



VERVOERSARMOEDE IN FRYSLÂN:
ERVARINGEN EN BELEVINGEN VAN INWONERS



Inhoud

3	Samenvatting
5	Inleiding en achtergrond
6	Onderzoeksopzet
7	Resultaten
15	Conclusie
17	Literatuurlijst



Samenvatting

Vervoersarmoede is het niet kunnen komen waar men wil komen door een gebrek aan vervoersmogelijkheden. Om in te kunnen schatten in welke wijken en buurten veel huishoudens vervoersarm zijn, heeft het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) een risicoscore voor vervoersarmoede ontwikkeld, op basis van negen indicatoren:

- Motorvoertuigenbezit
- Afstand tot ov-halte
- Afstand tot familie
- Afstand tot supermarkt
- Huishoudinkomen
- Sociaaleconomische categorie
- Migratieachtergrond
- Gezondheid
- Huishoudenssamenstelling

Hoe verhoudt een hogere risicoscore voor vervoersarmoede zich tot de ervaring en beleving van vervoersarmoede? Planbureau Fryslân heeft dit onderzocht aan de hand van een enquête (131 respondenten) en negen diepte-interviews, die zijn afgenomen onder inwoners van zes wijken in Fryslân. Middels de enquête zijn de risicoscore op vervoersarmoede en de drie dimensies van ervaren vervoersarmoede uitgevraagd. Dit zijn de ervaren bereikbaarheid van locaties, de ervaren vervoersarmoede en de ervaren afhankelijkheid van anderen voor vervoer.

In de analyse is er gekeken naar de mate van samenhang (correlatie) tussen de risicoscore op vervoersarmoede en de drie dimensies van vervoersarmoede. Daarnaast is de samenhang geanalyseerd tussen de drie dimensies van vervoersarmoede en de negen losse indicatoren waarmee het risico op vervoersarmoede is berekend. Op deze manier is onderzocht of de ervaren vervoersarmoede onder inwoners van Fryslân een multidimensionaal probleem is dat wordt beïnvloed door de verschillende indicatoren waarmee de risicoscore op vervoersarmoede wordt berekend, of dat ervaren vervoersarmoede vooral wordt beïnvloed door één of een paar van deze indicatoren. De analyses zijn aangevuld met kwalitatieve verdieping door middel van de open antwoorden uit de enquête en de diepte-interviews die zijn gehouden met negen geïnterviewden, die zijn geworven uit de respondenten die de enquête hebben ingevuld.

Een meerderheid van de respondenten geeft aan te kunnen komen waar ze willen komen. Relatief gezien geven respondenten met een hogere risicoscore op vervoersarmoede vaker aan dat ze niet overal kunnen komen dan respondenten met een lagere risicoscore.

Een hogere risicoscore op vervoersarmoede hangt samen met meer ervaren problemen met bereikbaarheid van locaties, ervaren vervoersarmoede en ervaren afhankelijkheid van anderen. Echter, de samenhang tussen het risico op vervoersarmoede en ervaren problemen met bereikbaarheid is vrij zwak. Daarnaast hangen vooral sociaaleconomische factoren (huishoudinkomen en sociaaleconomische categorie) en motorvoertuigenbezit en niet de overige indicatoren van een risico op vervoersarmoede samen met ervaringen en belevingen van vervoersarmoede. Waar in de literatuur vervoersarmoede wordt gezien als multidimensionaal probleem met verschillende factoren die daaraan bijdragen, blijkt dit dus niet uit onze data.

Ook blijkt dat zowel mensen met een lage risicoscore als mensen met een hoge risicoscore op vervoersarmoede vaak de auto gebruiken. Mensen met een hoog risico op vervoersarmoede gebruiken de auto in verhouding wel minder dan mensen met een laag risico op vervoersarmoede. Dit geldt ook voor het gebruik van de (elektrische) fiets. Respondenten en geïnterviewden geven aan dat zij de auto vaak gebruiken, omdat dit meestal de snelste, goedkoopste en meest praktische manier van vervoer is. Het ov wordt door de respondenten en geïnterviewden relatief weinig gebruikt. Zij geven aan het ov duur te vinden, dat haltes niet in de buurt zijn en dat de reistijd onder andere door het overstappen lang is. De auto is vaak een beter alternatief om op plekken te komen.

Tot slot valt in de diepte-interviews op dat voor veel geïnterviewden hun gevoel van bereikbaarheid voor een deel wordt bepaald door de bereikbaarheid van bestemmingen buiten Fryslân en soms zelfs buiten Nederland. Het verbeteren van zowel het internationale als het nationale openbaarvervoer netwerk zou daarom een wens zijn.



// AANLEIDING EN EERDER ONDERZOEK

Fryslân is een plattelandsprovincie waar de rust en ruimte door de inwoners gewaardeerd wordt (Planbureau Fryslân, 2023a). Het rurale karakter van de provincie heeft echter nadelen voor de bereikbaarheid. Zo zijn de afstanden tot scholen, zorgvoorzieningen, winkels en vrijetijdsvoorzieningen in Fryslân gemiddeld groter dan in Nederland (Planbureau Fryslân, 2023b). Bovendien heeft regionale vervoerder Arriva in 2022 aangekondigd 6% minder te gaan rijden in Fryslân in de dienstregeling van 2023-2024, vooral in de weekenden, avonden en vakantieperiodes (Van der Meulen, 2022). Ook zijn de kosten voor vervoer in de afgelopen jaren fors gestegen (CBS, 2019). Hierdoor zijn mobiliteit en bereikbaarheid relevante thema's voor Fryslân.

Om een beeld te krijgen van de mate waarin inwoners van Fryslân al dan niet beperkt zijn in hun mobiliteit, heeft DataFryslân in 2022 het kwantitatieve rapport “Ferfiersearmoed yn Fryslân: Wa en Wêr?” gepubliceerd (de Matos Fernandes, Mulder-Wu, Dekker, van Assen & van der Meulen, 2022). Vervoersarmoede houdt in dat mensen niet kunnen komen waar ze willen komen door het gebrek aan vervoersmogelijkheden. Hierdoor worden ze belemmerd in hun economische en maatschappelijke activiteiten (Kampert, Nijenhuis, Nijland, Uitbeijerse & Verhoeven, 2019). De literatuur stelt dat het risico op vervoersarmoede een multidimensionaal karakter heeft en wordt bepaald door vervoersmogelijkheden, de nabijheid van voorzieningen en familie, maar ook door kenmerken van huishoudens en gezinnen zoals gezondheid en sociaaleconomische achtergrond (Jorritsma et al., 2018; Kampert, Nijenhuis, Verhoeven & Dahlmans, 2018; Kampert et al., 2019; Zijlstra et al., 2022). In lijn met deze literatuur heeft DataFryslân voor Fryslân op buurtniveau in kaart gebracht welk deel van de inwoners een hoog risico loopt op vervoersarmoede, gebruikmakend van een door het CBS ontwikkelde risicoscore voor vervoersarmoede die bestaat uit negen indicatoren: motorvoertuigenbezit, afstand tot ov-halte, afstand tot familie, afstand tot supermarkt, huishoudeninkomen, sociaaleconomische categorie, migratieachtergrond, gezondheid en huishoudensamenstelling.

Een vraag die het rapport van DataFryslân onbeantwoord laat, is of inwoners van Fryslân met een hoge risicoscore op vervoersarmoede ook meer vervoersarmoede ervaren dan inwoners met een lage risicoscore. Onderzoek laat namelijk zien dat kwantitatieve meetinstrumenten niet altijd overeenkomen met de ervaringen van personen (Pot, 2023). Dit kan komen doordat mensen bijvoorbeeld het vervoerssysteem niet begrijpen. Daarnaast kan het zijn dat data niet altijd alles meet. Een objectieve bereikbaarheid bestaat volgens Pot niet, omdat de persoonlijke beleving ook een belangrijke component is.

Recent deden Krabbenborg en Uitbeijerse (2023) onderzoek naar de oorzaken en gevolgen van vervoersarmoede door diepte-interviews te houden met vijftien inwoners uit het westen van Fryslân. Hieruit bleek dat de barrières die deze inwoners ervaren niet alleen met reiskosten en reistijd te maken hebben. Ook angsten en verkeersdrukte spelen bijvoorbeeld een rol. Dit zijn voorbeelden van factoren die moeilijk in data uit te drukken zijn, maar die toch verklarende factoren zijn voor de beperkingen in bereikbaarheid die mensen ervaren. Door deze factoren kunnen de inwoners namelijk minder goed meedoen in de maatschappij en zijn er gevolgen voor werk, studie en beperkingen in de vrijetijdsbesteding. Hoewel deze inwoners vaak een manier vinden om toch dingen te doen, blijven zij wel kwetsbaarder voor veranderingen. In het onderzoek van Krabbenborg en Uitbeijerse zijn alleen participanten geselecteerd die zelf aangaven vervoersarmoede te ervaren. Hierdoor blijft onbekend hoe het risico op vervoersarmoede samenhangt met de beleving van vervoersarmoede.

Om deze reden is in december 2022 door de Provinciale Staten van Fryslân een motie ingediend. Zij zien graag dat er vervolgonderzoek wordt gedaan naar de beleving van vervoersarmoede onder inwoners van Fryslân. Dit rapport geeft een verslag van dat onderzoek, waarin de volgende onderzoeksvraag wordt beantwoord:

“Hoe verhoudt een hogere risicoscore voor vervoersarmoede zich tot de ervaring en beleving van vervoersarmoede?”

// ONDERZOEKSOPZET

De beleving van vervoersarmoede onder inwoners van Fryslân is onderzocht met een mixed-methods onderzoeksmethode, wat betekent dat kwantitatieve en kwalitatieve methoden zijn gecombineerd. Allereerst hebben enquêteurs gestandaardiseerde vragenlijsten afgenomen in zes wijken waar een hoog percentage inwoners met een hoog risico op vervoersarmoede woont: De Spiker en het industrieterrein Hermes (Harlingen), de Schepenbuurt (Leeuwarden), Wielenpôle (Leeuwarden), Verspreide huizen Oentsjerk (Oentsjerk), Appelscha-Buitengebied (Appelscha) en Drachtstercompagnie (Drachtstercompagnie). Enquêteurs zijn in deze wijken langs de deuren gegaan om bij bewoners vragenlijsten af te nemen. Bij mensen die niet thuis waren, is een brief door de bus gedaan met het verzoek om de vragenlijst op een later moment digitaal in te vullen. De vragenlijsten zijn ingevuld door 151 respondenten. Omdat een aantal respondenten niet de hele vragenlijst goed heeft ingevuld, zijn de uiteindelijke analyses gebaseerd op 131 respondenten. In de vragenlijsten is uitgevraagd hoe respondenten scoren op risico-indicatoren voor vervoersarmoede en van welke vervoersmiddelen ze gebruikmaken. Ook is er gevraagd naar drie dimensies van vervoersarmoede, namelijk de ervaren bereikbaarheid van locaties, de ervaren vervoersarmoede en de ervaren afhankelijkheid van anderen voor vervoer.

Op basis van de scores op alle risico-indicatoren is voor elke respondent het risico op vervoersarmoede berekend volgens de methode van het CBS. Van de 131 respondenten hadden 23 een zeer laag, 73 een laag en 35 een hoog risico op vervoersarmoede. Vervolgens is met de data uit de vragenlijst onderzocht of en in welke mate een hoger risico op vervoersarmoede leidde tot een ander gebruik van vervoersmiddelen, een slechtere ervaren bereikbaarheid en meer ervaren vervoersarmoede en afhankelijkheid van anderen voor vervoer. Ook is geanalyseerd in hoeverre de negen risico-indicatoren die worden gebruikt om het risico van individuen op vervoersarmoede te berekenen, samenhangen met slechtere ervaren bereikbaarheid en meer ervaren vervoersarmoede en afhankelijkheid van anderen. Op deze manier is verkend of de verschillende dimensies waaruit het risico op vervoersarmoede bestaat, allemaal invloed hebben op de ervaring en beleving van vervoersarmoede.

Om dieper inzicht te krijgen in hoe mensen met een verschillend risico op vervoersarmoede vervoer en bereikbaarheid ervaren, is er aan de deelnemers van de gestandaardiseerde vragenlijst ook een aantal open vragen voorgelegd. Deze vragen gaan over waarom ze vervoersmiddelen niet vaak gebruiken, waarom ze bepaalde locaties slecht kunnen bereiken, waarom ze het vervelend vinden dat ze deze locaties niet kunnen bereiken en waardoor het komt dat ze de locaties niet kunnen bereiken. Bovendien is er ruimte gegeven voor extra opmerkingen die de respondenten kwijt wilden met betrekking tot hun vervoers- of bereikbaarheidsproblemen. Daarnaast is de dataverzameling aangevuld met semigestructureerde diepte-interviews. Hiervoor zijn negen participanten geworven uit de steekproef van mensen die de vragenlijst hebben ingevuld. Zes van de geïnterviewden hebben een lage risicoscore op vervoersarmoede en drie van de geïnterviewden een hoge risicoscore. De geïnterviewden zijn woonachtig in de verschillende wijken die voor dit onderzoek zijn geselecteerd.



Een gedetailleerde beschrijving van de onderzoeksopzet is te vinden in de methodologische verantwoording.

// RESULTATEN

Hoger risico op vervoersarmoede hangt samen met minder gebruik van de auto én (elektrische) fiets

Om een beter beeld te krijgen van de samenhang tussen het risico op vervoersarmoede en het voertuiggebruik van respondenten, is voor respondenten met een zeer laag, laag en hoog risico op vervoersarmoede berekend hoe vaak ze gebruikmaken van verschillende vervoersmiddelen. De resultaten van deze analyse zijn te vinden in Figuur 1. Respondenten met een hoog risico op vervoersarmoede gebruiken de auto veel minder vaak dan respondenten met een (zeer) laag risico op vervoersarmoede. Alle respondenten met een zeer laag risico op vervoersarmoede gebruikten de auto in ieder geval wekelijks, tegenover slechts 46% van de respondenten met een hoog risico op vervoersarmoede. Redenen die door respondenten veel genoemd worden om de auto niet te gebruiken, zijn het niet hebben van een auto en het niet hebben van een rijbewijs. Wat betreft autobezit zijn er grote verschillen tussen de groepen. Van de respondenten met een zeer laag risico op vervoersarmoede heeft iedereen een auto. Ook hebben de meeste respondenten met een laag risico op vervoersarmoede een auto (86,3%). Van de respondenten met een hoog risico op vervoersarmoede heeft een meerderheid (57%) géén auto.

Ook blijkt uit de interviews dat geïnterviewden met een lage risicoscore meer gebruikmaken van de auto dan geïnterviewden met een hoge risicoscore. Vijf van de zes geïnterviewden met een lage risicoscore maken regelmatig gebruik van de auto. Dit heeft verschillende redenen: de auto brengt hen direct naar de bestemming, het is sneller en vaak goedkoper dan het ov:



“Daar parkeer ik de auto en geef de les er precies naast. Als ik klaar ben neem ik de auto en rijd ik terug. Want het is op loopafstand van het station naar mijn werk. Dat is ongeveer 20 of 25 minuten lopen. Dus heen en weer heb je ongeveer een uurtje. Dus met de auto is wat handiger vind ik. Vooral als je veertig uur per week werkt.”



Drie van de geïnterviewden geven aan de auto niet vaak te gebruiken. Eén van hen heeft vanwege zorgen over het milieu geen auto. Een ander heeft geen rijbewijs. De derde heeft wel een rijbewijs, maar alle activiteiten bevinden zich bij haar in de buurt. Haar man gebruikt de auto vaak. De eerste twee hebben een hoge risicoscore op vervoersarmoede, de laatste een lage risicoscore.

Wellicht opvallender is dat in vergelijking met respondenten met een (zeer) laag risico op vervoersarmoede, respondenten met een hoog risico op vervoersarmoede een stuk minder gebruikmaken van de (elektrische) fiets. Mogelijk is dit verschil te verklaren door de (te) hoge aanschafwaarde van met name een elektrische fiets voor mensen met een hoog risico op vervoersarmoede. Hoewel deze verklaring met de enquêtedata niet kon worden onderzocht, wordt de te hoge aanschafwaarde wel door één van de geïnterviewden genoemd als reden om geen elektrische fiets te kopen:



“Een elektrische fiets zou misschien een uitkomst zijn voor ons beiden of één van ons. Maar ik heb maar een bijstandsuitkering en ik ben thuiswonend.”



Bovendien geven drie van de geïnterviewden aan de fiets om praktische redenen weinig te gebruiken.

Uit figuur 1 blijkt dat respondenten uit alle risico-klassen relatief weinig gebruikmaken van het openbaar vervoer (ov) (bus en trein). Hoewel respondenten met een hoog risico op vervoersarmoede het ov iets vaker gebruiken dan respondenten met een (zeer) laag risico op vervoersarmoede, maakt ongeveer driekwart van de respondenten met een hoog risico op vervoersarmoede (bijna) nooit gebruik van bus en trein. Een reden die door respondenten wordt aangedragen voor het niet gebruiken van de trein en bus is het ontbreken van een station of bushalte in de buurt. Met name respondenten met een laag risico op vervoersarmoede geven daarnaast aan de auto vaak als (beter) alternatief te kunnen gebruiken om bestemmingen te bereiken. Andere redenen die genoemd zijn voor het niet gebruiken van trein of bus zijn dat bestemmingen niet of moeilijk bereikbaar zijn met het openbaar vervoer, of dat bus en trein te duur zijn.

De geïnterviewden geven verschillende redenen om weinig tot geen gebruik te maken van het openbaar vervoer. Zo geven zeven van de geïnterviewden aan dat ze het vervelend vinden dat de aansluiting bij overstappen niet altijd goed verloopt:



“Maar met die nieuwe dienstregeling waren er geen gegarandeerde aansluitingen meer. Dat was een ramp. We zijn zo vaak vast komen te zitten in Leeuwarden.”



Ook de lange reistijd wordt door alle negen geïnterviewden als vervelend ervaren. Hierdoor kiezen ze in sommige gevallen bewust niet voor het openbaar vervoer.

Acht van de geïnterviewden noemen ook de kosten als een drempel om met het openbaar vervoer te reizen. Voornamelijk wanneer ze ook een auto hebben:



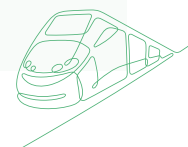
“Kijk, als we nou geen auto hadden, dan heb je ook geen kosten voor een auto en geen belasting en wat dan ook, dus dan zou ik er geen moeite mee hebben als ik weg wil om dan met een bus of trein te gaan. Want dan heb je gewoon geld daarvoor wat je normaal aan een auto uitgeeft. De auto is natuurlijk niet gratis. Je moet hem aanschaffen, hij moet eens in de zoveel tijd APK gekeurd worden.”



Drie van de geïnterviewden benoemen dat ze zo weinig gebruikmaken van het ov dat er een drempel is ontstaan om er gebruik van te gaan maken:



“Dan hoef ik niet met de trein, niet dat ik het niet leuk vind. Maar het is een stap te ver ofzo, gewoon omdat je het niet gewend bent.”



Eén geïnterviewde geeft aan dat hij niet goed weet hoe de belbus of opstapper werkt:



“Maak helder aan de mensen hoe dat werkt. Die met die belbus, en de buurtbus, en opstapper [...] Maar onbekend maakt onbemind.”



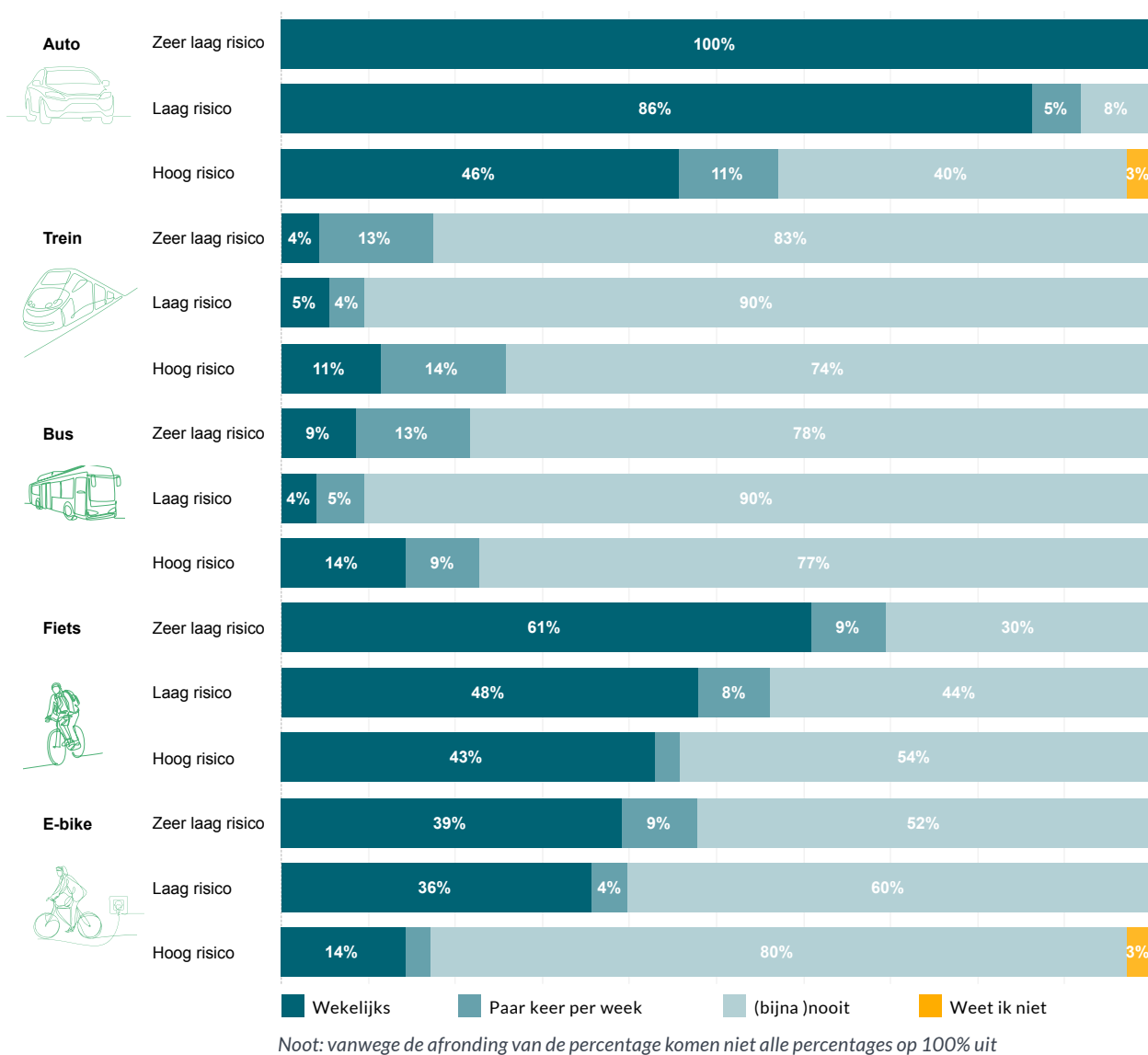
De auto wordt door zeven van de geïnterviewden als praktisch gezien dan het ov. Ze hebben hem al, ze kunnen makkelijker spullen meenemen en hij gaat direct naar de eindbestemming:



“Ja, ja. Ik had, toen de kinderen klein waren, bracht ik de kinderen eerst naar de oppas. Hoe kan ik, als ik zelf met de bus moet, hoe kan ik dan drie kinderen naar een oppas brengen voordat ik naar school [werkplek] ga? Dat lukt gewoon niet. Ik ben altijd met de auto gegaan. Het is heel praktisch.”



Figuur 1: Voertuiggebruik naar risicoscore op vervoersarmoede



Vooraf sociaaleconomische kenmerken van huishoudens en motorvoertuigenbezit beïnvloeden de beleving van vervoersarmoede

Respondenten met een hogere risicoscore op vervoersarmoede ervaren meer problemen met (1) bereikbaarheid, (2) vervoersarmoede en (3) afhankelijkheid van anderen voor hun vervoer. Op het eerste gezicht lijkt de risicoscore op vervoersarmoede daarmee een beleidsrelevant instrument om buurten te identificeren waarin veel bewoners zich beperkt voelen in hun mobiliteit en de bereikbaarheid van voorzieningen.

Bij deze conclusie moeten echter kanttekeningen worden geplaatst. Zo is de samenhang tussen de risicoscore op vervoersarmoede en ervaren problemen met bereikbaarheid en ervaren vervoersarmoede niet echt sterk. In figuur 2 is te zien hoe dit komt. In deze figuur wordt door middel van groene vakjes getoond of de risicoscore voor vervoersarmoede en de negen losse indicatoren waarmee de risicoscore is berekend, significant samenhangen met de drie dimensies van vervoersarmoede. De groene vakjes in de figuur laten zien welke indicatoren significant samenhangen met welke dimensies van ervaren vervoersarmoede.

Een blik op figuur 2 laat zien dat veel van de risico-indicatoren waarmee de risicoscore op vervoersarmoede wordt berekend, nauwelijks samenhangen met hoe respondenten hun mobiliteit ervaren. Zo hangen de afstand tot familie, migratieachtergrond en gezondheid samen met geen enkele gemeten dimensie van ervaren vervoersarmoede. De afstand waarop respondenten van ov-haltes en supermarkten wonen en de huishoudsamenstelling hangen daarnaast niet significant samen met twee van de drie gemeten dimensies van ervaren vervoersarmoede. Maar liefst zes van de negen risico-indicatoren hangen dus niet samen met twee of drie van de drie gemeten dimensies van ervaren vervoersarmoede.

Vooraf sociaaleconomische kenmerken van huishoudens (inkomen en sociaaleconomische categorie) en motorvoertuigenbezit correleren stelselmatig met de subjectieve ervaring van vervoersarmoede. In plaats van dat vervoersarmoede een complex, multidimensionaal fenomeen is, lijken dus vooral het economisch kapitaal van huishoudens en of ze een auto bezitten, hun ervaren vervoersarmoede te beïnvloeden.

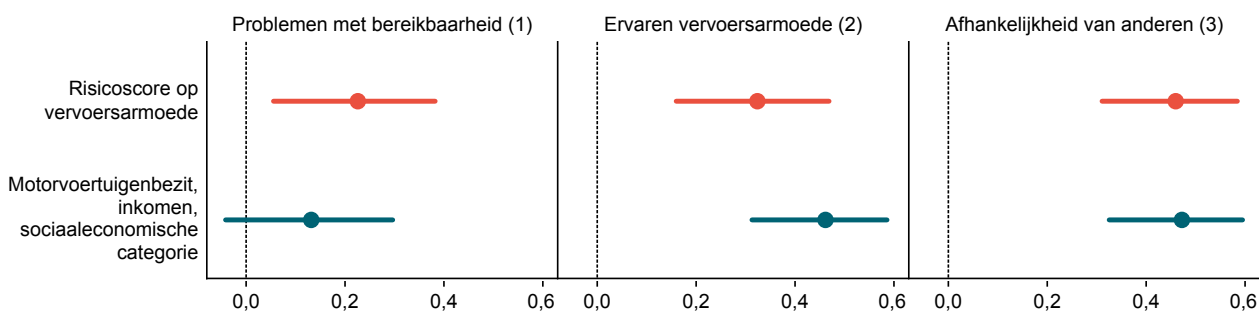
Figuur 2: Samenhang risicoscore op vervoersarmoede en individuele risico-indicatoren met de drie dimensies van vervoersarmoede

	Problemen met bereikbaarheid (1)	Ervaren vervoersarmoede (2)	Afhankelijkheid van anderen (3)
Risico op vervoersarmoede			
Motorvoertuigenbezit			
Afstand tot ov halte			
Afstand tot familie			
Afstand tot supermarkt			
Huishoudinkomen			
Sociaaleconomische categorie			
Migratieachtergrond			
Gezondheid			
Huishoudsamenstelling			

Noot: De groene vakken laten zien welke dimensies van ervaren vervoersarmoede significant samenhangen (correleren) met de risicoscore op vervoersarmoede en indicatoren voor vervoersarmoede. Een uitgebreide correlatietabel met de exacte correlatiecoëfficiënten is te vinden in de methodologische verantwoording.

Door het stelselmatig correleren van de sociaaleconomische kenmerken van huishoudens en het motorvoertuigenbezit, is er met deze drie risico-indicatoren een alternatieve risicoscore voor vervoersarmoede gemaakt. Wanneer subjectieve vervoersarmoede wordt afgezet tegen deze alternatieve risicoscore voor vervoersarmoede (zie figuur 3), is de samenhang met ervaren vervoersarmoede en de mate van afhankelijkheid van anderen minstens even sterk als wanneer de uitgebreide risicoscore op basis van negen indicatoren wordt gebruikt. Zowel de volledige als de alternatieve risicoscore voor vervoersarmoede hangen maar beperkt samen met ervaren problemen met bereikbaarheid.

Figuur 3: Samenhang risicoscore op vervoersarmoede en alternatieve risicoscore met de drie dimensies van vervoersarmoede



Noot: In de figuur worden correlaties weergegeven tussen problemen met bereikbaarheid, ervaren vervoersarmoede en afhankelijkheid van anderen en de risicoscore op vervoersarmoede zoals ontwikkeld door het CBS en een risicoscore die waarvoor alleen de indicatoren motorvoertuigenbezit, huishoudinkomen en sociaaleconomische categorie zijn meegenomen. De bolletjes in de figuren geven de sterkte van de geschatte correlatiecoëfficiënt weer (kan theoretisch lopen van -1 tot 1) en de horizontale streepjes het 95% betrouwbaarheidsinterval rond de geschatte correlatiecoëfficiënten. Hoe verder de waarde van 0 af ligt, hoe sterker de correlatie.

Andere delen van Nederland soms lastig te bereiken

Op de vraag in de enquête ‘Zijn er plekken in Nederland waar u heen zou willen of moeten, maar niet kunt komen?’, geven de meeste respondenten aan dat ze over het algemeen overal kunnen komen. Procentueel gezien hebben respondenten met een hoge risicoscore (28,6%) vaker plekken waar ze wel naar toe zouden willen/moeten maar niet kunnen komen dan respondenten met een (zeer) lage risicoscore (9,5%). Van de respondenten die aangeven dat ze niet overal kunnen komen, geven 11 van de 19 aan niet altijd naar grote steden in de randstad of verre provincies te gaan, terwijl ze dit wel zouden willen/moeten. Dit komt doordat de reis lang is en het ov niet overal dekkend is.

Drie geïnterviewden geven aan dat het zowel met de auto als met het ov veel tijd kost om op bepaalde plaatsen in Nederland te komen. De reistijd ligt niet aan het vervoersmiddel, maar aan de fysieke afstand. Vier geïnterviewden geven aan dat ze soms niet naar plaatsen of activiteiten toegaan omdat ze lastig te bereiken zijn.



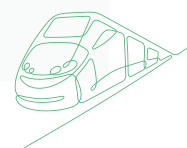
“Het is nu best wel afwegen soms: doe ik het of niet, is het financieel te doen?”



Ook wordt het als lastig ervaren om een dag naar provincies in het zuiden of oosten van het land te gaan:



“Ik vond Zeeland lastig worden en ook Zuid-Limburg is lastig. Als ik daarheen moet voor een bijeenkomst in de avond kom ik gewoon niet meer terug.”



Hierdoor voelen ze zich beperkt in hun mogelijkheden.

In het noorden ov vaak bottleneck voor bereikbaarheid

Niet alleen tussen verschillende plaatsen, maar ook binnen een plaats wordt het openbaar vervoer soms als lastig ervaren. Er rijden overal wel bussen heen, maar de aansluitingen en het aantal keren overstappen maken het gebruik ervan minder aantrekkelijk:



“Die [partner] wil altijd naar activiteiten gaan, zwembad of kinderboerderij. Maar omdat het lang duurt, want ze moet twee bussen wisselen, dan denkt ze van ik doe het niet en blijf thuis. En in het weekend misschien met de auto dan is het makkelijker.”



De ov-verbinding naar het centrum van Leeuwarden wordt door de geïnterviewden over het algemeen als goed ervaren. Zodra ze naar een dorp moeten afreizen wordt het lastiger. Zo merken ze dat in de avonden en weekenden de frequentie van bussen lager is en dat bushaltes soms op afstand liggen van de dorpen:



“We willen hier in Fryslân oude kerken gaan bezoeken en dan zit je met ‘hoe ga je dat doen?’ Een paar in de buurt zou je met de fiets kunnen doen. In het weekend is een busverbinding niet frequent genoeg, of je moet heel erg gaan plannen.”



Ook uit de enquêtedata blijkt dat respondenten aangeven dat kleine dorpjes in Fryslân moeilijk te bereiken zijn.

Uit de enquêtedata blijkt tenslotte dat ook schoollocaties niet altijd goed te bereiken zijn. De bus is niet altijd toereikend, waardoor respondenten ver moeten fietsen of aangewezen zijn op de auto. Hier hebben vooral respondenten met een (zeer) lage risicoscore last van.

Ontevredenheid over het ov

Er zijn respondenten die in de gestandaardiseerde enquête aangeven dat ze graag vaker met het ov zouden willen gaan. Dit gaat echter niet doordat het reizen met het ov volgens hen nog te veel nadelen heeft (o.a. te duur, reis duurt te lang). De onvrede over het ov is iets wat bij zowel respondenten met een hoge risicoscore speelt, als bij respondenten met een (zeer) lage risicoscore: haltes liggen soms ver van de woonplek af, de frequentie van bussen en treinen is soms laag, de reis met het ov duurt vaak lang en overstappen sluiten niet altijd goed op elkaar aan. Enkele respondenten vinden dat er betere afstemming mag komen tussen de vervoerders, zodat de overstappen beter gaan. Daarnaast hebben enkele respondenten last van het feit dat er met enige regelmaat storingen of werkzaamheden zijn waardoor treinen of bussen uitvallen.

Eenzelfde teneur is te ontdekken in de diepte-interviews. Alle negen geïnterviewden geven aan dat ze het openbaar vervoer duur vinden en de reistijden lang. Daarbij komt dat overstappen niet altijd gemaakt kunnen worden door vertraging en slechte afspraken. Volgens de geïnterviewden is dit de afgelopen jaren toegenomen.

Bewuste keuze voor woonplaats en vervoersmiddelen

Zeven geïnterviewden hebben bewust gekozen voor hun woonplaats en daarbij rekening gehouden met de bereikbaarheid.



“Nee we hebben bewust gekozen om hier [Harlingen] te wonen. We dachten dat het met ov makkelijk te doen zou zijn omdat je die dubbele ov-aansluiting via Leeuwarden en over de dijk hebt.”



Eén geïnterviewde zou liever op een plek wonen waar een intercity doorheen komt en één andere gaf aan zijn hele leven al in dezelfde plaats te wonen en niet te willen verhuizen vanwege de bereikbaarheid.

Van de zeven geïnterviewden die bewust voor hun woonplaats hebben gekozen en rekening hebben gehouden met de bereikbaarheid, hebben zes geïnvesteerd in een auto:



“Het was de enige oplossing en naja, kijk je woont hier en daar krijg je wat voor terug. Met de investering die je doet met het verlies van tijd in de auto, krijg je hier natuurlijk weer privacy voor terug.”



Ook letten ze erop dat er een bushalte op loopafstand was:



“Je kunt hier ook nog met de bus opstappen, zeven minuten lopen. Die gaat volgens mij elk uur. Daar ben ik heel blij mee. Dat is ook de reden dat we hier zijn komen wonen.”



Van de negen geïnterviewden zijn twee personen deels afhankelijk van anderen voor hun vervoer. Eén geïnterviewde deelt de auto met haar man en moet afstemmen wanneer ze die kan gebruiken. Ze geeft de voorkeur aan de auto boven het ov, omdat de auto haar meer vrijheid geeft. De andere geïnterviewde heeft geen rijbewijs en is afhankelijk van haar ouders. Ze gebruikt ook het ov, maar dit geeft haar soms stress en bij gebruik van het ov is ze lang onderweg om op haar bestemming te komen.

Eén van de geïnterviewden heeft bewust geen auto omdat hij op deze wijze rekening wil houden met het milieu. Hij valt in de hoge risicoscore en ervaart soms nadeel van zijn keuze om geen auto te hebben:



“Er zijn vaak dingen waar we twee keer over na moeten denken en die we soms toch niet doen.”



Hij is zich er echter erg van bewust dat zijn keuze deze gevolgen heeft en stelt zich daarop in.



“Maar goed, we zijn dus afhankelijk van openbaar vervoer en die deelauto.”



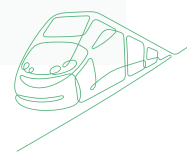
Verre reizen

Uit de diepte-interviews blijkt dat bij de ervaring van mobiliteit en bereikbaarheid ook internationale bereikbaarheid een rol speelt. Vier geïnterviewden geven aan met regelmaat reizen naar het buitenland te maken. Drie van hen gebruiken hiervoor het openbaar vervoer. Eén van hen gaat standaard met de auto. De reizen worden om verschillende redenen gemaakt: zakenreizen, het opzoeken van familie en vrienden, of vakantie.

Twee geïnterviewden gaven aan dat de aansluitingen tussen verschillende internationale treinen niet altijd goed gaan. Dit zorgt bij hen voor frustratie. De verschillende vervoerders wachten niet op elkaar bij vertraging en momenteel rijden er bussen op het traject tussen Groningen en Duitsland.



“Er gaat nu een snelbus tussen. Die moet je wel halen. Als de Arriva-trein naar Groningen wat later is, dan haal je die niet. Of dan neem ik vanuit Duitsland de trein die te laat op het station van Leer is, dan moet je daar ook weer wachten.”



// CONCLUSIE

De onderzoeksvraag die in dit rapport centraal staat, is hoe het risico op vervoersarmoede zich verhoudt tot de ervaring en beleving van vervoersarmoede. Om antwoord te geven op deze vraag zijn enquêtes afgenomen en interviews gehouden met inwoners van zes wijken in Fryslân.

Vooraf het motorvoertuigenbezit en de sociaaleconomische kenmerken van huishoudens zijn van invloed op de ervaring en beleving van vervoersarmoede

Op basis van resultaten uit de enquête is er een verband te zien tussen de risicoscore op vervoersarmoede en de ervaring en beleving van vervoersarmoede. Echter, de verbanden tussen de risicoscore op vervoersarmoede en de ervaren bereikbaarheid, de ervaren vervoersarmoede en de mate van afhankelijkheid van anderen voor vervoer zijn niet erg sterk. Dit komt doordat zes van de negen indicatoren waarmee de risicoscore op vervoersarmoede berekend wordt, niet of nauwelijks samenhangen met de ervaring en beleving van vervoersarmoede. Het zijn vooral de sociaaleconomische kenmerken van huishoudens (inkomen en sociaaleconomische categorie) en motorvoertuigbezit die samenhangen met de ervaren vervoersarmoede en de mate van afhankelijkheid van anderen voor vervoer. Motorvoertuigbezit hangt alleen niet samen met de ervaren bereikbaarheid van locaties. Daarmee lijkt voor dit onderzoek niet op te gaan dat vervoersarmoede een multidimensionaal probleem is met vele indicatoren. Antwoorden op de open vragen van de enquête en informatie uit de interviews geven meer inzicht in de ervaring en beleving van vervoersarmoede.

Respondenten met een (zeer) lage risicoscore op vervoersarmoede maken veel gebruik van de auto. Van hen bezit bijna 90% een auto. Deze respondenten gebruiken de auto onder andere omdat ze het gevoel hebben geen andere optie te hebben in verband met de ligging van hun woonplaats. In de interviews werd aangegeven dat de geïnterviewden vaak bewust voor hun woonplaats gekozen hebben en hebben geïnvesteerd in een auto om de plekken waar ze naar toe moeten beter te kunnen bereiken. Ook gebruiken ze veel de fiets om activiteiten in de buurt te bezoeken. Het weinige gebruik van het ov komt door het autobezit en doordat kleine dorpen lastig te bereiken zijn met het ov. Door het gebruik van de auto kunnen respondenten met een lage risicoscore bijna overal komen waar ze willen komen. Hierdoor is de ervaren vervoersarmoede laag.

De respondenten met een hoge risicoscore op vervoersarmoede maken minder gebruik van de auto en de fiets dan respondenten met een laag risico. Een aanzienlijk deel van deze respondenten heeft geen auto (ruim 57%) en/of geeft aan geen rijbewijs te hebben. Ook maken relatief weinig respondenten met een hoog risico op vervoersarmoede gebruik van het openbaar vervoer. Dit komt doordat haltes ver weg zijn, het overstappen niet als prettig wordt ervaren en door de lange reistijd. Respondenten met een hoog risico op vervoersarmoede geven aan minder goed op de plekken te kunnen komen waar ze willen komen dan respondenten met een laag risico. Hierdoor kunnen ze minder makkelijk naar toeristische trekpleisters, sociale contacten of werk gerelateerde afspraken. Onder respondenten in de hoge risicoscore wordt meer vervoersarmoede ervaren dan in de lage risicoscore. Per persoon zit verschil in de mate van ervaren vervoersarmoede, mede door bewuste keuze van woonplaats of het bewust niet bezitten van een auto.

Zowel respondenten met een hoog als laag risico op vervoersarmoede gaven aan het ov als duur, onpraktisch en tijdrovend te ervaren. Het gegeven dat het ov duur is, komt ook naar voren uit de OV Klantenbarometer (CROW, 2023). De prijs van het ov wordt gemiddeld lager gewaardeerd dan de andere onderdelen van het ov. De reissnelheid wordt niet als negatief ervaren in de barometer. Een kanttekening bij de OV Klantenbarometer is dat deze wordt afgenomen onder reizigers van het ov, waardoor meningen van mensen die niet met het ov reizen niet meegenomen zijn. Dit verklaart de eventuele verschillen tussen de uitkomsten van de barometer en dit onderzoek.

Tot slot viel in de diepte-interviews op dat voor veel geïnterviewden hun gevoel van bereikbaarheid voor een deel werd bepaald door de bereikbaarheid van bestemmingen buiten Fryslân en soms zelfs buiten Nederland. Het verbeteren van zowel het internationale als het nationale openbaarvervoer netwerk zou daarom een wens zijn.

Kanttekeningen

Een mogelijke beperking van dit onderzoek waarmee rekening moet worden gehouden, is de representativiteit van de data. Als het gaat om representativiteit, dan moet er rekening worden gehouden met twee soorten representativiteit: representativiteit van de getrokken steekproef en representativiteit van de respons. Ondanks dat de door ons getrokken steekproef geen aselechte toevalssteekproef van alle huishoudens in Fryslân is, zijn de door ons geselecteerde wijken wel strategisch gekozen, zodoende dat de respons een goed beeld van ervaren vervoersarmoede in Fryslân zou moeten geven. Wijken zijn namelijk geselecteerd zodat ze 1) relatief veel inwoners met een hoog risico op vervoersarmoede hadden, 2) in verschillende regio's van de provincie en 3) in verschillende soorten woonomgevingen (stedelijk, kleine kernen, landelijk) lagen. Bovendien is in de geselecteerde wijken een representatieve steekproef van de in die wijk gelegen woonadressen benaderd voor deelname, of zijn zelfs alle adressen in de wijk benaderd.

Bij de representativiteit van de uiteindelijke respons zijn meer kanttekeningen te plaatsen. Voor dit onderzoek is bij bijna alle van de ruim 2.000 woonadressen in de geselecteerde wijken in ieder geval één keer aangeboden door een enquêteur of een brief door de bus gedaan met daarin een schriftelijk verzoek tot deelname. Daarmee lag het responspercentage voor dit onderzoek onder de 10%, ondanks meerdere maatregelen waarmee is geprobeerd de respons te optimaliseren (verschillende deelname opties (digitaal of door enquêteur), verloting van cadeaubonnen voor deelname). Een mogelijk risico is hierdoor dat voornamelijk inwoners met klachten over vervoer en bereikbaarheid aan het onderzoek hebben meegedaan en dat bijvoorbeeld inwoners die weinig tot geen klachten hebben op dit vlak, onvoldoende in de data terecht zijn gekomen.



Tips van de respondenten en geïnterviewden

In de open antwoorden van de enquête en in de interviews werden door de respondenten en geïnterviewden tips genoemd over vervoer en bereikbaarheid. Hieronder volgen de meest genoemde tips:

- // Houd het ov betaalbaar. De respondenten vinden de kosten voor het ov hoog. Dit is vooral lastig voor mensen met lagere inkomens die afhankelijk zijn van het ov of liever met het ov gaan dan met de auto.
- // Zorg ervoor dat dorpen niet geïsoleerd raken. Dat kan door bussen door dorpskernen te laten rijden. Maak hiervoor eventueel gebruik van kleinere bussen.
- // Verbeter overstapmomenten, ook tussen verschillende vervoerders. Door respondenten en geïnterviewden wordt aangegeven dat sommige overstappen voor extra lange reistijd zorgen, dit zorgt voor minder ov gebruik.
- // Houd het ov-netwerk in de provincie dekkend, zodat het mogelijk is en blijft te komen waar je wilt.

// LITERATUURLIJST

Biscaro Uliana, M. (2022). Transport and Well-being in the Netherlands: Analysing the relationships between *perceived accessibility, transport poverty, and well-being in the Dutch context*. [Master Thesis, Eindhoven University of Technology].

<https://research.tue.nl/en/studentTheses/transport-and-well-being-in-the-netherlands>

Centraal Bureau voor de Statistiek. (2019). Prijzen openbaar vervoer stijgen sterker dan autokosten.

<https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2019/36/prijzen-openbaar-vervoer-stijgen-sterker-dan-autokosten>

CROW. (2023). OV Klantenbarometer 2022.

<http://www.ovklantenbarometer.nl/>

De Matos Fernandes, C., Mulder-Wu, S., Dekker, M., van Assen, L. & van der Meulen, B. (2022).

Ferfiersearmoedyn Fryslân: Wa en Wêr?

<https://www.datafriesland.nl/wp-content/uploads/2022/11/20221122-DF-EARMOEDATLAS-FERFIER-RAPPORTAGE-FERFIERSEARMOED-YN-FRYSLAN-DATAFRYSLAN.pdf>

Jorritsma, P., Berveling, J., de Haas, M., Bakker, P. & Harms, L. (2018). *Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem?* Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

<https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/10/31/mobiliteitsarmoede-vaag-begrip-of-concreet-probleem>

Kampert, A., Nijenhuis, J., Verhoeven, M. & Dahlmans, D. (2018). *Risico op vervoersarmoede; Een eerste aanzet tot een indicator*.

<https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2018/50/risico-op-vervoersarmoede>

Kampert, A., Nijenhuis, J., Nijland, H., Uitbeijerse, G. en Verhoeven, M. (2019). *Indicator risico op vervoersarmoede: Inzicht op buurtniveau*.

<https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2019/42/indicator-risico-op-vervoersarmoede>

Krabbenborg, L. en Uitbeijerse, G. (2023). Een kwalitatieve studie naar bereikbaarheidsarmoede.

<https://www.kimnet.nl/publicaties/publicaties/2023/05/09/beperkt-bereikbaar-een-kwalitatieve-studie-naar-bereikbaarheidsarmoede>

Planbureau Fryslân. (2023a). *Natuur, landschap en biodiversiteit in Fryslân*.

<https://www.planbureau Fryslan.nl/wp-content/uploads/2023/03/FP-2023-Factsheet-NLB-in-Fryslan-DEF.pdf>

Planbureau Fryslân. (2023b). Bereikbaarheid in Fryslân.

<https://www.planbureau Fryslan.nl/monitoren/bereikbaarheid/>

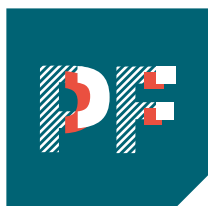
Pot, F. (2023). *The Extra Mile: Perceived Accessibility in Rural Areas*. [Thesis fully internal (DIV), University of Groningen]. University of Groningen.

<https://doi.org/10.33612/diss.737899635>

Van der Meulen, A.D. (2022, 7 december). Nieuwe busdienstregeling van Arriva in Friesland: 6 procent minder ritten. Leeuwarder Courant. Geraadpleegd op 21 maart 2023, van

<https://lc.nl/friesland/Nieuwe-busdienstregeling-6-procent-minder-ritten-28092598.html>

Zijlstra, T., Bakker, S. & Witte, J. (2022). De maatschappelijke effecten van het wijdverbreide autobezit in Nederland. <https://www.kimnet.nl/publicaties/publicaties/2022/02/22/het-wijdverbreide-autobezit-in-nederland>



Planbureau Fryslân
Doelestraat 8a
8911 DX Leeuwarden
(058) 234 85 00
info@planbureaufryslan.nl
www.planbureaufryslan.nl

Planbureau Fryslân wordt gesubsidieerd door de provincie Fryslân.

COLOFON

Auteurs

Sanne Wierdsma
Chaïm la Roi
Mirre van der Meer

Met medewerking van

Bernard Boorsma
Sjaak Moerman

Eindredactie

Stephanie Brands

Vormgeving

Jongens van de Jong