecht zowel haar broer als twee zussen te treffen. Hierdoor is het bezoek al vrij efficiënt te noemen en is het lastig om het aantal bezoeken naar Utrecht te verminderen zonder aantasting van het contact.

Verjaardagen en feesten van vrienden heeft de respondent nog nooit hoeven missen door gesprek aan vervoer. Ze zegt zelf ook wel het 'geluk' te hebben dat bijna al deze contacten op fietsafstand wonen of in een andere grote stad wonen die met het openbaar vervoer goed te bereiken is. De meeste speciale gelegenheden met familie vinden plaats in Utrecht en als het op dat moment lastig is om met het openbaar vervoer te doen kan ze altijd wel een lift krijgen van haar ouders.

#### 4.2.2. *Observaties*

De respondent geeft aan dat zij en haar kinderen geen moeite hebben met de fietstocht naar haar ouders in Kranenburg. Het is echter wel opvallend dat de respondent in de koudere maanden minder bij haar ouders komt. Ze fietst er vaker naartoe dan dat haar ouders haar en de kinderen komen ophalen. Ervan uitgaande dat ze deze fietstocht niet alleen maakt ter recreatie, maar het met name doet voor de sociale ontmoeting, kan er een vervoersprobleem worden gesignaleerd. Haar ouders proberen vaker naar Hatert te komen, maar voor de respondent is dit niet hetzelfde, omdat deze ontmoetingen een minder sociaal karakter hebben.

De broer en zussen van de respondent komen, meestal gezamenlijk, ongeveer één keer in de twee maanden langs bij de ouders in Kranenburg. De respondent wordt dan vaak opgehaald door haar broer of zus (de andere zus heeft ook geen auto) op weg naar Kranenburg. In de zomer gaat ze op de fiets naar Kranenburg. Haar broer en zussen komen bijna nooit op bezoek in Hatert, want volgens de respondent is haar woning te klein om zoveel mensen te ontvangen. Haar ouders wonen groot, dus dat is een handige plek om met het hele gezin bijeen te komen. Het probleem bij het contact met haar broer en zussen ligt dus vooral in de bezoeken aan Utrecht en vooral de kosten die hieraan verbonden zijn, helemaal als er straks voor twee kinderen een hoger tarief moet worden betaald. Dit vooruitzicht heeft er bij de respondent echter nog niet toe geleid dat een investering in een auto aantrekkelijker wordt. Kennelijk is de link tussen een dergelijke investering en de toenemende kosten voor openbaar vervoer (nog) niet gelegd. Aan de andere kant is af te vragen voor welke periode

de kinderen nog meereizen. Als de respondent uiteindelijk meer reizen zelf gaat maken, gaan de kosten weer omlaag. De respondent geeft aan tot de tijd dat ze een auto heeft creatief om te moeten gaan met het onderhouden van haar contacten, maar wanneer ze deze aanschaf wil en kan doen is nog onduidelijk.

### 4.3 Respondent 4: Gewenning aan familie in de wijk

#### 4.3.1. Situatieschets

De autoloze die in deze paragraaf aan bod komt is respondent 4. Hij is geboren en getogen in Hatert en het merendeel van zijn vrienden en familie woont ook in de wijk. Voor een periode van twee jaar heeft hij in Neerbosch-Oost gewoond, maar is nu weer bijna zes jaar terug. Hij woont alleen in een flat, maar heeft wel al ruim een jaar een vaste vriendin die ook in Hatert woont. Sinds acht maanden zit hij werkloos thuis en is hij op zoek naar een nieuwe baan. De reden dat de respondent momenteel geen auto heeft, is omdat hij zijn auto heeft verkocht nadat hij werkloos raakte.

*“De auto bracht best veel kosten met zich mee, dus heb ik toen besloten dat ik mijn geld beter voor andere dingen kon gaan gebruiken. Als ik nieuw werk heb gevonden koop ik er weer een, een tweedehandsje.”*

*Respondent 4 – werkloze alleenstaande man*

De respondent beschikt zowel over een telefoon als over internet. De vervoersmiddelen waar hij momenteel gebruik van maakt zijn de fiets, de bus, de trein en soms leent hij de auto van zijn ouders of iemand anders. De trein gebruikt hij niet zo veel, want hij hoeft naar eigen zeggen niet vaak buiten Nijmegen te zijn.

Het merendeel van de vrienden en familieleden van de respondenten wonen in Hatert. Zij zijn ook een belangrijke reden dat de respondent destijds weer terug is verhuisd vanuit Neerbosch-Oost. Hij merkte dat hij zijn familie en vrienden minder vaak bezocht en dit vond hij erg vervelend. Hij is opgegroeid in Hatert, heeft daar altijd in de buurt van familie gewoond en kent veel van zijn vrienden al vanaf jonge leeftijd. De respondent ziet zijn beste vrienden een paar keer in de week en bezoekt zijn ouders ook meerdere malen. Binnen Hatert kan hij dat allemaal met de fiets doen. Voor het onderhouden van de meeste contacten mist de respondent zijn auto dus niet. Bij twee van zijn contacten die buiten Hatert wonen komen echter wel enkele problemen aan het licht.

Het eerste contact is een oud-collega van de respondent. Ze kennen elkaar dus van het werk waar de respondent inmiddels niet meer werkzaam is, maar desondanks hebben ze nog regelmatig contact. Deze vriend woont in Zwanenveld, in Dukenburg. Ze zien elkaar ongeveer één keer in de twee weken, meestal komt deze vriend dan langs bij de respondent. Soms fietst de respondent naar Zwanenveld, maar het is voor de vriend gemakkelijker om richting Hatert te komen omdat hij nog wel een auto heeft. De respondent ging meer bij

deze vriend langs toen hij zelf nog een auto had. Het totaal aantal ontmoetingen was toen niet meer, maar de verdeling was meer gelijk.

Grotere problemen ondervindt de respondent bij het bezoeken van zijn broer. Deze woont met zijn vrouw en kinderen in Bommel. Hij ziet hem erg regelmatig en eigenlijk vooral bij hun ouders thuis. Deze wonen een paar straten bij de respondent vandaan, dus als zijn broer daar op bezoek is gaat de respondent ook vaak langs. Zijn broer komt nauwelijks bij de respondent thuis, omdat hij vrij klein woont en vooral voor het kind van zijn broer is de flat niet aangenaam. Het komt er op neer dat de respondent bijna nooit bij zijn broer in Bommel langs gaat, terwijl hij dit wel deed toen hij nog een auto had.

*“Toen ik nog een auto had ging ik ongeveer één keer in de twee weken langs in Bommel. (...) Tegenwoordig bellen we wel meer en zorg ik dat ik vaker naar mijn ouders ga als hij er ook is. Zo zien we elkaar toch weer wat vaker.”*

*Respondent 4 – werkloze alleenstaande man*

Voor het bezoeken van speciale gelegenheden buiten Nijmegen is de respondent afhankelijk van een lift van zijn ouders of broer. In sommige gevallen vindt hij het vervelend om dit aan mensen te vragen, vooral als zij hiervoor een stuk moeten omrijden. In vergelijking met de periode toen hij nog een auto had is de respondent voor langere afstanden meer aangewezen op vervoer van anderen. Hij mist vooral het gemak en de vrijheid dat het hebben van een auto met zich meebrengt. Binnen Hatert zijn dit volgens hem vooral luxeproblemen, maar buiten Hatert (en vooral ook buiten Nijmegen) heeft dit wel een zichtbaar effect op de bezoekfrequentie naar anderen.

#### *4.3.2. Observaties*

Om contact te onderhouden met zijn ex-collega is de auto niet noodzakelijk, maar de respondent geeft aan dat hij de afstand naar Zwanenveld net iets te ver vindt om snel even naar toe te fietsen en ook de bus vindt hij vrij omslachtig. De busverbinding is volgens hem niet slecht, maar de reis is meer gedoe dan wanneer hij alleen in de auto zou stappen en hem bij zijn vriend voor de deur kan parkeren. Het is dus met name een kwestie van gemak en niet zo zeer van geld, beschikbaar en tijd. Dit heeft vooral invloed op de locatie van de afspraak en niet zozeer op de frequentie ervan. Ook merkt de respondent dat een afspraak in Zwanenveld nu beter moet worden gepland. Met de auto waren de bezoeken soms onaangekondigd, maar als de respondent met de bus of fiets komt wil hij liever niet voor een dichte deur staan.

Volgens de respondent is de busverbinding naar Bommel vrij slecht en duurt het lang, omdat hij moet overstappen en een stuk moet lopen. De ontmoetingen met zijn broer zijn toch nooit heel lang, dus dan vindt hij een lange busrit zonde van de tijd. Met de verjaardagen van zijn broer, schoonzus of neefje rijdt de respondent altijd met zijn ouders mee. De respondent heeft dus de grootste problemen met het bezoeken van zijn broer in Bommel en dit contact is ook meteen zijn enige contact die buiten een grote stad woont. Waar de fiets en het openbaar vervoer bij andere sociale contacten nog goede alternatieven vormen, was

de auto voor de respondent eigenlijk het enige goede vervoersmiddel om op een meer landelijke plaats als Bommel te komen.

#### 4.4 Respondent 5: Het weer en het drukke leven van een ander

##### 4.4.1. Situatieschets

De derde respondent die in dit hoofdstuk aan bod komt is respondent 5, een 71-jarige alleenstaande vrouw. In het dagelijks leven doet ze het huishouden, ze heeft verder nooit gewerkt en doet ook geen vrijwilligerswerk. Ze is in Nijmegen geboren en heeft tijdens haar jeugd op veel verschillende plaatsen gewoond. Nu woont ze al 43 jaar in hetzelfde huis in Hatert. Ze is al vroeg van haar man gescheiden en heeft lange tijd met haar vier kinderen in het huis gewoond. De reden dat de vrouw geen auto heeft is omdat ze aangeeft het financieel niet op te kunnen brengen. Ze heeft het nooit echt breed gehad en hierdoor ook nooit een rijbewijs gehaald. In het dagelijks leven maakt de respondent gebruik van de bus en de trein. Een taxi vindt ze erg duur en gebruikt ze alleen in 'noodgevallen'. Fietsen kan ze niet meer, omdat ze een paar jaar geleden een ongeluk heeft gehad. De korte afstanden binnen de wijk legt ze dan ook te voet af.

De meeste wekelijkse sociale contacten van de respondenten beperken zich tot de straat en Hatert. De vrouw heeft goed contact met twee vrouwen uit haar straat en deze ziet ze dan ook regelmatig. Deze bezoeken zijn meestal spontaan, ze kan dan gewoon even langslopen en als de ander niet thuis is of al bezoek heeft gaat ze weer terug. Een andere vriendin van de respondent woont aan de andere kant van Hatert, aan de Jadestraat. Op zich kan de vrouw deze afstand nog goed belopen, maar met slecht weer doet ze dat niet.

*“Als het slecht weer is ga ik niet langs. We zeggen dan voor de grap wel eens tegen elkaar dat het nu wel handig was geweest als we auto konden rijden. (...) Op zulke momenten is een auto wel een uitkomst, maar het is natuurlijk te duur om alleen daar een auto voor aan te schaffen.”*

*Respondent 5 – alleenstaande vrouw*

Van haar vier kinderen heeft de respondent nog contact met twee van hen, twee dochters. De ene dochter woont in Grootstal. Ze is ernstig ziek en hierdoor bezoekt de respondent haar altijd in Grootstal en (bijna) nooit andersom. Dit gaat haar vrij gemakkelijk af. Ze loopt altijd naar de bushalte op de hoek, moet dan twee haltes met buslijn 6 meerijden en stapt dan bij haar dochter op de hoek uit. Het enige probleem dat de respondent hier heeft is dat ze bezoeken liever vermijdt als het donker is. Ze vindt het dan niet prettig om alleen door de wijk te lopen en bij een bushalte te wachten. In de meeste gevallen is dit geen probleem, want ze plant de bezoeken altijd overdag in. Toch komt het door de ziekte van haar dochter wel eens voor dat de respondent 's avonds even langs moet. De respondent doet het dan toch, en tot nu toe is er nog nooit iets gebeurd, maar heel prettig vindt ze het niet.

Waar haar ene dochter vrij dichtbij woont, is dat bij de andere dochter waar de respondent nog contact mee heeft niet het geval. Zij woont namelijk met haar man en kinderen in Assen. De respondent gaat hier niet zo vaak heen, ongeveer twee tot drie keer per jaar. Haar dochter komt wel iets vaker met de auto richting Nijmegen, ongeveer vijf tot zes keer per jaar. Dit is volgens de respondent overigens ook niet zo veel, ze zou haar dochter wel vaker willen zien. De twee factoren die de grootste belemmering vormen zijn de afstand tussen Assen en Nijmegen en het drukke leven van de dochter en haar man. Zij moeten ook vaak in het weekend werken en hebben hierdoor weinig tijd om Nijmegen te bezoeken, dit kost ze namelijk een volle dag. Als de respondent naar Assen komt blijft ze meestal twee of drie nachten logeren in Assen. Het plannen van dergelijke afspraken is nog moeilijker in de drukke agenda van de dochter. De respondent kan het goed begrijpen dat haar dochter het druk heeft, maar vindt het wel jammer dat ze elkaar hierdoor weinig zien. Hier was een auto wel een uitkomst geweest, want dan had de respondent meer naar Assen kunnen rijden en hoefde ze ook niet per se een heel weekend te blijven. Dit zou aan de ene kant beter passen in de agenda van de dochter en aan de andere kant ook de behoefte van de respondent meer vervullen.

De respondent bezoekt weinig speciale gelegenheden van vrienden en familie. Dit ligt niet aan een gebrek aan vervoer, maar ze heeft er tegenwoordig weinig behoefte meer aan. Verjaardagen worden sowieso overgeslagen, de enige gelegenheden die ze bezoekt zijn bruiloften en begrafenissen. Aangezien haar goede vriendin uit de straat ook bekend is bij de familie van de respondent kan ze bijna altijd meerijden met haar. Zodoende heeft ze nog nooit een speciale gelegenheid hoeven missen door gebrek aan vervoer.

#### *4.4.2. Observaties*

Met slecht weer gaat een afspraak met haar vriendin uit de Jadestraat niet door. Deze vriendin is namelijk slecht ter been, dus de afspraken vinden eigenlijk altijd in de Jadestraat plaats. De respondent geeft aan het wel jammer te vinden om een afspraak om die reden af te moeten zeggen, maar ze heeft zich daar maar bij neergelegd. Ze vertelt dat ze eventueel ook de bus zou kunnen pakken, maar dat zou maar voor een halte zijn. Ze is dan langer aan het lopen en wachten dan dat ze in de bus zit. Een taxi vindt ze te duur voor een dergelijke afspraak. In plaats hiervan kiest ze er dan voor om te bellen. Op dat moment kan ze de vriendin niet bezoeken, maar wel het contact onderhouden.

Voor het contact met haar dochter uit Assen is de telefoon voor de respondent een goede uitkomst. Ze geeft aan wekelijks met haar dochter te bellen, iets wat gezien het telefonisch contact met andere vrienden en familieleden erg veel is. Ook worden deze telefoongesprekken in vergelijking met andere telefoontjes van de respondent echt gebruikt om bij te praten en niet zozeer om kort een afspraak te maken. Wel geeft de respondent aan dat ze bellen vrij duur vindt geworden, waardoor haar dochter haar meestal vanuit haar werk belt. Toch is dit voor haar niet gelijk aan een fysieke ontmoeting met haar dochter. Een auto zou een goede manier zijn om meer naar Assen te kunnen, maar de respondent weet dat dit er toch niet meer in gaat zitten voor haar. Ze legt zich neer bij de situatie en waardeert de momenten dat ze haar dochter weer ziet en ook als ze haar weer belt. Toch zegt ze stiekem te hopen dat haar dochter in de toekomst meer de kans ziet om frequenter

richting Nijmegen te komen. De behoefte bij de respondent is groot, maar ze is hier kennelijk vooral afhankelijk van het activiteitenpatroon van haar dochter.

## 4.5 Respondent 7: Als je een auto gewend bent

### 4.5.1. Situatieschets

De laatste respondent van wie in dit hoofdstuk problemen met het onderhouden van sociale contacten worden beschreven is respondent 7 die samen met zijn vrouw woont. Hij is met pensioen en daarom voornamelijk in en rondom het huis bezig. Hij is geboren in Grave en heeft daar gewoond tot zijn zesentwintigste, toen trouwde hij met zijn vrouw en zijn ze in Hatert gaan wonen. Ze hebben geen kinderen. De reden dat de respondent geen auto heeft is omdat zijn ogen zijn afgekeurd en hij daarom geen auto meer mag rijden. Zijn vrouw heeft geen rijbewijs, dus hebben ze de auto ongeveer vier jaar geleden verkocht. De vervoersmiddelen waar de respondent nog wel gebruik van maakt zijn de fiets, de bus, soms de trein en heel soms de taxi. In het dagelijks leven is de man niet erg hulpbehoevend. Zijn ogen zijn niet al te best meer, maar hij kan zichzelf nog goed verzorgen. Het huishouden wordt voor het grootste deel gerund door zijn vrouw, maar dit was volgens de respondent altijd al het geval.

Het grootste deel van zijn sociale contacten woont buiten Hatert en de meeste zelfs buiten Nijmegen. Om deze contacten te bezoeken is hij daarom erg afhankelijk van een lift van een ander of van het openbaar vervoer. Over beide vervoersmiddelen is de respondent niet erg te spreken, want het beperkt hem in zijn onafhankelijkheid. Het is echter niet altijd een probleem voor de respondent om in enige mate afhankelijk te zijn van een ander. Zo heeft hij met zijn vrouw en een ander echtpaar een wekelijkse kaartavond, die één keer in de twee weken plaatsvindt in Brakkenstein. Ze worden dan thuis opgehaald en dit is inmiddels zo vanzelfsprekend dat de respondent er kennelijk geen moeite mee heeft. De respondent is wel afhankelijk van zijn zus en zwager uit Grave als hij een neef in Weert wil bezoeken. Deze reis maakt hij liever niet per trein, de reis duurt lang en hij moet dan twee keer overstappen. Het lukt meestal wel om af te spreken dat hij en zijn vrouw met zijn zus en zwager mee kunnen rijden. Op die manier bezoeken ze de neef in Weert ongeveer drie tot vier keer per jaar. De neef komt ongeveer even vaak richting Nijmegen en hij doet dit wel per trein. Het is een keer voorgekomen dat zijn zwager ziek was en niet naar Weert kon rijden. Toen heeft de respondent besloten om de reis niet per openbaar vervoer te maken en de afspraak met zijn neef af te zeggen.

*“Het (red. de reis per trein) had wel gekund, maar het was me toen even te veel gedoe. (...) Als ik nog een auto had gehad was ik er wel naar toe gereden. Dat deed ik vroeger ook.”*

*Respondent 7 – gepensioneerde man*

Ook bezocht de respondent zijn zus en zwager uit Grave meer toen hij nog een auto had. Dit geldt ook voor een vriend van hem die ook in Grave woont. Als de respondent naar Grave

gaat doet hij dit bijna altijd met de bus. Hij vindt ook dit een lange rit en daardoor maakt hij deze reis maximaal één keer per maand. Dan probeert hij een afspraak met zijn zus en zwager te combineren met een afspraak met de vriend. Sinds hij geen auto meer heeft is de respondent regelmatig met zijn contacten gaan bellen. Vooral met zijn vriend uit Grave. Zijn zus en zwager komen volgens hem meer richting Nijmegen. De vriend uit Grave is een van de weinige, misschien wel de enige, met wie de respondent echt belt om bij te praten. Deze vriend probeert de respondent tegenwoordig wel meer te bezoeken, hij heeft nog wel een auto. Tot dusver is het er echter nog niet veel van gekomen.

De respondent heeft ook nog een broer in Cuijk. Hier komt hij bijna helemaal niet meer sinds hij geen auto meer rijdt. Hij ziet deze broer erg onregelmatig, maar als ze elkaar zien is het tegenwoordig altijd in Hatert of op de verjaardag van iemand anders. Met het openbaar vervoer duurt een reis naar Cuijk namelijk een stuk langer dan met de auto. Nu zou hij eerst met de bus naar het station van Nijmegen moeten gaan om daar vervolgens op de trein te stappen. Het betekent wel dat de respondent zijn broer minder is gaan zien en voor een afspraak vooral afhankelijk is of zijn broer langs wilt komen.

Als er een speciale gelegenheid elders in het land is rijden de respondent en zijn vrouw meestal mee met zijn zus en zwager uit Grave. Uiteraard vindt de respondent het fijn dat hij op deze manier toch aanwezig kan zijn bij zulke gelegenheden, maar soms is het wel vervelend dat je afhankelijk bent van hoe laat een ander naar huis wilt.

*“Tegenwoordig sla ik wel eens verjaardag over, vooral als ik er vooraf niet zo veel zin in heb (...) Dat gebeurde minder toen ik zelf nog een auto had. Ik kon toen namelijk nog zelf bepalen wanneer ik weer naar huis wilde.”*

*Respondent 7 – gepensioneerde man*

#### 4.5.2. Observaties

De respondent vindt dat een treinrit naar Weert of Cuijk hem teveel tijd kost. Dit is opvallend, omdat het dagprogramma van de respondent verder niet zo druk is. Kennelijk weegt de moeite voor de reis niet op tegen het uiteindelijke doel, de sociale ontmoeting.

Uit het feit dat de respondent zijn bezoek aan Grave zo efficiënt mogelijk in wil plannen blijkt dat hij de busrit liever alleen maakt als hij er veel mogelijk uit kan halen. Het is volgens hem vooral de tijd en het ongemak van de bus die hem tegenstaat. Met de auto reed hij er vroeger een stuk sneller en gemakkelijker naartoe. De afspraken in Grave waren toen een stuk minder gepland. Met de auto vond hij het kennelijk minder erg om de kans te lopen om bij zijn zus of vriend voor een dichte deur te staan.

Het sociale leven van de respondent is veranderd sinds hij geen auto meer mag rijden. Dit heeft vooral invloed gehad op het aantal bezoeken dat hij en zijn vrouw brengen aan sociale contacten die buiten Nijmegen wonen. De respondent wijt dit vooral aan de tijd die hij kwijt is om iemand te bezoeken. Hij vergelijkt dit dan altijd met de tijd die hij kwijt was toen hij nog een auto had. Op deze manier is het openbaar vervoer altijd een minder alternatief ten

opzichte van de auto. Aan de andere heeft de respondent doorgaans genoeg tijd voor een dergelijke reis. Kennelijk waardeert hij deze reistijd minder dan wanneer hij die tijd kan gebruiken om thuis te zitten. Een ander belangrijk punt is het gevoel van vrijheid en onafhankelijkheid dat hij is kwijtgeraakt bij het wegdoen van zijn auto. Hoewel hij een lift van een ander verkiest boven een bus- of treinreis is het voor hem toch vaak lastig om geen volledige controle te hebben over hoe hij zijn reis en tijd indeelt.

#### **4.6 Conclusie**

Dit hoofdstuk bevat vier verschillende verhalen van autolozen en de manier waarop zij contact onderhouden met belangrijke leden van hun sociale netwerk. Uit deze verhalen zijn verschillende problemen naar voren gekomen die een antwoord geven op de deelvraag: *“In hoeverre ondervinden autolozen in Hatert problemen met het onderhouden van hun sociale netwerk?”*.

De problemen bij respondent 2 zijn het bezoeken van haar ouders in Kranenburg en de groeiende treinkosten voor haar kinderen. Het eerste probleem speelt vooral in de maanden dat het slechter weer is, waardoor de respondent haar ouders niet met de fiets kan bezoeken. Haar ouders komen haar dan wel ophalen, maar dat is minder vaak dan dat ze er zelf op de fiets naar toe gaat in de zomermaanden. De respondent voorziet met betrekking tot de treinkosten problemen in de toekomst als ze voor allebei de kinderen het volledige kortingstarief moet betalen in plaats van een ‘railrunner’ kaartje. Dit kan het aantal treinreizen, en dus bezoeken aan contacten in Utrecht, doen verminderen.

Respondent 4 heeft slechts een paar contacten buiten Hatert, maar wel meteen problemen met bereiken van deze personen nu hij geen auto meer heeft. Het contact in Zwanenveld bezoekt hij minder omdat hij de afstand net te ver vindt om te fietsen. De problemen zijn groter bij het bezoeken van zijn broer in Bemmelen. Het openbaar vervoer is slecht en zijn ouders gaan er weinig naartoe, dus kan hij daar ook geen lift krijgen. Tegenwoordig ziet hij zijn broer dus vooral als ze allebei bij hun ouders op bezoek zijn.

De vijfde respondent bezoekt haar vriendin uit de Jadestraat niet als het slecht weer is. Ook voor de bus zou ze dan teveel door het slechte weer moeten lopen. Ze kiest er dan voor om niet te gaan en haar te bellen. Dat is volgens de respondent alleen een probleem als het vaak achter elkaar voorkomt. Duidelijkere problemen heeft de respondent met het bezoeken van en contact onderhouden met haar dochter uit Assen. Niet alleen de afstand is erg groot, de dochter heeft ook weinig tijd. Het dagelijkse activiteitenpatroon van de ander is dus kennelijk ook belangrijk bij het onderhouden van een sociaal netwerk.

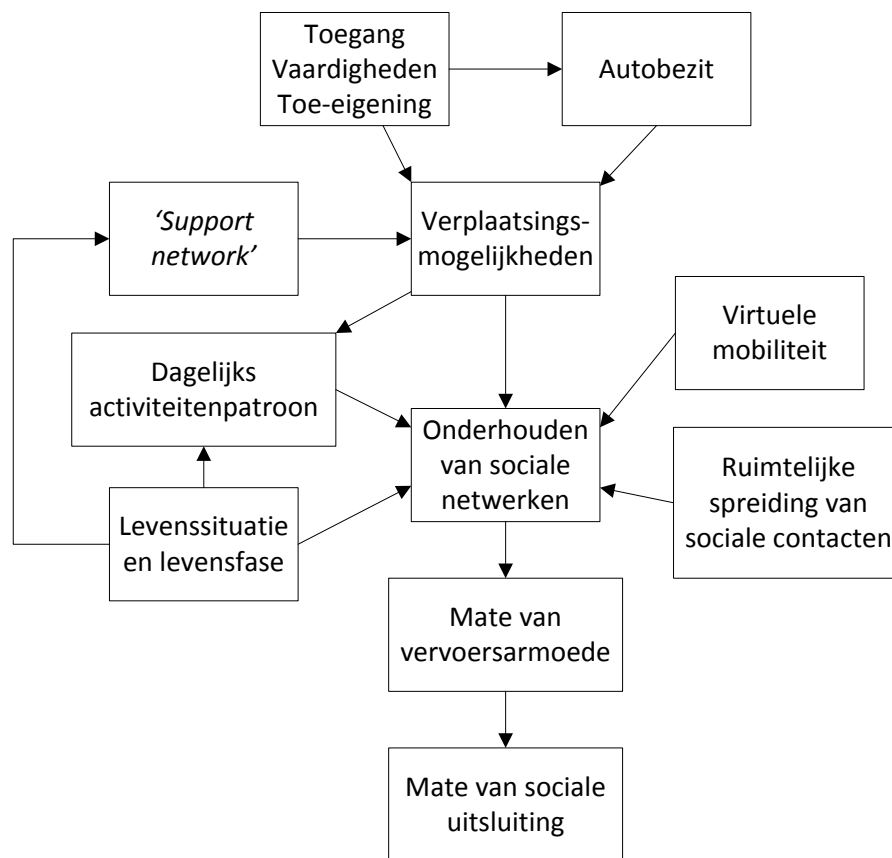
Tot slot is respondent 7 besproken. Hij mag sinds een paar jaar geen auto meer rijden en heeft een duidelijke afkeer tegen het openbaar vervoer. Hier maakt hij zo min mogelijk gebruik van, waardoor hij ook vaak op een lift van een ander is aangewezen. Het aantal bezoeken dat hij brengt aan contacten in Grave en Weert is gedaald sinds hij geen auto meer heeft. Ook combineert hij bezoeken aan contacten die bij elkaar in de buurt wonen. Deze efficiëntie is merkwaardig, aangezien de respondent gepensioneerd is en, naar het schijnt, genoeg tijd heeft voor zijn sociale leven.

De bovenstaande auto-lozen ervaren dus allemaal in bepaalde mate problemen bij het onderhouden van sommige contacten. In de meeste gevallen gaat het om contacten die meer landelijk wonen en waar openbaar vervoer niet frequent is en de fietsafstand te groot is. Kijkend naar de kwalitatieve gradatie in bijlage III kan worden gesteld dat de meeste respondenten bij het merendeel van hun sociale contacten geen vervoersproblemen hebben met het onderhouden. Een aantal respondenten hebben soms problemen en het komt ook een paar keer voor dat respondenten regelmatig problemen ondervinden. Gemiddeld genomen hebben de respondenten van dit onderzoek geen tot nauwelijks problemen met het onderhouden van hun sociale netwerk. Ze gaan creatief om met de bezoeken die ze afleggen en maken vaak gebruik van vervoer van een ander.

## Hoofdstuk 5 Sociale netwerken en sociale uitsluiting

### 5.1 Inleiding

In het vorige hoofdstuk zijn enkele problemen aan de orde gekomen die autolozen ondervinden bij het onderhouden van een sociaal netwerk. Het doel van dit hoofdstuk is om een beeld te geven welke factoren belemmerend werken bij het onderhouden van een sociaal netwerk. Dit zijn de factoren die in hoofdstuk 2 zijn behandeld en in het conceptueel model van hoofdstuk 2.5 staan. Dit model is in figuur 6.1 nogmaals weergegeven.



**Figuur 5.1:** Conceptueel model uit paragraaf 2.5

Het conceptueel model wordt gebruikt als handvat om de verschillende factoren, die het onderhouden van het sociale netwerk belemmeren, uiteen te zetten. Het doel is niet om uiteindelijke uitspraken te doen over het model of om de precieze kracht van de pijlen in te schatten. Wel wordt er gekeken in hoeverre de factoren belemmerd werken bij het onderhouden van een sociaal netwerk naar aanleiding van de resultaten van het empirisch onderzoek. Hiermee wordt dan antwoord gegeven op deelvraag twee: *‘Welke factoren belemmeren het onderhouden van het sociale netwerk en in welke mate doen zij dat?’*

Vervolgens wordt uitgebreid stilgestaan bij de derde deelvraag: *‘In hoeverre leiden problemen met het onderhouden van het sociale netwerk tot sociale uitsluiting en in hoeverre wordt dit veroorzaakt door vervoersarmoede?’* Allereerst wordt er gekeken of er

respondenten zijn die hun sociale netwerk niet meer kunnen onderhouden door problemen bij de verschillende factoren uit het conceptueel model. Vervolgens wordt er gekeken of de eventuele sociale uitsluiting wordt veroorzaakt door vervoersarmoede. Er wordt gesproken van vervoersarmoede als een persoon door beperkte verplaatsingsmogelijkheden zijn of haar sociale netwerk niet kan onderhouden, maar dit wel zou willen. Er wordt dan dus alleen gekeken naar de relatie tussen de factor 'verplaatsingsmogelijkheden' op het onderhouden van het sociale netwerk, de andere factoren worden bij vervoersarmoede buiten beschouwing gelaten.

In paragraaf 5.2 t/m 5.7 worden de bevindingen van elke factor in een aparte paragraaf beschreven met hierbij een overzicht van de invloed die de factor speelt bij het onderhouden van sociale netwerken van de respondenten. De uitwerking van deze overzichten staat in bijlage IV. Paragraaf 5.8 is de conclusie van dit hoofdstuk. Hier wordt antwoord gegeven op deelvraag 2, welke factoren in welke mate het onderhouden van het sociale netwerk belemmeren, en deelvraag 3, in hoeverre er sprake is van vervoersarmoede en sociale uitsluiting onder autozoeken.

## **5.2 Verplaatsingsmogelijkheden**

Tijdens het empirische onderzoek zijn veel vervoersmiddelen langsgekomen waar autozoeken in hun dagelijks leven gebruik van maken. Te denken valt aan de (brom)fiets, te voet, de bus, de trein, de taxi en een lift van een ander met de auto. De verplaatsingsmogelijkheden van een persoon zijn echter een stuk complexer dan alleen de verschillende modaliteiten die een persoon gebruikt. In deze paragraaf is de definitie van Vincent Kaufman (2002) van '*motility*' de basis om de verplaatsingsmogelijkheden van autozoeken te analyseren. Vervolgens wordt gekeken in hoeverre (beperkte) verplaatsingsmogelijkheden het onderhouden van een sociaal netwerk belemmeren.

Allereerst volgt hier een korte schets van de verschillende vervoersmiddelen die autozoeken in Hatert gebruiken en met name voor welke afstand zij deze kiezen. De schaalniveaus waarin de sociale ontmoetingen plaatsvinden, kunnen grofweg in vier niveaus worden onderscheiden; wijkniveau (Hatert en nabije omgeving), de rest van Nijmegen (en nabije omgeving), steden anders dan Nijmegen en landelijk gebied buiten Nijmegen. Op wijkniveau maakt men voornamelijk gebruik van de (brom)fiets en legt men korte afstanden te voet af. Onder de respondenten zit niemand die noch kan fietsen, noch afstanden te voet af kan leggen. Als er wordt gekeken op stadsniveau is er een duidelijk verschil te zien tussen de jongere en wat oudere respondenten. Zo bezoekt respondent 2 al haar contacten elders in Nijmegen met de fiets, terwijl een respondent 1 aangeeft vroeger nog wel met de fiets naar contacten in Nijmegen-Oost te gaan, maar dit tegenwoordig per bus doet. Sociale contacten die in andere steden wonen dan Nijmegen worden veelal per trein bezocht en in sommige gevallen rijdt de autozoeker mee met iemand anders met een auto. Dit laatste komt meer voor zodra een sociaal contact meer landelijk woont. Naarmate de beschikbaarheid van het openbaar vervoer afneemt zijn autozoeken meer aangewezen op het vervoer van een ander.

Vincent Kaufman (2002) benoemt drie factoren die iemands '*motility*', het potentieel voor mobiliteit, bepaalt: toegang, vaardigheden en toe-eigening. Hieronder wordt elke factor besproken met de bevindingen vanuit dit empirische onderzoek.

Het begrip 'toegang' kan volgens Kaufman (2002) worden verdeeld in keuzes en condities. Bij keuzes gaat om het totaal aantal vervoersmiddelen en communicatiemiddelen dat beschikbaar is. Op het gebied van beschikbare vervoersmiddelen is vooral openbaar vervoer erg relevant. Onder de respondenten in Hatert blijkt dat het openbaar vervoer in hun wijk goed geregeld is. Er rijden drie verschillende buslijnen (stadslijn 6, 8 en 9) door de wijk, waardoor de beschikbaarheid en frequentie van de bus hoog is. De meeste respondenten geven aan een bushalte op loopafstand te hebben en deze dan ook vaak te gebruiken om een contact binnen of net buiten Nijmegen te bezoeken. Met deze goede busverbindingen zeggen de meeste respondenten ook snel op het treinstation te kunnen komen. Wat betreft communicatiemiddelen beschikt elke respondent uit dit onderzoek over een vaste telefoon en hebben slechts drie respondenten een computer met internet. Dit zijn de twee jongere respondenten (van 33 en 34) en een 77-jarige respondent.

Conditie wat betreft toegang tot vervoer hebben te maken met de bereikbaarheid van de beschikbare vervoersmiddelen in termen prijs en de manier waarop het gebruik van vervoer in het tijdsschema van een persoon past. Aangezien vijf van de acht respondent ouder dan 65 jaar hebben zij in Nijmegen recht op gratis busvervoer. Ook de jongere autolozen geven aan de bus financieel aantrekkelijk te vinden als vervoersmiddel. Bij de trein ligt dit duidelijk anders, zowel bij jongere als oudere respondenten. Zo betaalt respondent 2 met haar twee kinderen sinds kort bij treinreizen voor één kind het volledige kortingstarief en binnenkort ook voor het andere, terwijl ze eerst slechts twee 'railrunner' kaartjes hoefde te kopen. Ze geeft aan dat de kosten hiermee dusdanig stijgen dat ze hierdoor overweegt de trein minder vaak te gaan gebruiken. Respondent 3 is in het bezit van een 60+ voordeelurenabonnement, hiermee heeft ze zeven gratis treinritten en als zij meer ritten wil maken betaalt zij het volledige kortingstarief. Ze beperkt haar treinreizen daarom zo veel mogelijk tot de zeven ritten die ze gratis af kan leggen.

Vaardigheden worden onderverdeeld in fysieke vaardigheden (zoals kunnen lopen of zien), verplichte vaardigheden die nodig zijn om mobiel te zijn (rijbewijs en het beheersen van de Nederlandse taal) en organisatorische vaardigheden van een persoon.

Er zijn enkele respondent die vanwege hun fysieke staat bepaalde vervoersmodaliteiten niet meer kunnen gebruiken. Zo kan respondent 5 niet meer goed fietsen nadat ze een ongeluk heeft gehad, maar nog wel lopen. Bij respondent 1 is het omgekeerde het geval, zij kan juist niet meer goed lopen, maar wel fietsen. Respondent 6 geeft aan dat ze trein niet meer gebruikt omdat ze de bordjes niet meer goed kan lezen. Bij respondent 7 is de reden dat hij autoloos is het feit dat hij slecht ziet. Dit heeft volgens hem echter geen gevolgen voor het gebruik van andere vervoersmiddelen, zoals de fiets of de bus.

Bij de meeste respondenten is het niet hebben van een rijbewijs de voornaamste reden waarom ze geen auto hebben. Er is slechts één respondent, respondent 4, die soms gebruik maakt van zijn rijbewijs als hij de auto leent van een ander. Hij is dus de enige respondent die over deze verplichte vaardigheid beschikt.

Organisatorische vaardigheden is een lastig te omvatten begrip. Het gaat hier met name om het plannen van een reis. Bij eigenlijk alle respondenten is gebleken dat dit geen probleem vormt. Het probleem is vooral om een afspraak te plannen wanneer er rekening moet

worden gehouden met twee activiteitenpatronen, maar dit komt in de volgende paragraaf aan de orde.

Het toe-eigenen van de toegang tot vervoer en de vaardigheden die hierbij nodig zijn hangt af van persoonlijke kenmerken en waarden die de manier bepalen waarop mensen beslissen of toegang noodzakelijk is en hoe vaardigheden worden benut. Uit het empirische onderzoek met de respondenten is gebleken dat er verschillende redenen zijn waarom een persoon zijn of haar toegang en vaardigheden niet altijd maximaal benut. Een belangrijke reden is de waardering van reistijd per openbaar vervoer. Respondent 7 geeft in zijn interview meerdere malen aan dat hij een reis met de bus of trein als snel te lang vindt duren, terwijl de bushalte dichtbij is en hij nog prima in staat is om ermee te reizen. Dit is ook het geval bij respondent 4. Opvallend is dat dit de enige twee respondenten zijn die voorheen zelf een auto in bezit hebben gehad en hierin reden. Een verklaring bij deze respondenten kan wellicht zijn dat de waardering van het reizen met het openbaar vervoer lager is als je zelf de auto gewend bent.

Het doel van deze paragraaf is om te beschrijven in hoeverre (beperkte) verplaatsingsmogelijkheden het onderhouden van het sociale netwerk belemmeren. De belangrijkste factor is uiteraard de autoloosheid van de respondenten. Autobezit heeft namelijk een sterke positieve invloed op de verplaatsingsmogelijkheden van een persoon (DETR, 2000). Termen die tijdens het empirische onderzoek vaak werden genoemd zijn het missen van 'vrijheid' en 'onafhankelijkheid' door het niet hebben van een auto. Toch blijkt het missen van een auto meer te zijn dan het verminderen van het gemak om te verplaatsen. Uit verschillende interviews is gebleken dat een vermindering van de verplaatsingsmogelijkheden door het niet hebben van een auto leidt tot een vermindering van het contact met bepaalde mensen. Een vermindering in contact is uiteraard alleen goed te bepalen als de respondent eerst wel van een auto gebruik heeft gemaakt. Dit is het geval bij de eerdergenoemde respondenten 4 en 7. Wat hier opvalt is dat de contacten die zij minder zijn gaan zien vooral ver weg wonen en ook buiten een grote stad. Dit zijn de contacten die zij voorheen altijd met de auto bezochten, maar nu veelal op het openbaar zijn aangewezen voor fysiek contact. Dit betekent niet dat het bezoeken van deze contacten onmogelijk is geworden, maar dat ze tegenwoordig minder gaan omdat het meer tijd kost. Verminderde verplaatsingsmogelijkheden hebben niet alleen invloed op de hoeveelheid van het bezoeken van sociale contacten, maar ook op de manier waarop iemand zijn sociale netwerk onderhoudt. Zo is er bij enkele respondenten duidelijk naar voren gekomen dat respondent meer thuis worden bezocht als de andere persoon wel een auto heeft. Ook speelt telefonisch contact een belangrijke rol, vooral voor het contact met mensen die ver weg wonen. Wat ook veelal in de interview terugkomt is dat autolozen hun afspraken van tevoren goed plannen. De verplaatsingsmogelijkheden zijn minder geworden en daarmee ook de flexibiliteit en het gemak om op een bepaalde plaats te komen. Daarom wil men zoveel mogelijk voorkomen dat hij of zij voor een dichte deur staat. Dit zorgt voor een afname van de spontaniteit van bezoeken, iets dat voor de ene respondent als nadelig wordt ervaren en de ander niets uitmaakt.

Verplaatsingsmogelijkheden lijken dus een vrij sterke invloed te hebben op onderhouden van het sociale netwerken. In een aantal voorbeelden in de interviews is dan ook een afname te zien in het aantal bezoeken, met name met contacten die verder weg wonen en

waarbij het openbaar vervoersnetwerk minder beschikbaar is dan in de stad. Onafhankelijkheid, gemak en spontaniteit zijn elementen die verminderen wanneer een persoon geen auto meer heeft. Dit heeft vooral een sterke invloed op de manier waarop een autoloze zijn of haar sociale netwerk onderhoudt. Echter niet voor alle respondenten blijkt dat het niet hebben van auto een belemmering vormt voor het onderhouden van het sociale netwerk. Het is daarom erg lastig om een eenduidige uitspraak te doen over de mate van belemmering. Hoewel het bij sommige respondent geen belemmeringen vormt voor het onderhouden van het sociale netwerk zijn er ook een aantal voorbeelden te noemen waarbij auto-loosheid soms, of zelfs regelmatig, wel een probleem vormt. Omdat we echter vooral te maken hebben met respondenten waarbij beperkte verplaatsingsmogelijkheden nauwelijks problemen vormen kan er worden geconcludeerd dat er nauwelijks sprake is van belemmering.

### **5.3 Dagelijks activiteitenpatroon**

In deze paragraaf bespreken we het dagelijkse activiteitenpatroon van de respondenten van dit onderzoek. Hiermee kan namelijk iets worden gezegd over de tijd die men overhoudt voor het onderhouden van sociale contacten, zowel voor de afspraak als voor de reis er naartoe. Tot slot dient er gekeken te worden in hoeverre het dagelijks activiteitenpatroon het onderhouden van het sociale netwerk belemmert.

Van de acht respondenten zijn er slechts twee die hun werk als hoofdbezigheid overdag hebben. Hiervan woont er één alleen en de ander is een alleenstaande moeder met twee kinderen. De laatste is dus ook nog veel tijd kwijt met het huishouden en opvoeding. De situatie van deze laatste respondent staat in groot contrast met de zes andere respondenten die allen geen werk (meer) hebben. Hiervan zijn er vijf boven de pensioengerechtigde leeftijd. Het meest extreme voorbeeld van deze groep is respondent 6 die nog goed ter been is, maar desondanks het huis weinig verlaat. Aan de hand van deze twee uiterste voorbeelden wordt in deze paragraaf het effect van een dagelijks activiteitenpatroon op het onderhouden van een sociaal netwerk geanalyseerd.

Respondent 2 heeft een druk dagelijks leven, naast de zorg voor het huishouden en twee kinderen van twaalf en negen heeft ze een kinderdagverblijf aan huis. Hier ontvangt ze vier dagen in de week ongeveer vijf tot zes andere kinderen. Aangezien ze haar 'vrije' dag in de week voornamelijk invult met huishoudelijke taken heeft zij alleen in het weekend veel tijd voor sociale activiteiten. Toch kan de respondent naar eigen zeggen ook doordeweeks goed gebruik maken van de geringe tijd die overblijft voor het onderhouden van een sociaal netwerk. Het sleutelwoord hier is spontaniteit. Volgens de respondent is dit essentieel bij sociale contacten, met name bij de contacten binnen Nijmegen.

Naast spontaniteit vindt de respondent creativiteit ook belangrijk. Ze weet dat ze vaak krap in haar tijd zit, maar toch veel contact met anderen wil houden. Door creatief om te gaan met afspraken lukt het haar vaak om beide werelden in elkaar te passen. Zo vraagt ze vaak aan haar vriendin uit Ooij of zij haar kinderen, met de auto, van school haalt en bij haar thuis afzet. Zo hoeft de respondent haar kinderen niet van school te halen als ze bij haar kinderdagverblijf moet blijven. De vriendin uit Ooij blijft dan vaak nog even bij de

respondent thuis. Ook is telefoneren voor deze respondent een goede optie om doordeeweeks contact te houden. Dit doet ze meestal 's avonds met vriendinnen. Dan liggen de kinderen in bed en heeft ze alle tijd om even bij te praten. De meer geplande afspraken met familie buiten Nijmegen heeft de respondent altijd in het weekend. Ze heeft dan een stuk minder activiteiten staan en kan dan een hele dag inplannen om naar haar broer en zussen in Utrecht te gaan of naar haar ouders in Kranenburg. Ondanks een druk dagelijks leven heeft de respondent nog genoeg mogelijkheid om haar contacten te onderhouden. Tijd is bijna nooit een reden om een afspraak af te zeggen. Tijd voor een ander kun je volgens haar altijd maken.

Een situatie die totaal verschillend is ten opzichte van de vorige is die van respondent 6. Ze is weduwe en heeft vier kinderen die allen niet meer thuis wonen. Overdag is zij vrijwel alleen bezig met het huishouden, waardoor ze genoeg tijd overhoudt voor het onderhouden van sociale contacten. Deze tijd vult ze echter slechts minimaal in met sociale ontmoetingen. Daarnaast zijn het ook meestal de vrienden en familie die haar bezoeken in plaats van andersom. Haar dochter in Wijchen en zoon in Lindenholt bezoekt ze beide ongeveer één tot twee keer per maand en om hier te komen wordt ze altijd thuis opgehaald. Qua tijd die de vrouw dagelijks overhoudt zou de bus ook een optie kunnen zijn.

Wat ook opvalt bij deze respondent is dat veel afspraken gepland zijn. Ook bij mensen die zij per fiets in Hatert bezoekt. Ondanks de vele vrije tijd die de vrouw is er kennelijk toch een behoefte om structuur aan te brengen in haar sociale leven.

Een belangrijke kanttekening die echter moet worden aangebracht geldt voor alle geïnterviewde autolozen van dit onderzoek en niet alleen voor de vorige twee. Bij het onderhouden van een sociaal netwerk ben je niet alleen afhankelijk van je eigen dagelijkse activiteitenpatroon, maar ook van dat van de ander. Bij respondent 2, de alleenstaande moeder, pakt dit goed uit, omdat haar vriendinnen in hun dagelijkse leven ook tijd hebben en maken voor spontane ontmoetingen. Bij de oudere respondenten met kinderen uit dit onderzoek komt vaak naar voren dat met name het dagelijkse activiteitenpatroon van de inmiddels volwassen kinderen erg bepalend is voor de frequentie van ontmoetingen en de manier waarop het contact wordt onderhouden. Dit zorgt vooral voor problemen wanneer de afstand tussen de contacten groot is. Zo hebben respondent 3 en 5 een dochter in respectievelijk Hengelo en Assen. Beide dochters hebben een drukke baan die ook in het weekend veel tijd vraagt. Hierdoor hebben zij weinig tijd om regelmatig richting Nijmegen te komen en zelfs om hun moeder voor langere tijd te ontvangen. Door dit laatste is het voor de respondent vaak niet waard om een lange reis te maken voor een relatief korte ontmoeting. Dit heeft dus wel een sterk effect op het onderhouden van het contact.

In hoeverre de factor 'dagelijks activiteitenpatroon' het onderhouden van sociale netwerken belemmert is niet eenduidig aan te geven. Uit het onderzoek onder verschillende autolozen blijkt dat het per persoon sterk kan verschillen hoe effectief iemand omgaat met de tijd die overblijft voor sociale activiteiten. Dit is echter niet altijd tijd die overblijft, maar ook wordt gemaakt. Sommige respondenten hebben een relatief druk leven, maar zien toch de kans om genoeg tijd vrij te maken om het contact met hun vrienden en familie goed te houden. Begrippen als spontaniteit en creativiteit zijn hier erg belangrijk. Aan de andere kant zijn er ook respondenten met een vrij rustig dagelijks leven die hierdoor veel tijd overhouden om contacten op te zoeken en af te spreken. Dit wil echter niet zeggen dat zij deze tijd daar dan

ook voor benutten. Ook zijn de meeste afspraken van tevoren gepland. Een andere bevinding is dat de dagelijkse activiteiten van anderen vaak minstens net zo belangrijk zijn. Bij veel oudere respondenten kan zelfs gezegd worden dat het dagelijkse activiteitenpatroon van de volwassen kinderen meer bepalend is voor het onderhouden van het contact dan het activiteitenpatroon van de autoloze zelf. Zij hebben vaak een drukker leven en de autolozen moeten zich hier aan aanpassen. Dit aanpassen betekent in sommige gevallen dat de respondent genoeg moet nemen met minder bezoeken aan huis en meer moeite moet stoppen in het bezoeken van het contact. Aan de andere kant zijn er ook andere oplossingen, zoals meerdere mensen tijdens een ontmoeting zien of meer telefonisch contact. Er is bij ongeveer evenveel respondenten geen belemmering bij het onderhouden van het sociale netwerk als respondenten bij welke het nauwelijks belemmerend werkt. Er kan dus worden geconcludeerd dat het dagelijkse activiteitenpatroon niet tot nauwelijks belemmerend werkt op het onderhouden van het sociale netwerk. Het betreft hier niet alleen het activiteitenpatroon van de autoloze, maar ook van de persoon waarmee wordt getracht contact te onderhouden.

#### **5.4 Levenssituatie en levensfase**

De respondenten van dit onderzoek hebben verschillende levenssituaties en levensfasen. Met levenssituaties wordt in dit onderzoek huishoudensamenstelling en verhuisbewegingen bedoeld. Zes van de acht respondenten wonen alleen, een woont samen met zijn vrouw en een woont samen met haar twee kinderen. Qua leeftijd variëren de respondent van 33 jaar tot 79 jaar. In de achtergronden wat betreft migratie zijn ook enkele verschillen. Er zijn slechts twee respondent die buiten Nijmegen hebben gewoond; respondent 2 is geboren in Arnhem en woont inmiddels tien jaar in Hatert en respondent 7 is geboren in Grave en woont al vierenvestig jaar in Hatert. Vijf respondenten zijn elders in Nijmegen geboren, zoals in Nijmegen-Oost of de Wolfskuil. Alleen respondent 4, een 33-jarige man, is geboren en getogen in Hatert. Tussendoor heeft hij twee jaar in Neerbosch-Oost gewoond, maar sinds zes jaar is hij terug in Hatert. Met deze achtergrond informatie over de verhuisbewegingen van een respondent zijn vragen gesteld over contacten die zij (nog) hebben met mensen uit de oude woonomgeving.

In het theoretische deel van dit onderzoek is betoogd dat Nederland te maken heeft met een groeiend aantal eenpersoonshuishoudens, wat duidt op een toenemende individualisering van de maatschappij (CBS, 2010a). In dit onderzoek zijn vier van de alleenstaande respondenten weduwe en zijn er twee andere eenpersoonshuishoudens aan te wijzen; een gescheiden vrouw zonder kinderen en een man die niet samenwoont met zijn vriendin. Het is lastig om uitspraken te doen over de invloed van de huishoudensamenstelling op het onderhouden van sociale netwerken. Vanuit de literatuur wordt verondersteld dat iemand in een eenpersoonshuishouden voor zijn sociale contacten meer 'de deur uit moet' (Larsen et al. 2010), maar of deze uitspraak ook voor de respondenten geldt, is moeilijk te zeggen. Geen van de respondenten die weduwe zijn geworden hebben aangegeven een grotere behoefte aan contact met anderen te hebben sinds hun echtgenoot is overleden. Ook levensfase heeft als factor op zichzelf geen directe invloed op het onderhouden van een sociaal netwerk. Een voorbeeld hiervan is de 33-jarige respondent 4 die aangeeft een vriend in Zwanenburg minder te bezoeken sinds hij geen auto meer heeft. Hij vindt het een vrij

lange afstand om te fietsen en met de bus vindt hij vaak onhandig. Respondent 3, van 67 jaar, zegt aan de andere kant geen moeite te hebben om zo nu en dan eens naar Malden, Heumen of Dukenburg te fietsen. Het is dus niet de levensfase die directe invloed heeft op het onderhouden van een sociaal netwerk. Het heeft echter wel invloed op andere factoren, zoals *'support network'* en zo een indirecte invloed.

Zeven van de acht respondent zijn niet in Hatert geboren. Een aantal hiervan hebben nog regelmatig contact met vrienden en/of familieleden uit de oude woonomgeving. Zo heeft respondent 7 nog regelmatig contact met een vriend en zus uit zijn geboorteplaats Grave. Dat contact is volgens hem zeker verminderd sinds hij niet meer in Grave woont. Ditzelfde geldt ook voor respondenten die slechts binnen Nijmegen zijn verhuisd. Respondent 1 zag haar vriendin bijna dagelijks toen ze nog in Nijmegen-Oost woonde en nu ongeveer een keer per maand. Een grotere afstand en langere reistijd bij contacten uit de oude woonomgeving kunnen erg belemmerend werken op het onderhouden van de relatie. Uit de interviews is echter ook gebleken dat contacten soms 'gewoon' verwateren na een verhuizing. De behoefte aan contact is dan verdwenen zonder dat hier bereikbaarheidsproblemen aan vooraf zijn gegaan.

Over het algemeen lijkt de levenssituatie en levensfase van een persoon geen belemmering te vormen bij het onderhouden van de sociale netwerken van de respondenten. In twee gevallen is er nauwelijks belemmering in plaats van geen, maar dit weegt niet op tegen de overige zes respondenten die geen hinder ondervinden.

## 5.5 'Support network'

Een belangrijk element in dit onderzoek is het *'support network'*. Hiermee wordt in dit onderzoek het netwerk van mensen bedoeld waarvan een autoloze gebruik maakt voor vervoer. Tijdens het empirisch onderzoek bleek bij elke respondent dat hij of zij bij één of meerdere verplaatsingen naar sociale contacten of gelegenheden gebruik maakt van een lift van een ander. Binnen deze groep respondenten verschilt het uiteraard wel sterk voor welk soort afstanden deze mensen gebruik maken van een lift van een ander en onder welke omstandigheden. Zo krijgt respondent 6 al een lift van haar zoon om in Zwanenveld te komen, wat in principe een goede busverbinding heeft, terwijl respondent 1 alleen een lift krijgt om haar zus in een verzorgingstehuis in Alverna te bezoeken.

Afstand is niet altijd de bepalende factor, gemak speelt ook een rol. Respondent 7 wordt met zijn vrouw één keer in de twee weken op een vaste avond opgehaald om in Brakkenstein een avond te kaarten, terwijl respondent 2 alleen met slecht weer door haar ouders wordt opgehaald om naar Kranenburg te komen. Als het weer het toelaat doet ze dit met de fiets. De lift is hier meer een noodoplossing, terwijl het voor de andere respondent een vast onderdeel van zijn vervoersmiddelen is.

Voor speciale gelegenheden (ver) buiten Nijmegen is de lift van een ander in dit onderzoek het meest genoemde vervoersmiddel. Het gaat dan niet alleen om lange afstanden, maar ook om plaatsen die moeilijk met het openbaar vervoer te bereiken zijn.

Het *'support network'* is voor veel autolozen essentieel om bepaalde respondenten te kunnen bezoeken, met name als de contacten die ze willen bezoeken buiten de stad wonen en minder goede openbaar vervoerverbindingen hebben. Dit *'support network'* bestaat in de meeste gevallen uit familieleden die in de buurt van de respondenten wonen. In bijna alle gevallen is dit ook iemand die behoort tot de belangrijkste contacten van de respondent. De oudere respondenten krijgen meestal een lift van een volwassen zoon of dochter en bij de jongere respondenten is het vaak een broer, zus of ouder. Het belang van beschikbaarheid van een *'support network'* voor het onderhouden van het sociale netwerk verschilt uiteraard per persoon, maar in dit onderzoek maakt iedere respondent voor een bepaalde verplaatsing of ontmoeting wel gebruik van een lift van een ander.

Het belang van het *'support network'* is in dit onderzoek duidelijk naar voren gekomen, met name voor het bezoeken van speciale gelegenheden. Alle respondenten geven aan voldoende personen te hebben waarvan zij een lift kunnen krijgen als dat nodig is. Een enkele respondent ziet dit echter meer als afhankelijkheid dan als een gunst. Al met al kan echter worden gesteld dat het *'support network'* niet belemmerend werkt op het onderhouden van het sociale netwerk.

## **5.6 Ruimtelijke spreiding van sociale contacten**

Volgens Axhausen (2002) is de moeite in tijd en geld die men moet doen om een sociaal netwerk te onderhouden de laatste jaren toegenomen, omdat de sociale netwerken steeds verspreider zijn komen te liggen. Voor mensen met minder verplaatsingsmogelijkheden, zoals autolozen, zou deze moeite alleen nog maar groter zijn. In het theoretische hoofdstuk is hier echter de kanttekening bij geplaatst dat niet voor iedereen het sociale netwerk verspreid is. Er kan namelijk worden verondersteld dat er ook sociale netwerken zijn die nog wel meer ruimtelijk geclusterd zijn.

In dit onderzoek zijn er sociale netwerken met een verschillende mate van spreiding terug te zien. In deze paragraaf komen twee uiterste voorbeelden aan bod; één sterk geclusterd sociaal netwerk en één sterk gespreid netwerk.

Respondent 4 is geboren en getogen in Hatert en heeft hier op twee jaar na zijn hele leven gewoond. Het grootste deel van zijn vaste vrienden en familieleden woont in dezelfde wijk. De respondent ziet deze contacten veel, bezoekt ze vaak spontaan en vindt dit ook erg belangrijk. Hij geeft zelfs aan dat hij destijds terug is verhuisd naar Hatert, omdat hij minder contact had met zijn familie toen hij in Neerbosch-Oost woonde. De respondent geeft aan dat een auto totaal overbodig is voor het bezoeken van deze contacten binnen Hatert. Het opvallende is dat hij juist problemen ondervindt bij twee van de drie contacten die buiten Hatert wonen. Vooral bij één geval is dit opvallend, namelijk bij een vriend die in Zwanenveld woont. Andere respondenten uit Hatert hebben ook een contact in die omgeving, maar geven in aanzienlijk mindere mate aan bereikbaarheidsproblemen te hebben. Mogelijk is respondent 4 'verwend' geraakt door het feit dat hij zoveel familie en vrienden in de nabije omgeving heeft die hij spontaan kan bezoeken. Extra moeite met het onderhouden van sociale contacten wordt dan sneller als een probleem ervaren.

De respondent waar het sociale netwerk juist sterk van is verspreid is respondent 2. Ze heeft een broer en twee zussen in Utrecht, haar ouders in Kranenburg, een vriend in Arnhem, een vriendin in Dieren, twee vriendinnen elders in Nijmegen en een vriendin in Ooij. Vaste contacten in Hatert heeft ze niet. In het vorige hoofdstuk is al aan de orde gekomen dat zij soms problemen ondervindt met het bereiken van haar ouders en dat de kosten van een treinkaartje een grotere rol gaan spelen nu zij meer voor haar kinderen moet gaan betalen. Voor de rest zorgt ze dat ze genoeg tijd vrijmaakt om deze contacten te onderhouden. Zoals verwacht mag worden bezoekt zij de meeste contacten uit haar sociale netwerk minder dan de vorige respondent en is de moeite die zij moet doen een stuk groter. Toch vindt ze dat zij haar contacten, ook die uit bijvoorbeeld Dieren, genoeg ziet. Deze respondent ziet het afleggen van een langere afstand veel minder als een probleem dan de vorige respondent. Dit kan natuurlijk worden gewijd aan de karakters van de verschillende personen. Echter, het feit dat deze respondent gewend is om langere afstanden af te leggen speelt wellicht ook een rol.

Uit het empirische onderzoek blijkt dat respondenten met een meer geclusterd netwerk hun contacten over het algemeen frequenter bezoeken, dat de afspraken vaak spontaner zijn en tevens korter van duur. Het is logisch dat het meer moeite kost om een gespreid sociaal netwerk te onderhouden dan een geclusterd netwerk. Het is echter wel opvallend dat een respondent met een geclusterd sociaal netwerk sneller problemen ervaart bij het onderhouden van een 'ver' contact dan een respondent waarbij bijna iedereen uit het sociale netwerk 'ver' woont. De ruimtelijke spreiding van het sociale netwerk lijkt ook invloed te hebben op de manier waarop een sociaal netwerk wordt onderhouden, vooral op het contact tussen iemand met een geclusterd netwerk en een 'verre' vriend of familielid die een uitzondering op deze clustering is.

Bijna alle respondenten hebben wel eens te maken met de ongemakken van een gespreid sociaal netwerk of met contacten die buiten hun geclusterde sociale netwerk wonen. Echter speelt dit probleem meestal slechts bij een klein deel van het sociale netwerk. Op basis van de resultaten van het empirisch onderzoek kan worden geconcludeerd dat de ruimtelijke spreiding van sociale contacten het onderhouden van een sociaal netwerk nauwelijks belemmert.

## **5.7 Virtuele mobiliteit**

Voor veel respondenten is de telefoon (en in mindere mate internet) een belangrijke manier om contact te houden met vrienden en familieleden. In dit onderzoek is gekeken of een telefoongesprek meer als vervanging of aanvulling van fysiek contact geldt en in welke mate virtuele mobiliteit het onderhouden van een sociaal netwerk belemmert. Kenyon et al. (2002) wijzen naast de uitkomsten die virtuele mobiliteit kan bieden namelijk ook op het gevaar dat een toename van virtuele mobiliteit wellicht ongewild kan leiden tot een afname van fysieke ontmoetingen en hierdoor sociale uitsluiting in de hand kan werken.

De meeste respondenten uit dit onderzoek geven aan dat telefonisch (of internet-) contact meer een aanvulling is op het fysieke contact met een vriend of familielid. In een enkel geval wordt er wel eens gekozen voor een telefonisch gesprek in plaats van een ontmoeting, maar

daar zit altijd een reden achter. Zo belt respondent 5 haar vriendin uit de Jadestraat in plaats van langs te gaan als het slecht weer is. Het is dan namelijk te ver om te lopen. Het telefoongesprek dient alleen dan als alternatief, want als het aan de respondent ligt is een ontmoeting een stuk belangrijker dan bijpraten via de telefoon. Ook is een telefoongesprek erg gemakkelijk in te plannen in het dagelijkse leven. Respondent 2 belt vaak 's avonds met vriendinnen, omdat haar kinderen dan in bed liggen. Bij haar geldt echter ook dat deze telefoongesprekken op zichzelf onvoldoende voldoening geven om contact te houden, een ontmoeting met iemand is belangrijker.

Volgens respondent 8 hangt het belang van een telefoongesprek erg af van de persoon met wie je contact wilt onderhouden. Zo weet ze dat haar moeder er veel waarde aan hecht als ze op bezoek komt. Ze gaat meestal twee keer per week langs en belt ook regelmatig, maar zal hierdoor het aantal keer dat ze op bezoek gaat niet verminderen. Met een vriendin komt het volgens haar wel eens voor dat ze niet langs gaat, maar gewoon belt. Ze weet dat deze vriendin het niet erg vindt om een afspraak door een telefoongesprek te vervangen.

Er zijn ook respondenten die een telefoongesprek minstens net zo belangrijk vinden als een ontmoeting. Respondent 1 vertelt dat ze meer is gaan bellen met contacten uit Nijmegen-Oost nu ze er niet meer naartoe fietst. Als ze deze contacten nu bezoekt gaat ze per bus, maar dit vindt ze minder prettig dan destijds met de fiets, dus kiest ze tegenwoordig steeds vaker voor een telefoongesprek. Met contacten die ver weg wonen, zoals haar broer uit Leeuwarden, is ze de laatste tijd ook meer gaan bellen. De ontmoetingen zijn echter niet minder geworden, want dit waren er volgens haar al nooit zo veel. Ook respondent 3 geeft aan dat ze wel eens met iemand belt in plaats van er langs te gaan, maar dit vooral doet bij contacten die ze toch al vaak ziet. Bij vrienden of familieleden die buiten Nijmegen wonen zijn de afspraken schaarser en wordt er meer waarde gehecht aan een ontmoeting.

Virtuele mobiliteit lijkt in de meeste gevallen een aanvulling te zijn op een ontmoeting, maar kan in sommige gevallen dienen als vervanging. Hier is dan wel gebleken dat er meerdere redenen bij betrokken zijn die een telefoongesprek bevorderen, zoals een langere busreis ten opzichte van de fiets of een vriend of familielid die zelf ook geen problemen heeft met een telefoongesprek in plaats van een ontmoeting. Virtuele mobiliteit als gevolg van uitsluiting van fysiek contact is in dit onderzoek niet naar voren gekomen. Ook is bij de meeste respondenten te zien dat virtuele mobiliteit een echte ontmoeting soms wel eens vervangt bij een contact dat relatief vaak wordt ontmoet. Bij contacten die verder weg wonen en minder worden ontmoet gaat een telefoongesprek bijna nooit ten koste van een afspraak. Virtuele mobiliteit vormt hierdoor dan ook geen belemmering bij het onderhouden van sociale contacten.

## **5.8 Conclusie**

Alle factoren die in dit hoofdstuk zijn behandeld hebben op een bepaalde manier invloed op het onderhouden van een sociaal netwerk. Uit het onderzoek onder acht respondenten blijkt echter wel dat bepaalde factoren een vrij sterke invloed hebben, terwijl er ook factoren zijn waarbij deze invloed minimaal is. De vraag die voor dit onderzoek van belang is, is echter welke factoren een belemmerende rol spelen bij het onderhouden van een sociaal netwerk. Om hier antwoord op te kunnen geven is een schematisch overzicht gemaakt per factor en

de mate van belemmering bij elke respondent. De uitgebreide tabellen zijn terug te vinden in bijlage IV en in tabel 5.1 staan de resultaten samengevat weergegeven.

<i>Factor</i>	<i>Belemmering bij onderhouden van sociaal netwerk?</i>
Verplaatsingsmogelijkheden	Nauwelijks
Dagelijks activiteitenpatroon	Niet tot nauwelijks
Levenssituatie en levensfase	Niet
'Support network'	Niet
Ruimtelijke spreiding contacten	Nauwelijks
Virtuele mobiliteit	Niet

**Tabel 5.1:** Kwalitatieve gradatie belemmering per factor

Met deze gegevens kan antwoord worden gegeven op deelvraag twee: *'Welke factoren belemmeren het onderhouden van het sociale netwerk en in welke mate doen zij dat?'* Uit het onderzoek blijkt dat geen van de factoren een grote belemmerende rol speelt bij het onderhouden van een sociaal netwerk. Het komt bij de respondenten hooguit bij een paar contacten dat voor dat beperkte verplaatsingsmogelijkheden of het dagelijks activiteitenpatroon redelijk belemmerend werken op het onderhouden van het contact. Als dit daarna echter wordt afgezet tegen de belemmerende werking bij andere contacten verzwakt het al snel tot een niveau waar sprake is van nauwelijks belemmering. De twee factoren die uiteindelijk voor de grootste belemmeringen zorgen zijn beperkte verplaatsingsmogelijkheden en de ruimtelijke spreiding van sociale contacten.

In hoofdstuk 4 zijn verschillende problemen naar voren gekomen die autolozen ondervinden bij het onderhouden van het sociale netwerk. De factoren die hierop van invloed zijn zorgen er echter niet voor dat het onderhouden van het sociale netwerk wordt belemmerd. Elke respondent van dit onderzoek heeft wel één of meerdere contacten waar vervoersproblemen leiden tot een belemmering, maar als we spreken over het gehele sociale netwerk valt deze belemmering erg mee. Met deze conclusie kan antwoord worden gegeven op derde deelvraag: *'In hoeverre leiden problemen met het onderhouden van het sociale netwerk tot sociale uitsluiting en in hoeverre wordt dit veroorzaakt door vervoersarmoede?'*

In dit onderzoek is iemand sociaal uitgesloten als deze persoon zijn of haar sociale netwerk om redenen buiten zijn of haar macht niet kan onderhouden, maar dit wel zou willen. Uit de interviews met verschillende autolozen is in geen enkel geval gebleken dat iemand niet in staat is om zijn of haar sociale netwerk te onderhouden. De (vervoers)problemen die eerder in dit onderzoek aan bod zijn gekomen leiden maximaal tot problemen bij het onderhouden van contact met een enkel lid van het sociale netwerk. Deze problemen zijn echter niet zo groot dat dit de relatie tussen de autoloze en het contact verwaarloost. Naast deze analyse hebben alle respondenten aan het einde van het interview de vraag moeten beantwoorden of ze vinden dat ze zichzelf uitgesloten voelen van hun sociale netwerk. Geen enkele respondent vond dat dit op hem of haar van toepassing is. Het merendeel geeft aan dat het onderhouden van een sociaal netwerk met een auto waarschijnlijk een stuk makkelijk was

geweest, maar dat ze nu ook zonder al te grote problemen kunnen omgaan met een situatie zonder auto.

Aangezien er geen sprake is van sociale uitsluiting hoeft dus niet te worden gekeken in hoeverre dit wordt veroorzaakt door vervoersarmoede. Eerder is het begrip vervoersarmoede omschreven als het proces waarin een persoon door beperkte verplaatsingsmogelijkheden zijn of haar sociale netwerk niet kan onderhouden, maar dit wel zou willen. Eerder in dit hoofdstuk is te zien dat de factor 'beperkte verplaatsingsmogelijkheden' nauwelijks een belemmering bleek te zijn bij het onderhouden van het sociale netwerk. Een logische vraag is dan uiteraard in hoeverre de verplaatsingsmogelijkheden van autolozen beperkt zijn. Afgaande op de resultaten van dit onderzoek kan worden gesteld dat de meeste autolozen hun sociale contacten met andere vervoersmiddelen buiten de auto ook voldoende kunnen bereiken. Dit komt in het volgende hoofdstuk ook aan bod.

## Hoofdstuk 6      Conclusie en reflectie

In de voorgaande twee hoofdstukken is uiteengezet in hoeverre autozozen in Hatert problemen ondervinden met het onderhouden van hun sociale netwerk, welke factoren dit onderhoud belemmeren en in hoeverre deze problemen leiden tot sociale uitsluiting. De antwoorden op deze drie deelvragen dienen als handvaten om antwoord te geven op de centrale vraag: *'In hoeverre is er sprake van sociale uitsluiting onder autozozen als gevolg van problemen bij het onderhouden van sociale netwerken?* Met het antwoord op deze centrale vraag kan inzicht worden gegeven in hoeverre autozozen sociale uitsluiting ondervinden als gevolg van het onderhouden van hun sociale netwerk. Uitsluiting van een sociaal netwerk is namelijk, naast uitsluiting van baanmogelijkheden en uitsluiting van voorzieningen, een vorm van vervoersarmoede en kan daarmee bijdragen aan de mate van sociale uitsluiting van een persoon.

Na de concluderende paragraaf met het antwoord op de centrale vraag en een vergelijking met andere onderzoeksresultaten wordt er in paragraaf 6.2 op het onderzoek en de conclusie gereflecteerd. Hierin wordt kritisch gekeken naar het onderzoeksproces, de resultaten en worden suggesties aangedragen voor eventueel vervolgonderzoek.

Dit onderzoek wordt afgesloten met een korte discussie over verantwoordelijkheid wat betreft mobiliteit en het onderhouden van sociale netwerken. Voor eventuele (beleids)maatregelen tegen vervoersarmoede is het namelijk belangrijk om te bepalen waar de verantwoordelijkheid van de overheid begint en waar deze stopt.

### 6.1 Conclusie

Op basis van het empirische onderzoek onder acht autozozen in Hatert zijn enkele problemen geïdentificeerd die men heeft met het onderhouden van het sociale netwerk. Deze problemen zijn grotendeels beschreven in hoofdstuk 4. De problemen variëren van gebrekkige alternatieven van de auto naar bestemmingen buiten de stad tot relatieve problemen door een afkeer van het openbaar vervoer. Ook spelen er problemen die geen direct verband hebben met vervoer, bijvoorbeeld een druk dagelijks activiteitenpatroon van de persoon waarmee een autozoze contact wil onderhouden. Dit onderzoek telde twee respondenten die voorheen nog wel een auto in het bezit hadden, maar deze om verschillende redenen nu niet meer hebben. Bij hen kwam duidelijk naar voren dat ze meer moeite moeten doen voor het onderhouden van een sociaal netwerk dan toen ze nog een auto hadden. Met name voor grotere afstanden is de auto sneller, gemakkelijker en geeft het meer vrijheid.

Het uiteindelijke doel van dit onderzoek is om inzicht te geven in hoeverre er sprake is van sociale uitsluiting onder autozozen als gevolg van problemen bij het onderhouden van sociale netwerken. Het begrip 'sociale uitsluiting' wordt hier gedefinieerd als het proces waarin een persoon om redenen buiten zijn of haar macht niet meer kan participeren in 'normale' activiteiten van de maatschappij, maar dit wel zou willen (Burchardt et al., 1999). In dit onderzoek wordt gekeken naar het onderhouden van een sociaal netwerk als 'normale activiteit'. Om aan de doelstelling van het onderzoek te voldoen dient antwoord te worden

gegeven op de volgende centrale vraag: *'In hoeverre is er sprake van sociale uitsluiting onder auto-lozen als gevolg van problemen bij het onderhouden van sociale netwerken?'*

Er kan op basis van de resultaten van dit onderzoek worden geconcludeerd dat er geen sprake is van sociale uitsluiting onder auto-lozen als gevolg van problemen bij het onderhouden van sociale netwerken. Ondanks hun auto-loosheid hebben de respondenten naar eigen zeggen voldoende contact met belangrijke vrienden en familieleden. In bijna alle gevallen biedt het openbaar vervoer voor langere afstanden en de fiets voor korte afstanden een goed alternatief om een sociaal contact te bereiken. Ook is gebleken dat auto-lozen voor bepaalde verplaatsingen (met name voor langere afstanden) vaak gebruik maken van vervoer van anderen.

Ondanks het feit dat het niet hebben van een auto maximaal tot meer moeite leidt met het onderhouden van een sociaal netwerk kan gezegd worden dat auto-lozen daarentegen wel erg creatief proberen te zijn met vervoer, vooral met de manier waarop ze afspraken maken. Zo zijn er verschillende respondenten die afspreken op een locatie die voor zowel de respondent als voor de andere persoon makkelijker te bereiken. Een van de respondenten spreekt met haar broer uit Leeuwarden regelmatig in Utrecht of Zwolle af en met een vriendin uit Nijmegen-Oost is de locatie vaak het stadscentrum. Deze manier van afspreken is meestal terug te zien wanneer het contact van de auto-loze ook beperkte verplaatsingsmogelijkheden heeft. Een ander voorbeeld van creativiteit onder auto-lozen is dat veel respondenten tijdens één afspraak meerdere personen ontmoeten. Dit kan betekenen dat de respondent meerdere contacten aandoet die op de 'route' liggen of dat hij of zij zorgt dat er meerdere contacten aanwezig zijn bij de persoon die wordt bezocht.

Problemen met het onderhouden van sociale contacten zijn vooral terug te vinden in gemak en spontaniteit. Het openbaar vervoer en fiets zijn in principe goede alternatieven, maar niet altijd even handig. Dit kan te maken hebben met weersomstandigheden, fysieke omstandigheden van de respondent of het tijdstip van de afspraak. Een lift krijgen van een ander is aan de ene kant erg gemakkelijk, maar aan de andere kant kan de respondent zich afhankelijk van een ander voelen wat ook ongemak met zich mee kan brengen. Ook is bij sommige respondenten naar voren gekomen dat een vermindering van spontaniteit bij het maken van afspraken als probleem wordt ervaren. Dit speelt met name bij respondenten die gewend waren om vroeger met de auto spontanere bezoeken te brengen aan vrienden of familie. Nu zij met de fiets of het openbaar vervoer moeten gaan en kans de niet willen lopen dat ze voor een dichte deur staan, spreken ze ontmoetingen nu meestal van tevoren af.

Al met al leiden deze problemen bij het onderhouden van een sociaal netwerk dus niet tot sociale uitsluiting. Auto-lozen moeten alleen wel meer moeite doen voor het onderhouden van hun sociale netwerk, ze voelen zich vaker afhankelijk van anderen voor vervoer en hun sociale leven bevat, vooral bij de oudere auto-lozen uit dit onderzoek, weinig spontaniteit wat betreft het maken van afspraken.

De onderwerpen vervoersarmoede en de relatie met sociale uitsluiting zijn in Nederland nog nauwelijks onderzocht, terwijl er wel de nodige Belgische, Engelse, Amerikaanse en Spaanse onderzoeken over verschenen zijn. Enkel hiervan leiden wel tot de conclusie dat er sprake

is van sociale uitsluiting door een gebrek aan vervoer. Zo stelt Cebollada (2008) dat autozozen in Barcelona minder perspectieven op een baan hebben dan mensen met een auto. Dit ligt naast beperkte verplaatsingsmogelijkheden ook aan de functieverdeling van de stad. Door de verschuiving van een compact stadsbeleid naar een beleid waar gemengd functiegebruik en gemengde dichtheden centraal staan is sociale uitsluiting door vervoersproblemen toegenomen. Church et al. (2000) concluderen dat een kwart van de inwoners van Londen onvoldoende aansluiting heeft op activiteiten en mogelijkheden die noodzakelijk worden geacht voor volledige maatschappelijke participatie. Dit leidt tot sociale uitsluiting. Dit komt voor een groot deel door slechte toegang door beperkte vervoersmogelijkheden. Deze onderzoeken in Barcelona en Londen betreffen twee vormen van vervoersarmoede, respectievelijk slechte toegang tot werkgelegenheden en tot voorzieningen. Wat betreft toegang tot sociale netwerken is er nog geen soortgelijk onderzoek gedaan. Wel is uit onderzoek van Larsen et al. (2010) naar voren gekomen dat mensen, meer dan vroeger, bezoeken aan sociale contacten combineren met het bezoeken van andere activiteiten. Er is hier echter geen onderscheidt gemaakt tussen autobezitters en autozozen. In dit onderzoek is niet specifiek gekeken naar het combineren van sociale ontmoetingen met andere activiteiten. Wel is er gebleken dat een aantal respondenten het bezoeken van verschillende sociale contacten die bij elkaar in de buurt wonen combineert. Het gedane onderzoek in Melbourne door Graham Currie (forthcoming) over *'time poverty'* in relatie tot sociale uitsluiting is ook interessant. Hij maakt hierin onderscheid tussen sociaal benadeelde en bevoordeelde groepen. Hier ondervinden sociaal bevoordeelde groepen meer *'time poverty'*, maar dit heeft alleen effect op hun welzijn. De sociaal benadeelde groepen ervaren deze tijdsarmoede in minder mate, maar dit vergroot, naast het negatieve effect op hun welzijn, de kans op sociale uitsluiting. Dit komt omdat zij naast deze tijdsarmoede ook vaker zijn benadeeld wat betreft vervoer. Deze bevindingen staan echter in enig contrast met de bevinding uit dit onderzoek dat sommige autozozen juist erg creatief met hun tijd en afspraken omgaan.

## 6.2 Reflectie

In deze paragraaf wordt kritisch terug gekeken op het onderzoeksproces en de resultaten die hieruit naar voren zijn gekomen.

Dit onderzoek is kwalitatief van aard en gezien de beperkte tijd die beschikbaar is, is het empirische onderzoek gehouden onder een klein aantal respondenten. Hoewel het doel van het onderzoek is om inzicht te verkrijgen in een 'nieuw' fenomeen en externe validiteit niet het doel is, was een groter aantal respondenten uiteraard een toegevoegde waarde geweest voor het onderzoeksdoel. Desondanks geven acht verschillende verhalen en ervaringen een goed beeld van de problemen die autozozen ondervinden.

Zoals ook al is besproken in het methodologische hoofdstuk is geprobeerd de selectie van respondenten zo willekeurig mogelijk tot stand te laten komen aan de hand van straatnamen. Op deze manier zijn de respondenten opgezocht en benaderd voor deelname aan het onderzoek. Door het tijdstip van het zoeken naar autozozen, 's ochtends en 's middags op doordeweekse dagen, en de manier waarop, mensen op straat vragen naar autozozen in de buurt, is de uiteindelijke respondentenselectie echter een stuk minder willekeurig geworden. Door deze aanpak zijn vooral jongere autozozen met een baan buiten

beeld gebleven. Het was in hun geval interessant geweest om te kijken hoe zij zonder een auto een baan combineren met een sociaal leven. Nu bevat dit onderzoek slechts twee respondenten die dit moesten doen. Ook zijn er onder de respondenten geen internationale migranten.

De oververtegenwoordiging van ouderen onder de respondent is echter niet per definitie een probleem. Ondanks hun overeenkomstige leeftijdscategorie hebben de meeste oudere respondent een verschillende achtergrond en sociaal leven. Hierdoor hebben zij andere verhalen en verschillende problemen bij het onderhouden van het sociale netwerken. Juist omdat er een aantal oudere respondenten participeren zijn er duidelijke verschillen te zien wat betreft andere factoren (buiten leeftijd) die invloed hebben op het onderhouden van het sociale netwerk.

Er was voor dit onderzoek weinig tot geen empirische voorkennis over vervoersarmoede en de relatie met sociale uitsluiting in Nederland. De keuze voor een stedelijk onderzoeksgebied als de wijk Hatert lijkt achteraf erg bepalend voor de resultaten van dit onderzoek te zijn geweest. De afstanden tussen de meeste respondenten en hun contacten zijn relatief klein, dus goed per fiets of te voet af te leggen. Daarnaast is de wijk Hatert met drie buslijnen vrij goed aangesloten op het openbaar vervoerssysteem van Nijmegen en omgeving. Dit is gebleken uit de interviews met de respondenten, maar komt ook naar voren uit de Stadsmonitor 2009 van de gemeente Nijmegen. Hierin geeft 93 procent van de inwoners uit Hatert aan tevreden te zijn met het openbaar vervoer, hoger dan het gemiddelde van heel Nijmegen van 86 procent (Gemeente Nijmegen, 2009). Er bestaat dus een grote kans dat de resultaten van een soortgelijk onderzoek in een ruraal gebied sterk verschillen met de resultaten van dit onderzoek. Men zal daar grotere afstanden af moeten leggen en het openbaar vervoer rijdt minder frequent. Het is daarom erg nuttig om eventueel vervolgonderzoek in een rurale gemeente te doen om te kijken of autoloosheid hier wel leidt tot ernstigere problemen, zoals vervoersarmoede en sociale uitsluiting.

In dit onderzoek is uitsluiting van een sociaal netwerk als onderdeel van vervoersarmoede gebruikt. Er zijn echter ook andere indicatoren, namelijk uitsluiting van voorzieningen en beperkte arbeidsmarktmogelijkheden door slecht vervoer. Deze twee onderwerpen zijn in dit onderzoek niet meegenomen. Om correcte uitspraken te kunnen doen over het fenomeen vervoersarmoede en eventuele sociale uitsluiting is het wel noodzakelijk om alle drie de indicatoren te onderzoeken. Het doel van dit onderzoek was echter om een eventueel probleem te signaleren. Voor verder onderzoek is er uiteraard de mogelijkheid om de andere onderdelen ook mee te nemen. Voor andere resultaten hoeft dat onderzoek wellicht niet per se in een ruraal gebied te worden gehouden. Wellicht zijn er aan de hand van uitsluiting van voorzieningen en beperkte arbeidsmarktmogelijkheden door vervoer wel problemen in een stedelijk gebied te ontdekken.

### **6.3 Discussie**

De vraag die in deze discussie centraal staat, is tot waar vervoersarmoede en sociale uitsluiting de verantwoordelijkheid van de overheid zijn. Vervoersarmoede is een fenomeen dat dient te worden voorkomen door vervoer voor vervoersarmen toegankelijker te maken en zo de bereikbaarheid naar voorzieningen en activiteiten te verbeteren. De kwaliteit en

beschikbaarheid van vervoersmogelijkheden heeft invloed op de kwaliteit van het leven van een persoon. Toegankelijkheid wordt door Farrington & Farrington (2005, p. 11) zelfs verondersteld als een voorwaarde voor sociale insluiting. In het licht van sociale rechtvaardigheid, de moreel juiste verdeling van baten en lasten over de leden van de maatschappij (Martens & Hurvitz, 2009), is toegankelijkheid een verantwoordelijkheid voor de overheid. Sociale insluiting is een onderdeel van sociale rechtvaardigheid en dit maakt de toegankelijkheid naar voorzieningen die bijdragen aan participatie in de samenleving essentieel. Wat betreft toegang tot voorzieningen en werkgelegenheden zijn er voldoende mogelijkheden die de overheid kan uitvoeren. Door locatiebeleid van zowel voorzieningen als werklocaties kan de overheid bepalen op welke manier deze bereikbaar zijn voor verschillende groepen mensen. Het betreft hier 'vaste' stations voor reizigers, dus kan het openbaar vervoersnetwerk hier goed op worden aangepast. Een probleem ontstaat echter voor de derde vorm van vervoersarmoede en tevens het onderzoekonderwerp, de toegang tot sociale netwerken.

Allereerst dient de overheid voor dit probleem verder te kijken dan alleen het reguliere openbaar vervoersnetwerk; er moet niet meer alleen gedacht worden in bussen, treinen etc., maar vooral in mensen die van de ene naar de andere plek willen komen. Wat betreft sociale netwerken gaat het er hier dus om hoe een persoon van zijn eigen huis bij een sociaal contact kan komen. De Nederlandse overheid heeft, naast het aanwijzen van nieuwbouwlocaties op plaatsen die goed per openbaar vervoer worden ontsloten, echter weinig invloed op de plaatsen waar mensen gaan wonen. Er dient dus met name te worden nagedacht in mensen die van A naar B willen, in dit geval om sociale contacten te bezoeken. Om dit ook voor minder mobiele groepen als autolozers goed mogelijk te maken dient er een rechtvaardige verdeling van mobiliteit over de maatschappij te komen.

In de literatuur over rechtvaardigheid en mobiliteit worden de vragen met welk mechanisme mobiliteit verdeelt dient te worden over de maatschappij en op welke wijze dit kan worden gedaan nauwelijks gesteld. Volgens verschillende bronnen gaat de aandacht nog te sterk uit naar de reizigers die al mobiel zijn (in de meeste gevallen autogebruikers) en te weinig naar de mensen die weinig mobiel zijn (Litman, 2002; Martens, 2006). Martens (2006) stelt dat de verdeling moet worden gebaseerd op behoefte en niet op vraag. Een belangrijke vraag hier is wanneer iets een noodzakelijke behoefte is en wanneer niet. Een belangrijke richtlijn is een opgestelde lijst van basisbehoeften van de mens. Hier staat 'sociale contacten' ook tussen (Martens, 2006). Een duidelijk overzicht geven Farrington & Farrington (2005, p. 7) bij het onderscheid tussen *rights*, *needs*, *deserts* en *wants*. Met name het derde begrip, *deserts*, is in deze discussie interessant. Het kan goed worden geïllustreerd door middel van het volgende dilemma: als iemand zelf kiest om afgelegen te wonen van locaties, maar wel behoefte heeft om deze te bereiken, verdient hij het dan hulp vanuit de overheid om deze mate van bereikbaarheid te krijgen?

Wat betreft sociale netwerken is er veel voor te zeggen om de bovenstaande met 'nee' te beantwoorden. De overheid draagt verantwoordelijkheid om toe te zien op voldoende sociale rechtvaardigheid in de samenleving. Dit kan het doen door om sociale uitsluiting van personen te voorkomen en hiervoor is voldoende toegankelijkheid naar voorzieningen, werkgelegenheden en sociale netwerken een voorwaarde. Dit laatste is echter een lastig geval. Puur kijkend naar het onderhouden van sociale netwerken zijn mensen zelf ook voor

een groot deel zelf verantwoordelijk, meer dan bij toegang tot voorzieningen en werkgelegenheden. Echter wordt deze verantwoordelijkheid vaak gedeeld met het sociale netwerk en '*support network*', zo blijkt ook uit het onderzoek. Iedere respondent uit dit onderzoek, jong of oud, heeft in zijn of haar sociale netwerk mensen zitten die bereid zijn om een lift te geven of om vaker richting de respondent te komen.

Uit de resultaten van dit onderzoek is naar voren gekomen dat de problemen met het onderhouden van het sociale netwerk onder autozozen helemaal niet zo ernstig zijn. Ze leiden in ieder geval niet tot sociale uitsluiting. Er zijn in de meeste gevallen genoeg vervoersmogelijkheden om vanuit Hatert naar andere delen van Nijmegen en omgeving te komen, met name door goede busverbindingen en een uitgebreide fietsinfrastructuur. Gezien de aard en mate van de problemen die in dit onderzoek zijn geconstateerd is er hier geen ingrijpen van een overheid nodig om de verplaatsingsmogelijkheden van autozozen te vergroten. Hier is het de verantwoordelijkheid van de autozozen zelf en zijn of haar sociale contacten.

## Literatuurlijst

- Axhausen, K.W. (2002). A dynamic understanding of travel demand. *Arbeitsbericht Verkehrs- und Raumplanung 119*, August 2002.
- Burchardt, T., Le Grand, J. & Piachaud, D. (1999). Social exclusion in Britain 1991-1995. *Social Policy and Administration 33(3)*, 227-244.
- Cass, N., Shove, E. & Urry, J. (2005). Social exclusion, mobility and access. *Sociological Review 53(3)*, 539-555.
- CBS, Statline, (2010a) op: <http://statline.cbs.nl/statweb/>, vinddatum 19 april 2010.
- CBS, Statline, (2010b) op: <http://statline.cbs.nl/statweb/>, vinddatum 13 juni 2010.
- Cebollada, A. (2008). Mobility and labour market exclusion in the Barcelona Metropolitan Region. *Journal of Transport Geography 17(2009)*, 226-233.
- Church, A., Frost, M., & Sullivan, K. (2001). Transport and Social Exclusion in London. *Journal of Transport Policy 7(3)*, 195-205.
- Currie, G., Richardson, T., Smyth, P., Vella-Brodrick, D., Hine, J., Lucas, K., et al. (2009). Investigating links between transport disadvantage, social exclusion and well-being in Melbourne — Preliminary results. *Transport Policy 16(2009)*, 97-105.
- Department of the Environment, Transport and the Regions. (2000). *Social Exclusion and the Provision and Availability of Public Transport*. London: DETR.
- Farrington, J. & Farrington, C. (2005). Rural accessibility, social inclusion and social justice; towards conceptualization, *Journal of Transport Geography 13(2005)*, 1-12.
- Flick, U. (2006). *An Introduction to Qualitative Research*. London: Sage.
- Geeraerts, K. & Loots, I. (2001). *Concept voor de beoordeling van sociale effecten van een mobiliteitsplan op strategisch niveau*, in: Verheyen, R., Smolders, K. et al. (2001). *Deelrapport 1: Conceptontwikkeling voor strategische milieueffectrapportage van mobiliteitsplannen*, 149-216.
- Gemeente Nijmegen. (2009). *Stadsmonitor Nijmegen 2009: deel wijk*. Nijmegen: Afdeling Onderzoek en Statistiek.
- Granovetter, M. (1983). The strength of weak ties: a network theory revisited, *Sociological Theory, vol. 1*, 201-233.
- Harms, L., (2003). *Mobiel in de tijd, op weg naar een autoafhankelijke maatschappij 1975-2003*. Den Haag: Sociaal en Cultureel planbureau.

- Hine, J. (2009). Transport and social exclusion. *International Encyclopedia of Human Geography 2009*, 429-434.
- Hine, J. & Mitchell, F. (2003). *Transport disadvantage and social exclusion: exclusionary mechanisms in transport in urban Scotland*. Aldershot: Ashgate.
- Hogdson, F.C. & Turner, J. (2003). Participation not consumption: the need for new participatory practices to address transport and social exclusion. *Transport Policy 10(2003)*, 265-272.
- Kaufman, V. (2002). *Re-thinking mobility: Contemporary Sociology*. Aldershot; Ashgate.
- Kenyon, S., Lyons, G. & J. Rafferty (2002). Transport and social exclusion: investigating the possibility of promotion inclusion through virtual mobility. *Journal of Transport Geography 10(3)*, 207-219.
- Larsen, J., Urry, J. & Axhausen, K. (2010). *Social networks and future mobilities*. Research for the UK Department for Transport, May 2010.
- Litman, T. (2002). Evaluating Transportation Equity. *World Transport Policy & Practice, Volume 8(2)*, 50-65.
- Lucas, K., Grosvenor, T. & Simpson, R. (2001). *Transport, the environment and social exclusion*. York: York Publishing Services Ltd.
- Martens, K. (2006). Basing transport planning on principles of social justice. *Berkeley Planning Journal, Volume 19, 2006*, 1-17.
- Martens, K. (2009). *Justice in transport: applying Walzer's 'Spheres of Justice' to the transport sector*. 88th Annual Meeting of the Transportation Research Board. Washington DC, USA.
- Martens, K. & Hurvitz, E. (2009). Distributive impacts of demand-based modelling. *Transportmetrica*, First published on: 23 October 2009 (iFirst).
- Meert, H. (2003). *Maken we vooruitgang in het bestrijden van vervoersarmoede in Vlaanderen? Vooruitgangcongres armoedebestrijding*. Hasselt 2 juni 2003.
- Parker, I. (2005). *Qualitative Psychology: Introducing Radical Research*. Maidenhead: Open University Press
- Preston, J. & Rajé, F. (2007). Accessibility, mobility and transport-related social exclusion. *Journal of Transport Geography, 15*, 151-160.
- Pucher, J. & Renne, J. (2003). Socioeconomics of Urban Travel: Evidence from the 2001 NHTS. *Transportation Quarterly, (57)*, 49-77.

- Segers, J. (1999). *Methoden voor de Maatschappijwetenschappen*. Assen: Van Gorcum.
- Social Exclusion Unit. (2003). *Making the connections: final report on transport and social exclusion*. Retrieved 18 January, 2010, from [http://www.socialexclusionunit.gov.uk/publications/reports/pdfs/SEU-Transport\\_Main.pdf](http://www.socialexclusionunit.gov.uk/publications/reports/pdfs/SEU-Transport_Main.pdf).
- Urry, J. (2003). Social networks, travel and talk. *British Journal of Sociology* 54(2), 155-175.
- Verschuren, P., & Doorewaard, H. (2007). *Het ontwerpen van een onderzoek*. Den Haag Uitgeverij LEMMA.
- Wasserman, S. & Faust, K. (1994). *Social Network Analysis*. Cambridge: Cambridge University Press
- Wiegers, T.A. & Devillé, W. (2008). *Herijking stedelijke achterstandsgebieden 2008*. Utrecht: NIVEL.

## Bijlage I Respondentenoverzicht

8	Azurietstraat	Respondent 1
15	Couwenberghstraat	Respondent 2
64	Ruys de Beerenbrouckstraat	Respondent 3
20	Diamantstraat	
89	Wildenborgstraat	Respondent 4
14	Cort van der Lindenstraat	Respondent 5
57	Muiderslotstraat	
33	Goeman Borgesusstraat	Respondent 6
37	Groen van Prinstererstraat	Respondent 7
58	Nijenrodestraat	
69	Smaragdstraat	Respondent 8
29	Fransen van de Puttenstraat	
21	Domela Nieuwenhuisstraat	
54	Middachtenstraat	
3	Aldenhagstraat	

Tabel I: Willekeurige output van nummers gekoppeld aan straatnamen.



Figuur I: Kaart Hatert met locatieaanduiding respondenten.

## Bijlage II Interviewguide

### Interviewguide vervoersarmoede en sociale netwerken

#### Achtergrond respondent

- Naam
- Geslacht
- Leeftijd
- Hoofdbezigheid overdag
- Geboorteplaats
  - als 'Nijmegen': ook Hatert?
- Bent u ooit verhuisd?
  - zo ja: van buiten Nijmegen, of zelfs Nederland?
    - zo ja: \*meenemen bij vragen over 'verre' contacten\*
- Huishoudensamenstelling
- Reden autoloosheid
  - als het een bewuste keuze is: **geen** geschikte respondent!
- Beschikt u over een telefoon en/of internet?
  - zo ja: \*ook vragen stellen 'virtuele mobiliteit'\*
- Van welke vervoersmiddelen maakt u gebruik? (alles opnoemen)
- Bent u in uw dagelijkse leven hulpbehoevend?
  - zo ja: wordt deze hulp geleverd door mantelzorgers? (dus niet van een zorginstelling)
  - of: verleent u zelf mantelzorg bij iemand of zou u dat willen doen?
    - zo ja: \*ook vragen stellen over 'support network'\*

#### Vrienden

- Kunt u mij al uw vrienden noemen (geen namen, maar nummers) waar u nog contact mee heeft en vertellen: **invullen op bijlage!!**
  - Waar hij/zij woont.
  - Hoe u contact houdt met hem/haar houdt.
    - ontmoeten, bellen, e-mailen, schrijven etc.?
      - ontmoeten: welke transportmiddelen?
- Bij de 3/4 'interessante' vrienden de volgende vragen stellen:
  - Hoe vaak ziet u ze gemiddeld per maand?
  - Hoe vaak heeft u op een andere manier contact? (bellen, e-mailen etc.)
  - Waar spreekt u dan meestal af? Meer bij u, bij de ander, op een neutrale plek of maakt het niet uit?
    - als 'meer bij u': heeft deze vriend wel een auto?
      - ◆ zo ja: is dit een reden dat er vaker bij u wordt afgesproken?
  - Ziet u deze vriend vooral op speciale gelegenheden (feest(dag)en, bruiloften etc.) of spreekt u ook gewoon af voor de gezelligheid en/of om bij te praten?
  - Vindt u dat u deze vriend voldoende ontmoet?
    - zo nee: wat is de reden hiervan?
    - zo nee: denkt u dat u deze vriend vaker zou kunnen ontmoeten als u beter vervoer heeft?

- Is het gebrek aan een auto ooit een reden geweest om niet op een speciale gelegenheid met deze vriend te kunnen zijn (feestdag, verjaardag, bruiloft etc.)
  - zo ja: denkt u dat dit de relatie met deze vriend heeft beïnvloed?
- Is het gebrek aan een auto ooit een reden geweest om niet af te kunnen spreken met deze vriend?
  - zo ja: denkt u dat dit de relatie met deze vriend heeft beïnvloed?
- Leeft de meerderheid van al uw vrienden binnen Nijmegen?
  - zo ja: ook binnen Hatert?
- Hebt u ook vrienden die ver buiten Nijmegen wonen?
  - zo ja: op welke manier blijft in contact?
    - in staat om te bezoeken of slechts 'virtueel' contact?
  - zo ja: zijn er contacten verwaterd, omdat ze zo ver wonen?
    - zo ja: komt dit door een gebrek aan tijd om mensen te bezoeken?
    - zo ja: komt dit door een gebrek aan geld (voor transport) om mensen te bezoeken?
    - zo ja: komt dit door een gebrek aan beschikbaarheid van transport om mensen te bezoeken?
    - zo ja: komt dit door een gebrek aan gemak van transport om mensen te bezoeken?
  - als 'verhuisd' (zie 'achtergrond respondent'): heeft u nog regelmatig contact met uw vrienden uit uw oude woonomgeving?
    - zo nee: komt dit door de afstand/gebrek aan transport?  
**(Tijd/geld/beschikbaarheid/gemak)**
- Zijn de vrienden die dichterbij wonen ook de vrienden waar u het meeste fysiek contact mee heeft?
  - zo ja: denkt u dat dit ligt aan de afstand die u moet afleggen?  
**(tijd/geld/beschikbaarheid/gemak)**
  - zo nee: is vervoer dan regelmatig een probleem voor u?

## Familie

- Kunt u mij al uw familieleden noemen (geen namen, maar nummers) waar u nog contact mee heeft en vertellen: **invullen op bijlage!!**
  - Waar hij/zij woont.
  - Hoe u contact houdt met hem/haar houdt.
    - ontmoeten, bellen, e-mailen, schrijven etc.?
    - ontmoeten: welke transportmiddelen?
- Bij de 3/4 'interessante' familieleden de volgende vragen stellen:
  - Hoe vaak ziet u ze gemiddeld per maand?
  - Hoe vaak heeft u op een andere manier contact? (bellen, e-mailen etc.)
  - Waar spreekt u dan meestal af? Meer bij u, bij de ander, op een neutrale plek of maakt het niet uit?
    - als 'meer bij u': heeft dit familielid wel een auto?
      - ◆ zo ja: is dit een reden dat er vaker bij u wordt afgesproken?
  - Ziet u dit familielid vooral op speciale gelegenheden (feest(dag)en, bruiloften etc.) of spreekt u ook gewoon af voor de gezelligheid en/of om bij te praten?

- Vindt u dat u dit familielid voldoende ontmoet?
  - zo nee: wat is de reden hiervan?
  - zo nee: denkt u dat u dit familielid vaker zou kunnen ontmoeten als u beter vervoer heeft?
- Is het gebrek aan een auto ooit een reden geweest om niet op een speciale gelegenheid met dit familielid te kunnen zijn (feestdag, verjaardag, bruiloft etc.)
  - zo ja: denkt u dat dit de relatie met dit familielid heeft beïnvloed?
- Is het gebrek aan een auto ooit een reden geweest om niet af te kunnen spreken met dit familielid?
  - zo ja: denkt u dat dit de relatie met dit familielid heeft beïnvloed?
- Hebt u wel eens problemen gehad om speciale gelegenheden (feest(dag)en, bruiloften, begrafenissen etc.) bij te wonen?
  - zo ja: komt dit door een gebrek aan transport? (**tijd/geld/beschikbaarheid/gemak**)
- Hebt u (relevante \*zie hierboven\*) familieleden die u vaker wilt zien, maar dit niet kan door een gebrek aan transport?
  - zo ja: beïnvloedt dit de relatie met dit familielid? Verwatert het contact?
- Als 'verhuisd' (zie 'achtergrond respondent'): bent u dichterbij of verder weg bij u familie gaan wonen?
  - als 'dichterbij': bent u verhuisd omdat vervoer voorheen een probleem was om contact met uw familie te houden?
    - zo ja: bezoekt u uw familieleden nu frequenter?
  - als 'verder weg': heeft dit het aantal ontmoetingen met uw familieleden verminderd?
    - zo ja: komt dit door een gebrek aan transport?  
**(Tijd/geld/beschikbaarheid/gemak)**
- Zijn de familieleden die dichterbij wonen ook de familieleden waar u het meeste fysiek contact mee heeft?
  - zo ja: denkt u dat dit ligt aan de afstand die u moet afleggen?  
**(tijd/beschikbaarheid/geld/gemak)**
  - zo nee: is vervoer dan regelmatig een probleem voor u?

**\*Virtuele mobiliteit\* (moderne communicatiemiddelen zoals telefoon en internet)**

- Zijn deze communicatiemiddelen over het algemeen een aanvulling op of een vervanging van fysieke ontmoetingen met vrienden en familie?
  - als 'meer aanvulling': vindt u dit virtuele contact net zo belangrijk als fysieke ontmoetingen?
    - als 'ja': denkt u dat virtueel contact een reden voor u kan zijn om uw sociale contacten minder te gaan ontmoeten?
  - als 'meer vervanging': doet u dit omdat u problemen heeft met het bezoeken van uw sociale contacten?
  - als 'meer vervanging': heeft dit het contact met deze vrienden en/of familieleden negatief beïnvloed?

## **\*Support networks\***

### Ontvanger mantelzorg:

- Wonen de mensen van wie u afhankelijk bent voor (dagelijkse) hulp/verzorging in de omgeving van Hatert?
  - zo 'nee': hebben deze mensen te maken met vervoersproblemen om u te bereiken?
    - zo 'ja': heeft dit invloed op de frequentie van het aantal bezoeken?
- Behoren deze mantelzorgers tot de eerder besproken vrienden en/of familieleden?

### Verlener mantelzorg:

- Wonen de mensen die van u afhankelijk zijn voor (dagelijkse) hulp/verzorging in de omgeving van Hatert?
  - zo 'nee': heeft u te maken met vervoersproblemen om deze mensen te bereiken?
    - zo 'ja': heeft dit invloed op de frequentie van het aantal bezoeken?
- Behoren deze mensen aan wie u mantelzorg verleent tot de eerder besproken vrienden en/of familieleden?

### Ambitie tot verlenen mantelzorg:

- Zou u mantelzorg willen verlenen, maar kunt u dit niet door een gebrek aan vervoer?

## **Kort dagboek onderzoek**

- Ik zou graag met u terug willen kijken naar uw sociale agenda van de afgelopen week. **Invullen op bijlage!!**
  - Welke ontmoetingen met vrienden en/of familie heeft u gehad?
  - Waren dit speciale aangelegenheden of gewone ontmoetingen?
  - Waren deze ontmoetingen spontaan of gepland?
  
  - Is dit qua ontmoetingen een gemiddelde week voor u geweest?
  
  - Heeft u moeite gehad met het bereiken van vrienden en/of familie met wie u een afspraak heeft gemaakt? (**Tijd/geld/beschikbaarheid/gemak**)
    - Kunt u sociale ontmoetingen goed inplannen in uw dagelijkse leven of heeft u er te weinig tijd voor? (incl. het afleggen van de afstand)
  - Heeft u in een of meerdere gemaakte situaties besloten om uw vrienden en/of familie niet te ontmoeten?
    - zo ja: komt dit door een gebrek aan transport?  
(**tijd/geld/beschikbaarheid/gemak**)

## **Afsluitende vragen**

- Denkt u dat uw sociale leven er anders uit had gezien als u een auto had gehad?
  - zo 'ja': kunt u uitleggen hoe en waarom? Voelt u zichzelf wel eens buitengesloten van de mensen met u contact zou willen hebben?
  - zo 'nee': betekent dit dat u uw sociale contacten met andere vervoersmiddelen voldoende kunt bereiken? Of neemt u genoeg met minder ontmoetingen?
- Zou ik nogmaals mogen benaderen voor eventuele verdere vragen? Mag dit telefonisch?

### Bijlage III Kwalitatieve gradatie vervoersproblemen

Kwalitatieve gradatie (geen/nauwelijks/regelmatig/vaak) van de mate waarin respondenten problemen ervaren bij het bereiken van een bepaald contact.

<b>Respondent 1</b>			
<i>Contact</i>	<i>Woonplaats</i>	<i>Vervoersmiddel</i>	<i>Problemen met afspreken?</i>
Vriendin	Nijmegen-Oost	Bus	Geen problemen
Vriend	Hatertse Hei	Fiets	Geen problemen
Vriend	Nijmegen-Oost	Bus	Geen problemen
Buurvrouw	Hatert	Te voet	Geen problemen
Broer	Leeuwarden	Trein	Nauwelijks problemen
Zwager	Hatert	<i>Bezoekt respondent</i>	Geen problemen
Zus	Alverna	Meestal een lift van haar dochter, soms de bus	Regelmatig problemen
Zoon	Zwanenveld	Bus	Geen problemen
Dochter	Hatertse Hei	Fiets	Geen problemen

<b>Respondent 2</b>			
<i>Contact</i>	<i>Woonplaats</i>	<i>Vervoersmiddel</i>	<i>Problemen met ontmoeten?</i>
Vriendin	Ooij	<i>Bezoekt respondent</i>	Nauwelijks problemen
Vriendin	Hazenkamp	Fiets	Geen problemen
Vriendin	Van Het Santstraat	Fiets	Geen problemen
Vriend	Arnhem	Trein	Geen problemen
Vriendin	Dieren	Trein	Geen problemen
Vriendin	Utrecht	Trein	Nauwelijks problemen
Ouders	Kranenburg	Fiets of lift van ouders	Regelmatig problemen
Broer en zussen	Utrecht	Trein (Utrecht) of fiets/lift (Kranenburg)	Nauwelijks problemen

<b>Respondent 3</b>			
<i>Contact</i>	<i>Woonplaats</i>	<i>Vervoersmiddel</i>	<i>Problemen met ontmoeten?</i>
Vriendin	Hatert	Fiets	Geen problemen
Vriendin	Dukenburg	Fiets of lift van andere vriendin	Geen problemen
Vriendin	Grootstal	Fiets of lift van andere vriendin	Geen problemen
Vriendin	Heumen	Fiets/lift	Nauwelijks problemen
Broer	Apeldoorn	Trein	Nauwelijks problemen
Broer	Venray	Trein	Geen problemen
Dochter	Hatert	Te voet	Geen problemen
Dochter	Hengelo	Trein	Regelmatig problemen
Dochter	Malden	Fiets	Geen problemen
Zoon	Oosterhout	Fiets	Nauwelijks problemen
Nicht	Berg en Dal	Bus	Geen problemen

<b>Respondent 4</b>			
<i>Contact</i>	<i>Woonplaats</i>	<i>Vervoersmiddel</i>	<i>Problemen met ontmoeten?</i>
Vriend	Hatert	Fiets	Geen problemen
Vriend	Hatert	Fiets	Geen problemen
Vriendin	Hatert	Fiets	Geen problemen
Vriend	Zwanenveld	Fiets	Regelmatig problemen
Vriend	Arnhem	Trein	Nauwelijks problemen
Ouders	Hatert	Fiets	Geen problemen
Broer	Bemmel	Fiets, bus	Vaak problemen
Oom en tante	Hatert	Fiets	Geen problemen

<b>Respondent 5</b>			
<i>Contact</i>	<i>Woonplaats</i>	<i>Vervoersmiddel</i>	<i>Problemen met ontmoeten?</i>
Buurvrouw	Hatert	Te voet	Geen problemen
Vriendin	Hatert	Te voet	Geen problemen
Vriendin	Hatert	Te voet	Regelmatig problemen
Dochter	Grootstal	Bus	Nauwelijks problemen
Dochter	Assen	Trein	Regelmatig problemen

<b>Respondent 6</b>			
<i>Contact</i>	<i>Woonplaats</i>	<i>Vervoersmiddel</i>	<i>Problemen met ontmoeten?</i>
Buurman	Hatert	<i>Bezoekt respondent</i>	Geen problemen
Buurvrouw	Hatert	Te voet	Geen problemen
Zoon en schoondochter	Hatert	Fiets	Geen problemen
Zoon	Van Het Santstraat	<i>Bezoekt respondent</i>	Regelmatig problemen
Dochter	Wijchen	Lift	Nauwelijks problemen
Zoon	Lindenholt	Lift	Nauwelijks problemen
Zus	Hatert	Fiets	Geen problemen

<b>Respondent 7</b>			
<i>Contact</i>	<i>Woonplaats</i>	<i>Vervoersmiddel</i>	<i>Problemen met ontmoeten?</i>
Vrienden (echtpaar)	Brakkenstein	Lift (thuis opgehaald en teruggebracht)	Geen problemen
Vriend	Hatert	Te voet	Geen problemen
Vriend	Grave	Bus	Nauwelijks problemen
Zus	Grave	Bus	Nauwelijks problemen
Broer	Cuijk	Trein	Regelmatig problemen
Neef	Weert	Lift en soms trein	Regelmatig problemen

<b>Respondent 8</b>			
<i>Contact</i>	<i>Woonplaats</i>	<i>Vervoersmiddel</i>	<i>Problemen met ontmoeten?</i>
Vriendin	Hatert	Bromfiets	Geen problemen
Vriendin	Wolfskuil	Bromfiets, soms bus	Geen problemen
Vriendin	Weezenhof	Bromfiets	Geen problemen
Vriendin	Hatert	Te voet	Geen problemen
Moeder	Wolfskuil	Bromfiets, soms bus	Geen problemen
Broer	Wolfskuil	Bromfiets, soms bus	Geen problemen
Zus	Beuningen	Bromfiets en bus	Nauwelijks problemen
Tante	Neerbosch-Oost	Brommer	Geen problemen

## Bijlage IV Kwalitatieve gradatie belemmerende factoren

Kwalitatieve gradatie (geen/nauwelijks/regelmatig/vaak) van de mate waarin bepaalde factoren een belemmering zijn op het onderhouden van een sociaal netwerk.

<b>Verplaatsingsmogelijkheden</b>		
<i>Respondent</i>	<i>Belemmering bij onderhouden sociaal netwerk?</i>	<i>Korte uitleg</i>
1	Nauwelijks	Alleen bij bezoeken van zus in Alverna
2	Nauwelijks	Alleen bij bezoeken ouders in Kranenburg
3	Geen	
4	Nauwelijks	Alleen bij bezoeken broer in Bemmell
5	Nauwelijks	Alleen bij slecht weer en bezoek aan vriendin in andere kant Hatert
6	Geen	
7	Regelmatig	Sterke afkeer tegen openbaar vervoer
8	Nauwelijks	Alleen bij bezoeken van zus in Beuningen

<b>Dagelijks activiteitenpatroon</b>		
<i>Respondent</i>	<i>Belemmering bij onderhouden sociaal netwerk?</i>	<i>Korte uitleg</i>
1	Nauwelijks	Alleen bij dochter die maar beperkt tijd heeft om een lift naar Alverna te geven
2	Geen	Gaat creatief om met tijd en spontane afspraken, haar contacten doen dit ook
3	Nauwelijks	Bij activiteitenpatroon van dochter in Hengelo en broer in Apeldoorn
4	Geen	
5	Nauwelijks	Bij activiteitenpatroon van dochter in Assen
6	Geen	
7	Geen	
8	Geen	

<b>Levenssituatie en levensfase</b>		
<i>Respondent</i>	<i>Belemmering bij onderhouden sociaal netwerk?</i>	<i>Korte uitleg</i>
1	Geen	
2	Nauwelijks	Is met haar kinderen niet geheel vrij in het maken van afspraken
3	Geen	
4	Geen	
5	Geen	Heeft weinig behoefte aan veel contacten
6	Geen	Heeft weinig behoefte aan veel contacten
7	Geen	
8	Nauwelijks	Door verhuizing minder regelmatig contact met familie in Wolfskuil

<b>'Support network'</b>		
<i>Respondent</i>	<i>Belemmering bij onderhouden sociaal netwerk?</i>	<i>Korte uitleg</i>
1	Geen	Voldoende mogelijkheden om een lift te krijgen van een ander
2	Geen	"
3	Geen	"
4	Geen	"
5	Geen	"
6	Geen	"
7	Nauwelijks	Voor bezoek aan vriend in Weert afhankelijk van één contact uit 'support network'
8	Geen	

<b>Ruimtelijke spreiding van sociale contacten</b>		
<i>Respondent</i>	<i>Belemmering bij onderhouden sociaal netwerk?</i>	<i>Korte uitleg</i>
1	Nauwelijks	Contacten zijn redelijk gespreid, maar dit vormt alleen soms een probleem bij een broer uit Leeuwarden
2	Nauwelijks	Alleen de kosten die de treinreis met zich meebrengt speelt een rol
3	Nauwelijks	Bij een vriendin in Heumen en zoon in Oosterhout
4	Regelmatig	Grootste deel netwerk geclusterd; bij contacten hierbuiten vrij snel problemen
5	Geen	
6	Geen	Wordt door contacten buiten Hatert bijna altijd thuis bezocht
7	Nauwelijks	Probeert afspraken met meerdere contacten te combineren
8	Geen	

<b>Virtuele mobiliteit</b>		
<i>Respondent</i>	<i>Belemmering bij onderhouden sociaal netwerk?</i>	<i>Korte uitleg</i>
1	Geen	Telefoon is soms vervanging, maar dit wordt niet als probleem beschouwd
2	Geen	Telefoon (en internet) zijn vooral aanvulling
3	Geen	"
4	Geen	"
5	Nauwelijks	Vindt de telefoon wel vrij duur
6	Nauwelijks	Gehoor van de vrouw is niet meer zo goed; gesprekken zijn niet zo lang
7	Geen	
8	Geen	Hele belangrijke aanvulling