

Vervoersarmoede: eigen schuld of maatschappelijk probleem?

De rol van gratis openbaar vervoer voor een rechtvaardiger vervoersnetwerk.

BACHELORSCRIPTIE

Ter afronding van de bachelor Geografie, Planologie
en Milieu aan de Radboud Universiteit te Nijmegen

Door

Jens Jenno Piket

Februari 2024 - juni 2024



Bachelorscriptie

Jens Piket

Bachelor Geografie, Planologie en Milieu

Radboud Universiteit Nijmegen, Faculteit der Managementwetenschappen

Begeleiding: Luuk L. Winkelmoen

'Ite missa est mutatis mutandis'

Vervoersarmoede: eigen schuld of maatschappelijk probleem?

De rol van gratis openbaar vervoer voor een rechtvaardiger vervoersnetwerk.

VOORWOORD

Waarde lezer,

Voor u ligt mijn scriptie ter afronding van de bachelor Geografie, Planologie en Milieu aan de Radboud Universiteit te Nijmegen. Gedreven door mijn interesse in de inrichting van openbaar vervoer sinds jongs af aan, heb ik de afgelopen maanden een onderzoek naar het gratis maken van dit openbaar vervoer uitgevoerd. Het is een relatief weinig onderzocht onderwerp in Nederland, waardoor het extra motiverend was om interessante resultaten te kunnen laten zien. Dit onderzoek bouwt deels voort op een eerder door mij geschreven essay in het eerste jaar van de opleiding wat over hetzelfde onderwerp ging. Met de passage "Dit verdient nader onderzoek" in de beoordeling ervan, was het onderwerp voor mijn bachelorscriptie geboren.

Ik heb het als zeer boeiend ervaren om voor het eerst individueel een dergelijk groot onderzoek als deze uit te voeren. Ik hoop hiermee een bijdrage te hebben kunnen leveren aan de inzichten op het gebied van gratis openbaar vervoer, en wat de gevolgen hiervan kunnen zijn. Een gebied wat vooral gekenmerkt wordt door de politieke discussies die er vaak aan verbonden zijn.

Het was een intensief proces, waarbij ik de hulp van veel verschillende mensen heb mogen krijgen. Primair was mijn begeleider Luuk Winkelmolen een grote hulp voor dit onderzoek. Hij was de introductie naar de wereld van vervoersarmoede en haar belangrijke denkers. Hiermee kon de wetenschappelijke basis voor dit onderzoek worden gelegd. Ik ben hem hier zeer erkentelijk in. Dit onderzoek bouwt ook op de conclusies die konden worden gemaakt volgend op de resultaten van de afgenomen enquête. Daardoor ben ik dankbaar gestemd jegens alle personen die de tijd hebben genomen om deze enquête in te vullen. Vaak onwetend over wat er met hun antwoorden kon worden gedaan, werd dit de wetenschappelijke basis voor dit onderzoek waarmee er uitspraken konden worden gedaan. Zonder deze 216 mensen kon dit onderzoek niet bestaan.

Ik wens u veel leesplezier toe.

Was getekend,



Jens Piket

21 juni 2024, Nijmegen

SAMENVATTING

Het is voor iedereen zijn eigen verantwoordelijkheid dat hij in staat is om op zijn bestemmingen te kunnen komen. Deze mobiliteit kan bijvoorbeeld door een fysieke beperking worden gehinderd. Een slechte financiële situatie kan hier ook sterk aan bijdragen. In deze situatie is bijvoorbeeld het bezit van een auto niet haalbaar. Deze mensen kunnen hierdoor minder plekken bereiken; zij leven in vervoersarmoede. Deze vervoersarmoede kan voor hen inhouden dat zij afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. Een goede toegang hiertoe is voor hen dus essentieel voor de toegang tot school, werk en sociale voorzieningen.

Voor wie de prijs van het openbaar te hoog is, is de toegang tot diens bestemmingen een uitdaging. Als de reis belangrijk is, betekent dit dat de hoge kosten alsnog betaald moeten worden. Dit betekent dat een persoon wellicht meer geld kwijt is aan vervoer dan gezond is, wat de financiële positie verder bemoeilijkt. Als de reis minder belangrijk is, is het waarschijnlijker dat de reis niet zal worden gemaakt met als gevolg dat de persoon geen volledige bewegingsvrijheid heeft. Deze persoon wordt dus gehinderd in zijn mobiliteit. De vervoersarmoede die deze persoon ervaart wordt gedefinieerd als 'de situatie waarin personen door gebrekkige verplaatsings-mogelijken hinder ervaren in het participeren in de maatschappij' (Martens, Ten Holder & Thijssen, 2011).

Vervoersarmoede is in Nederland een onderbelicht onderwerp. Er zijn weinig wetenschappelijke onderzoeken gedaan naar de mate van vervoersarmoede in Nederland. In andere landen is dit een beter onderzocht thema. Dit onderzoek duikt in dit zwarte gat om deze vervoersarmoede in kaart te brengen, daarbij is het doel om deze armoede te verhelpen.

Er bestaan verschillende maatregelen om deze vervoersarmoede op te lossen. In dit onderzoek is het doel om te kijken naar de mate waarin het gratis maken van het openbaar vervoer (FFPT) de situatie van deze mensen kan verbeteren. Door deze effecten te analyseren, kunnen er aanbevelingen voor overheidsbeleid rond mobiliteit worden gedaan. Om dit doel te behalen is er de volgende hoofdvraag opgesteld: *In hoeverre kan het invoeren van een systeem van gratis openbaar vervoer bijdragen aan een rechtvaardiger Nederlands vervoersnetwerk?* Deze basis en relevantie is de strekking van hoofdstuk 1 en 2.

Om de gevolgen van FFPT te onderzoeken. Is er gekozen voor een kwantitatief onderzoek. Dit om op basis van een grote groep respondenten conclusies te kunnen maken. In hoofdstuk 3 wordt de empirische basis van dit onderzoek besproken. Er zijn in totaal bij 2210 huishoudens een uitnodiging voor het invullen van een online enquête verspreid. Hierin werd er gevraagd naar de huidige gedragingen op mobiliteitsgebied en werd die vergeleken met een situatie waarin het openbaar vervoer gratis is. Doordat een ruim aantal personen de vragenlijst heeft ingevuld, konden er verschillende groepen worden onderscheiden. Door deze met elkaar te vergelijken konden er uitspraken worden gedaan over wat de invloed van gratis openbaar vervoer op deze verschillende groepen kan zijn. Denk hierbij aan bijvoorbeeld rijk tegenover arm.

In hoofdstuk 4 wordt er voor het eerst gekeken naar de antwoorden van de respondenten en daarmee wat de gevolgen van gratis openbaar vervoer kunnen zijn. In totaal hebben 216 personen de vragenlijst ingevuld, een respons van 9,8%. Omdat er in dit onderzoek over de gehele Nederlandse bevolking een uitspraak geprobeerd wordt te doen, was er geen specifieke doelgroep voor de enquête. Uit de enquête blijkt dat het over het

algemeen goed gesteld is met de mobiliteit van de respondenten. Slechts 16,7% van hen gaf aan moeite te ervaren met het bereiken van hun bestemmingen. De auto en de fiets zorgen daarbij in verreweg de meeste van alle verplaatsingen die de respondenten maken. Het openbaar vervoer voorziet daarbij in zeer beperkte mate voor de verplaatsingen, ruim 60% geeft aan zelden of nooit van het openbaar vervoer gebruik te maken. Zij geven daarbij aan het openbaar vervoer vooral onhandig en duur te vinden.

Er zijn grote verschillen te zien in de antwoorden die verschillende groepen geven op de vragen over mobiliteit. De groepen die in dit onderzoek als vervoersarm en potentieel-vervoersarm zijn geïdentificeerd, reageerden namelijk bij verschillende vragen significant anders dan de overige groepen. Zo blijkt inderdaad dat deze groepen vaker problemen hebben om hun bestemmingen te bereiken, zij moeten daardoor vaker afspraken afzeggen. Hierbij is er een aanwijzing dat vervoersarmoede ook de toegang tot voorzieningen en werk bemoeilijkt, hier bleek echter maar een zwak verband achter te zitten. Wat wel in aangetoond is dat de respondenten in vervoersarmoede minder vaak hun familie kunnen bezoeken dan de overige respondenten, ook ervaren zij dat zij minder baan/studiemogelijkheden hebben. Dit heeft overduidelijk invloed op hun sociale inclusie en mogelijkheden om uit de financiële problemen die zij hebben te komen. Een verre meerderheid van de respondenten denkt namelijk dat achtergestelde groepen beter kunnen meekomen met de maatschappij als het openbaar vervoer gratis is. De maatschappij vinden zij dan ook rechtvaardiger.

Gratis openbaar vervoer zou voor het merendeel van de respondenten er niet voor zorgen dat zij ook meer plekken kunnen bereiken. Dit is echter sterk afhankelijk van het inkomen. Bij de laagste inkomensgroep wordt er in het geval van gratis openbaar vervoer veel meer nieuwe bereikbaarheid gecreëerd dan bij de hogere groepen. FFPT zou voor hen dus kunnen betekenen dat deze nieuwe bereikbaarheid voor betere arbeidsgelegenheid kan zorgen, waardoor zij met betere banen in een betere financiële situatie kunnen komen. Tevens zou dit bijvoorbeeld de sociale uitsluiting van deze groep kunnen verminderen. Er zal bijvoorbeeld meer mogelijkheid zijn om familie te bezoeken. Een ander punt wat eerder gedacht werd is dat gratis openbaar vervoer voor ouderen daarbij ook voor minder eenzaamheid zou kunnen zorgen. In dit onderzoek is dit niet gebleken.

Daarnaast zal gratis openbaar vervoer een grote verandering betekenen voor het gebruik van de infrastructuur. In deze situatie zou ruim de helft van de respondenten de auto minder gebruiken en 80% zou het openbaar vervoer minder gebruiken. De angst dat nieuwe gebruikers van het openbaar vervoer vooral oud-fietsers en -voetgangers zouden zijn, zoals gedacht in enkele andere wetenschappelijke onderzoeken, is onwaar gebleken. Deze 'gezonde' manieren van verplaatsen zullen dus nauwelijks minder gebruikt worden.

In hoofdstuk 5 zijn al deze resultaten gezamenlijk bekeken om een antwoord op de hoofdvraag te kunnen geven. Gesteld kan worden dat dit onderzoek meerdere significante resultaten heeft kunnen laten zien. Mensen die in vervoersarmoede leven ondervinden in dit onderzoek meerdere uitdagingen door hun situatie. Zij bezoeken minder vaak hun familie en ervaren dat zij minder baan- of studiemogelijkheden hebben (gehad). Dit maakt het lastiger voor hen om volledig te kunnen participeren in de maatschappij. Hierbij ligt het gevaar van sociale uitsluiting op de loer. Dit lijdt ertoe dat gratis openbaar vervoer voor een rechtvaardiger vervoerssysteem kan zorgen doordat het de positie van mensen in vervoersarmoede kan verbeteren, een stelling die door 86% van de ondervraagden werd onderschreven.

In hoofdstuk 6 en 7 zijn de representativiteit en aanbevelingen op basis van dit onderzoek besproken. Gesteld kan worden dat dit onderzoek valide resultaten heeft gevonden in de groep die onderzocht is. Een uitdaging hierbij ligt nog in het doortrekken van deze resultaten om uitspraken te kunnen doen over de gehele Nederlandse bevolking. In de toekomst zou dit bijvoorbeeld verder kunnen worden uitgewerkt in grootschaliger onderzoek. Op grond van dit onderzoek zijn namelijk enkele uitspraken gedaan over de invloed van gratis openbaar vervoer op vervoersarmoede binnen de respondenten, de vraag hierbij is in hoeverre dit voor de gehele Nederlandse bevolking geldt. Er zit hier vermoedelijk een verschil voor tussen inwoners van bijvoorbeeld centrum Amsterdam of inwoners van de Achterhoek of de Waddeneilanden.

Een onderdeel wat in dit onderzoek niet ter sprake is gekomen, is de capaciteit en betaalbaarheid van FFPT. Er is puur gekeken naar de gevolgen die een dergelijk systeem met zich mee kan brengen. In de praktijk kun je hier vraagtekens bij zetten op het gebied van logistiek; is er wel genoeg capaciteit en ruimte om zo veel mensen met het openbaar vervoer te laten reizen? Thans zijn de kosten van dit systeem, minimaal €4 miljard per jaar, niet meegerekend. Het is daarbij de vraag of deze kostenpost gemaakt moet en wil worden voor de consequenties die het heeft.

Met inachtneming van de beperkingen en noodzaak voor vervolgonderzoek, zijn er enkele aanbevelingen te doen voor het mobiliteitsbeleid in Nederland. Er is geconcludeerd dat voor mensen in vervoersarmoede, gratis openbaar vervoer bijdraagt aan het verbeteren van de maatschappelijke positie die zij hebben. De invoering van FFPT kan dus van waarde zijn, en is daarmee een wenselijk goed voor de samenleving als geheel. Het is hierbij de vraag in welke vorm dit uitgevoerd kan worden. Dit is afhankelijk van de uitvoerbaarheid - op het gebied van capaciteit en betaalbaarheid - van een systeem van volledige FFPT. Hier van afwijkend kan bijvoorbeeld worden gedacht aan het (verder) gratis maken van het openbaar vervoer voor mensen met een laag inkomen.

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord III

Samenvatting IV

Hoofdstuk I 1

1. Inleiding 1
 - 1.1. Achtergrond en aanleiding 1
 - 1.2. Doel- en vraagstelling 2
 - 1.3. Relevantie 4

Hoofdstuk II 8

2. De theorie achter FFPT & Vervoersarmoede 8
 - 2.1. Sociale uitsluiting en vervoersarmoede 8
 - 2.2. Maatschappelijke participatie en interventies 10
 - 2.3. Bereikbaarheid 12
 - 2.4. FFPT 13

Hoofdstuk III 16

3. Methodologie 16
 - 3.1. Onderzoeksontwerp 16
 - 3.2. Dataverwerking 20

Hoofdstuk IV 22

4. De praktijk achter FFPT & Vervoersarmoede 22
 - 4.1. Responsbeschrijving 22
 - 4.2. Vervoermiddelgebruik 23
 - 4.3. Invloed FFPT 28

Hoofdstuk V 33

5. Conclusie 33

Hoofdstuk VI 36

6. Discussie 36
 - 6.1. Representativiteit van het onderzoek 36

VII

6.2. Representativiteit van de enquête 37

6.3. Gevolgen van FFPT 38

Hoofdstuk VII 40

7. Aanbevelingen 40

7.1. Aanbevelingen voor vervolgonderzoek 40

7.2. Aanbevelingen voor beleid 41

Bibliografie 42

Bijlage 1 47

HOOFDSTUK I

1. INLEIDING

1.1. Achtergrond en aanleiding

Stel je voor, je bent afhankelijk van de bus voor je vervoer, maar ook deze wordt te duur voor je. In een land wat ingericht is op individueel vervoer, betekent dit dat je nu in vervoersarmoede verkeert. Vervoersarmoede is een onderbelicht onderwerp in Nederland, en er is op basis van de huidige literatuur ook niet goed te zeggen op welke schaal vervoersarmoede bestaat in Nederland (Martens *et al*, 2011; Jorritsma *et al*, 2018). Hierdoor komt in de media steeds vaker¹ de vraag naar voren of goed openbaar vervoer niet een recht moet zijn. 'Ja' zegt hoogleraar en planoloog Karel Martens (Donkers, 2017).

In Nederland kennen we veel grondrechten die ervoor zorgen dat iedereen een adequaat niveau van leven heeft. Denk bijvoorbeeld aan het grondwettelijke recht op gezondheidszorg en volkshuisvesting (GW art. 22 lid 1 & 2)². Op het gebied van mobiliteit en openbaar vervoer kennen we in Nederland echter geen sterke wetgeving. Zo blijkt uit onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid dat van 90% van alle verplaatsingen in Nederland, het twee keer zo lang duurt om het traject af te leggen, dan met de auto (KiM & CPB, 2009). Mocht het zo zijn dat je afhankelijk bent van het openbaar vervoer, zijn er dus in dezelfde tijd veel minder plekken voor je te bereiken.

De gedachte achter een betere mobiliteit is dat mensen met onvoldoende mobiliteit daardoor tegen tal van problemen kunnen lopen (Jorritsma *et al*, 2018). Dit kan bijvoorbeeld veel invloed hebben op onder andere de baankansen die je in je omgeving kunt hebben (Bastiaanssen, Johnson, & Lucas, 2020). Hierdoor wordt het voor de armste mensen ook weer lastiger hun situatie te verbeteren. Daarnaast kan deze onbereikbaarheid nog meer gevolgen hebben. Uit onderzoek blijkt ook dat de meest basale maatschappelijke voorzieningen, zoals gezondheidszorg en onderwijs, lastiger te bereiken zijn voor mensen die niet goed kunnen beschikken in hun mobiliteit (Social Exclusion Unit, 2003; Lucas *et al*, 2016). Doordat deze kwetsbare groep afhankelijk is van het openbaar vervoer omdat een auto vaak te duur is voor hen, worden zij belemmerd in hun sociale contacten en kennen zij door hogere stressgehalten en ontevredenheid ook een verminderde fysieke gezondheid (Martens *et al.*, 2013; Churchill & Smith, 2019).

De situatie waarin personen door gebrekkige verplaatsings-mogelijken hinder ervaren in het participeren in de maatschappij wordt vervoersarmoede genoemd (Martens, Ten Holder & Thijssen, 2011). Er kunnen veel redenen zijn dat deze personen zich lastig kunnen verplaatsen. Dit onderzoek duikt hierbij specifiek in op de economische oorzaken van vervoersarmoede, waarbij gefocust wordt op mensen met een laag inkomen. Uit onderzoek van de Sector Verkeer en Vervoer (2016) blijkt dat 62% van de huishoudens met een laag

¹ Zie bijvoorbeeld <https://www.nrc.nl/nieuws/2023/11/07/geen-bus-dan-ook-geen-gelijke-kansen-a4180064> & <https://www.ed.nl/eindhoven/geen-baan-of-doktersbezoek-omdat-de-bus-niet-meer-komt-gebrek-aan-ov-kan-mensen-in-isolement-storten~a790b740/>

² Zie <https://wetten.overheid.nl/BWBR0001840/2023-02-22>

inkomen geen auto bezit. Dit betekent dat zij aangewezen zijn op andere vervoermiddelen. Voor hen is de prijs van het openbaar vervoer dus een belangrijke factor in hun mobiliteit. Als deze te hoog wordt, zullen zij dus een groot deel van hun inkomen kwijt zijn aan vervoer.

Het is hierbij de vraag of dit een sociaal wenselijke situatie is en wat dit betekent voor het vermogen om hun sociale positie te verbeteren. Een antwoord hierop wordt gegeven door de eerdergenoemde Karel Martens. In zijn boek 'Transport Justice' (2016) opent hij met een beschrijving van hoe het huidige vervoerssysteem sociale ongelijkheid faciliteert. Het zou namelijk een focus op efficiëntie hebben waardoor gemarginaliseerde groepen minder toegang tot transport hebben. Hij benadrukt daarna dat er ook meer filosofische vragen aan deze inrichting zitten. De positie van sociaal kwetsbare groepen zou momenteel nog te veel worden genegeerd in het vervoerssysteem. Het filosofische perspectief wat hij geeft is een belangrijk onderdeel in dit onderzoek. In paragraaf 1.3.1. wordt hier verder op ingegaan.

Er zijn verschillende mogelijkheden om ervoor te zorgen dat dit onvermogen kan worden verholpen. Een onderbelichte variant hiervoor is het gratis maken van het openbaar vervoer, in de wetenschap beter bekend als *Fare-Free Public Transport* (FFPT) (e.g. Kęłowski, 2020; Cats *et al*, 2014). Heden ten dage zijn er enkele voorbeelden van landen en steden die een dergelijk systeem hebben ingevoerd, neem bijvoorbeeld Luxemburg en de Estse hoofdstad Tallinn (e.g. Carr & Hesse, 2020; Cats *et al*, 2016). Er zijn al veel positieve effecten van FFPT te bemerken. Zo heeft er sinds de invoering van gratis openbaar vervoer in Tallinn duidelijke stijging plaatsgevonden in het gebruik van openbaar vervoer, met name onder jongeren, ouderen en armen (Cats *et al*, 2016).

In dit onderzoek is het de vraag of een dergelijk systeem ook van meerwaarde kan zijn in Nederland. Momenteel kennen jongeren die studeren al een studentenreisproduct waarmee (meestal) gratis gereisd kan worden. Daarnaast zijn er ook voor ouderen met een laag inkomen in enkele gebieden mogelijkheden om (bijna) gratis te reizen, en dat blijkt te werken (Provincie Utrecht, 2024). Zo konden de ouderen in de provincie Utrecht die aan de pilot voor gratis openbaar vervoer meededen beter meekomen met het maatschappelijke verkeer, en voelden zij zich minder eenzaam. Het valt dus op dat iedereen van middelbare leeftijd is dus volledig op zichzelf aangewezen op dit vlak. Met een systeem van FFPT zou ook in deze groep iedereen gratis kunnen reizen met het openbaar vervoer, ongeacht inkomen. De vraag is hierbij welke positieve en negatieve hierbij voor de maatschappij naar voren kunnen komen

1.2. Doel- en vraagstelling

Wat tot nu is getracht te laten zien, en wat in hoofdstuk 2 nog verder wordt verduidelijkt, is hoe er momenteel sprake is van een situatie waarin bevolkingsgroepen fysieke en sociale uitsluiting ervaren, omdat zij in vervoersarmoede verkeren. De toegang tot werk, onderwijs en sociale voorzieningen wordt hiermee beperkt voor deze mensen. Dit brengt gevolgen met zich mee, zoals een slechtere fysieke gezondheid en verminderde persoonlijke en culturele ontwikkeling binnen deze groep mensen. Dit roept de noodzaak op om te kijken hoe we deze situatie kunnen verbeteren, om daarmee voor een rechtvaardiger vervoersnetwerk te zorgen.

Het doel van dit onderzoek is daarbij om een bijdrage te leveren aan het vinden van oplossingen voor deze hedendaagse problemen in het vervoer, zoals vervoersarmoede en

maatschappelijke participatie. Hiermee kan een inzicht gegeven worden in hoe het huidige vervoerssysteem in elkaar zit en welke gebreken hierdoor ontstaan. Het systeem van FFPT zou hierbij mogelijk verschillende van deze gebreken kunnen oplossen om zo de algehele bereikbaarheid van plekken voor verschillende groepen mensen te verbeteren. Het doel is hierbij om sociale ongelijkheid op het gebied van vervoer te verminderen. Hierdoor zou de maatschappelijke positie van groepen die in vervoersarmoede leven, kunnen verbeteren. Op basis van de gevonden resultaten kunnen aanbevelingen voor beleid rond mobiliteit kunnen worden gedaan. Dit zou ten grondslag kunnen staan voor beleid van landelijke en lagere overheden en de inrichting van de infrastructuur.

Om dit doel te behalen is er voor dit onderzoek de volgende centrale onderzoeksvraag opgesteld:

In hoeverre kan het invoeren van een systeem van gratis openbaar vervoer bijdragen aan een rechtvaardiger Nederlands vervoersnetwerk?

Om deze vraag te beantwoorden wordt het onderzoek verdeeld op basis van een aantal deelvragen:

Welke resultaten heeft gratis openbaar vervoer gehad in het buitenland op het gebied van de verbetering van de mobiliteit van achtergestelde groepen?

Hoe zouden de factoren die ervoor zorgen dat voorzieningen moeilijk bereikbaar zijn, kunnen worden verbeterd om het Nederlandse vervoersnetwerk rechtvaardiger te maken?

Welke rol kan de overheid spelen om de mobiliteit van sociale minima te verbeteren, opdat het mobiliteitsniveau binnen de samenleving verbeterd kan worden?

Op basis van het uitgevoerde literatuuronderzoek aan het begin van dit onderzoek, wordt er verwacht dat de invoering van een systeem als FFPT een positieve bijdrage kan leveren aan het Nederlandse vervoersnetwerk. In het buitenland zijn onder andere resultaten op het gebied van een toename in het gebruik van het openbaar vervoer, met name bij ouderen, jongeren en werklozen te zien (Kębłowski, 2020). De sociale inclusie van mensen met een laag inkomen werd daarbij ook verbeterd (Cats et al, 2016). Doordat de mobiliteit van deze verschillende groep kan verbeteren, zullen zij daardoor een betere bereikbaarheid ervaren. Dit zal naar verwachting aan een rechtvaardiger vervoersnetwerk. Bij de nieuwe mobiliteit in het buitenland is opgevallen dat de nieuwe gebruikers voor een groot deel vanuit de groep kwam die zich voorheen per fiets of te voet verplaatste. In de context van Nederland valt dit echter te betwijfelen. De Nederlandse infrastructuur is namelijk veel meer gericht op de fiets als vervoersmiddel dan andere landen, vooral dan Estland, waar het onderzoek van Cats et al op gericht was (ECF, z.d.).

1.3. Relevantie

1.3.1. Maatschappelijke relevantie

De maatschappelijke relevantie van dit onderzoek ligt in het rechtvaardiger maken van het vervoersnetwerk, waarbij de gevonden resultaten gebruikt kunnen worden door (lokale) overheden om het openbaar vervoer te verbeteren door gebruik van FFPT voor bijvoorbeeld groepen die door vervoersarmoede moeilijk meekomen met de maatschappij. Zo zeggen Lucas *et al* (2016, p. 353-354) hierover: *“One of the most important issues that transport professionals need to understand and communicate better are the severe social consequences of transport poverty, not only for the people who are directly affected by it, but also for society as a whole.”* Een goed begrip van de gevolgen die vervoersarmoede kan inhouden voor mensen in vervoersarmoede, zou daarmee een belangrijke *incentive* kunnen zijn voor het ontwerp van rechtvaardige en duurzame vervoerssystemen. Dit bevestigt hoe de samenleving is gebaat bij een goede mobiliteit voor iedereen, waardoor de keuzes die gemaakt worden voor het ontwerp van onze steden en dorpen goed kunnen worden doordacht.

Momenteel zijn mensen die het openbaar vervoer niet kunnen betalen of er fysiek geen toegang toe hebben, er minder goed in staat om zich te verplaatsen (*ibid.*). Zij kunnen hierdoor veel instanties en voorzieningen minder goed bereiken; denk hierbij bijvoorbeeld aan onderwijs, gezondheidszorg en de toegang tot werkgelegenheid (Atkinson & Hills, 1998; Lucas *et al*, 2016; Jorritsma *et al*, 2018). In Nederland heeft de overheid momenteel überhaupt nauwelijks een idee of er vervoersarmoede bestaat (Jorritsma *et al*, 2018). Het gebrek aan deze kennis zorgt ervoor dat er ook weinig wordt nagedacht om de positie van mensen in vervoersarmoede te verbeteren. Onderzoek naar de aanwezigheid van vervoersarmoede, de gevolgen die dit heeft en wat mogelijke beleidsmaatregelen zijn, kan bijdragen aan het opvullen van dit gat.

Er is in de wetenschap al vaker aangetoond hoe mobiliteit een rol speelt in het goed functioneren van de samenleving. Zo laten Bokhari en Sharifi (2022) in hun onderzoek naar welzijn in wat zij ‘the Just City’ noemen, zien wat de rol van openbaar vervoer is. Zij beargumenteren dat in steden waar de gelijke toegang tot transportdiensten wordt bevorderd, er daardoor een positieve invloed is te zien op het gebied van welzijn van de inwoners. Denk hierbij aan sociale inclusie en collectieve tevredenheid. Het is hierom geen vraag óf een verbetering van mobiliteit goed is voor de samenleving, maar hoe we dit het best kunnen bereiken.

Hierbuiten zou je ook kunnen stellen dat het kosteloos kunnen reizen enkele principiële en ethische dimensies heeft. Dit is wat Kębłowski het *“socially just potential”* noemt (2020). Hij wijst hiermee naar het vermogen van ingrijpen in het vervoersbeleid om de sociale rechtvaardigheid van de samenleving te vergroten. Denk bijvoorbeeld aan het uitbreiden van een buslijn naar een gebied waar relatief veel sociaal achtergestelde groepen werken, zonder dat deze uitbreiding bij zal dragen aan de winstgevendheid van die lijn. Dit is een argument wat ook gebruikt wordt als argument vóór gratis openbaar vervoer door veel linkse partijen in de Tweede kamer, omdat een te dure prijs van openbaar vervoer de mobiliteit van arme mensen te veel zou belemmeren (e.g. SP, 2009). In de praktijk kenmerkt de sector van het openbaar vervoer zich momenteel al in dat het sterk wordt gesubsidieerd door

overheden, van 10% tot soms dus wel 100% subsidie (e.g. Van Goeverden et al., 2006 & Savage, 2010). Dit vraagt op zijn beurt weer om een reflectie op de effectiviteit van deze subsidies.

Een actueel probleem waar veel arme huishouden mee te maken hebben, zijn de gevolgen van de energietransitie. Van iedereen wordt er hierbij verwacht om duurzamer te leven en daardoor minder uitstoot te genereren. Voor de arme kant van de samenleving is dit een probleem, omdat dit vaak kan resulteren in het onaantrekkelijk worden van het gebruik van brandstofauto's (denk aan brandstofaccijnzen en milieuzone's) waardoor zij nog meer geld moeten uitgeven voor hun mobiliteit en daardoor verder verstrikt kunnen raken in vervoersarmoede (Mulder et al, 2024). In Nederland gaat dit om 113 tot 270 duizend mensen die om deze manier potentieel in een zeer benarde positie kunnen komen (ibid.). Het is hierbij de vraag of je wel van deze mensen mag verwachten om bijvoorbeeld een elektrische auto aan te schaffen. Wat gebeurt er al zij dit niet kunnen betalen? Je zou hierbij kunnen argumenteren dat het gratis maken van het openbaar vervoer voor deze mensen een rechtvaardige maatregel is, opdat zij niet nog verder in vervoersarmoede zullen raken als gevolg van de energietransitie.

Wat dit thema tevens zeer actueel maakt, is de grote woningbouwopgave die we momenteel in Nederland kennen. Hierdoor ontstaan ook nieuwe vervoerslijnen. Volgens onderzoek van Meurs & Stelling (2015) is het prijsbeleid van het openbaar vervoer momenteel een van de belangrijkste aspecten voor het inrichten daarvan. Dit onderzoek bekijkt de gevolgen van het volledig subsidiëren van het openbaar vervoer, waardoor het prijsbeleid totaal wordt omgegooid. Een verandering van de manier waarom we als maatschappij het vervoers-netwerk inrichten, kan daarmee grote veranderingen geven op de manier waarop we de infrastructuur zouden moeten inrichten. Dit kan bijvoorbeeld met een nieuwe visie waarin de auto niet meer het hoofdzakelijke transportmiddel is waarop we het wegennetwerk inrichten, maar dat we deze inrichten met een primaire plek voor openbaar vervoer (Martens, 2016).

FFPT zou dus voor veel mensen een verbetering van hun mobiliteit kunnen geven, hierdoor wordt de huidige situatie waarin zij uitdagingen ervaren doordat zij bepaalde plekken niet kunnen bereiken verminderd. Daarbij wordt dit gekenmerkt door enkele principiële gedachten op het gebied van de toegang tot transport. Er zijn hierbij kansen te zien op het gebied van de overgang naar een duurzame economie en de planning van de woningbouw.

1.3.2. Wetenschappelijke relevantie

Voor de uitvoering van dit onderzoek is er begonnen met een inventarisatie van eerder uitgevoerde onderzoeken op het gebied van vervoersarmoede en gratis openbaar vervoer. Op het gebied van vervoersarmoede kunnen veel andere onderzoeken worden geïdentificeerd. Hier valt op dat de theorieën en literatuur van Karel Martens wijdverspreid gebruikt worden. Waar Martens hard pleit voor een verbeterde sociale gelijkheid voor mensen in vervoersarmoede, blijkt dat dit er echter nooit heeft geleid tot grote wetenschappelijke onderzoeken die deze vervoersarmoede toetsen bij een systeem van FFPT. Deze unieke situatie geeft veel kansen om deze missende kennis op dit gebied door te helpen opvullen.

Er is dus al sinds lange tijd veel bekend over de rol die de slechte toegang tot (openbaar) vervoer heeft op de mobiliteit van mensen, en wat voor negatieve gevolgen dit kan hebben op toegankelijkheid van voorzieningen, de kans op sociale ongelijkheid en de invloed die dit kan hebben op de gehele maatschappelijke welstand. Uit Australisch onderzoek blijkt bijvoorbeeld dat deze slechte toegang tot betaalbaar transport veel gevolgen heeft, bijvoorbeeld op het niveau van stress en ontevredenheid en daarmee ook een verminderde fysieke gezondheid (Churchill & Smith, 2019). Op het gebied van sociale ongelijkheid kan er worden gesteld dat vervoersarmoede een belangrijke rol in het creëren van deze ongelijkheid kan hebben (Social Exclusion Unit, 2003; Europese Commissie, 2004). Door deze ongelijkheid in de mogelijkheden kan er sociale uitsluiting ontstaan, waardoor groepen moeilijker mee kunnen komen met de maatschappij. Het is van belang dat deze gevolgen van vervoersarmoede hierop worden blijven onderzocht om daarmee tot mogelijke oplossingen te komen. Zonder deze onderzoeken zal dit belang niet goed naar voren komen waardoor er minder aandacht is voor de situatie waarin mensen die te maken hebben met vervoersarmoede verkeren. Het uitgangspunt hierbij is dat sociale uitsluiting daarbij omgezet kan worden in participatie door deze mensen die eerst moeilijk met de maatschappij konden meekomen.

In de wetenschap is daarvoor al vaak geconcludeerd dat een toegankelijker vervoersnetwerk de samenleving kan bevorderen (Kębłowski, 2020; Faernley, 2013; Cats *et al* 2016). De precieze uitvoering hiervan is echter altijd meer op de achtergrond gebleven. Dit onderzoek verkent de rol die FFPT zou kunnen toevoegen aan deze discussie, om daarmee deze negatieve effecten die te zien zijn, te kunnen verminderen.

Dit is een nieuwe rol, niet alleen doordat er weinig plekken zijn op de wereld waar groot-schalig gratis openbaar vervoer wordt aangeboden, maar ook doordat FFPT vooral door politieke of maatschappelijke wil gerealiseerd wordt, en minder vanuit de wetenschap of uit een principe om de sociale positie van immobiele groepen te verbeteren als gevolg van toegankelijker openbaar vervoer. Zo kwam het gratis openbaar vervoer van Tallinn er bijvoorbeeld na een referendum onder de bevolking en om meer gemeentebelasting te kunnen innen (Kębłowski *et al*, 2019). Een veel gerefereerd onderzoek op het gebied van vervoersarmoede, en dat in dit onderzoek ook meermaals terug zal komen, is het onderzoek dat de Britse Social Exclusion Unit (2003) heeft uitgevoerd, ruim 20 jaar geleden. Zij lieten als een van de eerste overheidsinstellingen zien wat het verband is tussen sociale uitsluiting en mobiliteit. Het is van belang dat dergelijke onderzoeken hebben geconcludeerd, kritisch te blijven bekijken in het licht van een veranderlijke samenleving. Verplaatst men zich tegenwoordig nog op een vergelijkbare manier? Is het functioneren van het openbaar vervoer verbeterd of verslechterd? Wat is de rol die technologie - denk aan videoverbindingen - speelt op het gebied van reisbewegingen? Zulke vragen tonen het belang aan van het steeds maar opnieuw kijken naar op welke manier we de samenleving kunnen verbeteren, omdat deze steeds maar weer verandert.

In dit onderzoek wordt dus gekeken in hoeverre we de succesverhalen die zich in de afgelopen periode hebben voortgedaan in buitenlandse steden en gebieden met een systeem van FFPT, kunnen laten werken in Nederland. Hierdoor kan er een uniek beeld worden gegeven naar het functioneren van een dergelijk systeem voor een geheel land. Dit geeft een nieuwe blik op het succes van FFPT, omdat uit Pools onderzoek blijkt dat huidige gebieden met een systeem van FFPT worden gekenmerkt door een stabiel inkomen of een relatief linkse overheid die het systeem subsidieert (Štraub, Kębłowski & Maciejewska.

2023). Hoe de effectiviteit van het systeem zich tot stand houdt in bijvoorbeeld meer perifere gebieden, is daarbij een vraag die nog weinig antwoorden krijgt in de wetenschap. Dit kan nieuwe ervaringen opleveren, die op hun beurt weer nieuw onderzoek naar de effectiviteit van FFPT in Nederland, in vergelijking met andere manieren om de mobiliteit binnen de samenleving te bevorderen. Hierbij is van belang dat de praktijk van een systeem van gratis openbaar vervoer per land sterk zou kunnen verschillen. Het daadwerkelijk gebruik maken van gratis openbaar vervoer is namelijk afhankelijk van bijvoorbeeld de mate waarin openbaar vervoers-opties aanwezig zijn in het gebied van de reiziger (Štraub, 2020). In een autocentrisch land als de Verenigde Staten zal het openbaar vervoer door het lage aanbod ervan minder snel gebruikt worden. Zo zou je in de stad Arlington in Texas (395.000 inwoners) het openbaar vervoer gratis kunnen maken, maar heeft deze stad met meer inwoners dan de stad Utrecht geen enkele vorm van openbaar vervoer (Samsel, 2023). Hiernaast kun je ook denken aan substitutie-middelen voor het openbaar vervoer. Zo is in Nederland de fietsinfrastructuur goed ontwikkeld en daardoor aantrekkelijker om te gebruiken dan in andere landen (ECF, z.d.). Het is hierbij denkbaar dat een gratis rit met het openbaar vervoer niet per definitie aantrekkelijker hoeft te zijn dan een gratis rit per fiets, zeker als dit bijvoorbeeld reistijdwinst op kan leveren (KiM & CPB, 2009). Deze voorbeelden geven aan dat het belangrijk is om per context van het gebied waarin FFPT wordt onderzocht, te kijken naar wat de gevolgen kunnen zijn.

HOOFDSTUK II

2. DE THEORIE ACHTER FFPT & VERVOERSARMOEDE

In dit hoofdstuk worden de theoretische begrippen die in dit onderzoek zijn gebruikt en aan elkaar zijn gekoppeld toegelicht. Als eerste zullen de begrippen vervoersarmoede en sociale uitsluiting verder worden toegelicht. Daarbij zal een koppeling gemaakt worden naar de gevolgen die dit heeft voor maatschappelijke participatie en de bereikbaarheid van bijvoorbeeld werkgelegenheid voor mensen in vervoersarmoede. Er worden verschillende ingrepen besproken die mogelijk zijn om deze immobiliteit te verminderen. Ten slotte komt het systeem van gratis openbaar vervoer aan bod om de vraag te beantwoorden hoe dit begrip zich verhoudt binnen de wetenschap en voor welke gevolgen FFPT in het buitenland heeft gezorgd.

2.1. Sociale uitsluiting en vervoersarmoede

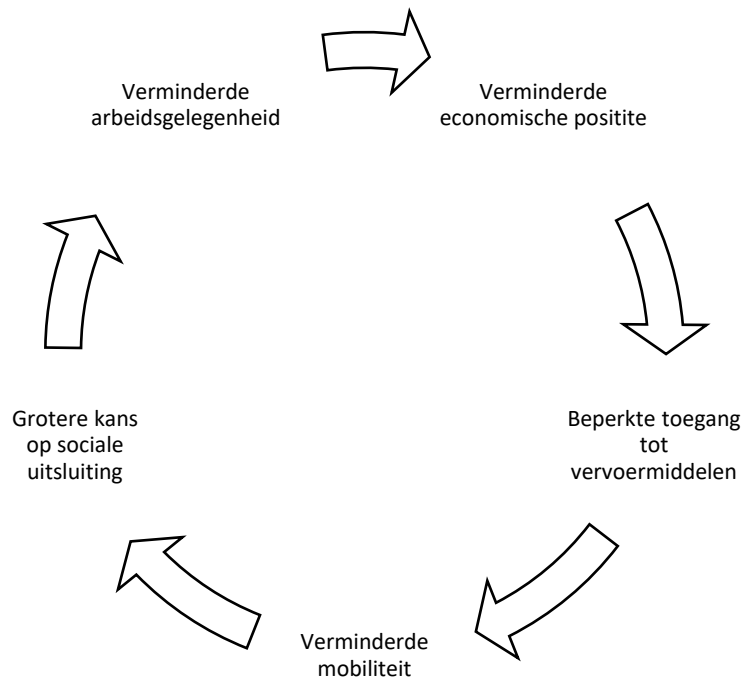
De term vervoersarmoede wordt in de Nederlandse wetenschappelijke en niet-wetenschappelijke literatuur veelvuldig gebruikt, zonder dat er een vastomlijnde definitie van is. De term kent haar oorsprong in het begrip 'sociale uitsluiting'. Dit begrip werd in de jaren '70 geïntroduceerd in de Franse sociologie, het omschreef daarbij de mensen die buiten de normale sociaaleconomische structuren vielen (Silver, 1994). Denk hierbij aan armen, gehandicapten en werklozen. Het idee achter de term vervoersarmoede is dat dit een subcategorie vormt binnen de groep van mensen die problemen ervaren in het goed participeren in de maatschappij (sociale uitsluiting als geheel). Het gebrek aan voldoende vervoermiddelen is hier dan één van de mogelijke oorzaken (Litman, T, 2022). Dit kan bijvoorbeeld erdoor komen dat zij door hun gebrekkige financiële situatie, moeite hebben met het betalen van het openbaar vervoer of omdat het bezit van auto te duur is. Hierdoor kunnen zij sociaal worden uitgesloten. Over het ontstaan van het begrip vervoersarmoede zeggen (Martens *et al*, 2011, p.4): *"(...) Met het inzicht dat gebrekkige verplaatsingsmogelijkheden ook een oorzaak kunnen zijn voor sociale uitsluiting, werd het begrip vervoersarmoede geboren."*

Sociale uitsluiting

Een goed begrip van de term vervoersarmoede vergt dus een goed begrip van wat sociale uitsluiting inhoudt. Sociale uitsluiting kan worden omschreven als de situatie waarin er door marginalisatie, mensen worden uitgesloten in de deelname aan belangrijke activiteiten in de maatschappij (Silver, 1994). Deze ontoegankelijkheid kan verschillende oorzaken hebben. De Europese Commissie (2004) identificeert bijvoorbeeld ongelijkheid op basis van inkomen, onderwijs en toegang tot diensten als een mogelijke oorzaak voor het minder goed kunnen deelnemen aan de maatschappij. Door een gebrekkige toegang tot deze voorzieningen, kunnen deze gemarginaliseerde groepen zich ook op andere vlakken minder goed ontwikkelen. Naast op sociaal vlak, kent sociale uitsluiting kent hierbij gevolgen op bijvoorbeeld economisch vlak. Zo wordt de toegang tot werkgelegenheid ook vermindert, wat de economische onzekerheid voor deze groepen verder kan verslechteren (Atkinson & Hills, 1998). Een verslechterde financiële situatie geeft op zijn beurt weer moeilijkheden voor de toegang tot vervoermiddelen, doordat autobezit bijvoorbeeld

onaantrekkelijker wordt. Omdat slechte toegang tot vervoer, zoals in de vorige alinea besproken, een onderdeel van sociale uitsluiting kan zijn, is hier een negatieve spiraal te zien (zie figuur 1). Als je dus door wat voor reden ook ergens in deze cirkel binnen komt, kan het lastig zijn er weer uit te komen.

Dat sociale uitsluiting en vervoersarmoede nauw aan elkaar zijn verbonden, is duidelijk. Bij overheden is deze relatie ook al duidelijk en onderdeel van het beleid. Naast eerdergenoemd onderzoek van de Europese Commissie, heb je in Engeland bijvoorbeeld sinds 1997 de *Social Exclusion Unit* die onderzoek doet naar de relatie tussen bereikbaarheid en sociale uitsluiting. Dit richt zich dus meer op de praktischere gevolgen die immobiliteit kan hebben voor de mens. Zij concludeerden in 2003 al dat er in Engeland verbetering nodig is met de zogenaamde 'accessibility planning'. Dit is een benadering voor ruimtelijke ordening met als doel de toegankelijkheid van voorzieningen te waarborgen, vooral voor degenen die risico lopen op sociale uitsluiting (Social Exclusion Unit, 2003).



Figuur 1: vicieuze cirkel vervoersarmoede

Vervoersarmoede

Met een begrip van de term sociale uitsluiting kan er nu worden overgegaan naar een definitie voor de term vervoersarmoede. Zo definiëren Meert et al (2003, p.8) vervoersarmoede als: *“Wanneer mensen door beperkte verplaatsingsmogelijkheden niet meer op een volwaardige manier aan het maatschappelijk leven kunnen deelnemen, noemen wij hen vervoersarm.”*

Martens et al (2011, p.4) voegen hieraan toe: *“(...) de situatie waarin een persoon, om redenen buiten zijn of haar macht, niet volledig kan participeren in de samenleving, maar dit wel zou willen”*. Hier is een bredere insteek te zien, de persoon wilt namelijk wel participeren in de samenleving maar wordt daarin belemmerd. Door deze definities van aan elkaar te koppelen krijg je een brede definitie, waarvoor ik in dit onderzoek gebruik maak van de verwoording van MuConsult (2022):

“Mobiliteitsarmoede is het niet of moeilijk kunnen bereiken van activiteitenlocaties als gevolg van gebrekkige vervoersmogelijkheden (zowel objectief als gepercipieerd), in combinatie met de sociaaleconomische en ruimtelijke omstandigheden waarin mensen verkeren, hun vaardigheden en hun ervaringen met de vervoersmogelijkheden.” (p.4).

Te zien is dat naast de term vervoersarmoede er, veelal in onderzoeken door of voor de overheid, ook vaak gesproken over mobiliteitsarmoede. Deze twee termen verschillen in

essentie niet veel met elkaar, al is in de term mobiliteitsarmoede ook meer aandacht voor andere factoren die de armoede veroorzaken, dan de vooral economische toegang tot en fysieke aanwezigheid van transport. In opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat onderstreepten zij zeven hoofdfactoren als oorzaak voor mobiliteitsarmoede:

Factor	Omschrijving
Locatie	Belangrijke voorzieningen, zoals winkels, scholen, medische zorg of andere voorzieningen, liggen ver weg van woonlocatie en/of de vervoersvoorzieningen bij de woonlocatie zijn mager (dichtstbijzijnde halte ver weg, lage frequentie)
Economie	De hoge kosten van vervoer kunnen de toegang tot voorzieningen of werk verhinderen of beperken (laag inkomen)
Fysiek	Fysieke beperkingen bemoeilijken het gebruik van vervoersdiensten. Ook het ontbreken van voorzieningen voor mensen met een lichamelijke beperking en een gebrek aan informatie over die voorzieningen werken belemmerend
Mentaal	Mentale beperkingen, waaronder zwakbegaafdheid, sociale stoornissen of laaggeletterdheid maken het lastig vervoersdiensten te gebruiken
Tijd	Het werk, huishouden en zorg voor kinderen en/of ouders verminderen de tijd die beschikbaar is voor reizen (tijdarmoede)
Veiligheid	Angst voor de persoonlijke veiligheid sluit het gebruik van openbare ruimten en/of vervoersdiensten uit (sociale veiligheid)
Digitaal	Geen of gebrekkige toegang tot internet, geen of weinig digitale vaardigheden, wat het lastiger maakt om bijvoorbeeld informatie over het ov te vinden of van nieuwe (deel)diensten gebruik te maken

Bron: MuConsult (2022) tabel 1

In dit onderzoek wordt er vanuit de economische dimensie gekeken naar vervoersarmoede en minder vanuit de andere factoren. Dit geeft dat er in dit onderzoek gesproken wordt over de term vervoerarmoede en niet de bredere term mobiliteitsarmoede. Later zal blijken dat veel respondenten in het onderzoek wezen op andere factoren voor vervoersarmoede, waardoor een begrip van deze andere factoren, zoals hier gepresenteerd door MuConsult, die meespelen als oorzaak van immobiliteit ook van belang is.

2.2. Maatschappelijke participatie en interventies

Om de negatieve gevolgen van sociale uitsluiting en vervoerarmoede te verhelpen, is het van belang dat deze uitsluiting wordt omgezet in participatie. Een actieve deelname aan de maatschappij kan namelijk een bijdrage leveren voor de levenskwaliteit van groepen die nu niet goed kunnen meekomen met de maatschappij (SCP, 2020; OECD, 2020). Deze rapporten benadrukken het belang van participatie voor het individueel welzijn en sociale cohesie. Maatschappelijke participatie draagt namelijk bij aan bijvoorbeeld het gevoel van 'erbij horen' en de bevordering van de financiële situatie van een individu, doordat een actievere deelname aan de maatschappij onder andere meer werkgelegenheid kan creëren (*ibid*; Bastiaanssen, *et al*, 2020)

Momenteel bestaan er ten behoeve van de maatschappelijke participatie al enkele maatregelen om de mobiliteit van mensen met weinig vervoersmogelijkheden te verbeteren (MuConsult, 2022). Vaak worden deze maatregelen door de gemeente aangeboden. Hier kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de aanspraak die burgers kunnen maken op collectieve vervoersvoorzieningen op basis van de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (Wmo). Dit zijn voorzieningen - vaak op oproepbasis - die ten doel hebben om de mensen met een wmo-indicatie van en naar hun bestemmingen te brengen, zoals de dagbesteding. Dit vervoer wordt het doelgroepenvervoer genoemd (Jorritsma *et al*, 2018). Hiermee wordt dus een minimaal mobiliteitsniveau voorzien voor degenen die dit echt nodig hebben. Dit vervoer is ingericht voor mensen die niet zelfstandig kunnen reizen, zoals ouderen en mensen met een beperking, het is daarbij dus vooral gericht op personen die door fysieke redenen niet (makkelijk) van het openbaar vervoer gebruik kunnen maken. Dit vervoer brengt vaak hoge kosten voor de gemeente met zich mee.

Volgens Muconsult (2022) is dit één van de drie soorten maatregelen die in Nederland worden gebruikt om de gevolgen van vervoersarmoede te verminderen. Deze *dienst* is in Nederland de meest voorkomende maatregel, hierbij wordt er dus gestuurd op begeleiding van de doelgroep bij hun mobiliteit. Hiernaast kennen we ook nog *subsidies* en *producten*. Bij subsidies kan er gedacht worden aan het stimuleren van projecten die de toegankelijkheid van het openbaar vervoer vergroten, zoals voorlichting aan jongeren over het gebruik van openbaar vervoer. Dit moet mensen helpen om een 'eerste stap uit de wereld van mobiliteitsarmoede te zetten' (p.25). Dit type maatregel wordt in de praktijk weinig gebruikt. Wat vaker gebruikt wordt, en in dit onderzoek de meest relevante maatregel is, is het aanbieden van een product om gratis of goedkoop te kunnen reizen. Dit wordt momenteel bijvoorbeeld vaker verschaft aan jongeren en senioren:

Jongeren vormen een vervoersarme groep die gemakkelijk over het hoofd is te zien. Door hun financiële situatie is het autobezit onder deze groep erg laag. Hierdoor zijn zij zeer afhankelijk van het openbaar vervoer voor langere afstanden. Het kan daardoor heel duur zijn om in een andere stad te gaan studeren als er dagelijks van het (dure) openbaar vervoer gebruik moet worden gemaakt. De overheid heeft dit ook gezien. Studenten aan het MBO, HBO en WO hebben hierom recht op een Studenten Reisproduct, waarbij er doordeweeks of 's weekends gratis gebruik kan worden gemaakt van alle vormen van het openbaar vervoer. Dit wordt natuurlijk gedaan om het kunnen studeren te bevorderen zodat deze jongeren een goede toekomst op kunnen bouwen. Dat deze maatregel werkt, is te zien aan het aantal studenten in het openbaar vervoer. Na de invoering hiervan in 1991 steeg het aandeel studenten in het openbaar vervoer snel van 11% naar 21%, bijna een verdubbeling dus. (Van der Vliet, z.d.)

Deze solidariteit is ook te zien voor senioren. Zo kan deze groep standaard met 34% korting reizen door Nederland met een ov-chipkaart. Daarbuiten zijn er nog meer verschillende voordelen die deze groep krijgt. In enkele gebieden kan deze groep bijvoorbeeld geheel gratis gebruik maken van het openbaar vervoer, zoals in Den Haag en Rotterdam. Daarnaast zijn er ook meerdere andere steden waar vaak als proef wordt gekeken naar wat dit met het aantal reizigers doet, wat bijvoorbeeld in Tilburg en Eindhoven is gebeurd. Hier blijkt telkens weer uit dat er vaker met het openbaar vervoer wordt gerezen dan voorheen (Van der Vliet, z.d.).

Voor mensen met een functiebeperking (mentaal of fysiek), jongeren en senioren is er dus een vangnet voor vervoersarmoede (Jorritsma *et al*, 2018). Te zien is dat ieder buiten deze

groepen volledig op zichzelf is aangewezen om te voorzien in zijn eigen vervoer, zij kunnen nergens aanspraak op maken. Zoals eerder besproken is dit een van de punten die Martens (2016) naar voren brengt in zijn onderzoeken. Een volledige toegang voor iedereen tot het openbaar vervoer is hierbij de kern. Dit zou verbeteringen geven voor de 'middelbare' groep tussen jongeren en ouderen die nu door vervoersarmoede problemen ervaren. Zij hebben nu geen mogelijkheden om met een betere van de toegang tot openbaar vervoer hun situatie te verbeteren.

2.3. Bereikbaarheid

De mobiliteit van verschillende bevolkingsgroepen kan dus wezenlijk verschillen. Mensen met een lager inkomen kennen dus een lager autobezit en de prijs van het openbaar vervoer is voor hen vaak hoog (CBS, 2019; SCP, 2018). Dit heeft evident gevolgen voor de bereikbaarheid van de plekken waar zij moeten zijn. Voor deze groep nemen uitgaven aan het openbaar vervoer een aanzienlijk deel van het beschikbare inkomen in beslag. Dit heeft gevolgen voor de frequentie waarmee zij van het openbaar vervoer gebruik kunnen maken. Een verbeterde toegankelijkheid van het openbaar vervoer d.m.v. prijsbeleid kan hierdoor de mogelijkheden om hiervan gebruik te maken vergroten en daarmee de mobiliteit verbeteren (Kębłowski, 2020; Cats *et al*, 2016). De afhankelijkheid van de auto, die voor deze groep dus vaak te duur is, kan hierdoor worden afgenomen. De relatie tussen gebruik van het openbaar vervoer en de bereikbaarheid van werk voor lage inkomens kent echter enkele uitdagingen.

Er bestaat een sterke relatie tussen de arbeidsgelegenheid in een gebied en de aanwezigheid van een goed ontwikkeld openbaar vervoersnetwerk. Dit zorgt ervoor dat de toegang tot openbaar vervoer in grote mate ook de toegang tot werk in kan houden. Als je door financiële redenen niet (goed) van het openbaar vervoer gebruik kunt maken, loop je dus ook baankansen mis. Hierdoor wordt het voor deze personen lastiger om zich economisch te ontwikkelen (Huang, 2020). Deze beperkingen in ontwikkelingskracht worden versterkt doordat er een mismatch is met de bereikbaarheid van werk voor verschillende bevolkingsgroepen. Volgens Grengs (2010) ondervinden arme mensen in binnenstedelijk gebied niet in eerste instantie problemen met het bereiken van het werk door een grote afstand, maar eerder doordat zij geen toegang tot de auto hebben. Hierdoor zijn zij afhankelijk van andere vervoersmiddelen. Op grotere afstand zal dat dus vaak het openbaar vervoer zijn. De schoen wringt echter bij de bereikbaarheid van het werk met het openbaar vervoer.

Veel mensen met een laag inkomen zijn namelijk werkzaam sectoren als de industrie en vergelijkbare praktische sectoren (SCP, 2019). Veel van deze bedrijvigheid is gevestigd langs snelwegen en aan de randen van steden. Dit zijn vaak plekken die enkel met de auto goed te bereiken zijn (Bastiaansen, Martens & Polhuijs, 2013). De voorzieningen voor het openbaar vervoer zijn hier vaak niet aanwezig, dit zijn zogenaamde C-locaties. Aan de ene kant zie je hier dus de afhankelijkheid van de auto van deze mensen die op deze locaties werken, terwijl de oplossing die te zien is in het beter toegankelijk maken van het openbaar vervoer minder van toepassing zal zijn door de afwezigheid ervan.

Hier lijkt een paradox te ontstaan waarbij lage inkomensgroepen aan de ene kant de economische situatie van lage inkomensgroepen kan ontwikkelen d.m.v. meer

werkgelegenheid als gevolg van betere toegang tot openbaar vervoer, terwijl er een afhankelijk blijft van de auto om bij het huidige werk te komen.

Het verder subsidiëren van het openbaar vervoer kan dus voor meer werkgelegenheid zorgen voor de sociale minima, maar tegelijk roept dit vragen op voor de invloed op werk-bereikbaarheid voor mensen in de praktische sector. Hierdoor zou er een noodzaak voor de aanleg van ov-voorzieningen op C-locaties kunnen ontstaan, wat in feite het hele ABC-locatiestelsel onderuithaalt.

2.4. FFPT

"There ain't no such thing as a free lunch." Zo gaat een bekend Amerikaans gezegde. Het wil zeggen dat er altijd iets of iemand is die voor een gratis goed zal moeten betalen. Voor gratis openbaar vervoer is dit net zo. De term gratis openbaar vervoer klinkt namelijk vertekend. Het zal nooit bestaan dat het geen geld kost om de bussen, trams en treinen rond te laten rijden. De vraag wie deze kosten betaald is alleen veranderd. In de praktijk betekent dit dat – meestal – de overheid de kosten van het ov-netwerk volledig subsidieert. Gemakshalve zal er in onderzoek toch gesproken worden over gratis openbaar vervoer, met deze kanttkening in gedachte, of de wetenschappelijke term Fare-Free Public Transport (FFPT).

Volgens Faernley (2013) is de prijs van een ov-ticket de grootste bron van ergernis over openbaar vervoer, het zou daarbij zelfs een van de redenen dat FFPT in Tallinn is ingevoerd. Op dit moment zijn er bijna 100 steden op de wereld met (deels) gratis openbaar vervoer (freepublictransport.info, z.d.; Kębłowski et al., 2019). Deze steden zijn gaan experimenteren of FFPT iets goeds zou brengen, als een soort ondernemer moeten ze ervoor zorgen hoe hun 'bedrijf' het best loopt. Volgens Harvey (1989) is de verandering van een meer 'managende' rol van de (lokale) overheid naar een 'ondernemende' een positieve trend die zich sinds de jaren 70 van de vorige eeuw heeft ontwikkeld. Zo is volgens hem ook duidelijk dat er een grote consensus bestaat onder beleidsmakers en deskundigen dat steden die een ondernemende rol ten opzichte van hun economische ontwikkeling innemen, in allerlei opzichten kunnen verbeteren. Als deze ondernemende rol gekoppeld wordt aan het vraagstuk rond FFPT, zouden de mogelijke positieve aspecten van gratis openbaar vervoer een bijdrage kunnen leveren voor de economische ontwikkeling van een gebied.

Verschillende soorten FFPT

Er bestaan veel verschillende soorten van gratis openbaar vervoer. In dit onderzoek ligt de focus op een systeem waarbij ongeacht wie of waar je bent, het gebruik van al de vormen van openbaar vervoer kosteloos is. Een definitie van een dergelijk systeem wordt gegeven door Kębłowski (2020):

"A ticket-free system implemented on the vast majority of routes and services provided within a given urban public transport network, available to the vast majority of its users, most of the time, and for a period of at least 12 months." (p.5)

Er is een zeer gering aantal gebieden op de wereld waar een dergelijk systeem is ingevoerd. Zo was er tot 2013 was het volledige openbaar vervoer in de Belgische stad Hasselt gratis te gebruiken voor iedereen. In de Estse hoofdstad Tallinn is op dit moment nog steeds voor iedereen die in die stad staat ingeschreven het openbaar vervoer gratis. De absolute

koploper is hier echter het land Luxemburg. Dit land was in 2020 het eerste land ter wereld dat het gebruik van alle bussen, trams en treinen in het gehele land kosteloos maakte. Hierbij moet de kanttekening geplaatst worden dat dit land vrij klein in qua oppervlakte, en dus eerder als een stadstaat gezien zou kunnen worden (Carr, 2018).

Naast deze vormen van volledig gratis openbaar vervoer, kennen we ook gedeeltelijke systemen waar er kosteloos gereisd kan worden. Dit kan wederom verschillende vormen hebben, bijvoorbeeld slechts tijdelijk, voor bepaalde groepen of enkel op enkele trajecten. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het kosteloos gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer door ouderen zoals dat nu ook al in veel gemeenten het geval is, of de pont over 't IJ in Amsterdam wat gratis te gebruiken is.

Wetenschappelijke aard van FFPT

FFPT is al lang geen nieuw idee meer. Als enkele decennia gaan geluiden rond die het openbaar vervoer als zodanig belangrijk gemeenschapsgoed zien, dat deze gratis zou moeten zijn. Net als bibliotheken, parken en justitie. Dit begrip bouwt deels voort op het werk van Buchanan (1968). In zijn rapport introduceert hij het principe dat het verkeer een afgeleide is van ruimtegebruik. Hij pleit voor een structureel herontwerp van stedelijke gebieden. Men reist om allerlei redenen en de keuze om en op welke manier te reizen is afhankelijk van zeer veel factoren. Dit alles is in de context van de jaren '60 en '70 waarin het autogebruik gigantisch toenam. Hierdoor kwamen voor het eerst vraagstukken op het gebied van het ruimtegebruik binnen de snel drukker-wordende stad. Er waren veel uitdagingen om het verkeer op een goede manier te beheren, één daarvan was het nieuwe belang om te investeren in openbaar vervoer met het doel om het drukke verkeersnet te ontlasten.

Buchanan bespreekt echter nergens over idee dat die vernieuwde ruimtegebruik een systeem als FFPT in kan houden. Eén van de thema's die Buchanan niet bespreekt in zijn rapport is namelijk prijsbeleid. Dit is in de context van vandaag de dag wel een van de belangrijke onderdelen voor de inrichting van steden (Meurs & Stelling, 2015). Met prijsbeleid wordt meestal ingegrepen om bijvoorbeeld autorijden duurder te maken bedoeld, zoals rekeningrijden en tol. In plaats van het duurder maken van autogebruik, kan er ook aan de andere kant van het spectrum worden gekeken naar de verbetering van de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer. Deze prijsbenadering is van belang omdat gebleken is dat mobiliteit moeilijk door ruimtegebruik te veranderen is (SER, 2001). Als hierbij blijkt dat een veel grotere aandacht voor openbaar vervoer (door deze gratis te maken) het ruimtegebruik kan veranderen en dat daarmee de mobiliteit verbeterd kan worden, kan dit voor een nieuwe doorbraak zorgen voor de inrichting van het vervoersnetwerk.

Het doel is hierbij om zo veel mogelijk positieve gevolgen te kunnen bereiken doordat meer mensen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Dit heeft 1) sociale doelen, zoals op het gebied van inclusie, 2) bereikbaarheidsdoelen voor bijvoorbeeld betere toegang tot werkgelegenheid en 3) positieve gevolgen voor de leefomgeving. Bij dit laatste zou je bijvoorbeeld kunnen denken aan verminderde fileproblematiek en luchtvervuiling (Cats *et al*, 2016).

Deze vervoerssubsidie wordt steeds relevanter. Door de uitbreiding van steden wonen mensen steeds verder van het centrum af, terwijl in dat centrum de meeste werkgelegenheid te vinden is. Hoge vervoerskosten kunnen hierbij een effect hebben op de aantrekkelijkheid van banen, als hiervoor langer gereisd zou moeten worden (*ibid.*). Dit staat haaks op wat Bastiaanssen *et al* (2013) beargumenteerden in hun onderzoek, zoals besproken in

paragraaf 2.3. Als veel werkgelegenheid voor lager opgeleide personen zich juist aan de rand van de stad bevindt, wordt de relevantie van FFPT voor hen verminderd. Hier speelt mee dat deze gebieden vaker C-locaties zijn en daardoor minder makkelijk met het openbaar vervoer te bereiken zijn.

Gevolgen van FFPT

Volgens Kębłowski (2020) en Faenley (2013) zijn er drie hoofdredenen te onderschrijven vóór FFPT. Dit zijn:

- Economisch/efficiëntie: Door vermindering van autogebruik kan er bespaard worden op verhogen van infrastructurele capaciteit en personeelskosten in openbaar vervoer.
- Duurzaamheid: Vermindering van autogebruik leidt tot minder vervuiling door die auto's wat helpt om de klimaatdoelen die in veel landen zijn gesteld, te halen.
- Inclusie: Vervoersarmoede wordt bestreden waardoor groepen die moeilijk kunnen reizen, zoals armen en ouderen.

De economisch/efficiëntie- en duurzaamheidsargumenten worden in hetzelfde onderzoek stellig onderuitgehaald om verscheidende redenen. Een overkoepelend argument is de toename van 'nutteloos reizen', waarbij de reis niet voortkomt uit een noodzakelijkheid om te reizen (Cats et al., 2016). Denk hierbij aan reizen uit verveling of met een bus één halte meerijden omdat deze toch gratis is terwijl je op een route zit wat goed te voet is te doen. Wat hierbij opvalt is dat de conclusies uiteraard gedaan zijn over stedelijke systemen, maar veel reisbewegingen met openbaar vervoer zijn niet enkel binnen steden, maar ook tussen steden. Voor grotere afstanden wordt de gemiddelde reiziger een ander type en zullen er relatief meer reizigers zijn die uit noodzaak reizen. Neem bijvoorbeeld dat iedereen die buiten de stad waar hij woont werkt, in geen enkel onderzoek wordt meegenomen en dus niet meedoet aan het beeld van de reiziger. Door het ontbreken van een groot genoeg land wat landelijk een FFPT-systeem kent, heerst er een gebrek aan informatie wat betreft de verschillen in reizigergedrag als hierbij ook reizigers die van buiten de steden met FFPT komen, worden meegenomen.

In dit onderzoek zal de focus voornamelijk liggen om de gevolgen die er kunnen worden gezien op het gebied van inclusie. Een voortvloeiing uit het argument dat FFPT sociaal zwakkeren in staat kan stellen zich toch te verplaatsen is de principiële visie dat openbaar vervoer gezien kan worden als een publiek goed, iets wat volgens Kębłowski (2020) door academici en activisten onderschreven wordt. Dit verhoudt zich met de manier waarop je als samenleving naar de inrichting van een stad kijkt. Dit komt bijvoorbeeld terug in het werk van Merrifield (2014). In zijn boek stelt hij dat er een *new urban question* moet komen, de principes waarop de stad is ingericht zijn volgens hem niet meer van deze tijd waardoor sommige aspecten moeten worden heroverwogen. Dit nieuwe vraagstuk is precies wat Karel Martens zich ook afvraagt. De vraag die in deze situatie naar boven komt in dit onderzoek is in hoeverre een verbeterde mobiliteit door FFPT een verbeterde inrichting en rechtvaardiging van het vervoersnetwerk met zich mee kan brengen.

HOOFDSTUK III

3. METHODOLOGIE

In dit hoofdstuk wordt er toegelicht hoe dit onderzoek is verricht en welke keuzes daarvoor gemaakt zijn. Ik ga hierbij in op de aard van het onderzoek en welke keuzes hiervoor zijn gemaakt ten behoeve van onder andere de validiteit en betrouwbaarheid van de resultaten. Er wordt daarbij ingegaan op de problemen die op zijn komen dagen en hoe daarmee is omgegaan. Ten slotte worden de keuzes voor de analyse van de SPSS gegevens en welke toetsen hiervoor zijn gebruikt toegelicht.

3.1. Onderzoeksontwerp

Om een inzicht te krijgen in hoe FFPT de Nederlandse context kan beïnvloeden, is er gekozen voor een kwantitatief onderzoek. De vraag die in dit onderzoek wordt gesteld is namelijk *wat* de gevolgen kunnen zijn van het gratis maken van het openbaar vervoer, en in mindere mate *waarom* deze veranderingen plaatsvinden. Er is hiervoor gefocust op de breedte en minder in de diepte van de resultaten, waardoor een kwantitatief onderzoek op zijn plek is (Vennix, 2012).

Bij ieder onderzoek is het doel om over een grotere populatie een uitspraak te kunnen doen. Het is dus van belang dat de onderzoeksresultaten generaliseerbaar zijn, de zogenaamde externe validiteit (De Vocht, 2022). Dit wil niet zeggen dat een kwalitatief onderzoek deze eigenschappen niet zou hebben. In het beginstadium van dit onderzoek is er ook nagedacht over het afnemen van interview met bijvoorbeeld beleidsmakers in de mobiliteitssector of deskundigen op het gebied van vervoersarmoede. Geconcludeerd is dat dit nuttige inzichten zou opleveren op wat de resultaten van FFPT zouden kunnen zijn, maar zou onvoldoende duidelijk worden of Nederlanders deze verwachtingen ook waar zouden maken, i.e. of groepen ook daadwerkelijk meer mobiliteitsmogelijkheden zouden ervaren en wat dit voor hen zou betekenen. Deze vragen waren belangrijker voor dit onderzoek. Een enquête is daarbij een handig middel, omdat daarmee veel respondenten kunnen worden gevonden, waardoor met een hoge externe validiteit kan worden geconcludeerd wat de daadwerkelijke veranderingen in verkeersbewegingen zouden zijn in het geval dat het openbaar vervoer gratis is. In de volgende paragraaf zal nader toegelicht worden waarom er voor het afnemen van (web)enquêtes is gekozen.

3.1.1. Uitvoeringsstrategie

Omdat dit onderzoek voor de gehele Nederlandse populatie uitspraken probeert toe doen, zijn de enquêtes die gebruikt zijn voor dit onderzoek door het hele land verspreid. Er zijn uiteindelijk drie steden geweest waar de enquêtes zijn afgenomen. Naast de stad Nijmegen, wat om praktische redenen gekozen is om in een korte tijd veel uitnodigingen voor de enquête te kunnen verspreiden, zijn dit de steden Zoetermeer en Oss geweest. Deze steden zijn willekeurig gekozen. Hierdoor zijn er niet per definitie gebieden waarvan de bewoners geen kans hadden om deel te nemen aan het onderzoek, wat een belangrijke onderzoekseis is voor een betrouwbaar resultaat (Korzilius, 2008). De enige eis die aan de steden of dorpen werd gesteld, is dat er een treinstation aanwezig was. Dit omdat meerdere vragen over treingebruik gaan. Als de respondent bijvoorbeeld aangeeft de trein

nooit te gebruiken omdat deze niet in de buurt stopt, kan dat een vertekend beeld geven voor de vraag *waarom* mensen geen gebruik maken van de trein. De enquête in elke stad wederom in verschillende willekeurige wijken en straten huis-aan-huis verspreid.

Deze willekeurigheid in mogelijke respondenten is belangrijk omdat een van de essenties van dit onderzoek is om te kijken naar de gevolgen van FFPT op een landelijke schaal. De rol van afstand in de verplaatsingen heeft namelijk een belangrijke rol gespeeld voor dit onderzoek. Hierdoor zijn bevindingen die op een landelijke schaal gebaseerd zijn nodig, daarmee was het van belang dat de respondenten uit het hele land ondervraagd konden worden.

Een voorbeeld uit België

Neem bijvoorbeeld de bereikbaarheid van meer rurale gebieden en de vraag hoe gratis openbaar vervoer wellicht voor meer bereikbare werkgelegenheid zou kunnen zorgen. Deze vraag is in het eerdergenoemde onderzoek van Meert *et al* (2003) ook al gesteld. Zij concludeerden al dat een betere toegang tot de arbeidsmarkt de kans op vervoersarmoede kan verminderen. Anderzijds benadrukken zij dat vervoermiddelen toegankelijker worden door ze tegen een gunstige prijs aan te bieden. Een verband tussen deze twee aspecten leggen zij niet in het onderzoek. Dit geeft dat er daarna moet worden uitgelegd hoe een hogere koopkracht als oplossing tegen vervoersarmoede in beginsel vooral voor meer autogebruik zal zorgen. De simpele vaststelling dat goedkoper vervoer een oplossing is voor betere arbeidsmarkt-toegang is dus te breed. Ze beargumenteren namelijk dat meer autogebruik ervoor kan zorgen dat de afhankelijkheid ervan groeit, wat een ongewenste situatie oplevert. In deze rurale context was de auto namelijk vaak een handiger vervoermiddel dan het openbaar vervoer omdat deze vaak niet aanwezig was. Dit benadrukt dat de gevolgen van een betere toegang tot openbaar vervoer ook afhankelijk is van bijvoorbeeld de stedelijkheid van het gebied.

Er zijn veel verschillende manieren van het afnemen van enquêtes. Zo heb je onder andere de face-to-face enquête (een verkapt interview), een schriftelijke enquête en een webenquête (Vennix, 2012). Om mede te bepalen wat de meest geschikte manier is, is er gekeken naar eerder uitgevoerde kwantitatieve studies op het gebied van vervoersarmoede en naar eerdere ervaringen met enquêteren van de onderzoeker. Hierbij waren onder andere de onderzoeken van Robins (2017) en Janssen (2017) hulpvol. Hieruit bleek dat er van een lage responsie mag worden uitgegaan, met bijvoorbeeld maar 6% in het geval van Robins. Dit betekent dat voor dit onderzoek het een vereiste was om snel veel enquêtes te kunnen verspreiden. Er kon namelijk van een laag respons-percentages worden uitgegaan. Als het percentage van Robins wordt aangehouden, betekent dit dat bij een gewenste respons van tussen de 100 en 200 ingevulde enquêtes volgens Alreck en Settle (2004), zie paragraaf 3.2., er 1667 tot 3333 verspreid moeten worden. Aan deze ordegrrootte moest dus worden gedacht als aantal enquêtes wat verspreid moest worden.

Er is gebleken dat een webenquête (*online survey*) de meest geschikte manier is om resultaten te verzamelen voor dit onderzoek. Een van de voordelen van een webenquête die Cooper in 2000 al benoemt, en in 2024 alleen nog maar groter zal zijn, is de toegankelijkheid die deze enquêtes met zich meebrengen. Ieder kan de vragen invullen waar en wanneer hij wil. Dit gemak zal de responsie op de verspreide enquêtes vergroten. Volgens Fowler (2014) geeft een webenquête voor de onderzoeker ook enkele voordelen. Zo kost het weinig moeite om de enquête te verspreiden en te analyseren, omdat de antwoorden

automatisch terugkomen via het internet. Doordat de uitnodigingen voor de enquête als nog per brief zijn verspreid in dit onderzoek, is de eenvoudigheid in verspreiden hier niet van toepassing. Door de snelle reacties kan er wel heel snel worden gestart met de analyse van de gegevens. Bovendien geeft deze online-omgeving veel mogelijkheden om op een aantrekkelijke manier veel dezelfde vragen te stellen, of sommige vragen alleen door specifieke groepen te laten beantwoorden. Hier kan dat bijvoorbeeld handig zijn als er gevraagd wordt naar het gebruik van verschillende vervoermiddelen, met en zonder gratis openbaar vervoer, of een vraag naar eenzaamheid voor alleen ouderen. Hiernaast geeft een webenquête ook de tijd voor de respondent om antwoord te geven op de vragen, waardoor de antwoorden beter doordacht en daardoor betrouwbaarder zullen zijn (*ibid.*).

Een webenquête kent ook enkele uitdagingen voor de onderzoeker waarop gelet dient te worden. Doordat een webenquête internet vereist, zullen groepen zonder internettoegang de enquête niet kunnen invullen wat tot een niet-representatieve steekproef van de populatie kan leiden (Newman *et al*, 2020). Verder biedt de afwezigheid van een interviewer voor de beantwoording van de vragen ook een paar uitdagingen. Een gebrek aan persoonlijke interactie zou de respondent minder gemotiveerd houden om de enquête nauwkeurig en volledig in te vullen. Ook kunnen zij bij vragen niet snel ergens terecht. Volgens Korzilius (2008) zijn er bij online enquêtes ook enkele uitdagingen voor wat betreft veiligheid van de data van de respondent en de kans op meervoudige respons (het meermaals invullen van de enquête. Dit zou wederom een niet-representatieve respons kunnen geven.

In dit onderzoek is er met deze uitdagingen en kansen van webenquêtes op een zo goed mogelijke manier omgegaan. Beginnend is het probleem van internettoegang niet als problematisch te zien anno 2024. Zo had in 2020 al 97% van de huishoudens een internetaansluiting (CBS, 2021). Hiermee kan verwacht worden dat een steekproef van 97% van de Nederlanders, een valide resultaat zal opleveren (Groves *et al*, 2009). Voor de beantwoording van de enquête zelf is zo veel mogelijk gedaan om onduidelijkheden weg te nemen. Zo is de vragenlijst bewust kort gehouden om zo te voorkomen dat velen de vragenlijst niet afmaken. Daarbij is op de uitnodiging ook een contactadres vermeld voor vragen en opmerkingen en konden de respondenten aan het einde van de vragenlijst suggesties en feedback achterlaten, wat de interactie vergroot (Newman *et al*, 2020). Deze contactmiddelen bleken achteraf ook door verschillende mensen gebruikt. De voor- en nadelen van een webenquête zijn dus goed afgewogen en gebruikt om de resultaten van de afgenomen enquête zo betrouwbaar en valide mogelijk te maken. Voor wat betreft de uitdagingen op het gebied van veiligheid van de data heeft de Radboud Universiteit hier meerdere voorzieningen voor. Naast dat de opgegeven vragenlijsten volledig anoniem zijn en daarmee naar niemand te herleiden zijn, wordt deze data op een afgesloten deel van de Radboud Database opgeslagen, waarna het na zeven jaar automatisch wordt verwijderd. Ten slotte is het onmogelijk gebleken, mede door deze anonimiteit om op meervoudige respons te controleren. Het enige wat gedaan kon worden is of er direct na elkaar meerdere enquêtes zijn ingevuld. Er is gebleken dat dit niet het geval is geweest waardoor dit onwaarschijnlijk is bevonden, maar niet volledig uitgesloten kan worden.

3.1.2. Enquête-afname

De manier waarop respondenten uitgenodigd werden voor de webenquête was ook een vraagstuk. Zoals gezegd kon er uit worden gegaan van een lage respons-percentages. Naast de noodzaak voor een groot aantal te verspreiden enquêtes, heeft dit ertoe geleid dat de

respondenten via een QR-code zijn uitgenodigd om de vragen te beantwoorden. Een QR-code brengt de respondent namelijk op een eenvoudige manier naar de enquête. Deze QR-code is via een briefje huis-aan-huis verspreid in verschillende wijken van verschillende steden in Nederland. Door het huis-aan-huis te verspreiden, konden op een eenvoudige wijze meer dan 2200 huishoudens worden benaderd. Het belang om veel potentiële respondenten te moeten benaderen is hiermee gewaarborgd. Door de simpliciteit van een QR-code, is hierbij geprobeerd om het respons-percentage omhoog te krijgen. Daarbij is het briefje met daarop de uitnodiging ook zo kort en eenvoudig mogelijk gehouden. In vergelijking met de uitnodiging van Robins (2017) is deze veel korter en is er niet (ook) optie gegeven om een URL-code over te typen om naar de internetpagina te gaan. Verwacht werd dat weinig respondenten zin zouden hebben om dit te doen. Het helpt hierbij dat anno 2024 de QR-code al een vaker gezien fenomeen is. Deze kortere uitnodiging moest daardoor wel inleveren op een vlak als interactie, omdat de onderzoeker zichzelf niet heeft voorgesteld.

Voor dit onderzoek is er bewust geprobeerd om antwoorden van studenten te mijden. Zo hebben studenten in Nederland al een mogelijkheid om gratis of met grote korting te reizen. Dit onderzoek is voor hen dan ook minder relevant, zoals enkele van hen die de vragenlijst wel hebben ingevuld ook aan hebben gegeven. Ze vermeldden vaak als opmerking dat zij student zijn en dat het gratis maken van het openbaar vervoer voor hen waarschijnlijk minder effecten zal hebben dan voor niet-studenten. Buiten deze groep waren alle overige Nederlanders een potentiële doelgroep voor deze enquête.

De enquête zelf

De enquête zelf bestond uit elf vragen en achttien stellingen (zie bijlage 1). Hierbij waren niet alle vragen voor iedereen te zien. De vragen waarom de respondent geen auto bezit en waarom hij (bijna) nooit met het openbaar vervoer reist kregen (uiteraard) alleen de betreffende personen. Daarnaast kregen de respondenten van 65 jaar of ouder de vraag of zij zich minder eenzaam zouden voelen als het openbaar vervoer gratis zou zijn. Dit laatste is om een pilot die in de Provincie Utrecht is gehouden om ouderen gratis met het streekvervoer te laten reizen, te controleren. Hier werd er namelijk geconcludeerd dat deze maatregel voor minder eenzaamheid zou zorgen (Provincie Utrecht, 2024).

De enquête opende met zeven vragen over feiten als leeftijd, inkomen en autobezit. Hierna werden er drie vragen gesteld welk vervoermiddel men vooral gebruikt en hoe vaak dit is. Dit werd gevolgd door acht algemene stellingen over mobiliteit en vijf stellingen over mobiliteitsproblemen die de respondent zou kunnen hebben of heeft gehad. Op basis van de antwoorden op deze vragen kon er een verdeling worden gemaakt tussen de respondenten om verschillende groepen te kunnen vergelijken.

Vervolgens kwam het gedeelte m.b.t. gratis openbaar vervoer. Met vijf stellingen die de gevolgen van het hypothetische geval dat het openbaar vervoer gratis zou zijn, kon met hun verwachtingen uitspreken. Dit werd afgesloten met een laatste vraag over de toename dan wel vermindering van het gebruik van verschillende vervoermiddelen in het geval dat het openbaar vervoer gratis is. Met dit laatste gedeelte kon er worden gekeken wat de mogelijke gevolgen van FFPT kunnen zijn voor verschillende groepen en daarmee conclusies en aanbevelingen te kunnen doen.

3.2. Dataverwerking

Voor dit onderzoek zijn in totaal 2210 uitnodigingen voor het invullen van de vragenlijst verspreid. Uiteindelijk hebben 216 mensen de vragenlijst ook daadwerkelijk ingevuld. Dit geeft een respons van 9,8%. Na analyse van de gegevens bleken 192 mensen de vragenlijst ook volledig te hebben ingevuld. Hierdoor daalt het werkelijke responsie-percentages naar 8,7%. Hierbij komt de vraag naar voren hoeveel respondenten er nodig zijn om goede uitspraken te kunnen doen. Er bestaan verschillende visies over wat dit aantal zou moeten zijn:

Volgens Verschuren en Doorewaard (2007) is een minimum van 40 tot 50 respondenten nodig om redelijk gegronde uitspraken te kunnen doen over de onderzochte populatie. Volgens Groves et al. (2009) ligt dit iets ingewikkelder en hangt een minimumgetal af van meerdere factoren, zoals de eisen aan de betrouwbaarheid die je aan het onderzoek stelt. Voor een grote populatie is dit 384 respondenten (*ibid*; Australian Bureau of Statistics, 2024). Hierbij wordt een betrouwbaarheidsniveau van 95% procent gebruikt, hetzelfde niveau wat in dit onderzoek wordt gebruikt. Voor het daadwerkelijke minimum is er in dit onderzoek is er gestreefd naar een getal hiertussen. Volgens Alreck en Settle (2004) is voor een eenvoudig beschrijvend onderzoek 100 tot 200 respondenten voldoende. Binnen deze marge valt dit onderzoek dus goed waardoor geconcludeerd kan worden dat er hier sprake is van een voldoende aantal respondenten om conclusies over te kunnen trekken. Deze respondenten zijn bij enkele vragen opgedeeld in groepen die vergeleken werden. Deze groepen hadden een ordegrote van rond de 40 personen die de groep vertegenwoordigden, zoals gesteld door Verschuren en Doorewaard (2007).

3.2.1. Non-respons

Voor de analyse van de gegevens zal er gebruik gemaakt worden van het programma SPSS. Hiervoor is het van belang wat er gedaan zal worden met de 24 vragenlijsten die niet (volledig) zijn ingevuld. Een gevolg van het meenemen van onvolledige antwoorden in de analyse is dat er in de uitslagen zogenaamde *missing values* worden aangegeven door SPSS. Als de bij de 24 onvolledige vragenlijsten dezelfde vragen niet waren ingevuld, zal dit telkens dezelfde hoeveelheid *missing values* opleveren. Dit is echter niet het geval, omdat de voltooiingspercentages van deze vragenlijsten telkens verschillen. Hierdoor is er per vraag een ander aantal respondenten wat deze vraag heeft beantwoord. Hierdoor worden de conclusies steeds op een ander totaal N gebaseerd.

Dit is ten behoeve van de eenvoud en duidelijkheid van het onderzoek onwenselijk bevonden. Hierop zijn de 24 onvolledige vragenlijsten in geen één analyse meegenomen, ook al zouden sommigen (vier vragenlijsten) in 78% van de vragen kunnen worden meegenomen. Dit is iets wat in veel andere onderzoeken ook wordt toegepast (Fowler, 2014). Hierin speelt voor dit onderzoek mee dat ook zonder de 24 onvolledige vragenlijsten er een voldoende aantal respondenten is op wie conclusies kunnen worden gedaan.

Er is voor deze uitsluiting gekozen omdat bij de analyse van dit onderzoek juist grote aandacht was voor de manier waarop verschillende groepen uit vraag X, antwoorden bij vraag Y. Als er enkel bij vraag X is gereageerd kunnen er geen patronen worden ontdekt, terwijl

in dit geval er wel invloed is op de resultaten van vraag X. Dit heeft mogelijk weer invloed op de algehele analyse X-Y.

3.2.2. Data-analyse

Bij de data-analyse worden de resultaten dan daadwerkelijk geïnterpreteerd. Dit wordt gedaan door verschillende toetsen uit te voeren om de verkregen informatie op een degelijke manier te kunnen lezen. Omdat dit onderzoek kwantitatief van aard is, zullen deze toetsen ons vertellen welke resultaten er gevonden zijn omdat de antwoorden van de respondenten al gestandaardiseerd zijn. In tegenstelling tot een kwalitatief hoeft er hier dus bijna niet zelf een interpretatie gemaakt te worden van de antwoorden. Zoals reeds verteld zal voor deze analyse het computerprogramma SPSS worden gebruikt. Met dit programma kan de data op verschillende manieren worden gepresenteerd en geïnterpreteerd.

Volgens Korzilius (2008) worden deze statistische toetsen uitgevoerd om te kijken of de resultaten die in een onderzoek zijn gevonden, te generaliseren zijn voor de hele populatie. Als de resultaten generaliseerbaar zijn, spreken we van een significant resultaat. Dit resultaat houdt in dat er een samenhang is tussen de variabelen die onderzocht worden. Het gemiddelde van de onderzochte populatie, wat hier dus (een deel van) de respondenten zal zijn, wijkt daarmee af van het gemiddelde wat je zou verwachten op basis van de gehele populatie. Het toetsen van samenhang gaat onder andere met de grootte chi-kwadraat (χ^2). Deze grootte kijkt naar de mate waarin er tussen twee of meerdere variabelen een verband is. Als er uit de vergelijking blijkt dat er tussen twee variabelen een grote chi-kwadraat zit, kun je stellen dat er een grote samenhang binnen die variabelen is. Naast de chi-kwadraattoets zal er ook gebruik worden gemaakt van de t-toets. Deze toets kan de gemiddeldes van twee groepen met elkaar vergelijken (De Vocht, 2020). Hierbij kan de richting van het verband (een positief of negatief verband) worden weergegeven. Bij deze toets wordt er een constante gegeven, met daarbij de variabele die een F-waarde krijgt. Deze waarde geeft aan hoe de constante verandert als de variabele met een eenheid toe- of afneemt.

Daarnaast is ook de variantieanalyse een belangrijke toets in dit onderzoek. Dit is een test om te kijken naar de mate waarin populatiegemiddeldes van verschillende groepen van elkaar afwijken. In SPSS is dit een ANOVA (ANalysis Of VAriance) toets die ons verschillende waarden geeft om mee te werken. Deze toets geeft onder andere een F-waarde. Hiermee kan worden uitgedrukt wat de verklaaringskracht is van de variabele op de verschillen in de populatiegemiddeldes (De Vocht, 2022). Voor dit onderzoek kan daarmee bijvoorbeeld gekeken worden hoe de ervaring van vervoersarmoede verschilt per doelgroep.

Voor de analyse van de invloed kan er ook gekeken worden naar de kracht van deze samenhang. Dit is dus anders dan de grootte van samenhang. In SPSS kan dit worden uitgedrukt met de grootheden Phi (ϕ) en Cramer's V in het geval van een chi-kwadraattoets en eta-kwadraat (η^2) bij een variantieanalyse. Deze variabelen en de waarden die daarbij wenselijk zijn, worden in de analyse zelf verder toegelicht.

HOOFDSTUK IV

4. DE PRAKTIJK ACHTER FFPT & VERVOERSARMOEDE

In dit hoofdstuk worden de resultaten van het onderzoek gepresenteerd. Als er geconcludeerd kan worden dat deze resultaten betrouwbaar en significant zijn, kunnen daarmee conclusies worden getrokken. Er wordt begonnen met een gedeelte over de *beschrijvende statistiek*. Hier worden de basiskenmerken van de respondenten besproken. Hierna komt de *inductieve statistiek* aan bod. Hier worden de verschillende groepen met elkaar vergeleken op basis van de uitgevoerde SPSS-toetsen. De verschillende uitkomsten van deze toetsen geeft de aanleiding om conclusies te kunnen trekken over de gevolgen van vervoersarmoede voor verschillende respondenten en wat de gevolgen van FFPT voor hen kunnen zijn.

BESCHRIJVENDE STATISTIEK

4.1. Responsbeschrijving

In totaal zijn er 2210 uitnodigingen voor het invullen van de vragenlijst verspreid. Hiervan zijn 192 vragenlijsten volledig ingevuld. Wegens de volledige anonimiteit van de enquête is het onbekend uit welke van de bezochte steden de respondenten komen, hierdoor kan er geen verhouding tussen de steden gegeven worden. In de resultatenanalyse zal meermaals gekeken worden hoe verschillende inkomensgroepen antwoorden op de stellingen. Bij de respondenten valt op dat de inkomensgroepen gelijk zijn vertegenwoordigd dan gemiddeld in Nederland, er zijn namelijk in het onderzoek minder respondenten met een lager inkomen, hier de categorieën €0-1999 en €2000-3999 bruto per maand, vertegenwoordigd dan je zou verwachten op basis van het Nederlandse gemiddelde. De groep van respondenten met een inkomen van minimaal €4000 bruto per maand is juist groter vertegenwoordigd. Hierbij springt vooral in het ook dat de groep met een inkomen van meer dan €8000 bruto per maand 6% van de respondenten waren, op basis van het Nederlands gemiddelde zou je verwachten dat dit slechts 1,3% is (CBS, 2023). Een directe aanleiding hiervoor is niet aan te wijzen. Wel is met een gemiddelde leeftijd van 50 jaar de respondentengroep relatief oud, tegenover een gemiddelde leeftijd van 42,4 jaar in heel Nederland (CBS, 2024). Het kan dus bijvoorbeeld zijn dat de meeste respondenten al enkele jaren ver zijn in hun carrière waardoor het salaris waarschijnlijk al verder is ontwikkeld. Ten slotte was ongeveer 41% van de respondenten man, 58% vrouw en heeft één persoon de optie 'x' gekozen, wat een kleine oververtegenwoordiging van vrouwen inhoudt (CBS, 2022).

Toewerkend naar het onderwerp van deze scriptie, starten we met het kijken naar hoe mobiel Nederlanders momenteel zijn. In beginsel kunnen we stellen dat de respondenten weinig problemen hebben met het bereiken van hun bestemming. Slechts 16,7% (32 personen) van de respondenten was het oneens met de stelling dat hun bestemmingen goed te bereiken zijn. Daarbij zegt ook nog eens 75,5% (145 personen) dat zij nooit afspraken hoeven af te zeggen omdat zij er moeilijk fysiek kunnen komen. Dit geeft aan dat er momenteel geen grote problemen zijn op het gebied van vervoersarmoede. In een rijk land als Nederland is dat ook niet verbazingwekkend. We kunnen hiermee zeggen dat de bereikbaarheid van bestemmingen voor weinig respondenten in van dit onderzoek een probleem is. Dit wil niet zeggen dat dit onderzoek geen waarde meer heeft. Het is namelijk van belang om

te kijken naar de situatie waarin de personen die wél moeite hebben met hun mobiliteit verkeren. Dit wordt gedaan in de volgende paragrafen.

4.2. Vervoermiddelgebruik

Bij de respondenten zijn de auto en de fiets veruit de meest gebruikte vervoermiddelen. Deze zorgen met respectievelijk 42% en 38% voor het overgrote deel van alle verplaatsingen die de respondenten maken, het openbaar vervoer blijft met nog geen vijfde van alle verplaatsingen hier duidelijk achterop. Dat het openbaar vervoer duidelijk geen belangrijke rol speelt in het leven van veel mensen wordt bevestigd door de vraag hoe vaak men gebruik maakt van de bus/tram/metro en van de trein. Ruim 60% van de respondenten geeft aan zelden tot nooit gebruik te maken van deze vervoermiddelen. Deze feiten zijn al langer bekend, en zijn hier dus bevestigd. De vraag die hierbij naar voren komt is waardoor men voor andere vervoermiddelen kiest. De respondenten die aangaven het openbaar vervoer 1 keer per maand of minder te gebruiken, kregen de vraag waarom zij dit niet verkiezen te doen. Een paar redenen komen hier naar voren:

Van deze groep geeft bijna 70% (94 personen) aan het openbaar vervoer 'onhandig' te vinden. Hierbij kan gedacht worden aan slechte aansluitingen en de extra reistijd die deze met zich mee zal brengen (wat in de inleiding door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid ook al is bevestigd). Verder geeft ongeveer 45% (68 personen) aan niet met het openbaar vervoer te reizen, omdat dit te duur is. Deze groep heeft in dit onderzoek extra de aandacht. Binnen deze groep zijn er echter ook 7 respondenten met een inkomen van meer dan €6000 per die aangeven het openbaar vervoer te duur te vinden. Voor deze groep gaat het vermoedelijk om een meer principiële antwoord. Het is hierbij is het de vraag wat FFPT ten gevolge kan hebben voor de bewegingspatronen van deze 68 personen, dit wordt in paragraaf 4.3. behandeld.

Ten slotte mag ook nog vermeld worden dat ongeveer 14% van de mensen uit de groep die (bijna) nooit van het openbaar vervoer gebruik maakt, aan dit niet te doen omdat zij vooral gebruik maken van de fiets, dan wel dichtbij al hun bestemmingen te wonen waardoor er geen openbaar vervoer nodig is. Dit is een unieke bevinding die waarschijnlijk vooral in Nederland en België speelt en daarmee dus een significante invloed heeft op de inrichting van de infrastructuur. Zoals gezegd gaan 38% van de verplaatsingen van de respondenten per fiets. Hiermee is Nederland een van de koplopers ter wereld. In de rest van de wereld is dit gebruik veel lager, vooral onder volwassenen³. Doordat er dus zo veel mensen gebruik maken van de fiets in Nederland, is het maar de vraag welk vervoermiddel deze mensen zouden gebruiken als zij niet zouden fietsen (zoals vaker in het buitenland).

Om deze cijfers in perspectief te plaatsen, is er ook gevraagd naar het autobezit van de respondenten. Zoals eerder geconcludeerd, heeft 62% van de huishoudens met een laag inkomen geen auto (Sector Verkeer en Vervoer, 2016). Binnen de laagste inkomensgroep in dit onderzoek zeggen 22 van de 40 personen geen auto te bezitten of van eentje gebruik

³ Zie hiervoor <https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Nederland-voert-wereldwijd-fietsranglijsten-aan>

te kunnen maken (55%)⁴. Dit strookt dus redelijk met de bevindingen van de Sector Verkeer en Vervoer.

Het is hierbij de vraag waarom deze mensen geen auto bezitten, want er kan bijvoorbeeld ook geen wil of noodzaak zijn voor een auto. Van de 192 respondenten zeggen 40 (20,9%) personen dat zij geen auto bezitten of van eentje gebruik kunnen maken. Hierbij is dus ook gekeken naar de personen in hogere inkomensgroepen. De vervolgvraag aan deze 40 auto-lozen was dus waarom dit zo was. Hieruit bleek dat 17 van de 33 respondenten die fysiek is staat zijn om te rijden, dit doet vanuit financiële redenen (51,5%). 7 van de 40 respondenten waren hierbij namelijk door een beperking of geen bezit van een rijbewijs niet is staat auto te rijden. Voor meer dan de helft van deze mensen speelt geld dus een rol voor het bezit van een auto. Het is daarbij de vraag wat dit betekent voor de mobiliteit van deze mensen. Deze mensen zijn namelijk veel afhankelijker van het openbaar vervoer. Op deze vraag scoren zij gemiddeld een 3.75, terwijl de overige respondenten een 1.73 scoren⁵. Deze afhankelijkheid kan veel gevolgen hebben, zoals eerder ook gevonden in de literatuur. In het volgende gedeelte wordt onder meer duidelijk wat deze gevolgen kunnen zijn.

INDUCTIEVE STATISTIEK

4.2.1. Vervoersarmoede problematiek

In lijn met de vraag welke problemen mensen in vervoersarmoede ondervinden vanuit de bestaande wetenschappelijke literatuur, is er gekeken hoe de antwoorden van verschillende respondent-groepen met elkaar verschillen. Voor de vraag wat de gevolgen van vervoersarmoede zijn, zijn er hiervoor twee groepen gevormd. Ten eerste is de groep die het eens was met de stelling dat de prijs van het openbaar vervoer hen belemmert in het bereiken van hun bestemmingen, bestempeld als 'vervoersarm'. Deze groep geeft dus direct aan dat de prijs van vervoersmiddelen in sommige situaties te hoog is voor hen, en is daarmee kwetsbaar voor de gevolgen van deze immobiliteit. Daarnaast is de groep in de laagste inkomenscategorie (€0-1999 per maand) wordt bestempeld als 'potentieel-vervoersarm'. Door dit lagere inkomen is er ook voor deze groep de mogelijkheid dat zij omwille van financiële keuzes sommige plekken niet kunnen of willen bereiken voor de kosten die ermee samenhangen. Met deze onderverdeling kunnen we kijken naar de mate waarin vervoersarmoede en FFPT verschillende gevolgen heeft voor verschillende groepen.

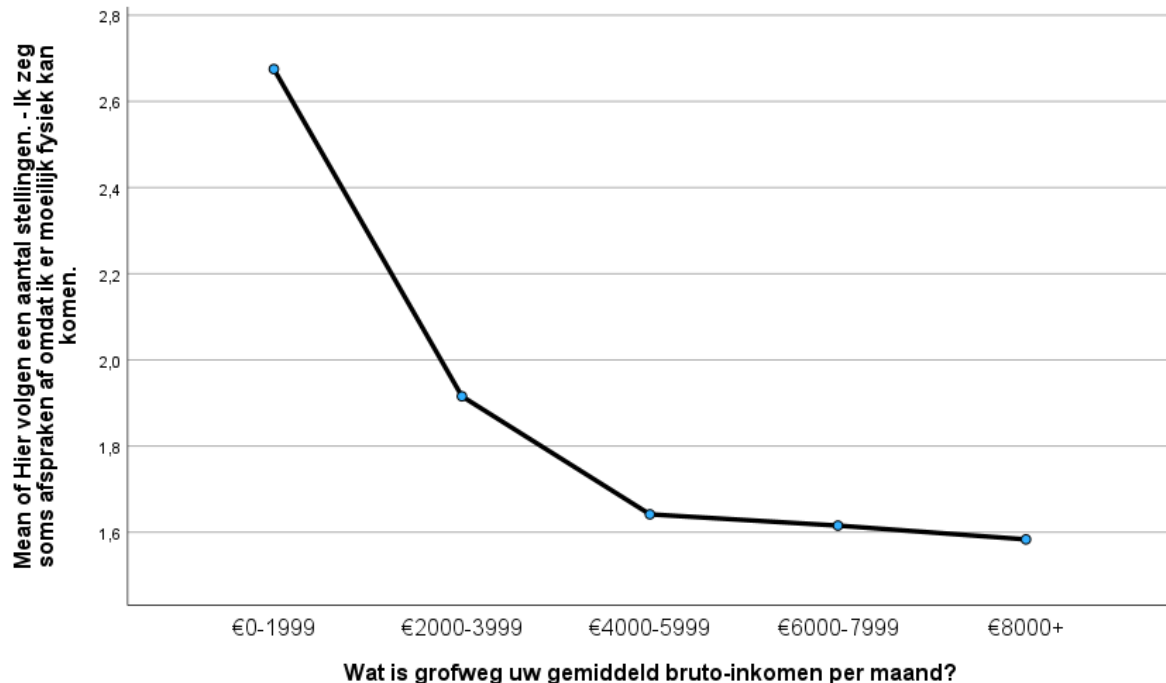
Algemene stellingen - Bereikbaarheid

Om te beginnen kijken we of er een verschil zit in de mobiliteit van de vervoersarme en potentieel-vervoersarme groep. Hier valt op dat het inkomen geen significant invloed heeft op de beantwoording op de vraag of de bestemmingen van een persoon goed bereikbaar zijn voor de respondent, alle inkomensgroepen zijn het gemiddeld gezien eens met deze stelling. Waar zich wel een verschil in laat zien, is de vraag of de respondent afspraken moet afzeggen omdat hij er fysiek niet kan komen. De laagste inkomensgroep (de potentieel-vervoersarmen) zijn het hier veel vaker mee eens dan de hogere inkomensgroepen (zie figuur 2). Als we met een t-test naar dit verband kijken, is te zien dat bij een stijging per

⁴ Het was geen verplichting om het inkomen op te geven in de vragenlijst. Drie personen hebben dit ook niet gedaan, waardoor deze berekening op 189 respondenten is gedaan.

⁵ Hierbij geldt: hoe hoger de score (max. 5) hoe groter de afhankelijkheid

eenheid van het inkomen, de afzeggingen dalen met 0.202, met een constante van 1.54. Naarmate het inkomen stijgt, neemt dus het aantal afspraken wat af moet worden gezegd af. Hieruit kun je opmaken dat mensen met een laag inkomen vaker problemen hebben om plekken te bereiken dan mensen met een hoger inkomen.

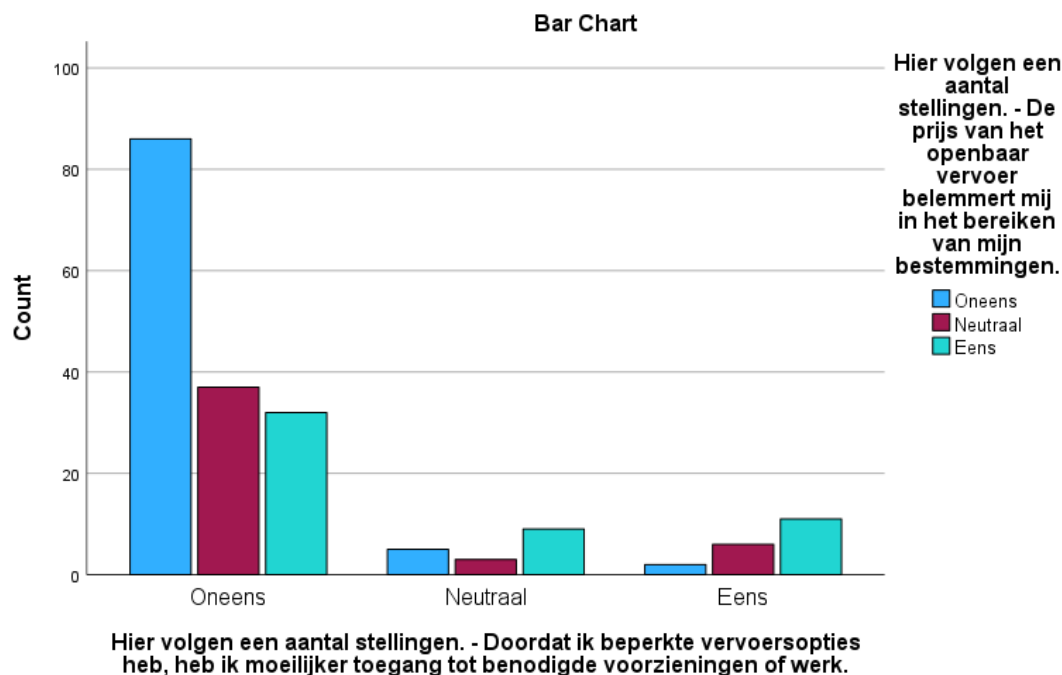


Figuur 2: gemiddelden per inkomensgroep op de vraag of afspraken afgezegd moeten worden door beperkte toegang

Eenzelfde verband is te zien als je de antwoorden van de vervoersarme groep bekijkt. Er is ook hier een duidelijke relatie tussen de mate waarin prijs van openbaar vervoer een belemmering is voor de respondenten en het af moeten zeggen van afspraken omdat ze er niet kunnen komen (constante=1.54, B=0.337, $p < 0.001$). Voor deze groep is het verband dus nog groter dan bij de groep potentieel-vervoerarm, want $0.337 > 0.202$. Hiermee is de bevinding uit de bestaande literatuur dat mensen die in vervoersarmoede verkeren meer moeite hebben met het bereiken van hun bestemmingen, bevestigd. Door verder te kijken welke gevolgen deze vervoersarmoede heeft en wat de invloed van FFPT is op deze groep, wordt deze bevinding verder gebruikt.

Algemene stellingen - Toegang tot voorzieningen

Voor de antwoorden op de algemene stellingen kijken we wederom naar de antwoorden die de vervoersarme groep heeft gegeven op de algemene stellingen over mobiliteit. Een van de gevolgen die we op basis van de afgenomen enquête kunnen trekken, is dat deze groep vaker te maken heeft met dat zij benodigde voorzieningen of werk moeilijker kunnen bereiken (zie figuur 3). Van de 19 respondenten die het eens waren met deze stelling, waren er 11 ook eens met de stelling dat de prijs van het openbaar vervoer hen belemmert in het bereiken van hun bestemmingen, 6 waren neutraal en slechts 2 waren het er niet mee eens.



Figuur 3: toegankelijkheid naar de mate van vervoersarmoede

Bij het bekijken van de grafiek is het van belang niet afgeleid te raken door de grote groep die het oneens is met de stelling. Eerder is namelijk al geconcludeerd dat voor veel respondenten er weinig problemen zijn om het gebied van mobiliteit. De grafiek kan als volgt gelezen worden: binnen de groep 'oneens' is de groep die niet vervoersarm is oververtegenwoordigd, en zijn er relatief minder mensen wel vervoersarm. In de groep 'eens' is het tegenovergestelde waar. Mensen in vervoersarmoede geven dus empirisch vaker dan niet-vervoersarmen aan dat zij moeilijkere toegang tot deze bestemmingen ervaren.

De samenhang tussen deze variabelen kan getoetst worden door te kijken naar het chi-kwadraat. Zoals eerder besproken geeft chi-kwadraat aan of er een samenhang is tussen de variabelen. In dit geval is dat dus het geval, omdat de waarde boven nul zit, namelijk 21,717 (Grotenhuis, 2016). Als we samen met het chi-kwadraat ook kijken naar de *overschrijdingskans* van dit verband kijken, zien we dat onder *significance* het getal $<0,001$ staat (zie tabel 1). Dit betekent dat er minder dan 0,01% kans is dat het verband niet betrouwbaar is. We gebruiken hier de gangbare grens van 0,05 (5%), wat betekent dat dit ruim binnen de marges valt. We kunnen hiermee concluderen dat er genoeg aanwijzing bestaat dat er een verband zit tussen de mogelijke prijsdrempels van het openbaar vervoer en de toegang tot benodigde voorzieningen of werk. Er kan echter nog niet geconcludeerd worden hoe sterk dit verband is, daar is de chi-kwadraattest geen goed hulpmiddel voor.

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	21,717 ^a	4	<,001
Likelihood Ratio	22,344	4	<,001
Linear-by-Linear Association	20,107	1	<,001
N of Valid Cases	192		

a. 3 cells (33,3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 4,07.

Tabel 1: chi-kwadraatstoets bij figuur 2

Om de sterkte van het verband te toetsen, kijken we naar de *Cramer's V*. Omdat het hier over meer dan 2 variabelen gaat die worden vergeleken, is ϕ hierbij geen geschikte grootte (De Vocht, 2022). Te zien is dat deze een waarde heeft van 0,238. Volgens De Vocht (2022) geeft dit een zwak verband tussen de variabelen aan. Er is dus sprake van een verband, echter is deze maar heel zwak. Hierdoor kan er geen sprake zijn van een belangrijk resultaat wat gevonden is. Wat deze stelling dus vooral heeft laten zien, is dat voor veel Nederlanders er weinig problemen zijn in het bereiken van hun benodigde voorzieningen of werk. In de groep die dat wel hebben, is de vervoersarme groep echter wel oververtegenwoordigd. Dit is simpelweg ook al te zien aan de grafiek, waarin te zien is dat het grootste gedeelte van de vervoersarme groep het ook met de stelling oneens is.

Symmetric Measures

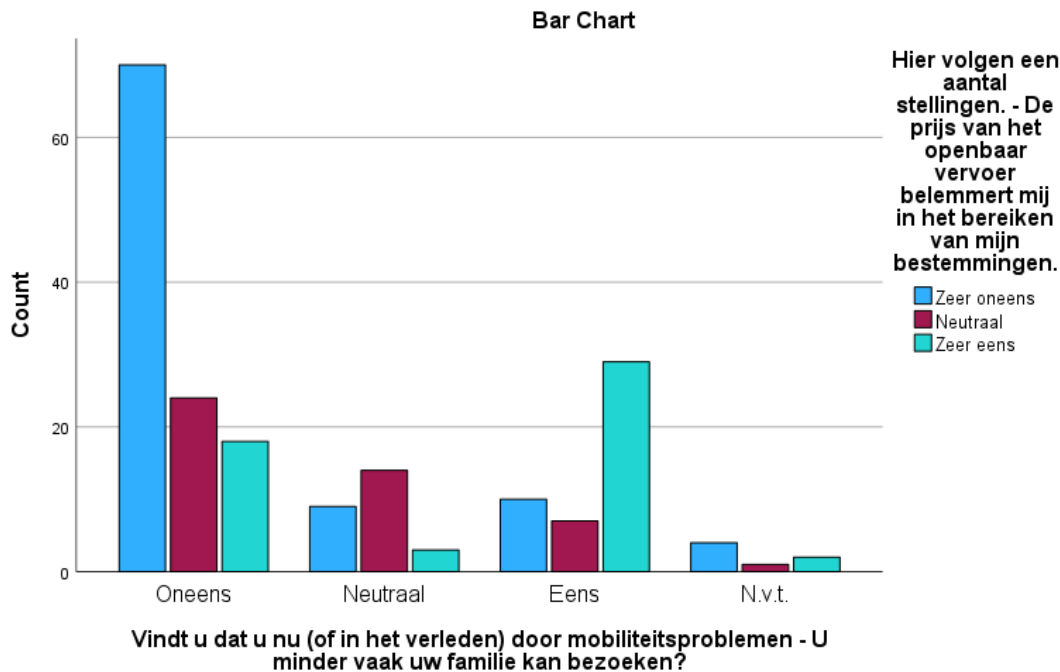
	Value	Approximate Significance
Nominal by Nominal		
Phi	,336	<,001
Cramer's V	,238	<,001
N of Valid Cases	192	

Tabel 2: Phi en Cramer's V bij figuur 2

Van alle algemene stellingen was dit ook het sterkste verband. Geconcludeerd kan hiermee worden dat de vervoersarme groep op enkele vragen van de algemene stellingen anders antwoord geeft dan de andere respondenten, maar dat deze relatie niet sterk genoeg is om goede uitspraken op te kunnen doen: de verschillen zijn niet groot genoeg.

Mobiliteitsstellingen

Voorts is er gekeken hoe deze groep antwoord geeft op de stellingen die gaan over potentieel aanwezige mobiliteitsproblemen. Hieruit blijkt dat mensen die de prijs van het openbaar vervoer als een belemmering zien, minder vaak hun familie kunnen bezoeken (chi-kwadraat=52,074 en significantie (p) <0,001).



Figuur 4: familiebezoek naar de mate van vervoersarmoede

Met een *Cramer's V* van 0,368 is dit een matig sterk verband met wederom een zeer hoog betrouwbaarheidsniveau ($p < 0,001$). Dit is het eerste gevonden resultaat van dit onderzoek. In de grafiek is deze sterkere verhouding terug te zien in dat nu de meerderheid van de vervoersarme groep het eens is met de stelling, in tegenstelling tot in figuur 3.

Naast het minder kunnen bezoeken van familieleden, blijkt uit de enquête dat vervoersarme mensen ook minder winkels en activiteiten bezoeken ($\text{chi-kwadraat} = 40,859$, *Cramers V* = 0,326 en $p < 0,001$). Daarnaast ervaren vervoersarme mensen ook dat zij minder baan/studiemogelijkheden hebben of hebben gehad ($\text{chi-kwadraat} = 37,727$, *Cramers V* = 0,313 en $p < 0,001$).

Voor de andere stellingen van dit blok geldt dat er wel een vermoeden is dat er een verband aan te tonen is, maar dat dit verband dusdanig zwak is (door een lage *Cramer's V*) dat er geen goede uitspraken over te doen zijn.

Deze stellingen waren:

- Vindt u dat u nu (of in het verleden) door mobiliteitsproblemen minder snel een baan zou accepteren/studie zou volgen? (*Cramer's V* = 0,231)
- Vindt u dat u nu (of in het verleden) door mobiliteitsproblemen slechtere toegang heeft tot het ziekenhuis/dokter? (*Cramer's V* = 0,265)

4.3. Invloed FFPT

Centraal in dit onderzoek staat de vraag welke problemen het invoeren van een systeem van gratis openbaar vervoer (FFPT) kan helpen oplossen voor mensen die door sociaaleconomische redenen niet volledig mee kunnen komen met de maatschappij. In de vorige

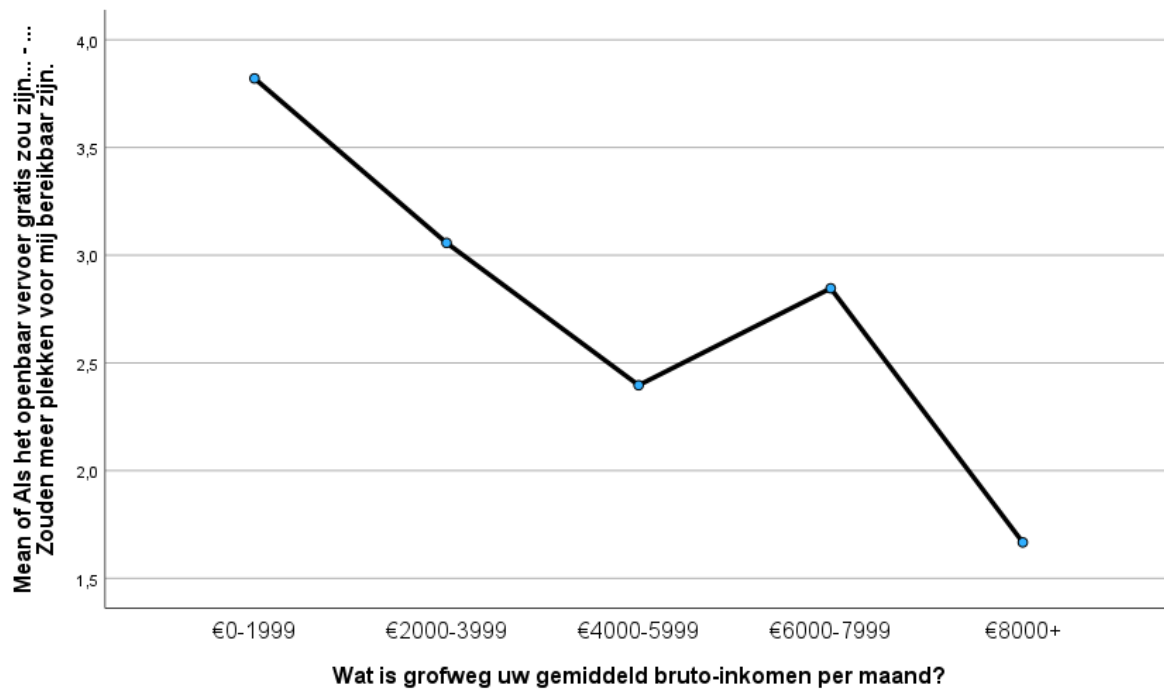
paragraaf is duidelijk geworden wat de gevolgen hiervan kunnen zijn. In deze paragraaf zullen de antwoorden die de respondenten hebben gegeven over de gevolgen van FFPT voor hun mobiliteit. In de volgende paragraaf zullen deze twee aspecten aan elkaar gekoppeld worden.

FFPT-stellingen

Ik begin hier met het bespreken van twee ethische vragen over de gevolgen van FFPT. Deze zijn gebaseerd op de principiële stelling dat openbaar vervoer als maatschappelijk goed dient, zoals gebaseerd op Martens (2016). Ten eerste kregen de respondenten de vraag of zij denken dat 'achtergestelde groepen' beter met de maatschappij zouden kunnen meekomen als het openbaar vervoer gratis is. Maar liefst 85,9% van de respondenten is het hiermee eens, met slechts 4,1% die het oneens was. Aan het vertrouwen van de Nederlandse bevolking in de positieve gevolgen van FFPT ligt het dus niet. Wat de respondenten verstonden onder 'achtergestelde groepen' en 'beter kunnen meekomen' is volledig open gelaten hier. Thans zegt deze vraag niets over de wil van de bevolking voor het invoeren van FFPT.

Hierna kregen de respondenten de vraag of FFPT de samenleving rechtvaardiger zou maken. Met 65,5% van de antwoorden is ook hier een grote meerderheid het met deze stelling eens. Bij deze twee vragen is er geen consequentie voor de invoering van het systeem benoemd. Het is daardoor ook gemakkelijk om 'ja' te antwoorden. Wel kunnen deze percentages een vermoede geven voor de steun van de respondenten voor gratis openbaar vervoer.

Verder gingen de overige vragen uit dit blok verder de diepte in. Zo kreeg men de stelling of meer plekken voor de respondent bereikbaar zouden zijn, als het openbaar vervoer gratis is. Als je het totaal aan antwoorden bekijkt, valt op dat de antwoorden over de antwoordcategorieën vrij normaal zijn verdeeld, de meeste respondenten stonden hier neutraal in. Hierdoor lijken er nog geen conclusies aan te kunnen worden verbonden. Dit verandert echter als je de antwoordgemiddeldes uitsplitst naar inkomensgroep (zie figuur 5). Hiervoor is een variantieanalyse (ANOVA) uitgevoerd. Zoals eerder besproken is dit een toets om te kijken of de populatiegemiddelden van verschillende groepen van elkaar afwijken. Precies wat hier gedaan wordt dus.



Figuur 5: nieuwe bereikbaarheid naar inkomensgroep

In de grafiek is duidelijk te zien dat de antwoorden per inkomensgroep sterk verschillen. De getallen op de y-as staan hierbij voor de antwoordcategorieën (1=zeer oneens, 5=zeer eens). De laagste inkomensgroep, eerder bestempeld als potentieel-vervoersarm, is het sterk eens met de stelling. Deze groep is nu vaak afhankelijk van het openbaar vervoer omdat er in veel gevallen geen geld is voor een auto of het onderhoud daarvan (Sector Verkeer en Vervoer, 2016). Dit terwijl de hoogste inkomensgroep het zeer oneens is met de stelling. Voor hen wordt er dus heel weinig nieuwe bereikbaarheid gecreëerd met gratis openbaar vervoer. Hiermee is aangetoond dat lagere inkomensgroepen door deze afhankelijkheid van het openbaar vervoer ook daadwerkelijk minder mobiliteit ervaren. Het is hierbij wederom de vraag hoe groot dit effect is. Hiervoor kunnen we kijken naar de eta-kwadraat (η^2). Dit getal geeft aan hoe sterk de verklaaringskracht van de variabele op het verband is. Volgens Cohen (1988) geeft een η^2 van >0.14 een grote verklaaringskracht aan. Uit de SPSS-analyse blijkt dat η^2 hier 0,216 is. Dit wil zeggen dat 21,6% van de totale variantie wordt verklaard door de verschillen tussen deze inkomensgroepen. Dit houdt in dat we kunnen concluderen dat inkomen niet alleen een groot, maar ook een sterk effect heeft op de vraag hoe de bereikbaarheid van personen bij FFPT verandert.

Als we verder kijken naar de antwoordverschillen kunnen nog meer resultaten worden gevonden. In lijn met de verbeterde bereikbaarheid verwacht de laagste inkomensgroep ook op eenzelfde manier dat hun persoonlijke welvaart zal verbeteren dan de respondenten uit de hoogste inkomensgroep, dit maal met een η^2 van 0.192. De grafiek die hierbij kan worden geplott verschilt minimaal met figuur 5. Deze toename in welvaart kan voor deze groep heel belangrijk zijn, omdat zij hiermee uit de armoede zouden kunnen raken. Hiermee kan de vicieuze cirkel uit paragraaf 2.1 doorbroken worden.

In het laatste gedeelte van de vragenlijst werd er gevraagd naar de manier waarop het vervoermiddelgebruik van de respondenten zou veranderen in het geval dat het openbaar vervoer gratis zou zijn. Hier zijn duidelijke resultaten te zien.

Als het openbaar vervoer gratis zou zijn, geeft 52,9% van de respondenten aan dat zij de auto minder zouden gaan gebruiken. Eén op de tien geeft aan deze dan nooit te gebruiken, terwijl ruim een derde de auto nog even vaak zou gebruiken. Deze verandering in autogebruik is terug te zien in het gebruik van het (dan gratis) openbaar vervoer. Maar liefst 80,2% zegt het openbaar vervoer in dat geval vaker te gebruiken dan dat zij momenteel doen, met nog 18,2% dat het even vaak zal gebruiken. De mensen die vaker het openbaar vervoer gebruiken, zijn voornamelijk mensen die voorheen met de auto reisden. Dit is te zien doordat van in de categorie Fiets en Te voet respectievelijk 8,9% en 7,9% aangeeft minder vaak of nooit te fietsen of lopen als het openbaar vervoer gratis zou zijn.

Wederom kunnen we hier kijken of er verschillen zijn in de antwoorden van de verschillende populatiegroepen van dit onderzoek. Er is opnieuw te zien dat de laagste inkomensgroep significant anders antwoord geeft dan de hogere inkomensgroepen. Als het openbaar vervoer gratis zou zijn, blijft de hoogste inkomensgroep vaker met de auto reizen dan de laagste groep, met een gemiddelde van 2,71 tegenover 3,15 scoren zij hier 14% lager op⁶. Deze waardes liggen beide precies aan weerszijden van de Neutraal. Hierdoor is te zien dat rijkere eerder neigen de auto te gebruiken en armen de auto te laten staan.

Bij het vaker gebruiken van het openbaar vervoer is er ook verschil te zien. Alle inkomensgroepen zeggen gemiddeld gezien dat zij het openbaar vervoer vaker zullen gebruiken. De mate waarin dit gezegd wordt verschilt wel. Dit is opnieuw te zien aan de gemiddelden per inkomensgroep. Zo bevestigen de laagste twee groepen dit met een gemiddelde van 1.15 en 1.13 en de hoogste twee met 1.46 en 1.42⁷. Hier valt op dat deze verschillen wel zichtbaar zijn, maar niet erg groot zijn. Om te kijken hoe sterk dit verband is, komt de η^2 weer van pas. In dit verband heeft deze een waarde van 0.053. Volgens Cohen (1988) geeft een η^2 van tussen de 0.01 en 0.06 een zwak verband aan. Dit betekent dus dat we hier moeten concluderen dat het verband tussen inkomen en het gebruik maken van gratis openbaar vervoer wel aanwezig is, maar dat dit geen sterk verband is.

Eenzaamheid

Deze analyses zijn uitgevoerd door te kijken hoe de antwoorden per inkomensgroep verschillen. Deze groep is eerder bestempeld als 'potentieel-vervoersarm'. Naast deze groep was er ook nog de 'vervoersarme' groep. Als er gekeken wordt naar de variantie van de antwoordgroepen van de vraag of de prijs van het openbaar vervoer men belemmert in het bereiken van diens bestemmingen, zijn de resultaten wederom duidelijk. Er is echter één verschil in de uitkomsten te zien die tot nu toe ook nog niet is besproken. Zoals eerder genoemd kregen de respondenten van 65 jaar of ouder een extra vraag. Deze luidde: 'Als het openbaar vervoer gratis zou zijn, zou ik mij minder eenzaam voelen.' 54,5% (24 personen) van de respondenten die deze vraag konden beantwoorden waren het oneens met deze stelling. Slechts 7 personen waren het ermee eens. Als dit wederom wordt uitgesplitst op inkomen, zijn hier geen significante uitspraken over te doen. Er zijn op basis van inkomen namelijk geen significante verschillen te zien in de beantwoording van de vraag. Dit zou bijvoorbeeld kunnen zijn omdat men boven de AOW-leeftijd vermoedelijk minder daadwerkelijk inkomen heeft. Als er gekeken wordt wat de vervoersarme groep hierop antwoord, is er wel een verband te zien. Ouderen voor wie de prijs van het openbaar

⁶ Hier is wederom een likert-schaal gebruikt met 1=zeer oneens en 5=zeer eens

⁷ Bij deze vraag stond 1 voor Vaker gebruiken, 2 voor Even vaak gebruiken, 3 voor Minder vaak gebruiken en 4 voor Nooit gebruiken

vervoer geen belemmering is, antwoorden significant vaker dat zij zich niet minder eenzaam zouden voelen bij gratis openbaar vervoer. Met een significantieniveau van 0.021, wat lager is dan de gestelde norm van 0.5, moet hiermee de nulhypothese verworpen worden. Wat vooral opvalt is de sterkte van dit verband ($\eta^2=0,214$). Dit betekent dat 21,4% van de totale variantie wordt verklaard door deze variabele. Het gratis maken van het openbaar vervoer kan dus voor minder eenzaamheid zorgen, zei het dat dit alleen voor de allerarmste ouderen geldt.

Afgevraagd kan worden of dit naarmate de ouderdom versterkt wordt. De situatie van een 65-jarige met een partner komt bijvoorbeeld vaker voor dan die van een 90-jarige met een partner. Hierbij is gekeken of naarmate de leeftijd boven de 65 jaar, er een verband is met de ingeschatte eenzaamheid bij gratis openbaar vervoer. Zoals in onderstaande tabel te zien is, is er praktisch geen verband hiertussen ($B=0,041$) en is het hele model ook sterk insignificant, met $\alpha=0,195$ wat boven de norm van 0,05 ligt. Dit betekent dat we de nulhypothese accepteren en concluderen dat de leeftijd boven 65 jaar geen invloed heeft op eenzaamheid bij gratis openbaar vervoer.

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients Beta	t	Sig.
	B	Std. Error			
1	(Constant)	-,545		-,250	,804
	Leeftijd	,041	,031	,199	,195

a. Dependent Variable: Als het openbaar vervoer gratis zou zijn... - ...Zou ik mij minder eenzaam voelen

Tabel 3: t-test invloed op eenzaamheid

HOOFDSTUK V

5. CONCLUSIE

Het doel van dit onderzoek was het verkrijgen van een inzicht op de manier waarop vervoersarmoede de mobiliteit van sociale minima beïnvloed en welke gevolgen dit heeft, hierbij is gekeken in hoeverre de invoering van een systeem van gratis openbaar vervoer (FFPT) als oplossing kan dienen. In dit hoofdstuk wordt er aan de hand van de uitgevoerde analyse op de resultaten van de enquête een antwoord gegeven op de hoofdvraag die aansluit op bovenstaand doel, te weten:

In hoeverre kan het invoeren van een systeem van gratis openbaar vervoer bijdragen aan een rechtvaardiger Nederlands vervoersnetwerk?

Er is vanuit de literatuur duidelijk geworden dat er veel gevolgen van vervoersarmoede te bemerken zijn. In dit onderzoek zijn meerdere van deze gevolgen bevestigd en voor het eerst in het licht van gratis openbaar vervoer bekeken.

In beginsel kunnen we stellen dat het goed gaat met de mobiliteit van de respondenten. Een grote meerderheid van hen geeft aan weinig problemen te hebben met het bereiken van hun bestemmingen; de vervoersarmoede is dus laag. Het openbaar vervoer speelt hier echter een bescheiden rol in, nog geen vijfde van alle verplaatsingen gaat met het openbaar vervoer. Veel mensen maken vooral gebruik van de auto en de fiets om zich te verplaatsen, samen zijn deze vervoersmiddelen goed voor 80% van alle verplaatsingen die de respondenten maken. Te zien is dat veel mensen niet met het openbaar vervoer reizen omdat de auto en fiets vaak makkelijker of sneller zijn.

De respondenten die weinig van het openbaar vervoer gebruik maken, geven vaak deze onhandigheid van het openbaar vervoer de schuld. Hiernaast is bijna de helft van hen van mening dat de kosten om van het openbaar vervoer gebruik te maken te hoog zijn. Logischerwijs zie je deze mening vooral terug bij de groepen met het laagste inkomen, maar ook in de hoogste inkomensgroepen zie je dit terug. Deze principiële mening valt op omdat zelfs deze mensen voor wie de prijs waarschijnlijk geen probleem zou hoeven zijn, vinden dat de dienst dus te duur is. Dit uitgangspunt was een van de essenties voor dit onderzoek.

Voor wie de prijs van het openbaar vervoer te hoog is om er goed gebruik van te kunnen maken, ondervindt daardoor meerdere problemen. Gebleken is dat deze groep mensen structureel meer belemmeringen hebben om mee te komen met de maatschappij. Zij moeten bijvoorbeeld veel vaker afspraken afzeggen omdat zij geen mogelijkheid hebben om er te komen. Dit kan weer veel gevolgen hebben voor de verslechterde positie waar deze groep al in verkeerd. Deze groep heeft, mede door dit gegeven, meer moeilijkheden in de toegang tot benodigde voorzieningen of bijvoorbeeld arbeidsgelegenheid. Dat een verbeterde toegang tot transport kan helpen in het vergroten van arbeidsgelegenheid, is iets wat door Bastiaanssen et al (2020) ook is bevestigd, met name voor groepen met een laag inkomen in een verstedelijkt gebied.

Naast deze beperking in de toegang tot deze essentiële behoeften, zijn er nog meer gevolgen van deze vervoersarmoede. Uit de enquête blijkt dat dezelfde groep

respondenten ook minder vaak hun familie kan bezoeken. Hierdoor kunnen zij minder sociale steun van hun familie krijgen dan zij wellicht nodig hebben. Met deze verminderde contacten wordt het sociale netwerk van deze groep verkleind. Dit kan leiden tot eenzaamheid en sociale uitsluiting (Novotny, 2020). Deze mensen geven hiernaast ook aan minder vaak naar winkels en activiteiten te gaan. De toegang tot deze voorzieningen en tot familie is dus voor mensen in vervoersarmoede significant lager. Dit kan verstrekkende gevolgen hebben op het gebied van de sociale inclusie van deze groep. De maatschappelijke participatie van deze groep is dus verhinderd, een adequate toegang tot openbaar vervoer kan hier een belangrijke oplossing voor zijn (Currie & Stanley, 2008).

Een terrein waar deze cohesie van belang is, is de participatie van ouderen. Eenzaamheid is in deze groep een groot probleem. Onderzocht is, in hoeverre gratis openbaar vervoer deze ouderen minder eenzaam zou kunnen laten voelen, zoals bevonden voor de Provincie Utrecht (2024). Volgens de enquête blijkt dat voor het overgrote deel van de ouderen de prijs van het openbaar vervoer geen rol speelt in de ervaren eenzaamheid, en daarmee geen oplossing zal zijn. Alleen voor de allerarmste groep ouderen zou FFPT de eenzaamheid doen verminderen. Dit is waarschijnlijk omdat zij hiermee meer financiële ruimte hebben om bijvoorbeeld familie op te zoeken. Eerder is namelijk aangetoond hoe vervoersarmen minder vaak hun familie op kunnen zoeken door financiële redenen. Voor ouderen speelt er dus iets anders waardoor zij dit minder ervaren.

Het gratis maken van het openbaar vervoer zal vooral voor de infrastructuur in Nederland een grote verandering betekenen. Er is gebleken dat meer dan 80% van de respondenten meer gebruik maken van het openbaar vervoer zou maken als deze gratis zou zijn. Dit betekent dat het gehele wegennetwerk anders gebruikt zal worden omdat er op een andere manier gereisd wordt. Dit heeft op zijn beurt weer invloed op de manier waarop deze moet worden ingericht. De infrastructuur zal hiermee een primaire plek moeten geven voor collectief vervoer, in plaats van dat deze voornamelijk is ingericht op individueel vervoer. In verschillende studies wordt er gevreesd dat de nieuwe gebruikers van openbaar vervoer zodra de gratis is vooral uit de groep fietsers en lopers zou komen (e.g. Cats *et al*, 2016). Volgens dit onderzoek hoeft dit in Nederland niet worden verondersteld. Zoals aangetoond zou $\frac{2}{3}$ van de respondenten in een maatschappij waar het openbaar vervoer gratis is minder of nooit meer gebruik maken van de auto. Dit terwijl minder dan 9% van de fietsers en lopers aangeeft zich minder of nooit meer te verplaatsen per fiets of te voet. De mate waarin groepen de auto laten staan en meer gebruik maken van het openbaar vervoer is hierbij wederom afhankelijk van het inkomensniveau. De rijkste bevolkingslaag geeft minder vaak aan dat zij meer van het openbaar vervoer gebruik zullen maken dan de armste bevolkingslaag. Dit bevestigt dat FFPT vooral een oplossing kan bieden voor de vervoersproblematiek van de onderste laag van de samenleving.

De belangrijkste vraag in dit onderzoek is of FFPT voor meer bereikbaarheid kan zorgen voor de respondenten. Dit blijkt voor een klein gedeelte het geval te zijn. Respondenten uit de vervoersarme groep geven structureel aan dat zij meer bestemmingen kunnen bereiken als het openbaar vervoer gratis is. Voor respondenten uit hogere inkomensgroepen is dit niet of minder het geval. Het is daarbij aannemelijk dat deze nieuwe bereikbaarheid ook kan zorgen voor een betere toegang tot bijvoorbeeld werk en andere belangrijke voorzieningen, aangezien de vervoersarme groep ook heeft aangegeven minder goed toegang te hebben tot deze bestemmingen door hun vervoerssituatie. Dit heeft deze groep tevens

bevestigd bij de vraag of zij inschatten dat hun persoonlijke welvaart zou verbeteren als het openbaar vervoer gratis zou zijn.

Doordat gesteld kan worden dat FFPT een bijdrage kan leveren aan de mobiliteit en welvaart van mensen in vervoersarmoede, is het mogelijk dat zij hierdoor beter mee kunnen komen met de maatschappij. Het systeem van FFPT zou daarmee een toevoeging kunnen zijn aan de rechtvaardigheid van het vervoersnetwerk doordat zij een betere toegang hier toe mogelijk maakt voor zij die daar nu moeite mee hebben. Deze verbeterde rechtvaardigheid past bij de principes die hierover zijn besproken over *'the just city'* van Bokhari & Sharifi (2022) en *'transport justice'* van Martens (2016).

Samenvattend:

- Het gaat goed met de mobiliteit van de respondenten, de vervoersarmoede is laag. Het openbaar vervoer speelt echter slechts een bescheiden rol in de verplaatsingen die zij maken
- Voor wie de prijs van het openbaar vervoer te hoog is, ondervindt daardoor meerdere problemen. Zij hebben een verminderde toegang tot voorzieningen en werk en bezoeken minder vaak hun familie.
- Door deze ontoegankelijkheid hebben deze mensen een grotere kans op financiële problemen en sociale uitsluiting.
- FFPT zal een grote verandering geven in het gebruik van de infrastructuur. Doordat het openbaar vervoer meer gebruikt zal worden, zal het wegennet heringericht moeten worden.
- FFPT zal meer bereikbaarheid creëren voor mensen aan de onderkant van de samenleving. Met deze nieuwe bereikbaarheid zouden zij betere toegang tot bijvoorbeeld voorzieningen, werk en familie kunnen hebben.
- Door deze verbeterde toegankelijkheid kan de financiële situatie en sociale inclusie verbeteren voor deze mensen.
- Deze gevolgen zouden bij kunnen dragen aan een rechtvaardiger vervoersnetwerk

HOOFDSTUK VI

6. DISCUSSIE

In dit hoofdstuk worden de sterke punten en gebreken van dit onderzoek besproken. Hoe goed en zorgvuldig er ook kan worden nagedacht om het onderzoek zo goed mogelijk uit te voeren, zijn er altijd punten waarop in de toekomst verbeterd kan worden. Deze punten worden in de volgende paragrafen besproken, waarmee gereflecteerd kan worden op de inrichting van het onderzoek en de beperkingen die zijn opgetreden. Dit kan gebruikt worden om aanbevelingen te doen voor toekomstig onderzoek.

6.1. Representativiteit van het onderzoek

In dit onderzoek is er in beginsel alles aan gedaan om zo representatief mogelijke onderzoeksresultaten te behalen. Hierdoor is vooral een groot aantal respondenten het doel geweest. Voor de uiteindelijk 192 bruikbare reacties op de vragenlijst moesten 2210 uitnodigingen worden verspreid. Deze lage respons van 8,7% kan enkele oorzaken hebben. Het kan bijvoorbeeld zijn dat wie gratis openbaar vervoer niet interesseert of belangrijk vindt, daardoor ook geen behoefte had om de enquête in te vullen. Het respons-percentage van dit onderzoek is vergelijkbaar met de percentages die in vergelijkbare scripties zijn behaald. Voor dit specifieke onderzoek zijn er enkele punten in de afgenomen enquête die mogelijk negatieve invloed hadden op de respons, zie hiervoor paragraaf 6.1.2.

De groep waar dit onderzoek uitspraken over probeert te doen is de gehele Nederlandse bevolking. Doordat deze doelgroep zo groot is, zijn er ook meer respondenten nodig om gegronde uitspraken over de groep te doen. Het minimumaantal van 384 respondenten (zoals beargumenteerd in paragraaf 3.2.) is hierbij niet haalbaar gebleken in de tijd en context van dit onderzoek. Over het algemeen kan er met de verkregen respons significante resultaten worden gevonden, waarbij verschillende groepen met elkaar konden worden vergeleken. Hierbij ligt er enkel nog de uitdaging in de externe validiteit, namelijk de vraag in hoeverre de resultaten voor de gehele Nederlandse bevolking gelden. Een groter opgezet onderzoek kan hierbij voor betere resultaten zorgen. Dit kan bijvoorbeeld bijdragen aan het begrip van de verschillende contexten waarin FFPT een rol kan hebben. De rol van FFPT in het centrum van Amsterdam kan namelijk anders zijn dan die in de Achterhoek. Dit onderzoek heeft zich vooral op stedelijke gebieden gericht, hierbij zijn 'slechts' drie steden in Nederland afgegaan voor het verspreiden van enquêtes. In het tijd en context van dit onderzoek is het niet haalbaar geacht om meer steden te laten vertegenwoordigen, bijvoorbeeld per provincie minimaal één stad om resultaten vanuit het hele land te kunnen krijgen. Hier blijft dus de vraag in hoeverre deze bevindingen ook van toepassingen zijn op meer rurale gebieden.

De gevonden praktijk van vervoersarmoede is niet anders dan hoe deze in de bestaande literatuur al bekend is. De gevolgen die verondersteld werden, zijn dus bevestigd. Hiermee is duidelijk geworden hoe vervoersarmoede maatschappelijke uitsluiting en de toegang tot voorzieningen negatief kan beïnvloeden voor groepen die nu al moeilijk mee kunnen komen met de maatschappij. Niets bijzonders dus, echter was het doel van dit onderzoek om de invloed van FFPT op deze relatie te bekijken. Daarvoor heeft dit onderzoek als een van de eerste gekeken naar wat de gevolgen van FFPT voor heel Nederland kunnen zijn.

Veel positieve gevolgen uit het buitenland zijn nu voor Nederland ook bevestigd. Uit de wetenschap is duidelijk geworden dat bijvoorbeeld arbeidsgelegenheid kan stijgen door betere fysieke toegang tot openbaar vervoer, in dit onderzoek is deze toegang benaderd vanuit het prijsbeleid. Hiermee leert dit onderzoek ons dat ook met een gunstig prijsbeleid van openbaar vervoer, de toegang werk, familie, winkels etc. vergroot kan worden. Dit stelt een wereld open voor onderzoeken naar de invloed die deze toegang op basis van gratis openbaar vervoer heeft op bijvoorbeeld de economie en het welzijn van mensen.

6.2. Representativiteit van de enquête

Er kan worden gesteld dat er geen duidelijke ondervertegenwoordigingen van bevolkingsgroepen waren in dit onderzoek. Het onderzoek vormt zo een redelijke afspiegeling van de groep waar het uitspraken over wilt doen.

De inhoud van de enquête heeft enkele beperkingen gekend. Zo bleek na aangeving van een respondent vrij snel na het verspreiden van de enquête dat er bij een stelling tweemaal de optie 'eens' stond. Dit kon snel digitaal worden opgelost, al heeft dit volgens de respondent tot onduidelijkheid gezorgd, wat voor veel mensen uit haar wijk "reden was om af te haken". Dit heeft de respons dus negatief beïnvloed. De personen die de enquête wel invulden kregen de vraag hoe vaak zij van de bus/tram/metro en van de trein gebruik maakten. Zij die bij één van deze vragen 1x per maand of minder kozen, kregen de vraag waarom dat zo was omdat zij weinig van het openbaar vervoer gebruik zouden maken. Echter is gebleken dat deze vragen niet op elkaar afgesteld stonden. Door een fout in de codering kon zo de situatie voorkomen dat respondenten die bijvoorbeeld dagelijks met de bus, maar nooit met de trein reizen, de vraag kregen waarom zij weinig van het openbaar vervoer gebruik maken. Deze fout kon niet meer worden hersteld. Het heeft hierbij niet tot onjuiste data gezorgd, louter tot onduidelijkheid. Dit heeft als tweede meermaals tot verwarring gezorgd, gezien het feedback die de respondenten konden geven. Vermoedelijk heeft deze fout ook de algemene beoordeling die de respondenten konden geven over de enquête negatief beïnvloed. Van deze fouten kan alleen maar geleerd worden, waardoor in volgend onderzoek secuurder te werk moet worden gegaan. In de toekomst kan hierbij bijvoorbeeld ook worden gedacht aan het verspreiden van proef-enquêtes om te controleren of de enquête volledig en correct is te begrijpen, voordat alle enquêtes worden verspreid. Hierdoor zal eerder gekeken worden of er fouten of onduidelijkheden zijn, wat daarmee eerder verholpen kan worden.

In de analyse van de enquêtes is er in dit onderzoek heeft veel gebruik gemaakt van de onderverdeling op inkomen om uitspraken over vervoersarmoede te doen. Dit was niet geheel hoe dit van tevoren was ontworpen. De vervoersarme groep werd hier vooraf vooral gezien in degenen die op de vraag waarop zij weinig van het openbaar vervoer gebruik maken, antwoordden dat dit door de prijs kwam. Gebleken is dat deze vraag ook door enkele respondenten met hoog inkomen bevestigend is beantwoord. Hierdoor is geconcludeerd dat deze groep respondenten niet representatief is voor degenen die in vervoersarmoede verkeren. Er is hierdoor uitgeweken naar twee andere vragen om de groep in vervoersarmoede te identificeren, waaronder de laagste inkomensgroep. Hierbij kan de vraag gesteld worden of deze inkomensgroep (<€2000 bruto maandinkomen) niet te groot

is om als potentieel-vervoersarm te worden bestempeld, hier kan er ook worden gedacht aan bijvoorbeeld maximaal €1500, wat ongeveer het sociaal minimum in Nederland is.

Ten slotte moet er worden bemerkt dat er (slechts) twee hoofdvragen van de enquête over gratis openbaar vervoer gingen. Dit komt omdat er eerst een brede basis moest worden ondervraagd om groepen te kunnen onderscheiden en uitspraken te kunnen doen over algemene mobiliteit. Om de vragenlijst niet te lang te maken, zijn de vragen over FFPT redelijk oppervlakkig gebleven. Hierdoor konden er goede resultaten worden gedaan, maar zijn grote onderliggende oorzaken op de achtergrond gebleven.

6.3. Gevolgen van FFPT

Een zeer groot aspect wat in dit onderzoek is genegeerd, zijn de gevolgen van de sterke toename, zoals verwacht en daadwerkelijk gevonden, in het gebruik van het openbaar vervoer als deze gratis is. Zoals enkele respondenten terecht aangeven, geeft dit veel uitdagingen op het gebied van logistiek en financiën. In de simulatie van FFPT waarin de respondenten zijn meegenomen, is ervan uitgegaan dat de capaciteit van het openbaar vervoer dit ook daadwerkelijk aankan. Realistisch gezien is dat nog maar zeker de vraag. Met de huidige personeelstekorten en drukte op het ov-netwerk zijn er momenteel al veel problemen om aan de vraag te voldoen. De werkelijke aantrekkelijkheid van het gebruik maken van gratis openbaar vervoer is iets was volgens Štraub (2020) een grote factor is in het daadwerkelijke gebruik van gratis openbaar vervoer. Deze aantrekkelijkheid kan bijvoorbeeld afnemen als reizigers is overvolle treinen moeten staan, of dat openbaar vervoer (nog steeds) een langere reistijd oplevert.

Naast deze logistieke uitdagingen, is de betaalbaarheid van FFPT een grote vraag. Volgens de het Ministerie van Financiën (2023) zullen de kosten van gratis openbaar vervoer op minimaal vier miljard euro per jaar uitkomen. Dit zijn enkel de gemiste opbrengsten uit kaartverkoop, de kosten voor opschaling voor de toegenomen vraag zitten hier nog niet eens bij. Het is een maatschappelijke vraag of dit moet worden gedaan. Het antwoord op de vraag of we dit als maatschappij willen betalen is aan de politicologen en economen van ons land.

De gevonden resultaten van dit onderzoek zijn in lijn met de vooraf gestelde hypothese. De verwachting was dat FFPT voor meer mobiliteit kan zorgen waardoor mensen meer plekken kunnen bereiken. Het belang van de fiets voor Nederlanders is daarbij extra goed bevestigd omdat weinig respondenten aangeven de fiets minder te gebruiken, ook al zouden zij gratis met bijvoorbeeld de bus kunnen. Het was aan de hand van de reeds bestaande literatuur dan ook geen ongebruikelijke hypothese, maar als een van de eerste onderzoeken naar FFPT in Nederland is het daarom ook niet onlogisch om de resultaten uit het buitenland ook hier te kunnen verwachten. Een relatie die minder sterk bleek dan verwacht, was de invloed van FFPT op de eenzaamheid van ouderen. Meer bereikbaarheid zou naar verwachting meer mogelijkheden geven om vrienden of familie te bezoeken, of voor hen om langs te komen. Hier spelen dus enkele oorzaken waardoor dit niet het geval is. Wellicht is de prijs van openbaar vervoer voor relatief weinig ouderen een probleem door een leven lang werken, kunnen zij al gebruik maken van verlaagde tarieven of zijn er andere redenen dat zij het openbaar vervoer niet kunnen of willen gebruiken.

Alomvattend zijn er dus belangrijke bevindingen gedaan waarmee aanbevelingen voor mobiliteitsbeleid kunnen worden gemaakt, desniettemin dat hier belangrijke kanttekeningen bij te plaatsen zijn. Dit onderzoek heeft daarbij tot nieuwe inzichten en relevantie van gratis openbaar vervoer kunnen bijdragen.

HOOFDSTUK VII

7. AANBEVELINGEN

Als afsluitend hoofdstuk worden hier de aanbevelingen die kunnen worden gedaan naar aanleiding van dit onderzoek gepresenteerd. Deze zijn op te delen in aanbevelingen voor vervolgonderzoek wat op basis van dit onderzoek nog meer aandacht verdient, en aanbevelingen voor beleidsvoering die op grond van de gevonden onderzoeksresultaten verbeteringen zouden kunnen geven voor de inrichting van de maatschappij.

7.1. Aanbevelingen voor vervolgonderzoek

Het staat vast dat er zeer weinig plekken zijn op de wereld waar een systeem van FFPT bestaat. In nog minder gevallen gaat het hierbij om een groot inter-stedelijk gebied. Een compleet land waarin al het openbaar vervoer gratis is, is uniek. De geringe aanwezigheid in de wereld van gratis openbaar vervoer geeft dat er niet op grote schaal empirisch vast is te stellen wat de maatschappelijke gevolgen hiervan zijn. Dit onderzoek heeft als een van de eerste een begin gemaakt in Nederland om deze leegte op te vullen. Het is van belang om de gevolgen van FFPT te blijven volgen. Dit vraagt om grote landelijke onderzoeken.

Waar in dit onderzoek duidelijk is geworden hoe de prijs van het openbaar vervoer de laagste sociale klasse negatief beïnvloed, is het in het vervolg interessant om te kijken in hoeverre het meer gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer doordat deze gratis is, ook daadwerkelijk leidt tot het eerder vinden van een baan, het gebruik maken van meer voorzieningen, et cetera. Het praktische hoofdstuk van de resultaten kan in deze onderzoeken dienen als theoretisch kader waarvan uit getoetst kan worden of de gevolgen ook daadwerkelijk zichtbaar zijn. Deze vervolgondoeken zijn van belang of het in stand houden van een systeem met FFPT ook daadwerkelijk zin heeft, wat een argument kan zijn om dit systeem in stand te houden.

Voorts is het van belang om met diepere analyses te kijken naar de (maatschappelijke) kosten die de invoering van een dergelijk systeem met zich meebrengen. De gevonden positieve gevolgen kunnen daarmee gewogen worden tegen de kosten en baten die deze met zich meebrengen, waardoor een antwoord mogelijk is op de vraag of deze gevolgen de kosten ervan waard zijn. Hierbij kan ook een grotere focus worden gebracht op de invloed die FFPT kan hebben in de duurzaamheidstransitie. De rol hiervan voor bijvoorbeeld huishoudens die geen elektrische auto kunnen aanschaffen of in de reductie van broeikasgasen kan hierbij als een interessant actueel thema worden gezien wat in dit onderzoek geen rol heeft gehad. Deze vergelijking kan helpen in het oordeel of FFPT ingevoerd moet worden of blijven, of dat het niet meer houdbaar is door bijvoorbeeld hoge kosten en weinig baten. Voor goed mobiliteitsbeleid is dit een belangrijke afweging.

7.2. Aanbevelingen voor beleid

Waar gratis openbaar vervoer voor de reiziger goed klinkt, is het voor de overheid die dit (verder) zal moeten gaan subsidiëren een uitdaging. Aangetoond is hoe FFPT de mobiliteit van veel mensen in grote mate kan beïnvloeden, met name voor de onderste laag van de sociale ladder. In het licht van de gevonden belemmeringen die mensen in vervoersarmoede momenteel ondervinden, de rol van de prijs van het openbaar vervoer hierin en de positieve gevolgen die gratis openbaar vervoer op de mobiliteit van deze groep kan hebben, kan er worden gesteld dat een systeem van FFPT wenselijk is. Hierbij is de vraag voor de overheden in welke vorm dit het beste is. De uitvoering is hierbij ook erg afhankelijk van het ov-netwerk. Zonder een goed functionerend netwerk zal FFPT nooit op een goede manier tot haar recht komen. De positieve gevolgen zullen in dit geval waarschijnlijk verzwakt worden. Het invoeren van FFPT vraagt daardoor om grote investeringen in het ov-netwerk.

Het is van belang dat deze investeringen niet alleen focussen op het bereiken van betere bereikbaarheidsdoelen. De sociale gevolgen van FFPT zijn namelijk een essentieel onderdeel voor de implementatie ervan. Er is dus een complexe set met gevolgen van FFPT, die ook nog eens per regio kunnen verschillen. Deze complexiteit benadrukt het belang van zorgvuldige overwegingen op het gebied van de implementatie van FFPT. Dit vergt een noodzaak om de gevolgen van FFPT op langere termijn te blijven volgen.

BIBLIOGRAFIE

- Alreck, P. & Settle, R. (2004). *The Survey Research Handbook*. 2e editie. Boston: McGrawHill/Irwin.
- Atkinson, A. & Hills, J. (1998). *Exclusion, employment and opportunity*. London School of Economics. https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1158895
- Australian Bureau of Statistics. (2024). *Sample Size Calculator*. Via <https://www.abs.gov.au/websitedbs/d3310114.nsf/home/sample+size+calculator>
- Bastiaanssen, J., Johnson, D., & Lucas, K. (2020). Does transport help people to gain employment? A systematic review and meta-analysis of the empirical evidence. *Transport Reviews*, 40(5), 607-628. <https://doi.org/10.1080/01441647.2020.1747569>
- Bastiaanssen, J., Martens, K., & Polhuijs, G. J. (2013). 'Geen rijbewijs, geen fiets, geen ov-aansluiting, geen baan': Vervoersarmoede in Rotterdam-Zuid. *Verkeerskunde*, 4(5).
- Bokhari, A. & Sharifi, F. (2022). Public transport and subjective well-being in the just city: A scoping review. *Journal of Transport & Health*, 25. 101372. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2022.101372>
- Buchanan, C. (1968). *Traffic in Towns: a Study of the Long Term Problems of Traffic in Urban Areas*. London: HSMO.
- Carr, C. (2018). Sustainability in Small States: Luxembourg as a Post-suburban Space Under Growth Pressure in Need of a Cross-National Sustainability. In: Brinkmann, R., Garren, S. (eds). *The Palgrave Handbook of Sustainability*. Palgrave Macmillan, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-319-71389-2_39
- Carr, C. & Hesse, M. (2020). Mobility policy through the lens of policy mobility: The post-political case of introducing free transit in Luxembourg. *Transport Geography*. 83. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102634>
- Cats, O., Reimal, T., & Susilo, Y. (2014). Public Transport Pricing Policy: Empirical Evidence from a Fare-Free Scheme in Tallinn, Estonia. *Transportation Research Record*, 2415(1), <https://doi.org/10.3141/2415-10>
- Cats, O., Susilo, Y., & Reimal, T. (2016). The prospects of fare-free public transport: evidence from Tallinn. *Transportation*, 44. 1083-1104. <https://doi.org/10.1007/s11116-016-9695-5>
- CBS. (2019). *Autobezit en kilometers huishoudens naar inkomen, 2019*. Via <https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2023/07/autobezit-en-kilometers-huishoudens-naar-inkomen-2019>
- CBS. (2021). *ICT, kennis en economie 2021*. Via <https://www.cbs.nl/-/media/pdf/2021/41/ict-kennis-en-economie-2021.pdf>
- CBS. (2022). *Mannen en vrouwen*. Via <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/dashboard-bevolking/verdeling/>
- CBS. (2023). *Verdeling gestandaardiseerd inkomen*. Via <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/inkomensverdeling>

- CBS. (2024). *Bevolking op 1 januari en gemiddeld; geslacht, leeftijd en regio*. Via <https://www.cbs.nl/nl-nl/cijfers/detail/03759ned>
- Churchill, S. A. & Smyth, R. (2019). Transport poverty and subjective wellbeing. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 124. 40-54 <https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.03.004>
- Cohen, J. (1988). *Statistical Power Analysis for the Behavioral Sciences* (2e editie). Hillsdale: Lawrence Erlbaum Associates.
- Couper, M. (2000). Web Surveys: A Review of Issues and Approaches. *Public Opinion Quarterly*, 64(4). 464-494. Via <https://www.jstor.org/stable/3078739>
- Currie, G., & Stanley, J. (2008). Investigating Links between Social Capital and Public Transport. *Transport Reviews*, 28(4), 529-547. <https://doi.org/10.1080/01441640701817197>
- Donkers, H. (2017). 'Mobiliteit is een grondrecht'. Interview met planoloog Karel Martens. *Geografie*, 6(10). ['Mobiliteit is een grondrecht' Interview met planoloog Karel Martens](https://www.researchgate.net/publication/320877936)
- ECF. (z.d.). *ECF Cycling Barometer*. Via <https://ecf.com/resources/cycling-facts-and-figures/ecf-cycling-barometer> Geraadpleegd op 18-6-2024.
- European Commission. (2004). *Joint Report on Social Inclusion 2004*. Office for Official Publications of the European Communities. Via https://ec.europa.eu/employment_social/social_inclusion/docs/final_joint_inclusion_report_2003_en.pdf
- Faenley, N. (2013). Free Fares Policies: Impact on Public Transport Mode Share and Other Transport Policy Goals. *International Journal of Transportation*, 1(1). 75-90. <http://dx.doi.org/10.14257/ijt.2013.1.1.05>
- Freepublictransport.info (z.d.). Via <https://freepublictransport.info/>. Geraadpleegd op 12-6-2024.
- Fowler, F. (2014). *Survey research methods*. Los Angeles: SAGE.
- Grotenhuis, M. (2016). *Basiscursus SPSS*. Uitgeverij Van Gorcum.
- Groves, R., Fowler, F., Couper, M., Lepkowski, J., Singer, E. & Tourangeau, R. (2009). *Survey Methodology*. John Wiley & Sons.
- Harvey, D. (1989). From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism. *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography*, 71(1), 3-17. <https://doi.org/10.2307/490503>
- Hilders, H. & Snellen, D. (2009). *Mobiliteit beïnvloeden met ruimtelijk beleid, openbaarvervoer-aanbod of prijsbeleid. Doen of niet doen?* Via https://www.cvs-congres.nl/cvspdfdocs/cvs09_204.pdf
- Huang, R. (2020). Transit-based job accessibility and urban spatial structure. *Geography*, 86. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102748>
- Janssen, N. (2017). *Deelmobiliteit als oplossing voor vervoersarmoede?!* Nijmegen: Radboud Universiteit.

- Jorritsma, P., Berveling, J., De Haas, M., Bakker, P. & Harms, L. (2018). *Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem?* Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Via <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/10/31/mobiliteitsarmoede-vaag-begrip-of-concreet-probleem>
- Kębłowski, W. (2020). Why (not) abolish fares? Exploring the global geography of fare-free public transport. *Transportation*, 47. 2807-2835. <https://doi.org/10.1007/s11116-019-09986-6>
- Kębłowski, W., Tuvikene, T., Pikner, T., & Jauhiainen, J. (2019). Towards an urban political geography of transport: Unpacking the political and scalar dynamics of fare-free public transport in Tallinn, Estonia. *Environment and Planning C: Politics and Space*, 37(6), 967-984. <https://doi.org/10.1177/2399654418821107>
- KiM & CPB. (2009). *Het belang van openbaar vervoer: de maatschappelijke effecten op een rij*. Via <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2009/03/02/het-belang-van-openbaar-vervoer-de-maatschappelijke-effecten-op-een-rij>
- Korzilius, H. (2008). *De kern van survey-onderzoek*. Assen: Van Gorcum.
- Litman, T. (2022). *Evaluating Transportation Equity*. Victoria Transport Policy Institute. [https://vtpi.org/Litman ITEJ Equity Apr2022.pdf](https://vtpi.org/Litman%20ITEJ%20Equity%20Apr2022.pdf)
- Lucas, K., Mattioli, G., Verlinghieri, E., & Guzman, A. (2016). *Transport poverty and its adverse social consequences*. In Proceedings of the Institution of Civil Engineers-Transport. Thomas Telford (ICE Publishing).
- Martens, K. (2016). *Transport Justice: Designing fair transportation systems*. New York: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315746852>
- Martens, K., Ten Holder, M. & Thijssen, J. (2011). Vervoersarmoede bestaat: mindervaliden en minderbedeelden ervaren belemmering in mobiliteit. *Verkeerskunde*, 62(2). 34-38. https://www.researchgate.net/publication/236119818_Vervoersarmoede_bestaat_mindervaliden_en_minderbedeelden_ervaren_belemmering_in_mobiliteit
- Martens, K., Bastiaanssen, J., & Donkers, H. (2013). Sociale uitsluiting door gebrek aan vervoersmogelijkheden. *Geografie*, 8, 6-10. <https://geografie.nl/sites/default/files/paragraph/attachment/file/Bastiaanssen%2C%20Donkers%2C%20Martens%20-%20Vervoersarmoede.%20Sociale%20uitsluiting%20door%20gebrek%20aan%20vervoersmogelijkheden%20.pdf>
- Meert, H., Bourgeois, M., Van Hoof, K. & Asperges, T. (2003). *Immobiël op het Vlaamse platteland. Omtrent rurale vervoersarmoede op het platteland*. Koning Boudewijnstichting. Via <https://docplayer.nl/752197-Immobiël-op-het-platteland-omtrent-rurale-vervoersarmoede-in-vlaanderen.html>
- Merrifield, A. (2014). *The New Urban Question*. Londen: Pluto. <https://doi.org/10.2307/j.ctt183p210>
- Meurs, H. & Stelling, C. (2015). *Mobiliteit en de Stad*. In: Hospers, G.J., Van Melik, R. & Ernste, H. *Visies op de stad: Van tuindorp tot smart city* (p. 127-140). Den Haag: Boom Lemma.

- Ministerie van Financiën. (2023). *Nota over de toestand van 's Rijks Financiën*. Via [https://www.eerstekamer.nl/behandeling/20231009/lijsjt van vragen en antwoorden 2/document3/f=/vm7cimx7zdzdzt.pdf](https://www.eerstekamer.nl/behandeling/20231009/lijsjt%20van%20vragen%20en%20antwoorden%20document3/f=/vm7cimx7zdzdzt.pdf)
- MuConsult. (2022). *Inventarisatie maatregelen tegen mobiliteitsarmoede*. Via <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/11/14/inventarisatie-maatregelen-tegen-mobiliteitsarmoede>
- Mulder, P., Dalla Longa, F., & Sterkenburg, R. (2024). *De energietransitie en het risico op vervoersarmoede: Een microdata-analyse van huishoudens met laag inkomen en hoge brandstofkosten*. TNO. Via <https://publications.tno.nl/publication/34642065/6y3SMx/mulder-2024-vervoersarmoede.pdf>
- Newman, A., Bavik, Y., Mount, M. & Shao, B. (2021). Data Collection via Online Platforms: Challenges and Recommendations for Future Research. *Applied Psychology*, 70. <https://doi.org/10.1111/apps.12302>
- Novotney, A. (2020). The risks of social isolation. *Monitor on Psychology*, 50(5). <https://www.apa.org/monitor/2019/05/ce-corner-isolation>
- OECD. (2020). *How's Life? 2020: Measuring Well-being*. OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/9870c393-en>.
- Petersen, T. (2016). Watching the Swiss: A network approach to rural and exurban public transport. *Transport Policy*, 52. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2016.07.012>
- Provincie Utrecht, (2024). *Pilot gratis OV voor 66-plussers met krappe beurs verlengd*. Via <https://www.provincie-utrecht.nl/actueel/nieuws/pilot-gratis-ov-voor-66-plussers-met-krappe-beurs-verlengd>
- Robins, S. (2017). *Vervoersarmoede op het Brabantse platteland*. Nijmegen: Radboud Universiteit.
- Samsel, H. (2023). *Is Arlington, Texas, the largest city in the US without mass public transit?* Via <https://fortworthreport.org/2023/11/25/is-arlington-texas-the-largest-city-in-the-us-without-mass-public-transit/#:~:text=With%20a%20population%20of%20395%2C000,residents%20opposing%20a%20bus%20system>.
- SCP. (2018). *Armoede in Kaart*. Via <https://digitaal.scp.nl/armoedeinkaart2018/assets/pdf/armoede-in-kaart-2018-SCP.pdf>
- SCP. (2019). *Arbeidsmarkt in kaart Werkgevers - editie 2*. Via <https://digitaal.scp.nl/arbeidsmarkt-in-kaart-werkgevers-editie-2/assets/pdf/arbeidsmarkt-in-kaart-werkgevers-editie-2.pdf>
- SCP. (2020). *De sociale staat van Nederland 2020 op hoofdlijnen*. Via <https://scp.nl/publicaties/publicaties/2020/09/10/kwaliteit-van-leven-in-onzekere-tijden.-de-sociale-staat-van-nederland-op-hoofdlijnen>
- Sector Verkeer en Vervoer. (2016). *Jaarmonitor Wegvoertuigen*. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek.

- SER. (2001). *Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020*. Den Haag. Via <https://www.ser.nl/-/media/ser/downloads/adviezen/2001/nationaal-verkeers-vervoersplan.pdf>
- Silver, H. (1994). Social exclusion and social solidarity: Three paradigms. *International Labour Review*, 133(5-6). https://www.researchgate.net/publication/247563087_Social_Exclusion_and_Social_Solidarity_Three_Paradigms
- Social Exclusion Unit. (2003). *Making the connections: final report on transport and social exclusion*. Via https://www.ilo.org/emppolicy/pubs/WCMS_ASIST_8210/lang--en/index.htm
- SP Utrecht. (2009). *Openbaar vervoer dunder door ov-chipkaart*. Via <https://utrecht.sp.nl/sites/utrecht.sp.nl/files/openbaar-vervoer-dunder-door-ov-chipkaart.pdf>
- Štraub, D. (2020). The Effects of Fare-Free Public Transport: A Lesson from Frýdek-Místek (Czechia). *Sustainability*, 12, 9111. <https://doi.org/10.3390/su12219111>
- Štraub, D., Kębłowski, W. & Maciejewska, M. (2023). From Bełchatów to Żory: Charting Poland's geography of fare-free public transport programmes. *Journal of Transport Geography*. 111. 103650. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2023.103650>
- Vennix, J. (2012). *Theorie en praktijk van empirisch onderzoek*. Edinburgh: Pearson Education Limited.
- Verschuren, P. & Doorewaard, H. (2007). *Het ontwerpen van een onderzoek*. Den Haag: LEMMA.
- Vliet, van der, S. (z.d.). *De effecten van 'gratis' openbaar vervoer*. Rotterdam: Erasmus Universiteit. https://thesis.eur.nl/pub/4894/Scriptie%20bachelor%20Sebastian%20van%20der%20Vliet%20-%20gratis_%20openbaar%20vervoer%202017.pdf
- Vocht, de, A. (2022). *Basishandboek SPSS 28*. Utrecht: Bijleveld Press.

BIJLAGE 1

Beste heer/mevrouw

Dit scriptie-onderzoek gaat over de effecten die gratis openbaar vervoer kan hebben voor de maatschappij. De vragenlijst bestaat uit twee delen: een deel gaat over uw huidige gebruik van vervoermiddelen, en daarna over wat de veranderingen die er zouden kunnen zijn in dit gebruik als het openbaar vervoer gratis zou zijn.

De vragenlijst is volledig anoniem, en duurt ongeveer 5-7 minuten.

Heeft u (na afloop) nog vragen en/of opmerkingen? Dan kunt u contact opnemen via jens.piket@ru.nl

Alvast bedankt voor het invullen!

- Wat is uw geslacht?
- Wat is grofweg uw gemiddeld bruto-inkomen per maand?
- Heeft u een rijbewijs?
- Heeft u een auto (waar u gebruik van kunt maken)?
 - *Zo nee*, Waarom heeft u geen auto?
- Wat is de afstand tot uw werk ongeveer?
- Welk vervoersmiddel gebruikt u doorgaan naar...
 - Werk/opleiding
 - Familie/vrienden
 - Boodschappen/winkels
 - Recreatie/hobby's
- Hoe vaak gebruikt u deze vervoermiddelen?
 - Auto
 - Bus/tram/metro
 - Trein
 - Fiets/scooter
 - *Als bus/trein/metro of trein 1 keer of minder per maand is geselecteerd*: U geeft aan het openbaar vervoer (bijna) nooit te gebruiken, hoe komt dat?
- Hier volgen een aantal stellingen.
 - Mijn bestemmingen zijn over het algemeen goed bereikbaar.

- Ik zeg soms afspraken af omdat ik er moeilijk fysiek kan komen.
- Ik ben afhankelijk van het openbaar vervoer voor mijn essentiële verplaatsingen.
- Doordat ik beperkte vervoersopties heb, heb ik moeilijker toegang tot benodigde voorzieningen of werk.
- De prijs van het openbaar vervoer belemmert mij in het bereiken van mijn bestemmingen.
- Het openbaar vervoer vergroot mijn onafhankelijkheid.
- Het is de taak van de overheid om ervoor te zorgen dat iedereen voldoende mobiel is.
- We moeten er als samenleving voor zorgen dat niemand sociaal achterblijft, doordat deze weinig plekken kan bereiken.
- Vindt u dat u nu (of in het verleden) door mobiliteitsproblemen
 - U minder baan/studiemogelijkheden heeft?
 - U minder snel een baan zou accepteren/studie zou volgen?
 - U minder vaak uw familie kan bezoeken?
 - U slechtere toegang heeft tot het ziekenhuis/dokter?
 - U minder activiteiten/winkels bezoekt?
- Als het openbaar vervoer gratis zou zijn...
 - ...Zouden meer plekken voor mij bereikbaar zijn.
 - ...Zou mijn persoonlijke welvaart verbeteren. (Denk aan betere baankansen, betere mobiliteit, minder kosten, etc.)
 - ...Zouden achtergestelde groepen beter kunnen meekomen met de maatschappij.
 - ...Zou de samenleving rechtvaardiger zijn.
 - *Als de respondent 65 jaar of ouder is: ...Zou ik mij minder eenzaam voelen*
- Als het openbaar vervoer gratis zou zijn, zou ik deze vervoermiddelen: vaker, even vaak, minder vaak of nooit gebruiken
 - Auto
 - Fiets
 - Te voet
 - Het openbaar vervoer

Wat vond u op een schaal van 1-10 van deze enquête?

