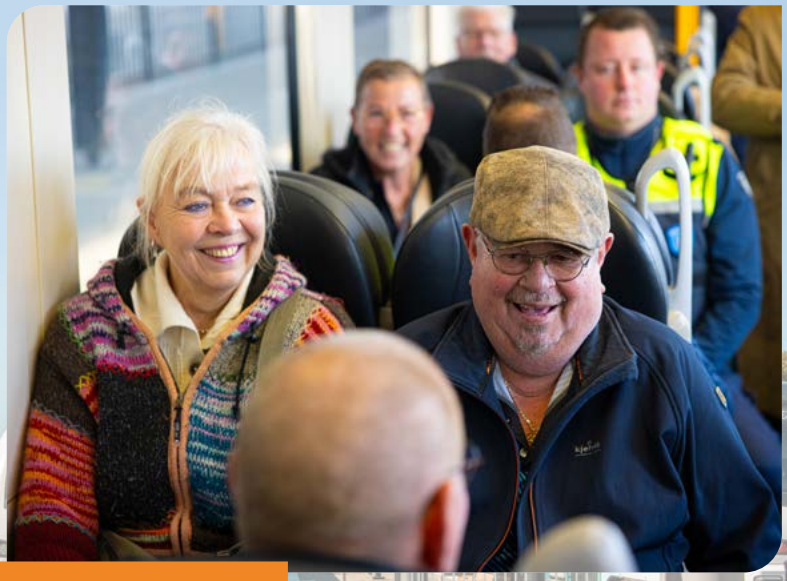










EEN **GOEDE REIS** VOOR **IEDEREEN**

Mobiliteit en meedoen

Whitepaper Arriva

Editie 2024

arriva

Inhoud

03 Voorwoord

04 Casus: gemeente Het Hogeland

06 Resultaten in beeld

09 Mobiliteitsarmoede, wat is het?

12 Zo werkt de Meedoen Pas

13 Gratis openbaar vervoer kan participatie bevorderen

14 Mobiliteit en sociale cohesie

15 Indicator risico op vervoersarmoede

Mobiliteit is voorwaarde voor meedoen



Heb je vragen na het lezen van deze whitepaper, neem dan contact op met de afdeling Sociaal Domein van Arriva.

Mail ons op
sociaaldomein@arriva.nl

of bel ons
088 - 277 72 72

Voorwoord



Openbaar vervoer opent letterlijk wegen die eerder gesloten waren. Helaas geldt dit in Nederland niet voor iedereen. Vanwege de kosten is het ov vaak niet toegankelijk voor de doelgroep die er het meest van afhankelijk is. Minima kunnen het ov vaak niet betalen en dit zet ze sociaal, maatschappelijk en economisch gezien op afstand. De wegen naar sport, familie, vrienden, mantelzorg, ziekenhuis, werk, stage en vrijwilligerswerk blijven vaak gesloten. De afstand tot 'gewoon meedoen' is daardoor groot.

Arriva voelt hier een maatschappelijke verantwoordelijkheid. Wij vinden het belangrijk dat iedereen kan meedoen en openbaar vervoer dus voor iedereen toegankelijk is. Dit helpt mensen om te participeren in de samenleving, zelfstandiger te worden en hun kansen te benutten. We werken samen met gemeenten en provincies om drempels weg te nemen.

Een belangrijk middel daarin is de Meedoen pas, die inmiddels in vijf gemeenten en de provincie Limburg wordt aangeboden. Met de Meedoen pas reizen minima gratis in de daluren op een aantal hiervoor aangewezen bus- en treinlijnen. De praktijk laat zien dat de pas veel wordt aangevraagd en gebruikt. Dit is goed voor de betreffende minima én voor de leefbaarheid in het algemeen. Lege stoelen worden in de daluren gevuld, waardoor ov-voorzieningen blijven bestaan, ook in de buitengebieden.



Verder in deze whitepaper:

- Wat is mobiliteitsarmoede en welke problemen ontstaan hierdoor?
- Wat kunnen overheden doen om dit aan te pakken?
- Wat brengt een investering in gratis reizen voor minima?
- Wat zijn de ervaringen van gemeenten en reizigers?
- En hoe is het te realiseren?

Casus:
Gemeente Het Hogeland

De barrières om mee te doen verdwijnen



In de gemeente Het Hogeland in de provincie Groningen reizen minima inmiddels vier jaar gratis met de Meedoen pas. Zo'n 60-70% van de minima heeft de pas aangevraagd en gebruikt de pas intensief. Manager Sociaal Domein Elmer Roukema van Arriva vertelt over de implementatie en ervaringen.

Het Hogeland is ontstaan uit een fusie van vier gemeenten en is daarmee qua oppervlakte de een na grootste gemeente van Nederland. Dwars door die gemeente loopt de Arriva-treinverbinding van Groningen naar Eemshaven met meerdere stations. In deze uitgestrekte gemeente zijn minima voor het vervoer naar voorzieningen vaak afhankelijk van het ov, maar dat is lastig want het is te duur. De gemeente Het Hogeland vroeg Arriva om mee te denken over het toegankelijker maken van het ov als onderdeel van het nieuwe armoedebeleid.

Hoe werkt het?

'De gemeente vond het een goed idee om het ov gratis te maken voor een bepaalde groep inwoners Wij hebben samen met de gemeente een concept ontwikkeld voor de invulling. Laagdrempelig voor de inwoners en het geeft de gemeente inzicht in het gebruik en de effecten', vertelt Elmer. 'We hebben een voorstel gemaakt en een aantal keuzes doorberekend. Het Hogeland heeft het ov gratis gemaakt voor mensen die op 130% van het bijstandsniveau zitten. Het ov is gratis op de treinverbinding van Arriva en een aantal buslijnen van Qbuzz.

Ook het gratis vervoer bij andere aanbieders faciliteert Arriva. We hebben een inschatting gemaakt van de te verwachten reisbewegingen en op basis hiervan een prijsafspraak gemaakt. De gemeente betaalt jaarlijks een basisbedrag per potentiële deelnemer in de regeling. Dit zijn in Het Hogeland circa 4.500 mensen, waarvan ongeveer 1.000 kinderen.'

Elk jaar wordt de financiële inschatting naast het daadwerkelijke gebruik gelegd. Zijn er minder reisbewegingen dan voorzien in het afgesproken basisbedrag? Dan wordt het tarief hierop aangepast. Zijn er meer reisbewegingen, dan wordt de prijs tot een bepaald plafond aangepast. Elmer: 'De gemeente krijgt geen naheffing en heeft zekerheid in de budgettering. Bovendien, doordat we inzicht geven in het gebruik ziet de gemeente precies in hoeverre de investering van gemeenschapsgeld zich verhoudt tot het gebruik.'

'Openbaar vervoer stelt mensen in staat om deel te nemen aan de maatschappij.'

Mensen bereiken

Om gebruik te maken van het gratis vervoer kunnen minima een Meedoen Pas aanvragen op de website van de gemeente. Zij betalen eenmalig 7,50 euro voor de pas. Elmer: 'We hebben de gemeente actief geholpen bij de brede communicatie van de regeling. Om minima te bereiken, werken we onder meer samen met instanties als de Voedselbank en Stichting Leergeld. We zorgen voor brochures, filmpjes op social media enzovoort. Het gezamenlijke doel is zoveel mogelijk mensen te bereiken met de Meedoen Pas.'

Impact op leefbaarheid

'Arriva is een bedrijf met een maatschappelijke opdracht', zegt Elmer. Als vervoerder hebben we een belangrijke rol in de samenleving en we vinden het van belang dat iedereen een eerlijke kans krijgt om mee te doen. De Meedoen Pas laat zien dat het mogelijk is om een brede doelgroep in het OV te krijgen. Hiermee verkleinen we de kansenongelijkheid en gaan we sociaal isolement tegen.

Ook dragen we bij aan de leefbaarheid van het platteland. Dankzij de Meedoen Pas maakt namelijk een nieuwe groep reizigers gebruik van het ov. Dat betekent ook meer reizigers buiten de spits. Daardoor is er minder discussie over het behoud van lijnen. Dit helpt om de dienstregeling in stand te houden en biedt ruimte voor verbeteringen in de dienstregeling. Hiervan profiteren alle reizigers in het ov. De impact op de leefbaarheid is dus groot.'

'Een kind dat opgroeit in armoede staat meteen al 1-0 achter.'

Grotere kans op meedoen

Elmer ziet ook hoeveel verschil de Meedoen Pas kan maken in mensenlevens. 'Een kind dat opgroeit in armoede staat meteen al 1-0 achter. Met gratis vervoer kun je wél naar zwemles of voetbaltraining in een dorp verderop. En als je vwo-advies hebt, kun je naar het vwo in de stad in plaats van de mavo in je eigen dorp. Voor volwassenen betekent gratis ov dat ze bijvoorbeeld vrijwilligerswerk kunnen doen. Of ze kunnen op bezoek bij familie of vrienden.

De Meedoen Pas neemt de drempel van mobiliteit weg en maakt werelden groter. Daar draagt Arriva heel graag aan bij.'

Top 5 gebruik Meedoen Pas in Het Hogeland:

1. **Bezoek aan familie en vrienden (72%)**
2. **Winkelen (64%)**
3. **Recreatie, sport, dagje uit (51%)**
4. **Werk (30%)**
5. **Onderwijs (20%)**

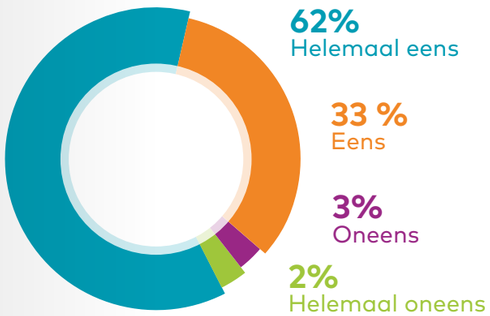


Resultaten in beeld: Het Hogeland

Gratis ov is niet nieuw. Wel is het nieuw dat Arriva de impact goed kan aantonen op basis van gebruiksdata en gebruikerservaringen. Zo wordt voor gemeenten duidelijk in hoeverre hun investering ook daadwerkelijk benut en gewaardeerd wordt. In de casus van de gemeente Het Hogeland komt het volgende beeld naar voren.

1 De mobiliteit neemt toe

Stelling:
Met de Meedoen Pas kan ik alles gemakkelijker bereiken



2 Forse toename van reizigers in daluren

De Meedoen Pas zorgt voor een enorme toename aan reizigers in de daluren. In het treintraject Groningen - Eemshaven komt 85% van die groei direct voort uit het reizen met de Meedoen Pas. In de grafieken van het traject is de klassieke 'kamelenbult' van spits en daluren verdwenen. Door de sterke toename van reizigers is de kans dat lijnen verdwijnen minder waarschijnlijk of wordt er op bepaalde lijnen zelfs meer gereden.

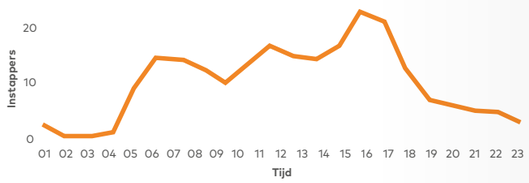
De bussen zitten na 13 uur standaard voller dan in de ochtendspits. Er is 25% groei in de daluren, terwijl het aantal reizigers in totaal met 10% afneemt. Ook dit toont aan dat de Meedoen Pas bijdraagt aan het bestaansrecht voor ov-lijnen die onder druk staan, maar maatschappelijk gezien noodzakelijk zijn voor de groep die er het meest afhankelijk van is.

Impact GOV minima (daluren) op lijnniveau

Instappers openbaar vervoer in gemeente Het Hogeland per uurblok voor invoering van de Meedoen Pas

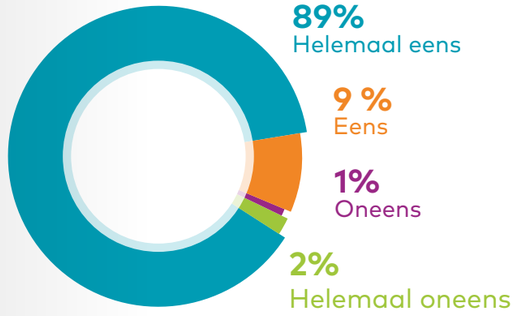


Instappers openbaar vervoer in gemeente Het Hogeland per uurblok na invoering van de Meedoen Pas

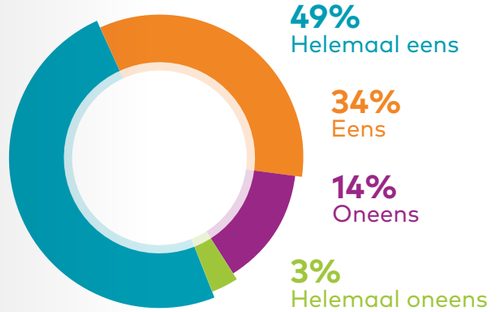


3 De klanttevredenheid is hoog

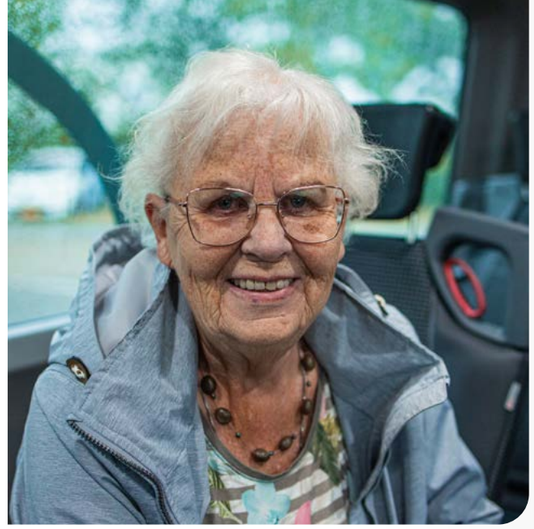
Stelling:
Ik ben tevreden over de Meedoen Pas



Stelling:
Met de Meedoen pas reis ik vaker dan vroeger



'Ik gebruik de pas voor vrijetijd maar ook om naar vrijwilligerswerk te gaan'



4 'De Meedoen Pas voorziet in een behoefte'. Reacties op deze stelling:

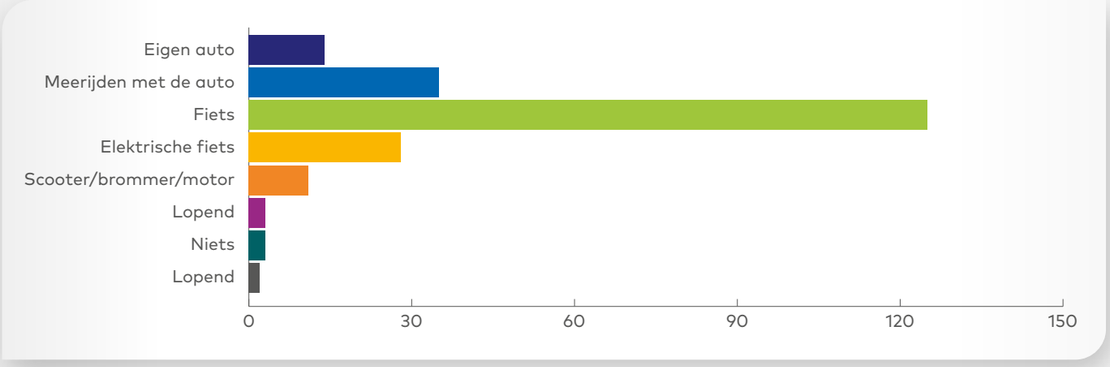
- Ik ben nu onafhankelijker.
- Ik kan nu naar Groningen reizen voor school.
- Wij krijgen een bijstandsuitkering en leven van een weekbudget. Dan blijft er niks meer over om met het openbaar vervoer te reizen.
- Ik gebruik de pas voor mijn werkzaamheden als vrijwilliger en parttime werk.
- De pas maakt mijn wereld groter. Winkelen of iemand bezoeken wordt makkelijker. Ik hoop ook dat ik nu buiten mijn dorp kan gaan werken.
- Ik heb niet altijd geld om saldo op te waarderen. Ik gebruik de pas voor vrijetijd maar ook om naar vrijwilligerswerk te gaan.
- Ik heb een inkomen op bestaansminimum. Ik heb geen rijbewijs en auto. Ik reis meestal met het openbaar vervoer, maar de kosten weerhouden mij er vaak van. Dit bespaart mij geld. Soms weerhoudt het mij om te gaan reizen met openbaar vervoer vanwege de kosten. Het is een mooi initiatief. Ik ben heel blij en dankbaar.
- De pas is een aanvulling op mijn sociale leven. Nu heb ik de mogelijkheid om naar familie in de provincie te gaan. Anders heb ik hier geen geld voor.



5 Weinig andere vervoersopties

Opvallend is dat 82% van de deelnemers aan het onderzoek afhankelijk is van de fiets (67%) of elektrische fiets (15%) als zij de Meedoen Pas niet zouden hebben. Dit wordt gevolgd (19%) door het meerijden in de auto van iemand anders.

Naast het ov kan ik ook reizen met: (meerdere antwoorden)



6 Reacties van gebruikers

‘Ik vind het echt een goed initiatief.’

‘Ik ben ontzettend dankbaar dat dit er is, omdat ik anders veel minder met het ov kan reizen vanwege de kosten.’

‘Het leven wordt een stuk eenvoudiger. Ik heb geen zorgen over hoe ik ergens moet komen. Dit moet blijven.’

‘Graag uitbreiden voor de drie noordelijke provincies.’

‘Dank je voor deze geweldige optie.’



Onderzoek

Mobiliteits-armoede, wat is het?

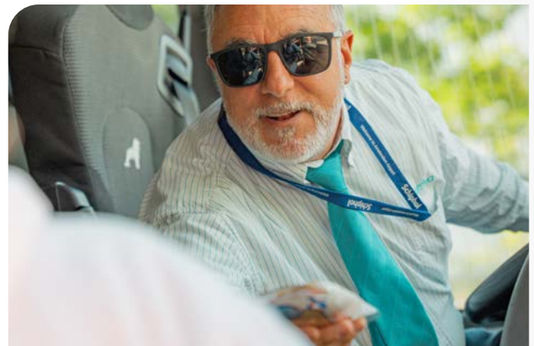
Er is veel onderzoek gedaan naar mobiliteitsarmoede, vervoersarmoede en vergelijkbare begrippen. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft zich gebogen over de verschillende theorieën en een conceptueel model opgesteld voor mobiliteitsarmoede. Voor beleidsmakers is het een mooi instrument om te zien welke krachten hier op elkaar inwerken.

Het KiM definieert mobiliteitsarmoede als volgt:

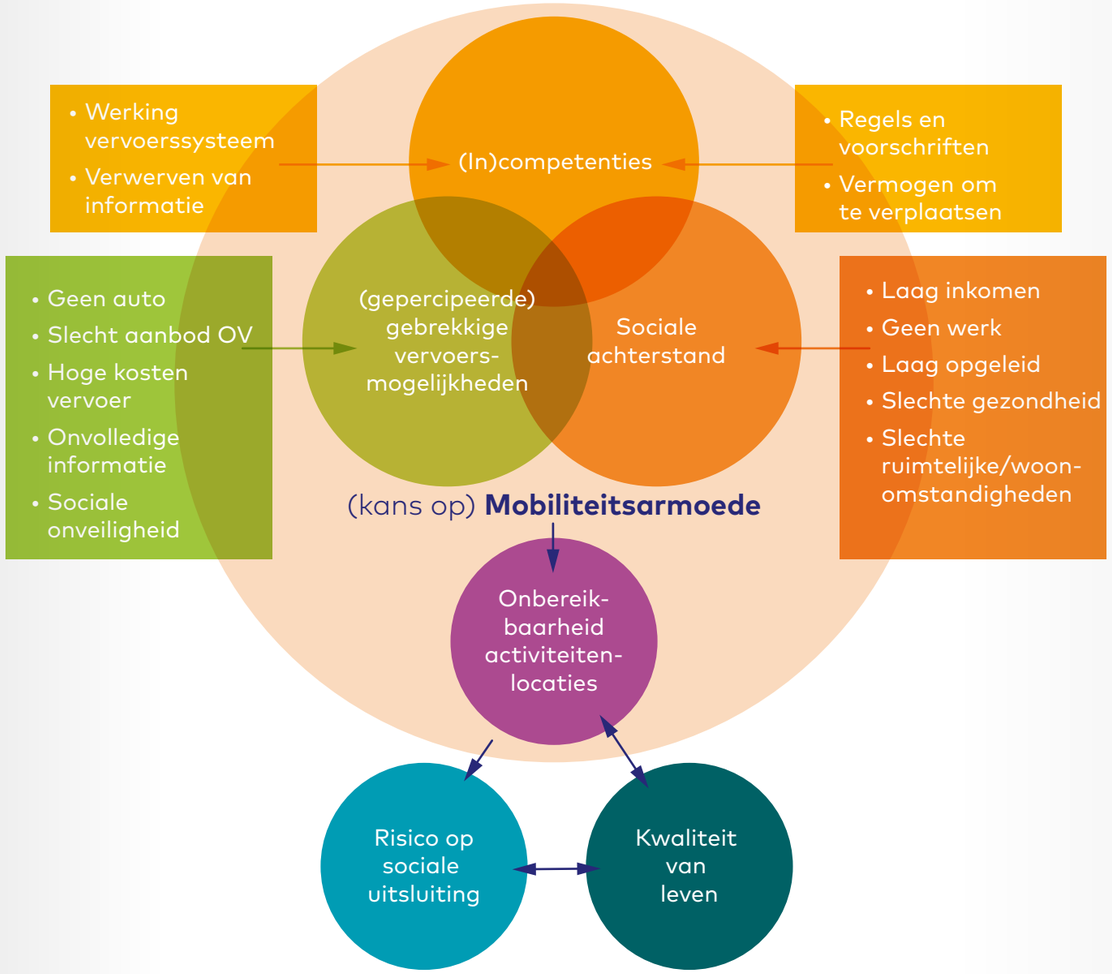
‘Het niet of moeilijk kunnen bereiken van activiteitenlocaties (in termen van moeite) als gevolg van gebrekkige vervoersmogelijkheden (zowel objectief als gepercipieerd), in combinatie met sociaaleconomische en ruimtelijke omstandigheden waarin mensen verkeren en hun vaardigheden.

Hierdoor worden zij belemmerd in de deelname aan het maatschappelijk leven, waardoor de kwaliteit van leven negatief wordt beïnvloed.’

Deze definitie wordt gevisualiseerd in een model, dat is gebaseerd op het conceptueel model van Lucas, 2012.



Conceptueel model mobiliteitsarmoede



In het model van het Kennisinstituut staat (de kans op) mobiliteitsarmoede centraal. Deze kans wordt beïnvloed door:

1. Gebrekkige vervoersmogelijkheden: geen auto hebben, een slecht aanbod van ov-voorzieningen, hoge kosten van ov, gebrekkige informatie over vervoersmogelijkheden.
2. Sociale achterstand: laag inkomen, slechte gezondheid, werkloosheid, laag opleidingsniveau, onvoldoende vaardigheden.
3. (In)competenties om gebruik te maken van de vervoersmogelijkheden, zoals onbekendheid met de werking van het systeem, regels en voorschriften, het verwerven van de benodigde informatie en het vermogen om je te verplaatsen.

Het samenspel van deze drie dimensies leidt tot onbereikbaarheid en/of ontoegankelijkheid van voorzieningen. Denk aan het niet of moeilijk kunnen bereiken van werklocaties, medische diensten, onderwijs en sociale netwerken (vrienden en familie).

Met als gevolg een kans op sociale uitsluiting, die weerslag heeft op de kwaliteit van leven. Welbevinden hangt immers samen met een bijdrage kunnen leveren aan de samenleving (werk), toegang hebben tot voorzieningen (boodschappen kunnen doen, gezondheidszorg) en de interactie met anderen (contact met familie en vrienden), zo stelt het KiM.



Vervoersongelijkheid

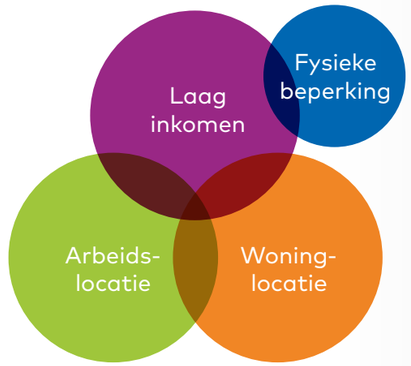
In het rapport van KiM wordt ook de term 'vervoersongelijkheid' opgevoerd tussen bepaalde groepen in de samenleving. De hoge en toenemende mobiliteit van een bepaalde groep in de samenleving veroorzaakt een mindere bereikbaarheid voor de minder mobiele bevolkingsgroepen. Deze ongelijkheid leidt tot meer sociale uitsluiting. Of zoals in het rapport staat: 'Door bijvoorbeeld te investeren in weginfrastructuur profiteren mensen die toch al een hoge mobiliteit hebben, in relatieve zin meer. De bereikbaarheidskloof tussen mobiele groepen en minder mobiele groepen in de samenleving wordt daardoor vergroot.'

Bevolkingsgroepen

Het rapport van KiM geeft aan dat mobiliteits-armoede vooral speelt bij mensen die te maken hebben met een combinatie van factoren. Zo is er samenhang tussen een laag inkomen, de woninglocatie en arbeidslocatie. Goed bereikbare huizen zijn vaak wat duurder en goed verdienende arbeidsplekken liggen vaak op beter bereikbare plaatsen. Ook een fysieke beperking en een laag inkomen gaan relatief vaak hand in hand.



Combinaties van factoren bepalen mobiliteitsarmoede



Uit een studie van de Social Development Commission (SDC) in het Verenigd Koninkrijk blijkt dat de rijkste 10 procent van de bevolking vier keer meer profiteert van publieke uitgaven aan mobiliteit dan de armste 10 procent, zo staat in het rapport van het KiM. Clifton en Lucas (2004) toonden aan dat een laag inkomen van invloed is op de manier waarop en de mate waarin mensen reizen. 'Mensen kunnen bepaalde plekken, zoals kantoren en fabrieken, winkels en ziekenhuizen, vaak niet bereiken omdat zij het vervoer er naartoe niet kunnen betalen.

Met name de laagste inkomensgroepen kunnen zich geen auto veroorloven en zijn aangewezen op het openbaar vervoer (Bakker & Zwaneveld, 2009). Deze situatie kan leiden tot een vicieuze cirkel omdat deze mensen zich geen (hoger) inkomen kunnen verwerven.'

Bron:

'Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem?', Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, oktober 2018.



Zo werkt de Meedoen Pas

De Meedoen Pas is een zakelijke ov-pas, waarmee Arriva maatwerk vervoersoplossingen levert aan gemeenten. Deze pas biedt meer mogelijkheden voor maatwerk en analyse dan de reguliere OV-chipkaart. Er zijn inmiddels ruim 130 gemeenten die de Meedoen Pas gebruiken voor het faciliteren van mobiliteitsoplossingen voor trajecten vanuit de participatiewet, inburgering of armoedebeleid.

Toegang tot vervoer is een randvoorwaarde om mee te doen in de samenleving. Geen toegang tot betaalbaar vervoer kan leiden tot:

- Een grotere kans op een sociaal isolement.
- Een drempel voor het vinden van werk en inkomen.
- Niet in staat zijn om te reizen naar scholen, (sport)clubs en verenigingen.
- Minder eigenwaarde door (gevoel van) afhankelijkheid.
- Ongelijkheid en sociale uitsluiting doordat er een grotere kloof kan ontstaan tussen rijk en arm.

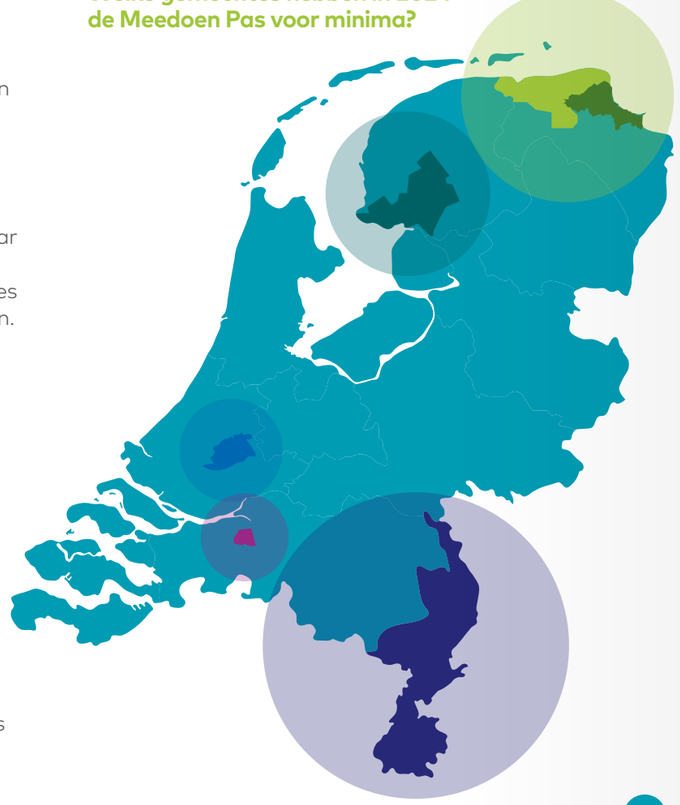
Gemak
De Meedoen Pas is gebruiksklaar en wordt na aanvraag en goedkeuring door gemeente thuis naar de inwoner gestuurd. Indien nodig kan Arriva een pas op afstand blokkeren. Er is geen complex proces met 'gedoe' rondom declaraties en OV-chipkaarten. Indien nodig faciliteert Arriva ook het vervoer van andere openbaar vervoerders met de pas.

Service
Gemeenten krijgen binnen het Arriva-team van specialisten in het sociaal domein een vast aanspreekpunt voor een soepele uitvoering van de regeling.

Inzicht in gebruik
Arriva levert elk kwartaal een rapportage op, met inzicht in het gebruik van de pas. Hiermee maken we inzichtelijk hoeveel er wordt gereisd en naar welke bestemmingen. Ook tonen we of de gemaakte ritten extra ritten zijn, die zonder de pas niet werden gemaakt.

Inzicht in kosten
Arriva berekent aan de hand van de populatie een vast bedrag voor het gratis reizen voor de doelgroep. Aan de hand van onze rapportage is volledig transparant in welke mate de kosten - de inzet van gemeenschapsgeld - zich verhouden tot het gebruik.

Welke gemeentes hebben in 2024 de Meedoen Pas voor minima?



Gratis openbaar ervoer kan participatie bevorderen

Gratis openbaar vervoer voor minima is een krachtig instrument om participatie op verschillende gebieden te bevorderen en mensen in staat te stellen volledig deel te nemen aan de samenleving. Het vermindert barrières voor toegang tot essentiële diensten en activiteiten, waardoor sociale inclusie, economische kansen en welzijn worden bevorderd. Gratis openbaar vervoer heeft invloed op de onderstaande aspecten.

'Het vermindert de barrières voor deelname aan het democratische proces.'

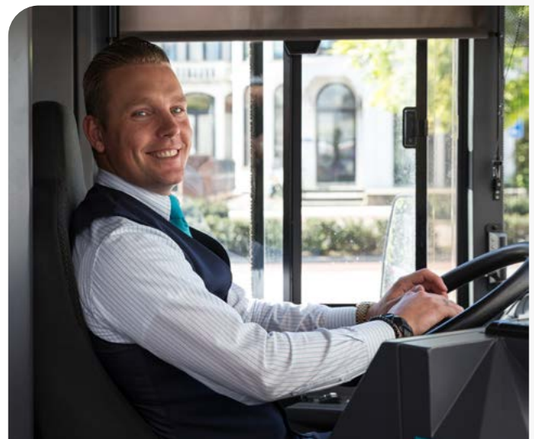
Sociale inclusie
Gratis openbaar vervoer maakt het gemakkelijker voor mensen uit verschillende sociaaleconomische achtergronden om deel te nemen aan sociale activiteiten. Het vermindert de financiële drempel voor deelname, waardoor mensen met een laag inkomen beter kunnen deelnemen aan sociale evenementen, culturele activiteiten en gemeenschapsbijeenkomsten.

Economische participatie
Toegang tot gratis openbaar vervoer kan de arbeidsmarkt openstellen voor mensen die anders beperkt zouden zijn door transportkosten. Het stelt mensen in staat om gemakkelijker naar werk te reizen en nieuwe werkgelegenheidskansen te verkennen, wat bijdraagt aan economische groei en welvaart.

Onderwijs
Gratis openbaar vervoer maakt de toegang tot onderwijs gemakkelijker voor mensen van alle leeftijden. Bovendien kunnen volwassenen beter toegang krijgen tot educatieve programma's en levenslang leren.

Gezondheidszorg
Gratis openbaar vervoer verbetert de toegang tot gezondheidszorg, met name voor mensen die anders moeite hebben om medische afspraken bij te wonen vanwege transportkosten of mobiliteitsproblemen. Het verbetert de gezondheidsresultaten door mensen in staat te stellen tijdig medische zorg te zoeken en preventieve zorg te ontvangen.

Politieke participatie
Gratis openbaar vervoer bevorderd de politieke participatie door mensen in staat te stellen deel te nemen aan verkiezingen, openbare bijeenkomsten en gemeenschapsbijeenkomsten. Het vermindert de barrières voor deelname aan het democratische proces en moedigt actief burgerschap aan.



Mobiliteit en sociale cohesie



Een investering in mobiliteit draagt bij aan de sociale cohesie en inclusie in een stad. TNO publiceerde hierover een interessant artikel. Enkele quotes:

'Inclusiviteit houdt in dat iedereen deel kan nemen aan het maatschappelijk leven. Mobiliteit speelt hier een cruciale rol in. Een inclusieve stad betekent ook dat inwoners de mogelijkheid hebben om te doen wat ze willen doen, en te zijn wie ze willen zijn. Als je daar geen rekening mee houdt, riskeer je dat je bevolkingsgroepen gaat uitsluiten. En dat is weer funest voor de sociale cohesie, dus de mate van verbondenheid die bevolkingsgroepen in je stad ervaren.'

Inclusiever

Beleidsmakers kunnen mobiliteit inzetten om de stad inclusiever te maken. 'Bijvoorbeeld door bij beleidskeuzes te beseffen dat mobiliteit een belangrijke knop is waaraan je kunt draaien om bredere maatschappelijke doelen te bereiken. Mobiliteit is geen doel op zich. Vraag je steeds af wat mobiliteitskeuzes kunnen betekenen voor verschillende groepen mensen en voor hun welzijn. En laten we ervoor zorgen dat we de negatieve en de positieve effecten ook een beetje eerlijk verdelen.'



Blinde vlek

'In Nederland zijn volop mensen die anders reizen dan ze zouden willen. Bijvoorbeeld als je bij gebrek aan goed ov dagelijks de auto moet pakken. Zonder goed alternatief wordt deze groep extra geraakt door het ontmoedigingsbeleid van de auto. Nieuwe vervoersmodaliteiten zoals deelauto's of -fietsen zijn vaak alleen bereikbaar voor burgers die toch al volop keuze hebben. Het is goed om je als beleidsmaker bewust te zijn van de consequenties die keuzes hebben, en de blinde vlek die we allemaal hebben doordat we vanuit onze eigen achtergrond context geven aan ons handelen.'

bron: https://www.tno.nl/nl/newsroom/insights/2022/11/stedelijke-mobiliteit-welvaart/

Waarom is sociale cohesie belangrijk voor minima?

Sociale cohesie is bijzonder belangrijk voor mensen met een laag inkomen, omdat het een gevoel van verbondenheid, solidariteit en ondersteuning binnen de gemeente kan bieden. Dit gevoel is belangrijk voor het welzijn en de veerkracht van kwetsbare individuen binnen de samenleving. Daarnaast:

- Creëert sociale cohesie een ondersteunend netwerk binnen de gemeenschap waar mensen met een laag inkomen op kunnen vertrouwen. Dit netwerk kan dienen als een bron van praktische hulp, emotionele steun en sociale verbondenheid.
- Moedigt sociale cohesie gemeenschaps-betrokkenheid aan, waarbij mensen met een laag inkomen actief deelnemen aan gemeenschapsactiviteiten, vrijwilligerswerk doen en bijdragen aan het algehele welzijn van de gemeenschap. Dit zorgt voor een gevoel van eigenwaarde en verbondenheid.

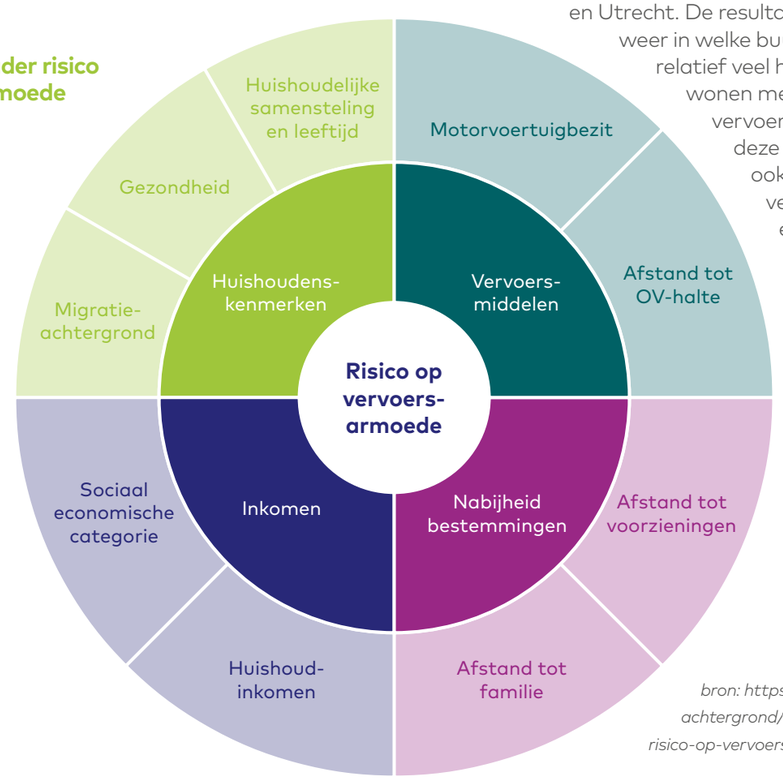
Indicator risico op vervoers-armoede

Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) en Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) deden in 2019 gezamenlijk onderzoek om tot een eerste aanzet te komen van de indicator 'risico op vervoersarmoede'. De indicator geeft beleidsmakers inzicht in de impact van beleidskeuzes op het gebied van mobiliteit. Hieronder enkele interessante punten uit het rapport.

Vervoersarmoede gaat volgens CBS en PBL over 'het niet kunnen komen waar je zou willen komen, waardoor deelname aan maatschappelijke activiteiten belemmerd wordt'. De indicator is gebaseerd op negen variabelen die te zien zijn in dit model:

Het gemiddelde van de risicoscores van de negen variabelen bepaalt de indeling van een huishouden in een risicocategorie. In het onderzoek wordt de nieuwe indicator uitgewerkt op gemeente- en buurtniveau voor de gemeenten Heerlen en Utrecht. De resultaten geven weer in welke buurten relatief veel huishoudens wonen met risico op vervoersarmoede. Of deze huishoudens ook daadwerkelijk vervoersarmoede ervaren, geeft de indicator niet aan.

Theoretisch kader risico op vervoersarmoede



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

Heb je vragen?

Neem dan na het lezen van deze whitepaper contact op met de afdeling Sociaal Domein van Arriva.



Mail ons op:
sociaaldomein@arriva.nl

Of bel ons:
088 - 277 72 72

arriva