

Mobiliteit voor iedereen

Een verkenning van de vervoersbehoefte van inwoners met een beperkt budget in de gemeente Groningen

Inhoudsopgave

1 Onderzoekopzet	3
1.1 Aanleiding en doel van het onderzoek	3
2 Mobiliteitsarmoede	4
2.1 Afbakening van het begrip	4
2.2 Mobiliteitsarmoede en stedelijkheid	5
3 Methode	6
3.1 Dataverzameling	6
3.2 Verdeling respons naar leeftijd	6
3.3 Verdeling respons naar gebiedsdeel	7
3.4 Verdeling respons naar huishoudsamenstelling	7
4 Resultaten	8
4.1 Vervoerskenmerken	8
4.2 Reisgedrag	9
4.3 Openbaar vervoer	10
4.4 Openbaar vervoer en jongeren	14
4.5 Verkenning kosten OV	15
5 Conclusie	19
6 Referenties	20
Colofon	21

1 Onderzoeksopzet

1.1 Aanleiding en doel van het onderzoek

Toegang tot vervoer is een voorwaarde om actief mee te kunnen doen in de samenleving. Of het nu gaat om naar het werk gaan, familie bezoeken, mantelzorg verlenen of deelnemen aan sportactiviteiten: vervoer vervult een essentiële rol. Toch is toegang tot vervoer is niet voor iedereen vanzelfsprekend. Mensen met een beperkt budget kunnen het zich in sommige gevallen niet veroorloven om bepaalde verplaatsingen doen. In zulke gevallen spreken we van mobiliteits- of vervoersarmoede. Het aantal mensen dat weinig geld overhoudt om vervoer te betalen, is afgelopen jaren bovendien toegenomen (Warnaar et al., 2024). Voor deze groep is betaalbaar en goed bereikbaar openbaar vervoer van groot belang.

Om vervoersarmoede tegen te gaan, is in de gemeenten Het Hogeland en Eemsdelta ervaring opgedaan met de Meedoen Pas. Met deze pas kunnen inwoners met een inkomen van maximaal 120% van de bijstandsnorm op werkdagen na 09.00 uur en in het weekend de hele dag gratis reizen met de bus (Qbuzz) en trein (Arriva). Het OV-bureau Groningen Drenthe heeft onderzoek laten doen om mogelijkheden te verkennen of de Meedoen Pas, of een variant daarvan, breder kan worden uitgerold de provincies Groningen en Drenthe. Ook de gemeente Groningen verkent de mogelijkheden om openbaar vervoer toegankelijker/meer betaalbaar te maken voor inwoners met een laag inkomen. Om een beeld te krijgen van de behoeftes en het gedrag van inwoners, heeft zij Onderzoek, Informatie en Statistiek Groningen (OIS) gevraagd om hier onderzoek naar te doen.

Dit onderzoek biedt inzicht in de vervoersbehoefte en de mogelijke oorzaken van vervoersarmoede binnen de doelgroep, met een focus op het openbaar vervoer. Het doel van het onderzoek is om beter te kunnen bepalen of de Meedoen Pas, of een vergelijkbaar initiatief, een passende maatregel is voor de gemeente Groningen.

2 Mobiliteitsarmoede

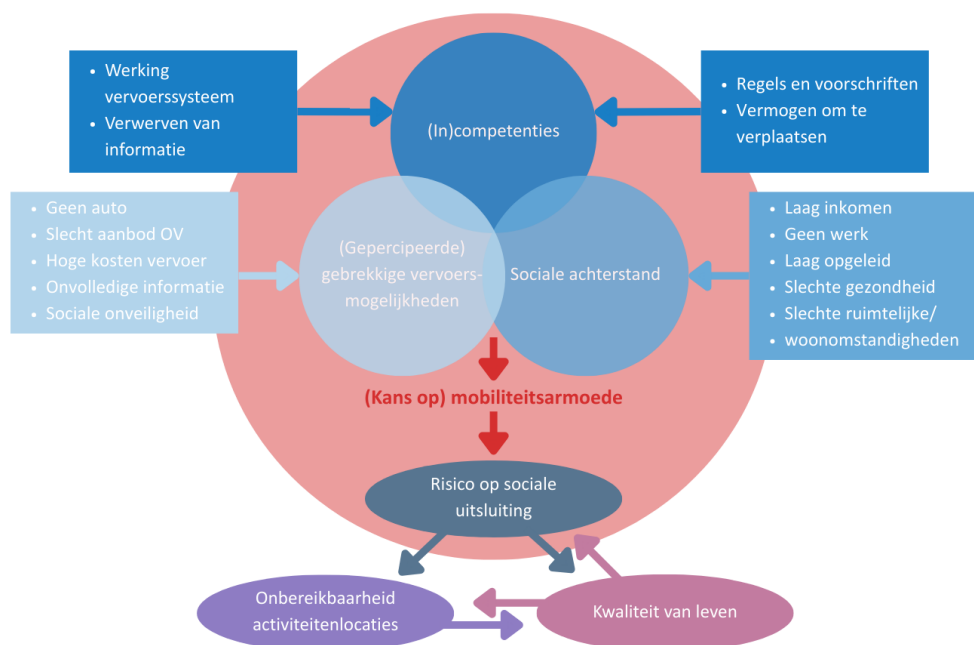
2.1 Afbakening van het begrip

In de literatuur wordt vaak gesproken over vervoersarmoede en mobiliteitsarmoede wanneer mensen niet voldoende toegang hebben tot betaalbaar, betrouwbaar en toegankelijk vervoer. Dit gebrek aan mobiliteit kan hen belemmeren in hun dagelijkse activiteiten, zoals werk, onderwijs en sociale activiteiten. Hoewel de termen vaak door elkaar heen worden gebruikt, hebben ze verschillende betekenissen. Daarom is het belangrijk om beide begrippen duidelijk af te bakenen.

“Er is sprake van vervoersarmoede als iemand door een gebrek aan vervoersmogelijkheden onvoldoende kan deelnemen aan het maatschappelijk leven” (MuConsult, 2022; Jorritsma et al., 2018). Deze definitie van gaat specifiek over de vraag of iemand feitelijk gebruik kan maken van vervoer. Dit gaat bijvoorbeeld over factoren zoals de betaalbaarheid van vervoer, de aanwezigheid van buslijnen en autobezit.

Mobiliteitsarmoede wordt breder gedefinieerd dan vervoersarmoede. In het onderzoek van Jorritsma et al. (2018) wordt gesteld dat mobiliteitsarmoede niet alleen betrekking heeft op de objectieve toegang tot vervoersmiddelen, maar ook de sociaaleconomische positie waarin iemand verkeerd en hun vaardigheden. Jorritsma et al. (2018) vatten dit samen in het onderstaande conceptuele model (Figuur 1). De combinatie van deze drie dimensies kan leiden tot mobiliteitsarmoede wanneer het iemand belemmert om deel te nemen aan het maatschappelijk leven.

Figuur 1: Overzicht relevante factoren die de kans op mobiliteitsarmoede vergroten (Jorritsma et al., 2018)



2.2 Mobiliteitsarmoede en stedelijkheid

Mobiliteitsarmoede manifesteert zich op verschillende manieren in stedelijke en landelijke gebieden, met elk hun eigen uitdagingen. In landelijke gebieden zijn huishoudens vaker afhankelijk van vervoer omdat voorzieningen en activiteiten verder uit elkaar liggen. Er bestaat daar met name een grotere afhankelijkheid van auto's door een lagere beschikbaarheid van het openbaar vervoer (Warnaar et al., 2024). Onderzoek van Pot (2023) wijst daarnaast uit dat er geen grote verschillen zitten tussen de ervaren bereikbaarheid in landelijke en stedelijke gebieden. Hij stelt dat in landelijke gebieden kwetsbare doelgroepen zoals ouderen, kinderen of mensen met een laag inkomen vooral problemen mobiliteitsproblemen ervaren. Geen toegang hebben tot een auto in een landelijke omgeving vergroot dan ook de kans op mobiliteitsarmoede. Mede hierom is de Meedoen pas geïnitieerd in het Hogeland en Eemsdelta. In stedelijke gebieden zijn voorzieningen en activiteiten over het algemeen beter bereikbaar. Tegelijkertijd concentreren kwetsbare groepen zoals mensen met een laag inkomen, werkzoekenden, mensen met een migratieachtergrond zich vaker in steden (Jorritsma et al., 2018). Hierdoor is mobiliteitsarmoede ook een risico binnen een stedelijke context.

In dit onderzoek richten we ons op de ervaringen van inwoners van de gemeente Groningen. In vergelijking met de andere Groninger gemeenten is de gemeente Groningen een stedelijke gemeente. Hoewel stedelijke gebieden in het algemeen beter voorzien zijn van openbaar vervoer en andere voorzieningen, zijn er binnen steden zoals de gemeente Groningen duidelijke verschillen tussen wijken. Zo blijkt uit de enquête Leefbaarheid van 2022 bijvoorbeeld dat inwoners van de Hoogte, waar relatief veel minima wonen, de tevredenheid over het OV laag is ten opzichte van de gemiddelde tevredenheid in Groningen.

3 Methode

3.1 Dataverzameling

In 2024 voerde Mobycon een onderzoek uit naar de implementatie van een OV-maatregel voor mensen met een beperkt budget in de provincies Groningen en Drenthe. Het doel van deze maatregel is om door middel van gratis openbaar vervoer voor mensen met een klein budget de maatschappelijke participatie te verhogen en mobiliteitsarmoede te verminderen. In de verkenning is gerekend met verschillende inkomensgrenzen, waarbij 120% van de bijstandsnorm de hoogste inkomensgroep was.

In lijn met de gehanteerde inkomensgrens in het onderzoek van Mobycon wilden we ook in ons onderzoek inwoners bereiken met een inkomen tot maximaal 120% van de bijstandsnorm. Om deze doelgroep te bereiken, is er een vragenlijst uitgezet bij inwoners die een Stadjespas hebben. De inkomensgrens voor de Stadjespas is namelijk tot 120% van de bijstandsnorm. De vragenlijst heeft tussen februari en maart 2025 twee keer in de nieuwbrief van Stadjespas gestaan. In totaal is de vragenlijst door 902 personen (deels) ingevuld.

De vragenlijst is grotendeels gebaseerd op de dimensies uit Figuur 2, met als doel inzicht te krijgen in de vervoersbehoeften en de mate van vervoersarmoede binnen de doelgroep. Daarbij lag de nadruk op de (ervaren) beschikbare vervoersmogelijkheden. Dit onderzoek richt zich specifiek op de ervaringen van inwoners met een beperkt budget. De vragenlijst is niet verspreid onder andere inwonersgroepen. Hierdoor kunnen de antwoorden niet vergeleken worden met de vervoersbehoefte en mogelijke oorzaken van mobiliteitsarmoede van andere Groninger inwoners.

3.2 Verdeling respons naar leeftijd

Tabel 1 laat de verdeling van de respondenten naar leeftijd zien. Deze tabel geeft daarnaast de verdeling weer van dezelfde leeftijdsgroepen binnen de gemeente Groningen (de populatie). Van de respondenten is 6% tussen de 18 en 27 jaar, terwijl dit in de populatie 31% is. Dit betekent dat jongeren ondervertegenwoordigd zijn in de steekproef. Het aandeel respondenten in de leeftijdsgroep 28 tot 44 jaar komt ongeveer overeen met de werkelijke verhouding binnen de gemeente. De leeftijdsgroepen van 45 tot 64 jaar (42%) en 65 tot 74 jaar (16%) zijn oververtegenwoordigd. Niet alle respondenten hebben hun geboortedatum ingevuld, daarom wijkt het aantal respondenten in tabel 1 af van de totale respons.

Tabel 1: Respons (n=763) naar leeftijd, vergeleken met de verdeling 18-plussers in de gemeente Groningen (n=209.640)

	respons	populatie 2024
18 - 27 jaar	6%	31%
28 - 44 jaar	30%	27%
45 - 64 jaar	42%	24%
65 - 74 jaar	16%	10%
75 jaar of ouder	6%	8%

3.3 Verdeling respons naar gebiedsdeel

Ruim negen op de tien respondenten hebben hun postcode achtergelaten. Deze postcodes worden gebruikt om een onderverdeling te kunnen maken van de resultaten naar gebiedsdeel. De verdeling van de respons over de gebiedsdelen wordt vergeleken met de verdeling van huishoudens met een inkomen tot 110% van de bijstandsnorm. Hoewel we voor het werven van respondenten een inkomensgrens van 120% hebben gehanteerd geeft de verdeling van huishoudens tot 110% van de bijstandsnorm een goed beeld van de werkelijke verdeling van huishoudens binnen de gemeente. In de respons zijn bewoners uit het gebiedsdeel Centrum minder vertegenwoordigd dan in de populatie (tabel 2). Dit geldt in mindere mate voor de gebiedsdeel West. Dit betekent dat deze gebiedsdelen licht ondervertegenwoordigd zijn in de steekproef. Bewoners uit Oost zijn juist oververtegenwoordigd. Het aandeel respondenten uit Haren, Zuid, Ten Boer en de Oude Wijken komen ongeveer overeen met het aandeel in de totale populatie. Over het algemeen komt de respons goed overeen met werkelijke verdeling van huishoudens over de gebiedsdelen.

Tabel 2: Respons (n=735) naar gebiedsdeel, vergeleken met de verdeling van huishoudens met een inkomen tot 110% van het sociaal minimum in de gemeente Groningen (exclusief studentenhuishoudens).

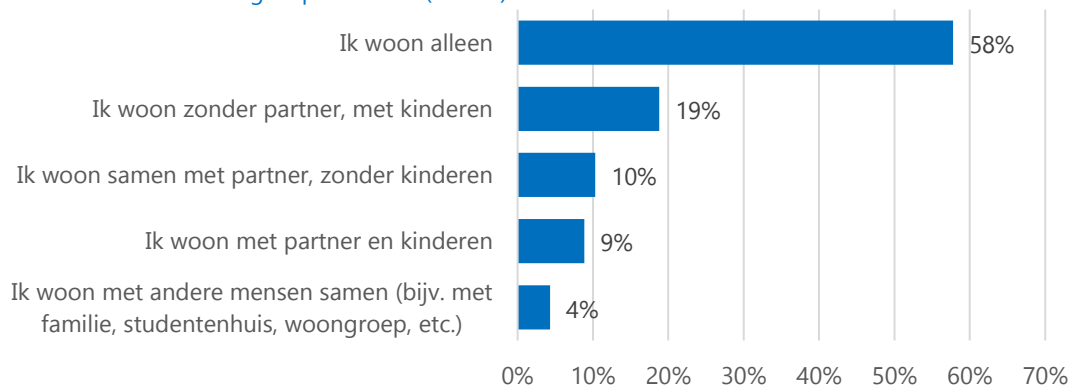
	respons	Verdeling Groningse huishoudens tot 110% van de bijstandsnorm
Centrum	7%	11%
Haren	3%	3%
Oost	20%	14%
Oude Wijken	29%	28%
Ten Boer	2%	1%
West	20%	23%
Zuid	19%	20%

Bron: [Gronometer](#)

3.4 Verdeling respons naar huishoudsamenstelling

Figuur 2 laat de verdeling van de respons naar huishoudsamenstelling zien. Hiernaar is omdat een aantal vragen betrekking hadden op het reisgedrag van (eventuele) kinderen van respondenten. Ruim een kwart van de respondenten (28%) woont samen met kinderen in het huishouden. Bijna zes op de tien respondenten wonen alleen. Dit is in lijn met de afspiegeling van de populatie; 57% van alle personen met een inkomen tot 120% van het sociaal minimum woont alleen (CBS, 2025). De overige respondenten wonen zonder kinderen in wisselende samenstellingen.

Figuur 2: Huishoudsamenstelling respondenten (n=767)



4 Resultaten

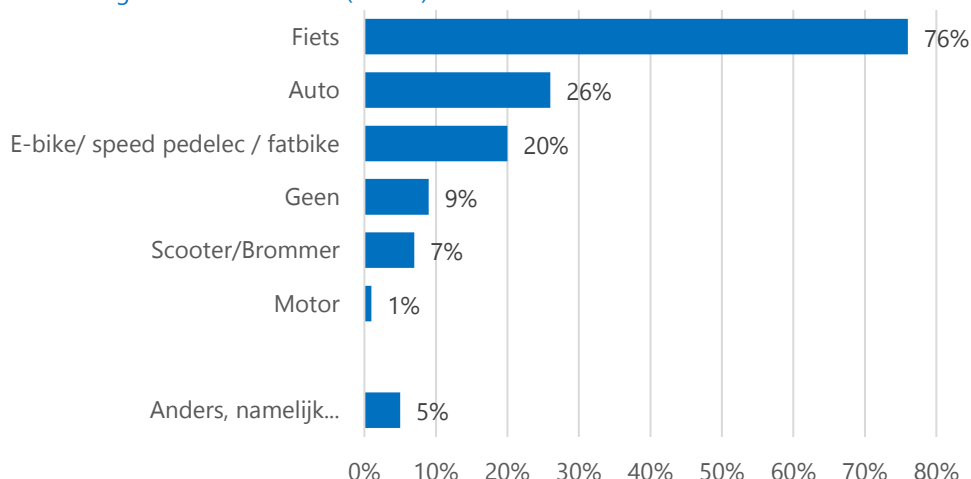
4.1 Vervoerskenmerken

Zoals eerder benoemd, vergroten beperkte verplaatsingsmogelijkheden de kans op sociale exclusie. Wie mobiel is, kan voorzieningen bereiken, boodschappen doen en sociale contacten onderhouden. In dit onderdeel gaan we verder in op de vervoersmogelijkheden van respondenten en hun reisgedrag.

Voertuigbezit

We vroegen aan de respondenten welke voertuigen hun huishouden in het bezit heeft. In Figuur 3 worden de resultaten op deze vraag weergegeven. Ruim drie kwart (76%) van de respondenten is in het bezit van een fiets. Daarnaast bezit een op de vijf (20%) respondenten (ook) een E-bike, speed pedelec of fatbike. Ruim een kwart (26%) van de huishoudens van respondenten hebben een auto. De Basismonitor Groningen rapporteert dat er gemiddeld 54 auto's per 100 huishoudens zijn in de gemeente Groningen. De aantallen in de gebiedsdelen variëren van 23 in het Centrum tot 127 in Ten Boer. Ondanks dat huishoudens meerdere auto's in het bezit kunnen hebben lijkt het autobezit in de steekproef lager te liggen dan gemiddeld in de gemeente Groningen.

Figuur 3: Voertuigbezit in huishouden (n=883)



*Meerdere antwoorden mogelijk, waardoor de aantallen optellen tot meer dan het aantal respondenten.

Het wel of niet hebben van een rijbewijs is één van de factoren die meespeelt in de kans op mobiliteitsarmoede. Daarom hebben wij aan de respondenten gevraagd of zij in het bezit zijn van een rijbewijs. Uit de resultaten blijkt dat ruim de helft (55%) van de respondenten een rijbewijs heeft, tegenover een kleine minderheid (45%) zonder rijbewijs. Ter vergelijking: in de gemeente Groningen heeft 69% van de volwassen bevolking een rijbewijs (CBS, 2025). Het rijbewijsbezit in de bevroegde groep is dus lager dan gemiddeld in Groningen.

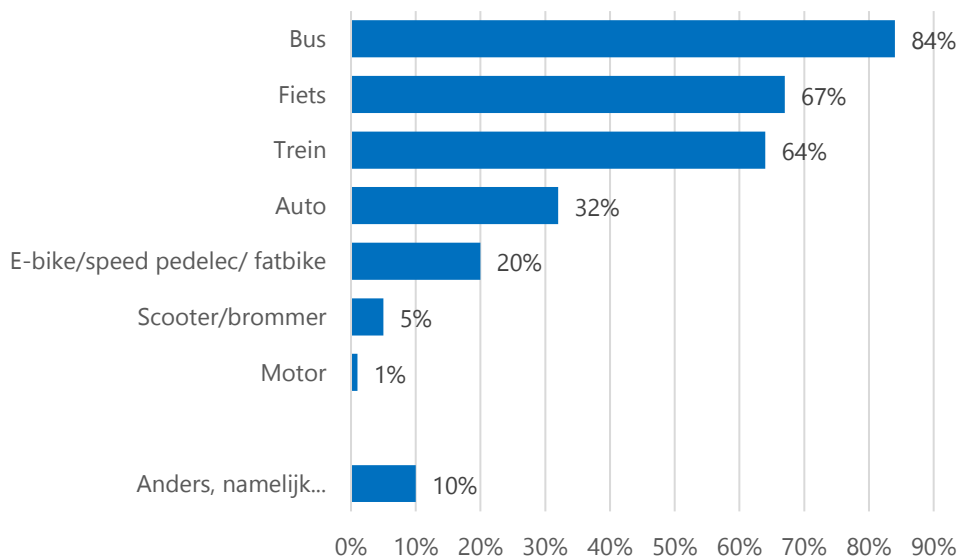
4.2 Reisgedrag

In deze paragraaf onderzoeken we het reisgedrag van de respondenten, waarbij we kijken naar welke vervoersmiddelen zij gebruiken en de gebieden waarin zij zich verplaatsen. Figuur 4 laat zien welke vervoersmiddelen respondenten gebruiken. Hierbij hadden respondenten de mogelijkheid om meerdere vervoersmiddelen te kiezen. Een ruime meerderheid (84%) van de respondenten reist met de bus. Ook de trein is een openbaar vervoersmiddel wat veel door de respondenten wordt gebruikt (64%). Daarnaast wordt de fiets door een groot deel van de respondenten gebruikt (67%). Bijna een derde (32%) maakt gebruik van een auto om te reizen. Het aandeel respondenten dat een auto gebruikt ligt iets hoger dan het aandeel respondenten die een auto in het bezit heeft. Een mogelijke verklaring is dat er respondenten zijn die geen auto bezitten, maar wel me rijden met anderen of een taxi gebruiken.

We hebben gekeken welk deel van de respondenten enkel gebruik maakt van de bus en/of trein om zich te verplaatsen om een inschatting te kunnen maken van het aandeel dat in bepaalde mate afhankelijk is van het OV. Een tiende van alle respondenten (n=902) gebruikt enkel de trein en/of bus.

Bij de categorie anders namelijk noemen respondenten vooral de WMO-vervoer, lopen, scootmobiel en de reguliere taxi.

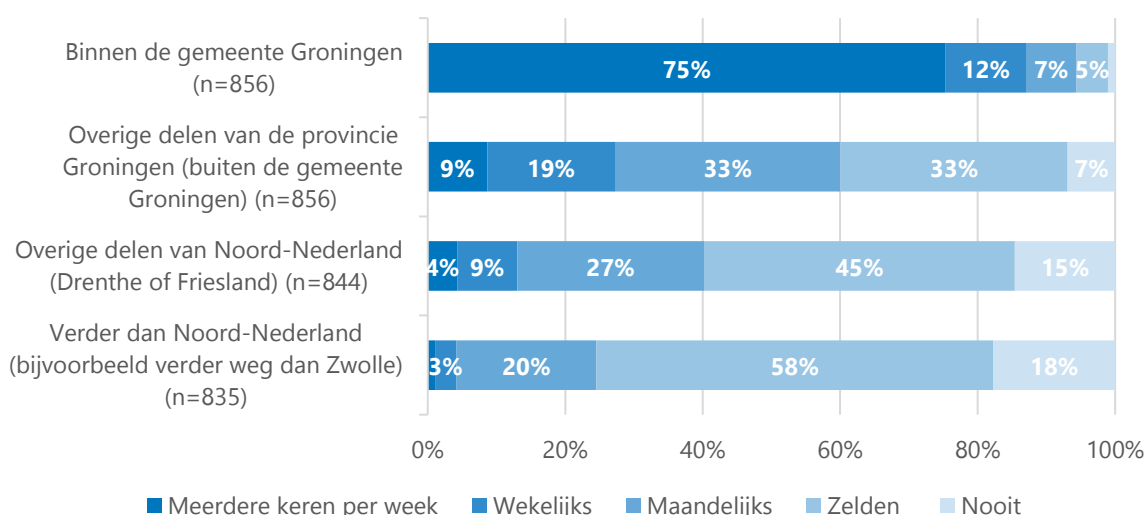
Figuur 4: Welke vervoersmiddelen gebruikt u? (n=902)*



*Meerdere antwoorden mogelijk, waardoor de aantallen optellen tot meer dan het aantal respondenten.

In een vervolgvraag vroegen we aan de respondenten hoe vaak zij reizen binnen en buiten bepaalde gebieden. In Figuur 5 worden de resultaten van deze vraag weergegeven. Hieruit blijkt dat de meeste reizen plaatsvinden binnen de gemeente Groningen. Hoe groter de afstand tot de gemeente, hoe minder vaak mensen daarnaartoe reizen. Twee op de vijf respondenten (40%) reist naar overige delen van de provincie Groningen. Drie op de vijf (60%) reizen zelden of nooit naar Drenthe of Friesland. Tot slot reist drie kwart (75%) zelden of nooit verder dan Noord-Nederland.

Figuur 5: Hoe vaak reist u binnen de volgende gebieden?



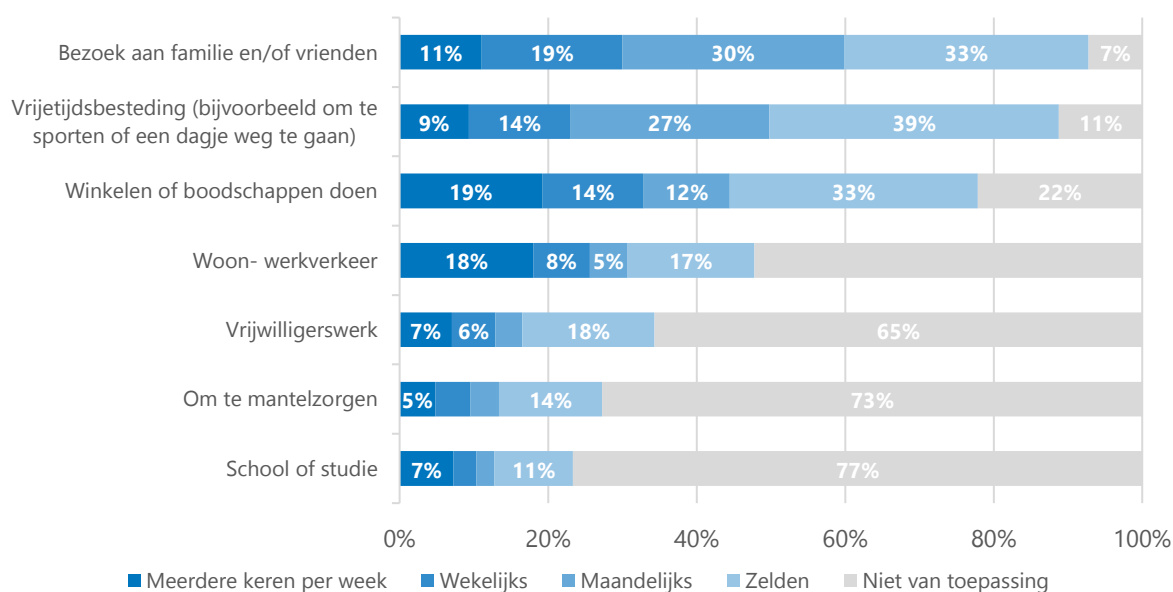
4.3 Openbaar vervoer

In deze paragraaf bespreken we het OV-gebruik van respondenten. We onderzoeken met welk doel de respondenten het OV gebruiken en welke redenen respondenten hebben om het OV niet te gebruiken. Daarnaast bieden deze resultaten inzicht in een aantal factoren die bijdragen aan mobiliteitsarmoede, zoals betaalbaarheid en de fysieke en digitale toegankelijkheid van het OV.

Gebruik van openbaar vervoer

We vroegen de respondenten die gebruikmaken van de bus en/of trein waarvoor en hoe vaak zij het OV gebruiken. Figuur 6 laat zien dat het OV door een grote groep respondenten wordt gebruikt voor bezoek aan familie en/of vrienden en vrijetijdsbesteding.

Figuur 6: Hoe vaak maakt u gebruik van openbaar vervoer voor de volgende doeleinden? (n=745)

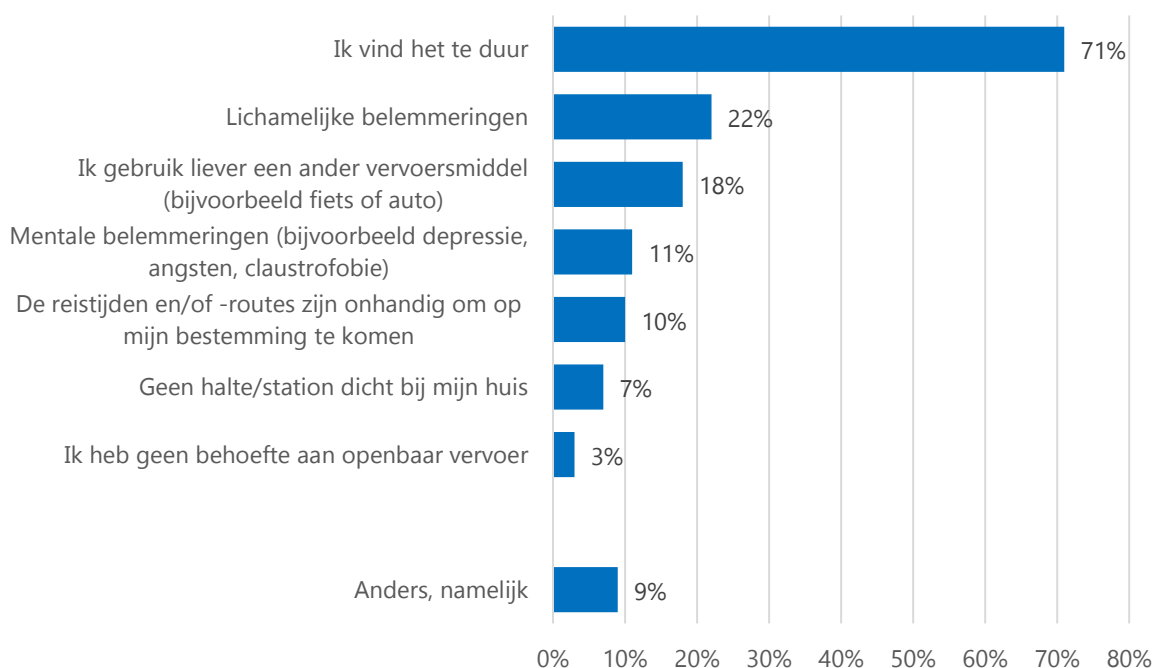


Winkelen en woon-werkverkeer worden het vaakst meerdere keren per week met het openbaar vervoer gedaan. In totaal is de groep respondenten die het OV voor deze doelen gebruikt, echter kleiner. Bijna een vijfde van de respondenten (19%) gebruikt het OV meerdere keren per week om te winkelen of boodschappen te doen. Een vergelijkbaar aandeel (18%) gebruikt het OV meerdere keren per week voor woon- werkverkeer.

Obstakels voor OV-gebruik

Bijna een tiende van de respondenten geeft aan nooit gebruik te maken van het OV. Aan deze groep vroegen we wat redenen zijn om geen gebruik te maken het OV. De resultaten hiervan worden weergegeven in Figuur 7. Hierbij hadden respondenten de mogelijkheid om meerdere antwoorden te geven. Voor het grootste deel van de respondenten zijn de kosten van het OV een reden om het OV niet te gebruiken. Bijna drie kwart van de respondenten die geen OV gebruikt (71%), vindt het OV namelijk te duur. Andere redenen zijn onder andere lichamelijke beperkingen (22%), mentale belemmeringen (11%) en de voorkeur voor een ander vervoersmiddel (18%). In de categorie "Anders, namelijk " wordt een aantal keer genoemd dat de respondent gebruikt maakt van een deeltaxi.

Figuur 7: Wat zijn redenen voor u om geen gebruik te maken van het openbaar vervoer? (n=92)

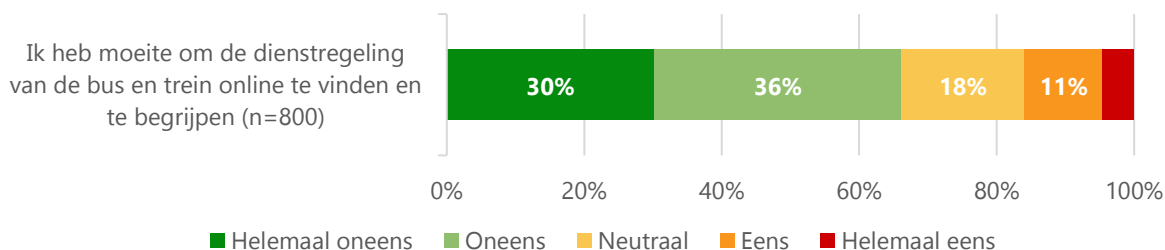


*Meerdere antwoorden mogelijk, waardoor de aantallen optellen tot meer dan het aantal respondenten.

Toegankelijkheid van openbaar vervoer

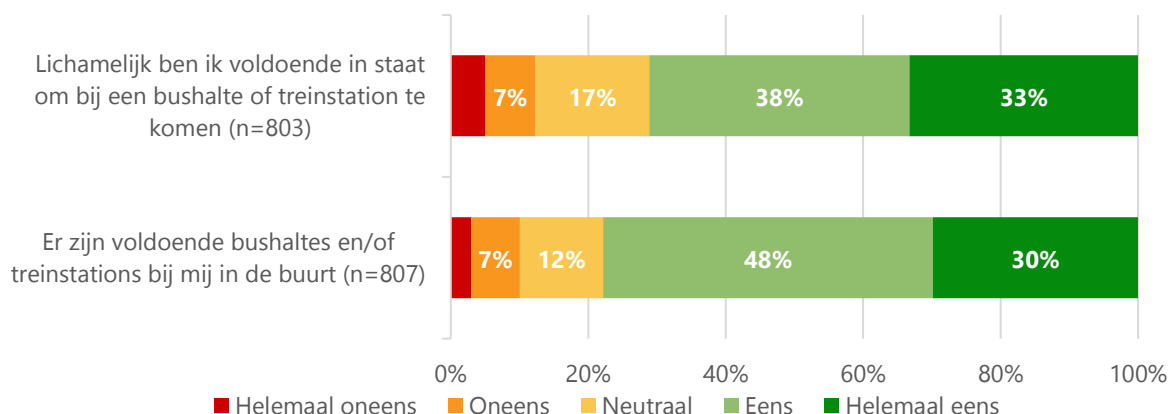
In dit onderzoek legden we de respondenten een aantal stellingen voor over de fysieke en digitale toegankelijkheid van het OV. De eerste stelling heeft betrekking op de digitale toegankelijkheid (Figuur 8). Respondenten konden aangeven of ze moeite hebben om de dienstregeling van de bus en trein online te vinden en te begrijpen. Twee derde (66%) heeft *geen* moeite om de dienstregeling te vinden en te gebruiken. Daarentegen geeft 16% aan het (helemaal) eens te zijn met de stelling, en dus wel moeite te hebben met het vinden en begrijpen van de dienstregelingen.

Figuur 8: Stelling over digitale toegankelijkheid van openbaar vervoer



De overige stellingen hadden betrekking op de fysieke toegankelijkheid van het OV (Figuur 9). Bijna drie kwart van de respondenten (71%) is het eens met de stelling: 'Lichamelijk ben ik voldoende in staat om bij een bushalte of treinstation te komen'. Van de respondenten is 12% het (helemaal) oneens met de stelling, en dus lichamelijk onvoldoende in staat om bij een treinstation te komen. Uit de volgende stelling blijkt dat een meerderheid (78%) vindt dat er voldoende bushaltes en/of treinstations in de buurt zijn. Een tiende van de respondenten vindt het aantal bushaltes of treinstation onvoldoende.

Figuur 9: Stellingen over de fysieke toegankelijkheid van openbaar vervoer

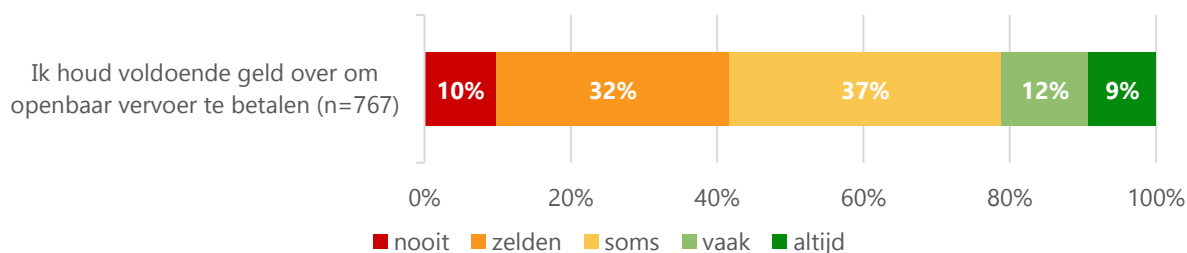


Uit deze stellingen blijkt dat het openbaar vervoer door een meerderheid van de respondenten zowel fysiek als digitaal toegankelijk wordt ervaren. Er is echter een relatief kleine groep respondenten voor wie het OV in mindere mate toegankelijk is.

Betaalbaarheid van openbaar vervoer

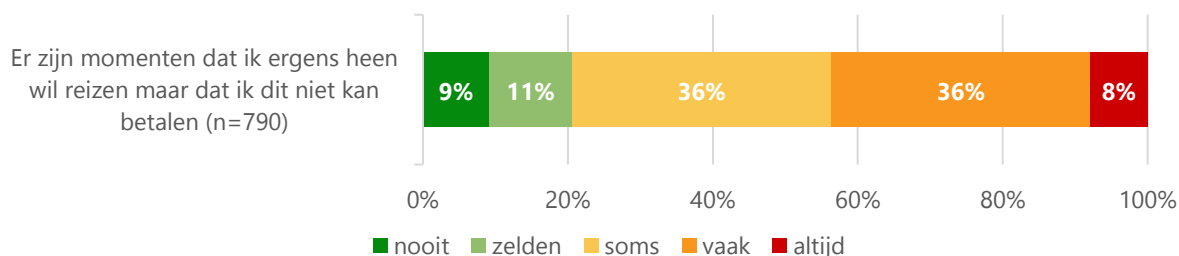
Met een aantal stellingen wilden we inzicht krijgen in hoeverre het openbaar vervoer betaalbaar is voor de doelgroep. Bij de eerste stelling (Figuur 10) konden respondenten aangeven hoe vaak ze voldoende geld overhouden om openbaar vervoer te betalen. Uit deze stelling is gebleken dat 42% van de respondenten nooit of zelden voldoende geld over heeft om openbaar vervoer te betalen. Ruim een derde van de respondenten (37%) heeft soms geld over. Een vijfde (21%) geeft aan vaak of altijd voldoende over te houden.

Figuur 10: Stelling over de betaalbaarheid van openbaar vervoer



In de tweede (figuur 11) stellingen vroegen we de respondenten hoe vaak er momenten zijn dat ze ergens heen willen reizen, maar dit niet kunnen betalen. Ruim twee op de vijf respondenten (44%) geeft aan dat er soms of vaak momenten zijn waarop ze niet kunnen reizen vanwege een gebrek aan financiële middelen. Ruim een derde (36%) ervaart soms deze momenten. Een vijfde (20%) heeft zelden of nooit momenten dat ze willen reizen maar dit niet kunnen betalen.

Figuur 11: Stelling over de betaalbaarheid van openbaar vervoer



De resultaten van deze stellingen wijzen erop dat het merendeel van de respondenten regelmatig financiële uitdagingen ervaart bij het gebruik van openbaar vervoer en reizen in het algemeen.

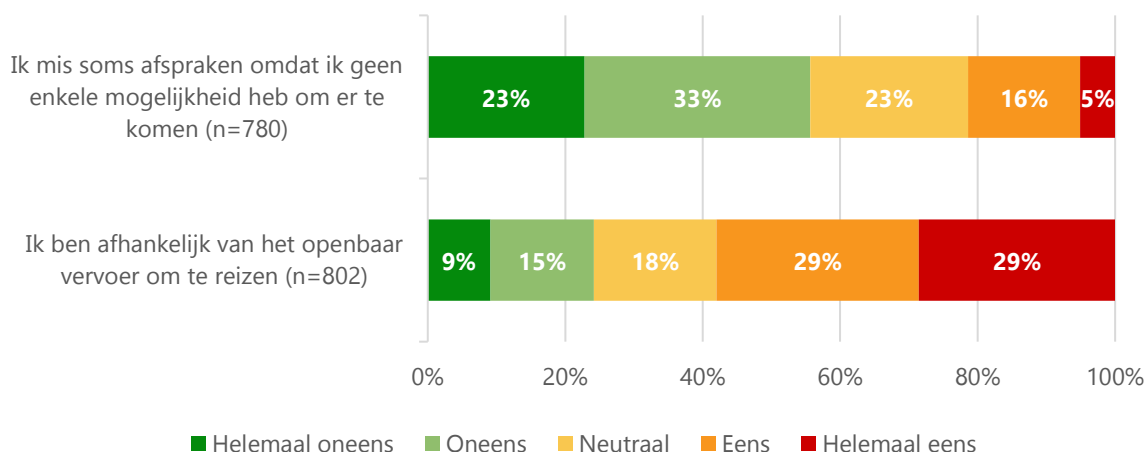
Afhankelijkheid van openbaar vervoer

Om inzicht te krijgen in de mate waarin respondenten afhankelijk zijn van het openbaar vervoer, hebben we ze twee stellingen voorgelegd (zie Figuur 12).

De eerste stelling heeft betrekking op de mobiliteit van respondenten. Het goed kunnen bereiken van activiteiten en afspraken is belangrijk voor het onderhouden van sociale contacten en vrijetijdsbesteding, maar ook voor formelere afspraken zoals medische afspraken of werkafspraken. Om erachter te komen in welke mate respondenten problemen ervaren met het bereiken van afspraken vanwege een gebrek aan vervoersmogelijkheden, legden we de volgende stelling voor: *"Ik mis soms afspraken omdat ik geen enkele mogelijkheid heb om er te komen"*. Ruim de helft van de respondenten (56%) is het (helemaal) oneens met de stelling (Figuur 10). Zij ervaren dus geen problemen met het halen van afspraken. Een vijfde (21%) ervaart soms wel gebrekkige vervoersmogelijkheden en mist daardoor soms afspraken. Bijna een kwart (23%) geeft aan neutraal te zijn over de stelling.

De tweede stelling richtte zich op de ervaren afhankelijkheid van het openbaar vervoer. Van alle respondenten geeft drie op de vijf (58%) aan dat zij afhankelijk zijn van het OV om te reizen. Bijna een kwart (24%) van de respondenten is het (helemaal) oneens met deze stelling.

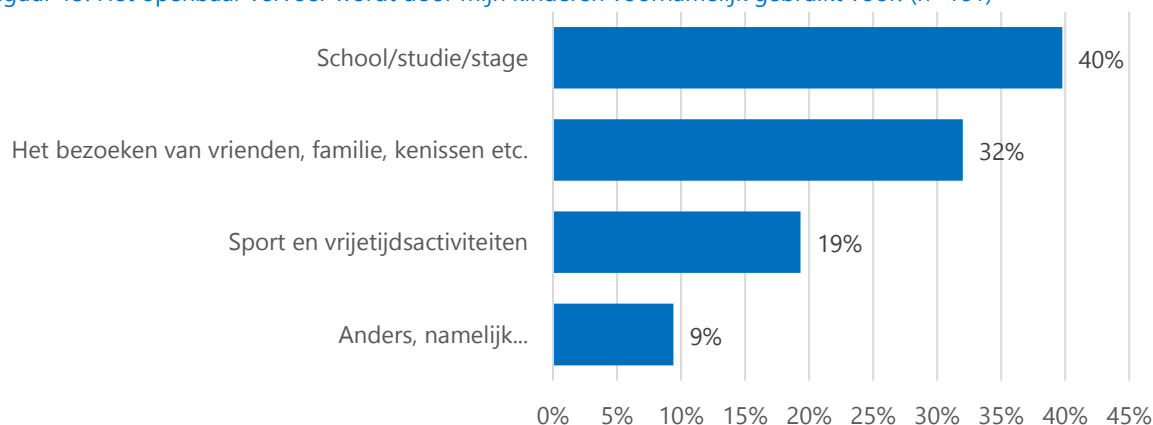
Figuur 12: Stellingen over afhankelijkheid van openbaar vervoer



4.4 Openbaar vervoer en jongeren

Het openbaar vervoer is belangrijk voor iedereen, omdat het mensen in staat stelt om deel te nemen aan de samenleving. Voor jongeren is het OV echter van extra belang, omdat zij vaak nog geen rijbewijs hebben en dus meer afhankelijk zijn van andere vormen van vervoer. Het biedt hen toegang tot onderwijs, sport en sociale activiteiten. Aan respondenten die in een huishouden met kinderen wonen, hebben we gevraagd naar het OV-gebruik van hun kinderen. In totaal gaat het om 211 respondenten. Bijna negen op de tien (86%) respondenten geeft aan dat hun kinderen het OV gebruiken voor om te reizen. Figuur 13 laat zien voor welke doeleinden kinderen van respondenten het openbaar vervoer voornamelijk gebruiken. School, studie en/of stage blijkt het belangrijkste reisdoel te zijn: twee vijfde (40%) van de kinderen gebruikt het OV hiervoor. Bijna een derde (32%) reist met het OV om vrienden, familie of kennissen te bezoeken en bijna een vijfde (19%) gebruikt het OV vooral voor sport en andere vrijetijdsactiviteiten.

Figuur 13: Het openbaar vervoer wordt door mijn kinderen voornamelijk gebruikt voor: (n=181)

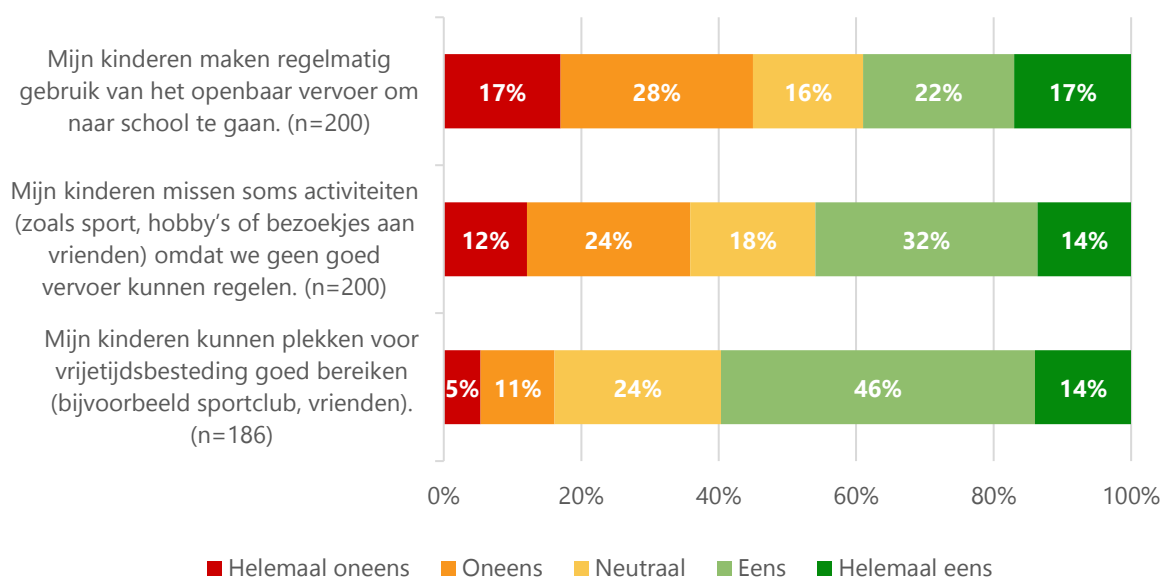


Figuur 14 geeft inzicht in hoe ouders het vervoer van hun kinderen ervaren. We vroegen ten eerste of het OV wordt gebruikt om naar school te gaan. Bijna twee op de vijf (39%) respondenten geeft aan dat hun kinderen gebruik maken van het OV om naar school te gaan. Bijna de helft (45%) geeft aan dat hun kinderen het OV niet hiervoor gebruiken.

Ten tweede geeft bijna de helft (46%) van de ouders aan dat diens kinderen soms activiteiten missen omdat er geen goed vervoer geregeld kan worden. Daarentegen ervaart ruim een derde (36%) geen vervoersproblemen die ertoe leiden dat hun kinderen soms activiteiten moeten missen.

De laatste stelling luidde: *"Mijn kinderen kunnen plekken voor vrijetijdsbesteding goed bereiken (bijvoorbeeld sportclub, vrienden)."* Hier is een kleine meerderheid van de respondenten positief. Drie op de vijf (60%) geeft aan dat diens kinderen plekken voor vrijetijdsbesteding goed kunnen bereiken. Verder is 16% het (helemaal) oneens met de stelling, terwijl bijna een kwart (24%) een neutrale positie inneemt.

Figuur 14: Stellingen over het OV-gebruik van kinderen in het huishouden



4.5 Verkenning kosten OV

In deze paragraaf gaan we verder in op in hoeverre de respondenten bereid zijn om gebruik te maken van het openbaar vervoer als de kosten van het openbaar vervoer zouden veranderen. We hebben hiervoor de respondenten vier stellingen voorgelegd die bevragen of een eventuele korting of het gratis maken van het OV ervoor zorgt dat ze het OV vaker zouden gebruiken. De resultaten van deze stellingen worden weergegeven in Figuur 15. De eerste twee stellingen richten zich op de invloed van financiële prikkels op het gebruik van openbaar vervoer. Uit de resultaten blijkt dat veel respondenten vaker gebruik zouden maken van het OV als dit financieel aantrekkelijker wordt. Zo geeft 82% van de respondenten aan het (helemaal) eens te zijn met de stelling: *"Als ik korting zou krijgen op openbaar vervoer, zou ik hier vaker gebruik van maken."*

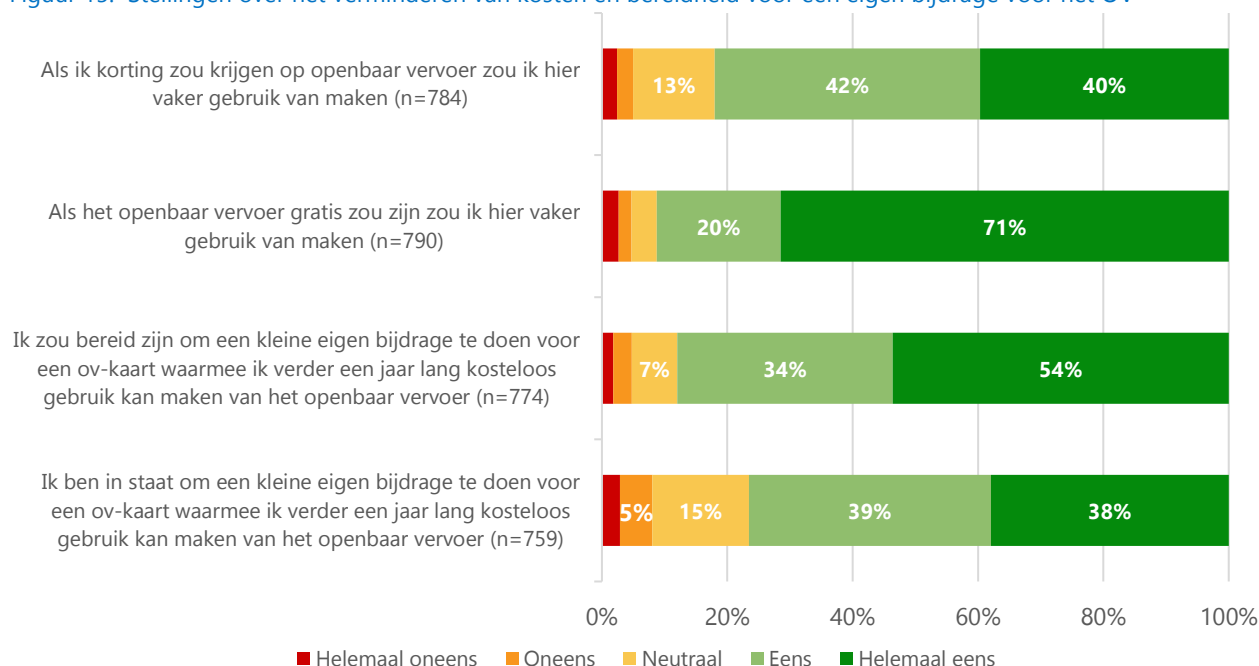
Nog meer mensen reageren positief op de stelling over het gratis maken van het openbaar vervoer: het overgrote deel (91%) is het (helemaal) eens met de stelling: *"Als het openbaar vervoer gratis zou zijn, zou ik hier vaker gebruik van maken."*

Uit de resultaten van de derde stelling blijkt dat het overgrote deel van de respondenten (88%) bereid is om een kleine betaling te betalen voor een OV-kaart waarmee ze een jaar lang kosteloos

kunnen reizen. Bij deze stelling is bewust geen invulling gegeven aan de hoogte van het bedrag, omdat er bij de gemeente nog geen duidelijkheid bestaat over welk bedrag hier passend is. Wat de respondenten onder een 'kleine bijdrage' verstaan, kan verschillen. Bij de interpretatie van 'kleine bijdrage' moet dus rekening gehouden worden met de financiële situatie en de interpretatie van respondenten.

Tot slot blijkt uit de laatste stelling dat 77% van de respondenten ook daadwerkelijk in staat is in om een kleine bijdrage te leveren voor een OV-kaart waarmee ze een jaar lang kosteloos kunnen reizen. Bijna een tiende (8%) is niet in staat om een eigen bijdrage te doen.

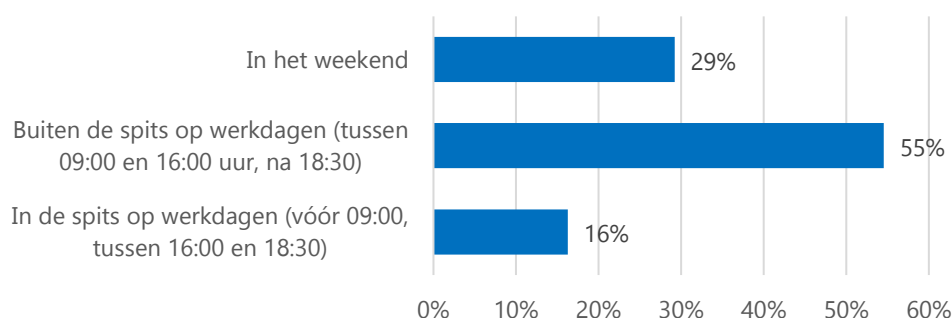
Figuur 15: Stellingen over het verminderen van kosten en bereidheid voor een eigen bijdrage voor het OV



Het reismoment is een belangrijke factor bij het inschatten van de kosten voor een maatregel voor gratis of goedkoper openbaar vervoer. Tijdens spitsuren is het OV drukker dan in de daluren. Om mensen te stimuleren om op rustige momenten te reizen, bieden vervoerders vaak goedkopere abonnementen aan voor het reizen tijdens daluren.

We vroegen aan de respondenten op welk moment zij vooral gebruik zouden maken van een OV-kaart waarmee ze gratis kunnen reizen. Meer dan de helft (55%) van de respondenten geeft aan de OV-kaart waarschijnlijk het meest te gebruiken op werkdagen buiten de spits (Figuur 16). Drie op de tien zouden de OV-kaart vooral gebruiken in het weekend. Reizen tijdens de spitsuren wordt door 16% van de respondenten genoemd. De spitsuren hebben als voordeel dat je de kaart dan ook makkelijker kan gebruiken voor woon-werk verkeer als dat nodig is.

Figuur 16: Op welk moment zou u vooral gebruik maken van een OV-kaart waarmee u gratis kunt reizen?

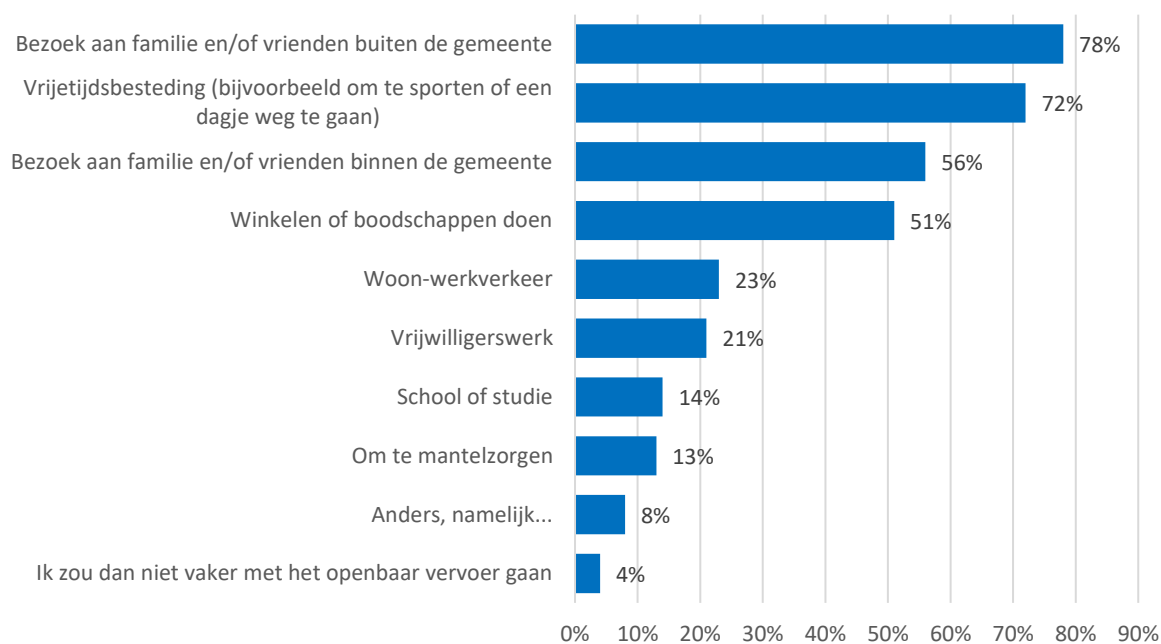


De respondenten hadden na het invullen van deze vraag de mogelijkheid om hun antwoord toe te lichten. Uit de antwoorden blijkt dat de situatie van respondenten uiteenloopt. De persoonlijke situatie heeft invloed op de voorkeur voor het reismoment. Een deel van de respondenten geeft aan dat ze in de spits moeten reizen voor werk. Anderen reizen het liefst in de daluren reizen omdat het dan rustiger is of omdat ze dan vaak familie bezoeken. In de open antwoorden wordt meerdere keren genoemd dat respondenten wisselend binnen en buiten de spits moeten reizen en het daarom moeilijk vinden om hun voorkeur aan te geven. Daarnaast geven meerdere respondenten ook hier aan dat te duur OV een obstakel is voor de activiteiten die ze graag willen/moeten ondernemen.

Tot slot hebben we aan de respondenten gevraagd waarvoor ze het openbaar vervoer (vaker) voor zouden gebruiken, op het moment dat het openbaar voor hen gratis wordt gemaakt. De resultaten van deze vraag worden weergegeven in Figuur 17. Respondenten konden hierbij meerdere antwoordmogelijkheden kiezen. De meeste respondenten geven aan het openbaar vervoer (vaker) te gaan gebruiken om familie en vrienden buiten de gemeente te bezoeken (78%) of voor vrijetijdsbestedingen (72%). Meer dan de helft zegt het OV(vaker) te gaan gebruiken om familie en vrienden binnen de gemeente te bezoeken (56%) of om te winkelen of boodschappen te doen (51%). Slechts 4% geeft aan dan niet vaker met het openbaar vervoer te gaan.

Bij de antwoordcategorie 'Anders, namelijk' gaven de respondenten voornamelijk aan dat ze het openbaar vervoer vaker zouden gebruiken voor vakanties en culturele uitstapjes, zoals naar het museum of de bioscoop. Ook medische afspraken voor zichzelf of familieleden worden genoemd als iets waarvoor de respondenten vaker het openbaar vervoer zouden gebruiken als het gratis zou zijn.

Figuur 17: Als u gratis gebruik kon maken van het openbaar vervoer, waar zou u het openbaar vervoer dan (vaker) voor gebruiken?



*Meerdere antwoorden mogelijk, waardoor de aantallen optellen tot meer dan het aantal respondenten.

5 Conclusie

Dit onderzoek biedt inzicht in de vervoersbehoefte en de mogelijke oorzaken van mobiliteitsarmoede bij inwoners met een beperkt budget. Hierbij was het doel om beter kunnen bepalen of de Meedoen Pas, of een vergelijkbaar initiatief, een passende maatregel is voor de gemeente Groningen.

Ten eerste ervaren respondenten een zekere mate van afhankelijkheid van het OV. Bijna zes op de tien respondenten geven aan dat zij afhankelijk zijn van het OV om te reizen. Een groot deel van de gehele steekproef maakt dan ook wel eens gebruik van de trein en/of bus. Voor een tiende van de respondenten is het OV het enige vervoersmiddel waarmee zij zich verplaatsen. Verder is het auto- en autorijbewijsbezit in steekproef lager dan gemiddeld in de gemeente Groningen. Naast dat dit risicofactoren zijn voor mobiliteitsarmoede, zorgt het ervoor dat inwoners in de steekproef meer aangewezen zijn op het OV om zich te verplaatsen.

Uit de resultaten blijkt dat hoge kosten voor OV-gebruik en een gebrek aan financiële middelen de grootste barrières zijn voor respondenten om (vaker) het OV te gebruiken. Beperkte vervoersmogelijkheden kunnen zorgen voor verminderde maatschappelijke deelname. De financiële obstakels duiden dan ook op een verhoogde kans op mobiliteitsarmoede in de doelgroep. Er is een kleine groep respondenten waarvoor lichamelijke beperkingen een obstakel zijn voor OV-gebruik. Voor de meerderheid van de respondenten is het OV fysiek goed toegankelijk. Dit wil zeggen dat er respondenten aangeven dat ze in staat zijn om de haltes/stations te bereiken en er genoeg haltes/stations zijn.

Tot slot geeft een ruime meerderheid van de respondenten aan dat ze vaker van het OV gebruik zouden maken als dit goedkoper of gratis zou zijn. Respondenten geven daarbij vooral aan dat ze het openbaar vervoer (vaker) zouden gebruiken om familie en/of vrienden te bezoeken of voor vrijetijdsbesteding. Daarnaast geven de meeste respondenten aan bereid te zijn om een kleine eigen bijdrage voor te doen voor een reiskaart. Bij de interpretatie van 'kleine bijdrage' dient rekening gehouden te worden met de financiële draagkracht van de doelgroep. Verder geeft het grootste gedeelte van de respondenten aan voorkeur te hebben om doordeweeks buiten de spits te reizen als een OV-kaart hebben waarmee ze gratis kunnen reizen. Uit de toelichting blijkt dat respondenten soms moeite hebben om een voorkeursmoment aan te geven omdat de ene week gratis reizen in de spits beter uitkomt en de andere week er vooral overdag buiten de spits of in het weekend gereisd moet worden. Daarnaast speelt de persoonlijke situatie van respondenten een rol. Inwoners met een baan waarvoor ze het ov moeten gebruiken hebben vaker voorkeur voor reizen in de spits.

6 Referenties

Basismonitor Groningen (2024) Verkeer | Voertuigbezit

<https://basismonitor-groningen.nl/standvangroningen/mobiliteit/>

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

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

Mobycon. (2024). *Uitrol 'Iedereen is welkom' in Groningen en Drenthe: Onderzoek naar een ov-propositie voor inwoners met een smalle beurs*. Ov-bureau Groningen Drenthe.

MuConsult. (2022). *Inventarisatie maatregelen tegen mobiliteitsarmoede*. Amersfoort.

<https://muconsult.nl/wp-content/uploads/2023/02/Inventarisatie-maatregelen-tegen-mobiliteitsarmoede.pdf>

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>

Warnaar, M., Wieman, G., & Lamers, S. (2024). *Betaalbaarheid mobiliteitskosten 2024*. Nibud.

<https://www.nibud.nl/nieuws/gemiddeld-vervoersgebruik-te-duur-voor-mensen-met-modaal-inkomen/>



Colofon

Mobiliteit voor iedereen 2025

Auteurs

Oscar Kamminga
Inge de Vries

Maand van uitgave

Mei

Opdrachtgever

Gemeente Groningen

Fotografie

Deon Prins

Uitgave

Onderzoek, Informatie en Statistiek Groningen

Online publicaties OIS Groningen

<https://publicaties.oisgroningen.nl/>

Linkedin

<https://linkedin.com/company/ois-groningen>

Contactgegevens

T: (050) 367 56 30
E: info@oisgroningen.nl
I: www.oisgroningen.nl