

De mobiliteitsbehoeften van inwoners van kleine kernen

Welke vraag is er naar het openbaar vervoer? Een onderzoek onder de inwoners van de kleine kernen in de gemeente Hollands Kroon



Masterthesis Planologie
Heleen Edens (3348296)
15-01-2016

Masterthesis voor de opleiding Planologie aan de Universiteit Utrecht
Student: Heleen Edens (3348296)
Begeleidende docent: Prof. Dr. T. J. M. Spit
Stagebedrijf: Transtec Adviseurs
Begeleiders stagebedrijf: R. Boot & F. van der Blij



Universiteit Utrecht



VOORWOORD

Voor u ligt het resultaat van meer dan halfjaar onderzoek. Deze masterthesis is onderdeel van mijn master Planologie aan de Universiteit Utrecht en ik heb het in combinatie met een stage bij Transtec Adviseurs geschreven. Deze masterthesis gaat over de mobiliteitsvraag van inwoners van kleine kernen. De interesse voor mobiliteitsvraagstukken is al tijdens mijn bachelor aangewakkerd en ik heb me met plezier weer op een vraagstuk op dit gebied gestort. Het is wel een proces van vallen en opstaan geweest. Ik ben mezelf meerdere malen tegengekomen, het schrijven van een masterthesis is een echt leerproces waarin ik zeker als persoon gegroeid ben. Naast het feit dat u nu het eindresultaat in handen hebt, heb ik er ook een baan bij Transtec Adviseurs aan overgehouden.

Voor het tot stand komen van deze masterthesis wil ik een aantal personen bedanken voor hun hulp. Als eerst wil ik Tejo Spit, mijn begeleider vanuit de universiteit bedanken. Een zeer prettige begeleider, die er voor gezorgd heeft dat ik op de voor mij beste manier aan mijn thesis heb kunnen werken. Zijn kritische commentaren en adviezen hebben mij enorm geholpen om dit onderzoek tot een goed resultaat te brengen. Van Transtec Adviseurs wil ik mijn begeleiders Robert Boot en Fred van der Blij bedanken. Op het gebied van openbaar vervoer hebben zij mij veel kennis bijgebracht. Ook wil ik de andere collega's van Transtec bedanken. Voor vragen kon ik altijd bij hen terecht. Een bedankje is zeker op zijn plaats voor het feit dat ze me geholpen hebben met het gereedmaken van de 1000 uitnodigingsbrieven. Ook wil ik Mark Veenstra, mijn contactpersoon bij de gemeente Hollands Kroon bedanken voor het beschikbaar stellen van gegevens waarmee ik mijn steekproef heb kunnen uitvoeren. Verder wil ik alle respondenten uit Hollands Kroon bedanken voor hun deelname aan het onderzoek. Zonder hun medewerking was dit onderzoek niet tot stand gekomen. Ook wil ik Bob Edens en Timo Boekel bedanken voor het helpen met het verspreiden van de uitnodigingsbrieven/enquêtes. En als laatst wil ik Anne-Marie Kock, Tineke Mateboer en Laura Heij bedanken voor het meelesen op inhoud en taalgebruik van mijn masterthesis.

Ik wens u veel leesplezier toe.

Heleen Edens

Utrecht, januari 2016

SAMENVATTING

Aanleiding

In Nederland zijn er circa 1400 kleine kernen (inwoneraantal < 2000). In veel kernen vindt er bevolkingskrimp plaats. Bevolkingskrimp heeft invloed op de mobiliteit van de inwoners. In de eerste plaats neemt het aantal verkeersdeelnemers af door de demografische krimp; er zijn minder mensen. Daarnaast veranderen de verplaatsingsmotieven. Door vergrijzing zijn er meer ouderen (65-plussers) en die hebben een ander activiteitenpatroon dan jongeren: er vindt een verschuiving plaats van woon-werk verkeer naar recreatief verkeer (Ritsema van Eck e.a., 2013). Voorzieningen verdwijnen uit kleine kernen doordat het draagvlak afneemt. Het wegtrekken van voorzieningen is voor de meeste inwoners geen probleem omdat zij beschikken over een auto. Inwoners zullen langere afstanden moeten afleggen om voorzieningen te bereiken. Er is echter een groep inwoners die afhankelijk is van het openbaar vervoer en in de problemen raakt wanneer ook het openbaar vervoer verdwijnt uit deze kleine kernen.

Het openbaar vervoer in Nederland is een aanbodgericht systeem. De subsidie van de rijksoverheid heeft een grote invloed op het aanbod van openbaar vervoersdiensten. De afgelopen jaren groeit de subsidie echter niet evenredig mee met de kostenstijgingen in het openbaar vervoer (Boot e.a., 2014). Provincies moeten prioriteiten stellen en gaan bezuinigen op het openbaar vervoer. Er wordt als eerste gesneden in het openbaar vervoeraanbod in gebieden waar dit het minst rendabel is en het sterkst afhankelijk is van subsidies. Dit betreft veelal de dunbevolkte gebieden. Deze bezuinigingen hebben negatieve gevolgen voor het openbaar vervoeraanbod in kleine kernen. Er moeten oplossingen worden gezocht om een goed aanbod te bieden voor een beperkte en specifieke vraag naar openbaar vervoer in een situatie waarin de financiële middelen beperkt zijn. Dit om te voorkomen dat er inwoners immobiel raken. Er wordt ook wel gesproken over 'de onderkant van de markt', daar waar een (beperkte) behoefte is aan OV-voorzieningen maar waar die niet of nauwelijks wordt geboden.

De wetenschappelijke relevantie van dit onderzoek betreft het meer kennis verschaffen over de mobiliteitsbehoeften van bewoners in kleine kernen. Onderzoek naar de mobiliteitsbehoeften onder bewoners van het platteland ontbreekt nu nog (Welzen, 2014a). De problematiek van kleine kernen (krimp) is een onderwerp waar nog meer onderzoek naar nodig is omdat (meer) kennis over deze problematiek van belang is bij de te ontwikkelen mogelijke oplossingsstrategieën. De meerwaarde van dit onderzoek ten opzichte van de huidige literatuur is dat in dit onderzoek de mening van de inwoners van kleine kernen over kleinschalige initiatieven wordt gevraagd (invalshoek vanuit de vraagkant), terwijl in andere literatuur vanuit de aanbodkant wordt geredeneerd.

Doel onderzoek

Het doel van het onderzoek is om in kaart te brengen welke mobiliteitsbehoeften er zijn onder de bewoners in kleine kernen en welke mobiliteitsvraag er specifiek voor het openbaar vervoer is. Inzicht in de behoeften kan bijdragen aan kennis voor mogelijke oplossingen. De bereikbaarheid van voorzieningen voor inwoners van kleine kernen kan op deze manier veilig worden gesteld.

De hoofdvraag van dit onderzoek luidt:

Welke mobiliteitsbehoeften hebben individuen in kleine kernen en welke mobiliteitsvraag is specifiek voor het openbaar vervoer en/of andere vormen van collectief vervoer en hoe kan openbaar vervoerbeleid en ruimtelijke ordeningsbeleid een bijdrage leveren aan een oplossing voor deze behoeften?

Onderzoeksopzet

Er is gekozen voor een kwantitatieve onderzoeksmethode, de enquête. Aan de hand van een case-study in de gemeente Hollands Kroon is onderzocht welke mobiliteitsvraag inwoners van kleine kernen hebben. Er is gekozen voor Hollands Kroon aan de hand van vier selectiecriteria. Ten eerste omdat de gemeente Hollands Kroon veel kleine kernen bevat. Ten tweede omdat de gemeente een anticipeergebied is (gemeente waar krimp zijn intrede gaat doen). De veranderingen die gaan plaatsvinden bestaan uit ontgroening, vergrijzing, daling van de beroepsbevolking en veranderende samenstelling van de huishoudens (Gemeente Hollands Kroon, 2014). Ten derde omdat er al veranderingen hebben plaats gevonden in het openbaarvervoeraanbod in de afgelopen vijf jaar. Er zijn reguliere lijnbussen verdwenen en er zijn kleinschalige initiatieven voor in de plaats gekomen, zoals de buurtbus en de belbus. En ten vierde omdat de gemeente onder de P10-gemeenten valt (een samenwerkingsverband van elf grote plattelandsgemeenten). De gemeente Hollands Kroon is daarom exemplarisch voor andere P10-gemeenten. Deze gemeenten

hebben dezelfde kenmerken op het gebied van demografie en hun inwoners moeten lange afstanden overbruggen naar voorzieningen.

Aan de hand van het adressenbestand is een steekproef getrokken uit de inwoners van de kleine kernen in de gemeente Hollands Kroon. Er zijn in totaal 1000 adressen benaderd voor dit onderzoek. Uiteindelijk hebben, na ook nog face-to-face te hebben geënquêteerd, in totaal 117 inwoners gereageerd.

De mobiliteitsbehoefte en mobiliteitsvraag worden in dit onderzoek als twee verschillende begrippen gehanteerd, ondanks dat de begrippen in andere (wetenschappelijke) literatuur vaak door elkaar gebruikt worden. Aan de hand van het consumentenmodel Needs-Opportunities-Abilities van Vlek e.a. (1997) wordt dit onderscheid gehanteerd. Hiervoor is gekozen omdat dit model een onderscheid maakt tussen motivatie tot gedrag en uitvoerbaarheid van gedrag. Het verschil tussen de mobiliteitsbehoefte en mobiliteitsvraag komt hierin tot uiting. De mobiliteitsbehoefte bestaat uit de Needs (behoeften) en de samenvoeging van Needs met Opportunities (gedragsmogelijkheden) en Abilities (gedragsvermogens) vormt tezamen de mobiliteitsvraag. De gedachte hierachter is dat een persoon zich wil verplaatsen om elders een activiteit te ontplooiën (mobiliteitsbehoefte) maar om deze verplaatsing en activiteiten mogelijk te maken is een persoon afhankelijk van mogelijkheden en beperkingen (Van Wee & Annema, 2009, p. 11).

Mogelijkheden die er zijn vanuit het openbaar vervoerbeleid en ruimtelijke ordeningsbeleid, die een bijdrage kunnen leveren aan het voldoen aan de mobiliteitsbehoeften van de inwoners, zijn aan de hand van een literatuurstudie tot stand gekomen. Ze hebben als input gediend bij het opstellen van de vragen over kleinschalige initiatieven in de enquête. In dit onderzoek worden onder openbaar vervoer ook andere vormen van collectief vervoer (besloten vervoer) verstaan, omdat de reiziger deze vormen van collectief vervoer vaak als openbaar vervoer ervaart. Een voorbeeld hiervan is de belbus Hollands Kroon, die juridisch gezien onder besloten vervoer valt.

Verwachtingen en resultaten

Naar aanleiding van resultaten uit eerder onderzoek en literatuur wordt verwacht dat een zeer hoog percentage van de inwoners van kleine kernen beschikt over een auto en dat de vraag naar openbaar vervoer gering is (onderkant van de markt). Verder wordt verwacht dat het grotendeels oudere vrouwen zonder rijbewijs zijn die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. Daarnaast wordt er gesproken over jongeren, ouderen, mensen met een fysieke beperking, lagere inkomens als doelgroepen voor het openbaar vervoer (Harms, 2008; Cheyne & Imran, 2010, Welzen, 2014a)

Uit de resultaten van dit onderzoek blijkt inderdaad dat de meeste inwoners geen problemen hebben om in hun mobiliteitsbehoeften te voorzien. Er is een kleine groep (13%) bij wie er niet altijd kan worden voldaan aan hun mobiliteitsbehoeften. Het zijn voornamelijk de activiteiten gericht op het bevredigen van sociale en recreatieve behoeften die niet uitgevoerd kunnen worden omdat er een vervoermiddel ontbreekt.

Er is maar een klein percentage van respondenten (4,5%) afhankelijk van het openbaar vervoer. Veel respondenten redden zichzelf. De groep die afhankelijk is van het openbaar vervoer bestaat voornamelijk uit jongeren (scholieren) en niet uit de ouderen. Door vergrijzing en ontgroening onder de inwoners van de kleine kernen is de verwachting dat de groep jongeren zal gaan afnemen. Hierdoor zal de vraag naar het openbaar vervoer verder afnemen in de gemeente Hollands Kroon. Over de aspecten van kleinschalige initiatieven zijn de meningen verdeeld. Maar ouderen (45 jaar en ouder) staan over het algemeen positiever tegenover kleinschalige initiatieven dan jongere respondenten.

Conclusie en aanbevelingen

De vraag naar openbaar vervoer is op dit moment zeer klein. Het gebruik van het huidige openbaar vervoer zal niet toenemen, en met het huidige beleid zal het eerder afnemen waardoor het voor inwoners nog minder aantrekkelijk wordt om er gebruik van te (gaan) maken. Alleen inwoners die geen alternatief hebben zullen gebruik (blijven) maken van het openbaar vervoer (voornamelijk jongeren (scholieren)).

De vraag naar het openbaar vervoer zal de komende jaren nog aan verandering onderhevig zijn doordat de bevolking krimpt in veel kleine kernen. Oplossingen zullen daarom vooral moeten worden gezocht binnen het openbaar vervoerbeleid, omdat deze op korte termijn kunnen worden geïmplementeerd. Op deze manier kan er flexibel worden ingespeeld op de vraag. Door middel van kleinschalige initiatieven kan maatwerk worden geleverd. Er is een verschuiving zichtbaar van een aanbodgericht systeem naar een vraagafhankelijk systeem. Voor het aanpakken van de gehele krimp-problematiek is er wel een integrale planning noodzakelijk (combinatie van facet- en sector planning), omdat krimp een structureel karakter heeft. Samenwerking met andere gemeenten en andere overheidslagen wordt aanbevolen. Het

activiteitenpatroon en bijhorende verplaatsingsgedrag van personen is niet gebonden aan eenduidige territoriale grenzen (Bertolini, 2009) en daarnaast kunnen er op deze manier schaalvoordelen behaald worden.

Voornoemde problematiek doet zich voor in alle P10-gemeenten, maar de uitwerking/effecten daarvan zijn per casus anders. Krimp heeft immers niet overal dezelfde weerslag, maar is context-gebonden. Er is enige voorzichtigheid geboden met het generaliseren van de resultaten. Daarnaast wordt aanbevolen om verder onderzoek te doen naar de doelgroepen van het openbaar vervoer en hun wensen (m.b.t. openbaar vervoer) en om daarbij de demografische ontwikkelingen te blijven monitoren.

VOORWOORD	2
SAMENVATTING.....	4
HOOFDSTUK 1 INLEIDING.....	10
1.1 Introductie.....	10
1.2 Kleine kernen en bereikbaarheid	10
1.3 Maatschappelijke relevantie: “Onderkant van de markt”	10
1.4 Wetenschappelijke relevantie.....	11
1.5 Probleemstelling	12
1.6 Leeswijzer	14
HOOFDSTUK 2 ACHTERGROND: KLEINE KERNENPROBLEMATIEK.....	15
2.1 Introductie.....	15
2.2 Kleine kernen problematiek (krimp)	15
2.3 Oorzaken demografische krimp.....	16
2.4 Regionale verschillen.....	16
2.5 Krimp: geen Nederlands fenomeen	17
2.6 Gevolgen van krimp	18
2.7 Beleid.....	20
2.8 Nuancering negatieve spiraal in Nederland.....	21
2.9 Conclusie.....	21
HOOFDSTUK 3 MOBILITEIT, MOBILITEITSBEHOEFTE EN MOBILITEITSVRAAG.....	23
3.1 Introductie.....	23
3.2 Afbakening begrippen: mobiliteit, mobiliteitsbehoefte en mobiliteitsvraag	23
3.3 Ontwikkeling personenmobiliteit in Nederland.....	23
3.4 Opbouw van vervoer- en verkeersysteem (lagenbenadering)	24
3.5 Activiteitenpatronen.....	25
3.6 Invalshoeken onderzoek naar verplaatsingsgedrag.....	25
3.7 Activity-based benadering: gedragskeuzen vanuit geografisch perspectief.....	26
3.8 Onderverdeling type activiteiten (het ontstaan van de mobiliteitsbehoefte)	27
3.9 Activiteitenpatronen en verplaatsingsgedrag in relatie tot persoonskenmerken.....	27
3.10 De interactie tussen ruimtelijke inrichting en activiteitenpatronen/verplaatsingsgedrag	28
3.11 NOA-model.....	29
3.12 Kleine kernen: mobiliteit en de mobiliteitsvraag.....	30
3.13 Conclusie	31
HOOFDSTUK 4: MOGELIJKHEDEN VANUIT OPENBAAR VERVOER-BELEID EN RUIMTELIJKE ORDENINGSBELEID	33
4.1 Introductie.....	33
4.2 Opbouw vervoeraanbod	33

4.3	Institutionele en beleidsmatig kader	34
4.4	Aanbodgericht systeem versus vraagafhankelijk systeem	35
4.5	Oplossingen ‘Onderkant van de markt’	37
4.6	Praktijkvoorbeelden Nederland	39
4.7	Zelfredzaamheid	40
4.8	Samenvattend	40
4.9	Mogelijkheden vanuit de ruimtelijke ordening	41
4.10	Flexibiliteit	41
4.11	Relatie ruimtelijke inrichting en mobiliteitsgedrag	41
4.12	Zelfredzaamheid	42
4.13	Conclusie	42
HOOFDSTUK 5 OPERATIONALISERING		43
5.1	Introductie	43
5.2	Verantwoording onderzoeksmethode	43
5.3	Operationalisering mobiliteitsvraag	43
5.4	Operationalisering persoonskenmerken	46
5.5	Operationalisering maatschappelijke ontwikkelingen	47
5.6	Conceptueel model	47
5.7	Verwachte uitkomsten (hypothesen)	49
5.8	Operationalisering onderzoeksgebied	50
HOOFDSTUK 6 KENMERKEN STEEKPROEF		56
6.1	Introductie	56
6.2	Respons en non-respons	56
6.3	Kleine kernen Hollands kroon	57
6.4	Persoonskenmerken	57
6.5	Activiteiten	60
6.6	Representativiteitsanalyse	60
HOOFDSTUK 7 ANALYSE		61
7.1	Introductie	61
7.2	Mobiliteitsbehoeften	61
7.3	Gedragsmogelijkheden	68
7.4	Gedragvermogens	73
7.5	Mening over aspecten van kleinschalig initiatieven OV	76
7.6	Mobiliteitsvraag voor OV	79
7.7	Conclusie	82
HOOFDSTUK 8 CONCLUSIE		83
8.1	Introductie	83
8.2	Beantwoording deelvragen	83
8.3	Conclusie: beantwoording hoofdvraag	87
8.4	Aanbevelingen	87

8.5 Discussie	89
LITERATUURLIJST	91
BIJLAGE A BEGRIPPENLIJST	97
BIJLAGE B KAART CONCESSIEGEBIEDEN	98
BIJLAGE C KAART LIJNEN HOLLANDS KROON	99
BIJLAGE D HOLLANDS KROON POSTCODE EN STRATENSELECTIE	100
BIJLAGE E AANKONDIGINGSBRIEF +VRAGENLIJST.....	102
BIJLAGE F HYPOTHESEN TOETSING EN BESCHRIJVENDE STATISTIEK.....	110
Bijlage 7.2 Deelvraag 2A	111
Bijlage 7.3 Deelvraag 2B.....	142
Bijlage 7.4 Deelvraag 2C.....	162
Bijlage 7.5 Deelvraag 2D.....	169
Bijlage 7.6 Deelvraag 2E	180

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Introductie

In dit hoofdstuk wordt de aanleiding tot dit onderzoek besproken. Achtergrondinformatie wordt verstrekt en daarna wordt de probleemstelling behandeld. De probleemstelling bestaat uit de doelstelling van het onderzoek en de hoofdvraag. De hoofdvraag wordt aan de hand van deelvragen beantwoord. Tenslotte wordt dit hoofdstuk afgesloten met een korte uitleg over de opbouw van het verslag.

1.2 Kleine kernen en bereikbaarheid

In Nederland zijn er circa 1400 kleine kernen. Dit zijn kernen met minder dan 2000 inwoners. In deze kernen treden steeds vaker bereikbaarheidsproblemen op. Vroeger waren kernen (dorpen) zelfvoorzienend. Eeuwenlang is dit het geval geweest, maar de laatste decennia is dit sterk veranderd. Tegenwoordig zijn kernen niet meer zelfvoorzienend en zijn inwoners afhankelijk geworden van omliggende dorpen/steden (Hospers e.a., 2012, p.56). De bereikbaarheid van deze voorzieningen laat nog al eens te wensen over. In de tweede helft van de vorige eeuw werd al gesignaleerd dat dit een probleem zou kunnen worden. *“De bereikbaarheid van voorzieningen wordt in combinatie met selectieve ontwikkelingsprocessen steeds meer een probleem voor nederzettingen waar een oververtegenwoordiging optreedt van vervoersarme groeperingen”* (Huigen e.a. 1989, p.152). Hier bedoelt Huigen mee dat er een bepaalde groep mensen, die niet de beschikking heeft over bijvoorbeeld een auto, achter blijft in de kernen. Dit is geen probleem als er een goed openbaar vervoernetwerk aanwezig is om bewoners in hun mobiliteitsbehoeften te voorzien. Maar als dit wegvalt, ontstaat er een probleem. In kleine kernen in dunbevolkt gebied is het lastig om een sluitend openbaar vervoernetwerk aan te bieden omdat er maar een kleine vervoervraag is in vergelijking met een stedelijk gebied.

1.3 Maatschappelijke relevantie: “Onderkant van de markt”

Dit onderzoek heeft betrekking op de gevolgen van de verschraving van het openbaar vervoeraanbod in gebieden waar de vraag klein is: de zogenaamde ‘onderkant van de markt’. De onderkant van de markt kan op verschillende manieren worden gedefinieerd. Met onderkant van de markt wordt in dit onderzoek het volgende bedoeld: *Daar waar een behoefte is aan OV-voorzieningen maar waar die niet of nauwelijks geboden wordt.* Dit zijn vaak gebieden waar een geringe vervoervraag is. Als ondergrens voor een geringe vervoervraag wordt één persoon met een OV-behoefte gehanteerd. De bovengrens ligt niet zo duidelijk vast, maar is afhankelijk van beleidskeuzes. Het gaat steeds om een beperkte vraag die ook nog eens specifiek kan zijn. Het gaat dan over een bepaalde doelgroep met een mobiliteitsvraag. Bijvoorbeeld, het vervoer van ouderen of mensen met een beperking.

1.3.1 Factoren die van invloed zijn op het openbaar vervoeraanbod

In dunbevolkte gebieden (o.a. kleine kernen) waar een kleinere openbaar vervoervraag is, is een uitgebreid openbaar vervoeraanbod niet haalbaar, vanwege de hoge kosten. Daar waar veel mensen (tegelijkertijd) van A naar B willen (dikke vervoerstromen), kan een goed vervoeraanbod worden geboden. Meer betalende reizigers betekenen immers meer inkomsten. Al kan het nooit geheel worden gedekt¹ (KpVV, 2013). Daarnaast speelt er ook nog mee dat de dunbevolkte gebieden te maken hebben met een afname en vergrijzing van de bevolking. Voorzieningen staan hierdoor nog meer onder druk, waaronder ook het openbaar vervoer (Pieper e.a., 2014, p.14).

Het kunnen aanbieden van een openbaar vervoersysteem is niet geheel afhankelijk van een bepaald aantal reizigers dat er gebruik van maakt, de drempelwaarde. Het aanbod aan openbaar vervoer is mede afhankelijk van ontwikkelingen aan de aanbodzijde. Belangrijke factoren zijn de bekostiging van het openbaar vervoersysteem en de rol hierin van de rijksoverheid (Van Dam, 2006, p.88). Het openbaar vervoer in Nederland is een aanbodgericht systeem, de subsidie van de rijksoverheid heeft een grote invloed op het aanbieden van openbaar vervoer. De afgelopen jaren groeit de subsidie echter niet evenredig mee met de kostenstijgingen in het openbaar vervoer. Provincies moeten prioriteiten stellen en gaan bezuinigen op het openbaar vervoer. Aan de onderkant van de markt vindt nu een verandering plaats. In dunbevolkte gebieden worstelen de overheden met de vraag hoe ze een bepaald (minimum-) voorzieningenniveau in stand kunnen houden, zonder dat dit onevenredig veel geld kost.

¹ De kostendekkingsgraad ligt gemiddeld op 45 procent. In een beperkt aantal gebieden ligt de dekkingsgraad tussen de 70 en 100 procent, maar het over grotendeel ligt het tussen de 30 en 70 procent. Vervoermaatschappijen zijn daardoor altijd afhankelijk van subsidie om hun kosten te kunnen dekken (Engelsman e.a., 2010).

1.3.2 Bezuinigingen in dunbevolkte gebieden

Er wordt als eerste gesneden in het openbaar vervoeraanbod in gebieden waar deze het minst rendabel is en het sterkst afhankelijk is van subsidies. Dit betreft veelal de dunbevolkte gebieden. De provincies bezuinigen en deze bezuinigingen hebben negatieve gevolgen voor het openbaar vervoeraanbod in dunbevolkte gebieden. Er wordt zelfs gesproken over een kaalslag (Spithorst, 2014). *“Het is een lastig vraagstuk, wetende dat het vaak om kwetsbare groepen burgers gaat terwijl de beschikbare middelen alleen maar verder afnemen door de huidige economische situatie”* (KpVV, 2013, p.5). Aan de onderkant van de markt wordt nu bekeken of het openbaar vervoer deels met kleinschalig vervoer uitgevoerd kan worden (Markus, 2014). Een systeem van openbaar vervoer gericht op het bedienen van iedereen is extreem kostbaar en niet haalbaar voor de provincies. Van der Wouw (2011, p.40) ziet liever het openbaarvervoer in dunbevolkte gebieden als een aanvullende voorziening, door vooral te richten op doelgroepen die er van afhankelijk zijn in plaats van om iedereen te kunnen bedienen. Zodra er echter steeds meer vershraling optreedt in het OV-aanbod, neemt het aantal reizigers ook verder af. Het werkt beide kanten op. *In de praktijk zien we een steeds verdere vershraling van het OV-aanbod ‘aan de onderkant van de markt’ waardoor het aantal reizigers nog verder afneemt en de problematiek alleen maar groter wordt (de bekende negatieve spiraal!)”* (KpVV, 2013, p.5).

In de dunbevolkte gebieden ontstaat er een probleem. In kleine kernen verdwijnen veel voorzieningen. Doordat veel voorzieningen niet meer aanwezig zijn moeten bewoners een grotere afstand overbruggen om voorzieningen te bereiken. Hoewel het autobezit en autogebruik in dunbevolkte gebieden hoog is, is er een specifieke groep bewoners die aangewezen is op collectieve vervoersystemen (Pieper e.a., 2014, p.14). Maar doordat veel lijnen verdwijnen door bezuinigen van provincies raakt deze groep steeds meer in de problemen.

Verschillende provincies en gemeenten kijken nu hoe ze met het vraagstuk van de onderkant van de markt om kunnen gaan. Er heeft op 5 maart 2015 een congres “Regie in kleinschalig OV” van de provincie Noord-Holland plaatsgevonden, waar ambtenaren bijgepraat zijn over het onderwerp en waar gediscussieerd is over mogelijke oplossingen. Er bleek dat overheden nog erg worstelen met het vraagstuk en dat ze er nog zoekende zijn naar wat de meest geschikte oplossing is. *“A public debate emerged on socially acceptable minimum standards for the provision of public services and infrastructures in shrinking regions. This is an urgent topic in the rural shrinking regions with low population density as well as in the shrinking cities with an ageing population and local budget deficits. Therefore, the search is on for new strategies for providing services to citizens. It contains mobile supply systems like mobile libraries as well as individual demand services, for example in public transport”* (Wiegmann & Volkmann, 2012, p. 95). Zoals er door de KpVV (2013) werd aangegeven gaat het vaak om kwetsbare groepen burgers die in de problemen raken. Het is daarom van belang dat er ook vanuit de burger (vraagkant) gekeken wordt naar hun mobiliteitsbehoeften bij het bedenken van een oplossing.

Daarnaast is de maatschappelijke trend zichtbaar waarbij steeds meer wordt uitgegaan van de zelfredzaamheid van inwoners, bedrijven en instellingen. Geurs (2014, pp.41-42) geeft aan dat hij de vraag of zelfredzame gemeenschappen in staat zijn om hun bereikbaarheid van activiteiten en voorzieningen op peil te houden bij een vershralend openbaar vervoeraanbod en schaalvergroting van voorzieningen een interessant toekomstig onderzoeksterrein vindt.

1.4 Wetenschappelijke relevantie

De wetenschappelijke relevantie van dit onderzoek is dat dit onderzoek meer kennis kan verschaffen over de mobiliteitsvraag van bewoners in kleine kernen met betrekking tot het openbaar vervoer en daarmee aanknopingspunten biedt voor oplossingen. Dit onderzoek speelt in op de aanbeveling van Welzen (2014a) om te inventariseren welke mobiliteitsbehoeften bewoners van het platteland hebben, omdat deze nu nog ontbreekt.

Er wordt gesproken over het verschuiven van aanbodgericht naar vraagafhankelijk openbaar vervoer (Van Langevelde, 2013). Als het openbaar vervoer geregeld moet worden vanuit de vraag, dan is het van belang dat de vraagkant gehoord wordt. Een onderzoek onder de bewoners naar hun mobiliteitsbehoeften is dan noodzakelijk. Op deze manier kan maatwerk worden geleverd. De meerwaarde van dit onderzoek is dat de mobiliteitsvraag van inwoners centraal staat. Er worden momenteel veel oplossingen bedacht voor de onderkant van de ov-markt, maar wat willen inwoners nu echt?

Daarnaast is de problematiek van kleine kernen een onderwerp waar nog meer onderzoek naar nodig is omdat het veel invloed heeft op mogelijke oplossingsstrategieën. *“Demographic shrinkage combined with ageing leads to the depletion of social, economic and cultural capital and thus to a decrease of resources needed for successful adaptation and coping”* (Steinführer e.a., 2014, p. 346). Veel kleine kernen hebben te maken met demografische krimp. Krimp vindt echter niet overal en in de zelfde mate plaats. Per situatie zal er gekeken moeten worden

wat de best mogelijk oplossingsstrategie is. Het is contextafhankelijk en maatwerk kan daarvoor de oplossing bieden.

1.5 Probleemstelling

1.6.1 Doelstelling

Er moet nu worden nagedacht over hoe er tot een goed aanbod gekomen kan worden voor deze vaak beperkte en specifieke vraag naar openbaar vervoer in een situatie waarin de financiële middelen beperkt zijn. Het doel van het onderzoek is om in kaart te brengen welke mobiliteitsbehoeften er zijn onder de bewoners in kleine kernen en welke mobiliteitsvraag er specifiek voor het openbaar vervoer is. *“Het is van belang voor een goed functionerende OV-vervoermarkt dat er een goede afstemming tussen de intensiteit van de vervoervraag en de capaciteit van het vervoeraanbod is”* (Schoemaker, 2002). Inzicht in de eisen die reizigers aan de kwaliteit en prijs van het vervoeraanbod stellen is daarnaast ook van belang (Schoemaker, 2002). Inzicht in de behoeften kan bijdragen aan nieuwe kennis voor mogelijke oplossingen. De bereikbaarheid van voorzieningen kan op deze manier veilig worden gesteld.

1.6.2 Hoofdvraag en deelvragen

Hoofdvraag:

Welke mobiliteitsbehoeften hebben individuen in kleine kernen en welke mobiliteitsvraag is specifiek voor het openbaar vervoer en/of andere vormen van collectief vervoer en hoe kan openbaar vervoerbeleid en ruimtelijke ordeningsbeleid een bijdrage leveren aan een oplossing voor deze behoeften?

Mobiliteitsbehoeften en mobiliteitsvraag worden in dit onderzoek als twee verschillende begrippen gehanteerd, ondanks dat de begrippen in andere (wetenschappelijke) literatuur vaak door elkaar gebruikt worden. Aan de hand van het consumentenmodel Needs-Opportunities-Abilities van Vlek e.a. (1997) wordt dit onderscheid gehanteerd. Hiervoor is gekozen omdat dit model een uitsplitsing maakt tussen motivatie tot gedrag en uitvoerbaarheid van gedrag. Het verschil tussen de mobiliteitsbehoeften en mobiliteitsvraag komt hierin tot uiting. De mobiliteitsbehoeften bestaan uit de Needs (behoeften) en de samenvoeging van Needs met Opportunities (gedragsmogelijkheden) en Abilities (gedragsvermogens) maakt de mobiliteitsvraag. De gedachte hierachter is dat een persoon zich wil verplaatsen om elders een activiteit te ontplooiën (mobiliteitsbehoefte) maar om deze verplaatsing en activiteiten mogelijk te maken is een persoon afhankelijk van mogelijkheden en beperkingen.

Voor de beantwoording van de hoofdvraag zijn de volgende deelvragen geformuleerd:

1. Welke invloed hebben de ontwikkelingen in kleine kernen op de mobiliteit van individuen in kleine kernen?

Dit is een achtergrondvraag en wordt behandeld in hoofdstuk 2. De kleine kernenproblematiek (krimp) komt hier aan bod. De geografische spreiding van activiteiten staat daarbij centraal die de mobiliteitsbehoeften generen. Deze vraag zal aan de hand van bestaande literatuur worden beantwoord. Met de beantwoording van deze vraag kan een beeld geschetst worden welke processen van invloed (kunnen) zijn op de mobiliteitsvraag. Deze vraag dient als achtergrond voor de beantwoording van de volgende vraag.

2. Welke mobiliteitsvraag hebben individuen in kleine kernen?

- 2a. Welke mobiliteitsbehoeften hebben individuen in kleine kernen?
- 2b. Welke gedragsmogelijkheden hebben individuen in kleine kernen?
- 2c. Welke gedragsvermogens hebben individuen in kleine kernen?
- 2d. Hoe kijken individuen in kleine kernen tegen kleinschalige initiatieven in het openbaar vervoer aan?
- 2e. Welke mobiliteitsvraag is specifiek voor het openbaar vervoer?

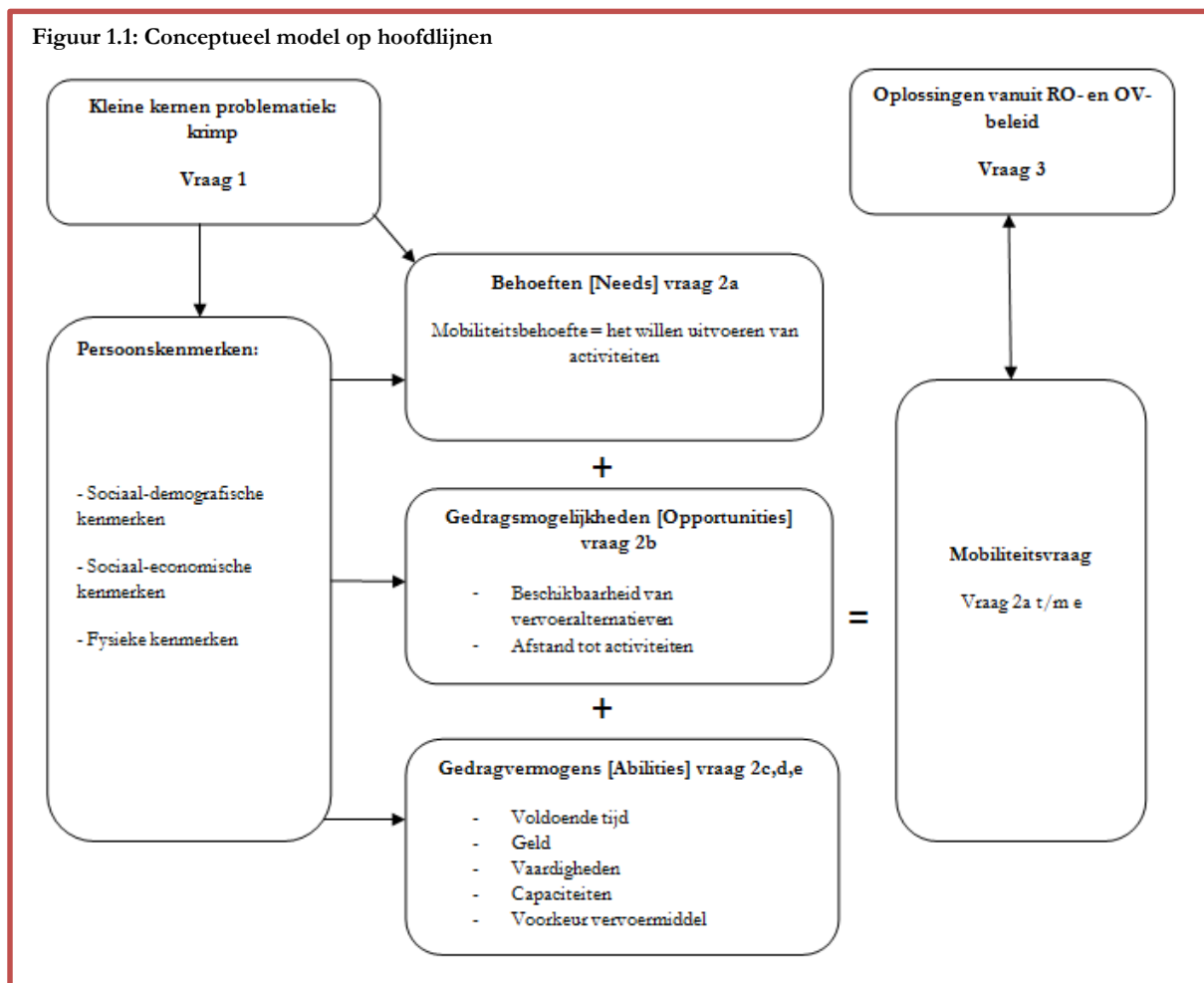
Zoals beschreven staat bestaat de mobiliteitsvraag uit de Needs (Mobiliteitsbehoeften), Abilities (Gedragsvermogens) en Opportunities (Gedragsmogelijkheden). Deze drie onderdelen worden apart behandeld in vraag 2a t/m c. De laatste twee vragen zijn gericht op het openbaar vervoer en andere vormen van collectief vervoer². Met vraag 2d wordt de mening van individuen over kleinschalig openbaar vervoer gepeild³. Met vraag 2e wordt ingezoomd op welke vraag er specifiek voor het openbaar vervoer is. Aan de hand van de mobiliteitsvraag wordt er onderzocht welke vraag er specifiek voor het openbaar vervoer is en aan welk type openbaar vervoer er behoefte is onder de inwoners. Dit is gerelateerd aan deelvraag 3.

Vraag 2 is het empirische gedeelte van het onderzoek. Deze vraag wordt aan de hand van een case-study beantwoord. Met behulp van een kwantitatieve onderzoeksmethode, de enquête wordt er antwoord gegeven op deze vraag. De generaliseerbaarheid van dit onderzoek is contextafhankelijk.

3. Op welke manier kunnen openbaar vervoerbeleid en ruimtelijke ordeningsbeleid tegemoet komen aan de mobiliteitsbehoeften van individuen in kleine kernen?

Deze vraag wordt aan de hand van bestaande literatuur, interviews met experts, congressen en symposia en de uitkomsten van deelvraag 2 beantwoord. Het zijn mogelijke oplossingen vanuit de aanbodkant. De meerwaarde van dit onderzoek is dat mening van vraagkant (inwoners van kleine kernen) wordt gevraagd over kleinschalige initiatieven.

Het volgende model is het uitgangspunt voor het onderzoek en geeft weer welke onderdelen met welke vraag worden beantwoord. De pijlen geven de richting van het verband weer.



² Collectief vervoer bestaat uit openbaar vervoer en besloten vervoer (Schoemaker, 2002). Omdat de reiziger (hier: inwoners van kleine kernen) besloten vervoer (vaak ervaren als openbaar vervoer, wordt er in dit onderzoek gesproken over openbaar vervoer.

³ Deze deelvraag valt onder voorkeur vervoermiddel onder gedragvermogens. Deze wordt echter apart behandeld omdat dit specifiek over het openbaar vervoer gaat.

1.6 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de kleine kernenproblematiek (krimp) behandeld en wordt er toewerkt naar de invloed van krimp op de mobiliteit van personen. Hoofdstuk 3 is het theoretisch kader waarop dit onderzoek gebouwd is. De mobiliteitsbehoefte en mobiliteitsvraag worden hierin uitgewerkt. Hoofdstuk 4 zoomt in op het openbaar vervoerbeleid en ruimtelijke ordeningsbeleid in Nederland. De oplossingen voor de 'onderkant van de markt' worden besproken. In hoofdstuk 5 staat de operationalisering van de begrippen en het onderzoeksgebied centraal. Hoofdstuk 6 gaat in op de kenmerken van de steekproef. Het analysegedeelte komt in hoofdstuk 7 aan bod. Hier worden de resultaten van de enquête besproken. In hoofdstuk 8 wordt de conclusie van dit onderzoek behandeld en worden aanbevelingen gegeven en wordt afgesloten met een aantal discussiepunten.

2.1 Introductie

In dit hoofdstuk staat de krimpproblematiek in kleine kernen centraal. Het hoofdstuk dient als achtergrondinformatie voor het onderzoek naar de mobiliteitsbehoeften van individuen in kleine kernen. Het hoofdstuk begint met een uitleg over wat demografische krimp precies in houdt en wat de oorzaken hiervan zijn. De verschillen op schaalniveaus (internationaal, nationaal, regionaal, lokaal niveau) worden behandeld. Daarna zullen de gevolgen voor kleine kernen aanbod komen en wordt er toegewerkt naar wat krimp betekent voor de mobiliteit van personen. Hiermee kan er antwoord gegeven op de deelvraag 1: *Welke invloed hebben de ontwikkelingen in kleine kernen op de mobiliteit van individuen in kleine kernen?*

2.2 Kleine kernen problematiek (krimp)

Na een lange periode van bevolkingsgroei zal Nederland de komende decennia te maken krijgen met een bevolkingsdaling. Bevolkingsdaling vindt nu nog niet overal plaats, maar de verwachting is dat na 2040 de Nederlandse bevolking geleidelijk overal zal krimpen. In stedelijke gebieden vindt er nog groei plaats. Het zijn voornamelijk de plattelandsgebieden die nu te maken hebben/krijgen met krimp.

2.2.1 Definitie kleine kern

Onder platteland, ook wel dunbevolkt gebied/landelijk gebied wordt verstaan een gebied met een omgevingsadressendichtheid van minder dan 1000 adressen per vierkante kilometer (CBS, 2015a). In dit dunbevolkte gebied bevinden zich veel kleine kernen. Er bestaat geen eenduidige omschrijving van een kleine kern. De meeste definities worden gemaakt op basis van inwoneraantal. Elke provincie hanteert een eigen definitie met een zelf bepaald maximum aantal inwoners, variërend van 500 tot 6000 inwoners. Het Centraal Bureau voor de Statistiek (Vliegen & Van Leeuwen, 2006) hanteert als richtlijn bevolkingskernen waar minder dan 2000 mensen wonen en duidt kernen met minder dan 500 inwoners aan als zeer kleine kernen. De Landelijke Vereniging voor Kleine Kernen geeft zelf geen maximum aantal inwoners aan, maar zegt: *“Een kleine kern is een kleine kern als de bewoners dat zo voelen”* (Annegarn, 2005). Slaakweg e.a. (2015) spreekt over een kleine kern als er een maximum van 2000 woningen in een kern te vinden is. Voor dit onderzoek wordt er een indeling naar bevolkingsomvang gehanteerd en de omschrijving van het CBS wordt overgenomen. Een kleine kern is een kern met minder dan 2000 inwoners⁴.

2.2.2 Definitie demografische krimp

In veel kleine kernen in het landelijk gebied vindt krimp plaats. Krimp is een verzamelnaam. Demografische krimp is de daling van het aantal inwoners in een bepaald gebied, als dit gebied per saldo minder mensen telt dan voorheen. Er kan onderscheid gemaakt worden tussen daling van het aantal inwoners, daling van het aantal huishoudens en veranderingen in samenstelling van de bevolking. Vaak gaat krimp hand in hand met ontgroening en vergrijzing (Hospers & Reverda, 2012, p.12). Ontgroening betekent dat jongeren wegtrekken uit een bepaald gebied om elders een opleiding te volgen of werk te vinden (verhuizingen). Vergrijzing betekent dat het aandeel ouderen in een bepaalde regio groter wordt. Dat komt aan de ene kant doordat mensen simpelweg steeds ouder worden en aan de andere kant omdat jongeren wegtrekken (Kenniss- en projectenbank herbestemming, 2015). Dat krimp een actuele kwestie is blijkt uit het feit dat ruim een derde van de Nederlandse gemeenten tot 2040 te maken krijgt met een afname van de bevolking (PLF, 2010). Dat niet alleen Nederland te maken heeft met krimp blijkt uit het rapport van de Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD, 2012), waarin verschillende cases van over de hele wereld worden behandeld. Over de hele wereld worstelen landen met het krimpvraagstuk, zoals Japan en USA, maar ook onze buurlanden. De demografische krimp in Nederland valt overigens nog erg mee in vergelijking met de extreme krimp die zich in andere landen en regio's van Europa (met name in Oost-Europa) voordoet (Van Dam e.a., 2006, p.121).

⁴ Waar wel rekening mee gehouden dient te worden is dat het voorzieningenniveau op het gebied van sociale, culturele of winkelvoorzieningen ook in grotere kernen met meer dan 2000 inwoners nog aangemerkt kunnen worden als “kleine kernenproblematiek”. Dit terwijl in de kleinste kernen van onder de 400 inwoners het probleem niet speelt omdat daar geen draagvlak is voor wat voor voorziening van enige omvang dan ook. Anderzijds kan het bereikbaarheidsprobleem weer wel spelen bij juist de echt kleine kernen (Provincie Utrecht 2004, p.2).

2.3 Oorzaken demografische krimp

Demografische krimp kent in Nederland grofweg vier oorzaken: een sociaal-culturele, een conjuncturele, een regionaal-economische en een planologische (Van Dam e.a., 2007, pp.3-4).

2.3.1 Sociaal-culturele ontwikkelingen

Deze ontwikkelingen hebben voornamelijk invloed op het aantal geboorten. Zo heeft onder ander de emancipatie van de vrouw er voor gezorgd dat het vruchtbaarheidscijfer gedaald is. Een andere sociaal-culturele ontwikkeling dat een effect heeft op huishoudensgrootte is de individualisering. Huishoudens zijn kleiner geworden. Sociaal-culturele ontwikkelingen hebben geleid tot zowel een enorme ontgroening als mede een sterke vergrijzing (Van Dam, e.a., 2006, p.24).

2.3.2 Economische conjunctuur

Dit is van invloed op zowel het geboortecijfer als op de migratie. Het vertrouwen dat mensen hebben in de economie, en daarmee in de ontwikkeling van hun inkomen (het 'consumentenvertrouwen'), beïnvloedt het krijgen van kinderen (Van Dam e.a., 2007, p.3). Als er hoogconjunctuur is, is het geboortecijfer in Nederland hoger dan wanneer er laag conjunctuur is (Latten & De Jong, 2005). Daarnaast is ook het migratiesaldo conjunctuurgevoelig. Als het goed gaat met de economie (hoogconjunctuur), neemt de immigratie toe en het migratiesaldo neemt af bij laagconjunctuur. Voor emigratie werkt dit andersom. Dit is zowel op nationaal als op regionaal niveau terug te zien.

2.3.3 Regionale economie

Een derde oorzaak van krimp is de ontwikkeling van de regionale economie. Migratie vanuit een woongebied wordt vooral veroorzaakt door een verminderde 'aantrekkelijkheid' van dit gebied voor bepaalde groepen bewoners. Een belangrijke factor is de omvang van de werkgelegenheid in de regio. Daarnaast wordt de aantrekkelijkheid van de regio en de gemeente mede bepaald door de omvang en de kwaliteit van de woningvoorraad en de kwaliteit van de woonomgeving. *"Migratie is derhalve niet alleen selectief naar de kenmerken van de migrant, maar ook naar de kenmerken van de buurt, de wijk, het dorp en de stad van vertrek en vestiging"* (Van Dam e.a., 2007, p.3).

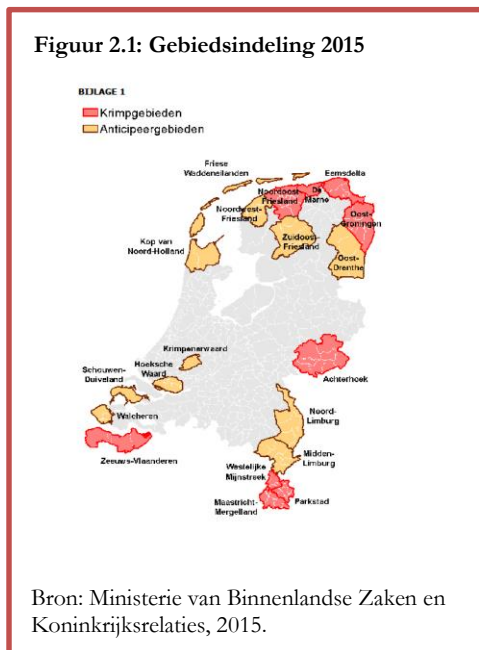
2.3.4 Planologie

De planologische oorzaak van demografische groei of krimp is vooral zichtbaar op lokaal niveau. In het verleden werden groei en krimp van een gemeente sterk bepaald door de woningbouwontwikkeling. Dit werd zeker grotendeels, tot en met de uitvoering van de Vierde Nota Extra (Vinex), gestuurd door het RO-beleid van de rijksoverheid (Vb: Groeikernenbeleid & Vinexbeleid). *"Ook de 'niet-groei' van gemeenten en woonplaatsen is lange tijd bepaald door het ruimtelijk beleid van verschillende bestuurlijke schaalniveaus. Nog steeds zijn de woningbouwontwikkelingen (wat en hoeveel waar wordt gebouwd) sterk sturend voor de demografische ontwikkeling op lokaal niveau"* (Leidermeijer & Marlet 2011, pp. 9-11; Van Dam e.a., 2007, pp.3-4).

2.4 Regionale verschillen

Krimp vindt niet overal in Nederland plaats en zeker ook niet in dezelfde mate. Er zijn gebieden waar de bevolkingskrimp duidelijk al is ingetreden, dit worden topkrimpgebieden genoemd. Het gaat vooral om de gemeenten in Zeeuws-Vlaanderen, Zuid-Limburg en Noord- en Oost-Groningen (figuur 2.1). De verwachting is dat in deze gebieden het aantal inwoners tot 2040 af zal nemen met zestien procent. (Rijksoverheid, 2015a). Deze groep gebieden wordt ook wel de *eerste generatie* genoemd, omdat dit gebieden zijn waar krimp al heeft toegeslagen. *"Deze regio's worden geconfronteerd met urgente knelpunten en er is een aanzienlijk en dringende herstructureringsopgave"*(SER, 2011).

Er zijn echter ook regio's waar nu nog niets aan de hand is maar waar in de toekomst krimp op zal treden, dit zijn de zogenaamde *tweede generatie* gebieden en deze worden ook wel anticipeergebieden genoemd (figuur 2.1). De verwachting is dat in deze gebieden het aantal inwoners tot 2040 af zal nemen met vier procent (SER, 2011) *"Het is vooral belangrijk dat de bewustwording toeneemt in de krimpregio's van de tweede generatie: regio's die aan de vooravond staan van een structurele bevolkingsdaling. Door tijdig op de toekomstige demografische ontwikkelingen te anticiperen, kunnen aanpassingsprocessen in gang worden gezet en zijn overinvesteringen te voorkomen."*(SER, 2011).



De demografische componenten van bevolkingskrimp zijn niet in alle krimpregio's hetzelfde. Zo trekken in Zeeuws-Vlaanderen jongeren weg om te studeren, maar dit vertrek wordt gecompenseerd door de instroom van jonge gezinnen en oudere (echt)paren zonder kinderen. In Noordoost-Groningen en Parkstad Limburg vinden dit soort compenserende migratiestromen niet/nauwelijks plaats. Doordat jongeren en jonge gezinnen wegtrekken en 65-plussers weinig mobiel zijn, vindt in deze regio's de ontgroening en vergrijzing in een versneld tempo plaats (SER, 2011, p.34). De verschillen in kenmerken tussen de krimpregio's zullen alleen maar toenemen met een groeiend aantal krimpgemeenten. Zo heeft de verwachte bevolkingsdaling in het welvarend Gooi een heel ander karakter dan in het relatief arme en dunbevolkte Noordoost-Groningen of in de verstedelijkte Parkstad Limburg. In het Gooi staan ruimtelijke beperkingen verdere groei in de weg en in Noordoost-Groningen en Parkstad Limburg zijn het vooral de onvoldoende economische perspectieven die voor een daling van de bevolking zorgen (SER, 2011).

In Nederland zijn het vooral de plattelandsgemeenten die te maken hebben/krijgen met een bevolkingsdaling en daarnaast vergrijzen deze gemeenten sneller (Groot & Schonewille, 2012, p.8). In sommige krimpregio's komen nog steeds groeigemeenten en in veel groeiregio's komen krimpgemeenten voor (Van Dam, 2007, p.3). Op gemeentelijk niveau blijkt de variatie in krimppercentages veel groter dan op provinciaal- of regioniveau. Op gemeentelijk niveau is dit het geval in grote delen van Groningen, Drenthe en Limburg, in vele gemeenten in het midden van het land en verspreid in Zeeland en Noord-Brabant (Van Dam e.a., 2007, p. 3). Als er gekeken wordt naar het verschil tussen daling van het aantal huishoudens en daling van aantal inwoners in gemeenten dan blijkt dat de daling van het aantal huishoudens veel kleiner is dan de daling van het aantal inwoners. Er vindt namelijk huishoudensverdunning plaats waardoor het aandeel huishoudens minder snel afneemt.

Dat anticipieergebieden dezelfde problemen staan te wachten als zij niet inspelen op de bevolkingsontwikkelingen als topkrimpgebieden is niet geheel juist. Er blijkt dat er op veel plekken bevolkingsdaling voorkomt maar dat de voorspelde huishoudensdaling onjuist blijkt. Dergelijke krimp vindt alleen plaats in een beperkt aantal perifeer gelegen regio's (Ministerie van Binnenlandse zaken en Koninklijke relaties, 2014). De problematiek van topkrimpgebieden is door de huishoudensdaling ernstiger dan die van anticipieergebieden. Een groot verschil met krimpgebieden is dat de meeste anticipieergebieden ook te maken krijgen met bevolkingsdaling, vergrijzing, ontgroening en dalende beroepsbevolking, maar niet met huishoudensdaling. In anticipieergebieden komt bevolkingsdaling voor als gevolg van gezinsverdunning zonder dat dit leidt tot huishoudensdaling (Ministerie Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, 2014). Het is de huishoudensdaling die van krimp krimp maakt.

2.5 Krimp: geen Nederlands fenomeen

De wereldbevolking groeit, maar het aantal Europeanen stagneert en gaat vanaf 2040 dalen. Op continentaal niveau blijkt dat alleen Europa te maken heeft met bevolkingsdaling. Wel vindt er op alle continenten vergrijzing plaats, maar Europa is de koploper (de bevolking vergrijst hier het meest) (Hospers & Reverda, 2012, p.24).

Krimp en vergrijzing zijn geen processen die zich in Europa gelijkmatig voordoen. Wel vergrijzen bijna alle landen in de Europese Unie en enkele lidstaten zoals Italië en Duitsland krimpen. Op Ierland, Luxemburg, Zweden Cyprus en Malta na gaan alle EU-staten de komende veertig jaar inwoners verliezen (Hospers & Reverda, 2012, pp. 23-24). Maar ook in Europese landen die als geheel nog een tijd blijven doorgroeien, kan er regionaal wel degelijk sprake zijn van krimp. Ruim een kwart van de Europese regio's kampt met bevolkingsdaling (Hospers & Reverda, 2012, p. 27).

De demografische krimp in Nederland is vergeleken met andere Europese regio's bescheiden. De verwachte demografische krimp in Nederland staat in elk geval in geen enkele verhouding tot de extreme demografische krimp die zich in andere landen en regio's van Europa (met name in Oost-Europa) voordoet

(Van Dam e.a., 2006, p.121). Krimp vindt daar niet alleen in plaats in plattelandsgemeenten, zoals hier in Nederland wel veel het geval is, maar ook veel steden hebben te maken met een bevolkingsdaling (OECD, 2012).

2.6 Gevolgen van krimp

De gevolgen van krimp hebben zowel een fysieke, sociale en economische kant. Door krimp kan er een vicieuze cirkel ontstaan. De afname van het aantal geboortes, het gebrek aan voldoende werkgelegenheid, urbanisatie en eventueel de opkomst van concurrerende regio's zijn factoren die elkaar vaak versterken en voor verdergaande demografische krimp, ontgroening en vergrijzing zorgen in kleine kernen. De gevolgen kunnen groot zijn voor de woningmarkt, de arbeidsmarkt, onderwijs, zorg, bereikbaarheid, de leefbaarheid en de aantrekkelijkheid van het gebied voor (potentiële) bewoners (Rijk e.a., 2009, p.7; Kennis- en projectenbank herbestemming, 2015). Er wordt ook wel gesproken over een neerwaartse spiraal. De kans op verloedering van de openbare ruimte, segregatie en waardedaling van vastgoed neemt toe. Er is in deze regio's sprake van een aanzienlijke en dringende herstructureringsopgave (SER, 2011). Dit proces van leegloop kan deels uitgelegd worden aan de hand van de cumulatieve causatietheorie van Myrdal (1957) waar de vicieuze cirkel wordt uitgelegd. Myrdal spreekt over terugloopeffecten *“Waar het groeit, krimpt het ergens. Het zijn meestal de gemeenten in de buurt of elders in het land die de prijs voor het succes van de groeipool moeten betalen. Ze moeten lijdzaam toezien hoe met het verlies aan inwoners en bedrijven de belastingopbrengsten teruglopen en de lokale economie en infrastructuur verslechteren met als gevolg dat er nog minder mensen willen wonen”* (Hospers & Reverda, 2012, p. 53).

De mate waarin demografische ontwikkelingen de woningmarkt, arbeidsmarkt (werken/bedrijvigheid), voorzieningen (inclusief zorg, recreatie en mobiliteit) (direct) beïnvloeden blijkt nog al te verschillen. Zo blijkt dat de woningmarkt een veel directere invloed heeft dan de andere terreinen (Ritsema van Eck e.a., 2013, p. 11).

2.6.1 Overschotten op de woningmarkt

Krimp zorgt voor een kleinere woningvraag. Een positief aspect is dat de woningmarkt ontspant, een nadeel is echter dat er een overaanbod ontstaat (Rijksoverheid, 2015a). Veranderingen in de huishoudensamenstelling kunnen leiden tot tekorten dan wel overschotten van bepaalde woningtypen. Verdergaande vergrijzing betekent een veranderende behoefte aan woondiensten: kleinere en andersoortige woningen (bijvoorbeeld aanleunwoningen) en nabije zorgvoorzieningen (Ritsema van Eck e.a., 2013, p.66).

Bij de huursector leidt krimp tot leegstand, waardoor de inkomsten van verhuurders dalen. In de koopmarkt leidt dit eerder tot langere verkooptijden en lagere verkoopprijzen. Langdurige en grootschalige leegstand beïnvloedt de fysieke uitstraling en het imago van de buurt negatief (Verwest e.a., 2008, p.17-18).

Daarnaast kan huishoudensdaling een concentratie van specifieke huishoudensgroepen tot gevolg hebben. Verloedering en leegstand maken een kern niet aantrekkelijk en degenen die daartoe instaat zijn zullen deze kern verlaten. Kansarmen blijven achter, en een kern kan in een negatieve spiraal terecht komen, waarbij de leegstand en verloedering verder toenemen. *“Door het verslechterde imago is het niet eenvoudig de uitstroom te keren terwijl het steeds moeilijker wordt (kapitaalkrachtige) huurders en kopers te verleiden naar de wijk of buurt toe te trekken”* (Verwest e.a., 2008, p.19). De leefbaarheid van een kern neemt daardoor af en sociaal economische en etnische segregatie liggen op de loer.

Concluderend, in de krimpgebieden kan de voorziene huishoudenskrimpen een negatieve spiraal op de woningmarkt in gang zetten van oplopende verkooptijden, verhuurproblemen en neerwaartse druk op de huizenprijzen, tot toenemende leegstand en leefbaarheidsproblemen.

2.6.2 Vermindering sociale cohesie

Daarnaast bestaat het risico dat ook de sociale cohesie in een kern wordt aangetast. Sociale cohesie is van belang om kernen leefbaar te houden (Van der Wouden et al., 2006). De sociale cohesie wordt onder meer beïnvloed door de mate van gelijkgestemdheid van de bewoners. In een meer homogene kern (qua leefstijl of qua etniciteit) zijn mensen eerder geneigd om zich te verenigen, sociale contacten met elkaar te onderhouden en elkaar te steunen. Daarnaast zorgt de aanwezigheid van gelijkgestemden voor een draagvlak voor voorzieningen. In een homogene omgeving van laagopgeleide bewoners met lage inkomens die tot een etniciteit behoren, kan dit echter ook negatief uitwerken voor de sociale status van de kern. Voor mensen in zo'n kern is het heel moeilijk om aan hun milieu te ontsnappen.

Om sociale cohesie te bevorderen zijn ontmoetingscentra belangrijk. Deze voorzieningen verdwijnen echter in krimpende kernen. Terwijl juist die ontmoetingsplaatsen cruciaal zijn voor de sociale cohesie (Groot & Schonewille, 2012).

Daarnaast brengt krimp met zich mee dat een deel van de vergrijzende groep in het landelijke gebied in een isolement dreigt te raken. *“The reduction of nearby public services puts mainly the highly aged at risk of being excluded from the use of infrastructure facilities and thus from an important segment of social life”* (Steinführer e.a., 2014, p.348).

2.6.3 Stijgende zorgvraag

Krimpende kernen met een sterke vergrijzing zullen te maken krijgen met een toename van de vraag naar zorg. Naast dat er meer ouderen komen, wordt de periode waarin zij de behoeften zullen hebben aan zorg en ondersteuning langer. Als er naast vergrijzing sprake is van ontgroening dan kan er een tekort aan handen ontstaan om aan de groeiende vraag naar zorg te kunnen voldoen.

Vaak is het zo dat de achterblijvende bevolking naar verhouding een laag sociaal-economische status heeft en dit gaat vaak gepaard met meer gezondheidsproblemen. Meer gezondheidsproblemen maakt de vraag naar zorg nog groter (Groot & Schonewille, 2012, p.10). *“The decline in the population changes settlement structures. It has impacts on the social and technical infrastructure and diminishes social support networks”* (Steinführer e.a. 2014, p.348). Het wegtrekken van jongeren maakt de achtergebleven ouderen op zichzelf zijn aangewezen. Het bovengenoemde isolement komt hier ook weer naar voren.

2.6.4 Verslechtering arbeidsmarkt

Kernen met krimp moeten daarnaast ook rekening houden met een afname van het aantal banen als gevolg van demografische krimp, vooral in de horeca, detailhandel en dergelijke en toenemende leegstand van winkelpanden en kantoren (Ritsema van Eck e.a., 2013, p.12).

Veel jongeren trekken weg, ze verhuizen naar grotere steden, waar meer mogelijkheden voor ze zijn. De bevolking die overblijft zijn ouderen en ongeschoolden. Dit kan aangeduid worden met Brain & Muscle drain (Nipper e.a., 2009). Een kern met veel oudere inwoners kan minder aantrekkelijk zijn voor bedrijven of bedrijven kunnen moeite hebben om aan voldoende geschikt personeel te komen. De sociaal-economische vitaliteit van deze regio's komt daarmee verder onder druk te staan (Rijk, e.a., 2009, p.8). Bedrijven trekken daarom weg, het arbeidsklimaat neemt nog verder af en het is ook voor de jonge generatie aantrekkelijker om weg te gaan uit de kern. In bepaalde sectoren zal de vraag naar werk echter toenemen, zoals in de ouderenzorg. Door de vergrijzing zal het aantal ouderen toenemen en ontstaat er een grotere vraag naar zorg.

2.6.5 Verschraving voorzieningenniveau

Door krimp neemt het aantal voorzieningen in kernen af. Er is te weinig draagvlak voor de (winkel/openbare) voorzieningen. Door een dalend inwoneraantal nemen de kosten van voorzieningen per hoofd van de bevolking toe. Als er bijvoorbeeld minder kinderen in een gebied wonen, kan dat betekenen dat scholen moeten sluiten of samenvoegen. Een uitstroom van jongeren kan betekenen dat er minder vraag is naar uitgaansvoorzieningen (Groot & Schonewille, 2012, p.10). Panden komen leeg te staan en dit is niet bevorderlijk voor de leefbaarheid.

Afkalving van lokale voorzieningen kan ook ingrijpende gevolgen hebben voor minder mobiele inwoners die hiervan afhankelijk zijn, zeker als het de laatste voorziening in een kern betreft (Rijk e.a. 2009, p.19). Inwoners van de kern moeten nu vaak langer reizen om voorzieningen te bereiken, mensen die immobiel zijn raken hierdoor in de problemen. Ook kan het tot gevolg hebben dat mensen de slecht bereikbare, maar toch essentiële voorzieningen volgen en verhuizen. Zo ontstaat er een vicieuze cirkel: *“Het draagvlak voor de overblijvende voorzieningen brokkelt verder af waardoor de aantrekkelijkheid om te wonen en te werken in een gebied nog verder daalt”* (Huigen e.a., 1989, p.14).

Maar door vergrijzing en in mindere mate verkleuring (toename van het aandeel allochtonen) wordt het draagvlak van (bepaalde) voorzieningen juist vergroot (Ritsema van Eck e.a., 2013). Dit sluit aan bij dat de vraag naar werk op het gebied van ouderenzorg toeneemt.

Het verdwijnen van bepaalde voorzieningen wordt echter niet alleen veroorzaakt door demografische krimp, dit werd al aangegeven door Ritsema van Eck e.a. (2013). Er zijn diverse trends die ervoor zorgen dat in meer algemene zin de voorzieningenstructuur aan de nodige verandering onderhevig is. Er wordt ook wel gesteld dat krimp het proces van verdwijnen van voorzieningen versterkt maar dat het niet de oorzaak is.

Het verdwijnen van voorzieningen is dus ook – en soms zelfs vooral – afhankelijk van ontwikkelingen aan de aanbodzijde en van andere dan demografische ontwikkelingen aan de vraagzijde (Van

Dam e.a., 2006, p.85). Thissen (2006, p.6) stelt zelfs dat er geen samenhang tussen ontwikkeling van het aantal inwoners en de ontwikkeling van het plaatselijk voorzieningenniveau op het niveau van het dorp bestaat. Uit eerder onderzoek van Van Dam (1995) blijkt dat de verkleining van het draagvlak van voorzieningen en het verdwijnen daarvan vooral het gevolg is van een veranderd consumentengedrag en niet van een verminderd potentieel aantal gebruikers. De toegenomen welvaart en mobiliteit en de veranderde leefstijlen zijn dan ook veel belangrijker geweest dan demografische ontwikkelingen voor het gebruik, draagvlak en de levensvatbaarheid van allerlei lokale voorzieningen (Van Dam e.a., 2006, pp.85-86; Rijk e.a., 2009, p.19). Daarnaast hangt de leefbaarheid in een kleine kern niet af van het aantal voorzieningen in een kern. Dit beeld wordt in het publieke debat vaak wel geschetst, maar niet de nabijheid, maar de bereikbaarheid is veel relevanter (Bügelhajema, 2015). *“De uiteindelijke balans en de vraag of bepaalde voorzieningen (in toenemende mate) uit de krimp- en anticipatiegebieden gaan verdwijnen, hangt vooral af van andere factoren, zoals schaalvergrotings- en concentratietendensen en veranderend (keuze)gedrag van consumenten”* (Ritsema van Eck e.a., 2013).

2.6.6 Veranderende mobiliteit

Harms e.a. (2010) menen dat veranderingen in de omvang van de mobiliteit bepaald worden door twee factoren: veranderingen in de omvang en samenstelling van de bevolking en veranderingen in gedrag. De mobiliteitsontwikkeling hangt dus deels samen met demografische ontwikkelingen. Zo wordt de toename van de mobiliteit in termen van het aantal verreden kilometers per auto deels veroorzaakt door de bevolkingsgroei. Maar daarnaast spelen ook andere factoren een rol bij de mobiliteitsontwikkeling. De mobiliteitstoename per persoon is afhankelijk van economische, sociaal-culturele, ruimtelijke en technologische ontwikkelingen (Ritsma van Eck e.a., 2013; Van Dam e.a., 2007, p.4). Hier wordt in hoofdstuk 3 verder op ingegaan.

In de gebieden die te maken hebben of krijgen met demografische krimp zal de mobiliteit van personen de komende tijd daarom nog toenemen. Dit komt omdat de mobiliteitstoename voor een groter deel veroorzaakt wordt door een toename van de mobiliteit per persoon. De mobiliteit neemt vooral toe doordat mensen meer kilometers afleggen, en niet zozeer omdat meer mensen verplaatsingen maken. Er is sprake van een trend dat mensen zich verder zijn gaan verplaatsen, mede omdat voorzieningen steeds meer geconcentreerd liggen. Vooral de automobilititeit neemt in krimpgebieden, net als elders, toe.

Maar demografische krimp kan dus wel een impact hebben op de mobiliteit. Ritsema van Eck e.a. (2013) geven aan dat de verwachting is dat (zowel in de krimp- als in de anticipatiegebieden) het woonwerkverkeer af zal nemen (door een dalend aantal werkenden) en het aantal recreatieve verplaatsingen juist toe zal nemen (door vergrijzing). Maar deze groei zal die andere daling zeker niet compenseren.

2.6.7 Verschraling openbaar vervoer

De vraag naar het reguliere openbaar vervoer neemt af bij demografische krimp. In gebieden waar al een geringe vraag naar openbaar vervoer bestaat zal een bevolkingsafname de kwaliteit van het openbaar vervoer verder onder druk zetten en dit leidt tot verschraling van het openbaar vervoersaanbod (Ritsema van Eck e.a., 2013). Er is hier een afname van het draagvlak voor de traditionele vormen van openbaar vervoer. Er blijft echter een specifieke vervoervraag voor het openbaar vervoer over doordat er een vervoersarme groep achter blijft in de kernen die afhankelijk is van het openbaar vervoer om voorzieningen te kunnen bereiken (Huigen e.a., 1989, p.152). Deze situatie van verschraling van het openbaar vervoer zal zich naar verwachting vooral voordoen in meer landelijke gebieden.

Naast demografische ontwikkelingen zijn er ook andere factoren die van invloed zijn op de vraag naar openbaar vervoer. Krimp speelt een beperkte rol in de vraag naar openbaar vervoer. Veranderingen in het verplaatsingsgedrag en de vervoermiddelen keuze zijn veel belangrijker (Van Dam e.a., 2006, pp.88-89). Vooral het toegenomen autobezit en –gebruik is van invloed geweest op de vraag naar het aanbod van openbaar vervoer in stad en platteland. *“Dit toegenomen autobezit is vooral een uitvloeisel van de groeiende welvaart en een voortgaande individualisering van leefstijlen, mobiliteitsstijlen en tijdsbestedingspatronen”* (Van Dam e.a., 2006). De bevolkingskrimp in bepaalde regio's versterkt de verdunning van de vervoersvraag nog eens (Harms e.a., 2011, p.37). Daarnaast is, zoals in hoofdstuk 1 is aangegeven, het openbaar vervoeraanbod niet alleen afhankelijk is van de vervoervraag maar juist grotendeels afhankelijk is van de subsidie die de provincie van het rijk krijgt. Hier wordt in hoofdstuk 4 verder op ingegaan.

2.7 Beleid

Er is veel aandacht voor krimp en bestuurders realiseren zich dat de bevolkingsdaling een trend is die niet te negeren is. Van bestrijden naar begeleiden van krimp is nu het uitgangspunt (Verwest & Van Dam, 2010).

Voor de lange termijn wordt er economisch, sociaal en ruimtelijk beleid ontwikkeld hoe de komende tijd om te gaan met krimp. Provincies, regio's en gemeenten ontwikkelen lange termijnvisies die inspelen op de demografische ontwikkelingen. Om voldoende draagvlak te creëren zijn in toenemende mate ook de maatschappelijke stakeholders, inclusief de burgers, bij de totstandkoming van die toekomstvisies betrokken. Er is meer oog voor een integrale aanpak, waarbij zowel horizontaal (tussen gemeenten) als verticaal (tussen de verschillende overheidsniveaus) wordt samengewerkt (SER, 2011). In 2009 is het Rijk samen met IPO (Interprovinciaal Overleg) en VNG (Vereniging Nederlandse Gemeenten) met het Interbestuurlijk Actieplan Bevolkingsdaling gestart. In zeven krimpregio's en zestien anticipeerregio's zijn veel initiatieven genomen, met betrekking tot het thema bevolkingsdaling, om de gevolgen van demografische verandering zo tijdig en goed mogelijk te begeleiden.

Zo kan er via sectorbeleid op korte termijn worden ingegrepen, bijvoorbeeld via de volkshuisvesting. Er is een overmaat aan bouwprogramma's in diverse regio's ten opzichte van de bevolkingsontwikkeling en steeds meer krimpgebieden kiezen er voor om hun nieuwbouwplannen te matigen en bestaande woningvoorraad te herstructureren. Strategieën als herstructurering, revitalisering, renovatie of zelfs sloop worden toegepast (Hospers & Reverda, 2012, p.65). Daarnaast is regionale afstemming van belang. Als er niet afgestemd wordt, dan kunnen de problemen die met krimp samengaan (zoals leegstand, verpaupering, concentratie van lagere-inkomensgroepen) verergeren (Verwest & Van Dam, 2010, p.86). Wanneer een gemeente bijvoorbeeld doorgaat met het uitvoeren van nieuwbouwprojecten, kan ze daarmee bewoners wegtrekken uit een naburige gemeente, waardoor daar de bevolking verder krimpt en er leegstand ontstaat.

2.8 Nuancering negatieve spiraal in Nederland

De negatieve spiraal in Nederland is minder waarschijnlijk dan bijvoorbeeld op het platteland van Frankrijk of Spanje. Het RIGO (2011) draagt de volgende argumenten aan waarom deze spiraal minder aanwezig is:

- De hoge dichtheid van Nederland (een stad is nooit echt ver weg) en de goede bereikbaarheid (de fijnmazige infrastructuur).
- Flankerend beleid: er ontstaan veel nieuwe kleine initiatieven (schoolbussen, kleinschalige kinderopvang door ouders, etc.) die het verlies compenseren.
- Gewenning en aanpassing: bewoners staan op de barricade als een voorziening sluit, maar accepteren uiteindelijk de nieuwe situatie en redden zich vervolgens goed. Daarnaast is de afwezigheid van voorzieningen voor sommigen juist weer aantrekkelijk.

2.9 Conclusie

Verschillende gebieden in Nederland hebben te maken met demografische krimp terwijl andere gebieden aan de vooravond hiervan staan. Krimp vindt niet overal in dezelfde mate en vorm plaats maar kan zeker veel negatieve gevolgen hebben, zoals hierboven beschreven staat.

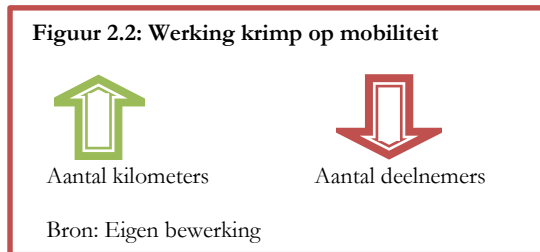
2.9.1 Verdwijnen van voorzieningen

In kleine kernen ontstaat er een mismatch tussen behoeften aan voorzieningen en aanwezigheid van voorzieningen. Voorzieningen liggen op grotere afstand en personen zullen verder moeten reizen om voorzieningen te bereiken. Voorwaarde is dat personen de mogelijkheid hebben om zich te verplaatsen naar de voorzieningen. Maar doordat er in veel krimpgebieden tegelijkertijd een oververtegenwoordiging optreedt van personen die minder mobiel zijn zoals personen die geen eigen vervoer hebben ontstaat er een probleem. Het openbaar vervoer kan in het vervullen van de mobiliteitsbehoefte een rol spelen om dit probleem op te lossen. Doordat het draagvlak echter afneemt (minder personen maken gebruik van het openbaar vervoer omdat er minder personen in het gebied zijn) verschaalt ook deze voorziening en verdwijnt het soms helemaal. Daarnaast bezuinigt de overheid (hoofdstuk 1). En zo ontstaan er mobiliteitsproblemen in kleine kernen voor een bepaalde groep personen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. De bereikbaarheid van voorzieningen in dunbevolkte gebieden, komt onder druk te staan.

Het verdwijnen van voorzieningen is overigens niet geheel toe te schrijven aan demografische krimp. De toegenomen welvaart, mobiliteit en de veranderde leefstijlen van personen hebben ook een rol gespeeld. Het consumentengedrag van personen is belangrijker dan het potentieel aantal gebruikers. Ook schaalvergroting en de concentratietendens hebben rol gespeeld bij het verdwijnen van voorzieningen in kleine kernen.

2.9.2 Veranderde mobiliteitsvraag in krimpgebieden

Krimp heeft impact op de mobiliteitsontwikkeling. Door de afname van de bevolking in krimpgebieden neemt het aantal personen dat deel wil nemen aan het verkeer af. Er zijn nu immers minder personen in het gebied (figuur 2.2). Maar doordat de voorzieningen verdwijnen uit kleine kernen moeten inwoners een grotere afstand overbruggen. De mobiliteitsvraag per persoon neemt toe omdat er grotere afstand moet worden overbrugd. Daarnaast is de verwachting dat de motieven om te verplaatsen ook zullen veranderen. Er zal sprake zijn van een afname van het woon-werkverkeer en toename van het recreatieve verkeer.



Voor dit onderzoek betekent het dat de mobiliteitsvraag aan verandering onderhevig is wanneer er krimp plaats vindt in een gebied. Er moet rekening gehouden worden dat er in anticipatiegebieden nog geen (of amper) demografische veranderingen hebben plaatsgevonden. Wat de invloed van krimp op de mobiliteitsvraag zal zijn in deze gebieden is een kwestie van prognoses maken.

Er moet verder rekening mee worden gehouden dat de mobiliteitsvraag niet alleen afhankelijk is van demografische ontwikkeling maar dat ook economische, sociaal-culturele en technologische ontwikkelingen een rol spelen. De afname van het aandeel en het gebruik van het openbaar vervoer in dunbevolkte gebieden heeft vooral te maken met het toenemende auto- en rijbewijsbezit en het daardoor toenemende autogebruik. Dit alles is terug te voeren op de gestegen welvaart en veranderende leefstijlen.

In het volgende hoofdstuk zal ingegaan worden op de mobiliteitsontwikkeling van personen in Nederland, uitgewerkt in de mobiliteitsbehoeften en mobiliteitsvraag van personen.

3.1 Introductie

In het vorige hoofdstuk is beschreven dat onder andere demografische krimp kan zorgen voor een verandering in de mobiliteitsgroei van personen. Dit hoofdstuk start met een afbakening van de begrippen. Daarna wordt er een korte uitleg over de mobiliteitsontwikkeling in Nederland gegeven. Vervolgens wordt ingegaan op hoe de vervoermarkt in elkaar steekt. Van hieruit wordt er toegewerkt naar de activity-based benadering om de mobiliteitsbehoefte en mobiliteitsvraag verder vorm te geven. Bij een activity-based benadering wordt vanuit een geografisch perspectief naar gedragskeuzen gekeken. De achterliggende gedachte is dat verplaatsingen plaatsvinden om elders een activiteit te ontplooiën. Aan de hand van activiteitenpatronen kan zo de mobiliteitsbehoefte en mobiliteitsvraag worden achterhaald en deze wordt aan de hand van het NOA-model vormgegeven (Vlek e.a. 1997). Tenslotte wordt de mobiliteitsbehoefte en mobiliteitsvraag van inwoners van kleine kernen behandeld.

3.2 Afbakening begrippen: mobiliteit, mobiliteitsbehoefte en mobiliteitsvraag

Voor het begrip mobiliteit worden er verschillende definities gehanteerd. Mobiliteit kan omschreven worden als beweeglijkheid en verplaatsbaarheid, maar dat zijn dan nog erg brede en vage begrippen. Een meer afgebakende omschrijving is: de fysieke en potentiële verplaatsingen van personen en/of goederen, alsmede de omvang ervan naar onder andere motief en tijd (Politieacademie, 2014). In dit onderzoek zal het gaan over personen en worden goederen verder buiten beschouwing gelaten. Schoemaker (2009) ziet mobiliteit als een individu gebonden begrip. Het geeft aan hoeveel relevante activiteitenruimten iemand binnen een bepaalde verplaatsingstijd kan bereiken. Soms verstaat men onder mobiliteit de mate waarin personen zich kunnen verplaatsen. Van Wee en Annema (2009) hanteren voor personenmobiliteit: de totale lengte van alle verplaatsingen van personen in een bepaalde periode in een bepaald gebied, uitgedrukt in personenkilometers.

In dit onderzoek wordt mobiliteit gezien als *alle verplaatsingen van personen* hetzij met eigen vervoer, het zij met het openbaar vervoer. Mobiliteit kan uitgedrukt worden in kilometers of in aantallen verplaatsingen. Voor onderzoek naar de invloed van ruimtelijke inrichting op mobiliteit is dit geschikt. Voor beide indicatoren geldt dat het niet alleen gaat om het totale aantal, maar vaak ook om de verdeling over de vervoerwijzen en verplaatsingsmotieven (Van Wee & Annema, 2009, p. 86). Mobiliteit kan gezien worden als het directe gevolg van het overbruggen van afstanden tussen ruimtelijk verspreide locaties (Geurs, 2014, p.7).

De mobiliteitsbehoefte wordt geformuleerd als “*de behoefte van een individu om zich te verplaatsen om een activiteit elders te kunnen ontplooiën*”. Een behoefte hoeft nog niet realiseerbaar te zijn. Een persoon wordt beperkt door tijd en ruimte. Een werkdag duurt bijvoorbeeld meestal van 9 tot 5 en vindt vaak plaats op een bepaalde plek. Daarnaast is het activiteitenpatroon afhankelijk van de mogelijkheden en beperkingen die personen hebben (Van Wee & Annema, 2009, p.11). Bij een behoefte wordt de invulling van de verplaatsing nog niet gedefinieerd. Deze komt tot uiting in de mobiliteitsvraag, ook wel de vervoervraag. Deze kan omschreven worden als: *de daadwerkelijke vraag om een verplaatsing met betrekking tot vervoermiddelkeuze(s)*. Nu de begrippen gedefinieerd zijn zal eerst kort de mobiliteitsontwikkeling van personen in Nederland worden behandeld.

3.3 Ontwikkeling personenmobiliteit in Nederland

Harms e.a. (2010) concluderen dat veranderingen in de omvang van de mobiliteit worden bepaald door twee factoren: veranderingen in de omvang en samenstelling van de bevolking en veranderingen in gedrag. De mobiliteit van Nederlands is sinds de jaren zestig sterk toegenomen. Het aantal auto's steeg met een factor tien tot een totaal van ruim zeven miljoen nu, en het aantal per persoon per jaar afgelegde kilometers is meer dan verviervoudigd, van ruim tweeduizend in 1960 tot ruim twaalfduizend (Harms, 2008, p. 59). Deze groei kwam tot uiting in een aanzienlijke vergroting van de verplaatsingsafstanden. De belangrijkste maatschappelijke drijfveren die ten grondslag liggen aan de groei van de mobiliteit:

- Demografische ontwikkelingen: daarmee wordt vooral het effect van de bevolkingsgroei bedoeld, hoe meer mensen des te meer mobiliteit.
- Sociaal-economische ontwikkelingen, zoals de welvaartsstijging en toename van consumptieve bestedingen. Het modale inkomen is gedurende de afgelopen decennia aanzienlijk toegenomen, en het bezit en gebruik van de auto is in prijs gedaald (Harms, 2008, p.85). Het autobezit is de afgelopen dertig jaar meer dan verdubbeld, van drie miljoen naar zeven miljoen auto's

- Ruimtelijke ontwikkelingen: de uitbreiding van het wegennet en de scheiding en spreiding van wonen en werken/voorzieningen (ruimtelijke schaalvergrotingsprocessen) (Van Beek e.a. 2006, pp.112-113).
- Sociaal-culturele veranderingen, zoals de veranderende voorkeuren en behoeften ten aanzien van de gezinsvorming, het huwelijk, de positie van de vrouw, huishoudelijke taakverdelingen, opleidings- en beroepsperspectieven, en de invulling van de vrije tijd. Dergelijke voorkeuren en behoeften zijn van invloed op de manier waarop men het dagelijks leven ordent en inricht, en op de mobiliteitsbehoefte die hiervan het resultaat is. Harms (2008) identificeert vier sociale en culturele trends, die een belangrijke additionele verklaring kunnen bieden voor de groei van de mobiliteit, namelijk: individualisering, intensivering van het tijdsbestedingspatroon, informatisering van de samenleving en de internationalisering van het leefpatroon.

Daarnaast is mede ten gevolge van bovengenoemde ontwikkelingen een toenemende beschikbaarheid van snellere vervoerwijzen en het sneller worden van de vervoersystemen zelf, onder meer door betere wegverbindingen.

De laatste jaren stabiliseert de mobiliteit in Nederland (tabel 3.1). Er blijkt dat in Westerse landen ondanks de toename van het inkomen het autobezit- en gebruik niet meer mee stijgt (Goodwin & Van Dender, 2013). Jongeren zijn veel minder autogericht. Over mogelijke oorzaken wordt nog gespeculeerd.

Mogelijke verklaringen:

- Economische verklaring: crisis. Minder banen langer studeren.
- Ruimtelijke verklaring: trek naar de stad, daarnaast is de fietsinfrastructuur goed in Nederland
- Trendbreuken mobiliteitsgedrag: belang auto lager, minder status, wens online te zijn, meer vliegen (Goodwin & Van Dender, 2013).

Daarnaast opperde Van Wee op het symposium van ROVER (2015) dat de ICT wellicht een substituuat wordt van verplaatsingen. Dit zou in de toekomst mogelijk een nieuwe modaliteit kunnen worden⁵.

Tabel 3.1: Trend mobiliteit personen 2004-2013

	2004	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Aantal personenauto's (miljoen)	6,9	7,4	7,5	7,6	7,7	7,9	7,9
Totale mobiliteit*	182,5	185,0	183,5	183,0	185,0	184,5	184
Autobestuurder	91,0	94,5	94,0	94,0	96,5	96,0	96,0
Autopassagier	47,0	43,5	42,5	41,5	41,0	40,5	40,0
Openbaar vervoer	21,5	22,5	22,5	23,0	23,0	23,0	23,0
Langzaam verkeer (bijvoorbeeld fiets, voetganger)	18,0	19,0	19,0	19,0	19,0	19,5	19,5
Overig (bijvoorbeeld veerpont, nationale vluchten)	5,0	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5

*De (binnenlandse) mobiliteit van Nederlanders is weergegeven in het aantal kilometers dat zij gezamenlijk per jaar afleggen. Het totale aantal reizigerskilometers is uitgesplitst in de verschillende vormen van vervoer

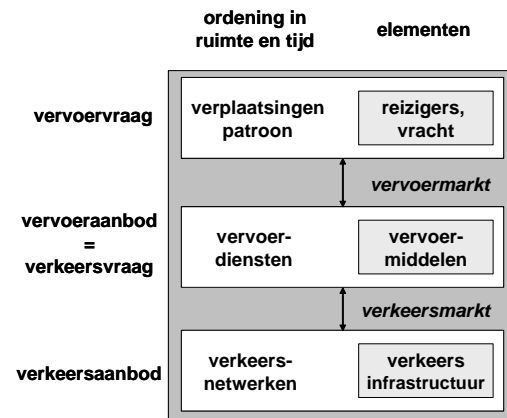
Bron: KiM & CBS, 2015

3.4 Opbouw van vervoer- en verkeerssysteem (lagenbenadering)

Om aan te geven hoe de mobiliteit/vervoervraag tot stand komt kan gebruik gemaakt worden van het lagenmodel van Schoemaker (2002). In dit model (figuur 3.1) wordt de eerste laag gevormd door de verplaatsingenpatronen van personen, waarbij reizigers de te vervoeren elementen zijn. Om reizigers te kunnen verplaatsen zijn vervoerdiensten nodig, waarvoor vervoermiddelen ingezet worden (laag twee). Om verplaatsing van de vervoermiddelen mogelijk te maken, zijn verkeersdiensten nodig, waaronder verstaan wordt het beschikbaar stellen van verkeersinfrastructuur en het regelen van het gebruik daarvan. Op deze manier is zichtbaar hoe de vervoermarkt tot stand komt en welke plek deze in het gehele systeem heeft. De vervoermarkt beschrijft de wisselwerking tussen het verplaatsingenpatroon (vervoervraag) en de aangeboden vervoerdiensten. Het aanbod aan vervoerdiensten komt niet willekeurig tot stand en het is een afstemming op de (potentiële) verplaatsingenpatronen. Er is sprake van een marktsituatie.

⁵ Voor uitgebreide informatie over de ontwikkeling van de mobiliteit in Nederland wordt verwezen naar het rapport Mobiliteitsbeeld 2014 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

Figuur 3.1: Opbouw vervoer- en verkeerssysteem



Bron: Schoemaker, 2006

3.5 Activiteitenpatronen

Verplaatsingen worden beschouwd als middel om elders activiteiten te ontplooiën. Verplaatsingspatronen zijn afhankelijk van activiteitenpatronen. *“If all the activities in which an individual wished to participate were located at the same place, that individual would be expected to undertake little or no travel at all”* (Pas, 1980, p.4). Daarnaast kunnen verplaatsingen ook een doel op zich zijn, zoals een deel van het recreatieve verkeer. Hierbij gaat het niet om een activiteit ergens te ondernemen maar is de verplaatsing zelf de activiteit. Ook is gebleken dat zelfs de routineverplaatsingen, zoals de dagelijkse gang van woning naar werk, tot op zekere hoogte een intrinsieke waarde vervullen. De behoefte om alleen te zijn, en de behoefte aan autonomie en controle zijn voorbeelden hiervan (Harms, 2008, p.46). Over het algemeen kan er echter worden geconcludeerd dat we ons verplaatsen omdat we activiteiten op verschillende plekken uitoefenen.

Een persoon heeft de behoefte om bepaalde activiteiten uit te willen voeren en doordat deze activiteiten verspreid liggen in de ruimte ontstaat er een vraag naar verplaatsingen. Het *willen* uitvoeren van activiteiten (de behoefte) is echter niet hetzelfde als het daadwerkelijk *kunnen* uitvoeren.

De ruimtelijke spreiding van activiteiten en de daaruit voortvloeiende activiteitenpatronen zijn bepalend voor de verplaatsingspatronen van personen en daarmee op hun beurt weer bepalend voor de opbouw van het vervoer- en verkeerssysteem. De in een bepaald gebied en in een bepaalde periode geaggregeerde verplaatsingspatronen van personen kunnen we beschouwen als de basis van de vervoervraag in dat gebied en die periode (Schoemaker, 2002, p.31).

3.6 Invalshoeken onderzoek naar verplaatsingsgedrag

Er is al veel onderzoek gedaan naar hoe het verplaatsingsgedrag tot stand komt vanuit verschillende invalshoeken: zoals een economische, psychologische, sociologische, en geografische invalshoek.

De economische invalshoek gaat uit van de aanname dat personen altijd kiezen voor de mobiliteit (vervoerwijzekeuze, tijdstipkeuze, routekeuze) die hen het meeste nut oplevert. Vanuit het psychologisch perspectief staat de attitude van een persoon centraal bij de verklaring van het verplaatsingsgedrag. Een attitude wordt daarbij opgevat als een subjectieve waardering van een bepaald object, die een persoon aanzet om zich op een bepaalde manier te gedragen ten opzichte van dat object (Dijst, 2006). Uit onderzoek is vaak gebleken dat deze attitudes slechte voorspellers voor gedragskeuzen zijn (Kraus, 1995). Een bekend voorbeeld van de attitude theorie is Theory of planned behavior (Ajzen, 1987). *Een voordeel van attitude theorie is dat concreet duidelijk wordt wat de invloed van verschillende mentale elementen is op gedragskeuzen van mensen. Echter de theorie beperkt zich tot de psychologische of mentale situatie en houdt geen rekening met de mogelijke betekenis van materiële situaties* (Dijst, 2006, p. 28). Dijst (2006) heeft daarnaast ook kritiek op de Theory of planned behavior. Hij geeft aan dat het concept ‘actual behavioural control’ genoemd wordt maar dat deze verder niet empirisch wordt geoperationaliseerd. Er wordt te eenvoudig vastgesteld dat deze weergegeven kan worden door de waarneming van gedragsmogelijkheden. Dit uitgangspunt ontkent dat gedragskeuzen mede afhankelijk zijn van tijd-ruimtelijke mogelijkheden die materiële situaties bieden. De sociologie beziet het (dagelijkse) mobiliteitsgedrag en de waardering en beleving hiervan als een resultante van de leefsituatie van personen (Harms, 2008, p.50). Hierin staan groepen centraal en niet individuen. Deze benaderingswijze heeft veel raakvlakken met de geografische invalshoek.

Dit onderzoek wordt gedaan vanuit een geografische invalshoek. Er wordt vanuit gegaan dat personen verplaatsingen ondernemen om activiteiten elders te ontplooiën. Voor deze insteek is gekozen omdat op deze manier het ruimtelijke element (de inrichting van Nederland) ook meegenomen wordt. De inrichting van Nederland is immers van invloed op het spreidingspatroon van activiteiten. Dit wordt de activity-based benadering genoemd. Personen willen bepaalde activiteiten ondernemen en deze activiteiten vinden verspreid in de ruimte plaats en dit zorgt voor een mobiliteitsbehoefte.

De activity-based benadering erkent dat gedragskeuzen mede afhankelijk zijn van tijd-ruimtelijke mogelijkheden die materiële situaties bieden. Aspecten als mogelijkheden, beperkingen en behoeften/voorkeuren uit de sociologische benadering zijn hierin terug te vinden. Ook het aspect van gewoonte gedrag uit de attitudetheorie is terug te vinden in de activity-based benadering, zo heeft Cullen (1978) dit opgenomen in zijn model (paragraaf 3.7).

3.7 Activity-based benadering: gedragskeuzen vanuit geografisch perspectief

De activity-based approach is een verzamelnaam voor uiteenlopende studies naar verplaatsingen die personen (willen) maken. Goodwin (1983) omschrijft deze benaderingswijze als een wijze waarbij het waargenomen reisgedrag afhangt van het activiteitenpatroon van mensen en huishoudens, binnen hun beperkingen van tijd en plaats. Meer dan voorheen werd de mobiliteit in verband gebracht met de achterliggende activiteitenpatronen en de voorkeuren, mogelijkheden en beperkingen die hiermee samenhangen. De activity-based approach is een reactie op de eenzijdige benadering van de 'trip-based approach' (Van Wee & Annema, 2009, p.50). Deze benaderingswijze ziet de verplaatsing als basis voor de analyse en analyseert verplaatsingen afzonderlijk en onafhankelijk van elkaar. Hier worden nauwelijks relaties gelegd met activiteiten waaraan men deelneemt. In de nieuwe benaderingswijze wordt wel geprobeerd verplaatsingen te bestuderen als afgeleide van activiteitenpatronen. De belangrijkste grondleggers voor deze benadering worden besproken.

Hägerstrand: time-geography (1970)

Volgens Hägerstrand (1970) doorloopt een mens gedurende een dag, week, jaar of leven een weg door ruimte en tijd, van de ene activiteitenplaats naar een andere activiteitenplaats. Als gevolg van bepaalde beperkingen (constraints) ontstaat een driedimensionale tijdsruimte, waarbinnen de paden van individuen zich bevinden. Deelname aan activiteiten en verplaatsingen in tijd en ruimte wordt beïnvloed door volgende typen 'constraints':

- 'capability' (biologisch, geestelijk en instrumenteel).
- 'coupling' (samenkomen van mensen en objecten om activiteiten uit te kunnen voeren).
- 'authority' (fysieke, sociale, economische en juridische regels die toegang tot activiteitenplaatsen beïnvloeden).

Hägerstrand heeft een non-behavioristische benaderingswijze ook wel constrain-approach. Dit houdt in dat de mobiliteit in de eerste plaats herleid moet worden vanuit de restricties en beperkingen die het individueel handelen aan banden legt (Harms, 2008).

Chapin (1974)

Een andere kijk is vanuit de behavioristische benadering ofwel choice approach. Hierin wordt het gedrag zelf als uitgangspunt genomen en wordt er aandacht besteed aan de vraag welke behoeften en voorkeuren ten grondslag liggen aan de waargenomen gedrag. Chapin (1974, 1978) is hier een voorbeeld van. De beslissing om deel te nemen aan activiteiten is volgens de theorie van Chapin in eerste instantie een gevolg van de behoeften en voorkeuren van mensen.

Cullen (1978)

Cullen kwam met een samenvoeging van behoeften/voorkeuren en beperkingen. Volgens Cullen verdienen de behoeften en voorkeuren van mensen evenveel aandacht als de context en beperkingen die de mogelijkheden voor deelname aan activiteitenpatronen en mobiliteit inperken. "Naast de van buitenaf opgelegde ruimtelijke, temporele en sociale beperkingen, wordt het gedrag voor een belangrijk deel gestuurd door 'zelfgekozen' beperkingen. De vraag naar de relatie tussen deze zelfopgelegde beperkingen enerzijds en behoeften en voorkeuren anderzijds lost Cullen op door onderscheid te maken tussen lange- en korte termijngedrag" (Harms, 2008, pp.38-39). Lange termijnkeuzen komen relatief weinig voor, maar leggen de sociale en tijdruimtelijke context waarin we dagelijks verkeren wel voor lange tijd vast (zelfgekozen beperkingen). Deze beslissingen worden dan ook meestal doelbewust gemaakt en hebben grote gevolgen voor het dagelijkse verplaatsingsgedrag ofwel korte termijn gedrag. Bij korte termijnkeuzen is er vaak sprake van gewoonte gedrag. Ze worden veelvuldig gemaakt, waardoor men er vaak niet meer bewust over nadenkt (Van Wee & Annema, 2009, p.37).

Giddens: structuratietheorie (1984)

Hägerstrand, Chapin en Cullen hebben vooral de aandacht gericht op de praktische beperkingen, afgeleid uit de ruimtelijke en temporele regelmatigheden die de mogelijkheden voor mobiliteit inkaderen. Anthony Giddens (*structuration theory*) plaatst het individuele handelen in een veel bredere context, waarin ook rekening wordt gehouden met maatschappelijke verandering. Giddens legt met zijn grand theory of social change de nadruk op de wisselwerking tussen de maatschappelijke processen en structuren (macroniveau) enerzijds en het individuele handelen (microniveau) anderzijds (Harms, 2008, p.40; De Pater & Van der Wusten 1996, p.245). "De meerwaarde van Giddens werk voor het onderzoek naar activiteitenpatronen en mobiliteit is dat het laat zien dat bij de verklaring van het individuele handelen behalve met praktische beperkingen opgelegd door tijd-ruimtelijke structuren rekening moet worden gehouden met processen van maatschappelijke verandering" (Harms, 2008, p.40). Een voorbeeld van een dergelijke verandering is die van individualisering van de samenleving.

Hägerstrand en Chapin hanteren ieder een ander uitgangspunt. Hägerstrand kijkt naar de beperkingen die van invloed zijn op bepaald gedrag. Chapin's invalshoek ligt op de motivationele factoren die een verklaring geven voor de intentie van bepaald gedrag. In zekere zin zijn de zienswijzen van Hägerstrand en Chapin dus twee uitersten ten opzichte van elkaar. Cullen voegt beide componenten van beperkingen en motivaties samen en betreft daarbij de invloed van het lange- en korte termijn. Giddens geeft aan dat individueel handelen moet bezien worden in de maatschappelijke context.

Dit onderzoek is niet zozeer gericht op de daadwerkelijke verplaatsingen van personen maar op de behoeften die personen hebben om zich te verplaatsen om een activiteit elders te kunnen ondernemen. Onderdelen van de modellen kunnen gebruikt worden om de mobiliteitsvraag vorm te geven. Iemand kan een mobiliteitsbehoefte hebben, maar deze behoefte kan door beperkingen in tijd en ruimte niet daadwerkelijk realiseerbaar zijn. De mobiliteitsbehoefte wordt bepaald door het willen ondernemen van activiteiten. In de volgende paragraaf komen deze activiteiten aan de orde.

3.8 Onderverdeling type activiteiten (het ontstaan van de mobiliteitsbehoefte)

Verplaatsingen vinden plaats om een activiteit op een andere plek te kunnen ontplooiën. Deze activiteiten kunnen onderverdeeld worden. Er zijn verschillende indelingen mogelijk. Activiteiten kunnen zowel productief als consumptief zijn (Schoemaker, 2002, p.46). Er kan een onderscheid gemaakt worden in activiteiten gericht op (toekomstige) inkomensverwerving (zoals werken en onderwijs volgen), activiteiten gericht op het onderhoud van het huishouden (zoals winkelen, doktersbezoek) en activiteiten gericht op de bevrediging van sociale en recreatieve behoeften (zoals visite, cultuur en sport). Een ander onderscheid dat gemaakt kan worden is die naar verplichte activiteiten en recreatieve activiteiten. Het gaat hierbij om de mate van vrijheid in het wel of niet uitoefenen van activiteiten. Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS, 2015b) hanteert een indeling aan de hand van reismotieven, voorbeelden van reismotieven zijn: van en naar werkadres, boodschappen doen, visite / logeren.

Elke activiteit kost tijd. De totale beschikbare tijd voor activiteiten, het zogenoemde tijdsbudget, is beperkt. Er kan meestal maar één activiteit tegelijkertijd uitgeoefend worden. Bovendien speelt tijdsvolgorde van de uit te oefenen activiteiten een rol. De verzameling van opeenvolgende activiteiten van een individu per tijdsperiode wordt aangeduid als activiteitenpatroon (Schoemaker, 2002, p.46). Vrije tijd is een belangrijk motief om uithuizig te zijn. Vrije tijdsactiviteiten nemen ongeveer 40 procent van de verplaatsingen voor zijn rekening. Andere belangrijke motieven om te verplaatsen zijn het verrichten van betaald werk (17%), winkelen en boodschappen doen (21%) en het volgen van onderwijs (9%) (Harms, 2008, p.13).

3.9 Activiteitenpatronen en verplaatsingsgedrag in relatie tot persoonskenmerken

Activiteitenpatronen zijn persoonsgebonden en worden beïnvloed door verschillen factoren. De lifestyle van iemand speelt een rol bij de mobiliteitsbehoefte (Van Wee & Annema, 2009, p.19). Activiteitenpatronen zijn onder meer afhankelijk van inkomen (budget voor activiteiten en verplaatsen), opleidingsniveau, autobezit, gezondheid en lichamelijke beperkingen (Geurs, 2014). Voorkeuren voor woon- of werklocaties zijn sterk afhankelijk van persoonlijke en huishoudenkenmerken zoals inkomen, gezinssamenstelling en leeftijd (Geurs, 2014, p.9). Het activiteitenpatroon van de gemiddelde Nederlander is veranderd door de jaren heen. Hiervoor zijn de volgende oorzaken te noemen:

- Structuurveranderingen in de samenstelling van de bevolking (minder kinderen, meer ouderen, huishoudensverdunning).
- Veranderingen in de participatiegraad in activiteiten zoals onderwijs en werken: daling bij mannen (door latere intrede en eerdere uittrede) en een toename bij vrouwen (zij het veelal parttime).
- Toegenomen vrije tijd (aantal vrije dagen is toegenomen en een daling van de werkduur per dag) (Schoemaker, 2002).

Vroeger was er een groot verschil tussen de activiteitenpatronen van mannen en vrouwen. Mannen waren vaker onderweg naar en van het werk, en vrouwen genereerden meer huishoudelijke en zorggerelateerde mobiliteit. De laatste jaren komt het activiteitenpatroon van vrouwen steeds meer overeen met die van mannen. Dit is deels te danken aan de arbeidsparticipatie en toegenomen rijbewijs- en autobezit van vrouwen *“Het traditionele kostwinnersgezin met de man die betaalde arbeid verricht en de vrouw die verantwoordelijk is voor de verzorging van huishouden en gezin heeft het in de loop der jaren als dominante vorm van samenleven moeten afleggen tegen het tweeverdienerhuishouden, waarin zowel mannen als vrouwen betaalde arbeid verrichten en ook een deel van de huishoudelijke en zorgtaken voor hun rekening nemen”* (Harms, 2008, p.118).

Ook de leeftijd is van invloed op welke activiteiten een persoon uitvoert. Voor kinderen en tieners is onderwijs een belangrijke activiteit. Zij hebben immers leerplicht. Vanaf de leeftijd 15 tot 25 begint de

deelneming aan een onderwijs af te nemen en wordt werk een steeds belangrijkere activiteit. Tussen de 30 en 60 jaar is het activiteitenpatroon vrij stabiel. Ongeveer 30 procent van de verplaatsingen is voor het gaan van en naar het werk, bijna een kwart is gerelateerd aan huishoudelijke taken (zoals boodschappen doen) en circa een derde houdt verband met vrijetijdsactiviteiten (Harms, 2008). Zodra men de pensioengerechtigde leeftijd bereikt verandert er wel veel in het activiteitenpatroon. Het aandeel van de woon-werkverplaatsingen neemt af en de huishoudelijke en vrijetijdsverplaatsingen nemen toe.

Daarnaast speelt het opleidingsniveau een rol. Met name hoogopgeleiden die al op diverse plekken in het land gestudeerd en gewerkt hebben, hebben ook hun contacten over het hele land verspreid in tegenstelling tot lager opgeleiden. Personen met een hoog inkomen hebben vaker activiteiten die verder weg liggen dan personen met een laag inkomen. Ook is de fysieke gesteldheid van belang. Cheyne & Imran (2010) stellen dat gezondheid en fysieke gesteldheid van personen van invloed is op de mobiliteitsbehoefte en op de uiteindelijke mobiliteitsvraag.

De afkomst van een persoon heeft ook invloed op het activiteitenpatroon en verplaatsingsgedrag. Allochtonen komen in hun vrije tijd over het algemeen minder vaak buiten de deur dan autochtonen en maken daarom minder verplaatsingen (Harms e.a. 2011, p.13).

Het activiteitenpatroon heeft in toenemende mate een geïndividualiseerd, geïntensiveerd, geïnformatiseerd alsmede een geïnternationaliseerd karakter gekregen. Het activiteitenpatroon is steeds afhankelijker geworden van verplaatsingen *“Het wonen in kleinere leefgebieden, de geëmancipeerde werkverdeling tussen mannen en vrouwen, het combineren van taken en de hectiek die hiermee gepaard gaat, alsmede de intensivering van de uithuiszige vrijetijdsbesteding hebben de (auto)mobiliteitsbehoefte aangewakkerd”* (Harms, 2008, p.86).

De tijdscomponent wordt ook duidelijk beïnvloed. Dankzij ICT kan men veel verschillende activiteiten combineren, buiten kantooruren werken en bespaarde reistijd aan andere activiteiten besteden (Geurs, 2014, p.44). Er zelfs een tijd gedacht dat de telecommunicatie de fysieke contacten tussen personen zou gaan vervangen maar voorlopig bewijst de praktijk het tegendeel en wordt de blijvende rol van fysieke mobiliteit benadrukt (Bertolini, 2009, p.7). Van Wee (ROVER, 2015) speculeert dat in de toekomst de ICT wel een substituut van verplaatsingen kan worden. Maar momenteel is er sprake van een mix van gedeeltelijke vervanging, generatie van nieuwe mobiliteit en het ontstaan van nieuwe fysieke en virtuele combinaties.

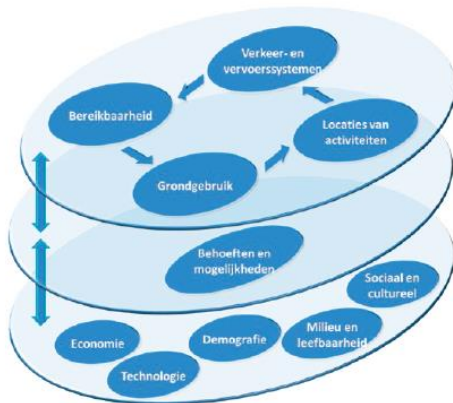
Persoonskenmerken spelen een grote rol bij het ontstaan en veranderen van activiteitenpatronen. Maar ook patronen van ruimtelijke inrichting zijn mede bepalend voor de plaatsen waar personen activiteiten uitvoeren: waar ze wonen, werken, recreëren, enzovoort (Bertolini, 2009, p.14). In de volgende paragraaf wordt er ingegaan op de rol van de ruimtelijke inrichting.

3.10 De interactie tussen ruimtelijke inrichting en activiteitenpatronen/verplaatsingsgedrag

Ruimtelijke inrichting heeft betrekking op de verdeling van locaties van activiteiten over de ruimte. Er zijn talrijke empirische onderzoeken gedaan in binnen- en buitenland naar de relatie ruimtelijke inrichting en verplaatsingsgedrag (vb: Newman & Kenworthy, 1988, Anderson e.a. 1996, Wegener & Fürst 1999). Hierbij is vooral gekeken naar kenmerken van de woonomgeving op de mobiliteitspatronen. Uit Nederlandse studies blijkt bijvoorbeeld dat personen minder gebruik maken van de auto als er winkels voor dagelijkse boodschappen en scholen in de buurt zijn, en als ze wonen in wijken met hogere bebouwingsdichtheden met een loop- en fietsvriendelijke infrastructuur (Meurs & Haaijer, 2001; Geurs, 2014). Harms (2008, p.69) heeft het over een ruimtelijke mismatch tussen woon- en werkgebieden waardoor er meer en langere afstanden afgelegd moeten worden. Deze mismatch is in eerste instantie ontstaan door de suburbanisatie van het wonen, terwijl het werk in de steden achterbleef.

De samenhang tussen mobiliteit en ruimte is complex omdat veranderingen zich tegelijkertijd op verschillende tijdschalen afspelen (Geurs, 2014). Reactietijden variëren sterk. Activiteitenpatronen kunnen relatief snel worden aangepast, terwijl veranderingen in ruimtelijke inrichting en vervoerssystemen veel tijd vergen. Hierdoor ontstaan allerlei kortsluitingen en tegenstrijdige bewegingen. *“Een verbeterde of verslechterde bereikbaarheid kan bijvoorbeeld leiden tot aanpassingen van activiteitenpatronen, zonder dat eerst de ruimtelijke inrichting verandert”* (Bertolini, 2009).

Figuur 3.2: De wisselwerking tussen ruimte en mobiliteit, mobiliteitsbehoefte en maatschappelijke ontwikkelingen



Bron: Geurs, 2014, p.8.

Geurs (2014) heeft de wisselwerking tussen ruimte en mobiliteit in een figuur samengevat, de zogeheten Ruimte-Mobiliteit-Feedbackcyclus (figuur 3.2). De cyclus werkt als volgt, verplaatsingen tussen deze verschillende activiteitenplaatsen dienen opgevangen te worden door het vervoersysteem. Ontwikkelingen van het vervoersysteem spelen hierop in (paragraaf 3.4). Op hun beurt maken dergelijke ontwikkelingen locaties meer of minder bereikbaar en daardoor meer of minder aantrekkelijk voor de vestiging van bepaalde activiteiten. En de cyclus begint opnieuw. Het is geen gesloten cyclus, want ook andere factoren hebben invloed op de ontwikkeling van de afzonderlijke componenten (Bertolini, 2009). Deze circulaire afhankelijkheid tussen mobiliteit en ruimte is niet los te zien van behoeften en keuzemogelijkheden van mensen (laag twee). Wij verplaatsen ons omdat we activiteiten op verschillende plekken willen uitoefenen. De

mobiliteitsbehoefte en keuzemogelijkheden zijn sterk individueel bepaald. Daarnaast staan ruimtelijke ontwikkelingen en ontwikkelingen in verkeers- en vervoerssystemen niet op zichzelf maar vinden plaats in een wisselwerking met onder meer economische, demografische, sociaal-culturele en technologische ontwikkelingen (laag 3). Processen zoals demografische krimp, schaalvergroting en ICT. Deze processen vinden hun doorwerking in de behoeften en mogelijkheden die een persoon heeft.

In dit onderzoek staan de behoefte om te verplaatsen om een activiteit elders te ontplooiën centraal. Zoals in het vorige hoofdstuk is beschreven verdwijnen veel voorzieningen uit kleine kernen, dit betekent dat activiteiten op een verder gelegen plek komen te liggen. De spreiding van activiteiten heeft invloed op de activiteitenpatronen. Zo kunnen bepaalde activiteiten op zo'n grote afstand komen te liggen dat ze niet meer te bereiken zijn. De uitvoerbaarheid van activiteiten en dus ook de verplaatsingen wordt beïnvloed door de ligging van activiteiten. Wel is de invloed van ruimtelijke factoren kleiner op het activiteitenpatroon dan de invloed die individuele kenmerken hebben (Bertolini, 2009).

3.11 NOA-model

Zoals reeds beschreven is in paragraaf 3.2 zijn de mobiliteitsbehoefte en de mobiliteitsvraag twee aparte begrippen. Om deze verder vorm te geven wordt er gebruik gemaakt van het Needs, Opportunities en Abilities model (NOA-model) van Vlek e.a (1997). Dit model geeft de individuele determinanten van verplaatsingsgedrag weer. Op individueel niveau hangt deelname aan activiteiten en verplaatsingen af van wat personen willen en wat ze kunnen. Het willen is afhankelijk van de behoeften en waarden van deze personen (Needs). Het kunnen is afhankelijk van de mogelijkheden die personen hebben en deze mogelijkheden kunnen individueel bepaald zijn (Abilities). Bijvoorbeeld de mate waarin iemand beschikt over voldoende tijd, geld, vaardigheden en capaciteiten. Daarnaast zijn er ook maatschappelijk bepaalde gedragsmogelijkheden (Opportunities), zoals beschikbaarheid van vervoeralternatieven en afstanden tot bestemmingen. De behoeften en gedragsmogelijkheden vormen samen de motivatie tot gedrag. De gedragsmogelijkheden en vermogens vormen de uitvoerbaarheid van gedrag. Daarom sluit dit model aan bij de activity-based benadering. Het tijd-ruimte aspect van de activity-based approach komt tot uiting in de afstand tot activiteiten (oftewel de bereikbaarheid) en voldoende tijd (de tijd die een persoon ter beschikking heeft voor activiteiten en verplaatsingen). De behoeften en de beperkingen en mogelijkheden hiervan komen tot uiting in het model.

Figuur 3.3: Individuele determinanten van verplaatsingsgedrag (het NOA-model)



Bron: Vlek e.a.. 1997

Zoals in paragraaf 3.5 naar voren is gekomen verplaatsen personen zich om een activiteit ergens anders te ontplooiën. Het activiteitenpatroon van personen is afhankelijk van de behoeften, mogelijkheden en beperkingen die personen hebben (Van Wee & Annema, 2009, p.11). Anders geformuleerd, deelname aan activiteiten hangt af van wat personen willen en wat ze kunnen. Het 'willen' is afhankelijk van de behoeften die personen hebben. Hier ontstaat de mobiliteitsbehoefte: *de behoefte van een individu om zich te verplaatsen om een activiteit elders te kunnen ontplooiën.*

Het 'kunnen' is afhankelijk van de mogelijkheden en beperkingen die personen hebben. Deze mogelijkheden en beperkingen kunnen individueel (gedragsvermogens) en maatschappelijk (gedragsmogelijkheden) bepaald zijn. De mobiliteitsbehoefte, gedragsmogelijkheden en gedragsvermogens tezamen bepalen de mobiliteitsvraag: *de daadwerkelijke vraag om een verplaatsing met betrekking tot vervoermiddelkeuze(s).* Nu de mobiliteitsvraag is vormgegeven wordt er ingegaan op de mobiliteitsvraag van inwoners van kleine kernen.

3.12 Kleine kernen: mobiliteit en de mobiliteitsvraag

3.12.1 Overbrugging grotere afstand voor deelname activiteiten

Bewoners van kleine kernen moeten voor deelname aan activiteiten vaak grotere afstanden afleggen dan stedelingen, omdat de activiteitenplaatsen in dunbevolkte gebieden over grotere afstanden verspreid liggen. *"Schaalvergroting [toename omvang voorzieningen en ruimtelijke clustering] heeft gezorgd voor dat er een toename is van de mobiliteit. Door het verdwijnen van kleine voorzieningen nabij de woning of op het platteland moeten er grotere afstanden worden overbrugd om in de behoeften te voorzien"* (Harms, 2008). Bewoners van kleine kernen leggen verhoudingsgewijs dus veel meer kilometers af dan bewoners van stedelijke gebieden. Ook de mogelijkheden om te verplaatsen zijn anders dan die in het stedelijk gebied, doordat er minder aanbod is van infrastructuur en minder aanbod van openbaar vervoer. De kansen en mogelijkheden die personen die woonachtig zijn in dunbevolkte gebieden ter beschikking staan verschillen daarmee van die van de stedelijke bevolking (Harms, 2008, p.170).

3.12.2 Invloed demografische krimp op mobiliteit en de mobiliteitsvraag

Er wordt verschillend gedacht over de rol van demografische krimp op de mobiliteit. Volgens Van Dam e.a. (2006) blijkt de rol van krimp op de mobiliteitsgroei gering. Van Wee & Annema (2009, p.22) zien echter wel een belangrijke rol weggelegd voor demografische ontwikkelingen. Zij stellen dat de omvang en de samenstelling van de bevolking van belang zijn voor ontwikkelingen in verkeer en vervoer.

Zoals in paragraaf 2.9 is besproken neemt het aantal verkeersdeelnemers af door de demografische krimp, er zijn minder mensen. Het kleiner worden van huishoudens is echter mobiliteit bevorderend geweest. Want voor de behoeftebevrediging van hetzelfde aantal Nederlanders zijn er meer verkeersbewegingen nodig (Van Dam e.a., 2006, p.92). Daarnaast veranderen de mobiliteitsbehoefte. Ouderen hebben een andere mobiliteitsbehoefte dan jongeren (Van Dam e.a., 2006, p.92). Doordat ouderen stoppen met werken, veranderen hun dagelijkse routines en bezigheden en gaan zij zich anders gedragen. Zij verplaatsten zich met andere motieven en doelen – minder woon-werkverplaatsingen en meer vrijetijdsverplaatsingen – en hierdoor mogelijk op andere tijdstippen, over andere afstanden en met andere vervoermiddelen dan voorheen. Daarbij is vooral relevant dat een groot aantal ouderen (de babyboomgeneratie) in de komende jaren deze overgang in hun dagelijkse activiteitenpatroon gaat doormaken (Van Dam & Hilbers, 2013).

Door demografische krimp neemt het draagvlak voorzieningen af in de kleine kernen. Inwoners moeten steeds vaker langere afstanden afleggen om voorzieningen te bereiken. Voor bewoners die een auto bezitten is dit geen probleem. Immobiele personen raken in de problemen en door het wegvallen van het openbaar vervoer raken ze nog meer in de problemen (Huigen e.a., 1989, p.72). Daarnaast blijven vaak bewoners met weinig financiële middelen achter in de kernen (paragraaf 2.6). Deze bewoners kunnen vaak geen auto betalen en zullen zijn aangewezen op het openbaar vervoer.

3.12.3 Mobiliteitsvraag naar openbaar vervoer

Harms (2008) laat zien dat de vraag naar openbaar vervoer gering is in kleine kernen. 87 procent van de inwoners van het platteland beschikt over een auto (MuConsult, 2006). 1 op 3 huishoudens bezit zelfs meerdere auto's. Maar een kwart van de huishoudens bezit geen auto. Hiervan is driekwart eenpersoonshuishoudens en meer dan de helft betreft alleenwonende vrouwen ouder dan 65 jaar. Mannen blijven tot op hogere leeftijd gebruikmaken van de auto, terwijl bij vrouwen al boven de 45 jaar een afname

zichtbaar is. Een overgrote meerderheid van de oudere alleenstaande vrouwen heeft geen rijbewijs (86%). Onder oudere vrouwen ligt het rijbewijsbezit aanzienlijk lager dan onder jongere vrouwen (Harms, 2008, p.128). Dit maakt dat ze voor hun mobiliteitsvraag vrijwel geheel afhankelijk zijn van anderen (Harms, 2008, p.172).

Maar doordat steeds meer bewoners bezitten/beschikken over een auto, zijn steeds minder bewoners afhankelijk van alternatieven, zoals het openbaar vervoer. De vraag naar openbaar vervoer is hier beperkt (onderkant van de markt). Zoals in hoofdstuk 1 wordt beschreven wordt er bezuinigd op het openbaar vervoer in dunbevolkte gebieden. De beschikbaarheid van het openbaarvervoer is flink afgenomen in dunbevolkte gebieden.

Vragen die nu gesteld moeten worden zijn: Wie maken er gebruik van het openbaar vervoer in dunbevolkte gebieden? Welke bewoners zijn er echt afhankelijk van het openbaar vervoer? De meest voor de hand liggende ‘trouwe’ ov-gebruikersgroep zijn de autoloze bewoners. Zij realiseren bijna de helft minder verplaatsingen dan de personen afkomstig uit een huishouden waar wel een auto aanwezig is. De autoloze bewoner is een in omvang slinkende groep die vooral uit eenpersoonshuishoudens bestaat, grotendeels oudere vrouwen zonder rijbewijs (Harms, 2008). Verder kan iedereen, ongeacht de leeftijd, afhankelijk zijn van openbaar vervoer, al worden voornamelijk de groepen jongeren en ouderen genoemd die geen alternatief voorhanden hebben. Cheyne & Imran (2010) onderscheiden daarnaast ook de groep “gezinnen” die over één auto beschikken, maar wel veel mobiliteitsbehoeften hebben. Daarnaast worden gehandicapten, lagere inkomens en werklozen onderscheiden als zogenaamde “target groups” waarop het openbaar vervoer in dunbevolkte gebieden zich richt (Welzen, 2014a, p.21).



Ed Ram van Flowresulting sprak op het Congres Regie in kleinschalig OV (2015) over de volgende groepen die behoefte hebben aan een openbaar vervoer (figuur 3.4): Geen rijbewijs, hekel aan autorijden, geen geld voor een auto, fysieke beperkingen, oud, niet willen fietsen. Hiermee vat hij samen wat hij onder de “onderkant van de markt” vindt vallen. Aan de hand van de bovenstaande literatuur kan er een beeld geschetst worden welke groepen er afhankelijk zijn van het openbaar vervoer.

3.13 Conclusie

Sinds de jaren zestig is de mobiliteit van Nederlanders sterk toegenomen, deze groei is echter de laatste jaren gestagneerd. Het blijkt dat in Westerse landen ondanks de toename van het inkomen het autobezit- en gebruik niet meer mee stijgt. Het verplaatsingsgedrag is afhankelijk van welke activiteiten een persoon wilt uitvoeren. Het activiteitenpatroon is persoonsgebonden en afhankelijk van persoonlijke kenmerken.

De ruimtelijke inrichting van Nederland is direct van invloed op de weerstand van verplaatsingen en op de behoeften van personen (het activiteitenpatroon). Maar omdat die weerstand van verplaatsingen en de behoeften van personen ook invloed hebben op verkeer en vervoer, is er ook een indirecte invloed van de ruimtelijke inrichting. Omgekeerd hebben ontwikkelingen in de behoeften van personen en weerstand invloed op de ruimtelijke inrichting. (Van Wee & Annema, 2009, p.85).

Het NOA-model (Vlek e.a, 1997) biedt aanknopingspunten voor de operationalisering van de mobiliteitsbehoefte en mobiliteitsvraag. Deze activity-based benadering neemt het ruimtelijke element (de inrichting van Nederland) mee. De mobiliteitsbehoefte en mobiliteitsvraag zijn in dit onderzoek twee verschillende begrippen. De mobiliteitsbehoefte wordt omschreven als het willen ondernemen van activiteiten buitenhuis en waar dus een verplaatsing voor nodig is. Het willen uitvoeren van activiteiten is echter niet hetzelfde als het daadwerkelijk kunnen uitvoeren. Door het toevoegen van gedragmogelijkheden (beschikbaarheid van vervoeralternatieven en afstanden tot bestemmingen) en gedragsvermogens (voldoende tijd, geld, vaardigheden en capaciteiten) aan de mobiliteitsbehoefte ontstaat de mobiliteitsvraag.

Inwoners van kleine kernen leggen in vergelijking met inwoners van stedelijke gebieden over het algemeen meer kilometers af doordat voorzieningen op grotere afstand liggen. Om activiteiten te ontplooiën moeten zij zich dus vaker verder verplaatsen. Veel individuen/huishoudens bezitten een auto in dunbevolkte gebieden. Er blijft echter een (bescheiden) groep over die afhankelijk is van het openbaar vervoer. Met dit

onderzoek naar mobiliteitsbehoeften en mobiliteitsvraag van personen in kleine kernen kunnen deze specifieke doelgroepen geïdentificeerd worden en de omvang van deze groepen in kaart gebracht worden. Oplossingen voor het bevredigen van de mobiliteitsbehoeften kunnen gevonden worden in gedragsmogelijkheden (beschikbaarheid van vervoeralternatieven en afstand tot activiteiten).

HOOFDSTUK 4: MOGELIJKHEDEN VANUIT OPENBAAR VERVOER-BELEID EN RUIMTELIJKE ORDENINGSBELEID

4.1 Introductie

In de vorige hoofdstukken is naar voren gekomen dat de openbaar vervoervoorzieningen verdwijnen uit kleine kernen, terwijl activiteiten/voorzieningen (vaak) ook niet meer aanwezig zijn in de kernen. En hierdoor raakt een groep personen, die afhankelijk is van het openbaar vervoer bij het bereiken van deze activiteiten/voorzieningen, in de problemen.

In dit hoofdstuk komen de (mogelijke) oplossingen vanuit openbaar vervoer en ruimtelijke ordeningsbeleid aanbod. “Overheden beïnvloeden de ruimte-mobiliteit-feedbackcirkel direct met verkeers- en vervoerbeleid en ruimtelijk beleid” (Geurs, 2014). Zoals de aanleg van wegen en het aanwijzen en ontwikkelen van bouwlocaties. Overheidsbeleid grijpt ook in op de behoeften en keuzemogelijkheden en maatschappelijke ontwikkelingen. Op een indirecte manier worden ruimtelijke en mobiliteitsontwikkelingen beïnvloed door overheden (Geurs, 2014). Bijvoorbeeld via de woningmarktbeleid en arbeidsmarktbeleid, gezondheidszorg en fiscaal beleid.

Dit hoofdstuk start met een uitleg over de opbouw van het openbaar vervoeraanbod, daarna wordt het kader geschetst waarbinnen het openbaar vervoerbeleid wordt vormgegeven. Er wordt gekeken op welke manier er maatwerk geleverd kan worden en welke oplossingen er al zijn. Het tweede deel gaat over oplossingen vanuit ruimtelijk ordeningsbeleid. Hierin staan de verspreiding van voorzieningen in kleine kernen centraal. Met deze onderdelen kan deelvraag 3: *Op welke manier kunnen openbaar vervoerbeleid en ruimtelijke ordeningsbeleid tegemoet komen aan de mobiliteitsbehoeften van individuen in kleine kernen?* worden beantwoord.

Deel 1: Beschikbaarheid van vervoeralternatieven (OV-beleid)

4.2 Opbouw vervoeraanbod

Schoemaker (2002) heeft een indeling gemaakt van de verschillende vervoerdiensten (tabel 4.1). Op basis van verschillende ingangen is er een algemene indeling van alle mogelijke soorten vervoerdiensten mogelijk.

- Een eerste indeling op basis van *organisatorische kenmerken* van het vervoeraanbod gaat over de vraag wie de vervoerdienst verzorgt. Dit leidt tot een onderscheid tussen particulier vervoer (eigen vervoer) en beroepsvervoer.
- Een tweede indeling heeft te maken met de *toegankelijkheid van het vervoeraanbod*, dan wel wie er van de vervoerdienst gebruik kan maken. Is het ingezette vervoermiddel voor iedereen toegankelijk of behoren de vervoerders tot een bepaalde gedefinieerde groep. Er is een onderscheid tussen besloten vervoer en openbaar vervoer.
- De derde indeling is gebaseerd op het vervoer van *een of meer vervoerders tegelijk in het zelfde voertuig*. Er is een onderscheid tussen individueel vervoer en collectief vervoer. Bij collectief vervoer wordt het vervoermiddel gedeeld met andere reizigers, die een andere herkomst of bestemming kunnen hebben. Bij individueel vervoer wordt het vervoermiddel ingezet voor de specifieke vervoerders van één reiziger of groep van bijeen behorende reizigers.

Tabel 4.1: Hoofdingeling vervoerdiensten personenvervoer

	Hoofdingeling vervoerdiensten		Voorbeelden personenvervoer
Individueel	Besloten	Particulier Beroeps	Eigen auto, fiets Auto met chauffeur
	Openbaar	Particulier Beroeps	- Taxi
Collectief	Besloten	Particulier Beroeps	Meerijden Groepsvervoer
	Openbaar	Particulier Beroeps	- Openbaar vervoer, zoals trein, bus etc.

Bron: Schoemaker, 2002, p.79

De indeling is gebaseerd op functionele overwegingen en komt niet overeen met de juridische afbakening. Schoemaker (2002) deelt taxivervoer (max. 8 passagiers) in bij individueel openbaar vervoer. Juridisch gezien is dit niet correct, de taxi wordt voor de wet niet aangeduid als openbaar vervoer (Rijksoverheid, 2015b). Taxivervoer wordt ook wel gezien als besloten vervoer (Wikipedia, 2015). De taxi behoort in zijn zuiverste

vorm niet tot het openbaar vervoer, en moet om die reden tot het privévervoer gerekend worden. Er bestaan tussenvormen tussen een bus en taxi, zoals: treintaxi, lijntaxi, OV-taxi, belbus, Regiotaxi.

Het vervoeren van verschillende personen die niet met elkaar te maken hebben in het zelfde voertuig wordt collectief vervoer genoemd (Schoemaker, 2002, p.31). Het CROW (2015) hanteert voor het collectief vervoer een indeling naar openbaar vervoer en contractvervoer. “*Collectief vervoer is een verzamelnaam voor het openbaar vervoer (per bus, tram, metro, regionale trein en schip) en het contractvervoer voor doelgroepen*” (CROW, 2015). Het CROW mist echter onder andere het collectief bedrijfsvervoer in de omschrijving. Er kan beter een onderscheid gemaakt worden tussen openbaar vervoer (voor iedereen toegankelijk) en besloten vervoer (alleen voor bepaalde groepen) (Schoemaker, 2002). Vaak wordt echter het collectief vervoer kortweg aangeduid met openbaar vervoer⁶.

Met het openbaar vervoer worden in het algemeen de lijndiensten van het collectief openbaar vervoer aangeduid. Lijndiensten rijden volgens een vaste dienstregeling, of er nu veel of weinig reizigers zijn. Deze lijndiensten worden ook vaak als *regulier* openbaar vervoer aangeduid. Als het vervoer niet volgens een vaste dienstregeling rijdt, wordt het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) genoemd. Vraagafhankelijke diensten passen zich aan aan de vraag die er zich op dat moment voordoet.

4.2.1 Contractvervoer/doelgroepenvervoer

Contract vervoer, ook wel doelgroepenvervoer is taxivervoer voor specifieke groepen mensen. Groepen die gebruik maken van contract vervoer zijn bijvoorbeeld:

- Gehandicapten: het vervoer naar de dagbesteding.
- Leerlingen: vervoer bedoeld voor (gehandicapte) leerlingen naar scholen voor speciaal onderwijs.
- Ouderen: het vervoer van kortere afstanden in de regio (Wmo-vervoer) en voor lange afstanden (Valysvervoer).
- Personen die naar het ziekenhuis moeten, maar zelf niet kunnen reizen. Bijvoorbeeld omdat zij slecht ter been zijn of een medische behandeling moeten ondergaan (zittend ziekenvervoer).
- Regiotaxi: collectief vraagafhankelijk vervoer in de regio, waarbij taxibussen de rol van het Openbaar Vervoer hebben overgenomen

Om met contractvervoer te reizen is er vaak een indicatie nodig. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor de organisatie van dit doelgroepenvervoer. Soms vergoed de gemeente of zorgverzekeraar de reis geheel. Voor contractvervoer worden vaak taxibusjes gebruikt, die zo nodig ook rolstoelen kunnen meenemen (Rijksoverheid, 2015b). De Regiotaxi is een bijzondere vorm van contractvervoer en daarnaast ook collectief vraagafhankelijk vervoer. Hier wordt later nog verder op ingegaan (paragraaf 4.5.3)

Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) 2015

In de Wet Maatschappelijke Ondersteuning 2015 zijn de nieuwe taken van gemeenten op het terrein van ondersteuning en zorg aan burgers vastgelegd. Gemeenten hebben in de nieuwe Wmo een bredere verantwoordelijkheid voor de deelname van mensen met een beperking of psychische problematiek aan het maatschappelijke verkeer (participatie) (Movisie, 2015). Ook moeten zij een passende ondersteuning bieden waarmee mensen in staat zijn tot het uitvoeren van de noodzakelijke algemene dagelijkse levensverrichtingen en het voeren van een gestructureerd huishouden (zelfredzaamheid). Een onderdeel hiervan is het Wmo-vervoer. Het Wmo-vervoer valt onder contract-/doelgroepenvervoer. De regiotaxi wordt ingezet als Wmo-vervoer.

4.3 Institutionele en beleidsmatig kader

Provincies zijn verantwoordelijk voor het regionale openbaar vervoer in dunbevolkte gebieden. Gemeenten zijn vanaf 1 januari 2015 verantwoordelijk voor het doelgroepenvervoer (contractvervoer). In Nederland is op zowel collectief (openbaar) vervoer als op individueel openbaar vervoer (besloten vervoer) de Wet personenvervoer 2000 van toepassing. Met de inwerkingtreding van de Wet personenvervoer 2000 is er een vorm van marktwerking in het openbaar vervoer gekomen. De Wet Personenvervoer 2000 regelt de organisatie van het openbaar vervoer in Nederland en in het bijzonder de wisselwerking tussen OV-autoriteit en vervoerder (Boot e.a, 2014).

⁶ Omdat de reiziger (hier: inwoners van kleine kernen) besloten vervoer (vaak) ervaren als openbaar vervoer, wordt er in het vervolg gesproken over openbaar vervoer. Dit betekent dat initiatieven (zoals de belbus in Hollands kroon, paragraaf 4.6) als openbaar vervoer worden beschouwd hoewel het juridisch gezien besloten vervoer betreft. Omdat de gebruikers hiervan lid moeten zijn van een stichting.

Naast de Wet personenvervoer 2000 zijn de planwet verkeer en vervoer en de wet Brede Doel Uitkering (BDU) van invloed en vormen het institutionele kader waarbinnen het openbaar vervoer vormgegeven is.

De Brede Doel Uitkering is van grote invloed geweest op het openbaarvervoer aanbod. *“De groei en omvang van de BDU is achtergebleven bij de ontwikkeling van de kostenstructuur van het regionaal OV (en de afgesproken OV-index tussen decentrale overbeden vervoerders)”* (Boot e.a, 2014, p.6).

De beleidsmatige kaders staan geschetst in de Nota Mobiliteit (2004) en in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2011). In 2008 presenteerde de rijksoverheid de Mobiliteits Aanpak als uitwerking van de Nota Mobiliteit. De Nota Mobiliteit en de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte hanteren dezelfde benaderingswijze ten aanzien van het regionaal Openbaar Vervoer. *“Provincies en WGR-plusregio’s⁷ dragen zorgen voor een betrouwbaar, vlot, toegankelijk, sociaal veilig en doelmatig regionaal openbaar vervoer dat past bij hun specifieke regionale situatie. In de PVVP’s en RVVP’s alsmede in het gemeentelijk beleid wordt aangegeven welke doelstelling wordt nagestreefd”* (Boot e.a, 2014).

Wet personenvervoer 2000

De Wet Personenvervoer 2000 gaat uit van OV-autoriteiten (provinciale overheid en vervoerregio’s) die via het Ministerie van Infrastructuur en Milieu middelen krijgen om stads- en streekvervoer, gedecentraliseerde treindiensten, Collectief Vraagafhankelijk Vervoer en/of leerlingenvoer te kunnen "inkopen" bij een vervoerder voor de inwoners van het gebied (Rijksoverheid, 2015b). Wettelijk is bepaald dat het stad- en streekvervoer alleen verricht kan worden door vervoerders aan wie toestemming (een concessie) is verleend. Een concessie geeft aan een vervoerder het alleenrecht om onder voorwaarden het openbaar vervoer te verzorgen in een bepaald gebied voor een bepaalde tijd (Provincie Noord-Holland, 2015). De concessies gebieden staan aangegeven op de kaart in bijlage B. Het is van belang als aanpassingen in openbaar vervoerbeleid worden toegepast om te weten welke vervoermaatschappij er actief mag zijn in een bepaald gebied.

Wet Brede Doeluitkering

De Wet BDU (Brede Doeluitkering) regelt dat het Rijk middelen ter beschikking stelt aan provincies en vervoerregio voor het decentrale verkeers- en vervoerbeleid, waaronder openbaar vervoer. De invulling van de besteding is aan de ontvangende overheden zelf. De inzet van de BDU-middelen moet wel bijdragen aan de algemene verkeers- en vervoerdoelstellingen. Per 1 januari 2015 hebben er veranderingen plaatsgevonden in de toekenning van de BDU. De stadsregio’s (Wgr-plusregio’s) zijn opgeheven en de regio’s: Amsterdam, Haaglanden en Rotterdam zijn twee vervoerregio’s geworden (kaart bijlage B). De BDU wordt nog uitgekeerd aan de twee vervoerregio’s, die de betrokken decentrale overheden daartoe inrichten (Ministerie van binnenlandse zaken en koninkrijks relaties, 2014), het BDU voor de provincies is opgegaan in het Provinciefonds. De BDU heeft indirect veel invloed op het openbaar vervoeraanbod.

Het rijk heeft vanaf 2005 een jaarlijkse groei van de BDU van 2,1 procent doorgevoerd om kostenstijgingen (vooral in het OV) op te vangen. Deze groei van de BDU is echter naar beneden aangepast en deze groei is de laatste jaren zelfs nihil (Boot e.a., 2014, p.26). Hierdoor raken de provincies en vervoerregio’s in de problemen met de financiering van het openbaar vervoer doordat de kosten voor hen wel steeds groter worden. Er is bij de meerjarenraming van de provincies rekening gehouden met een groei van 2,1 procent van het BDU. Provincies moeten prioriteiten stellen en gaan bezuinigen op het openbaar vervoer. Deze bezuinigingen vinden vooral plaats in dunbevolkte gebieden, daar waar een geringe vervoervraag is.

4.4 Aanbodgericht systeem versus vraagafhankelijk systeem

Zoals al eerder aangegeven is (paragraaf 4.2) zijn er twee manieren waarop het openbaar vervoeraanbod vormgegeven kan worden. Via een aanbodgericht systeem (lijndiensten) en/of vraagafhankelijk systeem (CCV).

Aanbodgericht vervoer is openbaar vervoer dat op vaste tijden rijdt, of er nu wel of geen reizigers gebruik van willen maken. *“De gedachte achter openbaar vervoer is om grote groepen reizigers van A naar B te vervoeren. Als een bepaald traject door veel reizigers wordt afgelegd, bieden vervoerders een vaste dienstregeling aan. Die dienstregeling geeft de tijden weer waarop er vervoer wordt aangeboden”* (Welzen, 2014b).

Onder vraagafhankelijk vervoer (ook wel vraaggestuurd vervoer) worden openbaar vervoerdiensten verstaan die alleen rijden als reizigers deze vooraf via de telefoon of het internet reserveren. *“Vraagafhankelijk vervoer heeft als voordeel dat er alleen gereden wordt als er vraag naar vervoer is, wat voorkomt dat bussen de hele dag leeg rond moeten rijden. Dit concept is vooral interessant in gebieden waar weinig vraag is naar openbaar vervoer, zoals het platteland. Meestal moet de reiziger minimaal een half uur van tevoren een nummer bellen, zodat vanuit een centrale een efficiënte route ingepland kan worden. Soms worden onderweg ook andere reizigers opgehaald en/of afgezet. De reiziger kan bij de deur worden opgehaald, zoals bij de Regiotaxi het geval is, of bij een bushalte in de buurt (beter bekend als belbus)”* (Welzen 2014c).

Welk vervoersysteem ingezet wordt is onder andere afhankelijk van de omvang van de vraag naar openbaar vervoer. Li & Quadrifoglio (2010) geven echter aan dat de omvang van de vraag naar vervoer niet

⁷ De plusregio’s zijn sinds 1 januari 2015 opgeheven.

altijd leidend hoeft te zijn in de keuze voor een vraag- of aanbodgericht vervoersysteem. Aan de hand van geografische kenmerken kan gekeken worden welke openbaar vervoersysteem het beste past. MoveVisie (2002) heeft middels drie verschillende geografische kenmerken acht verschillende landelijke gebieden onderscheiden. De verschillende soorten landelijk gebieden kunnen vervolgens gekoppeld worden aan mogelijk best passende vorm van openbaar vervoer. Naast de soorten gebieden en de best passende vervoervormen geeft MoveVisie (2002) aan dat er gekeken moet worden naar de doelgroepen die het openbaar vervoer wil bedienen en de exploitatiekosten. Deze kosten hangen vooral af van de verhouding tussen de mate van bundeling en de hoeveelheid reizigers (MoveVisie, 2002). Wang & Odoni (2012, p.2) geven aan dat demografische aspecten een rol spelen, maar ook de kosten van het vervoer, het bedieningsniveau en de bestemming waar iemand naartoe wil reizen. Laws e.a. (2009) vinden de flexibiliteit van de routekeuze, de keuze van het voertuig, de kosten voor zowel de passagier als overheden, de manier van reserveren belangrijk als er gekeken wordt naar welke vorm van vraagafhankelijk systeem het beste past.

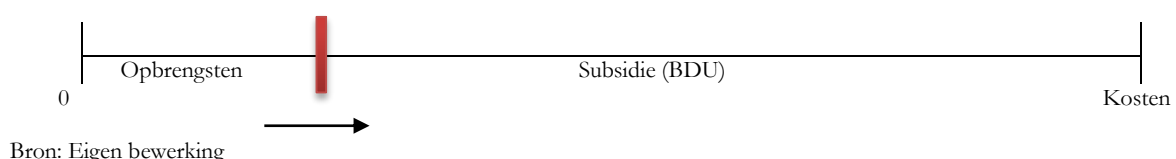
Naast het onderscheid aanbodgericht- en vraagafhankelijk systeem kan er ook onderscheid gemaakt worden tussen verbindende en ontsluitend lijnen (Pieper e.a., 2014). Verbindende lijnen maken onderdeel van een robuust netwerk. Er wordt ook wel gesproken over het bestendige ruggengraat van het openbaar vervoer systeem. Het zijn lijnen die als drager van het OV-systeem dienen met een breed toekomstvast aanbod. Hier valt het hoogwaardig openbaarvervoer (HOV) onder. Deze lijnen zijn aanbodgericht en zijn vaak voor een langere afstand. Daarentegen worden ontsluitende lijnen gezien als feeder/aanvulling op het verbindende netwerk. Dit is een fijnmazig netwerk en hier vindt vaak maatwerk plaats. Dit zijn voornamelijk vraagafhankelijke systemen. Deze lijnen zorgen voor een ontsluiting van bewoners van dunbevolkte gebieden. De Provincie Noord-Holland spreekt over stroomlijnen en het fijnmazig netwerk in plaats van verbindende en ontsluitende lijnen (Provincie Noord-Holland, 2012).

4.4.1 Drempelwaarden

Zoals hierboven beschreven is kan een minimum aantal potentiële reizigers invloed hebben of er openbaar vervoer aangeboden wordt. Dit wordt ook wel beschreven als de drempelwaarde: het minimum aantal reizigers dat een openbaarvervoerlijn nodig heeft om te kunnen blijven voortbestaan. De dichtheid en omvang van een kern is belangrijk. Volgens Newman en Kenworthy(1989) is een dichtheid van 30 tot 40 inwoners per hectare de drempelwaarde waaronder er onmogelijk een efficiënt openbaar-vervoersysteem kan worden ontwikkeld. Levinson en Kumar (1997) hebben het over 10000 personen per vierkante mijl (gelijk aan 39 personen per hectare), terwijl Mees (2010, pp.51-54) verschillende bronnen citeert die spreken over 48 tot 275 personen per hectare (Boussauw, 2011, pp.38-39). In Nederland is het openbaar vervoer nu grotendeels aanbodgericht en is de drempelwaarde van een minimum aantal reizigers niet leidend geweest voor aanbieden van openbaar vervoer in (dunbevolkt) gebieden. De bovengenoemde drempelwaarden worden nooit gehaald in dunbevolkte gebieden. Het is een politieke keuze of er openbaar vervoer wordt aangeboden. De kostendekkingsgraad wordt wel als indicatie gebruikt. De kostendekkingsgraad houdt in welk deel van de opbrengsten uit de kaartverkoop de totale kosten van het openbaar vervoer dekken (voor formule, zie bijlage A). De kostendekkingsgraad ligt gemiddeld op 45 procent. In een beperkt aantal gebieden ligt de dekkingsgraad tussen de 70 en 100 procent (grote steden), maar het overgrote deel ligt het tussen de 30 en 70 procent (Engelsman e.a., 2010). Vervoermaatschappijen zijn daardoor altijd afhankelijk van subsidie om hun kosten te kunnen dekken.

Er is nu een verschuiving zichtbaar, het aandeel dat bekostigd kan worden door subsidies neemt af en daardoor worden opbrengsten steeds belangrijker bij het bekostigen van het openbaar vervoer (verschuiving rode streep naar rechts, figuur 4.1). Een aanbodgericht systeem is niet meer haalbaar doordat de kosten te hoog en niet meer gedekt kunnen worden. De opbrengsten (prijs (p) * aantal betaalde reizigers (q)) zullen omhoog moeten om de kosten te kunnen dekken. Het verhogen van de tarieven behoort tot de mogelijkheden maar een prijsstijging leidt vaak tot nog minder reizigers waardoor het gewenste effect niet behaald wordt (Meurs, 2013).

Figuur 4.1: Ontwikkeling kostendekking openbaar vervoer



4.5 Oplossingen ‘Onderkant van de markt’

Doordat de provincie bezuinigt op het openbaar vervoer is het niet mogelijk om overal en altijd een bus te laten rijden onafhankelijk van de werkelijke aantal reizigers dat er gebruik van maakt (aanbodsgericht systeem). Een mogelijk scenario is dat het openbaar vervoer verdwijnt in kleine kernen.

4.5.1 Acceptatie dat het openbaar vervoer op termijn verdwijnt in kleine kernen

Voor de meeste bewoners van kleine kernen zal het verdwijnen van het reguliere openbaar vervoer weinig gevolgen hebben. Het merendeel van de bewoners beschikt over een auto en maakt geen gebruik van het openbaar vervoer. Voor een aantal specifieke groepen zijn de effecten echter wel groot. Er raakt een groep bewoners immobiel. Zoals uit hoofdstuk 2 is gebleken verandert de structuur van de vervoervraag door demografische krimp. Het aantal personen dat zich wil verplaatsen neemt af maar het aantal kilometers dat iemand moet afleggen neemt toe. Verder is de verwachting dat er door demografische ontwikkelingen, met name de vergrijzing, de vraag naar doelgroepenvervoer in de toekomst zal toenemen (Ministerie van VWS 2013; MuConsult 2013). Het accepteren van het verdwijnen van het gehele openbaar vervoeraanbod is geen optie. Er wordt gekeken op welke manier het openbaar vervoer ingericht kan worden zodat er geen personen in de problemen raken.

4.5.2 Maatwerk: kleinschalige initiatieven

Oplossingen moeten worden gezocht in kleinschalige initiatieven. Op deze manier kan er maatwerk geleverd worden. Met maatwerk wordt hier bedoeld: kleinschalige vervoerinitiatieven die beter tegemoet komen aan de vervoerbehoefden. Er moet een aanbod ontstaan dat aantrekkelijker is voor zoveel mogelijk reizigers. Het uitgangspunt is dat niemand in het landelijk gebied verstoken blijft van een vorm van openbaar vervoer (Provincie Noord-Holland, 2012, p.4). Er wordt ook wel gesproken over aanvullend openbaar vervoer. Het aanvullend net heeft daarbij de rol van vangnet en is niet bedoeld als concurrent van andere vormen van mobiliteit, zoals de auto (OV-bureau Groningen Drenthe, 2014, p.18).

4.5.3 Vraagafhankelijk openbaar vervoer

Veel landelijke gebieden hebben op dit moment al een vorm van collectief vraagafhankelijk openbaar vervoer. Een bekend voorbeeld is de regiotaxi (ook wel ov-taxi). Een regiotaxi rijdt meestal in gebieden waar het openbaar vervoer niet (meer) komt. De taxi neemt hier de rol van het openbaar vervoer over en is voor iedereen toegankelijk. Regiotaxi's rijden in opdracht van de provincie of de vervoerregio's. De regiotaxi biedt van deur tot deurvervoer aan. Er kunnen meerdere mensen tegelijkertijd in dezelfde taxi meereizen. Behalve OV-reizigers zijn Wmo'ers (valt onder contract/doelgroepenvervoer) een andere belangrijke doelgroep. De Regiotaxigebruikers bestaan grofweg voor tachtig procent uit Wmo-ers en voor twintig procent uit OV-reizigers (Taxipro, 2012). Het Wmo-vervoer met de regiotaxi wordt overigens via de gemeente geregeld in plaats van de provincie. De regiotaxi is de meest flexibele vorm van kleinschalige initiatief maar zeker niet de meest kostenbesparend. De Regiotaxi is in vergelijking met het lijngebonden openbaar vervoer een relatief dure vorm van openbaar vervoer waarvoor per reiziger een flinke overheidssubsidie beschikbaar wordt gesteld. Door groeperingen kan de doelmatigheid worden verhoogd en zo kosten worden bespaard. Groeperen kan op de volgende manieren:

- Groeperen op schaalvergroting
- Groeperen op vertrektijden
- Groeperen op opstapplaatsen (Sweer & Dufour, 2015, pp.14-15).

De regiotaxi is niet enige vorm van vraagafhankelijk vervoer die een oplossing kan bieden voor de onderkant van de openbaar vervoermarkt. Maatwerk kan ook op ander manieren geleverd worden.

De haltetaxi, geïntroduceerd door de provincie Zeeland, brengt personen van een specifieke halte in de buurt naar de dichtstbijzijnde bushalte van het kernnet (verbindend net) in Zeeland (Provincie Zeeland, 2015). De haltetaxi heeft een ontsluitende functie. De haltetaxi is bedoeld voor de reguliere ov-reizigers. Voor het doelgroepenvervoer blijft de regiotaxi bestaan.

De belbus is een ander voorbeeld. Een belbus is een reguliere lijndienst met een vaste dienstregeling. Het verschil met een gewone lijndienst is dat de bus alleen rijdt na een aanmelding. Dit is ook een vorm van vraagafhankelijk openbaar vervoer. Aanmelden voor de bus blijkt een drempel voor de reizigers te zijn. De belbus is niet erg populair. Uit onderzoek is gebleken dat na invoering van een belbus in plaats van regulier openbaar vervoer, de vervoervraag vaak met tientallen procenten daalt (Cazemier & Van der Vliet, 2012, p.13).

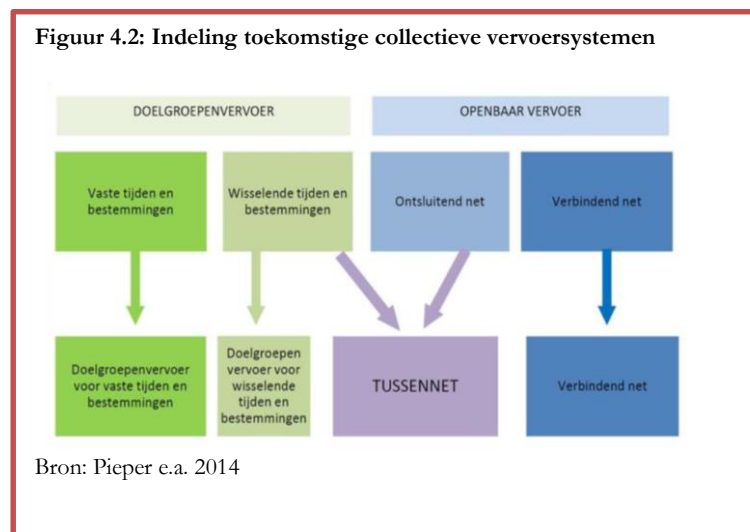
4.5.4 Door vrijwilligers uitgevoerde vervoervormen

In gebieden waar geen regulier (vast) openbaar vervoer meer wordt aangeboden kan de buurtbus als oplossing dienen. Het is geen nieuw concept, de buurtbus bestaat al sinds 1977 (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1981). De buurtbus wordt gereden door vrijwilligers en rijdt een vaste dienstregeling en een vaste route. Het verschil met regulier openbaar vervoer is dat het met vrijwilligers en klein materieel wordt gereden. De kosten vallen daarom een stuk lager uit dan bij regulier openbaar vervoer. De organisatie rond het werven en aansturen van vrijwilligers ligt bij een buurtbusvereniging (Cazemier & Van der Vliet, 2012, p.9).

Het vrijwillige karakter van de buurtbus maakt het wel kwetsbare vorm van openbaar vervoer. Daarnaast roepen dergelijke initiatieven vragen op in hoeverre hierbij sprake is van ongewenste verdringing van betaald werk, er worden nu bijvoorbeeld vrijwilligers met een uitkering ingezet als chauffeurs. Piepers e.a. (2014) verwachten dat de buurtbus misschien nog wat in belang zal toenemen, maar dat het nooit de huidige collectieve vervoersystemen volledig zal kunnen vervangen in kleine kernen. Op langer termijn zullen demografische ontwikkelingen ook zorgen voor een afname van vrijwilligers.

4.5.5 Samenvoegen reguliere openbaar vervoer en doelgroepen vervoer

De bundeling van openbaar vervoer en doelgroepenvervoer in één systeem, het Tussennet, is het alternatief dat volgens Pieper e.a. (2014) de beste oplossing biedt in gebieden waar een kleine vervoervraag is. Het Tussennet is een geïntegreerde vervoervoorziening voor zowel reguliere openbaar vervoerreizigers als gebruikers van doelgroepenvervoer. *“De essentie van het Tussennet is dat het doelgroepenvervoer binnen het systeem opschuift in de richting van het OV-systeem door ritten meer volgens een dienstregelingspatroon uit te voeren, door het aantal mogelijke vertrekmomenten te beperken”* (Pieper e.a. 2014, p.7). De kenmerken van het openbaar vervoersysteem gaan meer in de richting van het doelgroepenvervoer, dit houdt in dat de openbaar vervoerreiziger zich voor gebruik van het systeem van te voren aanmelden bij de vervoercentrale. Een vereiste is dat er goede aansluitingen zijn met het verbindende OV-net, op deze manier kan het Tussennet fungeren als voor- en natransport voor het verbindende OV-net. In het Tussennet is er ruimte voor vrijwilligersinitiatieven zoals de buurtbus (Pieper e.a., 2014).



Tijdens het congres “Regie in kleinschalig” van de provincie Noord-Holland (2015) werd er gesproken over het samenvoegen van openbaarvervoer en het doelgroepenvervoer (Wmo-vervoer). Momenteel is het aandeel van Wmo’ers in het reguliere openbaar vervoer zeer beperkt. De heer Rozendal directeur Taxi bij Connexxion stelt dat 40 tot 50 procent van de Wmo-ritten op termijn met reguliere openbaar vervoer moeten kunnen worden uitgevoerd. Uitgangspunt Wmo zou moeten zijn: *“Met OV als het kan, met taxi als het moet”* (Rozendal, 2015).

Schmeink (2015), voorzitter van de raad van bestuur van Connexxion stelt dat het openbaar vervoer en doelgroepenvervoer, zoals leerlingen- of ouderenvervoer, samen zouden moeten worden aanbesteed en dat de overheid de verschillende subsidiepotjes dan beter kan samenvoegen⁸. *“Mensen die actief zijn in de vervoersector, ook de aanbestedende overheden, zijn in veel gevallen gewend om te denken vanuit de huidige situaties en methodieken. Er wordt geredeneerd: dit zijn de regels, dit is hoe wij het doen en hoe wij het altijd hebben gedaan. Maar er zou meer ruimte moeten zijn voor vernieuwing en andere vormen van vervoer”* (Schmeink, 2015). Door verschillende groepen bij elkaar te voegen kunnen er nieuwe vormen van vervoer mogelijk worden gemaakt. Het samenvoegen van het doelgroepen vervoer met het reguliere openbaar vervoer is kwestie die al langer speelt. *“Er wordt al jaren gesproken over de voordelen van een grotere integratie van OV met doelgroepenvervoer. Dit is echter nooit echt van de*

⁸ Momenteel wordt het reguliere openbaar vervoer door de provincie aanbesteed en zijn de gemeenten verantwoordelijk voor het Wmo-vervoer, zie ook paragraaf 4.3.

grond gekomen. Waarom niet? Hiervoor zijn diverse oorzaken aan te wijzen: versnipperde verantwoordelijkheden, schotten tussen financiële middelen, het ontbreken van een partij die de regie heeft/ neemt, geen echte noodzaak omdat er voldoende geld was, koudwatervrees” (Pieper e.a., 2014, p.8).

Een legitieme reden om het doelgroepenvervoer samen te voegen met het reguliere openbaar vervoer is dat de toegankelijkheid van het openbaar vervoer de laatste jaren sterk is verbeterd (Ministerie I&M, 2012). Er is geïnvesteerd in gelijkvloerse voertuigen en haltes zijn aangepast. Via de nieuwe Europese verordening Passagiers-rechten en de Wet gelijke behandeling is geregeld dat er een goede toegankelijkheid van bussen en halteplaatsen, moet zijn voor iedereen, dus ook voor personen met een beperking (CROW, 2014). Op het verbindende net zijn haltes overal aangepast maar op het ontsluitend/Tussennet is dit nog niet overal het geval. Dit kan voor praktische problemen zorgen als het doelgroepenvervoer hier gebruik van moet maken.

Daarnaast zijn veel reguliere lijnen rechtgetrokken. Hierdoor komen ze niet meer langs bijvoorbeeld bejaardentehuizen, die niet langs de belangrijke wegen liggen. Dit betekent dat er een grotere afstand overbrugd moet worden om bij de halte te komen. Dit kan voor ouderen die slecht ter been zijn voor problemen zorgen. Het zou beter zijn als deze lijnen wel deze voorzieningen aandoen. Hier zal dus naar moeten worden gekeken indien Wmo-vervoer (doelgroepenvervoer) samen wordt gevoegd met het reguliere openbaar vervoer tenzij het vormgegeven wordt aan de hand van vraagafhankelijk openbaar vervoer.

Verder dient er rekening mee gehouden te worden dat niet alle personen met een beperking/handicap gebruik kunnen maken van het reguliere openbaar vervoer. Sommige mensen hebben zeer ernstige beperkingen en zullen altijd aangewezen blijven tot doelgroepenvervoer. Doelgroepenvervoer kan niet helemaal opgaan in het Tussennet.

4.6 Praktijkvoorbeelden Nederland

Er worden verschillende initiatieven besproken die een oplossing proberen te bieden voor de onderkant van de openbaar vervoermarkt. Alle vier de praktijkvoorbeelden zijn vraagafhankelijke initiatieven (ze rijden vraaggestuurd) en zijn afhankelijk van subsidies. Zoals hierboven al is beschreven kan er op deze manier maatwerk geleverd worden. Er zijn echter grote verschillen in de verdere invulling van de initiatieven.

Zo rijden de Belbus en Wensbus van deur tot deur en de Texelhopper en MeerOVBus maken gebruik van vaste haltes. Ook is er een verschil in of de voertuigen bestuurd worden door betaalde krachten of vrijwilligers. Daarnaast is het Wmo-vervoer (doelgroepenvervoer) niet bij alle initiatieven geïntegreerd. In Texel is het plan om het Wmo-vervoer in de toekomst erbij te betrekken. De gemeente Haarlemmermeer heeft één contract met een vervoerder, waaronder zowel het Wmo-vervoer als het collectief vraagafhankelijk vervoer vallen. Door het benutten van hetzelfde wagenpark zijn de kosten een stuk lager. De belbus uit Hollands Kroon is een vreemde eend in de bijt. Deze vorm van vervoer valt niet onder openbaar vervoer maar onder besloten vervoer. De Belbus is niet voor iedereen toegankelijk. Inwoners van de gemeente moeten lid worden van een stichting voordat ze gebruik kunnen maken van de vervoerdienst. Alleen bewoners van de gemeente Hollands Kroon kunnen lid worden. Bewoners uit omliggende gemeenten kunnen er dus geen gebruik van maken.

Tabel 4.2: Praktijkvoorbeelden

Naam	Plaats/gebied	Doel/aanleiding	Vorm	Doelgroep	Betrokken partijen	Financiering
Belbus	Hollands Kroon De belbus rijdt in Hollands kroon, Schagen, Heerhugowaard, Hoorn, Alkmaar en Den Helder.	Het is een initiatief van inwoners. De aanleiding is het verdwijnen van de OV-taxi. Hij rijdt sinds 2012.	Rijdt vraaggestuurd. Van deur tot deur. Gereden door vrijwilligers	Alle inwoners van Hollands Kroon (incl Wmo- vervoer) Echter je moet lid zijn van de stichting , vorm van besloten vervoer. Alleen inwoners van Hollands Kroon kunnen lid worden.	Gemeente Hollands Kroon	De gemeente Hollands Kroon subsidieert de Belbus. 80 procent wordt gefinancierd door subsidies 20 procent door ritopbrengsten
Wensbus (pilot)	Limburg	Na een behoefte onderzoek naar openbaar vervoer is in februari 2014 de WensBus gestart. Deze pilot loopt tot 10 december 2016.	Rijdt vraaggestuurd. Van deur tot deur. Gereden door vrijwilligers	Alle inwoners van de zes omgevingen waar de bussen rijden, (excl Wmo-vervoer)	Dorps- en buurtraden en speciaal hiervoor ingerichte organisatie in samenwerking met de provincie Limburg, Veolia Transport en Vereniging Kleine kernen Limburg	De provincie Limburg financiert de pilot en ondersteunt elke deel-pilot met een startsubsidie van 1000 euro
Texelhopper (pilot)	Texel	Meer reizigers en meer tevreden reizigers voor hetzelfde budget.	Deeltaxi (vraaggestuurd) + regulier openbaar vervoer. Vaste opstapplaatsen. Gereden door professionele bus- en taxi chauffeurs.	Alle inwoners en bezoekers van Texel (excl. Wmo-vervoer)	Provincie Noord-Holland, gemeente Texel, Connexxion, stichting Duurzaam Texel, ondernemers, TESO en lokale taxiondernemers	De provincie Noord-Holland investeert met de reguliere openbaar vervoer subsidie in de regionale, marketing en ICT en exploitatie
MeerOVBus	Haarlemmermeer	Vooraf in de kleinere kernen rijden lijnbussen buiten de spits niet zo vaak of helemaal niet. De MeerOVBus zorgt voor verbinding.	Rijdt vraaggestuurd als aanvullend collectief vervoer. Rijdt tussen speciale haltes. Chauffeurs betaalde krachten die ook wmo-vervoer uit voeren .	Voor iedereen als aanvulling op het reguliere openbaar vervoer (incl. Wmo-vervoer).	Er is geen samenwerkingsverband tussen overheden	Haarlemmermeer krijgt subsidie van de vervoerregio Amsterdam. De hoogte hiervan is afhankelijk van de vervoerprestatie.

Bron: Provincie Noord-Holland, 2015

4.7 Zelfredzaamheid

Als het aan de Nederlandse gemeenten ligt, worden burgers in de komende jaren veel meer verantwoordelijk voor hun eigen zaken. Mensen moeten zich verantwoordelijker voelen voor hun omgeving en meer initiatief tonen. Gemeenten kijken niet langer alleen naar wat zij hun inwoners kunnen bieden, maar vooral wat die burger zelf kan en wil doen. Dit is ook van toepassing in het openbaar vervoer. Openbaar vervoer wordt niet overal meer aangeboden en inwoners moeten zelf zoeken naar mogelijkheden. Zo zijn er particuliere initiatieven in personenvervoer (KpVV, 2013). Er komen ook steeds meer initiatieven rond het delen van mobiliteit, er ontstaat een deeleconomie. Voorbeeld hiervan is BlaBlaCar. Daarnaast is de komst van Uber ook interessant. Uber wordt gezien als een disruptieve technology. Disruptive technologies zetten de markt op zijn kop. Uber speelt in op de imperfecties/gebreken van de markt (Ram, 2015).

4.8 Samenvattend

Er is een onderscheid tussen een aanbodgericht systeem en een vraagafhankelijk systeem voor het openbaar vervoer. Voor kleine kernen is een vraagafhankelijk systeem geschikt omdat er op deze manier maatwerk geleverd kan worden. Oplossingen kunnen gezocht worden in vraagafhankelijke systemen, buurtbussen en vrijwillige uitgevoerde vervoervormen en door het samenvoegen van het (reguliere) openbaar vervoer en het doelgroepen vervoer. Er zijn in Nederland al verschillende kleinschalige initiatieven zoals de Belbus in Hollands Kroon, de Wensbus in Limburg, de Texelhopper op Texel en de Meer OVBus in Haarlemmermeer.

Deel 2: Afstand tot activiteiten (RO-Beleid)

4.9 Mogelijkheden vanuit de ruimtelijke ordening

Een andere mogelijke oplossing voor het probleem is te interveniëren via de ruimtelijke ordening. Ruimtelijk ordening kan omschreven worden als *“Het zoekproces voor de ruimtelijke inrichting van een veranderende samenleving en het maken van keuzes hoe en waar functies tot hun recht komen, vooral met het oog op lange(re) termijn ontwikkeling, inclusief de reflectie erop”* (Spit & Zoete, 2009, p.15). Gemeenten zijn verantwoordelijk voor planvorming en inrichting van de lokale openbare ruimte.

Mogelijkheden zijn:

- Voorzieningen terug in de kernen.
- Clustering van woningen/voorzieningen rondom bestaande (H)OV-structuren.

De mogelijkheden vanuit het ruimtelijk orderingsbeleid zijn beperkt en daarnaast is het niet bewezen dat RO-beleid invloed heeft op het mobiliteitsgedrag van personen. Dit zal hieronder verder worden toegelicht.

4.10 Flexibiliteit

In de lange(re) termijn van het ruimtelijke orderingsbeleid schuilt een probleem: er is een spanningsveld tussen flexibiliteit versus rechtszekerheid. Flexibiliteit is belangrijk in de ruimtelijke planning, aangezien de meeste plannen, projecten en beleidsvoornemens een langere doorlooptijd kennen, waardoor er de behoefte zal zijn zich aan te kunnen passen aan veranderde omstandigheden. Flexibiliteit is nodig omdat de behoeften van inwoners van kleine immers (sterk) veranderen, onder andere door de krimp die plaatsvindt.

Rechtszekerheid is echter ook belangrijk bij ruimtelijke planning omdat dit de grondslag vormt voor de zakelijk rechten van belanghebbenden. Zonder rechtszekerheid (en rechtsbescherming) zijn hun belangen immers relatief waardeloos (Spit & Zoete, 2009). *“Er kan via het ruimtelijke ordening niet gemakkelijk op de korte termijn worden ingegrepen. De samenhang tussen mobiliteit en ruimte is mede zo complex omdat veranderingen zich tegelijkertijd op verschillende tijdschalen afspelen. De effecten van ruimtelijke ontwikkelingen of aanleg van nieuwe infrastructuur worden soms pas na vele jaren, soms decennia, zichtbaar”* (Geurs, 2014). Met andere woorden, de behoefte aan bepaalde voorzieningen kan al weer veranderd zijn. Er wordt op deze manier steeds achter de feiten aangelopen. Ingrijpen via de ruimtelijke ordening is ingrijpend en niet gemakkelijk te realiseren. Voor de korte termijn is ingrijpen via het openbaar vervoerbeleid daarom te prefereren.

4.11 Relatie ruimtelijke inrichting en mobiliteitsgedrag

Via ruimtelijk ordening is er geprobeerd om mobiliteit te sturen. De afgelopen decennia is het ruimtelijke orderingsbeleid voor een groot deel gedreven door mobiliteitsdoelstellingen. Er zijn pogingen gedaan om de groei van automobilititeit af te remmen en om deze groei zelfs terug te dringen door nieuwe woningen op niet al te grote afstand van werkgebieden en voorzieningen te bouwen. De concepten ‘gebundelde deconcentratie’ naar de groeikernen, het compacte-stad beleid en de VINEX-wijken zijn hier voorbeeld van. Er is echter gebleken dat de relatie tussen ruimtelijke inrichting en mobiliteitsgedrag complex is. *“De aanwezigheid van werk en voorzieningen in de nabijheid van de woning betekent immers nog niet dat de bewoner ook inderdaad in de nabijheid van de woning werkt of de voorzieningen daar bezoekt”* (Van Beek e.a., 2006).

Het ruimtelijk beleid van de afgelopen decennia heeft de mobiliteitsgroei juist in de hand heeft gewerkt volgens Schwanen (2003). *“De vele beperkingen die de ruimtelijke ordening aan woningbouwlocaties stelde, in combinatie met het sterk gereguleerde karakter van de woningmarkt, zou het huishoudens moeilijk hebben gemaakt om een woning dicht bij het werk van de hoofdkostwinner te vinden”* (Schwanen, 2003). Aan de andere kant blijkt dat het VINEX-beleid een bescheiden remmend effect op de mobiliteitsgroei heeft gehad. Het autogebruik van VINEX-bewoners ligt wel boven het landelijk gemiddelde, maar is duidelijk lager dan die van vergelijkbare bevolkingsgroepen op andere nieuwbouwlocaties (Snellen et al., 2005; Van Beek e.a., 2006).

Een belangrijke factor die niet vergeten moet worden is het consumentengedrag van personen. Daarnaast maken de voordelen van schaalvergroting en de concentratietendens het lastig om voorzieningen terug te krijgen in kleine kernen. Voorbeelden van schaalvergroting zijn grote meubel -en autoboulevards, megabioscopen, kinderparadijzen, pretparken en grote evenementen. Ook in het onderwijs en in de zorg is de afgelopen decennia een verregaand proces van schaalvergroting gaande. Zo zijn ziekenhuizen en scholen in Nederland veel groter geworden en in aantal afgenomen (Geurs, 2014).

Toch is er is wellicht ruimte voor zorgvoorzieningen in kleine kernen (hoofdstuk 2). Door de vergrijzende bevolking neemt de behoefte aan zorgvoorzieningen (leeftijdsspecifieke voorziening) sterk toe, het draagvlak voor deze voorziening wordt vergroot.

4.12 Zelfredzaamheid

Er is een trend waarneembaar dat bewoners zelf hun voorzieningen gaan regelen mede door het beleid van de terugtrekkende overheid. Niet alleen op het gebied van openbaarvervoer voorzieningen zetten bewoners zelf initiatieven op, maar ook op andere gebieden zoals voorzieningen rond wonen, welzijn en zorg, de zogenaamde SEV-proeftuinen Woonservicegebieden. Met doel voorzieningen te realiseren of in stand te houden (StadeAdvies, 2015).

4.13 Conclusie

Vanuit het openbaarvervoerbeleid kunnen kleinschalige initiatieven de oplossing bieden voor het verdwijnen van reguliere lijnbussen in dunbevolkte gebieden. Er kan op deze manier maatwerk geleverd worden. Het openbaar vervoerbeleid (sectorbeleid) is flexibel en op korte termijn realiseerbaar. Het kan op verschillende manieren worden vormgegeven. Via vraagafhankelijk openbaar vervoer (bijvoorbeeld regiotaxi, belbus), door vrijwilligers uitgevoerde vervoervormen (bijvoorbeeld de buurtbus) en/of een combinatie van middelen (samenvoeging met Wmo-vervoer). De flexibiliteit van het initiatief is van belang maar daarnaast is het de vraag of vervoermogelijkheden via het openbaar vervoer beleid aangeboden moeten worden of dat het ook particulier kan. Is het de taak van de overheid om iedereen te voorzien van vervoermiddel om zich te kunnen verplaatsen? Er is een trend waarneembaar dat de overheid steeds meer uitgaat van de zelfredzaamheid van de burger. Er ontstaan steeds meer particuliere initiatieven om de groep personen die immobiel dreigt te worden mobiel te houden.

Mogelijkheden vanuit het RO-beleid zijn het terugbrengen van voorzieningen in de kernen of clustering van woningen/voorzieningen rondom bestaande (H)OV-structuren. Dit zijn echter ingrijpende maatregelen en een nadeel is dat er niet flexibel kan worden ingespeeld op de veranderende vraag. Het ruimtelijke ordeningsbeleid (facet beleid) is immers voor de lange termijn en structureel.

Daarnaast is gebleken dat de relatie ruimtelijke inrichting en mobiliteitsgedrag complex is. Er zijn verschillende studies (paragraaf 4.11) die aantonen dat het dichtbij elkaar brengen van personen en activiteiten niet betekent dat er minder kilometers afgelegd gaan worden. Er is wellicht wel ruimte voor leeftijdsspecifieke voorzieningen in kleine kernen. Een vergrijzende bevolking heeft een grotere zorgvraag.

De oplossing om de bereikbaarheid van voorzieningen te waarborgen zal moeten worden gezocht in het openbaar vervoerbeleid omdat deze op korte termijn realiseerbaar is. Er dient rekening gehouden te moeten worden dat beleidmakers worden geconfronteerd met een dilemma met betrekking tot de schaal (Bertolini, 2009). Het activiteitenpatroon en bijhorende verplaatsingsgedrag van personen is niet gebonden aan eenduidige territoriale grenzen, maar dit is voor beleidsarena's vaak wel het geval. De twee soorten beleid (facet en sector) zijn wel complementair aan elkaar. Voor het aanpakken van de gehele krimpproblematiek is er een integrale planning⁹ noodzakelijk. Krimp heeft namelijk een structureel karakter.

⁹ Integrale planning beoogt tot een synthese te komen van verschillende vormen van facetplanning en sectorplanning (Spit & Zoete, 2009, p.21).

5.1 Introductie

In dit hoofdstuk worden de begrippen en het onderzoeksgebied geoperationaliseerd om het eerste deel van de hoofdvraag te kunnen beantwoorden. De hoofdvraag luidt: *Welke mobiliteitsbehoeften hebben individuen in kleine kernen en welke mobiliteitsvraag is specifiek voor het openbaar vervoer en/of andere vormen van collectief vervoer en hoe kan openbaar vervoerbeleid en ruimtelijke ordeningsbeleid een bijdrage leveren aan een oplossing voor deze behoeften?*

Als eerste wordt de verantwoording voor de gekozen onderzoeksmethode (de enquête) behandeld. Vervolgens worden de begrippen mobiliteitsbehoefte en mobiliteitsvraag geoperationaliseerd. Aan de hand van de informatie uit de enquête zullen de volgende deelvragen beantwoord worden:

2. *Welke mobiliteitsvraag hebben individuen in kleine kernen?*

2a. Welke mobiliteitsbehoeften hebben individuen in kleine kernen?

2b. Welke gedragsmogelijkheden hebben individuen in kleine kernen?

2c. Welke gedragsvermogens hebben individuen in kleine kernen?

2d. Hoe kijken individuen in kleine kernen tegen kleinschalige initiatieven in het openbaar vervoer aan?

2e. Welke mobiliteitsvraag is specifiek voor het openbaar vervoer?

Na de operationalisering van de deelvragen wordt de keuze voor het onderzoeksgebied verantwoord en wordt de doelpopulatie beschreven. Er wordt afgesloten met een beschrijving over het plan van aanpak van de steekproef.

5.2 Verantwoording onderzoeksmethode

In dit onderzoek is gekozen voor een kwantitatieve onderzoeksmethode, de enquête. Voordelen van een enquête zijn: standaardisering, eenvoudig toepasbaarheid, mogelijkheid om het ‘onzichtbare’ op het spoor te komen, geschiktheid voor statistische analyse en gevoeligheid voor verschillen binnen subgroepen (Burns & Bush, 2006).

Met dit onderzoek worden er uitspraken gedaan over alle inwoners van kleine kernen. De hoofdvraag begint immers met ‘Welke mobiliteitsbehoeften hebben individuen in kleine kernen?’. Omdat dit onderzoek over iedereen gaat, is de enquête een geschikte onderzoeksmethode. Er kan met een enquête een grote groep personen benaderd worden. Baarda en De Goede (2006) bevestigen dat een kwantitatieve onderzoeksmethode het beste gebruikt kan worden bij een onderzoek onder grote groepen onderzoekseenheden.

Daarnaast is een enquête een geschikte methode omdat er op systematische wijze vragen gesteld worden en die vragen meten meningen, motieven, gedrag of andere kenmerken van die personen. Met de antwoorden kunnen vervolgens karakteristieken van een groep personen in kaart gebracht worden (Boeije e.a. 2009, p.215). Dit sluit aan bij het gedeelte ‘Welke mobiliteitsvraag is specifiek voor het openbaar vervoer en/of collectief vervoer?’ van de hoofdvraag. Welke groepen personen raken in de problemen zodra het openbaar vervoer verdwijnt. Vragen als: ‘Om wie gaat het?’ ‘Hoe groot is deze groep?’ ‘Wat zijn hun kenmerken en welke mobiliteitsbehoeften hebben ze?’ kunnen hiermee worden beantwoord.

5.3 Operationalisering mobiliteitsvraag

Zoals uit hoofdstuk 3 blijkt kan het NOA-model van Vlek e.a. (1997) gebruikt worden om mobiliteitsvraag te definiëren en om de relatie met elkaar en de relatie met andere variabelen weer te geven. De mobiliteitsvraag kan omschreven worden als *De daadwerkelijke vraag om een verplaatsing met betrekking tot vervoermiddelkenz(e)s*. De mobiliteitsvraag wordt vormgegeven door de samenvoeging van mobiliteitsbehoeften, gedragsmogelijkheden en gedragsvermogen. De operationalisering van deze onderdelen wordt hieronder beschreven.

5.3.1 Operationalisering mobiliteitsbehoefte (het ‘willen’)

Een behoefte van een persoon is de wens om bepaalde materiële en immateriële verlangens te vervullen (bv. om een bepaalde activiteit te ondernemen of om een bepaalde auto te bezitten) al dan niet gebaseerd op bewuste afweging van kosten en baten (Harms, 2008, p.50). De behoeften hangen samen met de leefsituatie van personen en deze leefsituatie wordt vormgegeven aan de hand van persoonskenmerken. Het gaat hier om wat personen ‘willen’. Hier ontstaat de mobiliteitsbehoefte: *de behoefte van een individu om zich te verplaatsen om een activiteit elders te kunnen ontplooiën*.

Dit kan getoetst worden door te onderzoeken welke activiteiten een persoon op een dag wil ondernemen en waar deze activiteiten gesitueerd zijn. Voor het onderscheid in activiteiten wordt de

onderverdeling van het CBS gehanteerd. Hiervoor is gekozen omdat het CBS veel gegevens heeft over verplaatsingsgedrag en om gegevens te kunnen vergelijken is het hanteren van eenzelfde indeling praktisch.

Het CBS (2015b) spreekt over reismotieven. Deze reismotieven worden weer onderverdeeld in activiteiten gericht op (toekomstige) inkomenswerving, gericht op het onderhoud van het huishouden en gericht op bevrediging van sociale recreatieve behoeften (Schoemaker, 2002). In dit onderzoek wordt verder gesproken over activiteiten zoals ook in de vorige hoofdstukken. Het volgende onderscheid wordt gehanteerd:

Gericht op (toekomstige) inkomensverwerving

- Werk (van en naar werkadres)
- Zakelijk bezoek in werksfeer (naar de klant)
- Onderwijs/cursus en kinderopvang

Gericht op het onderhoud van het huishouden

- Diensten/verzorging
- Winkelen/Boodschappen doen

Gericht op bevrediging van sociale en recreatieve behoeften

- Visite/logeren
- Sport, hobby, horecabezoek
- Toeren (de verplaatsing wordt gezien als activiteit)

- Overige activiteiten

Aan de respondenten wordt gevraagd of ze aan kunnen geven welke drie belangrijke activiteiten zij afgelopen week op een doordeweeks dag en op een dag in het weekend hebben uitgevoerd. In dit onderzoek wordt er echter niet letterlijk gevraagd naar het gehele activiteitenpatroon, zoals in de activity-based benadering. Het doel van dit onderzoek is niet om het verplaatsingsgedrag in kaart te brengen maar de mobiliteitsvraag.

Op deze manier wordt er een beeld geschetst welke activiteiten een respondent onderneemt en dit geeft een deel van de mobiliteitsbehoefte weer: de vervulde mobiliteitsbehoefte. De mobiliteitsbehoefte kan ook een onvervulde behoefte zijn en daarom wordt er ook gevraagd welke activiteiten respondenten niet kunnen ondernemen omdat ze er niet kunnen komen (door het ontbreken van een vervoermiddel of omdat de reistijd te lang is).

Ook van belang is om zicht te krijgen op waar deze activiteiten gelegen zijn. De plaats van de activiteiten wordt geoperationaliseerd door te vragen op welke afstand deze activiteit gelegen is in geschatte kilometers van het woonadres. Er is gekozen voor geschatte aantal kilometers in plaats van te vragen naar hoe lang een respondent onderweg is (in minuten of uren) omdat de reistijd van een verplaatsing afhankelijk is van de vervoerwijze. Met de auto kan een persoon zich sneller verplaatsen dan wanneer een persoon zich met de fiets verplaatst. Bovendien is de mobiliteitsbehoefte niet afhankelijk van een vervoerkeuze en daarom wordt er gekozen voor geschatte aantal kilometers.

5.3.2 Operationalisering gedragsmogelijkheden en gedragsvermogens (het 'kunnen')

Het 'kunnen' is afhankelijk van de mogelijkheden en beperkingen die personen hebben. De mogelijkheden worden gedefinieerd als het aanbod van voorzieningen en activiteitenplaatsen alsmede de verbindingen om die te bereiken. Maar het betreft ook de hulpbronnen die men heeft om er op uit te trekken, zoals een rijbewijs en een auto. De beperkingen hebben vooral betrekking op de restricties in tijd en ruimte die maken dat men een beperkte reikwijdte heeft. Deze mogelijkheden en beperkingen kunnen worden onderverdeeld in gedragsvermogens en gedragsmogelijkheden van het NOA-model (Vlek e.a. 1997).

Gedragsvermogens: Gedragsvermogens zijn per persoon verschillend. Ze zijn individueel bepaald en geven weer of iemand in staat is om bepaald gedrag uit te voeren. Het kan zowel het uitvoeren van activiteiten als de verplaatsing betreffen. In dit onderzoek is ervoor gekozen om het accent op de verplaatsing te leggen. Onder deze gedragsvermogens vallen:

- Voldoende tijd: Heeft een persoon voldoende tijd om een verplaatsing uit te voeren. Dit wordt getoetst door te vragen of een respondent bepaalde activiteiten niet kan ondernemen omdat de verplaatsing naar en van een activiteit te veel tijd kost.
- Geld: Beschikt een persoon over voldoende geld om een verplaatsing uit te voeren. Er wordt gevraagd naar het inkomen van het huishouden van de respondenten, bij deze vraag wordt de mogelijkheid geboden om in te vullen: " Wil ik niet vertellen". Informatie over inkomen is vaak lastig te verkrijgen bij respondenten. Het ligt vaak gevoelig. Daarom wordt 'geld' ook getoetst aan

de hand van de vraag of het huishouden van een respondent een personenauto bezit en hoeveel personenauto's het huishouden bezit. Het autobezit is een indicatie van het inkomen van een respondent omdat autobezit afhankelijk is van het inkomen van een persoon.

- Vaardigheden: Is een persoon in het bezit van een rijbewijs. Dit wordt getoetst door te vragen of de respondent een rijbewijs bezit.
- Capaciteiten: Lichamelijke gesteldheid van een persoon (Van Wee & Annema, 2009). Dit wordt getoetst door te vragen naar de fysieke gesteldheid van een respondent: geen of amper fysieke klachten, slecht te been, afhankelijk van rolstoel, slechtziend, slechthorend, andere lichamelijke beperking die van belang zijn bij de keuze voor een bepaald vervoermiddel.

Een ander onderdeel van de gedragvermogens is de voorkeur die personen hebben voor bepaalde vervoermiddelen. De voorkeur voor een vervoermiddel heeft te maken met een attitude die een persoon heeft. Dit heeft (in)direct te maken met de vermogens die iemand heeft en omdat de voorkeuren individueel bepaald zijn valt de voorkeur voor vervoermiddel onder het kopje gedragvermogens.

De respondenten kunnen bij de activiteiten aangeven welk vervoermiddel hun voorkeur heeft. Hiermee wordt gekeken of de mogelijkheden die ze hebben overeenkomen met hun voorkeur voor bepaalde vervoermiddelen. Hieruit valt ook op te maken of respondenten een voorkeur hebben voor het openbaar vervoer of andere vorm van het collectief vervoer (besloten vervoer). In dit onderzoek wordt in het vervolg gesproken over openbaar vervoer omdat de reiziger andere vormen van collectief vervoer (vaak) als openbaar vervoer ervaart. Dit betekent dat kleinschalige initiatieven (zoals de belbus in Hollands Kroon) als openbaar vervoer worden beschouwd hoewel het juridisch gezien besloten vervoer betreft. Omdat de gebruikers hiervan lid moeten zijn van een stichting.

Een extra onderdeel van de voorkeur voor vervoermiddel is de mening van de respondenten over verschillende openbaar vervoermogelijkheden. In dit onderzoek wordt gevraagd naar de mening over verschillende kleinschalige initiatieven in het openbaar vervoer. In hoofdstuk 4 zijn de verschillende mogelijkheden vanuit het openbaar vervoer besproken voor dunbevolkte gebieden. Het gaat voornamelijk om vraagafhankelijke systemen. Op deze manier kan er maatwerk geboden worden. Aan de hand van stellingen wordt er getoetst wat inwoners van de initiatieven vinden en dit is onderdeel van voorkeur van vervoermiddelen (kopje gedragvermogens). Onderdelen van concepten als buurtbus, belbus, regiotaxi komen voorbij. Aspecten waar naar gevraagd worden zijn:

- Grote van vervoermiddel
- Gebruik van vaste haltes
- Gebruik van een vaste route
- Gebruik van vast dienstregeling
- Gebruik van betaalde chauffeurs of vrijwilligers
- Samenvoeging met doelgroepenvervoer (Wmo-vervoer).

Op een schaal van -2 t/m 2 kunnen respondenten aangeven wat ze van de initiatieven/concepten vinden.

Gedragsmogelijkheden: Gedragsmogelijkheden zijn over het algemeen maatschappelijk bepaald (paragraaf 5.4). Hieronder vallen beschikbaarheid van vervoeralternatieven en afstand tot activiteiten.

- 1) Beschikbaarheid van vervoeralternatieven. Voor de vervoeralternatieven wordt de indeling van het CBS (2015b) gehanteerd:
 - Auto (bestuurder)
 - Auto (passagier)
 - Openbaar Vervoer
 - Brom-/snorfiets
 - E-bike (zelf toegevoegd)
 - Fiets
 - Lopen
 - Overige vervoerwijze (o.a. reguliere taxi, motor).

De E-bike (elektrische fiets) is aan het rijtje toegevoegd omdat de E-bike een nieuwe mogelijkheid is die net als de bromfiets een vervanging dan wel een aanvulling kan zijn op het regionale openbaar vervoer. Verder wordt voor dit onderzoek het openbaar vervoer uitgesplitst omdat het type openbaar vervoer van belang is. Het onderscheid dat gehanteerd wordt:

- Trein
- Buurtbus
- Belbus
- Regiotaxi
- Reguliere lijnbus
- Haltetaxi
- Tram / metro

Er wordt gevraagd naar de beschikbare mogelijkheden die een respondent tot zijn/haar beschikking heeft om een activiteit te bereiken. Dit is de perceptie van de respondent. Het gaat over waargenomen mogelijkheden en deze komen niet altijd overeen met de werkelijke (objectieve bepaalde) mogelijkheden (Van Wee & Annema, 2009, p.35). Het kan daarom voorkomen dat een respondent niet goed op de hoogte is van de daadwerkelijke mogelijkheden. Dit zegt wellicht iets over de informatieverstrekking met betrekking tot de mogelijkheden op het gebied van mobiliteit. Daarnaast speelt ook gewoontegedrag een rol. Door gewoontegedrag maakt een persoon niet meer een bewuste afweging tussen vervoermiddelen (Van Wee en Annema, 2009, p.37).

Daarnaast wordt er gevraagd naar het gebruikte vervoermiddel, dit om de modal split¹⁰ in kaart te brengen.

2) Afstand tot activiteiten

Hiermee wordt de bereikbaarheid bedoeld. De bereikbaarheid kan omschreven worden als de mate waarin personen in staat zijn om activiteiten op verschillende locaties en diverse tijdstippen uit te oefenen, ook wel de geografische bereikbaarheid (Geurs, 2014). De reisweerstand is hier een belangrijk onderdeel van.

De reisweerstand is de moeite die het kost om de afstand tussen locaties te overbruggen. In dit onderzoek wordt de afstand (in kilometers) meegenomen omdat de mobiliteitsbehoefte niet afhankelijk is van het vervoermiddel.

De afstand tot de activiteiten wordt geoperationaliseerd door te vragen in welke kleine kern de respondent woont en naar de hemelsbreed geschatte kilometers naar een bepaalde activiteit. De geschatte afstand tot activiteiten is (naast dat het onderdeel is van gedragsmogelijkheden) een onderdeel van de mobiliteitsbehoefte omdat het informatie geeft over de activiteit die een persoon wil ondernemen.

5.4 Operationalisering persoonskenmerken

Mobiliteitsbehoefte en gedragsvermogens zijn sterk individueel bepaald. Ze zijn onder meer afhankelijk van inkomen (budget voor activiteiten en verplaatsen), opleidingsniveau, autobezit, gezondheid en lichamelijke beperkingen (Geurs, 2014). De gedragsmogelijkheden worden zowel beïnvloed door persoonskenmerken als door ontwikkelingen aan de aanbodzijde (hier heeft het individu geen invloed op). Deze persoonskenmerken kunnen ook wel omschreven worden als de leefsituatie van een persoon. De mobiliteitsbehoefte, gedragsmogelijkheden en gedragvermogens zijn direct afhankelijk van persoonskenmerken en de mobiliteitsvraag is indirect afhankelijk van persoonskenmerken. Persoonskenmerken zijn onder te verdelen in sociaal demografische kenmerken, sociaal-economische kenmerken en fysieke kenmerken.

5.4.1 Sociaal-demografische kenmerken: Deze kenmerken worden getoetst aan de hand van de volgende aspecten: geslacht, leeftijd, huishoudensgrootte, huishoudenssamenstelling en etniciteit.

- Het geslacht wordt geoperationaliseerd door te vragen naar het geslacht van de respondent. Toelichting: vroeger was er een groot verschil tussen de activiteitenpatronen tussen mannen en vrouwen: mannen waren relatief vaker onderweg naar en van het werk, en vrouwen genereerden meer huishoudelijke en zorggerelateerde mobiliteit. De laatste jaren is het activiteitenpatroon van vrouwen steeds meer op dat van de mannen gaan lijken.

- De leeftijd wordt geoperationaliseerd door te vragen naar de leeftijd van de respondent. Toelichting: structuurveranderingen in de samenstelling van de bevolking zorgen voor andere mobiliteitsbehoefte. Voorkeuren voor woon-of werklocaties zijn sterk afhankelijk van persoonskenmerken zoals leeftijd.

- De huishoudensgrootte wordt geoperationaliseerd door te vragen naar de grootte van het huishouden.

- De huishoudenssamenstelling wordt geoperationaliseerd door te vragen naar de samenstelling van het huishouden. Voorkeuren voor woon-of werklocaties zijn sterk afhankelijk van gezinssamenstelling.

- Etniciteit wordt geoperationaliseerd door te vragen of de respondent van Nederlands afkomst is. Toelichting: Alloctonen komen in hun vrije tijd over het algemeen minder vaak buiten de deur dan autoctonen en maken daarom minder verplaatsingen¹¹.

5.4.2 Sociaal-economische kenmerken: Deze kenmerken worden getoetst aan de hand van de volgende kenmerken: opleidingsniveau en inkomen.

¹⁰ Modal split is de verdeling van de (personen-) verplaatsingen over de vervoerwijzen (modaliteiten).

¹¹ Voor verder toelichting wordt verwezen naar hoofdstuk 3.

- Het opleidingsniveau wordt geoperationaliseerd door te vragen naar de hoogst behaalde opleiding van een respondent. Toelichting: Met name hoogopgeleiden die al op diverse plekken in het land gestudeerd en gewerkt hebben, hebben ook hun contacten over het hele land verspreid in tegenstelling tot vaak lager opgeleiden.
- Het inkomen wordt geoperationaliseerd door te vragen naar het netto jaar inkomen van het huishouden van een respondent. Toelichting: Personen met een hoog inkomen hebben vaker activiteiten die verder weg liggen dan personen met een laag inkomen. Voorkeuren voor woon-of werklocaties zijn afhankelijk van het inkomen.

5.4.3 Fysieke kenmerken: De fysieke kenmerken/capaciteiten wordt geoperationaliseerd door te vragen naar de fysieke gesteldheid van een respondent. De vraag die gesteld wordt luidt: 'Heeft u lichamelijke beperkingen die van belang zijn bij de keuze voor een bepaald vervoermiddel?' Toelichting: Cheyne & Imran (2010) stellen dat gezondheid en fysieke gesteldheid van personen van invloed is op de mobiliteitsbehoefte en op de uiteindelijke mobiliteitsvraag. Onder fysieke gesteldheid wordt meestal de mate waarin iemand kan lopen of fietsen verstaan. Er kan een onderscheid gemaakt worden tussen valide en minder valide personen (Schoemaker, 2002, p.47). Waar minder valide personen over het algemeen een mindere fysieke gesteldheid hebben. Fysieke kenmerken vallen onder persoonskenmerken en vinden hun doorwerking in gedragsvermogens, waar het onder het kopje "capaciteit" geplaatst kan worden. Fysieke kenmerken bepalen zowel het willen (vb. bezoek aan het ziekenhuis) als het kunnen (vb. in staat zijn om te fietsen).

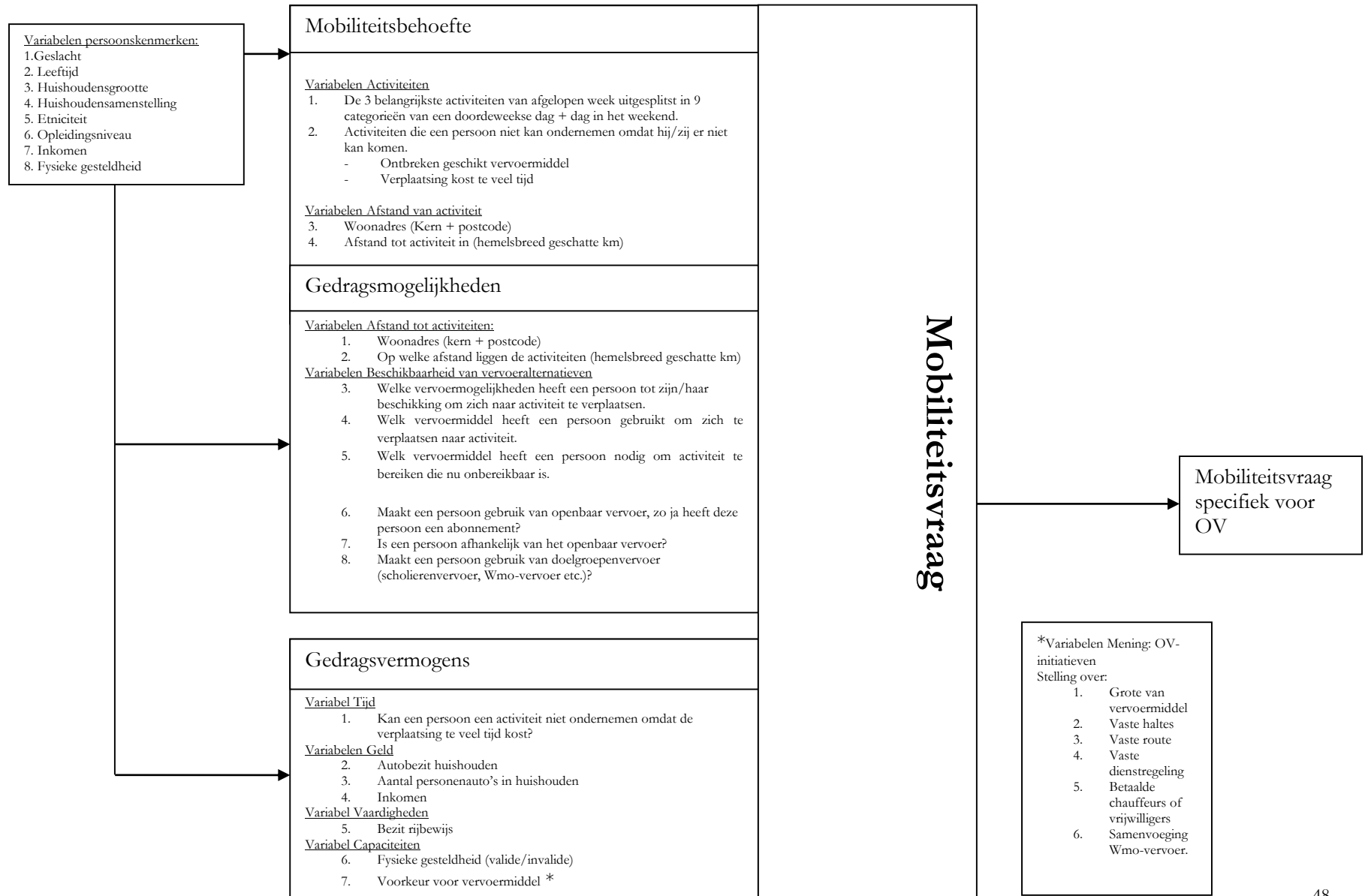
5.5 Operationalisering maatschappelijke ontwikkelingen

Maatschappelijke ontwikkelingen hebben een grote invloed op de mobiliteitsontwikkeling van personen. Deze ontwikkelingen zijn niet onder een apart kopje terug te vinden in het model maar zijn verweven in het hele model. Zo zijn maatschappelijke ontwikkelingen onder andere terug te vinden in 'persoonskenmerken' en de 'mobiliteitsbehoefte'. Wijzigingen in de leeftijdsopbouw (zoals vergrijzing) en huishoudsamenstelling (meer éénpersoonshuishoudens) zijn bijvoorbeeld van belang. Kinderen en hoogbejaarden reizen veel minder. "*Sociale en culturele processen zoals de individualisering en de intensivering van het dagelijks leven, en de ontwikkeling van nieuwe communicatievormen, hebben ook duidelijke effecten op mobiliteit*" (Geurs, 2014, p.9). Met een drukker dagelijks leven is het nodig om meer te reizen maar meer communicatievormen zorgen ervoor dat men overal in contact kan staan met elkaar en minder naar elkaar toe hoeft te reizen. Een andere relevante ontwikkeling is schaalvergroting. Deze is terug te vinden onder de het kopje "afstand tot activiteiten".

5.6 Conceptueel model

De mobiliteitsvraag bestaat uit de mobiliteitsbehoefte, gedragsmogelijkheden en gedragsvermogens. De richting van de pijlen geven de relaties tussen de variabelen weer. Zo worden de mobiliteitsbehoefte, gedragsmogelijkheden en gedragsvermogens beïnvloed door persoonskenmerken. De mobiliteitsbehoefte en gedragsvermogens worden voornamelijk individueel bepaald. De gedragsmogelijkheden worden zowel beïnvloed door persoonskenmerken als mede door ontwikkelingen aan de aanbodzijde, hier heeft het individu geen invloed op. De variabelen van 'Afstand tot activiteiten' zijn in het conceptueel model twee keer weergegeven omdat ze onderdeel zijn van twee constructen (mobiliteitsbehoefte en gedragsmogelijkheden). Daarnaast is 'Fysieke gesteldheid' ook twee keer opgenomen in het model omdat deze ook twee constructen meet. Het is een persoonskenmerk als mede een kenmerk van gedragsvermogens. De mening over kleinschalige initiatieven in het openbaar vervoer is het in het model als een apart vakje weergegeven omdat deze in een losse deelvraag behandeld wordt. Maar de mening over kleinschalige initiatieven valt onder de 'voorkeur voor vervoermiddel', een onderdeel van de gedragsvermogens.

Figuur 5.1: Conceptueel model



5.7 Verwachte uitkomsten (hypothesen)

Na aanleiding van de literatuur wordt er verwacht dat een zeer hoog percentage van de inwoners van kleine kernen beschikt over een auto en dat de vraag naar het openbaar vervoer gering is. Verder wordt verwacht dat het grotendeels oudere vrouwen zonder rijbewijs zijn die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. Daarnaast wordt er gesproken over jongeren, ouderen, mensen met een fysieke beperking, lagere inkomensgroepen als doelgroep voor het openbaar vervoer (Harms, 2008; Cheyne & Imran; 2010, Welzen, 2014a). Er zijn hypothesen opgesteld aan de hand van de literatuur. Deze veronderstellingen worden gebruikt om de variabelen te toetsen. Per onderdeel (mobiliteitsbehoeften, gedragsmogelijkheden en gedragsvermogens) worden de veronderstellingen weergegeven.

Mobiliteitsbehoeften

- A Doordeweeks worden er meer activiteiten gericht op (toekomstige) inkomensverwerving ondernomen dan in het weekend.
- B In het weekend worden er meer recreatieve activiteiten ondernomen dan doordeweeks.
- C Zowel in het weekend als doordeweeks worden er activiteiten gericht op het onderhouden van het huishouden ondernomen.
- D Vrouwen ondernemen meer activiteiten gericht op het onderhouden van het huishouden dan mannen.
- E Mannen ondernemen meer activiteiten gericht op het (toekomstige) inkomensverwerving dan vrouwen.
- F Ouderen ondernemen meer sociale en recreatieve activiteiten dan jongeren. (week/weekend)
- G Jongeren/volwassen ondernemen meer activiteiten gericht op (toekomstige) inkomensverwerving dan ouderen. (Week/weekend).
- H Jongeren/volwassen ondernemen meer activiteiten op een dag dan ouderen (Week/weekend).
- I Hoogopgeleiden ondernemen meer recreatieve activiteiten dan laagopgeleiden
- J Allochtonen ondernemen minder recreatieve activiteiten buitenhuis dan autochtonen.
- K Personen met een hoog inkomen ondernemen meer recreatieve activiteiten dan personen met een laag inkomen.
- L Activiteiten gericht op (toekomstige) inkomensverwerving liggen op grotere afstand van het woonadres dan de activiteiten gericht op het onderhoud van het huishouden.
- M Mannen en vrouwen leggen gemiddeld dezelfde afstand af naar activiteiten.
- N Ouderen leggen gemiddeld minder kilometers af naar activiteiten naar jongeren/volwassenen.
- O Hoog opgeleiden leggen meer kilometers af dan laag opgeleiden
- P Personen met een hoog inkomen leggen meer kilometers af dan personen met een laag inkomen

Gedragsmogelijkheden

- A Activiteiten die op grote afstand liggen worden vaker met de auto ondernomen dan activiteiten die op kortere afstand liggen.
- B Personen zonder auto zijn afhankelijker van het openbaar vervoer dan personen met een auto
- C Ouderen en jongeren zijn afhankelijker van het openbaar vervoer dan volwassenen
- D Jongeren zonder alternatief zijn afhankelijk van het openbaar vervoer dan jongeren met een alternatief
- E Ouderen zonder alternatief zijn afhankelijk van het openbaar vervoer dan ouderen met een alternatief
- F Personen met lage inkomen zijn afhankelijker van het openbaar vervoer dan personen met een hoog inkomen.
- G Personen uit een groot huishouden met 1 auto zijn afhankelijk van ov dan personen uit een klein huishouden.
- H Personen zonder rijbewijs zijn afhankelijker van het openbaar vervoer dan personen met een rijbewijs.
- I Oudere vrouwen zonder rijbewijs zijn afhankelijk van het ov dan oudere vrouwen met een rijbewijs.
- J Personen met een fysieke beperking maken meer gebruik van het doelgroepen vervoer dan personen zonder fysieke beperking
- K Jongeren maken vaker gebruik van het scholieren vervoer dan ouderen/volwassenen.
- L Hoogopgeleiden bezitten meer auto's dan laagopgeleiden (ook gedragvermogens)
- M Personen met een laag inkomen bezitten minder auto's dan personen met een hoog inkomen (ook gedragvermogens)
- N Een persoon met een auto is mobieler dan een persoon zonder auto
- O Een ouder iemand beschikt vaker over een auto dan een jonger iemand.

Gedragvermogens

- A Grote huishoudens hebben een hoger autobezit dan kleine huishoudens
- B Oudere vrouwen bezitten minder vaak een rijbewijs dan oudere mannen.
- C Ouderen hebben vaker fysieke problemen dan jongeren/volwassenen.
- D Een voorkeur voor de auto komt vaker voor bij activiteiten die op groter afstand liggen dan een voorkeur voor een ander vervoermiddel.

5.8 Operationalisering onderzoeksgebied

In hoofdstuk 2 is de kleine kernenproblematiek behandeld. De essentie van de kleine kernenproblematiek die van belang is voor dit onderzoek is dat door de bevolkingskrimp voorzieningen uit kleine kernen verdwijnen en dat krimp zorgt voor een veranderde mobiliteitsvraag. Er dient echter rekening gehouden te worden met het feit dat krimp niet de enige oorzaak is van het verdwijnen van voorzieningen zoals beschreven is in hoofdstuk 2. Andere factoren zoals de toegenomen welvaart, mobiliteit en de veranderde leefstijlen van personen spelen daarbij ook een rol. Maar ook schaalvergroting en de concentratietendens van voorzieningen hebben invloed gehad op het verdwijnen van voorzieningen in kleine kernen. Het wegtrekken van voorzieningen is voor de meeste personen geen probleem omdat hun mobiliteit is toegenomen. Er is echter een groep personen die in de problemen raakt wanneer ook het openbaar vervoer verdwijnt. Ze kunnen de voorzieningen niet meer bereiken. Schematisch kan dit als volgt worden weergegeven.

Krimp/ overige factoren → wegtrekken voorzieningen → opgevangen door mobiliteit → verdwijnen van OV-voorzieningen → bepaalde groep raakt in de problemen.

5.8.1 Selectie onderzoeksgebieden

Er zijn vier criteria meegenomen in de keuze voor het onderzoeksgebied. Als eerste is van belang dat een gemeente kleine kernen bevat. Ten tweede moeten er veranderingen gaande zijn op demografisch gebied (anticipeergebied of topkrimpgebied). Ten derde worden de criteria P10-gemeenten meegenomen en ten vierde worden de veranderingen in het openbaar vervoer de afgelopen 5 jaar als criterium gebruikt. Deze vier criteria zullen hieronder worden toegelicht:

Criterium 1: Kleine kernen: De gemeente moet kleine kernen bevatten. Zoals in hoofdstuk 2 naar voren komt zijn er grote verschillen zichtbaar in wat men als kleine kern definieert. In dit onderzoek wordt een kleine kern omschreven als een kern tot 2000 inwoners (Vliegen & Van Leeuwen, 2006).

Criterium 2: kleine kernenproblematiek: Krimp, anticipeer- of topkrimpgebied: Er zijn verschillende gebieden in Nederland die te maken hebben met demografische krimp terwijl andere gebieden aan de vooravond hiervan staan. Krimp vindt niet overal in dezelfde mate en vorm plaats. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen topkrimpgebieden en anticipeergebieden. Deze gebieden zijn door het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties bepaald, in overleg met de betreffende provincies (Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, 2011) zoals beschreven staat in hoofdstuk 2. Voor dit onderzoek maakt het niet of het een topkrimpgebied is of anticipeergebied. Beiden typen gebieden worstelen ongeveer met hetzelfde vraagstuk (hoofdstuk 2). Tussen de gebieden zijn nog wel veel verschillen. Om de generaliseerbaarheid van dit onderzoek te vergroten is ook het criterium P10-gemeenten toegevoegd.

Figuur 5.2: Gebiedsindeling 2015



Bron: Rijksoverheid, 2015

Criterium 3: P10-gemeenten: Zoals in hoofdstuk 2 naar voren komt zijn dit met name de plattelandsgemeenten die nu te maken hebben/krijgen met krimp. In deze gemeenten bevinden zich veel kleine kernen. Er is een samenwerkingsverband tussen elf plattelandsgemeenten met dezelfde ambities en uitdagingen. Dit samenwerkingsverband heet de P10. De meeste P10-gemeenten zijn aangemerkt als krimp- of anticipeergebied (Van Ede & Vonk, 2013). Er staan nu twee thema's centraal in de P10, dit zijn:

- De leefbaarheid op het platteland
- De transitie van platteland als gevolg van de demografische ontwikkelingen.

Tabel 5.1: P10-gemeenten

Aa en Hunze	Ooststellingwerf
Berkelland	Opsterland
Borger-Odoorn	Schouwen-Duiveland
Bronkhorst	Sluis
Hollands Kroon	Westerveld
Hulst	

Bron: P-10, 2015

De P10-gemeenten worden ‘grote plattelandsgemeenten’ genoemd. Een P10-gemeente heeft een inwonertal dat tot de middenmoot behoort dat gecombineerd is met een vier keer zo groot aantal kernen als gemiddeld. De lage bevolkingsdichtheid (een zesde van het gemiddelde van Nederlandse gemeenten) en geringe verstedelijking (een negende van gemiddeld) zijn kenmerkend en houden verband met andere typerende kenmerken, zoals de grote afstand tot voorzieningen (Van Ede e.a., 2013). Dit is interessant voor dit onderzoek. De afwezigheid van voorzieningen in kernen en de grote afstand van voorzieningen ten opzichte van een woning zorgen voor een mobiliteitsbehoefte.

P10-gemeenten hebben duidelijke gelijkenissen op het gebied van demografie en ruimte. Voor dit onderzoek zal er daarom een gemeente uit de P10 worden gekozen omdat de resultaten uit het onderzoek in deze gemeente ook relevant zijn voor de andere gemeenten binnen de P10, omdat zij dezelfde kenmerken hebben op demografisch gebied en omdat de voorzieningen op grote afstand liggen in deze gemeenten.

Criterion 4 Veranderingen in het openbaar vervoeraanbod de afgelopen 5 jaar: Een andere criterium voor het onderzoeksgebied is de veranderingen die in het openbaar vervoeraanbod plaatsvinden of hebben plaats gevonden in de afgelopen 5 jaar. Het gaat hier om verschraling van het openbaar vervoer: daar waar het openbaar vervoeraanbod verdwijnt dan wel wordt beperkt. Dit is een relevant en belangrijk criterium omdat dit onderzoek zich richt op de ‘onderkant van de ov markt’. Zoals omschreven staat in hoofdstuk 1 zijn dit gebieden waar een behoefte is aan OV-voorzieningen maar waar die niet of nauwelijks geboden wordt. Dit zijn vaak gebieden waar een geringe vervoervraag is.

Tabel 5.2: Criteria onderzoeksgebied

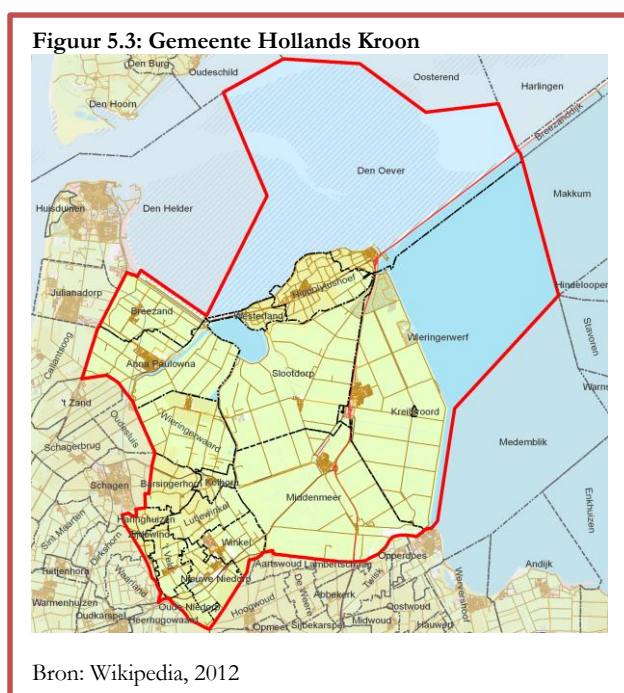
Criterion 1	Criterion 2	Criterion 3	Criterion 4
De gemeente moet kleine kernen bevatten. < 2000 inwoners	Er moet kleine kernenproblematiek gaande zijn in de gemeente → krimp. De gemeente moet binnen een aangemerkt anticipeer of topkrimpgebied vallen	De gemeente moet binnen de P10 vallen. Dit is samenwerkingsverband tussen plattelandsgemeenten die met de zelfde problematiek worstelen (Vraagstuk krimp).	In de gemeente moet er de afgelopen 5 jaar veranderingen op het gebied van openbaar vervoer hebben plaatsgevonden.

Aan de hand van de vier criteria is de gemeente Hollands Kroon geselecteerd. Dit is een interessante onderzoekcase omdat de gemeente al bezig is met het krimpvraagstuk en omdat er veranderingen plaats vinden op het gebied van openbaar vervoer.

5.8.2 Demografie Gemeente Hollands Kroon

Gemeente Hollands Kroon maakt vanaf 1 juli 2012 deel uit van de P10. De toetreding van Hollands Kroon betekent voor de P10 een goede aanvulling op de plattelandsgemeenten waaruit de P10 al was samengesteld. Naast Noord-Nederland, Zuid-West Nederland en Oost-Nederland is de P10 nu ook in Noord-West Nederland vertegenwoordigd.

De gemeente ontstond op 1 januari 2012 bij de fusie van de gemeenten Wieringen, Wieringermeer, Anna Paulowna en Niedorp. De gemeente heeft een oppervlakte van 62000 ha. Hollands Kroon telt 47520 inwoners op 1 januari 2015 en heeft 22 kernen (Gemeente Hollands Kroon, 2015a). Het inwoneraantal neemt nu nog toe. Er is nog een lichte groei zichtbaar (tabel 5.3). Het aantal huishoudens groeit nog maar de huishoudensgrootte neemt af (huishoudensverdunding) (tabel 5.4 en 5.5).



Tabel 5.3: Aantal inwoners Hollands Kroon

Jaartal	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Totaal	46795	47063	47358	47419	47524	47595	47677	47703	47643	47502

Tabel 5.4: Huishoudensgrootte Hollands Kroon

Jaartal	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Gemiddelde	2,51	2,50	2,48	2,46	2,44	2,43	2,42	2,41	2,40	2,38

Tabel 5.5: Aantal huishoudens Hollands Kroon

Jaartal	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Totaal	18640	18862	19091	19262	19444	19600	19696	19826	19884	19945

Bron: Gemeente Hollands Kroon, 2015

De gemeente wordt nu aangeduid als een anticipeergebied. De bevolkingskrimp zal binnen de gemeente Hollands Kroon gaan plaatsvinden. De veranderingen die gaan plaats vinden bestaan uit ontgroening, vergrijzing daling van de beroepsbevolking en veranderende samenstelling van de huishoudens. De natuurlijke aanwas krimpt van 120 in 2013 naar circa 60 in 2025. Het binnenlands migratiesaldo zal teruglopen naar 120 personen per jaar. Het aantal inwoners zal hierdoor gaan afnemen (Gemeente Hollands Kroon, 2014). De meest in het oog springende verandering die plaats gaat vinden is vergrijzing. Het aandeel 65-plussers neemt in de komende jaren fors toe. De verwachting is dat in 2030 een kwart van de bevolking 65 jaar of ouder is (in 2014 was dit circa 19%). Ontgroening vindt eveneens plaats (Gemeente Hollands Kroon, 2014).

Tabel 5.6: Prognose bevolking gemeente Hollands Kroon 2014-2035

	2014	2015	2020	2025	2030	2035
0 – 14 jaar	8506	8285	7406	7183	7348	7432
15 – 29 jaar	7710	7784	8087	7661	7045	6712
30 – 44 jaar	8479	8220	7387	7462	7619	7777
45 – 64 jaar	14296	14311	14211	13192	11943	10909
65 – 74 jaar	5245	5493	6153	6177	6556	6784
75+ jaar	3257	3360	4126	5453	6319	7025
Totaal	47493	47453	47370	47128	46830	46639

Bron: Gemeente Hollands Kroon, 2015

Deze veranderingen brengen opgaven met zich mee ten aanzien van de woningmarkt, voorzieningen en economie. Dit wordt versterkt door een veelal zwakkere economische structuur, een

problematische arbeidsmarkt en de geografische ligging. Deze ontwikkelen spelen op elkaar in en versterken elkaar (Gemeente Hollands Kroon, 2015b).

De bereikbaarheid van essentiële voorzieningen is in Hollands Kroon relatief matig. Voortgezet onderwijs en ziekenhuiszorg bevinden zich op relatief grote afstand. Gemeente Hollands Kroon is al actief mee bezig om te anticiperen op demografische veranderingen.

5.8.3 Openbaar vervoer Hollands Kroon:

De gemeente Hollands Kroon valt onder het concessiegebied Noord-Holland Noord. Opdrachtgever van de concessie Noord-Holland Noord (NHN) is de provincie Noord-Holland (bijlage B). Deze concessie is in 2008 aanbesteed en wordt tot 2016 geëxploiteerd door Connexxion. Inmiddels is de concessie met twee jaar verlengd, tot juli 2018. In de gemeente is de laatste jaren veel veranderd op het gebied van openbaar vervoer, reguliere lijnbussen zijn verdwenen en er zijn kleinschalige initiatieven voor in de plaats gekomen. In bijlage C is een overzicht van alle lijnen die het gebied rijden.

Sinds 14 december 2008 rijdt de buurtbus door Hollands Kroon. Lijn 416a brengt reizigers van Kreileroord naar Schagen via Anna Paulowna en met lijn 416b weer terug. Overdag vertrekt de bus ieder uur. De laatste bus vertrekt uit Kreileroord om 18.35 uur en vanuit Schagen om 19.36 uur. Op zondag rijdt deze bus niet¹².

Daarnaast is in 2012 de belbus (vraagafhankelijk vervoer) geïntroduceerd in Hollands Kroon, deze wordt niet via Connexxion geëxploiteerd maar via de gemeente. Deze belbus valt niet onder openbaar vervoer, maar onder besloten vervoer. De Belbusvereniging Noordkop (kortweg: de belbus) is van en voor alle inwoners van Hollands Kroon die lid worden van de stichting. Hij brengt inwoners van deur tot deur binnen Hollands Kroon en verder naar Schagen, Heerhugowaard, Hoorn, Alkmaar en Den Helder. Het Wmo-vervoer wordt ook met de belbus vervoerd (Provincie Noord-Holland, 2015).

Figuur 5.4: Belbus Hollands Kroon



Bron: Wmo en Wonen NH, 2012

5.8.4 Externe validiteit (contextafhankelijk)

Om de externe validiteit te waarborgen moet er voor gezorgd worden dat de steekproef representatief is voor de gehele bevolking van de kleine kernen in Nederland. Dit is echter lastig realiseerbaar omdat er grote verschillen tussen gemeenten zijn. *“De verschillen tussen [] regio's worden pregnanter. Dit betreft zowel verschillen tussen landsdelen als verschillen binnen landsdelen. Die verschillen hebben betrekking op demografische ontwikkelingen, maar ook op sociaal- economische ontwikkelingen, zoals economische structuur, werkgelegenheid en voorzieningen”* (Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, 2014). Doordat de problematiek per gemeente verschillend is, is het niet mogelijk om een gemeente uit te kiezen die representatief is voor alle gemeenten met kleine kernenproblematiek in Nederland. Wel kan er iets gezegd worden over gemeenten met vergelijkbare problemen. De resultaten van de casestudie is wel generaliseerbaar naar gemeenten met eenzelfde context als de gemeente Hollands Kroon, dit betreft de gemeenten uit de P10 samenwerkingsverband.

5.8.5 Verspreiding enquêtes

Aan de hand van adressengegevens van de gemeenten kunnen de enquêtes worden verspreid. Om een statistische analyse te mogen uitvoeren, moet de steekproef die getrokken wordt voor het onderzoek groter zijn dan 30 cases ($n > 30$) om een normale verdeling te krijgen, maar de voorkeur ligt in totaal rond de 100 respondenten per onderzoeksgroep. Dit onderzoek gaat om het in kaart brengen van groepen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. Het totaal aantal te verspreiden enquêtes is afhankelijk van de wijze waarop de enquêtes worden verspreid (via panel, email, brief, face-to-face). De hoogte van de non-respons is namelijk afhankelijk van de wijze van verspreiding. Het aantal enquêtes dat verspreid wordt ligt tussen de 300 a 1000 enquêtes.

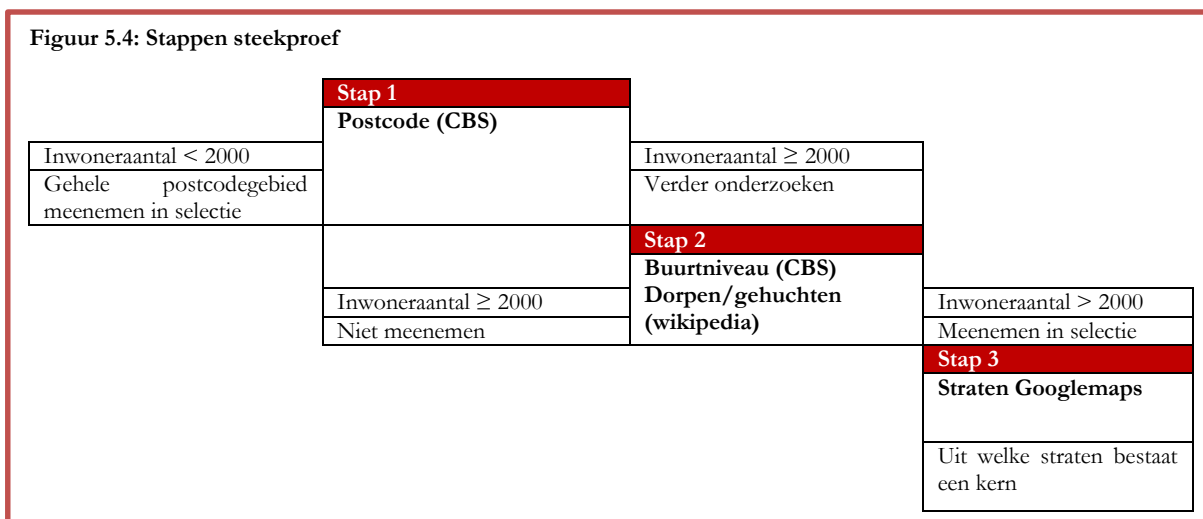
De doelpopulatie van dit onderzoek zijn alle inwoners van kleine kernen. Er is gekozen voor individuen als onderzoekseenheid en niet huishoudens omdat er binnen een huishouden verschillende

¹² Voor de uitgebreide dienstregeling wordt verwezen naar de www.hermes.nl. Dienstregeling 416.

behoeften (kunnen) bestaan. Met een onderzoek onder huishoudens zou er (waardevolle) informatie verloren kunnen gaan.

5.9 Steekproef Hollands kroon

Het adressenbestand van de gemeente Hollands Kroon wordt gebruikt voor de steekproef. Er bevinden zich 19766 adressen in de gemeente Hollands Kroon, deze voldoen echter niet allemaal aan het criterium kleine kern. Om tot een juiste selectie te komen van adressen die meegenomen kunnen worden in de steekproef zijn vervolgens een drietal selectiestappen ondernomen. Uit dit verkregen adressenbestand is vervolgens een enkelvoudige aselecte steekproef getrokken. Hieronder wordt het proces beschreven.



Stap 1: De volgende postcode gebieden hebben minder dan 2000 inwoners en worden mee genomen in de steekproef:

- | | |
|----------------------|---------------------|
| - 1768 Barsingerhorn | - 1732 Lutjewinkel |
| - 1769 Haringhuizen | - 1734 Oude-Niedorp |
| - 1767 Kolhorn | - 1778 Westerland |
| - 1773 Kreileroord | - 1736 Westerland |

Door een selectie aan de hand van postcodegebieden kan er niet worden voorkomen dat er buitengebied meegenomen wordt in de steekproef. Dit zijn adressen die niet in de kern liggen. Dit zijn er echter zeer weinig en daarom is besloten om deze wel mee te nemen. Het buitengebied wordt niet meegenomen bij de volgende stap.

Stap 2: Er is per postcodegebied weergegeven welke dorpen/gehuchten er onder vallen (tabel 5.6). In postcodegebieden waar meer dan 2000 inwoners wonen wordt er op buurtniveau bekeken hoeveel inwoners er wonen. Aan de hand hiervan zijn de volgende kernen ook meegenomen in de selectie:


- | | |
|-----------------------------|-------------------------|
| - Van Ewijcksluis | - Terdiek |
| - Oosterland & Vatrop | - Slootdorp (kern) |
| - Smerp | - 't Veld (kern) |
| - Stroe | - Wieringerwaard (kern) |
| - Westerklijf & Oosterklief | |

Stap 3: De postcodegebieden die meegenomen worden kunnen overgenomen worden uit het adressenbestand van de gemeente Hollands Kroon. De straten die behoren tot de geselecteerde kernen uit stap 2 zijn aan de hand van googlemaps geïnventariseerd. Voor het totale overzicht van straten die zijn meegenomen in het onderzoek/in de steekproef wordt verwezen naar bijlage D.

Tabel 5.7: Kernen in Hollands Kroon

Postcode	Postcode gebied + Plaatsnaam (kernen)	Aantal inwoners (postcodegebied) 1 jan 2014	Aantal inwoners (buurten) 1 jan 2013	Extra Kernen	Aantal inwoners (buurten) 1 jan 2013
1761	Anna Paulowna	8065	7255	Van Ewijksluis	225
1768	Barsingerhorn	915	775		
1769	Haringhuizen	175	165	Tolke (deel) Kreil (gedeelte)	
1764	Breezand	3765	3420		
1779	Den Oever	2370	2130	Oosterland & Vatrop	215
1777	Hyppolytushoef	5170	4810	Smerp & Stroe Westerklief & Oosterklief	145 110
1767	Kolhorn	975	830	De strook (Valt onder verspreide huizen in de Groetpolder)	255
1773	Kreileroord	575	595		
1732	Lutjewinkel	750	485	Moerbeek	105
1775	Middenmeer	5170	3140		
1733	Nieuwe-Niedorp	3345	2800	Terdiak	150
1734	Oude-Niedorp	415	410	Verlaat (deels)	
1774	Slootdorp	2095	1350		
1775	't Veld	2020	1590		
1778	Westerland	900	735	De Haukes	155
1766	Wieringerwaard	2345	1800	Nieuwesluis Kreil (gedeelte)	110
1771	Wieringerwerf	6070	3250		
1731	Winkel	3360	3315		
1736	Zijdewind	405	290		

Bron: CBS, 2015

 Voldoet aan de eisen

Er blijven uiteindelijk 4567 adressen over. Hieruit worden aselekt 1000 adressen getrokken. Er is gekozen voor 1000 adressen omdat er rekening gehouden moet worden met een zeer hoge non-respons. De geselecteerde adressen ontvangen een brief thuis met een uitnodiging om deel te nemen aan de enquête. In de brief staat een link naar de enquête, de enquête is digitaal in te vullen. De inwoners krijgen twee weken de tijd om deze in te vullen. Indien er na die tijd weinig respons of een zeer selectieve respons is wordt Hollands Kroon nogmaals bezocht en wordt de enquête face to face afgenomen.

5.9.1 Representativiteitsanalyse

Wanneer een steekproef niet representatief is ten aanzien van een kenmerk kan worden gewogen om zodoende in de steekproef bepaalde groepen die ondervertegenwoordigd zijn zwaarder te laten meewegen dan groepen die oververtegenwoordigd zijn (SONDZ, 2015). Het is voor dit onderzoek lastig te toetsen of de steekproef representatief is voor de populatie omdat er geen harde cijfers zijn over de populatie. Er zijn gegevens bekend over geheel Hollands Kroon, postcodegebieden, buurt/wijkgegevens maar de steekproef komt niet overeen met deze gebieden. Aan het eind van hoofdstuk 6, na de bespreking van de kenmerken van de steekproef, wordt er nogmaals ingegaan op de representativiteit.

HOOFDSTUK 6 KENMERKEN STEEKPROEF

6.1 Introductie

In dit hoofdstuk worden de kenmerken van de steekproef beschreven en wordt een korte introductie van de uitkomsten van de enquête gegeven. Als eerste wordt de respons en non-respons besproken. Daarna wordt een overzicht gegeven in welke kernen de respondenten woonachtig zijn. Vervolgens worden de persoonskenmerken van deze groep besproken en komen de activiteiten die de respondenten ondernemen aan bod (deel van de mobiliteitsbehoeften). De gedragsmogelijkheden en gedragsvermogens komen in het volgende hoofdstuk aan bod. Als laatste wordt er in dit hoofdstuk kort ingegaan op representativiteit van de responsgroep.

6.2 Respons en non-respons

Er zijn in totaal 1000 adressen benaderd om de enquête in te vullen. Daarvan hebben 68 personen de enquête daadwerkelijk helemaal ingevuld. Daarnaast hebben nog 9 respondenten de enquête deels ingevuld. Ook hebben 32 personen wel de enquête geopend en bekeken maar zij hebben de enquête niet ingevuld. Er is sprake van een zeer hoge non-respons (92,4%). De keuze voor de enquête leek in eerste instantie een goede methode om een grote groep inwoners te kunnen benaderen. Niet iedereen bleek echter zin te hebben om mee te werken of te beschikken over een computer.

Tabel 6.1: Respons en non-respons

Respons	Non-respons
67 (geheel ingevuld)	924 (unit-non-respons)
9 (deel ingevuld)	
76 totaal	

Omdat het aantal van 76 ingevulde enquêtes laag is, is er voor gekozen om nog een keer terug te gaan naar Hollands Kroon om te enquêteren¹³. Dit brengt het totaal op 117 bruikbare enquêtes. Een aantal mensen was zeer gemotiveerd om deel te nemen en hebben veel moeite gedaan om als de link niet werkte toch mee te kunnen doen¹⁴.

De responsgroep is klein ($N=117$) en daarom moet er soms gebruik gemaakt worden van niet-parametrische toetsen. De geldigheid van sommige resultaten zullen daarom met voorzichtigheid moeten worden bekeken. Er is voor gekozen deze uitslagen wel op te nemen in de analyse (hoofdstuk 7), maar ze zijn niet mee te nemen in de conclusie (hoofdstuk 8). Omdat op deze uitspraken geen zwaarwegende conclusies kunnen worden getrokken.

¹³ Random zijn er mensen aangesproken op straat of er is aangebeld bij mensen met de vraag of zij de enquête in wilden vullen. Uiteindelijk zijn er 37 enquêtes op papier afgenomen en zijn er ook nog 4 personen bereid geweest om de enquête digitaal in te vullen, omdat zij op de dag zelf geen tijd hadden om de enquête in te vullen.

¹⁴ Er zijn vijf e-mails binnengekomen met de vraag naar de enquête. Daarnaast is er een persoon geweest die de universiteit gemaïld heeft omdat ook het e-mailadres niet werkte. Ook heeft een persoon, die geen internet tot zijn beschikking heeft, een brief gestuurd met uitleg over zijn situatie en wat hij van het openbaar vervoer vindt, om zo op deze manier toch deel te kunnen nemen aan het onderzoek

6.3 Kleine kernen Hollands kroon

In tabel 6.2 is weergegeven hoeveel aankondigingsbrieven verspreid zijn en hoeveel respons er per postcodegebied is (meerdere kernen kunnen binnen een postcodegebied vallen). In de kernen 't Veld, Slootdorp en Kolhorn is de respons het hoogst, dit komt deels doordat daar nog face to face geënquêteerd is.

Tabel 6.2: Het aantal verspreiden aankondigingsbrieven per postcodegebied

Naam postcode gebied	Cijfer postcode gebied	Aantal verspreiden brieven	Respons per postcode gebied	Respons plus extra dag enquêteren.
Anna Paulowna	1761	27	1	1
Den Oever	1779	27	1	1
Barsingerhorn	1768	95	12	12
Haringhuizen	1769	14	2	2
Hypolytushoef	1777	9	0	0
Kolhorn	1767	83	7	15
Kreileroord	1773	54	2	2
Lutjewinkel	1732	72	5	5
Oude-Niedorp	1734	36	2	2
Nieuwe-Niedorp	1733	11	1	2
Slootdorp	1744	109	9	21
't Veld	1735	155	14	32
Westerland	1778	84	5	5
Zijdewind	1736	39	8	9
Wieringerwaard	1766	185	7	8
Totaal	-	1000	76	117

6.4 Persoonskenmerken

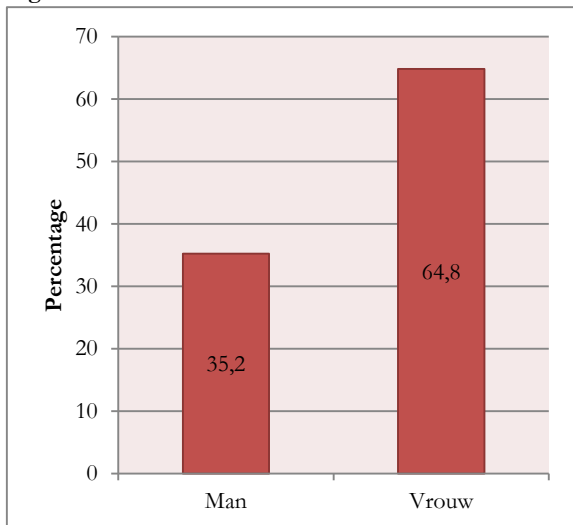
6.4.1 Sociaal-demografische kenmerken

De responsgroep bestaat uit veel meer vrouwen dan mannen. Bijna 65 procent van de respondenten is een vrouw. Dat de enquête door meer vrouwen ingevuld is kan wellicht verklaard worden doordat vrouwen zich meer betrokken voelen bij het onderwerp dan mannen en omdat zij meer afhankelijk zijn van het openbaar vervoer dan mannen (Harms, 2008).

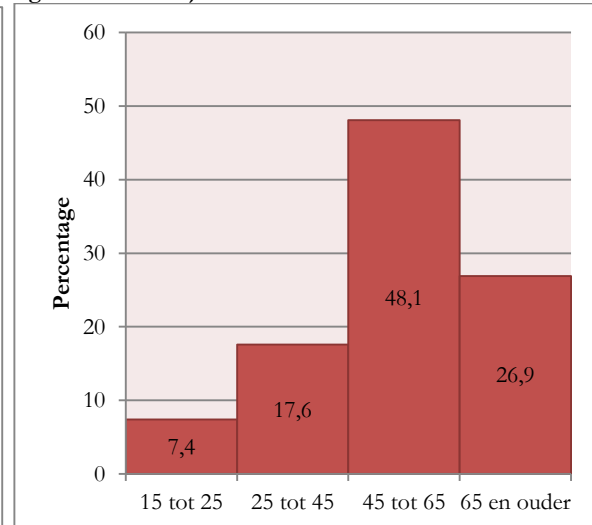
De responsgroep bevat veel ouderen. Vrouwen zijn die leeftijdsklasse licht oververtegenwoordigd, dit kan betekenen dat deze representatief is voor de populatie. Er zijn namelijk meer oude vrouwen dan oude mannen (RIVM, 2014).

Scholieren/jongeren hebben weinig gereageerd op de digitale enquête. Er is geprobeerd om nog meer scholieren/jongeren te benaderen, maar deze waren niet of nauwelijks aanwezig op de dag van enquêteren. Wellicht speelt een rol dat de zomervakantie is begonnen en veel mensen op vakantie zijn.

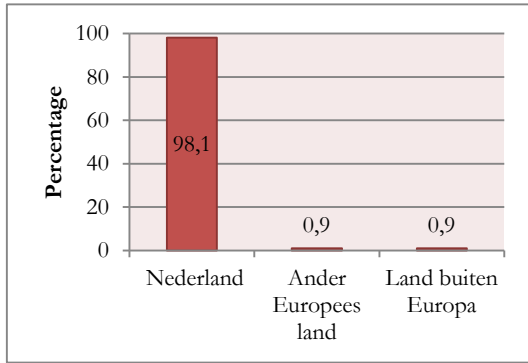
Figuur 6.1: Geslacht



Figuur 6.2: Leeftijd



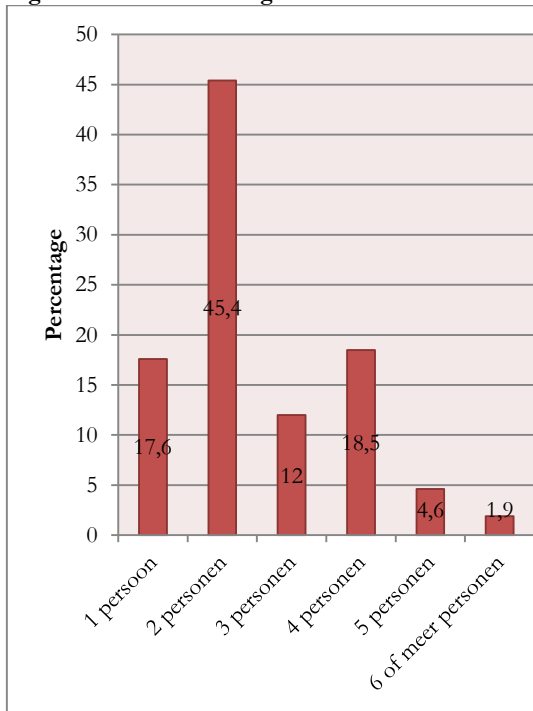
Figuur 6.3: Geboorteland



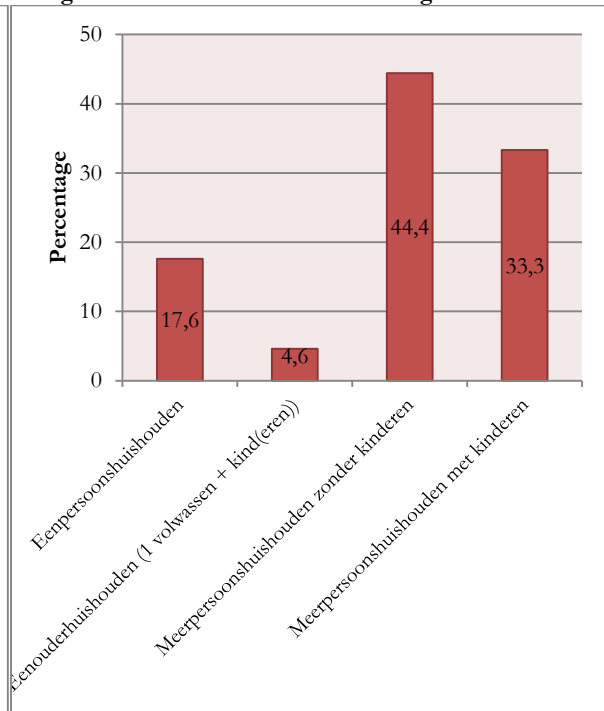
Bijna alle respondenten zijn in Nederland geboren (98,1%). Er is maar één respondent in een ander Europees land geboren en nog een ander is in een land buiten Europa geboren. Het benaderen van de allochtonen kan bemoeilijkt zijn doordat de enquête in het Nederlands was en dat deze uit vrij veel tekst bestond.

Veel respondenten komen uit een klein huishouden. Meer dan 50 procent bestaat uit een 1 of 2 persoons huishouden. Vooral het twee persoons huishouden komt veel voor. De huishoudensverdunning is zichtbaar in de responsgroep.

Figuur 6.4: Huishoudensgrootte



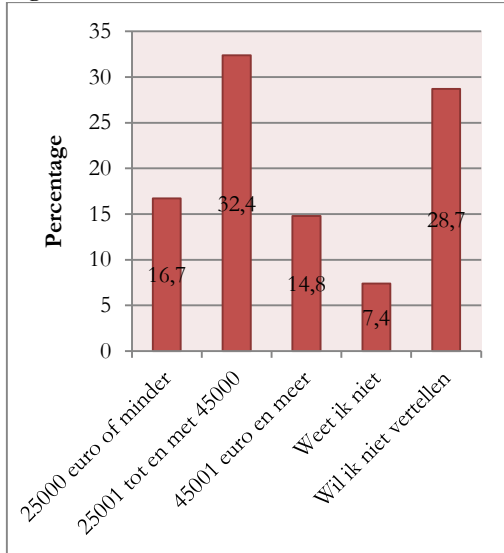
Figuur 6.5: Huishoudenssamenstelling



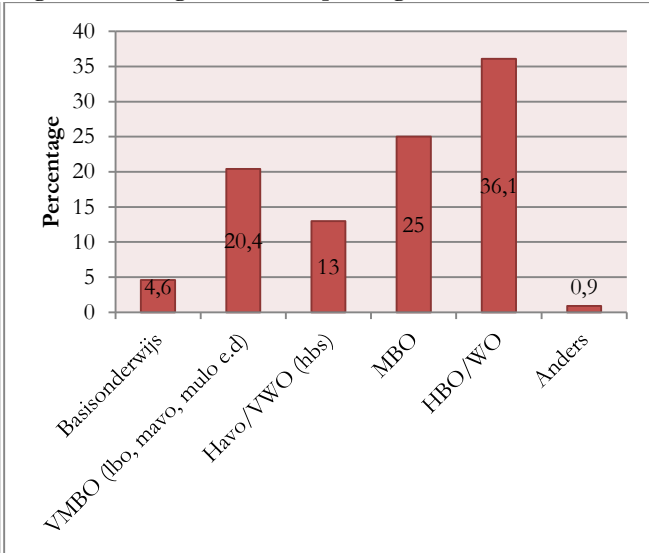
6.4.2 Sociaal-economische kenmerken

Ongeveer 30 procent van de responsgroep verdient tussen de 25001 en 45000 euro netto in een jaar. Een grote groep heeft er voor gekozen niet aan te geven wat hun inkomen is. Meer dan 30 procent van de responsgroep is hoog opgeleid (HBO of WO opleiding afgerond). Daarnaast zijn er een aantal ouderen die alleen hun basisschool afgerond hebben.

Figuur 6.6: Inkomen



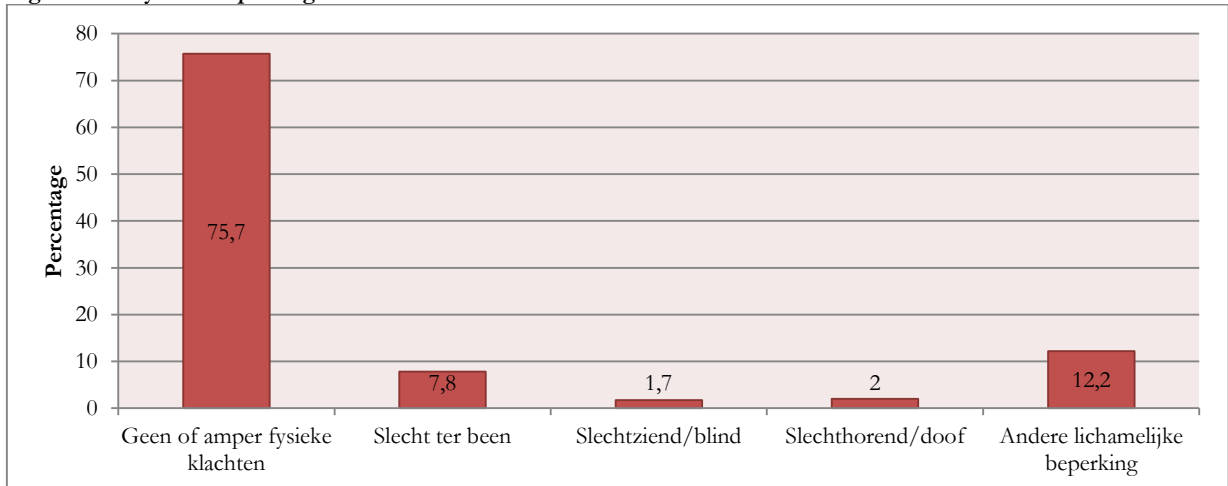
Figuur 6.7: Hoogst voltooide opleiding



6.4.3 Fysieke kenmerken

Het grootste gedeelte van de responsgroep heeft geen of amper fysieke klachten (75,7%). De meeste respondenten worden niet gehinderd door fysieke beperkingen bij het verplaatsen.

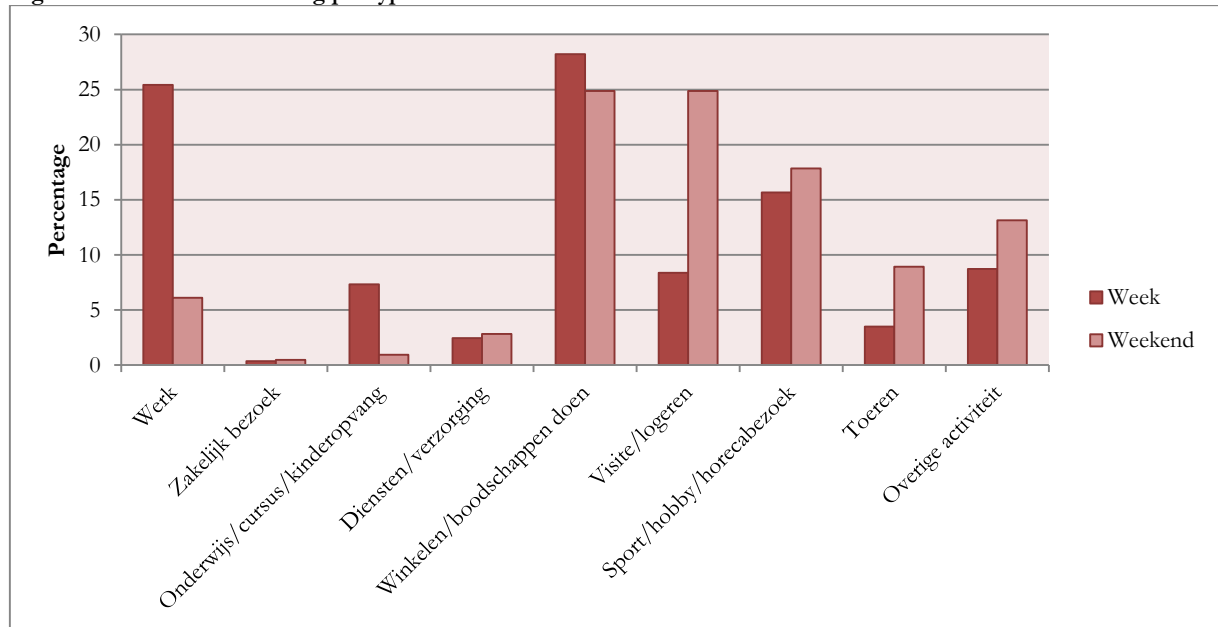
Figuur 6.8: Fysieke beperkingen



6.5 Activiteiten¹⁵

Als er gekeken wordt naar de activiteiten die de respondenten ondernemen dan is de meest voorkomende activiteit doordeweeks: Werk, gevolgd door Winkelen/boodschappen. In het weekend zijn dit: Winkelen / boodschappen en Visite / logeren. Doordeweeks wordt er veel meer gewerkt dan in het weekend. In het weekend worden er veel meer activiteiten als Visite / logeren ondernomen dan doordeweeks. De meeste respondenten ondernemen 1 of 2 activiteiten op een dag. Voor de verdere analyse worden er vier groepen activiteiten onderscheiden (paragraaf 5.3.1)

Figuur 6.9: Relatieve verdeling per type activiteit



6.6 Representativiteitsanalyse

Hierboven zijn de verhoudingen in de responsgroep weergegeven. Zoals eerder is beschreven is het lastig om daadwerkelijk te toetsen of de responsgroep representatief is voor de populatie. Er wordt vanuit gegaan dat de groepen uit de responsgroep representatief zijn omdat de voornaamste doelgroep (oudere) vrouwen oververtegenwoordigd is (tabel 6.3). Uit de literatuur blijkt dat vooral oudere vrouwen afhankelijk zijn van het openbaar vervoer en door vergrijzing neemt de groep ouderen verder toe. Dat maakt deze groep interessant om te onderzoeken.

Tabel 6.3: Aandeel mannen en vrouwen per leeftijdscategorie

	Man	Vrouw
15 tot 25	2	6
25 tot 45	6	13
45 tot 65	18	34
65 en ouder	12	17
Totaal	38	70

¹⁵ Totaal week en weekend per activiteiten. Een respondent kon 1 tot en met 3 activiteiten opgeven.

7.1 Introductie

In dit hoofdstuk staat de statistische analyse centraal. Er wordt antwoord gegeven op de deelvragen 2a t/m e.

- 2a. Welke mobiliteitsbehoeften hebben individuen in kleine kernen?
- 2b. Welke gedragmogelijkheden hebben individuen in kleine kernen?
- 2c. Welke gedragvermogens hebben individuen in kleine kernen?
- 2d. Hoe kijken individuen in kleine kernen tegen kleinschalige initiatieven in het openbaar vervoer aan?
- 2e. Welke mobiliteitsvraag is specifiek voor het openbaar vervoer?

Deze deelvragen worden beantwoord aan de hand van de opgestelde hypothesen (hoofdstuk 5) en de verzamelde data (uit de enquête). In dit hoofdstuk komt zowel de beschrijvende statistiek als inductieve statistiek aanbod. De letterlijke toetsing wordt hier niet besproken. Voor de uitwerking van de statistische toetsing wordt verwezen naar bijlage F. *Alle verbanden/verschillen die zijn aangetroffen zijn met 95 procent betrouwbaarheid verklaard (sig. $\leq 0,05$).* Indien er verbanden verklaard zijn met een ander significantieniveau dan staat dit in de tekst vermeld. Daar waar het mogelijk is, zijn parametrische toetsen uitgevoerd. Niet altijd wordt er echter voldaan aan de voorwaarden van een dergelijke toets. In dat geval is er gebruik gemaakt van niet-parametrische toets, deze toetsen hebben wel minder 'power' (De Vocht, 2009, p.90). Met het beantwoorden van deze deelvragen wordt er antwoord gegeven op de overkoepelende vraag *Welke mobiliteitsvraag hebben individuen in kleine kernen?*

Per onderdeel van de mobiliteitsvraag wordt er gestart met een tabel met alle uitslagen van de hypothesen toetsing. In de tekst worden alleen de significante verschillen besproken uit de parametrische toetsen. Indien er echter interessante uitkomsten komen uit niet-parametrische toetsen worden de uitslagen van deze toetsen ook besproken. Daarnaast komen ook andere interessante significante verschillen aanbod.

De case-study heeft plaats gevonden in de kleine kernen (inwoneraantal < 2000) van de gemeente Hollands kroon. Deze gemeente is gesitueerd in de kop van Noord-Holland. Zoals eerder beschreven is (hoofdstuk 5) wordt de gemeente Hollands Kroon aangeduid als een anticipatiegebied. Het inwoneraantal neemt nu nog toe maar de verwachting is dat er bevolkingskrimp zal gaan plaatsvinden. Ontgroening, vergrijzing, daling van de beroepsbevolking en veranderende samenstelling van de huishoudens zijn veranderingen die Hollands Kroon te wachten staan. De meest in het oog springende verandering is de vergrijzing. Het aandeel 65-plussers neemt in de komende jaren fors toe. De verwachting is dat in 2030 een kwart van de bevolking 65 jaar of ouder is (in 2014 was dit circa 19%). Dit is allemaal van invloed op de mobiliteitsvraag en dus op de vraag naar het openbaar vervoer. In Hollands Kroon hebben de afgelopen jaren ook veranderingen in het openbaar vervoer aanbod plaats gevonden. Er zijn reguliere lijnbussen verdwenen en kleinschalige initiatieven als de buurtbus en belbus hebben hun intrede gedaan. Door het in kaart brengen van de mobiliteitsvraag onder inwoners van Hollands Kroon wordt in kaart gebracht hoe groot de vraag naar het openbaar vervoer¹⁶ is.

7.2 Mobiliteitsbehoeften

De mobiliteitsbehoeften wordt omschreven als de activiteiten die een persoon *buitenshuis* wil ondernemen, (lees hier: waar een verplaatsing voor nodig is om bij de activiteit te komen). In deze paragraaf worden de vervulde mobiliteitsbehoeften en de onvervulde mobiliteitsbehoeften besproken om antwoord te geven op de deelvraag 2a. *Welke mobiliteitsbehoeften hebben individuen in kleine kernen?* De activiteiten zijn samengevoegd tot vier groepen: activiteiten gericht op (toekomstige) inkomensverwerving, activiteiten gericht op het onderhouden van het huishouden, activiteiten gericht op het bevredigen van sociale en recreatieve behoeften en overige activiteiten. In de onderstaande tabel is weergegeven welke hypothesen bevestigd dan wel verworpen worden (tabel 7.1).

¹⁶ Met het openbaar vervoer worden hier alle vormen van collectief vervoer bedoeld, voor uitleg zie paragraaf 5.3.2.

Tabel 7.1: Uitslag toetsing hypothesen

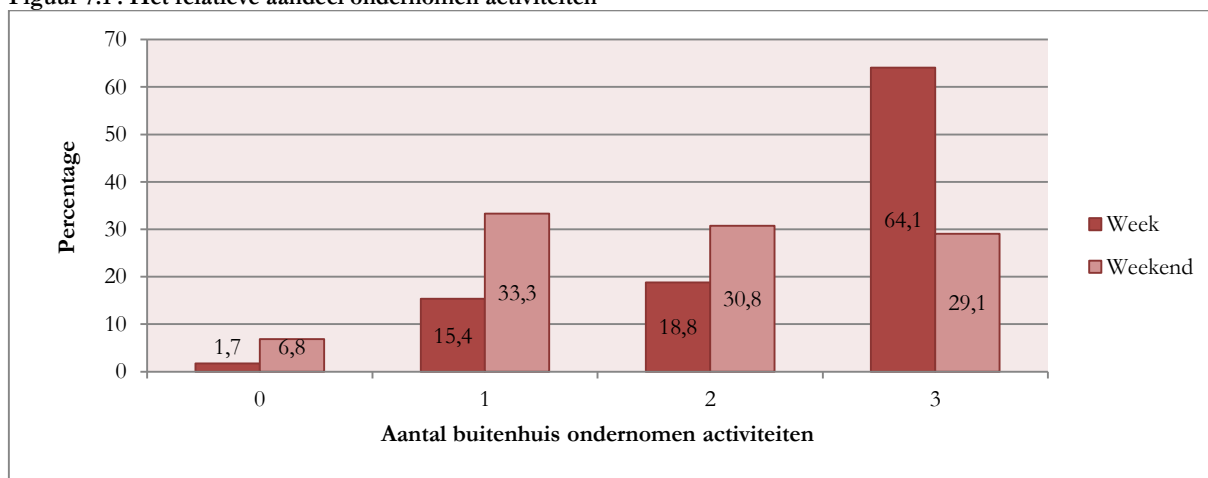
Hypothesen	Significant verschil (ja/nee)	Significantieniveau	Type toets
A Doordeweeks worden er meer activiteiten gericht op (toekomstige) inkomensverwerving ondernomen dan in het weekend.	Ja	0,000	T-toets op verschil van twee populatiegemiddelden
B In het weekend worden er meer recreatieve activiteiten ondernomen dan doordeweeks.	Ja	0,006	T-toets op verschil van twee populatiegemiddelden
C Zowel in het weekend als doordeweeks worden er activiteiten gericht op het onderhouden van het huishouden ondernomen.	Ja, er is wel een verschil!	0,001	T-toets op verschil van twee populatiegemiddelden
D Vrouwen ondernemen meer activiteiten gericht op het onderhouden van het huishouden dan mannen.	Nee	0,521 (week) 0,444 (weekend)	T-toets op verschil van twee populatiegemiddelden
E Mannen ondernemen meer activiteiten gericht op het (toekomstige) inkomensverwerving dan vrouwen.	Nee	0,404 (week) 0,965 (weekend)	T-toets op verschil van twee populatiegemiddelden
F Ouderen ondernemen meer sociale en recreatieve activiteiten dan jongeren.	Nee	0,607 (week) 0,198 (weekend)	Kruskal-Wallis toets
G Jongeren/volwassen ondernemen meer activiteiten gericht op (toekomstige) inkomensverwerving dan ouderen.	Ja	0,000	Kruskal-Wallis toets
H Jongeren/volwassen ondernemen meer activiteiten op een dag dan ouderen.	Nee	0,181 (week) 0,101 (weekend)	Kruskal-Wallis toets
I Hoogopgeleiden ondernemen meer recreatieve activiteiten dan laagopgeleiden	Nee	0,852 (week) 0,138 (weekend)	T-toets op verschil van twee populatiegemiddelden
J Allochtonen ondernemen minder recreatieve activiteiten buitenhuis dan autochtonen.	Niet te toetsen	-	-
K Personen met een hoog inkomen ondernemen meer recreatieve activiteiten dan personen met een laag inkomen.	Nee	0,985 (week) 0,309 (weekend)	Kruskal-Wallis toets
L Activiteiten gericht op (toekomstige) inkomensverwerving liggen op grotere afstand van het woonadres dan de activiteiten gericht op het onderhoud van het huishouden.	Ja	0,000	Bonferroni toets
M Mannen en vrouwen leggen gemiddeld dezelfde afstand af naar activiteiten.	Ja, er is wel een verschil!	0,003 (week) 0,032 (weekend)	T-toets op verschil van twee populatiegemiddelden
N Ouderen leggen gemiddeld minder kilometers af naar activiteiten naar jongeren/volwassenen.	Nee	0,018 maar bij mann whitney toets niet!	Kruskal-Wallis toets/Mann whitney
O Hoger opgeleiden leggen meer kilometers af dan laag opgeleiden	Deels	0,037 (week) 0,219 (weekend)	T-toets op verschil van twee populatiegemiddelden
P Personen met een hoog inkomen leggen meer kilometers af dan personen met een laag inkomen	Nee	0,720 (week) 0,468 (weekend)	Kruskal-Wallis toets

Vervulde mobiliteitsbehoeften

7.2.1 Type activiteiten en week/weekend

Op een doordeweekse dag worden er meer activiteiten buitenhuis ondernomen dan op een dag in het weekend (figuur 7.1)¹⁷. Dit is ook zichtbaar als het uitgesplitst wordt per type activiteit (tabel 7.2). Er is een significant verschil in gemiddeld ondernomen activiteiten gericht op het (toekomstige) inkomensverwerving op een doordeweekse dag en op een dag in het weekend¹⁸. De hypothese (A) *Doordeweeks worden er meer activiteiten gericht op (toekomstig) inkomensverwerving ondernomen dan in het weekend* wordt bevestigd. Voor activiteiten gericht op het bevredigen van sociale en recreatieve behoeften is dit juist andersom¹⁹. De hypothese (B) *In het weekend worden er meer recreatieve activiteiten ondernomen dan doordeweeks* wordt bevestigd. De hypothese (C) *Zowel in het weekend als doordeweeks worden er activiteiten gericht op het onderhouden van het huishouden ondernomen* wordt verworpen. Hier is ook een significant verschil zichtbaar tussen een doordeweekse dag en een dag in het weekend²⁰. Op een doordeweekse dag worden er vaker activiteiten gericht op het onderhouden van het huishouden ondernomen dan in het weekend.

Figuur 7.1 : Het relatieve aandeel ondernomen activiteiten²¹



Tabel 7.2: Het gemiddeld aantal ondernomen activiteiten op een doordeweekse dag en een dag in het weekend²²

	Doordeweekse dag	Dag in het weekend
Activiteit gericht op (toekomstige) inkomensverwerving	0,81	0,14
Activiteit gericht op onderhouden van huishouden	0,75	0,50
Activiteit gericht op het bevredigen van sociale en recreatieve behoeften	0,68	0,94

7.2.2 Type activiteit en persoonskenmerken

Als er gekeken wordt naar de relatie tussen typen ondernomen activiteiten en persoonskenmerken dan blijken mannen en vrouwen eenzelfde activiteitenpatroon te hebben²³. Dit ligt in de lijn der verwachtingen omdat de laatste jaren het activiteitenpatroon van vrouwen steeds meer op dat van de mannen is gaan lijken.

Er zijn wel significante verschillen tussen hoogopgeleiden en laagopgeleiden (tabel 7.3 & 7.4). Laagopgeleiden ondernemen minder activiteiten gericht op het (toekomstige) inkomensverwerving dan hoogopgeleiden (zowel op een doordeweekse dag als op een dag in het weekend)²⁴. Daarnaast ondernemen

¹⁷ T-toets op verschil van twee populatiegemiddelden, sig= 0,000

¹⁸ T-toets op verschil van twee populatiegemiddelden, sig= 0,000

¹⁹ T-toets op verschil van twee populatiegemiddelden, sig= 0,006

²⁰ T-toets op verschil van twee populatiegemiddelden, sig=0,001

²¹ De respondenten konden maximaal drie activiteiten buitenshuis op een dag aangeven. Indien er meer dan drie activiteiten waren ondernomen, is gevraagd aan de respondenten de meest belangrijke in te vullen.

²² Het totaal aantal activiteiten per doordeweekse dag en een dag in het weekend. Dit is niet meer per respondent omdat een respondent meerdere activiteiten op een dag kan ondernemen.

²³ T-toets op verschil van twee populatiegemiddelden, sig > 0,05

²⁴ T-toets op verschil van twee populatiegemiddelden sig=0,038

laagopgeleiden minder activiteiten gericht op het onderhouden van het huishouden in het weekend dan hoogopgeleiden²⁵.

Tabel 7.3: Gemiddeld aantal activiteiten per opleidingsniveau op een doordeweekse dag

	Laagopgeleiden	Hoogopgeleiden (vanaf HBO/WO)
Gemiddeld aantal activiteiten gericht op (toekomstige) inkomensvererving	0,72	1,05
Gemiddeld aantal activiteiten gericht op het onderhouden van het huishouden	0,81	0,67

Tabel 7.4: Gemiddeld aantal activiteiten per opleidingsniveau op een dag in het weekend

	Laagopgeleiden	Hoogopgeleiden (vanaf HBO/WO)
Gemiddeld aantal activiteiten gericht op het onderhouden van het huishouden	0,45	0,67

Er is ook een verschil zichtbaar tussen de verschillende leeftijdsklassen (tabel 7.5)²⁶. De hypothese (G) *Jongeren/volwassen ondernemen meer activiteiten gericht op (toekomstige) inkomensvererving dan ouderen* wordt bevestigd. Ouderen (65 jaar en ouder) ondernemen veel minder activiteiten gericht op (toekomstige) inkomensvererving²⁷. Dit ligt ook in de lijn der verwachtingen gezien het feit dat iemand in deze leeftijdsklasse pensioengerechtigd is en dus niet meer hoeft te werken.

Tabel 7.5: Gemiddeld aantal activiteiten per leeftijdsklasse op een doordeweekse dag

	15 tot 25	25 tot 45	45 tot 65	65 en ouder
Gemiddeld aantal activiteiten gericht op (toekomstige) inkomensvererving	1,25 (rangscore = 73,25)	1,16 (rangscore = 66,76)	0,92 (rangscore = 57,88)	0,38 (rangscore = 35,24)

7.2.3 Gemiddelde afstand per type activiteiten²⁸

De drie typen activiteiten liggen op verschillende afstanden van het woonadres van de respondenten (tabel 7.6)²⁹. Gemiddeld gezien liggen activiteiten gericht op het (toekomstige) inkomensvererving het verst weg, terwijl activiteiten gericht op onderhouden van het huishouden het meest dichtbij liggen ten opzichte van het woonadres. Als er gekeken wordt welke gemiddelden significant verschillen dan blijken dat er twee van de drie te zijn:

- De gemiddelde afstanden tussen activiteiten gericht op (toekomstige) inkomensvererving en activiteiten gericht op het onderhouden van het huishouden³⁰. De hypothese (L) *Activiteiten gericht op (toekomstige) inkomensvererving liggen op grotere afstand van het woonadres dan de activiteiten gericht op het onderhoud van het huishouden* wordt bevestigd.
- En daarnaast verschillen de afstanden significant van elkaar bij activiteiten gericht op (toekomstige) inkomensvererving en activiteiten gericht op bevredigen van sociale en recreatieve behoeften³¹.

Tabel 7.6: Gemiddelde afgelegde kilometers per type activiteit van een dag in de week

	Activiteit gericht op het (toekomstige) inkomensvererving	Activiteit gericht op het onderhouden van het huishouden	Activiteit gericht op het bevredigen van sociale en recreatieve behoeften
Gemiddelde aantal kilometers	46,08	9,63	25,66

²⁵ T-toets op verschil van twee populatiegemiddelden, sig=0,043

²⁶ Kruskal-Wallis toets, sig=0,017

²⁷ Mann-Whitney toets, sig=0,006. Significantieniveau= 0,05/3=0,0167

²⁸ Voor het beantwoorden van deze vraag zijn de 3 activiteiten van een doordeweekse dag en een dag in het weekend samengevoegd. Hierdoor zijn de antwoorden niet meer gekoppeld aan een respondent. Voor het beantwoorden van deze vraag is gekeken naar de activiteiten die doordeweeks ondernomen worden. In het weekend wordt niet voldaan aan de eis van $n_j \geq 30$.

²⁹ Variantie-analyse, sig= 0,000

³⁰ Bonferroni toets, sig= 0,000

³¹ Bonferroni toets, sig= 0,033

7.2.4 Afstand en persoonskenmerken³²

Een respondent legt gemiddeld 47,37 kilometer ³³ af op een doordeweekse dag en in het weekend ligt dit gemiddeld op 33,51 kilometers³⁴. Als er gekeken wordt naar de relatie tussen afgelegde afstand en persoonskenmerken dan blijken het geslacht en het opleidingsniveau van invloed te zijn op het aantal kilometers dat iemand aflegt.

Geslacht: De hypothese (M) *Mannen en vrouwen leggen gemiddeld dezelfde afstand af naar activiteiten* wordt verworpen. De gemiddelde afgelegde afstanden verschillen significant zowel op een doordeweekse dag als op een dag in het weekend³⁵. Mannen leggen gemiddeld meer kilometers af dan vrouwen (tabel 7.7).

Tabel 7.7: De gemiddelde afstand op een doordeweekse dag per geslacht

	Man	Vrouw
Gemiddelde afgelegde afstand in kilometers op een doordeweekse dag	65,50	35,42
Gemiddelde afgelegde afstand in kilometers op een dag in het weekend	45,15	29,83

Opleidingsniveau: Op een doordeweekse dag leggen hoogopgeleiden meer kilometers af dan laagopgeleiden (tabel 7.8). De gemiddelden in afstanden verschillen op een doordeweekse dag significant³⁶. In het weekend is er geen significant verschil zichtbaar. De hypothese (O) *Hoger opgeleiden leggen meer kilometers af dan laag opgeleiden* wordt daarom deels bevestigd.

Tabel 7.8 : De gemiddeld afgelegde kilometers per opleidingsniveau

	Laagopgeleid	Hoogopgeleid (vanaf HBO/WO)
Gemiddeld afgelegde afstand in kilometers op een doordeweekse dag	38,38	58,25
Gemiddeld afgelegde afstand in kilometers op een dag in het weekend	32,39	40,67

³² Hiervoor zijn de totaal aantal kilometers die een persoon op een dag afgelegd bij elkaar opgeteld (de afstanden van de 3 activiteiten).

³³ Het gemiddeld aantal kilometers dat een respondent aflegt op een doordeweekse dag is 66,62 km. Er is een positief scheve verdeling (sk=3,353) Er zijn 8 outliers waarvan 3 extremen. Het aantal kilometers vanaf 220 kilometer wordt niet meegenomen in de analyse. Hierdoor komt het gemiddelde afgelegde afstand op een doordeweekse dag te liggen op 47,37 kilometers.

³⁴ In het weekend is het gemiddeld aantal kilometers 53,58. Er is een positief scheve verdeling (sk=5,646). Er zijn 8 outliers, waarvan 4 extremen. Het aantal kilometers vanaf 170 wordt niet meegenomen in de analyse. De gemiddelde afstand op een dag in het weekend komt te liggen op 33,51 kilometers.

³⁵ T-toets op verschil van twee populatiegemiddelden, sig= 0,003 (week) en (sig=0,032 (weekend)

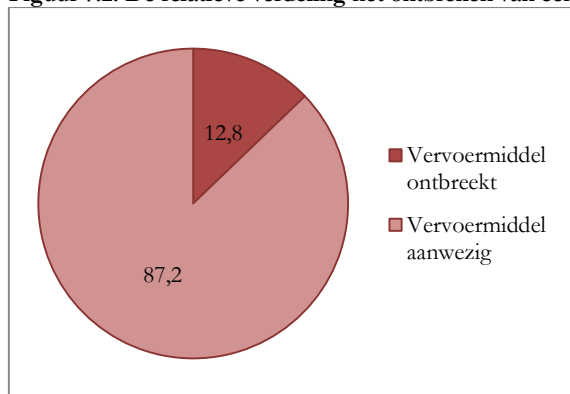
³⁶ T-toets op verschil van twee populatiegemiddelden, sig=0,037

7.2.5 Onvervulde mobiliteitsbehoeften

Ergens niet kunnen komen omdat vervoermiddel ontbreekt:

Het grootste gedeelte van de respondenten kan zijn/haar mobiliteitsbehoeften bevredigen. Er zijn 15 respondenten (12,8%) die dit niet kunnen omdat een vervoermiddel ontbreekt. In totaal zijn er 25 activiteiten die daardoor niet ondernomen kunnen worden. De meeste activiteiten die niet ondernomen kunnen worden zijn de activiteiten gericht op bevrediging van sociale en recreatieve behoeften (tabel 7.9). In de bijlage F 7.2 bevindt zich de lijst met alle activiteiten en de bijbehorende afstanden. De kortste afstand die niet afgelegd kan worden is 6 kilometer en de langste bedraagt 200 kilometers. De gemiddelde afstanden per type activiteit liggen rond de 40 kilometer. Dit zijn afstanden die niet/nauwelijks te overbruggen zijn met een fiets (of e-bike). Voor ouderen zijn deze afstanden zeker niet te overbruggen met de fiets.

Figuur 7.2: De relatieve verdeling het ontbreken van een vervoermiddel



Tabel 7.9: Frequentieverdeling van het aantal activiteiten dat niet uitgevoerd kan worden (vervoermiddel ontbreekt)

	f	%
Gericht op (toekomstige) inkomensverwerving	6	24
Gericht op het onderhoud van het huishouden	5	20
Gericht op bevrediging van sociale en recreatieve behoeften	10	40
Overige activiteiten	4	16
Totaal	25	100

Tabel 7.10: Gemiddeld aantal kilometers naar activiteit vanaf het woonadres

	Gericht op (toekomstige) inkomensverwerving	Gericht op het onderhoud van het huishouden	Gericht op bevrediging van sociale en recreatieve behoeften	Overige activiteiten
Gemiddelde afstand	40	52	39,44	39

Persoonskenmerken: Van de 15 (12,8%) respondenten die aangeven een activiteit niet te kunnen ondernemen omdat het vervoermiddel ontbreekt zijn het 2 mannelijke respondenten in de leeftijdsklasse 15 tot 25 jaar. De helft van de vrouwen zit in de leeftijdsklasse 15 tot 25 jaar. Van 2 respondenten is het geslacht niet bekend.

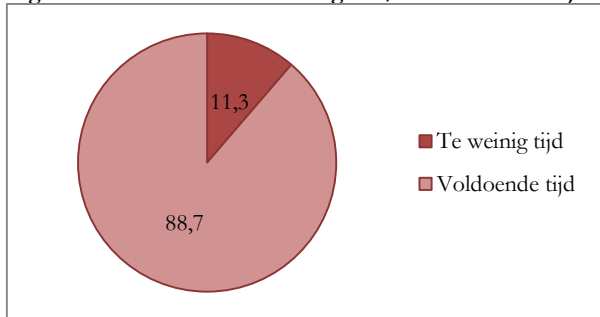
Tabel 7.11: Absolute verdeling van man/vrouw per leeftijdsklasse

	Man	Vrouw	Totaal
15 tot 25	2	5	7
25 tot 45	0	1	1
45 tot 65	0	2	2
65 en ouder	0	2	2
Totaal	2	10	12

Ergens niet kunnen komen er niet genoeg tijd (reistijd) is.

De meerderheid van de respondenten heeft voldoende tijd om zich te verplaatsen naar activiteiten (88,7%). Activiteiten die niet ondernomen kunnen worden omdat de verplaatsing te veel tijd kost zijn voornamelijk activiteiten gericht op bevrediging van sociale en recreatieve behoeften (tabel 7.12).

Figuur 7.3: De relatieve verdeling wel/niet voldoende tijd voor een verplaatsing



Tabel 7.12: Frequentieverdeling van het aantal activiteiten dat niet uitgevoerd kan worden (te weinig tijd voor de verplaatsing)

	f	%
Gericht op (toekomstige) inkomensverwerving	5	26,3
Gericht op het onderhoud van het huishouden	1	5,3
Gericht op bevrediging van sociale en recreatieve behoeften	11	57,9
Overige activiteiten	2	10,5
Totaal	19	100

Tabel 7.13: Gemiddeld aantal kilometers naar activiteit vanaf woonadres

	Gericht op (toekomstige) inkomensverwerving	Gericht op het onderhoud van het huishouden	Gericht op bevrediging van sociale en recreatieve behoeften	Overige activiteiten
Gemiddelde afstand	33	30	55,91	135

Persoonskenmerken: Van de 13 (11,3%) respondenten die aangeven een activiteit niet te kunnen ondernemen omdat er niet genoeg tijd is voor de verplaatsing zijn het vooral de vrouwen. Van 3 respondenten is het geslacht niet bekend.

Tabel 7.14: Absolute verdeling van man/vrouw per leeftijdsklasse

	Man	Vrouw	Totaal
15 tot 25	1	3	4
25 tot 45	0	3	3
45 tot 65	0	2	2
65 en ouder	0	1	1
Totaal	1	9	10

7.3 Gedragmogelijkheden

Onder gedragmogelijkheden vallen de beschikbaarheid van vervoeralternatieven en afstand tot activiteiten. In deze paragraaf komen de verschillende vervoermogelijkheden aanbod om zo antwoord te geven op de deelvraag 2b. *Welke gedragmogelijkheden hebben individuen in kleine kernen?* Eerst wordt besproken welke mogelijkheden er zijn per type activiteit. Vervolgens komen de mogelijkheden per persoonskenmerk aanbod, hierin wordt het autobezit en afhankelijkheid van het openbaar vervoer besproken. Daarna komen de vervoermiddelen die ontbreken om te kunnen verplaatsen naar een activiteit aanbod. Als laatste worden de gebruikte vervoermiddelen besproken. In de onderstaande tabel is weergegeven welke hypothesen bevestigd dan wel verworpen worden (tabel 7.15).

Tabel 7.15: Uitslag toetsing hypothesen

Hypothesen	Significant verschil (ja/nee)	Significantieniveau	Type toets
A Activiteiten die op grote afstand liggen worden vaker met de auto ondernomen dan activiteiten die op kortere afstand liggen.	Ja	0,010	Chi-kwadraat toets
B Personen zonder auto zijn afhankelijker van het openbaar vervoer dan personen met een auto	Ja met 90%	0,063	Fisher's Exact test
C Ouderen en jongeren zijn afhankelijker van het openbaar vervoer dan volwassenen	Niet te toetsen	-	
D Jongeren zonder alternatief zijn afhankelijk van het openbaar vervoer dan jongeren met een alternatief	Niet te toetsen	-	
E Ouderen zonder alternatief zijn afhankelijk van het openbaar vervoer dan ouderen met een alternatief	Niet te toetsen	-	
F Personen met lage inkomen zijn afhankelijker van het openbaar vervoer dan personen met een hoog inkomen.	Niet te toetsen	-	
G Personen uit een groot huishouden met 1 auto zijn afhankelijker van ov dan personen uit een klein huishouden.	Nee	0,328 (afhankelijkheid OV) 0,500 (gebruik OV)	Fisher's Exact test (afhankelijkheid OV) Chikwadraat toets (gebruik OV)
H Personen zonder rijbewijs zijn afhankelijker van het openbaar vervoer dan personen met een rijbewijs.	Niet te toetsen	-	
I Oudere vrouwen zonder rijbewijs zijn afhankelijker van het ov dan ouderen vrouwen met een rijbewijs.	Niet te toetsen	-	
J Personen met een fysieke beperking maken meer gebruik van het doelgroepen vervoer dan personen zonder fysieke beperking	Nee	1	Fisher's Exact test
K Jongeren maken vaker gebruik van het scholieren vervoer dan ouderen/volwassenen.	Niet te toetsen	-	-
L Hoog opgeleiden bezitten meer auto's dan lager opgeleiden (ook gedragvermogens)	Ja	0,012	T-toets op verschil van twee populatiegemiddelden
M Personen met een laag inkomen bezitten minder auto's dan personen met een hoog inkomen (valt ook onder gedragvermogens)	Ja	0	Kruskal-Wallis toets
N Een persoon met een auto is mobieler dan een persoon zonder auto	Niet te toetsen	-	-
O Een ouder iemand beschikt vaker over een auto dan een jonger iemand.	Ja, maar verband andersom	0,023	Kruskal-Wallis toets

7.3.1 Mogelijkheden per type activiteit

In de onderstaande tabel staat weergegeven welke mogelijkheden er per type activiteit genoemd zijn door de respondenten. Een respondent heeft meerdere activiteiten op kunnen geven waardoor het aantal genoemde activiteiten op 351 komt (het totaal aantal activiteiten van een doordeweekse dag en een dag in het weekend). Het meest frequent komt de auto (bestuurder) (42,84%) voor (bij alle vier typen activiteiten). De fiets wordt ook vaak als mogelijkheid genoemd (20,69%). Het openbaar vervoer wordt veel minder genoemd (15,67 %).

Tabel 7.16: Frequentieverdeling vervoermogelijkheden per type activiteit³⁷

	Activiteit gericht op (toekomstige) inkomensvererving	Activiteit gericht op het onderhouden van het huishouden	Activiteit gericht op het bevredigen van sociale en recreatieve behoeften	Overige activiteit	Totaal	
Auto bestuurder	87	111	116	36	350	
Auto passagier	4	15	24	4	47	
Openbaar vervoer	Trein	15	1	10	2	28
	Reguliere lijnbus	17	13	14	4	48
	Buurtbus	6	17	10	3	36
	Belbus	4	3	3	1	11
	regiotaxi	2	1	0	1	4
	haltetaxi	0	0	0	0	0
	Tram/metro	1	0	0	0	1
Brom-/snorfiets	2	5	2	1	10	
E-bike	8	13	26	1	48	
Fiets	36	52	68	13	169	
Lopen	9	14	32	6	61	
Overige	1	0	3	0	4	
Totaal	192	245	308	72	817	

7.3.2 Mogelijkheden per persoonskenmerk

Autobezit: Het autobezit is hoog onder de respondenten (gemiddeld 1,41 per huishouden). In totaal hebben 104 respondenten van de 117 aangegeven dat hun huishouden 1 of meer auto's bezit. Het grootste percentage van de respondenten bezit 1 of 2 auto's (tabel 7.17). Een zeer klein deel van de respondenten (4 personen) heeft aangegeven dat hun huishouden een lease auto tot hun beschikking heeft. Alleen laagopgeleiden hebben een lease auto in bezit.

Tabel 7.17: Frequentieverdeling autobezit (koop + lease)

	f	%
0	10	8,8
1	54	47,4
2	46	40,4
3	1	0,9
4	3	2,6
Totaal	114	100

³⁷ Dit is een optelling van de 3 activiteiten op een doordeweekse dag en een dag in het weekend, dit is dus niet meer gekoppeld aan een respondent.

Er is een significant verschil in autobezit tussen laag- en hoogopgeleiden³⁸. De hypothese (L) *Hoogopgeleiden bezitten meer auto's dan laagopgeleiden* wordt bevestigd. Ook de hypothese (M) *Personen met een laag inkomen bezitten minder auto's dan personen met een hoog inkomen* wordt bevestigd. De verdelingen van de populaties zijn niet identiek³⁹. Als er gekeken welke klassen er daadwerkelijke van elkaar verschillen dan blijkt dat de klasse 25000 euro en minder en de klasse 25001 tot en met 45000 euro significant te verschillen⁴⁰. En daarnaast hebben de klasse 25000 euro en minder en de klasse 45001 euro en meer geen identieke verdeling⁴¹. Hoe hoger het inkomen van het huishouden is hoe meer auto's het huishouden in bezit heeft.

Tabel 7.18: Gemiddeld autobezit per opleidingsniveau

	Laagopgeleiden	Hoogopgeleiden (vanaf HBO/WO)
Gemiddeld aantal auto's per huishouden	1,28	1,62

Tabel 7.19: Gemiddeld autobezit per inkomensklassen

	25000 of minder	25001 tot en met 45000	45001 en meer
Gemiddeld aantal auto's per huishouden	0,61 (rangscore = 15,92)	1,54 (rangscore = 38,27)	2 (rangscore = 49,31)

Zoals al eerder aangegeven is, is het autobezit hoog. Er is maar een klein percentage van de respondenten waarvan het huishouden geen auto bezit (8,70%). Het aandeel respondenten dat bepaalde activiteiten niet kan ondernemen is hoger bij respondenten uit een huishoudens zonder auto dan respondenten uit een huishoudens met een auto (tabel 7.20). Dit is niet vreemd aangezien personen in kleine kernen juist vaak aangewezen zijn op een eigen vervoermiddel om activiteiten te bereiken omdat het openbaar vervoer schaars dan wel afwezig is. Zodra er geen eigen vervoer is is de kans groter dat ze bepaalde activiteiten niet kunnen bereiken.

Tabel 7.20: De invloed van het ontbreken van vervoermiddel op het ondernemen van activiteiten

		Huishouden heeft auto('s) in bezit		Huishouden heeft geen auto in bezit		Totaal	
		f	%	f	%	f	%
Kunt u bepaalde activiteiten niet ondernemen omdat u er niet kunt komen omdat het vervoermiddel ontbreekt?	Ja	10	9,5	4	40	14	12,2
	Nee	95	90,5	6	60	101	87,8
Totaal		105	100	10	100	115	100

Tabel 7.21: Het gemiddeld aantal auto's per leeftijdsklasse⁴²

	25 tot 45	45 tot 65	65 en ouder
Gemiddeld aantal auto's per huishouden	1,63 (rangscore = 60,61)	1,52 (rangscore = 52,50)	1,14 (rangscore = 40,29)

Het aantal auto's per huishouden neemt af naar mate iemand ouder is (tabel 7.21). De verdelingen tussen de leeftijdsklassen zijn niet identiek⁴³. Als er gekeken wordt welke verdelingen niet identiek zijn dan blijkt dat alleen de klasse 25 tot 45 jaar en de klasse 65 jaar en ouder te verschillen⁴⁴. De hypothese (O) *Een ouder persoon bezit vaker een auto dan een jonger persoon* wordt verworpen. Het is juist andersom. Een ouder persoon bezit minder auto's dan een jonger persoon. Deze uitspraak dient met enige voorzichtigheid te worden bekeken omdat het hier om een niet-parametrische toets gaat.

Afhankelijkheid openbaar vervoer: Minder dan de helft van de respondenten maakt gebruik van het openbaar vervoer. Daarbij heeft 20,72 procent een abonnement voor het openbaar vervoer. Het meest voorkomende abonnement is een daluren voordeelkaart van de NS (52,17%). Het grootste gedeelte van de respondenten

³⁸ T-toets op verschil van twee populatiegemiddelden, sig= 0,012

³⁹ Kruskal-Wallis toets, sig= 0,000

⁴⁰ Mann-Whitney toets, sig= 0,000. Significantieniveau = 0,05/3 (aantal groepen) = 0,017

⁴¹ Mann-Whitney toets, sig= 0,000. Significantieniveau = 0,05/3 (aantal groepen) = 0,017

⁴² De leeftijdsklasse 15 tot 25 is buitenbeschouwing gelaten omdat deze groep respondenten (vaak) bij hun ouders wonen. Het autobezit per huishouden zegt dan vrij weinig.

⁴³ Kruskal-Wallis toets, sig= 0,023

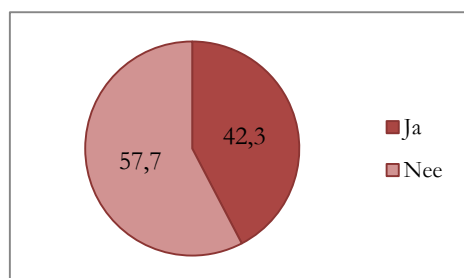
⁴⁴ Mann-Whitney toets, sig= 0,005. Significantieniveau = 0,05/3 (aantal groepen) = 0,017

is niet afhankelijk van het openbaar vervoer. Maar liefst 95,5 procent heeft een alternatief voor het openbaar vervoer.

Tabel 7.22: Frequentieverdeling openbaar vervoerabbonementen

	f	%
Studentenkaart (week of weekend gratis reizen)	5	21,74
Voordeel NS (o.a daluren 40% korting)	12	52,17
65+ NS	2	8,70
NS businesscard	1	4,35
Belbus	1	4,35
Totaal	23	100

Figuur 7.4: Het relatieve aandeel dat wel eens gebruik maakt van het openbaar vervoer.



Tabel 7.23: Alternatief voor het OV

	Relatieve aandeel
Ja	95,5
Nee	4,5

Afhankelijkheid openbaar vervoer per persoonskenmerk

Er zijn zo weinig respondenten (maar 5 respondenten!) die aangeven dat ze afhankelijk zijn van het openbaar vervoer dat er vaak geen toets uitgevoerd kan worden. Er is daarom ook getoetst of er verschil zichtbaar is in gebruik van openbaar vervoer per persoonskenmerk.

De hypothese (B) *Personen zonder auto zijn afhankelijker van het openbaar vervoer dan personen met een auto* wordt bij 90 procent betrouwbaarheid bevestigd⁴⁵. Er blijkt een positief zwak verband te zijn⁴⁶.

Daarnaast bestaat er een statistisch verband tussen personen uit een huishouden met/zonder auto en het gebruik van het openbaar vervoer⁴⁷. Er blijkt een negatief zwak verband te zijn⁴⁸. Dit betekent dat vooral respondenten uit een huishouden zonder auto gebruik maken van het openbaar vervoer.

Alle vrouwen van 65 jaar en ouder hebben een alternatief voor het openbaar, ook de drie vrouwelijke respondenten die geen rijbewijs hebben. De hypothese (I) *Oudere vrouwen zonder rijbewijs zijn afhankelijker van het ov dan ouderen vrouwen met een rijbewijs* wordt verworpen.

Doelgroepenvervoer: Er wordt weinig gebruik gemaakt van het doelgroepen vervoer (tabel 7.24). Maar 1 respondent geeft aan gebruik te maken van de belbus zonder Wmo-indicatie en 2 respondenten maken er gebruik van met een Wmo-indicatie. Er zijn 3 respondenten die aangeven gebruik te maken van Valysvervoer.

Tabel 7.24: Het gebruik van doelgroepen vervoer van respondenten met/zonder fysieke beperking

	Geen fysieke beperkingen		Fysieke beperkingen		Totaal	
	f	%	f	%	f	%
Nee	82	88,2	21	87,5	103	88
Ja	11	11,8	3	12,5	14	12
Totaal	93	100	24	100	117	100

Er zijn 5 respondenten die aangeven gebruik te maken van scholierenvervoer. Hiervan blijken er maar twee lijnen officiële scholierenlijnen te zijn (lijnummer 653, 658). De overige lijnummers vallen niet onder deze categorie (bijlage F 7.3).

⁴⁵ Niet voldaan aan voorwaarden celvulling Chi-kwadraat toets. Fisher's Exact Test, sig= 0,063

⁴⁶ Kendall's tau-b=0,235

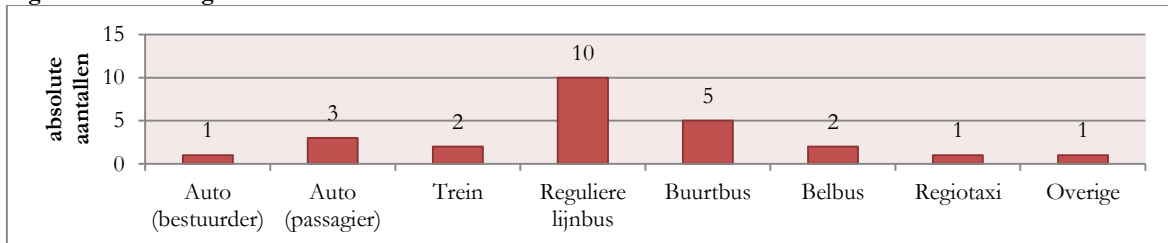
⁴⁷ Fisher's Exact Test, sig=0,017

⁴⁸ Kendall's tau-b=-0,240

7.3.3 Ontbreken van vervoermiddel

Er zijn activiteiten die niet ondernomen kunnen worden omdat het vervoermiddel ontbreekt om er te komen. In de vorige paragraaf zijn deze activiteiten besproken. De 15 respondenten (12,80%) hebben aangegeven welk vervoermiddel ze nodig hebben om zich wel te kunnen verplaatsen naar deze activiteit. Het meest voorkomende vervoermiddel waar behoefte aan is, is de reguliere lijnbus (figuur 7.5). In de bijlage F 7.3 is een overzicht per respondent opgenomen van alle activiteiten, afstanden en vervoermiddelen die zij nodig hebben.

Figuur 7.5: De vraag naar verschillende vervoermiddelen



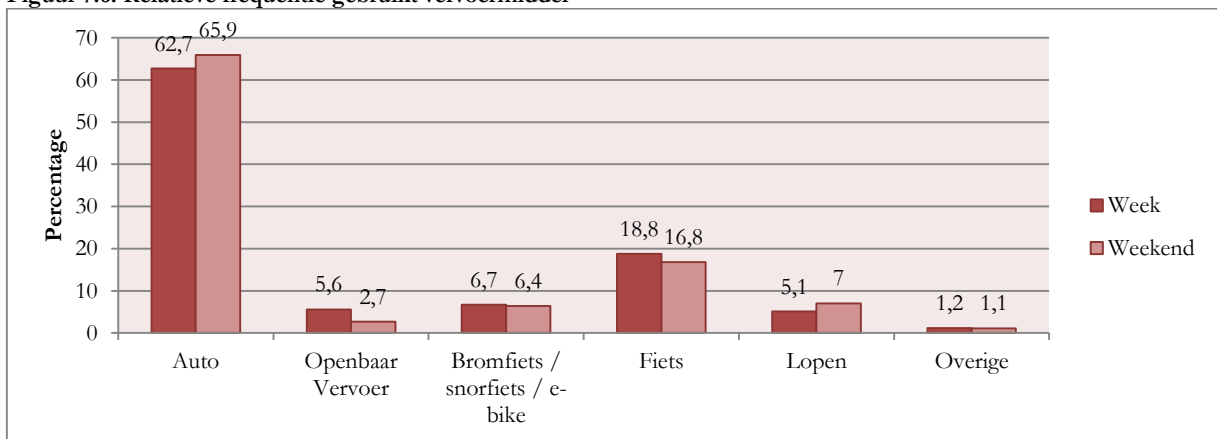
7.3.4 Gebruikt vervoermiddel⁴⁹

Er zijn op een doordeweekse dag 255 vervoermiddelen gebruikt. Op een dag in het weekend ligt dit aantal lager, namelijk 185. In figuur 7.6 is de modal split weergegeven. Het meest voorkomende vervoermiddel is de auto. Het aandeel brom-/snorfiets is erg laag (week: 0,6% en weekend: 0,2%). De E-bike heeft een groter aandeel binnen de groep. De E-bike kan gebruikt worden voor de langere afstanden en biedt wellicht een mogelijkheid als een alternatief voor het openbaar vervoer.

Het aandeel dat gebruik maakt van het openbaar vervoer ligt rond de 6 procent op een doordeweekse dag en op een dag in het weekend rond de 3 procent. Beide percentage zijn aan de hoge kant voor een dunbevolkt gebied. Het gemiddelde voor heel Nederland ligt rond de 5 procent en in dunbevolkte gebieden ligt het percentage zelfs rond de 1 procent (Van der Blij, 2015).

Er bestaat een statistisch verband tussen het gebruik van de auto en de afstand naar de activiteit⁵⁰. Er is een negatief zwak verband zichtbaar⁵¹. Dit houdt in dat vooral bij langere afstanden de auto gebruikt wordt. De hypothese (A) *activiteiten die op grotere afstand liggen worden vaker met de auto ondernomen dan activiteiten die op kortere afstand liggen* wordt bevestigd.

Figuur 7.6: Relatieve frequentie gebruikt vervoermiddel



⁴⁹ Dit is een samenvoeging van de drie afstanden en drie voorkeuren vervoermiddelen van zowel week en weekend. Dit is niet gekoppeld aan een respondent.

⁵⁰ Chi-Kwadrat toets, sig= 0,010

⁵¹ Kendall tau-c= -0,168

7.4 Gedragvermogens

In deze paragraaf worden de gedragvermogens behandeld om antwoord te geven op de deelvraag 2c *Welke gedragvermogens hebben individuen in kleine kernen?* Gedragvermogens zijn individueel bepaald en geven weer of iemand in staat is om bepaald gedrag uit te voeren. Onder gedragvermogens vallen tijd, geld, vaardigheden, capaciteiten die een respondent bezit en de voorkeur die een respondent heeft voor een vervoermiddel. In de onderstaande tabel is weergegeven welke hypothesen bevestigd dan wel verworpen worden (tabel 7.25).

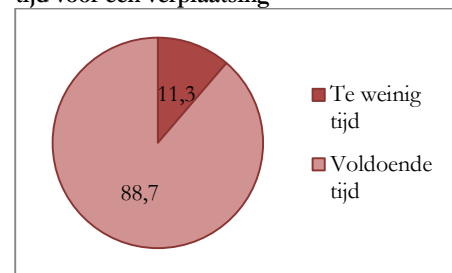
Tabel 7.25: Uitslag toetsing hypothesen

Hypothesen	Significant verschil (ja/nee)	Significantieniveau	Type toets
A Grote huishoudens hebben een hoger autobezit dan kleine huishoudens	Ja	0,000	T-toets op verschil van twee populatiegemiddelden
B Oudere vrouwen bezitten minder vaak een rijbewijs dan oudere mannen.	Niet te toetsen	-	-
C Ouderen hebben vaker fysieke problemen dan jongeren/volwassenen.	Nee (deels te toetsen)	0,136	Chi-kwadraat toets
D Een voorkeur voor de auto komt vaker voor bij activiteiten die op groter afstand liggen dan een voorkeur voor een ander vervoermiddel.	Ja	0,000	Chi-kwadraat toets

7.4.1 Tijd

Om een activiteit uit te kunnen voeren moet een persoon voldoende tijd hebben om zich naar deze activiteit te verplaatsen. Er zijn 13 respondenten (11,3%) die een activiteit niet kunnen ondernemen omdat de verplaatsing te veel tijd kost⁵². Het merendeel hiervan is vrouw (90%). De afstand loopt uiteen van 10 kilometer tot 300 kilometer. De gemiddelde afstand is 56,84 kilometer. Over het algemeen hebben respondenten voldoende tijd om zich te verplaatsen naar een activiteit.

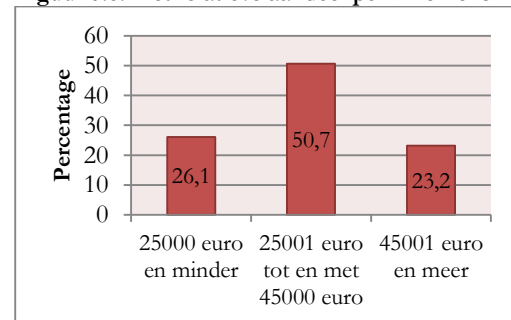
Figuur 7.7: De relatieve verdeling wel/niet voldoende tijd voor een verplaatsing



7.4.2 Geld

Niet iedereen wist of wilde het jaarlijks netto inkomen van het huishouden opgeven. Uiteindelijk hebben 69 respondenten aangegeven wat het jaarlijks netto inkomen van het huishouden is. De helft van de respondenten valt in de tweede inkomensklasse (25001 tot 45000 euro). Inkomen blijkt een rol te spelen bij het autobezit en daarnaast kan het autobezit ook als een indicatie voor geld worden gebruikt. Zoals al eerder gebleken is ligt het autobezit hoog bij de respondenten (ongeveer 90% heeft een auto in het bezit). Personen met een laag inkomen hebben minder auto's in bezit dan personen met een hoog inkomen. Daarnaast is ook gebleken dat hoogopgeleiden meer auto's in bezit hebben dan laagopgeleiden (paragraaf 7.3.2).

Figuur 7.8: Het relatieve aandeel per inkomensklasse



Ook blijkt dat grote huishoudens een hoger autobezit hebben dan kleine huishoudens (tabel 7.26). De hypothese (A) *Grote huishoudens hebben een hoger autobezit dan in kleine huishoudens* wordt bevestigd. Er bestaat een significant verschil in het autobezit tussen kleine en grote huishoudens⁵³.

⁵² Er is geen inductieve statistiek mogelijk betreffende persoonskenmerken van de groep respondenten die te weinig tijd hebben omdat deze groep te klein is.

⁵³ T-toets op het verschil van twee populatiegemiddelde, sig=0,000

Tabel 7.26: Gemiddeld aantal auto's per huishoudensklasse

	Kleine huishouden (max 3 personen)	Groot huishouden (4 of meer personen)
Gemiddeld autobezit	1,21	1,96

7.4.3 Vaardigheden

Onder vaardigheden valt of een respondent een rijbewijs heeft. Met een rijbewijs is iemand immers bevoegd om auto te rijden. Het rijbewijsbezit is hoog onder de responsgroep. 97,4 procent van de mannen heeft een rijbewijs en 90 procent van de vrouwen heeft een rijbewijs. Zoals in de lijn der verwachting ligt het rijbewijs bezit van 15 tot 25 jaar (62,5%) lager⁵⁴. Het rijbewijs bezit van 65 en ouder (89,7%) ligt echter niet veel lager dan het totale gemiddelde. Van de 65 jaar en ouder hebben alle mannen een rijbewijs (100%) en ook een groot deel van de oudere vrouwen heeft een rijbewijs (82,35%)⁵⁵. Het aandeel oudere vrouwen zonder rijbewijs is laag en dat zal in de toekomst alleen maar verder gaan afnemen. Tegenwoordig halen ook (bijna) alle vrouwen hun rijbewijs, dit in tegenstelling tot vroeger. Door het hoge rijbewijs bezit worden ouderen steeds minder afhankelijk van het openbaar vervoer.

7.4.4 Capaciteiten

Onder capaciteiten valt de fysieke gesteldheid van de respondent. Er is gevraagd aan de respondenten of er lichamelijke beperkingen zijn die van belang zijn bij de keuze voor een bepaald vervoermiddel. De fysieke klachten bestaan uit slecht ter been, afhankelijk van rolstoel, slechtziend, slechthorend en andere lichamelijke beperking. Van de respondenten het grootste gedeelte geeft aan geen of amper fysieke klachten (tabel 7.27). Een kleine groep geeft aan 2 of meer klachten te hebben.

Tabel 7.27: Frequentieverdeling van het aantal fysieke klachten

Aantal fysieke klachten	f	%
0	93	79,5
1	21	17,9
2	2	1,7
3	1	0,9
Totaal	117	100

De meest voorkomende fysieke beperking is de andere lichamelijke beperking (12,73%). De beperking afhankelijk van de rolstoel komt niet voor onder de responsgroep. In de tabel 7.28 is het aantal klachten per leeftijdsklasse weergegeven.

Tabel 7.28: Frequentieverdeling van het aantal klachten per leeftijdsklasse⁵⁶

	15 tot 25		25 tot 45		45 tot 65		65 en ouder		Totaal	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
Slecht ter been	0	0	1	5,56	2	3,70	5	16,67	8	7,27
Afhankelijk van rolstoel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Slechtziend	0	0	0	0	2	3,70	0	0	2	1,82
Slechthorend	0	0	0	0	1	1,85	2	6,67	3	2,72
Andere lichamelijke beperking	0	0	2	11,11	9	16,67	3	10	14	12,73
Geen of amper fysieke klachten	8	100	15	83,33	40	74,07	20	66,67	83	75,45
Totaal	8	100	18	100	54	100	30	100	110	100

⁵⁴ Het rijbewijs bezit 18-25 jarige is 83 procent

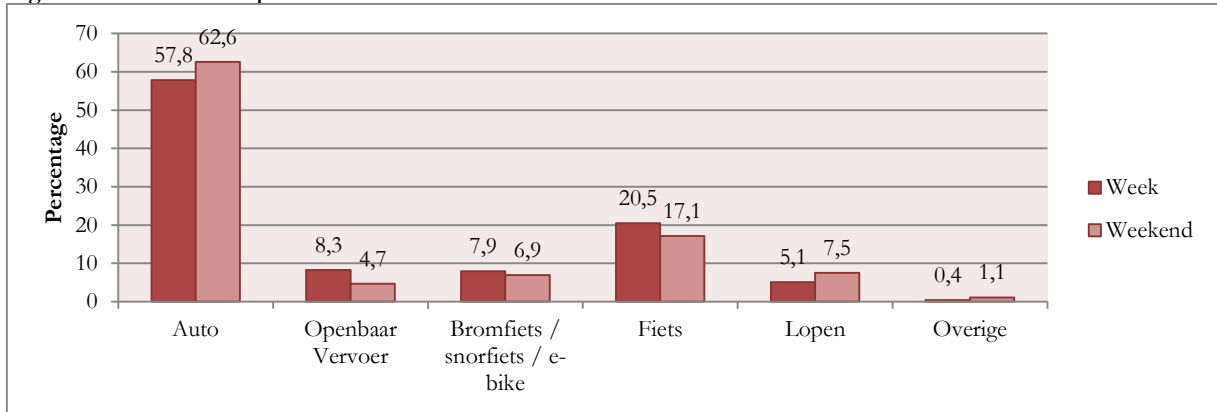
⁵⁵ De hypothese dat *oudere vrouwen minder vaak een rijbewijs bezitten dan oudere mannen* (hypothese B) is niet te toetsen. Celvulling niet voldoende groot voor een Chi-kwadrat toets. Fisher's Exact Test, sig= 0,526

⁵⁶ Dit zijn het aantal voorkomende klachten, dit komt niet overeen met het totaal aantal respondenten. Een respondent kan meerdere klachten hebben.

7.4.5 Voorkeur vervoermiddel⁵⁷

Op zowel een doordeweekse dag als een dag in het weekend is de voorkeur voor de auto het grootst. De voorkeur voor het openbaar vervoer ligt onder de 10 procent. Doordeweeks is de voorkeur voor het openbaar vervoer hoger dan in het weekend (tabel 7.9).

Figuur 7.9: Relatieve frequentie voorkeur vervoermiddel



Er bestaat een statistisch verband tussen de voorkeur voor de auto en de afstand naar de activiteit. De hypothese (D) *Een voorkeur voor de auto komt vaker voor bij activiteiten die op groter afstand liggen dan een voorkeur voor een ander vervoermiddel* wordt bevestigd. Er is een negatief zwak verband zichtbaar⁵⁸.

⁵⁷ Dit is een samenvoeging van de drie afstanden en drie gebruikte vervoermiddelen van zowel week en weekend. Dit is niet gekoppeld aan een respondent.

⁵⁸ Chi-Kwadraat toets, sig=0,000, Kendall tau-c=-0,199

7.5 Mening over aspecten van kleinschalig initiatieven OV

Er zijn zes stellingen over aspecten van kleinschalig vervoer voorgelegd aan de respondenten. Deze aspecten zijn:

- Grote van vervoermiddel
- Vaste haltes
- Vaste route
- Vaste dienstregeling
- Betaalde chauffeurs of vrijwilligers
- Samenvoeging Wmo-vervoer.

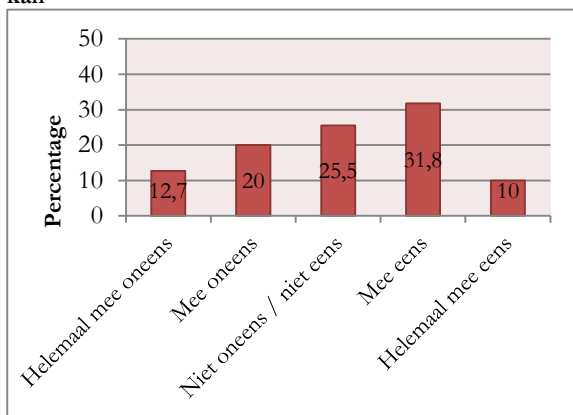
Met de resultaten van de stellingen wordt antwoord gegeven op de deelvraag 2d. *Hoe kijken individuen in kleine kernen tegen kleinschalige initiatieven in het openbaar vervoer aan?* Indien er citaten zijn gebruikt om stellingen te verduidelijken, is het geslacht en de leeftijd van de respondent erbij vermeld. Deze persoonskenmerken kunnen van invloed zijn of een persoon afhankelijk is van het openbaar vervoer (Harms, 2008).

7.5.1 Uitkomst stellingen

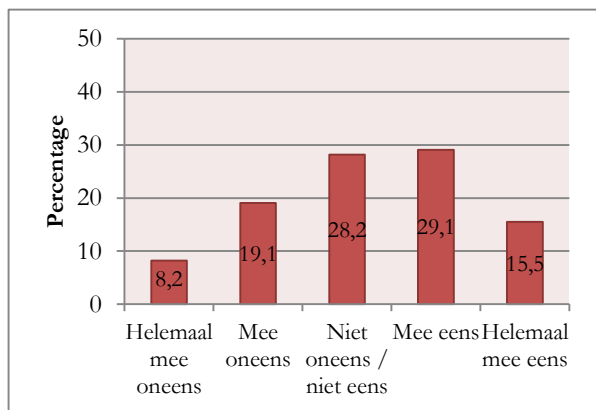
Naar voren komt dat het merendeel van de respondenten het vervelend vindt als bussen niet meer een vaste route en dienstregeling rijden. Daarnaast vinden de meeste respondenten het niet erg als het reguliere openbaar vervoer samengevoegd wordt met het doelgroepenvervoer. Een respondent geeft aan bezwaar te hebben tegen het samenvoegen van het doelgroepenvervoer met het reguliere openbaar vervoer. *“Ik heb een kind met een beperking. Ik zie het niet zitten als mijn zoon met het leerlingenvervoer samengevoegd wordt met regulier vervoer. Enerzijds vereist het vervoer van kinderen met beperking een bepaalde expertise/aanpak. Anderzijds is het zowel een belasting voor hem als de medepassagiers als er iets gebeurt. Dit zou zijn situatie niet ten goede komen en heeft dan een negatieve invloed op zijn welbevinden en schoolprestaties. Ik zou voorstellen dat degenen die een beslissing moeten nemen over bovenstaand onderwerp en dagje meegaan met het leerlingenvervoer, om zo aan de lijven te ondervinden wat dit inhoudt”* (vrouw, 39). Er zal inderdaad goed moeten worden bekeken wat wel en wat niet samengevoegd kan worden. Zoals al beschreven is in hoofdstuk 4 moet er rekening mee gehouden worden dat niet alle personen met een beperking/handicap gebruik kunnen maken van het reguliere openbaar vervoer. Sommige mensen hebben zeer ernstige beperkingen en zullen altijd aangewezen blijven op het doelgroepenvervoer.

De meeste respondenten vinden het ook niet erg als de busjes gereden worden door vrijwilligers. Maar 27,3 procent van de respondenten is het hier niet mee eens. *“Verder vind ik het heel erg dat vrijwilligers gebruikt worden om het OV te regelen. Chauffeur is toch gewoon een betaalde baan? Als dat in andere sectoren gedaan zou worden, zou dat ook als vreemd ervaren worden (ik zie een bankdirecteur of politicus zijn werk nog niet vrijwillig doen)”* (vrouw, 43). Dit citaat sluit aan bij een discussie die nu gaande is of het gebruik van vrijwilligers een vorm van werkverdringing is. De Federatie Nederlandse Vakbeweging (FNV, 2014) heeft geconstateerd dat er een toenemende verdringing van betaalde banen in het stads-, streek- en (contract)taxivervoer is door de inzet van onbetaalde vrijwilligers of uitkeringsgerechtigden en dat deze tendens een directe bedreiging voor werknemers met een reguliere baan vormt.

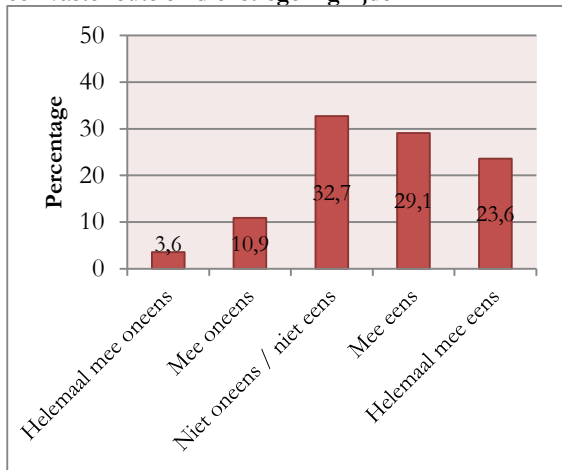
Figuur 7.10: Het maakt mij niet of er gereden wordt met kleinere voertuigen, ook als dit betekent dat de kans bestaat dat het voertuig eerder vol zit en ik niet meer mee kan



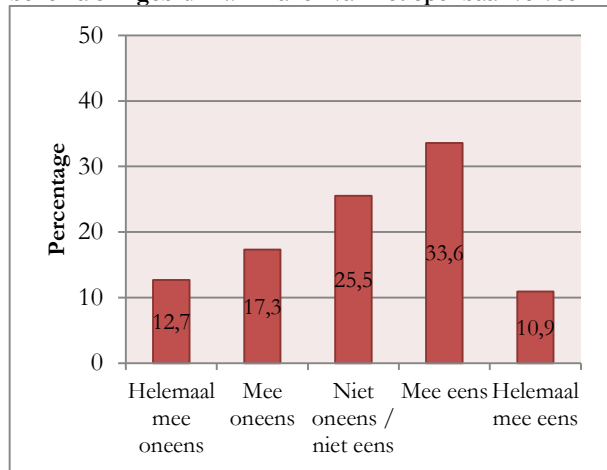
Figuur 7.11: Een van deur tot deur openbaar vervoersysteem in plaats van vaste haltes vind ik een goed idee



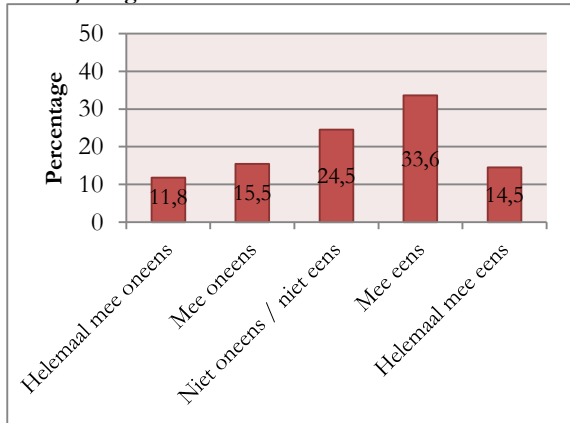
Figuur 7.12: Ik vind het vervelend als bussen niet meer een vaste route en dienstregeling rijden



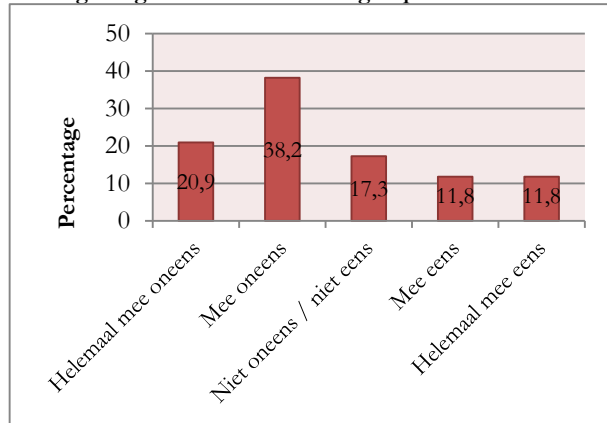
Figuur 7.13: Ik vind het niet erg om van te voren te moeten bellen als ik gebruik wil maken van het openbaar vervoer



Figuur 7.14: Het maakt mij niet uit of de buschauffeur een vrijwilliger of betaalde kracht is



Figuur 7.15: Ik vind het vervelend als het openbaar vervoer samengevoegd wordt met het doelgroepenvervoer



7.5.2 Persoonskenmerken

Er is geen verschil tussen mannen en vrouwen. Ze denken er hetzelfde over. Het opleidingsniveau van een respondent lijkt wel van invloed te zijn. Bij een betrouwbaarheid van 90 procent zijn er twee verbanden tussen laag- en hoog opgeleiden gevonden. Er is een statistisch verband bij de stelling Route⁵⁹. Er is een negatief zwak verband. Dit betekent dat vooral hoogopgeleiden het niet eens zijn met de stelling en dat vooral laagopgeleiden het wel eens zijn met de stelling: Ik vind het vervelend als bussen niet meer een vaste route en dienstregeling rijden. Laagopgeleiden hebben meer behoefte aan een reguliere lijndienst dan hoogopgeleiden. Mogelijk speelt hier mee dat een andere vorm van openbaar vervoer nog onbekend is.

Daarnaast is er een statistisch verband bij de stelling Vrijwilligers⁶⁰. Er is een negatief zwak verband zichtbaar. Dit betekent dat vooral hoogopgeleiden het niet eens zijn met de stelling en dat vooral laagopgeleiden het wel eens zijn met de stelling: Het maakt mij niet uit of de buschauffeur een vrijwilliger of betaalde kracht is. Dit betekent dat hoogopgeleiden liever zouden zien dat de chauffeur een betaalde kracht is. Wellicht speelt hier mee dat deze groep nagedacht heeft over het feit dat het mogelijk een vorm van werkverdringing is als er vrijwilligers ingezet worden.

Er zijn statistische verbanden zichtbaar bij leeftijdsklassen (tabel 7.29)⁶¹. Bij drie van de vier stellingen is er een statistisch verband bij 95 procent betrouwbaarheid. Er is in alle vier de gevallen sprake van een positief verband. Dit houdt in dat de respondenten in de leeftijdsklasse (15 tot 45 jaar) het vooral

⁵⁹ Chi-kwadraat toets, sig= 0,078, kendall tau-c= -0,219

⁶⁰ Chi-kwadraat toets, sig=0,075, kendall tau-c= -0,125

⁶¹ Er zijn twee leeftijdsklassen gecreëerd (15 tot 45 en 45 en ouder). Bij vier klassen wordt er niet voldaan aan de celvulling voor chi-kwadraat toets.

oneens zijn met de stellingen en dat de respondenten in de leeftijdsklasse (45 jaar en ouder) het vooral eens zijn met de stellingen⁶².

De leeftijdsklasse (45 jaar en ouder) vindt het niet uitmaken of de buschauffeur een vrijwilliger of betaalde kracht is in tegenstelling tot de leeftijdsklasse (15 tot 45 jaar). De leeftijdsklassen (15 tot 45 jaar) vindt het erg om van te voren te moeten bellen als ze gebruik willen maken van het openbaar vervoer dit in tegenstelling tot de leeftijdsklassen (45 jaar en ouder). De leeftijdsklasse (15 tot 45 jaar) vindt het niet vervelend als bussen niet meer een vaste route en dienstregeling rijden in tegenstelling tot de leeftijdsklasse (45 jaar en ouder). De leeftijdsklasse (15 tot 45 jaar) vindt een van deur tot deur openbaar vervoersysteem in plaats van vaste haltes een slecht idee in tegenstelling tot de leeftijdsklasse (45 jaar en ouder).

Hieruit blijkt dat vooral de leeftijdsklasse (45 jaar en ouder) positiever tegenover kleinschalige initiatieven staan dan de leeftijdsklasse (15 tot 45 jaar). Maar de leeftijdsklasse 15 tot 45 jaar staat wel positiever tegenover het feit als bussen geen vaste route en dienstregeling rijden dan de leeftijdsklasse 45 jaar en ouder. Dit is apart, omdat er verwacht zou worden dat zij (leeftijdsklasse 15 tot 45 jaar) behoeften zouden hebben aan gestructureerde dienstregeling. Personen in deze leeftijdsklasse hebben vaker een vast patroon. Zij gaan naar werk of school, dit in tegenstelling tot ouderen waarvan het activiteitenpatroon veel gedifferentieerder is.

Tabel 7.29: Het verband tussen leeftijdsklasse en de stelling⁶³.

	Significantie (s)	Kendall's tau-c
Stelling Vrijwilliger	0,019	0,186
Stelling Bellen	0,051	0,219
Stelling Routes	0,046	0,290
Stelling Haltes	0,003	0,306

⁶² Er wordt niet voldaan aan de celvulling voor chi-kwadraat toets.

⁶³ Voor de statistische analyse zijn helemaal mee oneens en mee oneens samengevoegd en mee eens en helemaal mee eens om genoeg celvulling te hebben.

7.6 Mobiliteitsvraag voor OV

In de vorige paragrafen is de mobiliteitsvraag in kaart gebracht. In deze paragraaf wordt de mobiliteitsvraag specifiek voor het openbaar vervoer behandeld om de deelvraag 2e. *Welke mobiliteitsvraag is specifiek voor het openbaar vervoer?* te beantwoorden.

7.6.1 Mobiliteitsbehoefte vervuld door het OV

Het openbaar vervoer speelt maar een kleine rol in het vervullen van de mobiliteitsbehoefte. Van de in totaal 351 activiteiten die ondernomen zijn is slechts bij 19 activiteiten (5,4%) gebruik gemaakt van het openbaar vervoer. Op een doordeweekse dag hebben 13 respondenten (11,11%) gebruik gemaakt van het openbaar vervoer om zich te verplaatsen naar een activiteit. Er is 1 respondent die 2 keer op een dag gebruik gemaakt heeft van het openbaar vervoer om een activiteit te bereiken. Op een dag in het weekend hebben 4 respondenten (3,42 %) gebruik gemaakt van het openbaar vervoer om zich naar een activiteit te verplaatsen. Er is 1 respondent die 2 keer op een dag gebruik gemaakt heeft van het openbaar vervoer om een activiteit te bereiken.

Er kan geconcludeerd worden dat er weinig gebruik gemaakt wordt van het openbaar vervoer. Op een doordeweekse dag ligt dit aandeel iets hoger dan op een dag in het weekend (aanbod in het weekend is ook kleiner/afwezig). Van het openbaar vervoer wordt het meest gebruik gemaakt om activiteiten gericht op (toekomstige) inkomensverwerving en activiteiten gericht op het bevredigen van sociale en recreatieve behoeften te bereiken (tabel 7.30).

Tabel 7.30: Het aantal activiteiten dat ondernomen wordt met het openbaar vervoer

	Activiteit gericht (toekomstige) inkomensverwerving		Activiteit gericht op het onderhouden van huishouden		Activiteit gericht op het bevredigen van sociale en recreatieve behoeften		Overige activiteiten		Totaal
	Week	Weekend	Week	Weekend	Week	Weekend	Week	Weekend	
Trein	4	0	0	0	1	0	0	0	5
Reguliere lijnbus	1	1	1	1	2	1	0	1	8
Buurtbus	1	0	0	0	1	0	0	0	2
Belbus	1	0	0	0	1	0	0	0	2
Regiotaxi	0	0	0	0	1	1	0	0	2
Totaal	7	1	1	1	6	2	0	1	19

7.6.2 Overeenkomst voorkeur en gebruikt vervoermiddel

Bijna 30 procent van de respondenten (33 respondenten) geeft aan dat het gebruikte vervoermiddel op een doordeweekse dag niet het vervoermiddel van hun voorkeur is (totaal 45 keer). 13 respondenten hebben een voorkeur voor een vorm van openbaar vervoer terwijl ze gebruik maken van een ander vervoermiddel of ander vorm van openbaar vervoer. Er zijn 2 respondenten die gebruik maken van het openbaar vervoer maar die zich liever verplaatsen met de auto (eigen vervoer). Het zijn vooral jongeren die gebruik willen maken van het openbaar vervoer (tabel 7.31).

Tabel 7.31: Voorkeur en gebruikt vervoermiddel op een doordeweekse dag

Respondent ⁶⁴	Geslacht	Leeftijd	Voorkeur	Gebruikt	Voorkeur	Gebruikt	Voorkeur	Gebruikt
1	Vrouw	16	Reguliere lijnbus	Fiets				
2	-	-	Buurtbus	Auto bestuurder				
3	-	-	Trein	Buurtbus				
4	Vrouw	17	Buurtbus	Auto passagier	Buurtbus	Auto passagier	Buurtbus	Auto passagier
5	Vrouw	19	Reguliere lijnbus	Fiets				
6	Vrouw	54	Reguliere lijnbus	Fiets				
7	Man	19	Reguliere lijnbus	Auto bestuurder	Reguliere lijnbus	Auto bestuurder		

⁶⁴ Respondentnummer 10, 13 en 14 gebruiken openbaar vervoer, maar hebben een voorkeur voor een ander vervoermiddel.

8	Vrouw	39	Reguliere lijnbus	Auto passagier				
9	Man	20	Buurtbus	Auto bestuurder	Buurtbus	Trein		
10	Vrouw	72	Fiets	Reguliere lijnbus				
11	Vrouw	43	Reguliere lijnbus	Auto bestuurder	Trein	Auto bestuurder		
12	Vrouw	19	Reguliere lijnbus	Belbus				
13	Vrouw	18	Auto bestuurder	Trein	Fiets	Reguliere lijnbus		
14	Vrouw	33	Auto bestuurder	Reguliere lijnbus				
15	Vrouw	61	Reguliere lijnbus	Buurtbus				

Bijna 14 procent (16 respondenten) geeft aan dat het gebruikte vervoermiddel op een dag in het weekend niet het vervoermiddel is dat hun voorkeur heeft (totaal 22 keer). 9 respondenten hebben een voorkeur voor een vorm van openbaar vervoer terwijl ze gebruik maken van een ander vervoermiddel of een andere vorm van openbaar vervoer. Er zijn 3 respondenten die liever met eigen vervoer reizen dan met het openbaar vervoer. Ook op een dag in het weekend zijn het vooral de jongeren die gebruik willen maken van het openbaar vervoer (tabel 7.32).

Tabel 7.32: Voorkeur en gebruikt vervoermiddel op een dag in het weekend

Respondent ⁶⁵	Geslacht	Leeftijd	Voorkeur	Gebruikt	Voorkeur	gebruikt
1	Vrouw	54	Trein	Auto bestuurder		
2	-	-	Buurtbus	Fiets		
3	-	-	Buurtbus	Auto bestuurder		
4	Vrouw	17	Buurtbus	Auto passagier	Buurtbus	Auto passagier
5	Vrouw	19	Reguliere lijnbus	Auto passagier		
6	Man	19	Auto bestuurder	Reguliere lijnbus	Auto bestuurder	Reguliere lijnbus
7	Vrouw	43	Reguliere lijnbus	Auto bestuurder		
8	Vrouw	24	Reguliere lijnbus	Auto bestuurder	Auto passagier	Regiotaxi
9	Vrouw	18	Auto bestuurder	Reguliere lijnbus		

7.6.3 Afhankelijkheid openbaar vervoer

Zoals eerder is besproken maakt iets minder dan de helft van de respondenten gebruik van het openbaar vervoer (42,3%). Er is maar een kleine groep die afhankelijk is van het openbaar vervoer omdat ze geen alternatief heeft (4,5%). Als dit per leeftijdsklasse wordt uitgesplitst is het vooral de groep 15 tot 25 jarigen die afhankelijk is van het openbaar vervoer (tabel 7.33). Ouderen (65-plussers) zijn amper afhankelijk van het openbaar vervoer. De meeste respondenten hebben eigen vervoer tot hun beschikking. Ook alle vrouwen van 65 jaar en ouder hebben een alternatief voor het openbaar vervoer, zelfs de 3 vrouwelijke respondenten die geen rijbewijs hebben. Dit is een verrassende uitkomst omdat er na aanleiding van de literatuurstudie verwacht mocht worden dat het vooral oudere vrouwen zijn die afhankelijk zijn het van openbaar vervoer.

Tabel 7.33: De relatieve frequentie van de afhankelijkheid van openbaar vervoer per leeftijdsklasse

	%
15 tot 25	12,5
25 tot 45	5,3
45 tot 65	3,8
65 en ouder	3,4

De respondenten geven wel aan dat ze het belangrijk vinden dat er openbaar vervoer aanwezig blijft voor oudere bewoners in de kernen, dit blijkt uit verschillende opmerkingen:

“Als ik t.z.t. met pensioen ga en/of niet meer zou kunnen autorijden, dan wordt het openbaar vervoer veel belangrijker voor mij. Nu is het eigenlijk helemaal niet relevant” (vrouw, 59).

⁶⁵ Respondentnummer 6 en 9 gebruiken openbaar vervoer, maar hebben een voorkeur voor een ander vervoermiddel.

“We vinden het belangrijk dat er 1 of andere manier vorm van openbaar vervoer is, want nu hebben we nog een auto en weten niet of dit in de nabije toekomst anders wordt?” (vrouw, 65).

“Wij zijn gelukkig in de gelegenheid om overal naar toe te kunnen rijden maar en zijn genoeg doelgroepen en leeftijdscategorieën die afhankelijk zijn van alternatieve vervoersmethoden en het openbaar vervoer” (man, 47).

“Het wordt steeds meer een keuze om in het landelijk gebied te gaan wonen. Mensen die hier al hun hele leven wonen en minder mobiel zijn worden min of meer gedwongen in het stedelijk gebied te gaan wonen. Ik zie het veel in het afgelopen jaar dat ik hier woon. Het zou jammer zijn wanneer ouderen minder de deur uit kunnen en zo in een sociaal isolement terecht komen. Voor mij als jong volwassene heb ik voldoende mogelijkheden mij te verplaatsen” (man, 26).

“Ik kan nu nog overal komen omdat ik mobiel ben. Dat wordt anders als ik wat ga mankeren, dan is een goed alternatief een noodzaak in ons dorp. (belbus lijkt mij een goede optie) Voor mensen zonder rijbewijs (zoals mijn vrouw) is dit sowieso van belang” (man, 66).

“Ik ben in de gelukkige omstandigheid dat ik altijd wel vervoer kan regelen, waardoor ik niet afhankelijk ben van het openbaar vervoer, maar voor mensen die dat niet hebben, vind ik openbaar vervoer heel belangrijk. In welke vorm het dan ook is” (vrouw, 55).

“Ik kan overal komen omdat ik een auto bezit en geen fysieke ongemak heb. Voor oudere bewoners van onze gemeente zonder auto en/of met fysiek ongemak kan ik mij voorstellen dat het heel belangrijk is dat openbaar vervoer” op alle tijden van de dag binnen bereik is. Ook voor het ontvangen van bezoek (geen autobezitter) is dat belangrijk” (vrouw, 55).

De vraag is nu, kunnen ouderen zichzelf goed redden en zijn ze daarom niet afhankelijk van het openbaar vervoer of zijn juist de ouderen die zichzelf niet goed kunnen redden niet bereikt met de enquête. De respondenten geven aan dat ouderen het openbaar vervoer nodig hebben, terwijl de ouderen die de enquête ingevuld hebben aangeven dat zij op dit moment andere vervoermogelijkheden hebben. Ze hebben zelf een rijbewijs, of hebben familie/vrienden die hen helpen.

Naast ouderen, lijken jongeren (scholieren) ook afhankelijk te zijn van het openbaar vervoer, maar deze groep was lastig te benaderen. Scholieren die gereageerd hebben geven aan dat het huidige openbaar vervoer momenteel niet goed aansluit op hun lestijden waardoor ze gedwongen worden om te kiezen voor een ander vervoermiddel.

“Het is vervelend als je het eerste lesuur school hebt dus om 8:15 moet beginnen en de bus pas om 7:55 langskomt dus dat je dan te laat op school komt. Om die reden ga ik niet met het openbaar vervoer als ik het eerste lesuur heb. Dan zijn mijn ouders die mij met heel slecht weer in de winter op school afzetten en ik dan om 7:45 op school ben. Als ik om 10:45 moet beginnen dan rijdt de bus om 8:55 en ben ik om half 10 op school. Dit is dus ook geen optie. Als ik om 8:15 moet beginnen en met de buurtbus zou willen kan het niet omdat die vol is. ‘S middags uit school moet ik vaak heel lang wachten omdat de bus dan nog niet rijdt en ben ik om half 5 uit dan kan ik niet eens met de bus naar huis toe. Dus als het in de winter heel slecht weer is ben ik blij dat mijn moeder niet werkt zodat die mij kan komen ophalen” (vrouw, 16).

“Als het niet anders kan (zoals zo vaak) en ik moet echt naar school dan kan ik van iemand altijd wel een auto lenen, maar dat is erg lastig. De bus mist vaak net op een paar minuten de trein die ik nodig heb, dus of ik moet dan de bus van een uur eerder pakken maar als ik om half 9 op school moet beginnen zoals bijna altijd, dan heb ik al de eerste bus...” (man, 19).

“Ik kan niet naar mijn opleiding als er geen OV rijdt. Vaak langwachten overstaptijden. Het sluit niet goed aan. Op zondag rijdt er helemaal niks” (vrouw, 19).

Niet alleen scholieren klagen erover dat de bustijden slecht aansluiten op ander vervoer of werk. Ook volwassenen geven aan dat ze graag gebruik willen maken van het openbaar vervoer, maar dit niet doen omdat er een slechte aansluiting is. De wijze waarop het openbaar vervoer nu geregeld is in Hollands Kroon biedt weinig mogelijkheden om flexibel in te spelen op behoeften van de inwoners. Als men op het platteland woont is men min of meer gedwongen om voor eigen vervoer te zorgen of anders gezegd wonen op het platteland impliceert dat men zijn eigen vervoer kan regelen. De vraag is zo klein in dit gebied dat hier geen half uur diensten aangeboden kunnen worden. Maatwerk zou de oplossing moeten bieden voor

de geringe vraag, maar deze moet wel goed afgestemd zijn op de vraag. Momenteel lijkt dit nog onvoldoende het geval te zijn.

“Het probleem bij ons is dat ze juist voor de werkende mensen de laatste scholierendienst hebben opgeheven, dus die kan je niet meer nemen om thuis te komen, en nu heeft de buurtbus in de schoolvakantie de eerste rit eruit gebaald, dus 's morgens kun je die optie ook niet meer gebruiken. Het gaat dan om 17.00 in de avond en 7 uur in de ochtend. Vooral in de winter maakte ik daar gebruik van. Met mooi weer en geen harde wind heb ik de optie om te fietsen” (vrouw, 39).

“Omdat de bus slechts 1x per uur rijdt, pas vanaf 7.15 uur en niet in het weekend, ga ik altijd met de auto naar het station als ik met de trein ga. Het liefst zou ik met de bus naar mijn werk in Alkmaar gaan, maar zelfs als ik de eerste bus zou nemen, ben ik niet op tijd op mijn werk (8.30). Ik kan mij voorstellen dat als de bussen 1x per half uur rijden, ook 's ochtends vroeg en in het weekend, meer mensen met het OV gaan. Ik heb het idee dat nu vooral gekeken wordt naar het aantal mensen dat op dit moment het OV gebruikt, wat er weinig zijn (omdat er zo weinig mogelijkheden zijn) en daardoor wordt gedacht dat er geen behoefte is aan OV” (vrouw, 43).

“Het openbaar vervoer is uitermate slecht in een gebied waar de afstanden groot zijn en voorzieningen pover. Daarom moet men naar de stad. Een auto is van levens belang (vrouw, 82).

“Het enige wat ik weet is dat ik vanaf mijn huis een paar keer per dag met de bus kan reizen. De auto is in deze regio het aangewezen vervoermiddel om flexibel te zijn. OV is voor mijn geen optie, behalve de trein van Schagen naar Amsterdam” (man, 59).

“Bellen geen probleem alleen jammer dat het dagen van te voren moet. Geen winkel in dorp. Als het niet meer gaat afhankelijk van anderen” (vrouw, 70).

7.7 Conclusie

Uit dit onderzoek blijkt dat de meeste respondenten geen problemen hebben om hun mobiliteitsbehoeften te bevredigen. Er is een kleine groep (13%) bij wie er niet kan worden voldaan aan hun mobiliteitsbehoeften. Het zijn voornamelijk de activiteiten gericht op het bevredigen van sociale en recreatieve behoeften die niet uitgevoerd kunnen worden omdat er een vervoermiddel ontbreekt. Bijna alle respondenten bezitten een rijbewijs en het autobezit is ook zeer hoog onder de inwoners van de kleine kernen in Hollands Kroon. Er wordt weinig gebruik gemaakt van het openbaar vervoer, al is dit in vergelijking met het gemiddelde gebruik in landelijk gebied in Nederland wel hoger. De vraag is waar dit aan ligt, wellicht hebben mensen die gebruik maken van het openbaar vervoer meer gereageerd op het enquête dan niet-gebruikers.

De vraag naar openbaar vervoer is gering. Er is maar een klein percentage van respondenten (4,5%) afhankelijk van het openbaar vervoer. Veel respondenten redden zich zelf (zelfredzaamheid). Respondenten geven wel aan dat er voor vooral ouderen openbaar vervoer aanwezig moet zijn in de kernen (zorg voor anderen) en dat als zij zelf later oud zijn gebruik willen maken van het openbaar vervoer (zorg voor later). Het blijkt echter dat de huidige generatie ouderen niet afhankelijk is van het openbaar vervoer, zij redden zich. Het zijn met name jongeren (scholieren) die van het openbaar vervoer gebruik willen/moeten maken.

Daarnaast wordt wel aangegeven dat als er meer openbaar vervoer geboden wordt dat de respondenten dan meer gebruik hiervan zou maken. Op dit moment zijn er weinig mogelijkheden als men met het openbaar vervoer wil reizen. Men is erg afhankelijk van wanneer en waar de bus rijdt en daarom hebben veel inwoners er voor gekozen om voor eigen vervoer te zorgen. Van de belbus wordt amper gebruik gemaakt.

Vanuit de aanbodzijde is het gezien de ontwikkelingen die er spelen niet realistisch en haalbaar om frequenter openbaar vervoer aan te gaan bieden. Daarnaast kan gezien de ontwikkeling van vergrijzing in Hollands Kroon verwacht worden dat de afhankelijkheid van het openbaar vervoer alleen maar verder zal afnemen. Er komen meer ouderen bij (die zich zelf kunnen redden) en het aandeel jongeren dat afhankelijk is van het openbaar vervoer) daalt. Maatwerk is de oplossing voor de kleine groep die gebruik wil/moet maken van het openbaar vervoer.

8.1 Introductie

In dit hoofdstuk wordt als eerste antwoord gegeven op de deelvragen. De hoofdvraag wordt daarna beantwoord met de antwoorden van de verschillende deelvragen. De hoofdvraag luidt: *Welke mobiliteitsbehoeften hebben individuen in kleine kernen en welke mobiliteitsvraag is specifiek voor het openbaar vervoer en/of andere vormen van collectief vervoer⁶⁶ en hoe kan openbaar vervoerbeleid en ruimtelijke ordeningsbeleid een bijdrage leveren aan een oplossing voor deze behoeften?*

De beantwoording van de hoofdvraag is de basis voor de aanbevelingen voor beleid en vervolgonderzoek die daaruit voortvloeien. Er wordt afgesloten met een discussie.

Het openbaar vervoer in Nederland is een aanbodgericht systeem, de subsidie van de rijksoverheid heeft een grote invloed op het aanbieden van openbaar vervoer. De afgelopen jaren groeit deze subsidie echter niet evenredig mee met de kostenstijgingen in het openbaar vervoer (Boot e.a., 2014). Provincies moeten prioriteiten stellen en gaan bezuinigen op het openbaar vervoer. Deze bezuinigingen treffen als eerste het openbaar vervoer in gebieden waar deze het minst rendabel is en het meest afhankelijk is van subsidies. Dit betreft veelal de dunbevolkte gebieden. In kleine kernen is het niet meer haalbaar om reguliere lijnbussen te laten rijden. Er moeten oplossingen worden bedacht om een goed aanbod te bieden voor een beperkte en specifieke vraag naar openbaar vervoer in een situatie waarin de financiële middelen beperkt zijn. Er wordt ook wel gesproken over ‘de onderkant van de markt’, *Daar waar een behoefte is aan OV-voorzieningen maar waar die niet of nauwelijks geboden wordt*. Hiervoor is inzicht in de mobiliteitsvraag van inwoners van kleine kernen van belang. Aan de hand van een case-study in de gemeente Hollands Kroon is onderzocht welke mobiliteitsvraag inwoners van kleine kernen hebben.

De gemeente Hollands Kroon is een anticipeergebied, een gemeente waar krimp zijn intrede gaat doen. De veranderingen die gaan plaatsvinden bestaan uit ontgroening, vergrijzing, daling van de beroepsbevolking en veranderende samenstelling van de huishoudens. De meest in het oog springende verandering hierbij is de vergrijzing. Hierdoor hebben er ook al veranderingen plaatsgevonden in het openbaarvervoeraanbod. Er zijn kleinschalige initiatieven geïntroduceerd, zoals de buurtbus en de belbus. De gemeente Hollands Kroon is exemplarisch voor andere P10-gemeenten⁶⁷. Deze gemeenten hebben dezelfde kenmerken op het gebied van demografie en inwoners moeten lange afstanden overbruggen naar voorzieningen.

8.2 Beantwoording deelvragen

8.2.1 Welke invloed hebben de ontwikkelingen in kleine kernen op de mobiliteit van individuen in kleine kernen?

In veel kleine kernen in het landelijk gebied vindt krimp plaats⁶⁸. De gevolgen van krimp hebben zowel een fysieke, sociale en economische kant. De gevolgen kunnen groot zijn voor de woningmarkt, de arbeidsmarkt, onderwijs, zorg, bereikbaarheid, de leefbaarheid en de aantrekkelijkheid van het gebied voor (potentiële) bewoners. Door krimp kan er een vicieuze cirkel ontstaan. De afname van het aantal geboortes, het gebrek aan voldoende werkgelegenheid, urbanisatie en eventueel de opkomst van concurrerende regio's zijn factoren die elkaar vaak versterken en voor verdergaande demografische krimp, ontgroening en vergrijzing zorgen in kleine kernen. De demografische krimp heeft ook invloed op de mobiliteit van individuen in kleine kernen. Veranderingen in de omvang van de mobiliteit worden bepaald door: veranderingen in de omvang en samenstelling van de bevolking en door veranderingen in gedrag.

In de eerste plaats neemt het aantal verkeersdeelnemers af door de demografische krimp, er zijn minder mensen. Daarnaast veranderen de verplaatsingsmotieven. Door vergrijzing zijn er meer ouderen (65-plussers) en die hebben een ander activiteitenpatroon dan jongeren: er vindt een verschuiving van woon-werk verkeer naar recreatief verkeer plaats. Ook zullen inwoners langere afstanden moeten afleggen om voorzieningen te bereiken.

⁶⁶ In dit onderzoek worden onder openbaar vervoer ook andere vormen van collectief vervoer (besloten vervoer) verstaan, omdat de reiziger deze vormen van collectief vervoer vaak als openbaar vervoer ervaart.

⁶⁷ Een samenwerkingsverband tussen elf grote plattelandsgemeenten.

⁶⁸ Er kan onderscheid gemaakt worden tussen daling van het aantal inwoners, daling van het aantal huishoudens en veranderingen in samenstelling van de bevolking. Vaak gaat krimp hand in hand met ontgroening en vergrijzing. Krimp vindt niet overal in Nederland plaats en zeker niet in dezelfde mate.

In kleine kernen vindt er verschraling van het voorzieningenniveau plaats omdat het draagvlak afneemt. Dit komt doordat er steeds minder mensen in de kernen wonen. Er ontstaat een mismatch tussen de behoefte aan voorzieningen en de aanwezigheid van voorzieningen. Dit is geen probleem indien een persoon de mogelijkheid heeft om zich naar deze voorziening te verplaatsen. Als dit niet met eigen vervoer kan is het openbaar vervoer een oplossing hiervoor. Maar doordat het draagvlak voor het openbaar vervoer ook verder afneemt (minder personen maken gebruik van het openbaar vervoer omdat er minder personen in het gebied zijn) verschaalt ook deze voorziening en verdwijnt het soms helemaal. Daarnaast bezuinigt de overheid ook op het openbaar vervoer.

Er moet verder rekening mee worden gehouden dat de bevolkingsgroei en bevolkingskrimp niet de enige factoren zijn die van invloed zijn op de mobiliteit. Economische, sociaal-culturele, ruimtelijke en technologische ontwikkelingen hebben ook een belangrijke rol. Zo heeft de afname van het aandeel en het gebruik van het openbaar vervoer in dunbevolkte gebieden vooral te maken met het toenemende auto- en rijbewijsbezit en het daardoor toenemende autogebruik. Dit alles is terug te voeren op de gestegen welvaart (toename inkomen en daling prijs auto, zowel bezit als gebruik) en veranderende leefstijlen (zoals arbeidsparticipatie van vrouwen).

8.2.2 Welke mobiliteitsvraag hebben individuen in kleine kernen?

De resultaten van deze deelvraag zijn afkomstig van de responsgroep uit de steekproef onder inwoners van gemeente Hollands Kroon. De deelvraag is opgesplitst in vijf subvragen. De deelvragen over de gedragmogelijkheden en gedragvermogens zijn samengevoegd omdat de resultaten van beide deelvragen elkaar goed aanvullen en deels overlappen.

2a Welke mobiliteitsbehoefte hebben individuen in kleine kernen?

Vervulde mobiliteitsbehoefte

De mobiliteitsbehoefte wordt omschreven als *de behoefte van een individu om zich te verplaatsen om een activiteit elders te kunnen ontplooiën*. Het gaat hier om de activiteiten die een persoon buitenhuis wil ondernemen, waar een verplaatsing voor nodig is om er te komen. Op een doordeweekse dag worden er meer activiteiten ondernomen dan op een dag in het weekend. Activiteiten gericht op (toekomstige) inkomensverwerving worden doordeweeks vaker ondernomen dan in het weekend. In het weekend worden er juist meer recreatieve activiteiten ondernomen dan doordeweeks. Beiden liggen in de lijn der verwachtingen gezien het feit dat doordeweeks mensen moeten werken of naar school moeten. Activiteiten gericht op het onderhouden van het huishouden worden vaker in het weekend ondernomen dan doordeweeks.

Activiteiten gericht op (toekomstige) inkomensverwerving liggen op grotere afstand van het woonadres in vergelijking met de andere typen activiteiten. Dit kan verklaard worden door de ruimtelijke mismatch tussen woon- en werkgebieden (Harms, 2008, p.69). Suburbanisatie, schaalvergroting, clustering van werkgelegenheid, hogere eisen aan woongebieden en het feit dat mensen steeds vaker gespecialiseerd opgeleid worden, hebben er voor gezorgd dat wonen en werken op grotere afstand van elkaar liggen.

Verder blijkt dat jongeren/volwassenen (tot 65 jaar) meer activiteiten gericht op (toekomstige) inkomensverwerving ondernemen dan ouderen (65-plussers), wat logisch is gezien het feit dat ouderen met pensioen gaan.

Er blijkt een verschil tussen mannen en vrouwen wat betreft afgelegde afstanden. Mannen leggen gemiddeld meer kilometers af dan vrouwen. Gezien het feit dat mannen en vrouwen steeds meer hetzelfde activiteitenpatroon krijgen zou verwacht mogen worden dat ze even veel kilometers afleggen (Schoemaker, 2002). Wellicht heeft hier meegespeeld dat vrouwen vaker werk in de omgeving van hun woning hebben gezocht om werk en de zorgtaak voor bijvoorbeeld kinderen te kunnen combineren.

Onvervulde mobiliteitsbehoefte

Het grootste gedeelte van de inwoners geeft aan dat aan zijn/haar mobiliteitsbehoefte wordt voldaan. Iets meer dan tien procent (12,8%) van de inwoners kan echter zijn/haar mobiliteitsbehoefte niet bevredigen omdat een vervoermiddel ontbreekt. Deze groep bestaat vooral uit jongeren (60%). Daarnaast komt naar voren dat iets meer dan tien procent (11,3%) van de inwoners die een activiteit niet kunnen ondernemen omdat de verplaatsing te veel tijd kost. Het merendeel hiervan is vrouw (90%). Het zijn voornamelijk activiteiten gericht op het bevredigen van sociale en recreatieve behoeften die niet ondernomen kunnen worden omdat er een vervoermiddel ontbreekt of omdat er te weinig tijd is voor de verplaatsing (de reis heen en terug kost te veel tijd). Dit lag in de lijn der verwachtingen dat het grootste gedeelte van de inwoners

kan voldoen aan zijn/haar mobiliteitsbehoeften. Het merendeel beschikt over een eigen vervoermiddel om zich te verplaatsen, zo blijkt uit de volgende paragraaf.

2 b/c Welke gedragsmogelijkheden en gedragsvermogens hebben individuen in kleine kernen?

Zoals verwacht werd aan de hand van de literatuur (o.a. Harms, 2008) is het autobezit van inwoners van de kleine kernen in de gemeente Hollands Kroon hoog (meer dan 90%). Hoog opgeleiden bezitten vaker en meer auto's dan lager opgeleiden en daarnaast lijkt er ook een positief verband te zijn tussen het inkomen en het autobezit. Het autogebruik is ook hoog onder de inwoners van de kleine kernen. Bijna de helft van alle verplaatsingen wordt met de auto gedaan. Zowel doordeweeks als in het weekend gaat de voorkeur uit naar het vervoer met de auto. Activiteiten die op grotere afstand liggen worden vaker met de auto ondernomen dan activiteiten die op kortere afstand liggen. Zoals verwacht ligt het rijbewijsbezit hoog bij inwoners van kleine kernen en dit geldt ook voor oudere vrouwen. Zij gebruiken de auto ook nog eens daadwerkelijk (meer dan 50% van alle verplaatsingen zijn gemaakt als bestuurder van een auto). Dit is verrassend omdat er eerder een afname verwacht zou worden van het autogebruik onder vrouwen naar mate zij ouder worden (Harms 2008, p.128).

Het gebruik van het openbaar vervoer is laag bij de inwoners. Het aandeel dat gebruik maakt van het openbaar vervoer ligt rond de 6 procent op een doordeweekse dag en op een dag in het weekend ligt dit rond de 3 procent. Dit percentage is echter hoog in vergelijking met het gemiddelde van heel Nederland (5 %) en voor een dunbevolkt gebied zou het gemiddeld op 1 procent uit moeten komen (Van der Blij, 2015). Dat de resultaten van dit onderzoek een hoger aandeel laten zien kan wellicht verklaard worden doordat vooral ov-reizigers de vragenlijst ingevuld hebben. De helft van de inwoners geeft aan wel eens gebruik te maken van het openbaar vervoer. Maar het grootste gedeelte van de inwoners (95,5%) is niet afhankelijk van het openbaar vervoer en geeft aan een alternatief te hebben. Een voorkeur voor het openbaar vervoer ligt onder de tien procent (latente vraag). Als inwoners geen auto tot hun beschikking hebben geeft men aan de voorkeur te hebben aan vervoer met een reguliere lijnbus boven een eigen vervoermiddel of andere vorm van openbaar vervoer. Inwoners geven aan het vervelend te vinden als bussen niet meer een vaste route en dienstregeling rijden.

2d. Hoe kijken individuen in kleine kernen tegen kleinschalige initiatieven in het openbaar vervoer aan?

Over de aspecten van kleinschalige initiatieven (o.a. het gebruik van kleinere voertuigen, het vooraf moeten bellen, het samenvoegen met Wmo-vervoer) zijn de meningen verdeeld onder de inwoners van kleine kernen. Er wordt weinig gebruik gemaakt van de belbus in Hollands Kroon en dit kan wellicht verklaard worden doordat er een extra handeling uitgevoerd moet worden voordat er gebruik van gemaakt kan worden, namelijk bellen. Ook geven de inwoners aan liever een vaste route en dienstregeling te hebben in plaats van wanneer er vervoer op aanvraag geregeld moet worden. Het merendeel van de inwoners zou het overigens niet vervelend vinden als het reguliere openbaar vervoer samengevoegd wordt met het doelgroepenvervoer (Wmo-vervoer). Ouderen (45 jaar en ouder) staan over het algemeen positiever tegenover kleinschalige initiatieven dan jongere personen. Maar de leeftijdsklasse 15 tot 45 jaar staat wel positiever tegenover het feit als bussen geen vaste route en dienstregeling rijden dan de leeftijdsklasse 45 jaar en ouder. Dit is apart, omdat er verwacht zou worden dat zij (leeftijdsklasse 15 tot 45 jaar) behoefte zouden hebben aan gestructureerde dienstregeling. Personen in deze leeftijdsklasse hebben vaker een vast patroon. Zij gaan naar werk of school, dit in tegenstelling tot ouderen waarvan het activiteitenpatroon veel gedifferentieerder is.

2e. Welke mobiliteitsvraag is specifiek voor het openbaar vervoer?

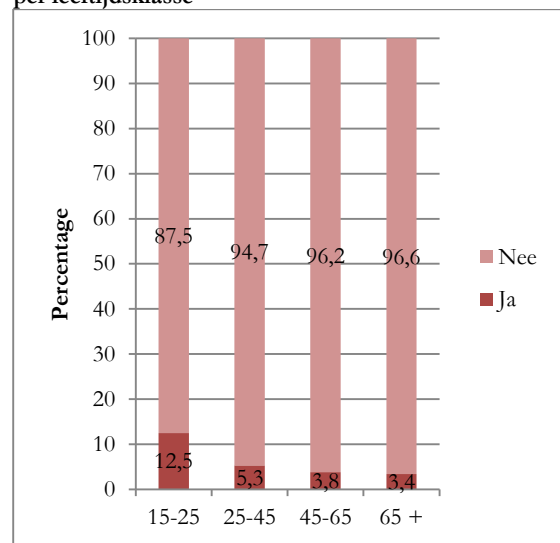
Uit het onderzoek blijkt dat de vraag gering is. Er is ook maar een klein percentage van de inwoners (4,5%) afhankelijk van het openbaar vervoer. De zelfredzaamheid is hoog onder de inwoners van kleine kernen in Hollands Kroon. Een verrassende uitkomst is dat de ouderen zichzelf prima redden en niet afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. Er werd verwacht dat ouderen gebruik van maken van het openbaar vervoer, echter beschikken de meeste ouderen over een rijbewijs en auto. Als ze geen auto hebben, hebben ze een sociaal vangnet (familie/vrienden in de buurt) die hen helpt om zich te kunnen verplaatsen. Ouderen geven aan niet afhankelijk te zijn van het openbaar vervoer, dit in tegenstelling tot wat in de literatuur beschreven wordt (Ram, 2015). Harms (2008) geeft aan dat vrouwen zonder rijbewijs een belangrijke doelgroep zijn voor het openbaar vervoer. Er blijken echter maar weinig oudere vrouwen zonder rijbewijs zijn (18%).

Er is wel een kleine groep (10%) die aangeeft liever het openbaar vervoer te willen gebruiken, dit zijn met name jongeren. Zij zijn ook het meest afhankelijk van het openbaar vervoer (tabel 8.1). De minst

afhankelijke groep zijn de 65-plussers. Door vergrijzing en ontgroening zal de groep jongeren afnemen en de groep ouderen toenemen. Hierdoor zal de vraag naar het openbaar vervoer verder afnemen.

Er wordt aangegeven door de bewoners dat als er meer openbaar vervoer aangeboden wordt dat men daar dan meer gebruik van zou maken. Op dit moment zijn er weinig mogelijkheden om met het openbaar vervoer te reizen. Er is weinig flexibiliteit, men is erg afhankelijk van waar en wanneer de bus rijdt. Daarom hebben veel inwoners er voor gekozen om voor eigen vervoer te zorgen. Van de belbus wordt amper gebruik gemaakt. Ondanks dat blijkt dat ouderen zichzelf prima redden wordt er door veel mensen aangegeven dat er voor ouderen openbaar vervoer aanwezig moet zijn in de kleine kernen (zorg voor ouderen). Daarnaast geven ze aan dat wanneer zij zelf oud zijn graag openbaar vervoer tot hun beschikking willen hebben (zorg voor later). Dit is echter wel paradoxaal te noemen, aangezien de ouderen van nu geen/amper gebruik van het openbaar vervoer maken.

Figuur 8.1: Afhankelijkheid van het openbaar vervoer per leeftijdsklasse



8.2.3 Op welke manier kunnen openbaar vervoerbeleid en ruimtelijke ordeningsbeleid tegemoet komen aan de mobiliteitsbehoeften van individuen in kleine kernen?

Vanuit de aanbodzijde is het niet realistisch en haalbaar om frequenter openbaar vervoer aan te bieden vanwege ontwikkelingen op beleidsniveau. De vraag is zo klein in deze gebieden dat er geen reguliere lijnbussen kunnen worden gereden met de huidige financiële middelen. Er zal meer maatwerk geleverd moeten worden voor de kleine groep die gebruik wil maken en/of afhankelijk is van het openbaar vervoer.

De vraag naar openbaar vervoer zal de komende jaren ook aan verandering onderhevig zijn doordat de bevolkingssamenstelling verandert door demografische krimp. Oplossingen zullen daarom vooral moeten worden gezocht binnen het openbaar vervoerbeleid, omdat deze op korte termijn geïmplementeerd kunnen worden. Op deze manier kan er flexibel ingespeeld worden op de vraag. Binnen het ruimtelijke ordeningsbeleid kan dit niet of nauwelijks, dit gaat namelijk om structurele oplossingen voor de langere termijn. Maar om de gehele krimpproblematiek aan te pakken is ook ruimtelijke ordeningsbeleid noodzakelijk. OV-beleid en RO-beleid kunnen elkaar goed aanvullen, een integrale planning⁶⁹ is gewenst.

Vanuit het openbaar vervoerbeleid zijn er verschillende manieren om invulling te geven aan de kleinschalige initiatieven om maatwerk te kunnen leveren. Bij kleinschalige initiatieven kan gedacht worden aan buurtbussen, belbussen of een combinatie van middelen (samenvoeging met Wmo-vervoer). Hoe flexibel deze initiatieven ingericht worden is aan de beleidmakers. De regiotaxi is de meest flexibele vorm maar zeker niet de meest kostenbesparend. Door groeperingen kan de doelmatigheid worden verhoogd (groeperen op schaalniveau, vertrektijden en/of opstapplaatsen).

Het openbaar vervoeraanbod gaat in dunbevolkte gebieden van een aanbodgericht systeem naar een vraagafhankelijk systeem. Vraagafhankelijke systemen zijn systemen die alleen rijden op afvraag van de reiziger (voorbeelden hiervan zijn de regiotaxi en de belbus). Met deze systemen kan er flexibel worden ingespeeld op de geringe vraag tegen lagere kosten dan bij een reguliere lijnbus.

Daarnaast speelt de vraag de initiatieven via het huidige openbaar vervoerbeleid worden aangeboden of particulier. Is het de taak van de overheid om iedereen te voorzien in vervoer om zich te kunnen verplaatsen? In het huidige beleid wordt erkend dat bij ruimtelijke ontwikkelingen in lage dichtheid het openbaar vervoer nooit een dragende rol kan hebben en dat de auto juist bevorderd dient te worden (Bertolini, 2009). Maar voor degene die geen mogelijkheid hebben, dient de overheid een mogelijkheid aan te bieden. Er ontstaan steeds meer particuliere initiatieven zoals de Boodschappenshuttle in

⁶⁹ Integrale planning beoogt tot een synthese te komen van verschillende vormen van facetplanning en sectorplanning (Spit & Zoete, 2009, p.21).

Badhoevedorp⁷⁰. Voor jongeren (scholieren) biedt de e-bike mogelijkheden. Het gebruik van de e-bike vergroot de actieradius waarbinnen de scholieren en studenten fietsend naar school kunnen gaan. Er zijn al pilots gestart met het introduceren van e-bike onder scholieren (Groningen Bereikbaar, 2014).

8.3 Conclusie: beantwoording hoofdvraag

Welke mobiliteitsbehoeften hebben individuen in kleine kernen en welke mobiliteitsvraag is specifiek voor het openbaar vervoer en/of andere vormen van collectief vervoer en hoe kan openbaar vervoerbeleid en ruimtelijke ordeningsbeleid een bijdrage leveren aan een oplossing voor deze behoeften?

De mobiliteitsbehoeften van individuen in kleine kernen bestaat doordeweeks voornamelijk uit activiteiten gericht op (toekomstige) inkomensverwerving (werk en onderwijs). In het weekend is er vooral de behoefte aan activiteiten gericht op het bevredigen van sociaal en recreatieve behoeften. Iets meer dan tien procent van de individuen kan niet in zijn/haar mobiliteitsbehoeften voorzien (het gaat voornamelijk om activiteiten gericht op het bevredigen van sociale en recreatieve behoeften). Vaak ontbreekt hier een eigen vervoermiddel en zou er beroep willen worden gedaan op het openbaar vervoer.

De vraag naar openbaar vervoer is op dit moment zeer klein. Inwoners van kleine kernen zijn zelfredzaam en zorgen voor eigen vervoer. Het gebruik van het huidige openbaar vervoer zal niet toenemen, en met het huidige ontwikkelingen zal het eerder afnemen waardoor het voor inwoners nog minder aantrekkelijk wordt om er gebruik van te (gaan) maken. Alleen inwoners die geen alternatief hebben zullen gebruik (blijven) maken van het openbaar vervoer. De groep die afhankelijk is van het openbaar vervoer is voornamelijk de groep jongeren en niet de ouderen. Door vergrijzing en ontgroening onder de inwoners van de kleine kernen zal de groep jongeren gaan afnemen. Hierdoor zal de vraag naar het openbaar vervoer verder afnemen.

De vraag naar openbaar vervoer zal dus de komende jaren nog aan verandering onderhevig zijn. Binnen het openbaar vervoer beleid zullen daarom de oplossingen moeten worden gezocht. Er kan op deze manier flexibel ingespeeld worden op de vraag. Voor het aanpakken van de gehele krimp-problematiek is er wel een integrale planning (combinatie van sector- en facetplanning (zoals RO-beleid) noodzakelijk.

Via het openbaar vervoerbeleid kan er doormiddel van kleinschalige initiatieven maatwerk geleverd worden. Er is een verschuiving zichtbaar van een aanbodgericht systeem naar een vraagafhankelijk systeem. Dit sluit aan bij de visie van Van der Wouw (2011, p.40) om het openbaar vervoer in dunbevolkte gebieden als een aanvullende voorziening aan te bieden en zich vooral te richten op doelgroepen die er afhankelijk van zijn in plaats om iedereen te bedienen.

Door de inwoners van kleine kernen in Hollands Kroon wordt er aangegeven dat ze juist behoefte hebben aan vaste route en vaste dienstregeling. De uit het onderzoek naar voren gekomen doelgroep, te weten die van de jongeren vindt het overigens minder erg als de vaste route en dienstregeling verdwijnen dan ouderen. Het is aan beleidmakers om met bewoners om de tafel te gaan zitten om tot een openbaar vervoeraanbod te komen die aansluit bij de behoeften van de bewoners en die financieel haalbaar is.

De meerwaarde van dit onderzoek ten opzichte van de huidige literatuur is dat in dit onderzoek de mening van de inwoners van kleine kernen over kleinschalige initiatieven wordt gevraagd (invalshoek vanuit de vraagkant), terwijl in andere literatuur vanuit de aanbodkant wordt geredeneerd. Daarnaast is de meerwaarde van dit onderzoek dat er duidelijk zichtbaar wordt dat het vooral jongeren (scholieren) zijn die de doelgroep vormen voor het openbaar vervoer in kleine kernen. Daarnaast bevestigen de resultaten nogmaals dat de vraag naar openbaar vervoer in kleine kernen gering is (de onderkant van de ov-markt). De resultaten zijn generaliseerbaar naar alle plattelandsgemeenten (P10-gemeenten), zoals Hollands Kroon die worstelen met het krimp-vraagstuk. Wel is er enige voorzichtigheid geboden omdat krimp niet overal dezelfde weerslag heeft, het is context gebonden.

8.4 Aanbevelingen

Op basis van de conclusie uit dit onderzoek worden een aantal aanbevelingen gedaan. De case-study naar de mobiliteitsvraag van inwoners van kleine kernen heeft plaatsgevonden in de gemeente Hollands Kroon. Deze paragraaf begint daarom met aanbevelingen aan deze gemeente voor toekomstig beleid (overigens ook deels toepasbaar voor andere krimp-gemeenten). Daarna worden aanbevelingen voor vervolgonderzoek besproken.

⁷⁰ Voor meer informatie over particuliere initiatieven in het personen vervoer wordt verwezen naar het rapport van KpVV: Particuliere initiatieven in het personenvervoer, 2013.

8.4.1 Aanbevelingen aan de gemeente Hollands Kroon

Monitoren van de demografische ontwikkelingen

Het is van belang dat de gemeente (voor zover de gemeente hier over gaat⁷¹), in samenwerking met de provincie, de veranderingen in de bevolkingsopbouw meeneemt bij het vormgeven van het openbaar vervoeraanbod. Vergrijzing heeft invloed op de mobiliteitsbehoeften; ouderen ondernemen andere activiteiten dan jongeren. De vraag naar het openbaar vervoer zal naar verwachting verder afnemen. De groep jongeren die afhankelijk is van het openbaar vervoer zal afnemen door de ontgroening. De bevolkingssamenstelling is dynamisch door de ontwikkeling van demografische krimp. Krimp heeft een structureel karakter.

Houd oog voor de doelgroepen van het openbaar vervoer en ga er mee in gesprek

Uit de onderzoeksgegevens blijkt het grootste gedeelte van de inwoners zichzelf te kunnen redden, veel inwoners hebben namelijk de beschikking over één of meerdere auto's. Het zal dus een kleine groep inwoners betreffen die afhankelijk is van het openbaar vervoer. Het is van belang om de doelgroepen in kaart te brengen, omdat de samenstelling van de bevolking verandert. Dit is weer van invloed op de mobiliteitsvraag. Op basis van de onderzoeksgegevens is de aanbeveling aan de gemeente Hollands Kroon om verder te onderzoeken welke groepen er naast scholieren nog meer afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. Het verdient aanbeveling om met scholieren, maar ook met ouderen en mensen met een fysieke beperking om de tafel te gaan zitten om beter in kaart te brengen wat hun behoefte is en of het vervoeraanbod hier beter op aangepast kan worden.

Vanuit de inwoners bestaat er een vraag naar meer openbaar vervoer. Ze geven aan dat de huidige busdiensten slechte aansluitingen op werk/school hebben. Een mogelijke oplossing kan zijn dat de bustijden beter hierop aangepast worden. Zeer weinig inwoners maken gebruik van de Belbus, uitspraken over de tevredenheid en het gebruik is lastig omdat de responsgroep klein is. Een aanbeveling is wel dat het belangrijk is om bij de introductie van nieuwe systemen de toegankelijkheid van het systeem zeer groot te maken zodat inwoners er bekend mee kunnen worden en kunnen ervaren. De uitspraak "Onbekend maakt onbemind" is hier wellicht van toepassing. Daarnaast moet er rekening mee worden gehouden dat bij het introduceren van kleinschalige initiatieven, de kans aanwezig is dat een deel van de huidige klanten afhaakt, waardoor de vraag naar openbaar vervoer nog kleiner maakt.

Om in contact te komen met de doelgroepen van het openbaar vervoer bieden panels mogelijk een oplossing. De enquête is wellicht niet een geschikte methode, gezien de zeer hoge non-respons van dit onderzoek. Daarnaast is de enquête minder geschikt om sociaal zwakkeren en jongeren te bereiken.

Werk samen met andere gemeenten en andere overheidslagen

Het zoeken naar het juiste schaalniveau voor zowel ruimtelijk- als mobiliteitsbeleid is een onbegonnen werk door de toenemende differentiatie en dynamiek van de actieruimtes (activiteitenpatronen) van personen (Bertolini, 2009). Het activiteitenpatroon heeft in toenemende mate een geïndividualiseerd, geïntensiveerd, geïnformatiseerd en een geïnternationaliseerd karakter gekregen: "Het lijkt van veel groter belang om het vermogen te vergroten om op verschillende schaalniveaus tegelijkertijd beleid te voeren en actiegerichte coalities van een aantal partijen te vormen, al naar gelang de aard en de schaal van het probleem (Bertolini, 2009, p12). Dit wordt ook wel multi-level governance genoemd. Voor het maken van beleid is van belang dat er op verschillende- en tussen schaalniveaus wordt samengewerkt. Daarbij kan er door samenwerken schaalvoordelen worden behaald. Dit maakt openbaar vervoerbeleid efficiënter en werkt kostenbesparend.

8.4.2 Aanbevelingen voor vervolgonderzoek

Verder onderzoek naar de aansluiting van kleinschalige initiatieven (maatwerk) op de vervoervraag

De afgelopen jaren is er bezuinigd en zijn er reguliere buslijnen verdwenen uit kleine kernen. Ondanks de kleine vraag konden deze reguliere lijnen voorheen blijven bestaan, dankzij de subsidie van het rijk aan de provincies (de BDU). Deze subsidie is afgenomen: de onderkant van de markt moet nu op zoek naar oplossingen. De alternatieven die kunnen dienen als oplossing voor de gebieden waar de reguliere lijndiensten verdwijnen staan nog in de kinderschoenen. Het is daarom wenselijk om verder onderzoek te

⁷¹ Provincies zijn verantwoordelijk voor het regionale openbaar vervoer in dunbevolkte gebieden. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor het doelgroepenvervoer (contractvervoer).

doen naar de invloed van het implementeren van kleinschalige initiatieven en de vraag naar openbaar vervoer. Hoe kan er op de beste manier maatwerk geleverd worden?

Het meenemen van comfort, veiligheid, snelheid, gemak, OV-prijs en attitude in onderzoek naar mobiliteitsvraag

Dit onderzoek heeft zich op de mobiliteitsvraag volgens het NOA-model gericht, aspecten zoals comfort, veiligheid, snelheid, gemak, prijs van openbaar vervoer zijn hierin niet meegenomen. Dit zijn ook relevante aspecten om te onderzoeken als het gaat over kleinschalige initiatieven in het openbaar vervoer. De attitude tegenover openbaar vervoer is deels gepeild door te vragen naar voorkeur van vervoermiddel en de aspecten van kleinschalige initiatieven maar deze kan ook nog verder uitgediept worden. De attitude is namelijk ook van belang bij de overweging om te kiezen voor een bepaalde vervoerswijze (de modaliteitskeuze) (Van Wee & Annema, 2009, pp.39-40).

Uitgebreider onderzoek naar de impact van krimp op de personenmobiliteit

Daarnaast is verder onderzoek nodig naar krimp en de impact daarvan op de mobiliteit. Dit onderzoek heeft in de gemeente Hollands Kroon (anticipeergebied, hoofdstuk 2 & 5) plaatsgevonden. Op hoofdlijnen zullen de resultaten van dit onderzoek overeenkomen met andere gebieden die te maken hebben met krimp. Maar krimp vindt niet overall hetzelfde plaats en heeft dus overall een andere uitwerking op de mobiliteitsbehoeften. De gemeente Hollands Kroon zal te maken hebben met andere problemen dan bijvoorbeeld een gemeente in Limburg (topkrimgebied, hoofdstuk 2 & 5).

8.5 Discussie

De resultaten van het onderzoek laten een beeld zien dat in de lijn der verwachtingen ligt. Het autogebruik is hoog onder inwoners van kleine kernen en weinig mensen zijn afhankelijk van het openbaar vervoer. Het betreft een zeer kleine groep inwoners die afhankelijk is van het openbaar vervoer. Aan de hand van de literatuur werd verwacht dat voornamelijk oudere vrouwen afhankelijk zouden zijn, om deze reden is er vanuit gegaan dat de responsgroep representatief is voor de populatie. Uit de resultaten blijkt dat deze groep niet/nauwelijks afhankelijk is. Er komt juist naar voren dat jongeren (scholieren) afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. Het aantal jongeren in de responsgroep is zeer laag. De vraag die gesteld kan worden, hebben alleen de jongeren gereageerd die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer en is dit selecte groepje representatief voor alle jongeren? Daarom is er voorzichtigheid geboden met het interpreteren van deze resultaten over deze groep en is het aanbevolen om hier verder onderzoek naar te doen. Er bestaat de kans dat er doelgroepen van het openbaar vervoer onvoldoende meegenomen zijn in dit onderzoek, doordat de responsgroep van dit onderzoek klein is.

Daarnaast is het percentage dat gebruik maakt van het openbaar vervoer aan de hoge kant in vergelijking met wat er verwacht zou mogen worden in dunbevolkte gebieden. Dit zou verklaard kunnen worden doordat veel mensen die gebruik maken van het openbaar vervoer de enquête ingevuld hebben en er zo een oververtegenwoordiging van deze groep is ontstaan.

Er blijft sowieso een vervoervraag naar het openbaar vervoer van inwoners van kleine kernen bestaan en de vraag is hoe deze vervuld kan/moet worden. Het is echter de vraag in hoeverre het een taak van de overheid is om voor openbaar vervoer te zorgen. Is het wellicht een keuze om in deze gebieden te blijven wonen en te accepteren dat er weinig/geen openbaar vervoer is? Is het dus de eigen verantwoordelijkheid van een inwoner om in een dunbevolkt gebied te wonen? Er is al een trend gaande dat de verzorgingsstaat steeds verder afgebroken wordt: voorzieningen waarop burgers eerder een beroep konden doen verdwijnen. Het moet echter toch niet zo zijn dat er personen zodanig in de problemen raken en geïsoleerd raken dat zij niet meer mee kunnen doen (participeren) in de maatschappij. Dit is een beleidskeuze en dit wordt besproken aan de hand van de rol van het ruimtelijke orderingsbeleid en het openbaar vervoerbeleid.

8.5.1 Rol voor de ruimtelijke ordening

De ruimtelijke indeling van Nederland is zeer bepalend voor het aantal - en de afstand van verplaatsingen. Doordat voorzieningen niet meer in kleine kernen aanwezig zijn moeten mensen zich wel verplaatsen. Daarnaast zijn verplaatsingspatronen van mensen steeds gedifferentieerder geworden. Het verplaatsingsgedrag is al geprobeerd te sturen door middel van RO-beleid (via concepten als 'gebundelde deconcentratie' naar de groeikernen, het compacte-stad beleid en de VINEX-wijken. Dat bleek echter zeer lastig te zijn omdat de relatie tussen ruimtelijke inrichting en mobiliteitsgedrag complex is.

Het ruimtelijke ordeningsbeleid is echter wel nodig om de krimpproblematiek aan te pakken om kleine kernen leefbaar te houden. Een actieve ruimtelijke sturing is onmisbaar voor de leefbaarheid en lokale economie van kleine kernen, om een verdere leegstand en verloedering tegen te gaan. Er wordt ook wel gesproken over een nieuw vakgebied: *de ruimtelijke ordening van de leegstand*. Dit gaat over waar we leegstand wel accepteren en waar in elk geval niet en waar ingegrepen moet worden indien er leegstand ontstaat (DTNP, 2013). Er moet worden geaccepteerd dat het door schaalvergroting en de concentratietendens niet meer mogelijk is om alle voorzieningen in een kern te houden. Het is van belang dat gekeken wordt op welke schaal het probleem aangepakt moet worden. Naast de planning voor de korte termijn (sectorbeleid) is er dus ook planning voor lange termijn (facetbeleid) nodig om de krimpproblematiek aan te pakken. De twee soorten beleid zijn complementair aan elkaar.

8.5.2 Rol voor het openbaar vervoer

Er is minder geld beschikbaar vanuit de rijksoverheid doordat de Brede Doel Uitkering (BDU) afneemt (BDU-index is lager dan kostenontwikkeling OV). De financiële middelen nemen af voor de openbaar vervoerautoriteiten en er moeten keuzes worden gemaakt. Maar ook door de afname van het aantal inwoners in krimpgebieden is er geen weg terug en zal er moeten worden geaccepteerd dat het openbaar vervoer in zijn huidige vorm (reguliere lijnbussen) niet meer haalbaar is in veel kleine kernen. Kleinschalige initiatieven zijn de oplossing om mensen toch een alternatief te bieden indien zij niet over eigen vervoer beschikken. Op deze manier kunnen de kleine kernen via maatwerk ontsloten blijven.

De toenemende autoafhankelijkheid van inwoners van kleine kernen wordt door beleidmakers niet als een probleem gezien. Er wordt zelfs expliciet gesteld dat de auto op maat gesneden is voor het maatschappelijk functioneren van mensen in dunbevolkte gebieden. De auto biedt in deze gebieden namelijk alleen maar voordelen (zoals snelheid en flexibiliteit) en niet de nadelen waar een stedelijk gebied tegenaan loopt, zoals congestie, ruimtegebrek en milieuoverlast. Dit gezegd hebbende is *“het succes van de auto geen vrijbrief voor het bezuinigen op alternatieven. Om een structurele vervoersarmoede bij een kleine en slinkende minderheid van de plattelandsbevolking [kleine kernen] te voorkomen, moet ook in de toekomst rekening worden gehouden met de behoefte aan alternatieve vervoersmogelijkheden”* (Harms, 2008, p. 195) en daar sluit ik mij bij aan.

LITERATUURLIJST

- Ajzen, I. (1987), Attitudes, traits, and actions: Dispositional prediction of behavior in personality and social psychology. In L. Berkowitz, ed., *Advances in experimental social psychology* 20, pp. 1-63. New York: Academic Press.
- Anderson, W.P., P.S. Kanaroglou & E.J. Miller (1996), Urban form, energy and the environment: a review of issues. Evidence and policy. *Urban studies* 33 (1), pp. 7-35.
- Annegarn, I.A.I.J. (2005), *Leefbaarheid van kleine kernen*. Literatuurrapport. Hoofddorp: Vereniging van Kleine Kernen.
- Baarda, D.B. & M.P.M. de Goede (2006), *Basisboek methoden en technieken*. Handleiding voor het opzetten en uitvoeren van kwantitatief onderzoek. Groningen: Noordhoff Uitgevers B.V. Vierde, geheel herziene druk.
- Bertolini, L. (2009), *De Planologie van mobiliteit*. Amsterdam: Universiteit van Amsterdam (UvA).
- Blij, F. van der (2015), *OV trends in dunbevolkte gebieden* [online]. [http://www.grontmij.nl/OntmoetGrontmij/Documents/OVSymposium/OV%20trends%20dunbevolkte%20gebieden%20\(Fred%20vd%20Blij\).pdf](http://www.grontmij.nl/OntmoetGrontmij/Documents/OVSymposium/OV%20trends%20dunbevolkte%20gebieden%20(Fred%20vd%20Blij).pdf) [Geciteerd 18 september 2015].
- Boeije, H., H. 't Hart & J. Hox (2009), *Onderzoeksmethoden*. Den Haag: Boom Lemma uitgevers.
- Boussauw, K. (2011), *Ruimte, regio en mobiliteit*. Aspecten van ruimtelijke nabijheid en duurzaam verplaatsingsgedrag in Vlaanderen. Antwerpen-Apeldoorn: Garant Uitgevers.
- Boot, R., T. van Helden, C. Nauta, B. Dekkers & R. Schoonveld (2014), *Beleidsdoorlichting artikel 15 Begroting Ministerie Infrastructuur en Milieu*. Amsterdam: Transtec Adviseurs & BMC Management Consultants.
- Beek, B. van, H. Flikkema, J. Francke, P. Besseling & W. Groot (2006), *Mobiliteit*. In: L. Janssen e.a., *Welvaart en Leefomgeving*. pp. 109-184. Den Haag: Centraal planbureau & planbureau voor de leefomgeving.
- Bügelhajema adviseurs (2015), *De gevolgen van demografische krimp* [online]. <http://www.bugelhajema.nl/actuele-projecten-economie-en-samenleving/159-de-gevolgen-van-demografische-krimp.html> [Geciteerd 9 februari 2015].
- Burns, A.C. & R.F. Bush (2006), *Principes van marktonderzoek*. Amsterdam: Pearson Benelux B.V.. Vierde druk.
- Cazemier, O. & S. Van der Vliet (2012), *Maatwerkvervoer als openbaar vervoer*. Eindrapport. Delft: Mobycon & Concordis groep. In opdracht van Stadsregio Rotterdam.
- CBS (2014), *Mobiliteit in Nederland; vervoerwijzen en motieven, regio's* [online]. <http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?DM=SLNL&PA=81129NED&D1=a&D2=0&D3=a&D4=a&D5=0&D6=l&VW=T> [Geciteerd 1 mei 2015].
- CBS (2015a), *Landelijk gebied* [online]. <http://www.cbs.nl/nl-NL/menu/methoden/begrippen/default.htm?ConceptID=2377> [Geciteerd 4 april 2015].
- CBS (2015b), *Mobiliteit in Nederland; vervoerwijzen en motieven, regio's* [online]. <http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?DM=SLNL&PA=81129NED&D1=a&D2=0&D3=a&D4=a&D5=0&D6=l&VW=T> [Geciteerd 22 mei 2015].
- Chapin, S. (1974), *Human activity patterns in the city: things people do in time and space*. New York: John Wiley and Sons.
- Chapin, S. (1978), *Human time allocation in the city*. In: T. Carlstein, D. Parkes, N. Thrift, eds., *Human activity and time geography*. Londen: Edward Arnold.
- Cheyne, C. & Imran, M. (2010), *Attitudes and behaviour in relation to public transport in New Zealand's non-metropolitan regions*. NZ Transport Agency research report 419.
- CROW (2014), *Nieuwe toegankelijkheidsrichtlijnen voor openbare ruimte en openbaar vervoer* [online]. <http://www.crow.nl/over-crow/pers/persberichten/nieuwe-toegankelijkheidsrichtlijnen-voor-openbare> [Geciteerd 28 april 2015].
- CROW (2015), *Collectief vervoer* [online]. <http://www.crow.nl/vakgebieden/verkeer-en-vervoer/collectief-vervoer> [Geciteerd 7 april 2015].
- Cullen, I. (1978), *The treatment of time in the explanation of spatial behaviour*. In: T. Carlstein, D. Parkes en N. Thrift, eds., *Human activity and time geography*. Londen: Edward Arnold.
- Dam, F. van (1995), *Meer voor minder*. Schaalverandering en bereikbaarheid van voorzieningen in landelijke gebieden in Nederland. Utrecht: Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen Universiteit Utrecht/knag.

- Dam, F. van, C. de Groot & F. Verwest (2006), Krimp en ruimte, bevolkingsafname, ruimtelijke gevolgen en beleid. Den Haag: Ruimtelijk Planbureau.
- Dam, F. van, C. de Groot & F. Verwest (2007), Groei, krimp en ruimte. Toekomstige regionale en lokale verschillen. Demos 23 (1), pp.1-5.
- Dam, F. Van & H. Hilbers (2013), PBL-notitie. Vergrijzing, verplaatsingsgedrag en mobiliteit. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- Dijst, M. (2006), Stilstaan bij beweging; over veranderende relaties tussen steden en mobiliteit (oratie). Utrecht: Universiteit Utrecht.
- DTNP (2013), Detailhandel heeft sleutelrol voor leefbaarheid in krimpgebieden [online]. <http://www.dtnp.nl/nieuws/?viewnieuwsitem=1&id=115> [Geciteerd 31 oktober 2015].
- Ede, S. van & J. Vonk (2013), Typisch P10. Een analyse van de P10-gemeenten op het gebied van demografie, economie, ruimte en zorg. Den Haag: Ape onderzoek & advies.
- Engelsman, J.C., J.M. Groenendijk & V. Timmermans (2010), Efficiencygegevens regionaal stad- en streekvervoer [online]. <https://www.pianoo.nl/sites/default/files/documents/documents/efficiencygegevensregionaalstad-enstreekvervoer.pdf> [Geciteerd 2 april 2015].
- FNV (2014), FNV Bondgenoten opent OV-meldpunt werkverdringing [online]. http://www.fnv.nl/sector-en-cao/alle-sectoren/publiek-belang/stadsvervoer/nieuws/869102-fnv_bondgenoten_opent_ovmeldpunt_werkverdringing/ [Geciteerd 13 september 2015].
- Gemeente Hollands Kroon (2014), Bestuursopdracht Omgevingsvisie, versie 1. Hollands Kroon: Gemeente Hollands Kroon.
- Gemeente Hollands Kroon (2015a), Alle dorpen [online]. http://www.hollandskroon.nl/beleven/alle-dorpen_3693/ [Geciteerd 23 mei 2015].
- Gemeente Hollands Kroon (2015b), Raden Kop van Noord-Holland willen samenwerking versterken [online]. http://www.hollandskroon.nl/leven/nieuws_3429/item/raden-kop-van-noord-holland-willen-samenwerking-versterken_24506.html [Geciteerd 17 mei 2015].
- Geurs, K. (2014), Dynamiek in mobiliteit en bereikbaarheid (oratie). Twente: faculteit Construerende Technische Wetenschappen van de Universiteit Twente.
- Giddens, A. (1984), The constitution of society; outline of the theory of structuration. Cambridge: Polity.
- Goodwin, P.B. (1983), Some problems in activity approaches to travel demand. In: S.M Carpenter & P.M Joens, eds., Recent advances in travel demand analysis, pp. 470-474, Aldershot: Gower.
- Goodwin, P. & K. Van Dender (2013), 'Peak Car' - Themes and Issues. Transport Reviews 33 (3), pp.243-254.
- Groningen bereikbaar (2014), Leveranciers e-bike gezocht voor pilot [online]. <http://www.groningenbereikbaar.nl/nieuws/detail/leveranciers-e-bike-gezocht-voor-pilot/> [Geciteerd 7 november 2015].
- Groot, N. de & J. Schonewille (2012), Krimp in beeld. De sociale gevolgen van demografische veranderingen. Utrecht: Movisie.
- Hägerstrand, T. (1970), What about people in regional science? In: Papers Regional Science Association 24 (1), pp. 7-21.
- Harms, L. (2008), Overwegend onderweg. Den Haag: Sociaal-Cultureel Planbureau.
- Harms, L., P. Jorritsma, A. 't Hoen & O. van de Riet (2011), Blik op de personenmobiliteit. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).
- Hospers, G.J. & N. Reverda (2012), Krimp, het nieuwe denken. Bevolkingsdaling in theorie en praktijk. Den Haag: Boom Lemma uitgevers.
- Huigen, P.P.P. & M.C.H.M. van der Velden, red. (1989), De achterkant van verstedelijkt Nederland. Utrecht: Koninklijk Nederlands aardrijkskundig genootschap/ geografisch instituut rijksuniversiteit Utrecht.
- Kennis- en projectenbank herbestemming (2015), Krimpfeiten en aanpakstrategieën (algemeen) . [online]. <http://www.kennisbankherbestemming.nu/kennisdossiers/krimp-en-erfgoed/krimp-feiten-en-aanpakstrategieen-algemeen> [Geciteerd 17 februari 2015].
- KiM (2014), Mobiliteitsbeeld 2014. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- KpVV (2013), Particuliere initiatieven in het personenvervoer. Eindrapportage. Ede: Kennisplatform Verkeer en Vervoer.
- Kraus, S.J. (1995), Attitudes and the Prediction of Behavior: A Meta-Analysis of the Empirical Literature. Pers Soc Psychol Bull January, 21, pp. 58-75.

- Langevelde, L. van (2013), De haltetaxi als mobiliteitsgarantie [online]. <http://www.crow.nl/vakgebieden/verkeer-en-vervoer/bibliotheek/kennisdocumenten/terugblik-zomerbijeenkomst-regie-op-collectief-ver?Zoekterm=weblog&page=1&searchsort=score&pagesize=10&parenturl=/Vakgebieden/Verkeer-en-Vervoer/Bibliotheek> [Geciteerd 15 februari 2015].
- Latten, J. & A. de Jong (2005), Nieuwe bevolkingsprognose CBS: Veel verandering, weinig groei, Demos 21 (1), pp. 5-8.
- Laws, R., M. Enoch, S. Ison & S. Potter (2009), Demand responsive transport: a review of schemes in England and Wales. *Journal of public transportation* 12, pp.19-37.
- Leidelmeijer, K. & G. Marlet (2011), Leefbaarheid in krimpggebieden. Een verkenning van de relatie tussen bevolkingskrimp en leefbaarheid. Amsterdam: RIGO Research & Advies BV.
- Levinson, D.M. & A. Kumar (1997), Density and the journey to work. *Growth and change* 28 (2), pp. 147-172.
- Li, X. & L. Quadrifoglio (2010), Feeder transit services: choosing between fixed and demand responsive policy. *Transportation research part C* 18, pp.770-780.
- Markus, A. (2014), Voorkom isolement dorpen met goede alternatieven voor OV [online]. <http://www.ovpro.nl/column-2/2014/05/16/voorkom-isolement-dorpen-met-goede-alternatieven-voor-ov/> [Geciteerd 10 februari 2015].
- Mees P. (2010), Transport for suburbia. Beyond the automobile age. London: Earthscan.
- Meurs, H. & R. Haaijer (2001), Spatial structure and mobility. *Transportation research part D* 6 (6), pp. 429-446.
- Meurs, H. (2013), De sociale functie van het openbaar vervoer [online]. <https://www.google.nl/url?sa=t&rcrt=j&q=&esrc=s&source=web&cd=4&cad=rja&uact=8&ved=0CDMQFjAD&url=http%3A%2F%2Fwww.rocovgelderland.nl%2Fdownload%2Fpublicaties%2F141&ei=BtpJVff7GcfiaP-RgYgD&usg=AFQjCNFj2DsWcWjIEsKvQP1jQ8AOrmSKnQ&bvm=bv.92291466,d.d2s> [Geciteerd 14 april 2015].
- Ministerie van Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties (2011), Brief afbakening anticipeergebieden [online]. http://www.vng.nl/files/vng/vng/Documenten/actueel/beleidsvelden/ruimte_wonen/2012/2011_Brief_afbakening_anticipeergebieden_krimp.pdf [Geciteerd 13 mei 2015].
- Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (2014), Provinciefonds Meicirculaire 2014. Den Haag: ministerie van Binnenlandse zaken en Koninkrijks relaties.
- Ministerie van Infrastructuur & Milieu (2012), Toegankelijk openbaar vervoer [online]. <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/openbaar-vervoer/toegankelijk-openbaar-vervoer> [Geciteerd 22 april 2015].
- Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (2013), Kamerbrief betreffende Visie doelgroepenvervoer/Valys d.d. 5 juli 2013. Kenmerk 126275-105688-DMO. Den Haag: Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (1981), Buurtbus evaluatie. Den Haag: ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- Movevisie (2002), Creativiteit maakt openbaar vervoer op platteland mogelijk. Zwolle: Movevisie.
- Movisie (2015), Wmo 2015: wat is er veranderd? [online]. <https://www.movisie.nl/artikel/wmo-2015-wat-er-veranderd> [Geciteerd 3 april 2015].
- MuConsult (2006), Openbaar vervoer op het platteland, Hoofdrapport. Amersfoort: MuConsult B.V.
- MuConsult (2013), Krachten bundelen voor toekomstvast doelgroepenvervoer en OV. Onderzoek in opdracht van Ministerie VWS. Amersfoort. MuConsult i.s.m. Significant & Alares.
- Myrdal, G. (1957), *Economic Theory and Underdeveloped Regions*. London: University Paperbacks, Methuen.
- Newman, P. & J. Kenworthy (1989), *Cities and Automobile Dependence: An International Sourcebook*. UK: Gower, Aldershot.
- Newman, P.W.G. & J.R. Kenworthy (1988), The transport energy trade-off: fuel efficient traffic versus fuel-efficient cities. *Transportation Research-A* 22a (3), pp.163-174.
- Nipper, J., K Schulz & E. Wiratanaya (2009), Germany's demographic changes and its implications for shrinking cities: disaster or development opportunities [online]. http://viessmanncentre.ca/wp-content/uploads/2011/06/Nipper_Schulz_Wiratanaya.pdf [Geciteerd 27 februari 2015].

- OECD (2012), Demographic change and local development: Shinkage, Renegeration and Social Dynamics. Parijs: Organisation for Economic Co-operation and Development.
- OV-bureau Groningen Drenthe (2014), Vervoeren, verbinden, verslimmen. Nota van Uitgangspunten voor de aanbestedingen van het openbaar vervoer per bus, in Groningen en Drenthe in de periode 2017-2027 [online].
http://www.ovbureau.nl/publish/pages/107616/nota_van_uitgangspunten_ov_per_bus_gr_dr_2017-2027_def.pdf [Geciteerd 26 april 2015].
- Pas, E. I. (1980), Toward the understanding of urban travel behavior through the classification of daily urban travel/activity patterns. Evanston: Northwestern University.
- Pater, B. de & H. van der Wusten (1996), Het geografische huis; de opbouw van een wetenschap. Bussum: Coutinho.
- Pieper, R., J.D. van 't Rot & E. Rosbergen (2014), Krimp en decentralisaties: hoe het doelgroepenvervoer en OV elkaar omarmen. Amsterfoort: MuConsult.
- Politieacademie (2014). Mobiliteit [online]. <https://thesaurus.politieacademie.nl/Thesaurus/Term/520> [geciteerd 3-5-2015].
- Provincie Noord-Holland (2012), Visie Openbaar Vervoer 2020. Haarlem: Provincie Noord-Holland, Directie Beleid, Sector Verkeer en Vervoer.
- Provincie Noord-Holland (2015), Impressieverslag congres Regie in kleinschalig OV [online]. <http://www.noord-holland.nl/web/Actueel/Nieuws/Artikel/Impressieverslag-Congres-Regie-in-kleinschalig-OV.htm> [Geciteerd 30 maart 2015].
- Provincie Utrecht (2004), Uitvoeringsplan project Leefbaarheid Kleine Kernen [online]. <https://www.stateninformatie.provincie-utrecht.nl/Vergaderingen/Provinciale-Staten/2004/31-december/20:00/PS2004ZCW14-uitvoeringsplan-project-kleine-kernen.pdf> [Geciteerd 29 april 2015].
- Provincie Zeeland (2015), Meest gestelde vragen over de haltetaxi [online]. <http://www.zeeland.nl/verkeer-en-openbaar-vervoer/openbaar-vervoer/meestgestelde-vragen-over-de-haltetaxi> [Geciteerd 7 mei 2015].
- Ram, E. (2015), Presentatie Ed Ram, Flowresulting [online]. <http://www.noord-holland.nl/web/file?uuid=d8134970-e579-46c8-8f83-279246345351&owner=4f93b5e9-22a6-43bd-8659-b924b3679f60> [Geciteerd 23 april 2015].
- RIGO (2011), 'Krimp, kiezen in kleine kernen'. Verslag van de inspiratiesessie tijdens de 'gebiedstafel Krimp' van 18 februari 2011 [online]. <http://www.rigo.nl/LinkClick.aspx?fileticket=1iLRoEsmWOM%3D&tabid=67&mid=385&forcedownload=true> [Geciteerd 6 mei 2015].
- Rijk, VNG & IPO (2009), Krimpen met kwaliteit. Interbestuurlijk actieplan bevolkingsdaling. Den Haag: Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Wonen, Wijken en Integratie, Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Vereniging van Nederlandse gemeente, Interprovinciaal Overleg.
- Rijksoverheid (2015a), Oorzaken en gevolgen bevolkingskrimp [online]. <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/bevolkingskrimp/oorzaken-en-gevolgen-bevolkingskrimp> [Geciteerd 4 februari 2015].
- Rijksoverheid (2015b), Contractvervoer: taxivervoer voor speciale groepen mensen [online]. <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/taxi/contractvervoer-taxivervoer-voor-speciale-groepen-mensen> [Geciteerd 16 april 2015].
- Ritsema, Eck van, J., F. van Dam & C de Groot (2013), Demografische ontwikkelingen 2010-2040. Ruimtelijk effecten en regionale diversiteit. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- RIVM (2014), Vergrijzing: Wat is de huidige situatie? [online]. <http://www.nationaalkompas.nl/bevolking/vergrijzing/huidig/> [Geciteerd 1 september 2015].
- ROVER (2015), Symposium Van portier tot portier [online]. <https://www.rover.nl/onze-activiteiten/symposia/archief-symposia> [Geciteerd 6 juni 2015].
- Rozendal, M. (2015), Transitie in kleinschalig openbaar vervoer [online]. <http://www.noord-holland.nl/web/file?uuid=b913918c-0e67-4cf2-8c86-dbe971138014&owner=4f93b5e9-22a6-43bd-8659-b924b3679f60> [Geciteerd 3 april 2015].
- Schmeink, B. (2015), Connexxion directeur: traditionele beroepen in ov gaan ingrijpend veranderen [online]. <http://www.ovpro.nl/special/2015/04/03/connexxion-directeur-traditionele-beroepen-in-ov-gaan-ingrijpend-veranderen/> [Geciteerd 24 april 2015].
- Schoemaker, T. (2002), Samenhang in vervoer- en verkeerssystemen. Bussum: Uitgeverij Coutinho.

- Schwanen, T. (2003), Spatial variations in travel behavior and time use; the role of urban form and sociodemographic factors in individuals' travel and activity patterns in the Netherlands. Utrecht: Proefschrift UU (uitgegeven in eigen beheer).
- SER (2011), Bevolgingskrimp, benoemen en benutten. Den Haag: Sociaal-Economische Raad.
- Slaakweg, A., F. Daalhuizen & E. Koomen (2015), De economische vitaliteit van kleine kernen [online], http://www.economie.nl/sites/default/files/024-027_SLAAK.pdf [Geciteerd 4 april 2015].
- Snellen, D., H. Hilbers & A. Hendriks (2005), Nieuwbouw in beweging; een analyse van het ruimtelijk mobiliteitsbeleid van Vinex. Den Haag/Rotterdam: RPB/NAi Uitgevers.
- SONDZ (2015), Representativiteit en wegen van onderzoeksresultaten [online]. <http://www.sondz.nl/downloads/representativiteit.pdf> [Geciteerd 14 juli 2015].
- Spit, T. & P. Zoete (2009), Ruimtelijke ordening in Nederland. Een wetenschappelijke introductie in het vakgebied. Den Haag: Sdu Uitgevers bv. Herziene editie.
- Spithorst, R. (2014), Bezuinigingen in OV kleine kernen leiden tot kaalslag [online]. <http://www.ovpro.nl/column-2/2014/04/28/bezuinigingen-in-ov-kleine-kernen-leiden-tot-kaalslag/> [Geciteerd 17 februari 2015].
- Stadeadvies Bv (2015), Sterke verhalen, burgerinitiatieven voor voorzieningen in kleine kernen [online]. http://www.ezine.stadeadvies.nl/stadeadviesstadium_nl/cfb3bb364c22875588ce11e014c205d.php [geciteerd 19 april 2015].
- Steinführer, A., P. Küpper & A. Tautz (2014), Adapt and Cope: strategies for safeguarding the quality of life in shrinking ageing region. *Comparative population studies* 29 (2), pp.345-370.
- Taxipro (2012), Provincie en gemeenten verder met regiotaxi Gelderland [online]. <http://www.taxipro.nl/contractvervoer/2012/02/10/provincie-en-gemeenten-verder-met-regiotaxi-gelderland/> [Geciteerd 17 april 2015].
- Thissen, J.F. C. M. (2006), Leefbare dorpen: van raamwerk tot ontwikkelingsmodel. Amsterdam: Universiteit van Amsterdam.
- Verwest, F., N. Sorel & E. Buitelaar (2008), Regionale krimp en woningbouw. Omgaan met een transformatieopgave. Den Haag: Planbureau voor de leefomgeving.
- Vlek, C., W. Jager & L. Steg (1997), Modellen en strategieën voor gedragsverandering ter beheersing van collectieve risico's, *Nederlands tijdschrift voor psychologie* 52 (4), pp.174-191.
- Vliegen, M. & N. van Leeuwen (2006), Regionale verscheidenheid in bevolkingsconcentraties. Deel 2: Huishoudensgrootte [online]. <http://www.cbs.nl/NR/rdonlyres/B6594B89-C90D-40C6-94E5-34C2ECEF35E2/0/2006k2b15p48art.pdf> [Geciteerd 3 april 2015].
- Vocht, A. de (2009). *Basishandboek SPSS 17*. Utrecht: Bijleveld Press.
- Wang, H. & A. Odoni (2012), Approximating the performance of a "lastmile" transportation system (master thesis Massachusetts Institute of technology [online]. <http://ares.lids.mit.edu/fm/papers/Wang.Odoni.11.pdf> [Geciteerd 16 april 2015].
- Wee, B. van & J. A. Annema, red. (2009), *Verkeer en vervoer in hoofdlijnen*. Bussum: Uitgeverij Coutinho. Tweede, herziene druk.
- Wegener, M. & F. Fürst (1999), *Land-use transport interaction: state of the art*. Transland. Integration of transport and land use planning. Work Package 2, deliverable D2a. Dortmund: Institute of spatial planning, University of Dortmund.
- Welzen, T. (2014a), Het overbruggen van de first mile en last mile in ruraal gebied. Analyse van initiatieven waarmee inwoners van het platteland de dichtstbijzijnde openbaar vervoerhalte kunnen bereiken. Nijmegen: Radboud Universiteit Nijmegen.
- Welzen, T. (2014b), aanbodgericht vervoer [online]. <https://www.ensie.nl/tom-welzen/aanbodgericht-vervoer> [geciteerd 24 april 2015].
- Welzen, T. (2014c), vraagafhankelijk vervoer [online]. <https://www.ensie.nl/tom-welzen/vraagafhankelijk-vervoer> [geciteerd 24 april 2015].
- Wikipedia (2015), Openbaar vervoer [online] http://nl.wikipedia.org/wiki/Openbaar_vervoer [Geciteerd 2 april 2015].
- Wouden, R. van der, F. van Dam, D. Evers, A. Hendriks, A. van Hoorn, N. Pieterse & G. Renes (2006), *Verkenning van de ruimte 2006. Ruimtelijk beleid tussen overheid en markt*. Rotterdam/Den Haag: NAi Uitgevers/Ruimtelijk Planbureau.

Bronnen tabellen en figuren

Voorblad

Afbeelding: Transtec Adviseurs, 2015.

Hoofdstuk 1

-

Hoofdstuk 2

Figuur 2.1: Rijksoverheid (2015), Kaart krimpgebieden en anticipeergebieden 2015 [online].

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kaarten/2015/06/29/kaart-krimpgebieden-en-anticipeergebieden-2015> [geciteerd 30 juni 2015].

Hoofdstuk 3

Tabel 3.1: KiM & CBS (2015), Mobiliteit personen [online] <http://www.kimnet.nl/mobiliteit-personen2015> [Geciteerd 3-5-2015].

Figuur 3.1: Schoemaker T. (2002), Samenhang in vervoer- en verkeerssystemen. Bussum: Uitgeverij Coutinho.

Figuur 3.2: Geurs, K. (2014), Dynamiek in mobiliteit en bereikbaarheid. Twente: faculteit Construerende Technische Wetenschappen van de Universiteit Twente.

Figuur 3.3: Vlek C., W. Jager & L. Steg, Modellen en strategieën voor gedragsverandering ter beheersing van collectieve risico's, Nederlands tijdschrift voor psychologie, vol .52 (4), p.174-191.

Figuur 3.4: Ram E. (2015), Presentatie Ed Ram, Flowresulting [online]. <http://www.noord-holland.nl/web/file?uuiid=d8134970-e579-46c8-8f83-279246345351&owner=4f93b5e9-22a6-43bd-8659-b924b3679f60> [Geciteerd 23 april 2015].

Hoofdstuk 4

Tabel 4.1: Schoemaker T. (2002), Samenhang in vervoer- en verkeerssystemen. Bussum: Uitgeverij Coutinho.

Figuur 4.2: Pieper R., J.D. van 't Rot & E. Rosbergen. (2014), Krimp en decentralisaties: hoe het doelgroepenvervoer en OV elkaar omarmen. Amsterfoort: MuConsult.

Tabel 4.2: Provincie Noord-Holland (2015), Impressieverslag congres Regie in kleinschalig OV [online] <http://www.noord-holland.nl/web/Actueel/Nieuws/Artikel/Impressieverslag-Congres-Regie-in-kleinschalig-OV.htm> [Geciteerd 30-maart 2015].

Hoofdstuk 5

Figuur 5.2: Rijksoverheid (2015), Kaart krimpgebieden en anticipeergebieden 2015 [online].

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kaarten/2015/06/29/kaart-krimpgebieden-en-anticipeergebieden-2015> [geciteerd 30 juni 2015].

Tabel 5.1: P-10 (2015), P-10 [online]. <http://p-10.nl/#gemeenten> [geciteerd 2 augustus 2015].

Figuur 5.3: Wikipedia (2012), Gemeente Hollands Kroon [online]

https://nl.wikipedia.org/wiki/Lijst_van_woonplaatsen_in_Noord-Holland#/media/File:BAG_woonplaatsen_-_Gemeente_Hollands_Kroon.png [geciteerd 6 juni 2015].

Tabel 5.3: Gemeente Hollands Kroon (2015), Bevolking - Hollands Kroon [online].

<http://www.hollandskroon.incijfers.nl/> [Geciteerd 5 juni 2015].

Tabel 5.4: Gemeente Hollands Kroon (2015), Huishoudensgrootte – Hollands Kroon [online].

<http://www.hollandskroon.incijfers.nl/> [Geciteerd 5 juni 2015].

Tabel 5.5: Gemeente Hollands Kroon (2015), Huishoudenstotaal [online]. <http://www.hollandskroon.incijfers.nl/> [Geciteerd 5 juni 2015].

Tabel 5.6: Gemeente Hollands Kroon (2015), Prognoses [online] <http://www.hollandskroon.incijfers.nl/> [Geciteerd 6 juni 2015].

Figuur 5.4: Wmo en wonen NH (2012), Belbus Hollands Kroon maakt voorzieningen toegankelijk [online].

<http://www.wmowonen-nh.nl/nieuws/belbus-hollands-kroon-maakt-voorzieningen-toegankelijk> [geciteerd 2-10-2015].

Tabel 5.7: CBS (2015), Kerncijfers wijken en buurten 2014 [online].

<http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?DM=SLNL&PA=82931NED&D1=3&D2=14760-14816&VW=T> [Geciteerd 24 mei 2015].

Bezochte bijeenkomsten:

- 27 maart 2015, Symposium 'Van portier tot portier', ROVER.
- 5 maart 2015, Congres Regie in kleinschalig OV, Provincie Noord-Holland.

BIJLAGE A BEGRIPPENLIJST

Aanbodgericht vervoer = openbaar vervoer dat op vaste tijden rijdt, of er nu wel of geen reizigers gebruik van willen maken.

Activiteitenpatroon = de verzameling van opeenvolgende activiteiten van een individu per tijdsperiode

Bereikbaarheid = de mate waarin personen in staat zijn om activiteiten op verschillende locaties en diverse tijdstippen uit te oefenen.

Besloten busvervoer = personenvervoer per bus, niet zijnde openbaar vervoer

Collectief vervoer = verschillende personen die niets met elkaar te maken hebben in het zelfde voertuig vervoer. Er is een onderscheid tussen openbaar vervoer (voor iedereen toegankelijk) en besloten vervoer (alleen voor bepaalde groepen).

Contractvervoer = alle dienstverlening die gericht is op het in opdracht vervoeren van speciale groepen reizigers.

Demografische krimp = de daling van het aantal inwoners in een bepaald gebied. Demografische krimp valt onder te verdelen in een verandering van de samenstelling van de bevolking en een verandering in grootte van de bevolking.

Drempelwaarde = Het minimum aantal reizigers dat een openbaarvervoerlijn nodig heeft om te kunnen blijven voortbestaan.

Dunbevolkt gebied/ landelijk gebied = een gebied met een omgevingsadressendichtheid van minder dan 1000 adressen per vierkante kilometer.

Kleine kern = Kern met minder dan 2000 inwoners

Kostendekkingsgraad =
$$\frac{\text{reizigersopbrengsten}}{\text{Inkoopkosten OV}} \quad \text{oftewel} \quad \frac{\text{Aantalreizigerskm per busuur} \times \text{mprijs}}{\text{Prijs per busuur (DRU)}}$$

Kosten zijn per uur

Opbrengsten zijn per (reizigers-)kilometer

Maatwerk = kleinschalige vervoersinitiatieven die beter tegemoet komen aan de openbare vervoersbehoeften. Zo moet een aanbod ontstaan dat aantrekkelijker is voor zoveel mogelijk reizigers.

Mobiliteit = alle verplaatsingen van mensen, hetzij met eigen vervoer, hetzij met het openbaar vervoer.

Mobiliteitsbehoefte = de behoefte van een individu om zich te verplaatsen om een activiteit elders te kunnen ontplooiën.

Mobiliteitsvraag / vervoervraag = de daadwerkelijke vraag om een verplaatsing met betrekking tot vervoermiddelkeuze(s).

Onderkant van de markt = “Daar waar een behoefte is aan OV-voorzieningen maar waar die niet of nauwelijks geboden wordt”. Dit zijn vaak gebieden waar een geringe vervoersvraag is. Als ondergrens voor een geringe vervoersvraag wordt één persoon met een OV-behoefte gehanteerd. De bovengrens ligt niet zo duidelijk vast, maar is afhankelijk van beleidskeuzes. Het gaat steeds om een beperkte vraag die ook nog eens specifiek kan zijn. Het gaat dan over een bepaalde doelgroep met een mobiliteitsvraag.

Openbaar vervoer = personenvervoer dat openbaar toegankelijk is, d.w.z. dat iedereen die dat wil van de vervoerdienst gebruik kan maken. Openbaarvervoerbedrijven hebben meestal een vervoerplicht die hen dwingt iedereen die daar om vraagt te vervoeren, mits de reiziger het geldende tarief betaalt en zich aan de gebruikelijke fatsoensregels houdt. Dit in tegenstelling tot particulier vervoer, waar de eigenaar van het vervoermiddel beslist wie wel en niet mee mag.

OV-autoriteit / vervoersautoriteit = een overheid die verantwoordelijk is voor het stads- en streekvervoer in het betreffende gebied.

Ruimtelijke ordening = het zoekproces voor de ruimtelijke inrichting van een veranderende samenleving en het maken van keuzes hoe en waar functies tot hun recht komen, vooral met het oog op lange(re) termijn ontwikkeling, inclusief de reflectie erop.

Taxivervoer = personenvervoer per auto tegen betaling, niet zijnde openbaar vervoer

Vraagafhankelijk vervoer / vraaggestuurd vervoer = Openbaar vervoerdiensten die alleen rijden als reizigers deze vooraf via de telefoon of het internet reserveren.

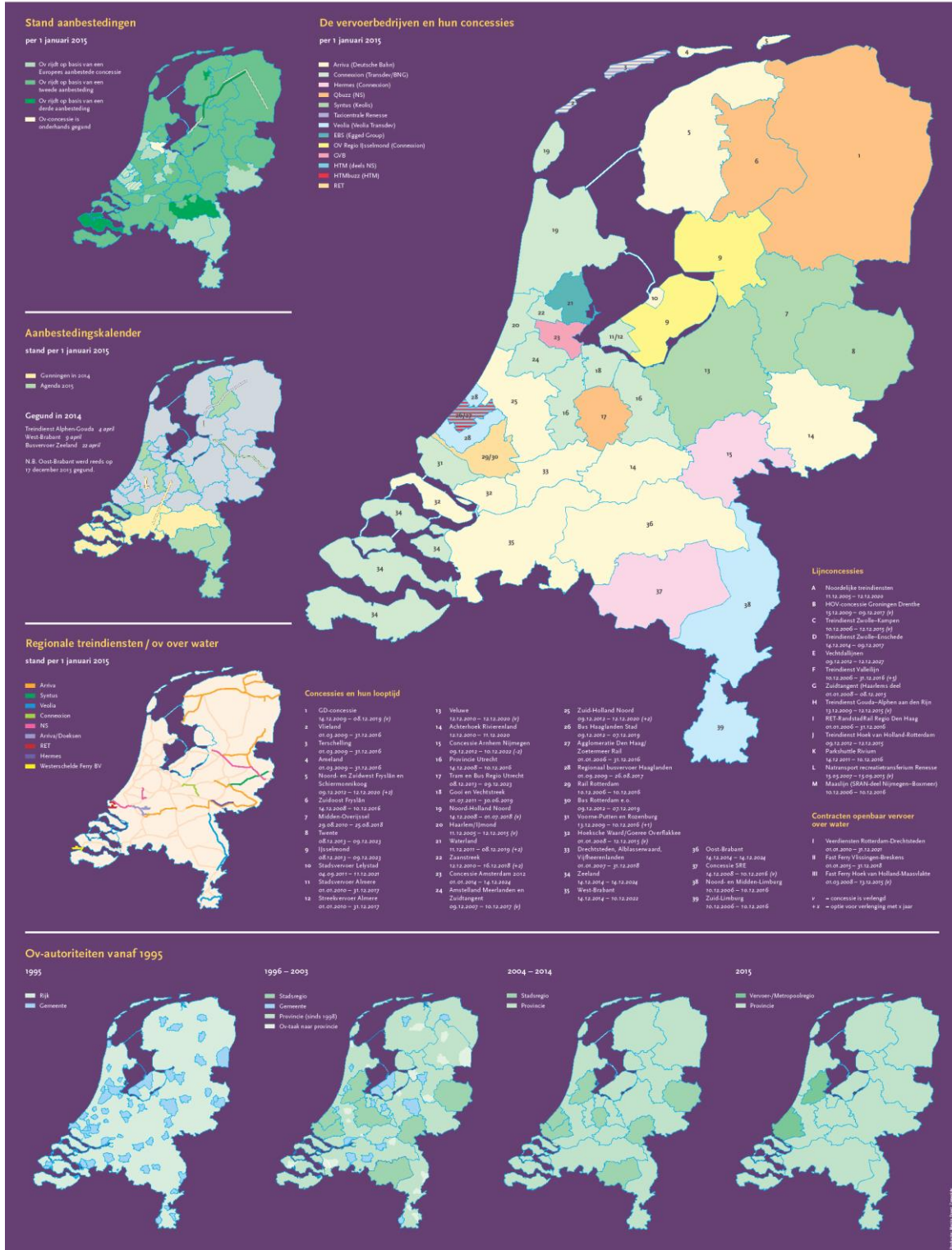
BDU = Brede Doel Uitkering

DRU = DienstRegelingUur

Modal split = de verdeling van de (personen-) verplaatsingen over de vervoerwijzen (modaliteiten). De modal split wordt in de meeste gevallen op twee verschillende manieren berekend: modal split naar voertuigkilometers en de modal split naar aantal verplaatsingen.

BIJLAGE B KAART CONCESSIEGEBIEDEN

Regionaal openbaar vervoer per 1 januari 2015



BIJLAGE C KAART LIJNEN HOLLANDS KROON



halte knooppunten

Den Helder Station halte voor de volgende lijnen: 28 30 31 32 34 135 138 652 651	Schagen Station halte voor de volgende lijnen: 150 152 157 205 411 416 417 652 653 658
Station Zuid halte voor de volgende lijnen: 67 131 132	Enkhuizen Station halte voor de volgende lijnen: 850
Beverwijk Station halte voor de volgende lijnen: 58 73 74 76 78 167	Bergen Plein halte voor de volgende lijnen: 6 417

halte knooppunten

Alkmaar Station halte voor de volgende lijnen: 1 2 3 4 5 6 8 10 173 175 155 151 657 658 659 147 148 350 206 660 860 863	Hoorn Station halte voor de volgende lijnen: 11 12 13 14 128 111 132 134 135 173 239 316 317 319 412 415 638
9292 reist met je mee	Heerhugowaard Station halte voor de volgende dienstregelingen: 6 153 499

Provincie Noord-Holland

Wij helpen u graag verder

Connexion.nl
 Voor een persoonlijk reisadvies van deur tot deur kijk u op connexion.nl. Naast de bus vindt u ook de trein, tram en metro in uw reisadvies. Uw reisadvies geeft de actuele vertrektijden van de bus, ook bij verandering. Of bel 088-3394981 (€ 0,20 per minuut, maximaal 14).

Hulphulpen
 Wanneer u regelmatig bij dezelfde halte instapt, biedt de hulphulpen de actuele vertrektijden van alle buslijnen bij uw halte. Ook bij verandering. Uw halte kunt u openstellen op connexion.nl en bewaren als favoriet. Of scan de QR code op de halte met uw smartphone.

Connexion app
 Download de gratis CXK app voor iPhone en Android. De app biedt u een slimme reisplanner voor alle soorten openbaar vervoer in Nederland. Via de knop "in de buurt" (Android/iOS) komt u direct bij de haltes bij u in de buurt via Google Maps. Hier ziet u gelijk de actuele vertrektijden van de Connexion bushaltes, dus ook wanneer de bus een minuutje vertraging heeft.

Reisadvies
 Vragen, klachten of suggesties? Iets in de bus laten liggen? Ga naar connexion.nl/reisadvies. Of bel 088-3394981 (loktaal tarief).

Social Media
 Volg @Connexion op Twitter voor actuele reisinformatie
 Like facebook.com/Connexion voor acties, reistips en fan

Noord-Holland Noord

Dienstregeling 2015

Geldig vanaf 14 december 2014

13

connexion

BIJLAGE D HOLLANDS KROON POSTCODE EN STRATENSELECTIE

Geselecteerde straten steekproef Hollands Kroon

Alle straten in de volgende postcode gebieden:

- | | |
|----------------------|---------------------|
| - 1768 Barsingerhorn | - 1732 Lutjewinkel |
| - 1769 Haringhuizen | - 1734 Oude-Niedorp |
| - 1767 Kolhorn | - 1778 Westerland |
| - 1773 Kreileroord | - 1736 Westerland |

Straten per kern

Postcodegebied: Anna Paulowna

Ewijcksluis:

Sluisweg	Van Ewijcksvaart
Reijer Dekkerweg	Amstedijk
Rietkraag	Binnenhaven
Van Ewijckspad	
Van Ewijckskade	

Postcodegebied: Den Oever

Oosterland

Keizerspoeldijk	Kerkweg
Gemeenelandsweg	Akkerweg

Vatrop

Bierdijk	Bierdijkveldweg
Vatropperweg	Molgerdijk

Postcodegebied: Hyppolytushoef

Smerp

Smerperweg	Kleitelweg
------------	------------

Stroe

Stroeërweg	Broekerlaan
Noordstroeërweg	Hofweg

Westerklief

Westerklief

Oosterklief

Oosterklief

Postcodegebied Nieuwe-Niedorp

Terdiek

Terdiekerweg	Terdiek
Oudweg	

Slootdorp (kern)

Slootvaartweg	Kerkstraat
Koningin Emmaweg	Langeweg
Kadeweg	Pioniershoek
Sluisweg	Schoolstraat
Emmahoeve	Dwarspad
Koningin Beatrixlaan	Kruisstraat
Prinsbernhardweg	Dominee Finkersieperstraat
Westerterpweg	Doctor Harm Smeengestraat
Koningin Julianalaan	Pastoor Braakstraat
Juffrouw van Harlingenhof	Koningin Wilhelminaweg
Brink	

't Veld (kern)

Valbrugweg
Pastoor Cleerbesemlaan
Kievitlaan
Leeuweriklaan
Rijdersstraat
Patrijslaan
Grutolaan
Rijderslaan
Dreef
Julianalaan
Wilhelminalaan
John F. Kennedylaan
Oranjelaan
Zwarteweg

Wieringerwaard (kern)

Noorddijk
Molenweg
Koningsspil
Molensingel
Bovenwiel
Maalsteen
Steenspil
Merellaan
Gruttolaan
Kievitlaan
Plevierhof
Scholeksterlaan
Patrijzenlaan
Vinkenhof

Nieuwesluis

Nieuwesluis

Kreil

Kreil
Barsingerweg

Dreeflaan
Tjaddinxlaan
W. Leegwaterstraat
Polderlaan
Dreefpad
Pastoor van der Burglaan
Margrietlaan
Bernhardlaan
Beatrixlaan
Clauslaan
Nassaulaan
Irenelaan
Christinalaan

Kwartellaan
Fazantlaan
Sportlaan
Iepenlaan
Wilgenlaan
Trambaan
Kastanjelaan
Beukenlaan
Zwaluwenlaan
Populierenlaan
Lindenlaan
Noord-Zijperweg
Zuid-Zijperweg
Paludanusweg

BIJLAGE E AANKONDIGINGSBRIEF +VRAGENLIJST

Geachte geadresseerde,

Graag vraag ik uw medewerking aan een enquête over de mobiliteitsbehoefte van inwoners van gemeente Hollands Kroon.

Het onderzoek

Deze enquête is onderdeel van mijn afstudeeronderzoek van de opleiding Planologie aan de Universiteit Utrecht in samenwerking met de gemeente Hollands Kroon en het adviesbureau TransTec. De aanleiding van dit onderzoek is dat er in veel plattelandsgemeenten het openbaar vervoeraanbod onder druk staat. Het doel is om aan de hand van de enquête de mobiliteitsbehoefte van inwoners van kleine kernen in kaart te brengen. Inzicht in de mobiliteitsbehoefte kan bijdragen aan een betere afstemming van het openbaar vervoeraanbod op de vraag naar openbaar vervoer, juist ook in kleine kernen.

Meedoen?

Ik wil u graag vragen om aan deze enquête mee te doen. Het invullen van de enquête duurt ongeveer 10 minuten. Voor het invullen van de enquête heeft u toegang tot internet nodig.

Wanneer u meedoet, vraag ik u binnen twee weken de enquête in te vullen. De enquête kan worden ingevuld door één persoon (vanaf 15 jaar) van dit adres. U start de enquête door naar de volgende website te gaan:

www.masteronderzoekmobiliteit.jouwweb.nl

Op deze website staat de link naar de enquête. Deze kunt u aanklikken of kopiëren naar de adresbalk van uw webbrowser.

U dient daar het volgende wachtwoord in te vullen om de enquête te starten:

Wachtwoord: kroon

Indien de bovenstaande link niet werkt, kunt u mailen naar masteronderzoekmobiliteit@gmail.com. U krijgt de link naar de enquête dan via de mail toegestuurd.

Waarom juist u?

Uw adres is willekeurig geselecteerd uit het gemeentelijk adressenbestand. U bent één van de 1000 inwoners die dit verzoek ontvangt. Uw antwoorden worden niet gekoppeld aan uw adres. Zij worden strikt vertrouwelijk behandeld en anoniem gerapporteerd.

Meer informatie?

Indien u vragen heeft over dit onderzoek of de enquête, kunt u mij mailen op het volgende e-mailadres: masteronderzoekmobiliteit@gmail.com.

Bij voorbaat dank voor uw medewerking!

Met vriendelijke groet,
Heleen Edens

2a Geef hieronder in kolom één (1) aan welke activiteiten u afgelopen week op een doordeweekse dag en een dag in het weekend buitenshuis heeft ondernomen. (*Indien u zomervakantie had in deze week graag een eerdere week uitkiezen*). U kunt kiezen uit verschillende activiteiten, zie linkerkolom boven de tabel. U kunt maximaal 3 activiteiten per dag invullen. Indien u minder activiteiten op een dag heeft uitgevoerd, hoeft u niet alle drie de vakjes in te vullen. U vult dan een streepje in. Bij meer dan drie activiteiten kiest u voor de activiteiten, die u het meest heeft ondernomen in die week.

2b Geef in kolom twee (2) per activiteit aan hoe ver deze activiteit gelegen is van uw woning. Het gaat hier om de hemelsbreed geschatte afstand.

2c Geef in kolom drie (3) aan welke vervoermogelijkheden u tot uw beschikking heeft om u te verplaatsen naar de activiteit? U kunt kiezen uit de verschillende vervoermiddelen die in. Zie de rechterkolom bovenaan de tabel. U kunt ook meerdere vervoermiddelen invullen door een komma te plaatsen tussen de bijbehorende cijfers.

2d Geef in kolom vier (4) aan of u een voorkeur heeft voor een bepaald vervoermiddel om deze activiteit te bereiken? U kunt kiezen uit de verschillende vervoermiddelen. Zie de rechterkolom bovenaan de tabel. Hier één vervoermiddel invullen.

2e Geef in kolom vijf (5) aan welk vervoermiddel u daadwerkelijk heeft gebruikt om u te verplaatsen naar de activiteit. U kunt weer kiezen uit de verschillende vervoermiddelen die bovenaan de tabel vermeld staan. Indien u meerdere vervoermiddelen heeft gebruikt vul dan het vervoermiddel in waar u de grootste afstand mee heeft afgelegd.

Graag het cijfer van de desbetreffende activiteit / vervoermiddel invullen.

U kunt kiezen uit de volgende activiteiten:

1. Werk
2. Zakelijk bezoek
3. Onderwijs /cursus / kinderopvang
4. Diensten /verzorging
5. Winkelen /boodschappen doen
6. Visite /logeren
7. Sport / hobby / horecabezoek
8. Toeren (de verplaatsing is de activiteit)
9. Overige activiteiten

U kunt kiezen uit de volgende vervoermiddelen:

1. Auto (bestuurder)
2. Auto (passagier)
3. Trein
4. Reguliere lijnbus
5. Buurtbus
6. Belbus
7. Regiotaxi
8. Haltetaxi
9. Tram/metro
10. Brom-/snorfiets
11. E-bike
12. Fiets
13. Lopen
14. Overige vervoerwijze (o.a. reguliere taxi,motor).

Doordeweekse dag (keuze uit maandag t/m vrijdag)					
	(1) Activiteit	(2) Geschatte afstand in kilometers	(3) Mogelijkheden met betrekking tot vervoermiddelen	(4) Voorkeur voor vervoermiddel	(5) Gebruikte vervoermiddel
1.					
2.					
3.					

Dag in het weekend (keuze uit zaterdag of zondag)					
	(1) Activiteit	(2) Geschatte afstand in kilometers	(3) Mogelijkheden met betrekking tot vervoermiddelen	(4) Voorkeur voor vervoermiddel	(5) Gebruikte vervoermiddel
1.					
2.					
3.					

3. Kunt u bepaalde activiteiten niet ondernemen omdat u er niet kunt komen?

- Ja, ga naar vraag 4
 Nee, ga naar vraag 5

4. Zou u in de volgende tabel aan willen geven welke activiteit(en) u niet kunt ondernemen omdat u er niet kunt komen, simpelweg omdat er een vervoermiddel ontbreekt om u te verplaatsen (kolom 1). Hoe ver deze activiteit(en) gelegen is/zijn van uw woning in kilometers

(hemelsbreed) (kolom 2) en welk vervoermiddel u nodig zou hebben om er wel te kunnen komen (kolom 3).

Graag het cijfer van de desbetreffende activiteit /vervoermiddel invullen.

U kunt kiezen uit de volgende activiteiten:

1. Werk
2. Zakelijk bezoek
3. Onderwijs /cursus / kinderopvang
4. Diensten /verzorging
5. Winkelen /boodschappen doen
6. Visite/logeren
7. Sport / hobby / horecabezoek
8. Overige activiteiten

U kunt kiezen uit de volgende vervoermiddelen:

1. Auto (bestuurder)
2. Auto (passagier)
3. Trein
4. Reguliere lijnbus
5. Buurtbus
6. Belbus
7. Regiotaxi
8. Haltetaxi
9. Tram/metro
10. Brom-/snorfiets
11. E-bike
12. Fiets
13. Lopen
14. Overige vervoerwijze (o.a. reguliere taxi, motor).

Activiteiten die u <u>niet</u> kunt ondernemen omdat er een vervoermiddel ontbreekt om er te komen.			
	(1) Activiteit	(2) Geschatte afstand in kilometers	(3) Welk vervoermiddel heeft u nodig?
1.			
2.			
3.			

5. Kunt u bepaalde activiteiten niet ondernemen omdat de reistijd (de verplaatsing naar en van de activiteit) te veel tijd kost?

- Ja, ga naar vraag 6
 Nee, ga naar vraag 7

13. Heeft u een alternatief voor het openbaar vervoer? (Hiermee wordt bedoeld: dat u in de gelegenheid bent om eigen vervoer (vb: auto of fiets) te gebruiken).

- Ja
- Nee

14. Maakt u gebruik van de volgende type vervoer? Meerdere antwoorden zijn mogelijk.

- Belbus, zonder Wmo-indicatie
- Belbus, met Wmo-indicatie
- Valys-vervoer
- Scholierenvervoer (Lijnbussen speciaal voor het vervoeren van scholieren)
Kunt u aangeven welke lijnnummer(s)
- Geen van de bovengenoemde antwoorden

In uw gemeente zijn er veranderingen gaande in het openbaar vervoeraanbod. Uw gemeente is niet de enige gemeente waar dit gebeurt. In veel dunbevolkte gebieden verdwijnen de reguliere lijnbussen en worden ze vervangen door kleinschalige initiatieven. Concepten als bijvoorbeeld de belbus (rijdt alleen op aanvraag), buurtbus (deze wordt gereden door vrijwilligers), haltetaxi (deze haalt u op bij de halte bij u in de buurt en zet u af op een halte dicht bij uw bestemming of bij een aansluitpunt op het reguliere busvervoer of andersom) worden geïntroduceerd.

De volgende stellingen gaan over kenmerken van deze initiatieven. Zou u per stelling aan willen geven in welke mate u het eens bent met de stellingen. Er is geen goed of fout antwoord, het gaat om uw mening.

15. Het maakt mij niet of er gereden wordt met kleinere voertuigen, ook als dit betekent dat de kans bestaat dat het voertuig eerder vol zit en ik niet meer mee kan.

Helemaal oneens	mee	Mee oneens	Niet oneens / niet eens	Mee eens	Helemaal mee eens
<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

16. Een van deur tot deur openbaarvervoersysteem in plaats van vaste haltes vind ik een goed idee.

Helemaal oneens	mee	Mee oneens	Niet oneens / niet eens	Mee eens	Helemaal mee eens
<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

17. Ik vind het vervelend als bussen niet meer een vaste route en dienstregeling rijden.

Helemaal oneens	mee	Mee oneens	Niet oneens / niet eens	Mee eens	Helemaal mee eens
<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

18. Ik vind het niet erg om van te voren te moeten bellen als ik gebruik wil maken van het openbaar vervoer.

Helemaal oneens	mee	Mee oneens	Niet oneens / niet eens	Mee eens	Helemaal mee eens
<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

19. Het maakt mij niet uit of de buschauffeur een vrijwilliger of betaalde kracht is.

Helemaal mee oneens	Mee oneens	Niet oneens / niet eens	Mee eens	Helemaal mee eens
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

20. Ik vind het vervelend als het openbaar vervoer samengevoegd wordt met het doelgroepenvervoer (dit houdt bijvoorbeeld in dat een (gehandicapt) persoon in een rolstoel ook mee vervoerd wordt).

Helemaal mee oneens	Mee oneens	Niet oneens / niet eens	Mee eens	Helemaal mee eens
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Persoonskenmerken

21. Wat is uw geslacht?

- Man
 Vrouw

22. Wat is uw leeftijd?

.....jaar

23. Uit hoeveel personen bestaat uw huishouden?

- 1 persoon
 2 personen
 3 personen
 4 personen
 5 personen
 6 of meer personen

24. Wat is de samenstelling van uw huishouden?

- eenpersoonshuishouden
 eenouderhuishouden (1 volwassen + kind(eren))
 meerpersoonshuishouden zonder kinderen
 meerpersoonshuishouden met kinderen

25. Waar bent u geboren?

- in Nederland
 in een ander Europees land
 in een land buiten Europa

26. Wat is het jaarlijks netto inkomen van uw huishouden?

- 25000 euro en minder
 25001 euro tot en met 45000 euro
 45001 euro en meer
 Weet ik niet
 Wil ik niet vertellen

27. Wat is uw hoogst voltooide opleiding?

- Basisonderwijs
 VMBO (lbo, mavo, mulo e.d.)
 HAVO/VWO (hbs)
 MBO
 HBO/WO
 Anders, namelijk.....

Dit is het einde van de enquête. Heeft u nog opmerkingen:

.....
.....
.....
.....
.....

Hartelijk dank voor uw medewerking.
Heleen Edens

BIJLAGE F HYPOTHESEN TOETSING EN BESCHRIJVENDE STATISTIEK

- Per deelvraag zijn de tabellen van de beschrijvende en inductieve statistiek weergegeven.
 - o Bijlage 7.2 Deelvraag 2A
 - o Bijlage 7.3 Deelvraag 2B
 - o Bijlage 7.4 Deelvraag 2C
 - o Bijlage 7.5 Deelvraag 2D
 - o Bijlage 7.6 Deelvraag 2E
- De hypothesen staan op alfabetische volgorde per subkop (subkop komt overeen met subkop in de tekst)
- De **geelgemarkeerde** cijfers zijn cijfers die significant zijn.

Bijlage 7.2 Deelvraag 2A

7.2.1 Type activiteiten en week/weekend

Onafhankelijke variabele
Afhankelijke variabele

Dichotoom (week/weekend)
Ratio (aantal activiteiten)

Group Statistics

	Dag	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
AantalActiv	Week	117	2,4530	,81469	,07532
	Weekend	117	1,8205	,93417	,08636

Independent Samples Test

	Levene's Test for Equality of Variances	t-test for Equality of Means								
		F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
									Lower	Upper
AantalActiv	Equal variances assumed	2,613	,107	5,519	232	,000	,63248	,11459	,40670	,85826
	Equal variances not assumed			5,519	227,786	,000	,63248	,11459	,40668	,85828

Week/weekend type activiteit

Onafhankelijke variabele
Afhankelijke variabele
Staafdiagram

Dichotoom (week/weekend)
Ratio (0-3) Per type activiteit

- (A) Doordeweeks worden er meer activiteiten gericht op (toekomstig) inkomensvererving ondernomen dan in het weekend.
- (B) In het weekend worden er meer recreatieve activiteiten ondernomen dan doordeweeks.
- (C) Zowel in het weekend als doordeweeks worden er activiteiten gericht op het onderhouden van het huishouden ondernomen.

Group Statistics

	Dag	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
INKOMEN	Week	117	,8120	,74199	,06860
	Weekend	117	,1368	,36920	,03413
HUISHOUDEN	Week	117	,7521	,57093	,05278
	Weekend	117	,5043	,53537	,04949
SOCIAALRECREA	Week	117	,6752	,69268	,06404
	Weekend	117	,9402	,78004	,07211
OVERIGE	Week	117	,2137	,45161	,04175
	Weekend	117	,2393	,48512	,04485
GEEN	Week	117	,5214	,78343	,07243
	Weekend	117	1,0427	,88467	,08179

Independent Samples Test

		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
		F	Sig.	t	df	Sig. (2- tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
									Lower	Upper
INKOMEN	Equal variances assumed	48, 42 7	,000	8,813	232	,000	,67521	,07662	,52425	,82617
	Equal variances not assumed			8,813	170,123	,000	,67521	,07662	,52397	,82646
HUISHOUDEN	Equal variances assumed	2,7 28	,100	3,425	232	,001	,24786	,07236	,10530	,39043
	Equal variances not assumed			3,425	231,047	,001	,24786	,07236	,10530	,39043
SOCIAALRECREA	Equal variances assumed	,01 0	,921	-2,747	232	,006	-,26496	,09644	-,45498	-,07494
	Equal variances not assumed			-2,747	228,803	,006	-,26496	,09644	-,45499	-,07493
OVERIGE	Equal variances assumed	,54 2	,462	-,418	232	,676	-,02564	,06127	-,14637	,09508
	Equal variances not assumed			-,418	230,822	,676	-,02564	,06127	-,14637	,09509
GEEN	Equal variances assumed	1,1 43	,286	-4,772	232	,000	-,52137	,10925	-,73661	-,30612

Equal variances not assumed			-4,772	228,656	,000	-,52137	,10925	-,73663	-,30611
--------------------------------------	--	--	--------	---------	------	---------	--------	---------	---------

7.2.2 Type activiteit en persoonskenmerken

Geslacht

Onafhankelijke variabele dichotoom / nominaal
 Afhankelijke variabele ratio/ sterk ordinaal
 T-toets op verschil van twee populatiegemiddelden

- (D) Vrouwen ondernemen meer activiteiten gericht op het onderhouden van het huishouden dan mannen.
- (E) Mannen ondernemen meer activiteiten gericht op het (toekomstige) inkomensverwerving dan vrouwen.

Group Statistics

	Wat is uw geslacht?	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
Week: Activiteit gericht op (toekomstig) inkomensverwerving	Man	38	,76	,751	,122
	Vrouw	70	,89	,713	,085
Week: Acticiteit gericht op het onderhoud van het huishouden	Man	38	,71	,565	,092
	Vrouw	70	,79	,587	,070
Week: Activiteit gericht op het bevredigen van sociale en recreatieve behoeften	Man	38	,66	,708	,115
	Vrouw	70	,69	,671	,080
Week: Overige activiteiten	Man	38	,32	,574	,093
	Vrouw	70	,14	,352	,042
Week: Geen activiteiten	Man	38	,55	,760	,123
	Vrouw	70	,50	,794	,095
Weekend: Activiteit gericht op (toekomstig) inkomensverwerving	Man	38	,13	,343	,056
	Vrouw	70	,13	,337	,040
Weekend: Acticiteit gericht op het onderhoud van het huishouden	Man	38	,47	,506	,082
	Vrouw	70	,56	,555	,066
Weekend: Activiteit gericht op het bevredigen van sociale en recreatieve behoeften	Man	38	,95	,804	,130
	Vrouw	70	,91	,794	,095
Weekend: Overige activiteiten	Man	38	,32	,620	,101
	Vrouw	70	,19	,392	,047
Weekend: Geen activiteiten	Man	38	1,03	,944	,153
	Vrouw	70	1,09	,847	,101

Independent Samples Test

		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
		F	Sig.	t	df	Sig. (2- tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
									Lower	Upper
Week: Activiteit gericht op (toekomstig) inkomensverwerving	Equal variances assumed	1,001	,319	-,837	106	,404	-,123	,146	-,413	,168
	Equal variances not assumed			-,824	72,737	,412	-,123	,149	-,419	,174
Week: Activiteit gericht op het onderhoud van het huishouden	Equal variances assumed	,288	,592	-,644	106	,521	-,075	,117	-,307	,156
	Equal variances not assumed			-,651	78,596	,517	-,075	,115	-,305	,155
Week: Activiteit gericht op het bevredigen van sociale en recreatieve behoeften	Equal variances assumed	,000	,990	-,202	106	,840	-,028	,138	-,301	,246
	Equal variances not assumed			-,199	72,630	,843	-,028	,140	-,307	,251
Week: Overige activiteiten	Equal variances assumed	15,191	,000	1,938	106	,055	,173	,089	-,004	,350
	Equal variances not assumed			1,691	52,491	,097	,173	,102	-,032	,378
Week: Geen activiteiten	Equal variances assumed	,001	,975	,334	106	,739	,053	,158	-,260	,365

	Equal variances not assumed			,338	78,932	,736	,053	,156	-,257	,362
Weekend: Activiteit gericht op (toekomstig) inkomensverwerving	Equal variances assumed	,008	,930	,044	106	,965	,003	,068	-,132	,138
	Equal variances not assumed			,044	75,017	,965	,003	,069	-,134	,140
Weekend: Activiteit gericht op het onderhoud van het huishouden	Equal variances assumed	,939	,335	-,769	106	,444	-,083	,109	-,299	,132
	Equal variances not assumed			-,791	82,316	,431	-,083	,106	-,293	,127
Weekend: Activiteit gericht op het bevredigen van sociale en recreatieve behoeften	Equal variances assumed	,224	,637	,206	106	,837	,033	,161	-,285	,352
	Equal variances not assumed			,205	75,260	,838	,033	,161	-,288	,354
Weekend: Overige activiteiten	Equal variances assumed	6,819	,010	1,335	106	,185	,130	,097	-,063	,323
	Equal variances not assumed			1,173	53,439	,246	,130	,111	-,092	,352
Weekend: Geen activiteiten	Equal variances assumed	,428	,515	-,334	106	,739	-,059	,178	-,412	,293
	Equal variances not assumed			-,324	69,298	,747	-,059	,184	-,426	,307

Leeftijd

Onafhankelijke variabele

zwak ordinaal

Afhankelijke variabele

ratio / sterk ordinaal

Variantie analyse indien:

steekproeven (ongeveer) even groot zijn is totaal van $n \geq 30$ voldoende (wordt niet aan voldaan)Als steekproefomvang verschilt moet elke steekproef $n_j \geq 30$ zijn (wordt niet aan voldaan)

Niet parametrische toets: Kruskalwallis toets

(F) Ouderen ondernemen meer sociale en recreatieve activiteiten dan jongeren.

(G) Jongeren/volwassen ondernemen meer activiteiten gericht op (toekomstige) inkomensverwerving dan ouderen.

Ranks

	LeeftijdKL_4	N	Mean Rank
Week: Activiteit gericht op (toekomstig) inkomensverwerving	15 tot 25	8	73,25
	25 tot 45	19	66,76
	45 tot 65	52	57,88
	65 en ouder	29	35,24
	Total	108	
Week: Activiteit gericht op het onderhoud van het huishouden	15 tot 25	8	29,75
	25 tot 45	19	53,84
	45 tot 65	52	54,50
	65 en ouder	29	61,76
	Total	108	
Week: Activiteit gericht op het bevredigen van sociale en recreatieve behoeften	15 tot 25	8	64,13
	25 tot 45	19	53,66
	45 tot 65	52	51,60
	65 en ouder	29	57,60
	Total	108	
Week: Overige activiteiten	15 tot 25	8	44,50
	25 tot 45	19	52,87
	45 tot 65	52	57,94
	65 en ouder	29	52,16
	Total	108	
Week: Geen activiteiten	15 tot 25	8	57,19
	25 tot 45	19	47,03
	45 tot 65	52	52,15
	65 en ouder	29	62,86
	Total	108	
Weekend: Activiteit gericht op (toekomstig) inkomensverwerving	15 tot 25	8	54,25
	25 tot 45	19	56,03
	45 tot 65	52	55,81
	65 en ouder	29	51,22
	Total	108	
	15 tot 25	8	40,25

Weekend: Activiteit gericht op het onderhoud van huishouden	25 tot 45	19	57,68
	45 tot 65	52	60,67
	65 en ouder	29	45,28
	Total	108	
Weekend: Activiteit gericht op het bevredigen van sociale en recreatieve behoeften	15 tot 25	8	74,38
	25 tot 45	19	57,92
	45 tot 65	52	51,81
	65 en ouder	29	51,60
	Total	108	
Weekend: Overige activiteiten	15 tot 25	8	43,00
	25 tot 45	19	51,45
	45 tot 65	52	57,63
	65 en ouder	29	54,07
	Total	108	
Weekend: Geen activiteiten	15 tot 25	8	50,81
	25 tot 45	19	56,29
	45 tot 65	52	49,33
	65 en ouder	29	63,62
	Total	108	

Test Statistics^{a,b}

	Week: Activiteit gericht op (toekomstig) inkomensverwerking	Week: Activiteit gericht op het onderhoud van het huishouden	Week: Activiteit gericht op het bevredigen van sociale en recreatieve behoeften	Week: Overige activiteiten	Week: Geen activiteiten	Weekend: Activiteit gericht op (toekomstig) inkomensverwerking	Weekend: Activiteit gericht op het onderhoud van het huishouden	Weekend: Activiteit gericht op het bevredigen van sociale en recreatieve behoeften	Weekend: Overige activiteiten	Weekend: Geen activiteiten
Chi-Square	21,423	9,233	1,836	3,648	4,880	1,340	8,364	4,664	3,535	4,512
df	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Asymp. Sig.	,000	,026	,607	,302	,181	,720	,039	,198	,316	,211

a. Kruskal Wallis Test

b. Grouping Variable: LeeftijdKL_4

Mann-Whitney toets

Significantieniveau = 0,05 / 6 (aantal te vergelijken groepen) = 0,0083

1-2

Ranks

	LeeftijdKL_4	N	Mean Rank	Sum of Ranks
Week: Activiteit gericht op (toekomstig) inkomensverwerving	15 tot 25	8	14,88	119,00
	25 tot 45	19	13,63	259,00
	Total	27		
Week: Activiteit gericht op het onderhoud van het huishouden	15 tot 25	8	9,75	78,00
	25 tot 45	19	15,79	300,00
	Total	27		
Weekend: Acticiteit gericht op het onderhoud van het huishouden	15 tot 25	8	10,88	87,00
	25 tot 45	19	15,32	291,00
	Total	27		

Test Statistics^a

	Week: Activiteit gericht op (toekomstig) inkomensverwerving	Week: Activiteit gericht op het onderhoud van het huishouden	Weekend: Acticiteit gericht op het onderhoud van het huishouden
Mann-Whitney U	69,000	42,000	51,000
Wilcoxon W	259,000	78,000	87,000
Z	-,432	-2,052	-1,533
Asymp. Sig. (2-tailed)	,665	,040	,125
Exact Sig. [2*(1-tailed Sig.)]	,735 ^b	,075 ^b	,198 ^b

a. Grouping Variable: LeeftijdKL_4

b. Not corrected for ties.

1-3

Ranks

	LeeftijdKL_4	N	Mean Rank	Sum of Ranks
Week: Activiteit gericht op (toekomstig) inkomensverwerving	15 tot 25	8	38,13	305,00
	45 tot 65	52	29,33	1525,00
	Total	60		
Week: Activiteit gericht op het onderhoud van het huishouden	15 tot 25	8	18,63	149,00
	45 tot 65	52	32,33	1681,00
	Total	60		
Weekend: Acticiteit gericht op het onderhoud van het huishouden	15 tot 25	8	20,75	166,00
	45 tot 65	52	32,00	1664,00
	Total	60		

Test Statistics^a

	Week: Activiteit gericht op (toekomstig) inkomensverwerving	Week: Activiteit gericht op het onderhoud van het huishouden	Weekend: Activiteit gericht op het onderhoud van het huishouden
Mann-Whitney U	147,000	113,000	130,000
Wilcoxon W	1525,000	149,000	166,000
Z	-1,548	-2,382	-1,937
Asymp. Sig. (2-tailed)	,122	,017	,053

a. Grouping Variable: LeeftijdKL_4

1-4

Ranks

	LeeftijdKL_4	N	Mean Rank	Sum of Ranks
Week: Activiteit gericht op (toekomstig) inkomensverwerving	15 tot 25	8	29,25	234,00
	65 en ouder	29	16,17	469,00
	Total	37		
Week: Activiteit gericht op het onderhoud van het huishouden	15 tot 25	8	10,38	83,00
	65 en ouder	29	21,38	620,00
	Total	37		
Weekend: Activiteit gericht op het onderhoud van het huishouden	15 tot 25	8	17,63	141,00
	65 en ouder	29	19,38	562,00
	Total	37		

Test Statistics^a

	Week: Activiteit gericht op (toekomstig) inkomensverwerving	Week: Activiteit gericht op het onderhoud van het huishouden	Weekend: Activiteit gericht op het onderhoud van het huishouden
Mann-Whitney U	34,000	47,000	105,000
Wilcoxon W	469,000	83,000	141,000
Z	-3,387	-3,040	-,500
Asymp. Sig. (2-tailed)	,001	,002	,617
Exact Sig. [2*(1-tailed Sig.)]	,002 ^b	,009 ^b	,704 ^b

a. Grouping Variable: LeeftijdKL_4

b. Not corrected for ties.

2-3

Ranks

	LeeftijdKL_4	N	Mean Rank	Sum of Ranks
Week: Activiteit gericht op 25 tot 45 (toekomstig)	45 tot 65	19	40,50	769,50
inkomensverwerving	Total	52	34,36	1786,50
		71		
Week: Activiteit gericht op het 25 tot 45 onderhoud van het huishouden	45 tot 65	19	35,68	678,00
	Total	52	36,12	1878,00
		71		
Weekend: Acticiteit gericht op 25 tot 45 het onderhoud van het	45 tot 65	19	34,47	655,00
huishouden	Total	52	36,56	1901,00
		71		

Test Statistics^a

	Week: Activiteit gericht op (toekomstig) inkomensverwerving	Week: Activiteit gericht op het onderhoud van het huishouden	Weekend: Acticiteit gericht op het onderhoud van het huishouden
Mann-Whitney U	408,500	488,000	465,000
Wilcoxon W	1786,500	678,000	655,000
Z	-1,270	-,092	-,436
Asymp. Sig. (2-tailed)	,204	,927	,663

a. Grouping Variable: LeeftijdKL_4

2-4

Ranks

	LeeftijdKL_4	N	Mean Rank	Sum of Ranks
Week: Activiteit gericht op 25 tot 45 (toekomstig)	65 en ouder	19	32,63	620,00
inkomensverwerving	Total	29	19,17	556,00
		48		
Week: Activiteit gericht op het 25 tot 45 onderhoud van het huishouden	65 en ouder	19	22,37	425,00
	Total	29	25,90	751,00
		48		
Weekend: Acticiteit gericht op 25 tot 45 het onderhoud van het	65 en ouder	19	27,89	530,00
huishouden	Total	29	22,28	646,00
		48		

Test Statistics^a

	Week: Activiteit gericht op (toekomstig) inkomensverwerving	Week: Activiteit gericht op het onderhoud van het huishouden	Weekend: Activiteit gericht op het onderhoud van het huishouden
Mann-Whitney U	121,000	235,000	211,000
Wilcoxon W	556,000	425,000	646,000
Z	-3,574	-1,074	-1,582
Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,283	,114

a. Grouping Variable: LeeftijdKL_4
3-4

Ranks

	LeeftijdKL_4	N	Mean Rank	Sum of Ranks
Week: Activiteit gericht op (toekomstig) inkomensverwerving	45 tot 65	52	47,19	2454,00
	65 en ouder	29	29,90	867,00
	Total	81		
Week: Activiteit gericht op het onderhoud van het huishouden	45 tot 65	52	39,06	2031,00
	65 en ouder	29	44,48	1290,00
	Total	81		
Weekend: Activiteit gericht op het onderhoud van het huishouden	45 tot 65	52	45,12	2346,00
	65 en ouder	29	33,62	975,00
	Total	81		

Test Statistics^a

	Week: Activiteit gericht op (toekomstig) inkomensverwerving	Week: Activiteit gericht op het onderhoud van het huishouden	Weekend: Activiteit gericht op het onderhoud van het huishouden
Mann-Whitney U	432,000	653,000	540,000
Wilcoxon W	867,000	2031,000	975,000
Z	-3,528	-1,216	-2,405
Asymp. Sig. (2-tailed)	,000	,224	,016

a. Grouping Variable: LeeftijdKL_4

(H) Jongeren/volwassen ondernemen meer activiteiten op een dag dan ouderen

Ranks

	LeeftijdKL_4	N	Mean Rank
totaalWeekActiv	15 tot 25	8	51,81
	25 tot 45	19	61,97
	45 tot 65	52	56,85
	65 en ouder	29	46,14
	Total	108	
totaalWkndActiv	15 tot 25	8	61,25
	25 tot 45	19	56,63
	45 tot 65	52	59,19
	65 en ouder	29	42,83
	Total	108	

Test Statistics^{a,b}

	totaalWeekActiv	totaalWkndActiv
Chi-Square	4,880	6,232
df	3	3
Asymp. Sig.	,181	,101

a. Kruskal Wallis Test

b. Grouping Variable: LeeftijdKL_4

Opleidingsniveau

Onafhankelijke variabele dichotoom / zwak ordinaal
 Afhankelijke variabele ratio / sterk ordinaal

(I) Hoogopgeleiden ondernemen meer recreatieve activiteiten dan laagopgeleiden

Week

	Laag opgeleiden	Hoog opgeleiden (HBO/WO)
Gemiddeld aantal activiteiten gericht op (toekomstige) inkomensverwerving	0,72	1,05
Gemiddeld aantal activiteiten gericht op het onderhouden van het huishouden	0,81	0,67
Gemiddeld aantal activiteiten gericht op het bevredigen van sociale en recreatieve behoeften	0,67	0,69
Gemiddeld aantal overige activiteiten	0,22	0,18

Weekend

	Laag opgeleiden	Hoog opgeleiden (vanaf HBO/WO)
Gemiddeld aantal activiteiten gericht op (toekomstige) inkomensverwerving	0,17	0,05
Gemiddeld aantal activiteiten gericht op het onderhouden van het huishouden	0,45	0,67
Gemiddeld aantal activiteiten gericht op het bevredigen van sociale en recreatieve behoeften	0,84	1,08
Gemiddeld aantal overige activiteiten	0,19	0,31

Group Statistics

	Opleidingsniveau	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
Week: Activiteit gericht op (toekomstig) inkomensverwerving	Laag opgeleid	69	,72	,684	,082
	Hoog opgeleid	39	1,05	,759	,122
Week: Activiteit gericht op het onderhoud van het huishouden	Laag opgeleid	69	,81	,576	,069
	Hoog opgeleid	39	,67	,577	,092
Week: Activiteit gericht op het bevredigen van sociale en recreatieve behoeften	Laag opgeleid	69	,67	,679	,082
	Hoog opgeleid	39	,69	,694	,111
Week: Overige activiteiten	Laag opgeleid	69	,22	,481	,058
	Hoog opgeleid	39	,18	,389	,062
Week: Geen activiteiten	Laag opgeleid	69	,58	,812	,098
	Hoog opgeleid	39	,41	,715	,115
Weekend: Activiteit gericht op (toekomstig) inkomensverwerving	Laag opgeleid	69	,17	,382	,046
	Hoog opgeleid	39	,05	,223	,036
Weekend: Activiteit gericht op het onderhoud van het huishouden	Laag opgeleid	69	,45	,501	,060
	Hoog opgeleid	39	,67	,577	,092
Weekend: Activiteit gericht op het bevredigen van sociale en recreatieve behoeften	Laag opgeleid	69	,84	,834	,100
	Hoog opgeleid	39	1,08	,703	,113
Weekend: Overige activiteiten	Laag opgeleid	69	,19	,394	,047
	Hoog opgeleid	39	,31	,614	,098
Weekend: Geen activiteiten	Laag opgeleid	69	1,17	,890	,107
	Hoog opgeleid	39	,87	,833	,133

Independent Samples Test

	Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
	F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
								Lower	Upper
Week: Activiteit gericht op (toekomstig) inkomensverwerving	,680	,411	-2,292	106	,024	-,327	,143	-,609	-,044

	Equal variances not assumed			-2,225	72,31 9	,029	-,327	,147	-,619	-,034
Week: Activiteit gericht op het onderhoud van het huishouden	Equal variances assumed	1,676	,198	1,255	106	,212	,145	,115	-,084	,374
	Equal variances not assumed			1,254	78,82 4	,213	,145	,116	-,085	,375
Week: Activiteit gericht op het bevredigen van sociale en recreatieve behoeften	Equal variances assumed	,123	,727	-,187	106	,852	-,026	,137	-,297	,246
	Equal variances not assumed			-,186	77,52 8	,853	-,026	,138	-,300	,249
Week: Overige activiteiten	Equal variances assumed	,945	,333	,420	106	,675	,038	,090	-,141	,217
	Equal variances not assumed			,446	93,22 2	,657	,038	,085	-,131	,207
Week: Geen activiteiten	Equal variances assumed	2,198	,141	1,086	106	,280	,169	,156	-,140	,479
	Equal variances not assumed			1,126	87,55 2	,263	,169	,151	-,130	,469
Weekend: Activiteit gericht op (toekomstig) inkomensverwerving	Equal variances assumed	16,60 3	,000	1,834	106	,069	,123	,067	-,010	,255
	Equal variances not assumed			2,105	105,8 37	,038	,123	,058	,007	,238
Weekend: Acticiteit gericht op het	Equal variances assumed	,330	,567	-2,049	106	,043	-,217	,106	-,428	-,007

onderhoud van het huishouden	Equal variances not assumed			-1,969	70,138	,053	-,217	,110	-,438	,003
Weekend: gericht op het bevredigen van sociale en recreatieve behoeften	Equal variances assumed	2,953	,089	-1,495	106	,138	-,236	,158	-,550	,077
	Equal variances not assumed			-1,567	90,484	,120	-,236	,151	-,536	,063
Weekend: activiteiten	Overige Equal variances assumed	5,942	,016	-1,230	106	,222	-,119	,097	-,312	,073
	Equal variances not assumed			-1,093	56,064	,279	-,119	,109	-,338	,099
Weekend: activiteiten	Geen Equal variances assumed	,226	,636	1,733	106	,086	,302	,174	-,044	,648
	Equal variances not assumed			1,766	83,487	,081	,302	,171	-,038	,642

Inkomen

Onafhankelijke variabele

zwak ordinaal

Afhankelijke variabele

ratio /sterk ordinaal

Variante analyse indien:

steekproeven (ongeveer) even groot zijn is totaal van $n \geq 30$ voldoende (wordt niet aan voldaan)

Als steekproefomvang verschilt moet elke steekproef $n_j \geq 30$ zijn (wordt niet aan voldaan)

Niet parametrische toets: Kruskalwallis toets

(K) Personen met een hoog inkomen ondernemen meer recreatieve activiteiten dan personen met een laag inkomen.

Ranks

	Wat is het jaarlijks netto inkomen van uw huishouden?	N	Mean Rank
Week: Activiteit gericht op (toekomstig) inkomensverwerving	25000 euro en minder	18	25,06
	25001 euro tot en met 45000 euro	35	39,74
	45001 euro en meer	16	35,81
	Total	69	
Week: Activiteit gericht op het onderhoud van het huishouden	25000 euro en minder	18	33,33
	25001 euro tot en met 45000 euro	35	36,30

	45001 euro en meer	16	34,03
	Total	69	
Week: Activiteit gericht op het bevredigen van sociale en recreatieve behoeften	25000 euro en minder	18	34,42
	25001 euro tot en met 45000 euro	35	35,10
	45001 euro en meer	16	35,44
	Total	69	
Week: Overige activiteiten	25000 euro en minder	18	35,94
	25001 euro tot en met 45000 euro	35	32,33
	45001 euro en meer	16	39,78
	Total	69	
Week: Geen activiteiten	25000 euro en minder	18	42,00
	25001 euro tot en met 45000 euro	35	33,20
	45001 euro en meer	16	31,06
	Total	69	
Weekend: Activiteit gericht op (toekomstig) inkomensverwerving	25000 euro en minder	18	32,92
	25001 euro tot en met 45000 euro	35	36,91
	45001 euro en meer	16	33,16
	Total	69	
Weekend: Activiteit gericht op het onderhoud van het huishouden	25000 euro en minder	18	28,67
	25001 euro tot en met 45000 euro	35	39,06
	45001 euro en meer	16	33,25
	Total	69	
Weekend: Activiteit gericht op het bevredigen van sociale en recreatieve behoeften	25000 euro en minder	18	35,19
	25001 euro tot en met 45000 euro	35	32,20
	45001 euro en meer	16	40,91
	Total	69	
Weekend: Overige activiteiten	25000 euro en minder	18	32,28
	25001 euro tot en met 45000 euro	35	36,27
	45001 euro en meer	16	35,28
	Total	69	
Weekend: Geen activiteiten	25000 euro en minder	18	35,67
	25001 euro tot en met 45000 euro	35	35,49
	45001 euro en meer	16	33,19
	Total	69	

Test Statistics^{a,b}

	Week: Activiteit gericht op (toekomstig) inkomensverw erving	Week: Activiteit gericht op het oud van het huishou den	Week: Activiteit gericht op het bevre digen van sociale en recreati eve behoeft en	Week: Overig e activite iten	Week: Geen activite iten	Weekend: Activiteit gericht op (toekomstig) inkomensverw erving	Weekend: Activiteit gericht op het huishou den	Weekend: Activiteit gericht op het oud van het huishou den	Weekend: Activiteit gericht op het oud van het huishou den	Weekend: Activiteit gericht op het oud van het huishou den	Weekend: Activiteit gericht op het oud van het huishou den
Chi-Square	8,147	,457	,030	2,804	4,063	2,107	4,340	2,346	1,032	,194	
df	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
Asymp. Sig.	,017	,796	,985	,246	,131	,349	,114	,309	,597	,907	

a. Kruskal Wallis Test

b. Grouping Variable: Wat is het jaarlijks netto inkomen van uw huishouden?

Mann-Whitney toets

Significantieniveau is $0,05 / 3 = 0,0167$

1-2

Ranks

	Wat is het jaarlijks netto inkomen van uw huishouden?	N	Mean Rank	Sum of Ranks
Week: Activiteit gericht op (toekomstig) inkomensverwerving	25000 euro en minder	18	19,72	355,00
	25001 euro tot en met 45000 euro	35	30,74	1076,00
	Total	53		

Test Statistics^a

	Week: Activiteit gericht op (toekomstig) inkomensverwerving
Mann-Whitney U	184,000
Wilcoxon W	355,000
Z	-2,730
Asymp. Sig. (2-tailed)	,006

a. Grouping Variable: Wat is het jaarlijks netto inkomen van uw huishouden?
1-3

Ranks

	Wat is het jaarlijks netto inkomen van uw huishouden?	N	Mean Rank	Sum of Ranks
Week: Activiteit gericht op (toekomstig) inkomensverwerving	25000 euro en minder	18	14,83	267,00
	45001 euro en meer	16	20,50	328,00
	Total	34		

Test Statistics^a

	Week: Activiteit gericht op (toekomstig) inkomensverwerving
Mann-Whitney U	96,000
Wilcoxon W	267,000
Z	-1,904
Asymp. Sig. (2-tailed)	,057
Exact Sig. [2*(1-tailed Sig.)]	,102 ^b

a. Grouping Variable: Wat is het jaarlijks netto inkomen van uw huishouden?

b. Not corrected for ties.
2-3

Ranks

	Wat is het jaarlijks netto inkomen van uw huishouden?	N	Mean Rank	Sum of Ranks
Week: Activiteit gericht op (toekomstig) inkomensverwerving	25001 euro tot en met 45000 euro	35	27,00	945,00
	45001 euro en meer	16	23,81	381,00
	Total	51		

Test Statistics^a

	Week: Activiteit gericht op (toekomstig) inkomensverwerving
Mann-Whitney U	245,000
Wilcoxon W	381,000
Z	-,815
Asymp. Sig. (2-tailed)	,415

a. Grouping Variable: Wat is het jaarlijks netto inkomen van uw huishouden?

7.2.3 Gemiddelde afstand per type activiteiten

Type activiteit en afstand

Onafhankelijke variabele nominaal (3 type activiteiten)

Afhankelijke variabele ratio

Variantie-analyse

N_j ≥ 30

- (L) Activiteiten gericht op (toekomstige) inkomensverwerving liggen op grotere afstand van het woonadres dan de activiteiten gericht op het onderhoud van het huishouden.

WeekActiv_5KL

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Gericht op (toekomstige) inkomensverwerving	95	36,3	36,3	36,3
Gericht op het onderhoud van het huishouden	88	33,6	33,6	69,8
Gericht op bevrediging van sociale en recreatieve behoeften	79	30,2	30,2	100,0
Total	262	100,0	100,0	

ANOVA

AfstandWeek

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	61565,312	2	30782,656	10,941	,000
Within Groups	706218,287	251	2813,619		
Total	767783,599	253			

Multiple Comparisons

Dependent Variable: AfstandWeek

Bonferroni

		Mean Difference (I- J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
(I) WeekActiv_5KL	(J) WeekActiv_5KL				Lower Bound	Upper Bound
Gericht op (toekomstige) inkomensverwerving	Gericht op het onderhoud van het huishouden	37,05392*	7,95961	,000	17,8702	56,2376
	Gericht op bevrediging van sociale en recreatieve behoeften	21,02412*	8,20215	,033	1,2559	40,7924
Gericht op het onderhoud van het huishouden	Gericht op (toekomstige) inkomensverwerving	-37,05392*	7,95961	,000	-56,2376	-17,8702
	Gericht op bevrediging van sociale en recreatieve behoeften	-16,02980	8,37393	,170	-36,2121	4,1525
Gericht op bevrediging van sociale en recreatieve behoeften	Gericht op (toekomstige) inkomensverwerving	-21,02412*	8,20215	,033	-40,7924	-1,2559
	Gericht op het onderhoud van het huishouden	16,02980	8,37393	,170	-4,1525	36,2121

*. The mean difference is significant at the 0.05 level.

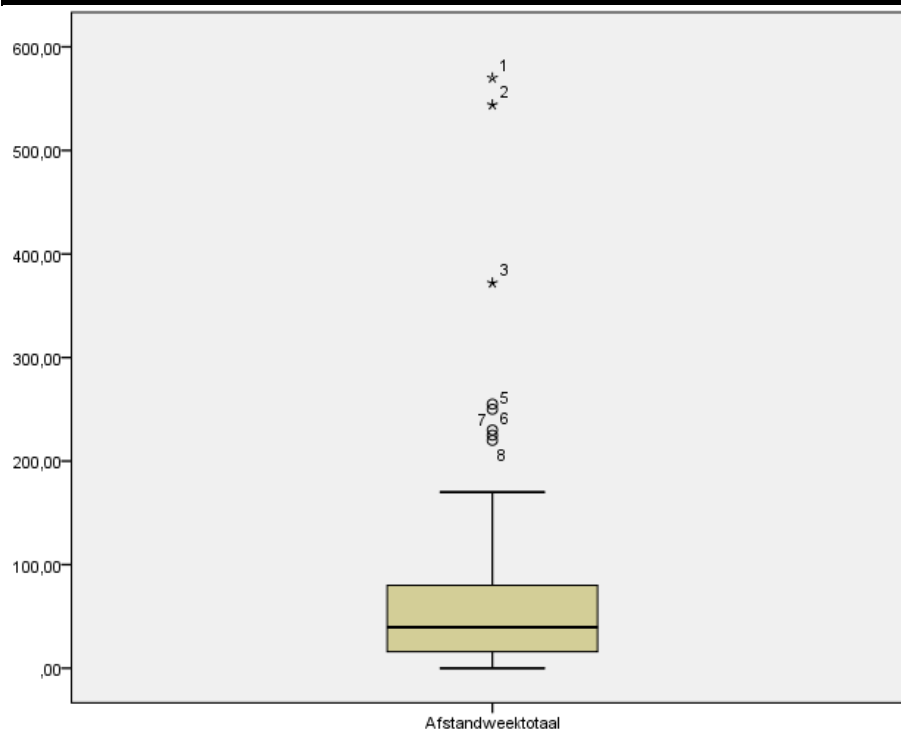
7.2.4 Afstand en persoonskenmerken

Beschrijvende statistiek

Persoonskenmerken en afgelegde afstand

Descriptives

		Statistic	Std. Error
Afstandweektotaal	Mean	66,6241	8,58774
	95% Confidence Interval for Lower Bound	49,6103	
	Mean Upper Bound	83,6380	
	5% Trimmed Mean	53,0484	
	Median	39,5000	
	Variance	8407,413	
	Std. Deviation	91,69195	
	Minimum	,00	
	Maximum	570,00	
	Range	570,00	
	Interquartile Range	64,25	
	Skewness	3,353	,226
	Kurtosis	14,089	,449



Descriptives

		Statistic	Std. Error
Afstandwkndtotaal	Mean	53,5848	8,76973
	95% Confidence Interval for Lower Bound	36,2070	
	Mean Upper Bound	70,9626	
	5% Trimmed Mean	40,0843	

Median	26,0000	
Variance	8613,711	
Std. Deviation	92,81008	
Minimum	,00	
Maximum	814,00	
Range	814,00	
Interquartile Range	49,75	
Skewness	5,646	,228
Kurtosis	41,726	,453



Verdeling na het weglaten van de outliers:

Descriptives

		Statistic	Std. Error
Afstandweektotaal	Mean	45,3700	4,09973
	95% Confidence Interval for Lower Bound	37,2299	
	Mean Upper Bound	53,5101	
	5% Trimmed Mean	42,1958	
	Median	34,0000	
	Variance	1596,738	
	Std. Deviation	39,95920	
	Minimum	,00	
	Maximum	150,00	
	Range	150,00	
	Interquartile Range	45,00	
	Skewness	1,225	,247
	Kurtosis	,774	,490
Afstandwkndtotaal	Mean	33,5105	3,16406

95% Confidence Interval for Lower Bound	27,2282	
Mean	39,7928	
Upper Bound		
5% Trimmed Mean	30,7339	
Median	22,0000	
Variance	951,069	
Std. Deviation	30,83941	
Minimum	,00	
Maximum	130,00	
Range	130,00	
Interquartile Range	40,00	
Skewness	1,233	,247
Kurtosis	,997	,490

Afstand en persoonskenmerken (geslacht)

Geslacht:

Onafhankelijke
Afhankelijke

geslacht nominaal

afstandratio (totale afstand op 1 dag in de week of in het weekend (afstand activ1 + afstand activ2 + activ3))

Toetsingsprocedure 4: t-toets op verschil van twee populatiegemiddelden.

$N \geq 30$

WEEK

(M) Mannen en vrouwen leggen gemiddeld dezelfde afstand af naar activiteiten.

Group Statistics

	Wat is uw geslacht?	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
Afstandweektotaal	Man	32	65,5016	49,24658	8,70565
	Vrouw	65	35,4169	31,41581	3,89665
Afstandwkndtotaal	Man	36	45,1528	35,96006	5,99334
	Vrouw	63	29,8254	28,47327	3,58729

Independent Samples Test

	Levene's Test for Equality of Variances	t-test for Equality of Means								
		F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
									Lower	Upper
Afstandweektotaal	Equal variances assumed	10,277	,002	3,651	95	,000	30,08464	8,24095	13,72428	46,44499
	Equal variances not assumed			3,154	43,814	,003	30,08464	9,53794	10,85989	49,30939

AfstandwknDtotaal	Equal									
	variances	5,911	,017	2,338	97	,021	15,32738	6,55643	2,31468	28,34008
	assumed									
	Equal									
	variances not			2,194	60,208	,032	15,32738	6,98490	1,35649	29,29827
	assumed									

Leeftijd

Onafhankelijke variabele zwak ordinaal leeftijd
 Afhankelijke variabele ratio / sterk ordinaal (totale afstand op 1 dag in de week of in het weekend)

Voldoet niet aan criteria variantie analyse. Kruskal wallis analyse

(N) Ouderen leggen gemiddeld minder kilometers af naar activiteiten naar jongeren/volwassen.

Ranks

	LeeftijdKL_4	N	Mean Rank
Afstandweektotaal	15 tot 25	8	64,31
	25 tot 45	17	58,71
	45 tot 65	44	50,44
	65 en ouder	28	36,46
	Total	97	
AfstandwknDtotaal	15 tot 25	7	65,50
	25 tot 45	18	42,06
	45 tot 65	47	51,04
	65 en ouder	27	49,46
	Total	99	

Test Statistics^{a,b}

	Afstandweektotaal	AfstandwknDtotaal
Chi-Square	10,064	3,490
df	3	3
Asymp. Sig.	,018	,322

a. Kruskal Wallis Test

b. Grouping Variable: LeeftijdKL_4

Mann-whitney
 0,05 / 6 = 0,0083 is significantieniveau.

Ranks

	LeeftijdKL_4	N	Mean Rank	Sum of Ranks
Afstandweektotaal	15 tot 25	8	14,31	114,50
	25 tot 45	17	12,38	210,50
	Total	25		

Test Statistics^a

	Afstandweektotaal
Mann-Whitney U	57,500

Wilcoxon W	210,500
Z	-,612
Asymp. Sig. (2-tailed)	,540
Exact Sig. [2*(1-tailed Sig.)]	,549 ^b

a. Grouping Variable: LeeftijdKL_4

b. Not corrected for ties.

Ranks				
	LeeftijdKL_4	N	Mean Rank	Sum of Ranks
Afstandweektotaal	15 tot 25	8	33,50	268,00
	45 tot 65	44	25,23	1110,00
	Total	52		

Test Statistics ^a	
	Afstandweektotaal
Mann-Whitney U	120,000
Wilcoxon W	1110,000
Z	-1,421
Asymp. Sig. (2-tailed)	,155
Exact Sig. [2*(1-tailed Sig.)]	,162 ^b

a. Grouping Variable: LeeftijdKL_4

b. Not corrected for ties.

Ranks				
	LeeftijdKL_4	N	Mean Rank	Sum of Ranks
Afstandweektotaal	15 tot 25	8	25,50	204,00
	65 en ouder	28	16,50	462,00
	Total	36		

Test Statistics ^a	
	Afstandweektotaal
Mann-Whitney U	56,000
Wilcoxon W	462,000
Z	-2,132
Asymp. Sig. (2-tailed)	,033
Exact Sig. [2*(1-tailed Sig.)]	,033 ^b

a. Grouping Variable: LeeftijdKL_4

b. Not corrected for ties.

Ranks				
	LeeftijdKL_4	N	Mean Rank	Sum of Ranks
Afstandweektotaal	25 tot 45	17	35,06	596,00
	45 tot 65	44	29,43	1295,00
	Total	61		

Test Statistics^a

	Afstandweektotaal
Mann-Whitney U	305,000
Wilcoxon W	1295,000
Z	-1,110
Asymp. Sig. (2-tailed)	,267

a. Grouping Variable: LeeftijdKL_4

Ranks

	LeeftijdKL_4	N	Mean Rank	Sum of Ranks
Afstandweektotaal	25 tot 45	17	29,26	497,50
	65 en ouder	28	19,20	537,50
	Total	45		

Test Statistics^a

	Afstandweektotaal
Mann-Whitney U	131,500
Wilcoxon W	537,500
Z	-2,494
Asymp. Sig. (2-tailed)	,013

a. Grouping Variable: LeeftijdKL_4

Ranks

	LeeftijdKL_4	N	Mean Rank	Sum of Ranks
Afstandweektotaal	45 tot 65	44	40,78	1794,50
	65 en ouder	28	29,77	833,50
	Total	72		

Test Statistics^a

	Afstandweektotaal
Mann-Whitney U	427,500
Wilcoxon W	833,500
Z	-2,178
Asymp. Sig. (2-tailed)	,029

a. Grouping Variable: LeeftijdKL_4

Opleidingsniveau

Onafhankelijke opleiding
 Afhankelijke afstand

zwak ordinaal (2x klassen, samengesteld)
 ratio / sterk ordinaal (totale afstand op 1 dag in de week of in het weekend)

n ≥ 30

Toetsingsprocedure 4: t-toets op verschil van twee populatiegemiddeden.

(O) Hoger opgeleiden leggen meer kilometers af dan laag opgeleiden

Group Statistics

	Opleidingsniveau	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
Afstandweektotaal	Laag opgeleid	63	38,3754	34,32373	4,32438
	Hoog opgeleid	34	58,2500	47,98646	8,22961
Afstandwkndtotaal	Laag opgeleid	63	32,3889	28,91833	3,64337
	Hoog opgeleid	36	40,6667	36,83477	6,13913

Independent Samples Test

		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
		F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
									Lower	Upper
Afstandweektotaal	Equal variances assumed	4,614	,034	2,358	95	,020	-19,87460	8,42859	36,60746	3,14174
	Equal variances not assumed			2,138	51,644	,037	-19,87460	9,29660	38,53266	1,21655
Afstandwkndtotaal	Equal variances assumed	3,110	,081	1,238	97	,219	-8,27778	6,68598	21,54760	4,99204
	Equal variances not assumed			1,160	59,808	,251	-8,27778	7,13884	22,55852	6,00297

Inkomen huishouden

Onafhankelijke inkomen zwak ordinaal (3 klassen, laag, midden, hoog)
 Afhankelijke afstand ratio

ANOVA, voldoet niet. Steekproefomvang verschilt en er wordt niet voldaan aan $n_j \geq 30$.
 Toetsingsprocedure 9: Kruskal-Wallis toets

(P) Personen met een hoog inkomen leggen meer kilometers af dan personen met een laag inkomen

Ranks

	Wat is het jaarlijks netto inkomen van uw huishouden?	N	Mean Rank
Afstandweektotaal	25000 euro en minder	17	23,00
	25001 euro tot en met 45000 euro	32	32,00
	45001 euro en meer	11	37,73
	Total	60	
Afstandwkndtotaal	25000 euro en minder	13	26,62
	25001 euro tot en met 45000 euro	34	31,84
	45001 euro en meer	15	34,97
	Total	62	

Test Statistics^{a,b}

	Afstandweektotaal	Afstandwkndtotaal
Chi-Square	5,259	1,520
df	2	2
Asymp. Sig.	,072	,468

a. Kruskal Wallis Test

b. Grouping Variable: Wat is het jaarlijks netto inkomen van uw huishouden?

7.2.5 Onvervulde mobiliteitsbehoefte

1. Ontbreken vervoermiddel

Afstand in km	Type activiteit
200,00	Gericht op bevrediging van sociale en recreatieve behoeften
100,00	Overige activiteiten
100,00	Gericht op (toekomstige) inkomensverwerving
100,00	Gericht op het onderhoud van het huishouden
80,00	Gericht op het onderhoud van het huishouden
61,00	-
50,00	Gericht op het onderhoud van het huishouden
50,00	Gericht op (toekomstige) inkomensverwerving
40,00	Gericht op bevrediging van sociale en recreatieve behoeften
35,00	Gericht op (toekomstige) inkomensverwerving
30,00	Overige activiteiten
25,00	Gericht op (toekomstige) inkomensverwerving
20,00	Gericht op bevrediging van sociale en recreatieve behoeften
20,00	Overige activiteiten
20,00	Gericht op het onderhoud van het huishouden
20,00	Gericht op (toekomstige) inkomensverwerving
20,00	Gericht op bevrediging van sociale en recreatieve behoeften
15,00	Gericht op bevrediging van sociale en recreatieve behoeften
15,00	Gericht op bevrediging van sociale en recreatieve behoeften
15,00	Gericht op bevrediging van sociale en recreatieve behoeften
15,00	Gericht op bevrediging van sociale en recreatieve behoeften
15,00	Gericht op bevrediging van sociale en recreatieve behoeften
10,00	Gericht op het onderhoud van het huishouden
10,00	Gericht op (toekomstige) inkomensverwerving
6,00	Overige activiteiten

ActivNietVer5

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Gericht op (toekomstige) inkomensverwerving	6	1,2	24,0	24,0
	Gericht op het onderhoud van het huishouden	5	1,0	20,0	44,0
	Gericht op bevrediging van sociale en recreatieve behoeften	10	2,1	40,0	84,0
	Overige activiteiten	4	,8	16,0	100,0
	Total	25	5,2	100,0	
Missing	System	460	94,8		
Total		485	100,0		

2. Verplaatsing te veel tijd

Afstand in km	Type activiteit
70,00	Gericht op (toekomstige) inkomensverwerving
60,00	Gericht op bevrediging van sociale en recreatieve behoeften
20,00	Gericht op bevrediging van sociale en recreatieve behoeften
20,00	Gericht op (toekomstige) inkomensverwerving
15,00	Gericht op (toekomstige) inkomensverwerving
30,00	Gericht op (toekomstige) inkomensverwerving
10,00	Gericht op bevrediging van sociale en recreatieve behoeften
30,00	Gericht op (toekomstige) inkomensverwerving
15,00	Gericht op bevrediging van sociale en recreatieve behoeften
30,00	Gericht op het onderhoud van het huishouden
30,00	Gericht op bevrediging van sociale en recreatieve behoeften
45,00	Gericht op bevrediging van sociale en recreatieve behoeften
300,00	Gericht op bevrediging van sociale en recreatieve behoeften
100,00	Gericht op bevrediging van sociale en recreatieve behoeften
10,00	Gericht op bevrediging van sociale en recreatieve behoeften
15,00	Gericht op bevrediging van sociale en recreatieve behoeften
10,00	Gericht op bevrediging van sociale en recreatieve behoeften
70,00	Overige activiteiten
200,00	Overige activiteiten

ActiNIeTijdKL5

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Gericht op (toekomstige) inkomensverwerving	5	26,3	26,3	26,3
	Gericht op het onderhoud van het huishouden	1	5,3	5,3	31,6
	Gericht op bevrediging van sociale en recreatieve behoeften	11	57,9	57,9	89,5
	Overige activiteiten	2	10,5	10,5	100,0
	Total	19	100,0	100,0	

Bijlage 7.3 Deelvraag 2B

7.3.1 Mogelijkheden per type activiteit

-

7.3.2 Mogelijkheden per persoonskenmerk

Afhankelijkheid OV/ autobezit

Onafhankelijke variabele dichotoom (autobezit hh ja/nee)
Afhankelijke variabele dichotoom Alternatief voor OV.

B) Personen zonder auto zijn afhankelijker van het openbaar vervoer dan personen met een auto

Heeft u een alternatief voor het openbaar vervoer? (Hiermee wordt bedoeld dat u in de gelegenheid... * AutobezitHHKL2

Crosstabulation

		AutobezitHHKL2		Total
		Huishouden heeft auto('s) in bezit	Huishouden heeft geen auto in bezit	
Heeft u een alternatief voor het openbaar vervoer? (Hiermee wordt bedoeld dat u in de gelegenheid...	Ja	Count 98	8	106
		% within AutobezitHHKL2 97,0%	80,0%	95,5%
	Nee	Count 3	2	5
		% within AutobezitHHKL2 3,0%	20,0%	4,5%
Total	Count	101	10	111
	% within AutobezitHHKL2	100,0%	100,0%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	6,135 ^a	1	,013		
Continuity Correction ^b	2,814	1	,093		
Likelihood Ratio	3,755	1	,053		
Fisher's Exact Test				,063	,063
Linear-by-Linear Association	6,079	1	,014		
N of Valid Cases	111				

a. 2 cells (50,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,45.

b. Computed only for a 2x2 table

Symmetric Measures

		Value	Asymp. Std. Error ^a	Approx. T ^b	Approx. Sig.
Nominal by Nominal	Phi	,235			,013
	Cramer's V	,235			,013
Ordinal by Ordinal	Kendall's tau-b	,235	,160	1,255	,210
N of Valid Cases		111			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

Er bestaat geen statistisch verband bij 95% betrouwbaarheid. Bij 90% betrouwbaarheid is er wel een verband. Er is een zwak verband.

Crosstab

			AutobezitHHKL2		Total
			Huishouden heeft auto('s) in bezit	Huishouden heeft geen auto in bezit	
Maakt u gebruik van het openbaar vervoer (trein, tram, metro, lijnbus, belbus, buurtbus, regio-taxi...)	Ja	Count	39	8	47
		% within AutobezitHHKL2	38,6%	80,0%	42,3%
	Nee	Count	62	2	64
		% within AutobezitHHKL2	61,4%	20,0%	57,7%
Total		Count	101	10	111
		% within AutobezitHHKL2	100,0%	100,0%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	6,384 ^a	1	,012		
Continuity Correction ^b	4,801	1	,028		
Likelihood Ratio	6,525	1	,011		
Fisher's Exact Test				,017	,014
Linear-by-Linear Association	6,326	1	,012		
N of Valid Cases	111				

a. 1 cells (25,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 4,23.

b. Computed only for a 2x2 table

Symmetric Measures

		Value	Asymp. Std. Error ^a	Approx. T ^b	Approx. Sig.
Nominal by Nominal	Phi	-,240			,012
	Cramer's V	,240			,012
Ordinal by Ordinal	Kendall's tau-b	-,240	,085	-2,351	,019
N of Valid Cases		111			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

Er bestaat een statistisch verband. Personen uit een huishouden zonder auto maken meer gebruik van OV. Er is een zwak verband.

Afhankelijkheid OV/Leeftijd

Onafhankelijke variabele

zwak ordinaal Leeftijdscategorie

Afhankelijke variabele

dichotoom alternatief ov/ gebruik ov.

(C) Ouderen en jongeren zijn afhankelijker van het ov dan volwassenen

Crosstab

		LeeftijdKL_4				Total	
		15 tot 25	25 tot 45	45 tot 65	65 en ouder		
Heeft u een alternatief voor het openbaar vervoer? (Hiermee wordt bedoeld dat u in de gelegenheid...	Ja	Count	7	18	50	28	103
		% within LeeftijdKL_4	87,5%	94,7%	96,2%	96,6%	95,4%
	Nee	Count	1	1	2	1	5
		% within LeeftijdKL_4	12,5%	5,3%	3,8%	3,4%	4,6%
Total	Count	8	19	52	29	108	
	% within LeeftijdKL_4	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1,304 ^a	3	,728
Likelihood Ratio	,974	3	,808
Linear-by-Linear Association	,835	1	,361
N of Valid Cases	108		

a. 4 cells (50,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,37.
Niet te toetsen!

Afhankelijkheid OV/Leeftijd

Onafhankelijke variabele

dichotoom (jongeren/alternatief ov

Afhankelijke variabele

gebruik ov

(D) Jongeren zonder alternatief zijn afhankelijk van het openbaar vervoer dan jongeren met een alternatief

Maakt u gebruik van het openbaar vervoer (trein, tram, metro, lijnbus, belbus, buurtbus, regiotaax... *

Heeft u een alternatief voor het openbaar vervoer? (Hiermee wordt bedoeld dat u in de gelegenheid...

Crosstabulation

		Heeft u een alternatief voor het openbaar vervoer? (Hiermee wordt bedoeld dat u in de gelegenheid...		Total
		Ja	Nee	
	% within Heeft u een alternatief voor het openbaar vervoer? (Hiermee wordt bedoeld dat u in de gelegenheid...		% within Heeft u een alternatief voor het openbaar vervoer? (Hiermee wordt bedoeld dat u in de gelegenheid...	% within Heeft u een alternatief voor het openbaar vervoer? (Hiermee wordt bedoeld dat u in de gelegenheid...
	Count	Count	Count	Count

Maakt u gebruik van Ja	6	85,7%	1	100,0%	7	87,5%
het openbaar Nee						
vervoer (trein, tram, metro, lijnbus, belbus, buurtbus, regiotax...	1	14,3%	0	0,0%	1	12,5%
Total	7	100,0%	1	100,0%	8	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2- sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	,163 ^a	1	,686		
Continuity Correction ^b	,000	1	1,000		
Likelihood Ratio	,287	1	,592		
Fisher's Exact Test				1,000	,875
Linear-by-Linear Association	,143	1	,705		
N of Valid Cases	8				

a. 3 cells (75,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,13.

b. Computed only for a 2x2 table

Niet te toetsen.

Gebruik OV/Afhankelijkheid OV

Onafhankelijke variabele dichotoom (Ouderen/ alternatief ov
Afhankelijke variabele gebruik ov

(F) Ouderen zonder alternatief zijn afhankelijk van het openbaar vervoer dan ouderen met een alternatief

Maakt u gebruik van het openbaar vervoer (trein, tram, metro, lijnbus, belbus, buurtbus, regiotax... *

Heeft u een alternatief voor het openbaar vervoer? (Hiermee wordt bedoeld dat u in de gelegenheid...

Crosstabulation

	Heeft u een alternatief voor het openbaar vervoer? (Hiermee wordt bedoeld dat u in de gelegenheid...				Total	
	Ja		Nee			
	Count	% within Heeft u een alternatief voor het openbaar vervoer? (Hiermee wordt bedoeld dat u in de gelegenheid...	Count	% within Heeft u een alternatief voor het openbaar vervoer? (Hiermee wordt bedoeld dat u in de gelegenheid...	Count	% within Heeft u een alternatief voor het openbaar vervoer? (Hiermee wordt bedoeld dat u in de gelegenheid...
Ja	10	35,7%	0	0,0%	10	34,5%

Maakt u gebruik van het openbaar vervoer (trein, tram, metro, lijnbus, belbus, buurtbus, regiotalax...	Nee	18	64,3%	1	100,0%	19	65,5%
Total		28	100,0%	1	100,0%	29	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	,545 ^a	1	,460		
Continuity Correction ^b	,000	1	1,000		
Likelihood Ratio	,864	1	,353		
Fisher's Exact Test				1,000	,655
Linear-by-Linear Association	,526	1	,468		
N of Valid Cases	29				

a. 2 cells (50,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,34.

b. Computed only for a 2x2 table

Gebruik OV/inkomen

Onafhankelijke variabele ordinaal (3klassen)
Afhankelijke variabele zwak ordinaal (gebruik ov/ alternatief ov)

(F) Personen met lage inkomen zijn afhankelijker van ov dan personen met een hoog inkomen.

Crosstab

		Wat is het jaarlijks netto inkomen van uw huishouden?			Total	
		25000 euro en minder	25001 euro tot en met 45000 euro	45001 euro en meer		
Maakt u gebruik van het openbaar vervoer (trein, tram, metro, lijnbus, belbus, buurtbus, regiotalax...	Ja	Count	8	18	5	31
		% within Wat is het jaarlijks netto inkomen van uw huishouden?	44,4%	51,4%	31,3%	44,9%
	Nee	Count	10	17	11	38
		% within Wat is het jaarlijks netto inkomen van uw huishouden?	55,6%	48,6%	68,8%	55,1%
Total		Count	18	35	16	69
		% within Wat is het jaarlijks netto inkomen van uw huishouden?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1,809 ^a	2	,405
Likelihood Ratio	1,846	2	,397
Linear-by-Linear Association	,518	1	,472
N of Valid Cases	69		

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 7,19.

Symmetric Measures

	Value	Asymp. Std. Error ^a	Approx. T ^b	Approx. Sig.
Nominal by Nominal	Phi	,162		,405
	Cramer's V	,162		,405
Ordinal by Ordinal	Kendall's tau-b	,081	,113	,472
N of Valid Cases	69			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

Crosstab

		Wat is het jaarlijks netto inkomen van uw huishouden?			Total
		25000 euro en minder	25001 euro tot en met 45000 euro	45001 euro en meer	
Heeft u een alternatief voor het openbaar vervoer? (Hiermee wordt bedoeld dat u in de gelegenheid...	Ja	Count 15	Count 33	Count 16	Count 64
	% within jaarlijks netto inkomen van uw huishouden?	83,3%	94,3%	100,0%	92,8%
Nee	Count	3	2	0	5
	% within jaarlijks netto inkomen van uw huishouden?	16,7%	5,7%	0,0%	7,2%
Total	Count	18	35	16	69
	% within jaarlijks netto inkomen van uw huishouden?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3,749 ^a	2	,153
Likelihood Ratio	4,323	2	,115
Linear-by-Linear Association	3,521	1	,061
N of Valid Cases	69		

a. 3 cells (50,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 1,16.

Symmetric Measures

		Value	Asymp. Std. Error ^a	Approx. T ^b	Approx. Sig.
Nominal by Nominal	Phi	,233			,153
	Cramer's V	,233			,153
Ordinal by Ordinal	Kendall's tau-b	-,217	,092	-1,824	,068
N of Valid Cases		69			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

Gebruik OV/huishoudensgrootte

Onafhankelijke variabele dichtoom (2 klasse)
 Afhankelijke variabele dichtoom (alternatief ov/ gebruik ov)

(G) Personen uit een groot huishouden met 1 auto zijn afhankelijker van ov dan personen uit een klein huishouden.

Crosstab

		Hhgrootte_kl2		Total
		1 tot 4 personen	4 of meer personen	
Maakt u gebruik van het Ja openbaar vervoer (trein, tram, metro, lijnbus, belbus, buurtbus, regiotax...	Count	36	10	46
	% within Hhgrootte_kl2	44,4%	37,0%	42,6%
Nee	Count	45	17	62
	% within Hhgrootte_kl2	55,6%	63,0%	57,4%
Total	Count	81	27	108
	% within Hhgrootte_kl2	100,0%	100,0%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	,454 ^a	1	,500		
Continuity Correction ^b	,202	1	,653		
Likelihood Ratio	,459	1	,498		
Fisher's Exact Test				,654	,328
Linear-by-Linear Association	,450	1	,502		
N of Valid Cases	108				

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 11,50.

b. Computed only for a 2x2 table

Symmetric Measures

		Value	Asymp. Std. Error ^a	Approx. T ^b	Approx. Sig.
Nominal by Nominal	Phi	,065			,500
	Cramer's V	,065			,500
Ordinal by Ordinal	Kendall's tau-b	,065	,095	,683	,494
N of Valid Cases		108			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

Crosstab

		Hhgrootte_kl2		Total
		1 tot 4 personen	4 of meer personen	
Heeft u een alternatief voor het openbaar vervoer? (Hiermee wordt bedoeld dat u in de gelegenheid...	Ja	Count 76	Count 27	Count 103
		% within Hhgrootte_kl2 93,8%	% within Hhgrootte_kl2 100,0%	% within Hhgrootte_kl2 95,4%
Nee	Count 5	Count 0	Count 5	
	% within Hhgrootte_kl2 6,2%	% within Hhgrootte_kl2 0,0%	% within Hhgrootte_kl2 4,6%	
Total	Count 81	Count 27	Count 108	
	% within Hhgrootte_kl2 100,0%	% within Hhgrootte_kl2 100,0%	% within Hhgrootte_kl2 100,0%	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	1,748 ^a	1	,186		
Continuity Correction ^b	,629	1	,428		
Likelihood Ratio	2,957	1	,086		
Fisher's Exact Test				,328	,230
Linear-by-Linear Association	1,731	1	,188		
N of Valid Cases	108				

a. 2 cells (50,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 1,25.

b. Computed only for a 2x2 table

Symmetric Measures

		Value	Asymp. Std. Error ^a	Approx. T ^b	Approx. Sig.
Nominal by Nominal	Phi	-,127			,186
	Cramer's V	,127			,186
Ordinal by Ordinal	Kendall's tau-b	-,127	,031	-2,236	,025
N of Valid Cases		108			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

Er is geen verband

(H) Personen zonder rijbewijs zijn afhankelijk van het openbaar vervoer dan personen met een rijbewijs.

Crosstab

		Heeft u een rijbewijs?		Total	
		Ja	Nee		
Maakt u gebruik van het openbaar vervoer (trein, tram, metro, lijnbus, belbus, buurtbus, regiota...	Ja	Count	41	6	47
		% within Heeft u een rijbewijs?	39,8%	75,0%	42,3%
Nee	Count	62	2	64	
	% within Heeft u een rijbewijs?	60,2%	25,0%	57,7%	
Total	Count	103	8	111	
	% within Heeft u een rijbewijs?	100,0%	100,0%	100,0%	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	3,766 ^a	1	,052		
Continuity Correction ^b	2,463	1	,117		
Likelihood Ratio	3,791	1	,052		
Fisher's Exact Test				,069	,059
Linear-by-Linear Association	3,732	1	,053		
N of Valid Cases	111				

a. 2 cells (50,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 3,39.

b. Computed only for a 2x2 table

Symmetric Measures

		Value	Asymp. Std. Error ^a	Approx. T ^b	Approx. Sig.
Nominal by Nominal	Phi	-,184			,052
	Cramer's V	,184			,052
Ordinal by Ordinal	Kendall's tau-b	-,184	,089	-1,806	,071
N of Valid Cases		111			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

Crosstab

		Heeft u een rijbewijs?		Total	
		Ja	Nee		
Heeft u een alternatief voor het openbaar vervoer? (Hiermee wordt bedoeld dat u in de gelegenheid...	Ja	Count	99	7	106
		% within Heeft u een rijbewijs?	96,1%	87,5%	95,5%
Nee	Count	4	1	5	
	% within Heeft u een rijbewijs?	3,9%	12,5%	4,5%	
Total	Count	103	8	111	
	% within Heeft u een rijbewijs?	100,0%	100,0%	100,0%	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	1,281 ^a	1	,258		
Continuity Correction ^b	,061	1	,805		
Likelihood Ratio	,914	1	,339		
Fisher's Exact Test				,317	,317
Linear-by-Linear Association	1,270	1	,260		
N of Valid Cases	111				

a. 2 cells (50,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,36.

b. Computed only for a 2x2 table

Symmetric Measures

	Value	Asymp. Std. Error ^a	Approx. T ^b	Approx. Sig.
Nominal by Nominal	Phi	,107		,258
	Cramer's V	,107		,258
Ordinal by Ordinal	Kendall's tau-b	,107	,144	,709
N of Valid Cases	111			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

(I) Oudere vrouwen zonder rijbewijs zijn afhankelijk van het ov dan ouderen vrouwen met een rijbewijs.

Crosstab

		Heeft u een rijbewijs?		Total	
		Ja	Nee		
Maakt u gebruik van het openbaar vervoer (trein, tram, metro, lijnbus, belbus, buurtbus, regiota...	Ja	Count	4	2	6
		% within Heeft u een rijbewijs?	28,6%	66,7%	35,3%
	Nee	Count	10	1	11
		% within Heeft u een rijbewijs?	71,4%	33,3%	64,7%
Total		Count	14	3	17
		% within Heeft u een rijbewijs?	100,0%	100,0%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	1,570 ^a	1	,210		
Continuity Correction ^b	,345	1	,557		
Likelihood Ratio	1,504	1	,220		
Fisher's Exact Test				,515	,272
Linear-by-Linear Association	1,478	1	,224		
N of Valid Cases	17				

a. 3 cells (75,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 1,06.

b. Computed only for a 2x2 table

Symmetric Measures

		Value	Asymp. Std. Error ^a	Approx. T ^b	Approx. Sig.
Nominal by Nominal	Phi	-,304			,210
	Cramer's V	,304			,210
Ordinal by Ordinal	Kendall's tau-b	-,304	,244	-1,132	,258
N of Valid Cases		17			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

Crosstab

		Heeft u een rijbewijs?		Total	
		Ja	Nee		
Heeft u een alternatief voor het openbaar vervoer? (Hiermee wordt bedoeld dat u in de gelegenheid...	Ja	Count	14	3	17
		% within Heeft u een rijbewijs?	100,0%	100,0%	100,0%
Total		Count	14	3	17
		% within Heeft u een rijbewijs?	100,0%	100,0%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value
Pearson Chi-Square	. ^a
N of Valid Cases	17

a. No statistics are computed because Heeft u een alternatief voor het openbaar vervoer? (Hiermee wordt bedoeld dat u in de gelegenheid... is a constant.

Symmetric Measures

		Value
Nominal by Nominal	Phi	. ^a
N of Valid Cases		17

a. No statistics are computed because Heeft u een alternatief voor het openbaar vervoer? (Hiermee wordt bedoeld dat u in de gelegenheid... is a constant.

Wat is uw geslacht? * Heeft u een alternatief voor het openbaar vervoer? (Hiermee wordt bedoeld dat u in de gelegenheid...

Crosstabulation

			Heeft u een alternatief voor het openbaar vervoer? (Hiermee wordt bedoeld dat u in de gelegenheid...		Total
			Ja	Nee	
Wat is uw geslacht?	Man	Count	37	1	38
		% within Wat is uw geslacht?	97,4%	2,6%	100,0%
	Vrouw	Count	66	4	70
		% within Wat is uw geslacht?	94,3%	5,7%	100,0%
Total		Count	103	5	108
		% within Wat is uw geslacht?	95,4%	4,6%	100,0%

Doelgroepenvervoer

Onafhankelijke variabele
afhankelijke variabele

dichotoom (fysieke beperking)
dichotoom (gebruiktypeverv5)

(J) Personen met een fysieke beperking maken meer gebruik van het doelgroepen vervoer dan personen zonder fysieke beperking.

Maakt u gebruik van de volgende type vervoer? Meerdere antwoorden zijn mogelijk.-Geen van de bovengenoemde antwoorden * FysiekBeperking_2 Crosstabulation

			FysiekBeperking_2		Total
			Geen beperking	Fysieke beperking	
Maakt u gebruik van de volgende type vervoer? Meerdere antwoorden zijn mogelijk.-Geen van de bovengenoemde antwoorden	Ja	Count	82	21	103
		% within FysiekBeperking_2	88,2%	87,5%	88,0%
	Nee	Count	11	3	14
		% within FysiekBeperking_2	11,8%	12,5%	12,0%
Total	Count	93	24	117	
	% within FysiekBeperking_2	100,0%	100,0%	100,0%	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	,008 ^a	1	,928		
Continuity Correction ^b	,000	1	1,000		
Likelihood Ratio	,008	1	,928		
Fisher's Exact Test				1,000	,582
Linear-by-Linear Association	,008	1	,928		
N of Valid Cases	117				

a. 1 cells (25,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 2,87.

b. Computed only for a 2x2 table

Symmetric Measures

		Value	Asymp. Std. Error ^a	Approx. T ^b	Approx. Sig.
Nominal by Nominal	Phi	,008			,928
	Cramer's V	,008			,928
Ordinal by Ordinal	Kendall's tau-b	,008	,094	,089	,929
N of Valid Cases		117			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

(K) Jongeren maken vaker gebruik van het scholieren vervoer dan ouderen/volwassenen.

Maakt u gebruik van de volgende type vervoer? Meerdere antwoorden zijn mogelijk.-Scholierenvervoer (lijnbusen speciaal voor het vervoer van scholieren. Kunt u aangeven welke lijnnummer(s)? * LeeftijdKL_4 Crosstabulation

		LeeftijdKL_4			Total
		15 tot 25	25 tot 45	65 en ouder	
Maakt u gebruik van de volgende type vervoer? Meerdere antwoorden zijn mogelijk.- Scholierenvervoer (lijnbusen speciaal voor het vervoer van scholieren. Kunt u aangeven welke lijnnummer(s)?	Ja	Count 2	Count 2	Count 1	Count 5
		% within LeeftijdKL_4 100,0%	% within LeeftijdKL_4 100,0%	% within LeeftijdKL_4 100,0%	% within LeeftijdKL_4 100,0%
Total		Count 2	Count 2	Count 1	Count 5
		% within LeeftijdKL_4 100,0%	% within LeeftijdKL_4 100,0%	% within LeeftijdKL_4 100,0%	% within LeeftijdKL_4 100,0%

Lijnbusnummer	Type vervoer
134	Streekbus
416	buurtbus
356	streekbus
653	Scholierenlijn
658	Scholierenlijn

7.3.3 Ontbreken van vervoermiddel

Ontbreken van vervoermiddel

Onvervulde mobiliteitsbehoefte per respondent (ontbreken vervoermiddel)

Respondent	Type activiteit	Afstand in kilometers	Welk vervoermiddel nodig
1	Winkelen/boodschappen doen	10	Reguliere lijnbus
	Winkelen/boodschappen doen	20	Buurtbus
	Visite/logeren	20	Belbus
2	Winkelen/boodschappen doen	80	Overige (o.a. reguliere taxi, motor)
	Overige activiteit	30	Auto (bestuurder)
	Visite/logeren	40	Belbus
3	Onderwijs/cursus/kinderopvang	10	Reguliere lijnbus
	Visite/logeren	15	Reguliere lijnbus
	-	-	-
4	Overige activiteit	20	Buurtbus
	-	-	-
	-	-	-
5	Visite/logeren	20	Buurtbus
	Sport/hobby/horecabezoek	15	Buurtbus
	Werk	20	Reguliere lijnbus
6	Zakelijk bezoek	50	Auto (passagier)
7	-	-	-
8	Winkelen/boodschappen doen	50	Trein
	-	-	-
	-	-	-
9	Visite/logeren	15	Reguliere lijnbus
	Sport/hobby/horecabezoek	15	Reguliere lijnbus
	Onderwijs/cursus/kinderopvang	100	Reguliere lijnbus
10	Overige activiteit	6	Buurtbus
11	Werk	25	Trein
	Onderwijs/cursus/kinderopvang	35	Reguliere lijnbus
12	Visite/logeren	15	Reguliere lijnbus
13	Visite/logeren	200	Regiotaxi
	Overige activiteit	100	Auto (passagier)
	Diensten/verzorging	100	Auto (passagier)
14	-	61	Reguliere lijnbus

	-	-	-
	-	-	-
15	Sport/hobby/horecabezoek	-	-
	-	-	-
	-	-	-

Autobezit en (persoons)kenmerken

Onafhankelijke variabele dichotoom (ordinaal) (opleidingsniveau2kl)
 Afhankelijke variabele ratio (aantal auto's bezit hh koop + lease)

(L) Hoog opgeleiden bezitten vaker en meer auto's dan lager opgeleiden

Group Statistics

	Opleidingsniveau	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
TotaalAutobezit	Laag opgeleid	69	1,28	,889	,107
	Hoog opgeleid	39	1,62	,493	,079

Independent Samples Test

	Levene's Test for Equality of Variances	t-test for Equality of Means								
		F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
									Lower	Upper
TotaalAutobezit	Equal variances assumed	4,083	,046	-2,202	106	,030	-,340	,154	-,646	-,034
	Equal variances not assumed			-2,557	105,981	,012	-,340	,133	-,604	-,076

Inkomen

Onafhankelijke variabele ordinaal (inkomensklasse3)
 Afhankelijke variabele ratio (autobezit koop + lease)

$N_j < 30$ geen variantie analyse mogelijk. Kruskal Wallis toets.

(M) Personen met een laag inkomen hebben minder vaak een auto in het bezit dan personen met een hoog inkomen.

Ranks

	Wat is het jaarlijks netto inkomen van uw huishouden?	N	Mean Rank
TotaalAutobezit	25000 euro en minder	18	15,92
	25001 euro tot en met 45000 euro	35	38,27
	45001 euro en meer	16	49,31
	Total	69	

Test Statistics^{a,b}

	TotaalAutobezit
Chi-Square	30,210
df	2

Asymp. Sig. .000

a. Kruskal Wallis Test

b. Grouping Variable: Wat is het jaarlijks netto inkomen van uw huishouden?

Ranks

	Wat is het jaarlijks netto inkomen van uw huishouden?	N	Mean Rank	Sum of Ranks
TotaalAutobezit	25000 euro en minder	18	15,00	270,00
	25001 euro tot en met 45000 euro	35	33,17	1161,00
	Total	53		

Test Statistics^a

	TotaalAutobezit
Mann-Whitney U	99,000
Wilcoxon W	270,000
Z	-4,517
Asymp. Sig. (2-tailed)	,000

a. Grouping Variable: Wat is het jaarlijks netto inkomen van uw huishouden?

Ranks

	Wat is het jaarlijks netto inkomen van uw huishouden?	N	Mean Rank	Sum of Ranks
TotaalAutobezit	25000 euro en minder	18	10,42	187,50
	45001 euro en meer	16	25,47	407,50
	Total	34		

Test Statistics^a

	TotaalAutobezit
Mann-Whitney U	16,500
Wilcoxon W	187,500
Z	-4,668
Asymp. Sig. (2-tailed)	,000
Exact Sig. [2*(1-tailed Sig.)]	,000 ^b

a. Grouping Variable: Wat is het jaarlijks netto inkomen van uw huishouden?

b. Not corrected for ties.

Ranks

	Wat is het jaarlijks netto inkomen van uw huishouden?	N	Mean Rank	Sum of Ranks
TotaalAutobezit	25001 euro tot en met 45000 euro	35	23,10	808,50
	45001 euro en meer	16	32,34	517,50

Total	51	
-------	----	--

Test Statistics^a

	Totaal/Autobezit
Mann-Whitney U	178,500
Wilcoxon W	808,500
Z	-2,330
Asymp. Sig. (2-tailed)	,020

a. Grouping Variable: Wat is het jaarlijks netto inkomen van uw huishouden?

Ontbreken vervoermiddel

Onafhankelijke variabele

dichotoom (autobezit ja/nee)

Afhankelijke variabele

dichotoom activiteiten niet bereiken ontbreken vervoermiddel

(N) Een persoon met een auto is mobieler dan een persoon zonder auto

Kunt u bepaalde activiteiten niet ondernemen omdat u er niet kunt komen? * AutobezitHHKL2 Crosstabulation

	AutobezitHHKL2				Total	
	Huishouden heeft auto(s) in bezit		Huishouden heeft geen auto in bezit			
	Count	% within AutobezitHHKL2	Count	% within AutobezitHHKL2	Count	% within AutobezitHHKL2
Kunt u bepaalde Ja activiteiten niet Nee ondernemen omdat u er niet kunt komen?	10	9,5%	4	40,0%	14	12,2%
	95	90,5%	6	60,0%	101	87,8%
Total	105	100,0%	10	100,0%	115	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	7,932 ^a	1	,005		
Continuity Correction ^b	5,337	1	,021		
Likelihood Ratio	5,683	1	,017		
Fisher's Exact Test				,019	,019
Linear-by-Linear Association	7,863	1	,005		
N of Valid Cases	115				

a. 1 cells (25,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 1,22.

b. Computed only for a 2x2 table

Voldoet niet aan de voorwaarde chi-kwadraat toets.

Onafhankelijke variabele nominaal (4 klassen/ 2 klassen)
 Afhankelijke variabele ratio (aantal auto's in bezit (koop + lease))

(O) Een ouder persoon beschikt vaker een auto dan een jonger persoon. (geld).

Voor deze analyse wordt de groep 15 tot 25 jarige buitenbeschouwing gelaten omdat deze personen vaak nog thuis wonen. Het autobezit wordt namelijk getoetst aan de hand van aantal auto's per huishouden.

Ranks

	LeeftijdKL_4	N	Mean Rank
TotaalAutobezit	25 tot 45	19	60,61
	45 tot 65	52	52,50
	65 en ouder	29	40,29
	Total	100	

Test Statistics^{a,b}

	TotaalAutobezit
Chi-Square	7,532
df	2
Asymp. Sig.	,023

a. Kruskal Wallis Test

b. Grouping Variable: LeeftijdKL_4

Ranks

	LeeftijdKL_4	N	Mean Rank	Sum of Ranks
TotaalAutobezit	25 tot 45	19	39,89	758,00
	45 tot 65	52	34,58	1798,00
	Total	71		

Test Statistics^a

	TotaalAutobezit
Mann-Whitney U	420,000
Wilcoxon W	1798,000
Z	-1,058
Asymp. Sig. (2-tailed)	,290

a. Grouping Variable: LeeftijdKL_4

Ranks

	LeeftijdKL_4	N	Mean Rank	Sum of Ranks
TotaalAutobezit	25 tot 45	19	30,71	583,50
	65 en ouder	29	20,43	592,50
	Total	48		

Test Statistics^a

	TotaalAutobezit
Mann-Whitney U	157,500
Wilcoxon W	592,500
Z	-2,818
Asymp. Sig. (2-tailed)	,005

a. Grouping Variable: LeeftijdKL_4

Ranks

	LeeftijdKL_4	N	Mean Rank	Sum of Ranks
TotaalAutobezit	45 tot 65	52	44,42	2310,00
	65 en ouder	29	34,86	1011,00
	Total	81		

Test Statistics^a

	TotaalAutobezit
Mann-Whitney U	576,000
Wilcoxon W	1011,000
Z	-1,945
Asymp. Sig. (2-tailed)	,052

a. Grouping Variable: LeeftijdKL_4

7.3.4 Gebruikt vervoermiddel

Gebruikt/voorkeur vervoermiddel en afstand

Hypothese (A) activiteiten die op grotere afstand liggen worden vaker met de auto ondernomen dan activiteiten die op kortere afstand liggen

Crosstab

			AfstandWeekWeekndKL				Total
			0 tot 5	5 tot 15	15 tot 30	30 en verder	
GebruiktWeekWeekend	Auto	Count	70	86	60	65	281
		% within AfstandWeekWeekndKL	54,3%	63,7%	66,7%	76,5%	64,0%
Ander vervoermiddel		Count	59	49	30	20	158
		% within AfstandWeekWeekndKL	45,7%	36,3%	33,3%	23,5%	36,0%
Total		Count	129	135	90	85	439
		% within AfstandWeekWeekndKL	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	11,329 ^a	3	,010
Likelihood Ratio	11,561	3	,009
Linear-by-Linear Association	10,885	1	,001
N of Valid Cases	439		

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 30,59.

Symmetric Measures

		Value	Asymp. Std. Error ^a	Approx. T ^b	Approx. Sig.
Nominal by Nominal	Phi	,161			,010
	Cramer's V	,161			,010
Ordinal by Ordinal	Kendall's tau-c	-,168	,050	-3,374	,001
N of Valid Cases		439			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

Bijlage 7.4 Deelvraag 2C

7.4.1 Tijd

Kunt u bepaalde activiteiten niet ondernemen omdat de reistijd (de verplaatsing naar en van de ac...

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja	13	11,1	11,3	11,3
	Nee	102	87,2	88,7	100,0
	Total	115	98,3	100,0	
Missing	99	1	,9		
	System	1	,9		
	Total	2	1,7		
Total		117	100,0		

Crosstab

	Wat is uw geslacht?				Total	
	Man		Vrouw			
	Count	% within Wat is uw geslacht?	Count	% within Wat is uw geslacht?	Count	% within Wat is uw geslacht?
Kunt u bepaalde activiteiten niet ondernemen omdat de reistijd (de verplaatsing naar en van de ac...	1	2,6%	9	13,0%	10	9,3%
Ja	37	97,4%	60	87,0%	97	90,7%
Nee						
Total	38	100,0%	69	100,0%	107	100,0%

Descriptives

	Statistic	Std. Error
AfstndNIet		
Mean	56,8421	17,04917
95% Confidence Interval for Lower Bound	21,0231	
Mean Upper Bound	92,6611	
5% Trimmed Mean	45,9357	
Median	30,0000	
Variance	5522,807	
Std. Deviation	74,31559	
Minimum	10,00	
Maximum	300,00	
Range	290,00	
Interquartile Range	55,00	
Skewness	2,525	,524
Kurtosis	6,475	1,014

7.4.2 Geld

Wat is het jaarlijks netto inkomen van uw huishouden?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	25000 euro en minder	18	15,4	16,7	16,7
	25001 euro tot en met 45000 euro	35	29,9	32,4	49,1
	45001 euro en meer	16	13,7	14,8	63,9
	Weet ik niet	8	6,8	7,4	71,3
	Wil ik niet vertellen	31	26,5	28,7	100,0
	Total	108	92,3	100,0	
Missing	System	9	7,7		
Total		117	100,0		

Wat is het jaarlijks netto inkomen van uw huishouden?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	25000 euro en minder	18	26,1	26,1	26,1
	25001 euro tot en met 45000 euro	35	50,7	50,7	76,8
	45001 euro en meer	16	23,2	23,2	100,0
	Total	69	100,0	100,0	

Autobezit/inkomen

Onafhankelijke variabele zwak ordinaal
 Afhankelijke variabele ratio

n_1 en $n_2 < 30$ dus non-parametrische toets

Kruskal Wallis Toets

A Grote huishoudens hebben een hoger autobezit dan in kleine huishoudens.

Onafhankelijke variabele nominaal (2 klassen: 1 tot 3 personen en 4 of meer personen)
 Afhankelijke variabele ratio

Uit hoeveel personen bestaat uw huishouden?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1 persoon	19	16,2	17,6	17,6
	2 personen	49	41,9	45,4	63,0
	3 personen	13	11,1	12,0	75,0
	4 personen	20	17,1	18,5	93,5
	5 personen	5	4,3	4,6	98,1
	6 of meer personen	2	1,7	1,9	100,0
	Total	108	92,3	100,0	
Missing	System	9	7,7		
Total		117	100,0		

Hhgrootte_kl2

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1 tot 4 personen	81	69,2	75,0	75,0
	4 of meer personen	27	23,1	25,0	100,0
	Total	108	92,3	100,0	
Missing	System	9	7,7		
Total		117	100,0		

Group Statistics

		Hhgrootte_kl2	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
TotaalAutobezit	1 tot 4 personen		81	1,21	,646	,072
	4 of meer personen		27	1,96	,898	,173

Independent Samples Test

		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
		F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
									Lower	Upper
TotaalAutobezit	Equal variances assumed	,009	,926	4,731	106	,000	-,753	,159	-1,069	-,437
	Equal variances not assumed			4,024	35,417	,000	-,753	,187	-1,133	-,373

Ranks

		Hhgrootte_kl2	N	Mean Rank	Sum of Ranks
TotaalAutobezit	1 tot 4 personen		81	47,83	3874,00
	4 of meer personen		27	74,52	2012,00
Total			108		

Test Statistics^a

		TotaalAutobezit
Mann-Whitney U		553,000
Wilcoxon W		3874,000
Z		-4,212
Asymp. Sig. (2-tailed)		,000

a. Grouping Variable: Hhgrootte_kl2

7.4.3 Vaardigheden

Rijbewijsbezit/geslacht

Onafhankelijke variabele dichotoom (geslacht vanaf 65 jaar)
 Afhankelijke variabele nominaal (dichotoom)

Chi-kwadraat toets

B Oudere vrouwen bezitten minder vaak een rijbewijs dan oudere mannen.

Heeft u een rijbewijs? * Wat is uw geslacht? Crosstabulation

Count

		Wat is uw geslacht?		Total
		Man	Vrouw	
Heeft u een rijbewijs?	Ja	12	14	26
	Nee	0	3	3
Total		12	17	29

Vanaf 65 jaar en ouder voldoet de celinvulling niet!
 Daarom wordt de leeftijdscategorie 45 tot 65 erbij gevoegd.

Heeft u een rijbewijs? * Wat is uw geslacht? Crosstabulation

Count

		Wat is uw geslacht?		Total
		Man	Vrouw	
Heeft u een rijbewijs?	Ja	29	48	77
	Nee	1	3	4
Total		30	51	81

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	,261 ^a	1	,609		
Continuity Correction ^b	,000	1	1,000		
Likelihood Ratio	,276	1	,599		
Fisher's Exact Test				1,000	,526
Linear-by-Linear Association	,258	1	,611		
N of Valid Cases	81				

a. 2 cells (50,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 1,48.

b. Computed only for a 2x2 table

De nulhypothese (er is geen statistisch verband) wordt niet verworpen. Dit is lastig te toetsen omdat het rijbewijsbezit erg hoog ligt bij zowel mannen als vrouwen.

7.4.4 Capaciteiten

Fysieke problemen/leeftijd

Onafhankelijke variabele zwak ordinaal Leeftijd (4 klassen)

Afhankelijke variabele ordinaal dichotoom

Chi-kwadraat toets

Celinvulling voldoet niet bij 4 klassen.

C Ouderen hebben vaker fysieke problemen dan jongeren/volwassenen.

Crosstab

		LeeftijdKL_4								Total	
		15 tot 25		25 tot 45		45 tot 65		65 en ouder			
		Cou	% within	Cou	% within	Cou	% within	Cou	% within	Cou	% within
		nt	_4	nt	_4	nt	_4	nt	_4	nt	_4
FysiekBeperking_2	Geen beperking	8	100,0%	16	84,2%	40	76,9%	21	72,4%	85	78,7%
	Fysieke beperking	0	0,0%	3	15,8%	12	23,1%	8	27,6%	23	21,3%
Total		8	100,0%	19	100,0%	52	100,0%	29	100,0%	108	100,0%

Crosstab

		LeeftijdKL_2				Total	
		25 tot 45		45 en ouder			
		Count	% within	Count	% within	Count	% within
		LeeftijdKL_2	LeeftijdKL_2	LeeftijdKL_2	LeeftijdKL_2	LeeftijdKL_2	LeeftijdKL_2
FysiekBeperking_2	Geen beperking	24	88,9%	61	75,3%	85	78,7%
	Fysieke beperking	3	11,1%	20	24,7%	23	21,3%
Total		27	100,0%	81	100,0%	108	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	2,228 ^a	1	,136		
Continuity Correction ^b	1,492	1	,222		
Likelihood Ratio	2,475	1	,116		
Fisher's Exact Test				,179	,108
Linear-by-Linear Association	2,208	1	,137		
N of Valid Cases	108				

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 5,75.

b. Computed only for a 2x2 table

De nulhypothese (er is geen statistisch verband) wordt niet verworpen (sig=0,136).

7.4.5 Voorkeur vervoermiddel

Voorkeur vervoermiddel

(4) Voorkeur voor vervoermiddel-1.

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Auto (bestuurder)	136	28,0	53,5	53,5
	Auto (passagier)	11	2,3	4,3	57,9
	Trein	4	,8	1,6	59,4
	Reguliere lijnbus	10	2,1	3,9	63,4
	Buurtbus	6	1,2	2,4	65,7
	Belbus	1	,2	,4	66,1
	Brom- / snorfiets	5	1,0	2,0	68,1
	E-bike	15	3,1	5,9	74,0
	Fiets	52	10,7	20,5	94,5
	Lopen	13	2,7	5,1	99,6
	Overige	1	,2	,4	100,0
	Total	254	52,4	100,0	
Missing	99	1	,2		
	System	230	47,4		
	Total	231	47,6		
Total	485	100,0			

Dag in het weekend : (4) Voorkeur voor vervoermiddel-1.

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Auto (bestuurder)	111	22,9	59,4	59,4
	Auto (passagier)	6	1,2	3,2	62,6
	Trein	1	,2	,5	63,1
	Reguliere lijnbus	4	,8	2,1	65,2
	Buurtbus	4	,8	2,1	67,4
	Brom- / snorfiets	1	,2	,5	67,9
	E-bike	12	2,5	6,4	74,3
	Fiets	32	6,6	17,1	91,4
	Lopen	14	2,9	7,5	98,9
	Overige	2	,4	1,1	100,0
	Total	187	38,6	100,0	
	Missing	99	1	,2	
System		297	61,2		
Total		298	61,4		
Total	485	100,0			

Afstand/Voorkeur

Onafhankelijke variabele

Zwak ordinaal Afstand (4klassen)

Afhankelijke variabele

Zwak ordinaal Nominaal/Gebruikt vervoermiddel / voorkeur vervoermiddel

(D) Een voorkeur voor de auto komt vaker voor bij activiteiten die op groter afstand liggen dan een ander vervoermiddel

Crosstab

			AfstandWeekWeekndKL				Total
			0 tot 5	5 tot 15	15 tot 30	30 en verder	
VoorkeurWeekWeeknd	Auto	Count	59	82	54	68	263
		% within	47,2%	61,7%	58,7%	75,6%	59,8%
		AfstandWeekWeekndKL					
Ander vervoermiddel		Count	66	51	38	22	177
		% within	52,8%	38,3%	41,3%	24,4%	40,2%
		AfstandWeekWeekndKL					
Total		Count	125	133	92	90	440
		% within	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
		AfstandWeekWeekndKL					

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	17,781 ^a	3	,000
Likelihood Ratio	18,223	3	,000
Linear-by-Linear Association	14,625	1	,000
N of Valid Cases	440		

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 36,20.

Symmetric Measures

		Value	Asymp. Std. Error ^a	Approx. T ^b	Approx. Sig.
Nominal by Nominal	Phi	,201			,000
	Cramer's V	,201			,000
Ordinal by Ordinal	Kendall's tau-c	-,199	,051	-3,925	,000
N of Valid Cases		440			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

Bijlage 7.5 Deelvraag 2D

7.5.1 Uitkomst stellingen

In uw gemeente zijn er veranderingen gaande in het openbaar vervoeraanbod. Uw gemeente is niet de...

Het maakt mij niet of er gereden wordt met kleinere voertuigen, ook als dit betekent dat de kans bestaat dat het voertuig eerder vol zit en ik niet meer mee kan.

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helemaal mee oneens	14	12,0	12,7	12,7
	Mee oneens	22	18,8	20,0	32,7
	Niet oneens / niet eens	28	23,9	25,5	58,2
	Mee eens	35	29,9	31,8	90,0
	Helemaal mee eens	11	9,4	10,0	100,0
	Total	110	94,0	100,0	
Missing	System	7	6,0		
Total		117	100,0		

In uw gemeente zijn er veranderingen gaande in het openbaar vervoeraanbod. Uw gemeente is niet de...

Een van deur tot deur openbaarvervoersysteem in plaats van vaste haltes vind ik een goed idee.

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helemaal mee oneens	9	7,7	8,2	8,2
	Mee oneens	21	17,9	19,1	27,3
	Niet oneens / niet eens	31	26,5	28,2	55,5
	Mee eens	32	27,4	29,1	84,5
	Helemaal mee eens	17	14,5	15,5	100,0
	Total	110	94,0	100,0	
Missing	System	7	6,0		
Total		117	100,0		

In uw gemeente zijn er veranderingen gaande in het openbaar vervoeraanbod. Uw gemeente is niet de...-Ik

vind het vervelend als bussen niet meer een vaste route en dienstregeling rijden.

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helemaal mee oneens	4	3,4	3,6	3,6
	Mee oneens	12	10,3	10,9	14,5
	Niet oneens / niet eens	36	30,8	32,7	47,3
	Mee eens	32	27,4	29,1	76,4
	Helemaal mee eens	26	22,2	23,6	100,0
	Total	110	94,0	100,0	
Missing	System	7	6,0		

Total	117	100,0		
-------	-----	-------	--	--

In uw gemeente zijn er veranderingen gaande in het openbaar vervoeraanbod. Uw gemeente is niet de...-Ik vind het niet erg om van te voren te moeten bellen als ik gebruik wil maken van het openbaar vervoer.

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helemaal mee oneens	14	12,0	12,7	12,7
	Mee oneens	19	16,2	17,3	30,0
	Niet oneens / niet eens	28	23,9	25,5	55,5
	Mee eens	37	31,6	33,6	89,1
	Helemaal mee eens	12	10,3	10,9	100,0
Total		110	94,0	100,0	
Missing	System	7	6,0		
Total		117	100,0		

In uw gemeente zijn er veranderingen gaande in het openbaar vervoeraanbod. Uw gemeente is niet de...- Het maakt mij niet uit of de buschauffeur een vrijwilliger of betaalde kracht is.

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helemaal mee oneens	13	11,1	11,8	11,8
	Mee oneens	17	14,5	15,5	27,3
	Niet oneens / niet eens	27	23,1	24,5	51,8
	Mee eens	37	31,6	33,6	85,5
	Helemaal mee eens	16	13,7	14,5	100,0
Total		110	94,0	100,0	
Missing	System	7	6,0		
Total		117	100,0		

In uw gemeente zijn er veranderingen gaande in het openbaar vervoeraanbod. Uw gemeente is niet de...-Ik vind het vervelend als het openbaar vervoer samengevoegd wordt met het doelgroepenvervoer (dit houdt bijvoorbeeld in dat een (gehandicapt) persoon in een rolstoel ook mee vervoerd wordt).

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helemaal mee oneens	23	19,7	20,9	20,9
	Mee oneens	42	35,9	38,2	59,1
	Niet oneens / niet eens	19	16,2	17,3	76,4
	Mee eens	13	11,1	11,8	88,2
	Helemaal mee eens	13	11,1	11,8	100,0
Total		110	94,0	100,0	
Missing	System	7	6,0		
Total		117	100,0		

7.5.2 Persoonskenmerken

Chi-kwadraat toets.

Celinvulling voldoet niet. Samenvoegen van groepen. 3 groepen over.

Geslacht

Crosstab

			Wat is uw geslacht?		Total
			Man	Vrouw	
StellingGrootte3	Mee oneens	Count	12	24	36
		% within Wat is uw geslacht?	31,6%	34,8%	33,6%
	Niet mee oneens/ niet mee eens	Count	10	18	28
		% within Wat is uw geslacht?	26,3%	26,1%	26,2%
	Mee eens	Count	16	27	43
		% within Wat is uw geslacht?	42,1%	39,1%	40,2%
Total		Count	38	69	107
		% within Wat is uw geslacht?	100,0%	100,0%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	,129 ^a	2	,937
Likelihood Ratio	,130	2	,937
Linear-by-Linear Association	,126	1	,722
N of Valid Cases	107		

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 9,94.

Crosstab

			Wat is uw geslacht?		Total
			Man	Vrouw	
StellingHaltes3	Mee oneens	Count	12	17	29
		% within Wat is uw geslacht?	31,6%	24,6%	27,1%
	Niet mee oneens/ niet mee eens	Count	11	20	31
		% within Wat is uw geslacht?	28,9%	29,0%	29,0%
	Mee eens	Count	15	32	47

	% within Wat is uw geslacht?	39,5%	46,4%	43,9%
Total	Count	38	69	107
	% within Wat is uw geslacht?	100,0%	100,0%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2- sided)
Pearson Chi-Square	,701 ^a	2	,704
Likelihood Ratio	,696	2	,706
Linear-by-Linear Association	,682	1	,409
N of Valid Cases	107		

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 10,30.

Crosstab

			Wat is uw geslacht?		Total
			Man	Vrouw	
StellingRoutes3	Mee oneens	Count	6	9	15
		% within Wat is uw geslacht?	15,8%	13,0%	14,0%
	Niet mee oneens/ niet mee eens	Count	15	21	36
		% within Wat is uw geslacht?	39,5%	30,4%	33,6%
	Mee eens	Count	17	39	56
		% within Wat is uw geslacht?	44,7%	56,5%	52,3%
Total		Count	38	69	107
		% within Wat is uw geslacht?	100,0%	100,0%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2- sided)
Pearson Chi-Square	1,377 ^a	2	,502
Likelihood Ratio	1,378	2	,502
Linear-by-Linear Association	,992	1	,319
N of Valid Cases	107		

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 5,33.

Crosstab

			Wat is uw geslacht?		Total
			Man	Vrouw	
StellingBellen3	Mee oneens	Count	15	18	33
		% within Wat is uw geslacht?	39,5%	26,1%	30,8%
	Niet mee oneens/ niet mee eens	Count	10	18	28
		% within Wat is uw geslacht?	26,3%	26,1%	26,2%
	Mee eens	Count	13	33	46
		% within Wat is uw geslacht?	34,2%	47,8%	43,0%
Total		Count	38	69	107
		% within Wat is uw geslacht?	100,0%	100,0%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	2,481 ^a	2	,289
Likelihood Ratio	2,472	2	,290
Linear-by-Linear Association	2,446	1	,118
N of Valid Cases	107		

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 9,94.

Crosstab

			Wat is uw geslacht?		Total
			Man	Vrouw	
StellingVrijwil3	Mee oneens	Count	8	22	30
		% within Wat is uw geslacht?	21,1%	31,9%	28,0%
	Niet mee oneens/ niet mee eens	Count	7	19	26
		% within Wat is uw geslacht?	18,4%	27,5%	24,3%
	Mee eens	Count	23	28	51
		% within Wat is uw geslacht?	60,5%	40,6%	47,7%
Total		Count	38	69	107

% within Wat is uw geslacht?	100,0%	100,0%	100,0%
---------------------------------	--------	--------	--------

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2- sided)
Pearson Chi-Square	3,909 ^a	2	,142
Likelihood Ratio	3,928	2	,140
Linear-by-Linear Association	3,201	1	,074
N of Valid Cases	107		

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 9,23.

Crosstab

			Wat is uw geslacht?		Total
			Man	Vrouw	
StellingSamenv3	Mee oneens	Count	21	44	65
		% within Wat is uw geslacht?	55,3%	63,8%	60,7%
	Niet mee oneens/ niet mee eens	Count	6	13	19
		% within Wat is uw geslacht?	15,8%	18,8%	17,8%
	Mee eens	Count	11	12	23
		% within Wat is uw geslacht?	28,9%	17,4%	21,5%
Total		Count	38	69	107
		% within Wat is uw geslacht?	100,0%	100,0%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2- sided)
Pearson Chi-Square	1,943 ^a	2	,379
Likelihood Ratio	1,890	2	,389
Linear-by-Linear Association	1,462	1	,227
N of Valid Cases	107		

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 6,75.

Opleidingsniveau

Er is ook geen verband tussen opleidingsniveau en de stellingen. Er blijkt wel bij 90 procent betrouwbaarheid ($\text{sig} \leq 10$) dat de stelling over route en over vrijwilligers een statisch verband hebben.

Route 0,078 kendall tau c -0,219 sig = 0,023
 Vrijwil 0,075 kendall tau-c -0,125 sig= 0,20

Leeftijd (2 klassen)

Vrijwil 5% 0,019 0,186 0,030
 Bellen 10% 0,051 0,219 0,015
 Routes 5% 0,046 0,29 0,760
 Haltes 5% 0,003 0,306 0,00
 Halte

Halte/leeftijd

Crosstab

Count

		LeeftijdKlasse2		Total
		15 tot 45	45 en ouder	
StellingHaltes3	Mee oneens	13	16	29
	Niet mee oneens/ niet mee eens	9	22	31
	Mee eens	5	42	47
Total		27	80	107

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	11,445 ^a	2	,003
Likelihood Ratio	11,788	2	,003
Linear-by-Linear Association	11,319	1	,001
N of Valid Cases	107		

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 7,32.

Symmetric Measures

		Value	Asymp. Std. Error ^a	Approx. T ^b	Approx. Sig.
Nominal by Nominal	Phi	,327			,003
	Cramer's V	,327			,003
Ordinal by Ordinal	Kendall's tau-c	,306	,088	3,497	,000
N of Valid Cases		107			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

Leeftijd/route

Crosstab

Count

		LeeftijdKlasse2		Total
		15 tot 45	45 en ouder	
StellingRoutes3	Mee oneens	7	8	15
	Niet mee oneens/ niet mee eens	5	31	36

	Mee eens	15	41	56
Total		27	80	107

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6,180 ^a	2	,046
Likelihood Ratio	6,061	2	,048
Linear-by-Linear Association	,523	1	,470
N of Valid Cases	107		

a. 1 cells (16,7%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 3,79.

Symmetric Measures

	Value	Asymp. Std. Error ^a	Approx. T ^b	Approx. Sig.
Nominal by Nominal	Phi	,240		,046
	Cramer's V	,240		,046
Ordinal by Ordinal	Kendall's tau-c	,029	,096	,306
N of Valid Cases	107			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

Route opleidingsniveau

Crosstab

Count

		Opleidingsniveau		Total
		Laag opgeleid	Hoog opgeleid	
StellingRoutes3	Mee oneens	7	8	15
	Niet mee oneens/ niet mee eens	20	16	36
	Mee eens	41	15	56
Total		68	39	107

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	5,097 ^a	2	,078
Likelihood Ratio	5,101	2	,078
Linear-by-Linear Association	4,881	1	,027
N of Valid Cases	107		

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 5,47.

Symmetric Measures

		Value	Asymp. Std. Error ^a	Approx. T ^b	Approx. Sig.
Nominal by Nominal	Phi	,218			,078
	Cramer's V	,218			,078
Ordinal by Ordinal	Kendall's tau-c	-,219	,096	-2,277	,023
N of Valid Cases		107			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

Bellen/leeftijd

Crosstab

Count

		LeeftijdKlasse2		Total
		15 tot 45	45 en ouder	
StellingBellen3	Mee oneens	13	20	33
	Niet mee oneens/ niet mee eens	7	21	28
	Mee eens	7	39	46
Total		27	80	107

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	5,954 ^a	2	,051
Likelihood Ratio	5,909	2	,052
Linear-by-Linear Association	5,841	1	,016
N of Valid Cases	107		

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 7,07.

Symmetric Measures

		Value	Asymp. Std. Error ^a	Approx. T ^b	Approx. Sig.
Nominal by Nominal	Phi	,236			,051
	Cramer's V	,236			,051
Ordinal by Ordinal	Kendall's tau-c	,219	,090	2,424	,015
N of Valid Cases		107			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

Vrijwillger/leeftijd

Crosstab

Count

		LeeftijdKlasse2		Total
		15 tot 45	45 en ouder	

StellingVrijwil3	Mee oneens	9	21	30
	Niet mee oneens/ niet mee eens	11	15	26
	Mee eens	7	44	51
Total		27	80	107

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	7,959 ^a	2	,019
Likelihood Ratio	8,013	2	,018
Linear-by-Linear Association	3,639	1	,056
N of Valid Cases	107		

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 6,56.

Symmetric Measures

		Value	Asymp. Std. Error ^a	Approx. T ^b	Approx. Sig.
Nominal by Nominal	Phi	,273			,019
	Cramer's V	,273			,019
Ordinal by Ordinal	Kendall's tau-c	,186	,086	2,170	,030
N of Valid Cases		107			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

Vrijwilliger/opleiding

Crosstab

Count

		Opleidingsniveau		Total
		Laag opgeleid	Hoog opgeleid	
StellingVrijwil3	Mee oneens	19	11	30
	Niet mee oneens/ niet mee eens	12	14	26
	Mee eens	37	14	51
Total		68	39	107

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	5,180 ^a	2	,075
Likelihood Ratio	5,111	2	,078
Linear-by-Linear Association	1,205	1	,272
N of Valid Cases	107		

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 9,48.

Symmetric Measures

		Value	Asymp. Std. Error ^a	Approx. T ^b	Approx. Sig.
Nominal by Nominal	Phi	,220			,075
	Cramer's V	,220			,075
Ordinal by Ordinal	Kendall's tau-c	-,125	,097	-1,280	,200
N of Valid Cases		107			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

Bijlage 7.6 Deelvraag 2E

7.6.1 Mobiliteitsbehoefte vervuld door het OV

-

7.6.2 Overeenkomst voorkeur en gebruikt vervoermiddel

-

7.6.3 Afhankelijkheid openbaar vervoer

G e s l a c h t	L e f t i j d	Opmerkingen
V r o u w	3 9	Ik ben afhankelijk van mijn auto voor mijn vervoer. Zonder eigen auto kan ik niet al mijn verplichtingen doen. Ook met ander vervoer zou ik, door een langere reistijd, niet al mijn verplichtingen kunnen doen. Ik heb een kind met een beperking. Ik zie het niet zitten als mijn zoon met het leerlingenvervoer samengevoegd wordt met regulier vervoer. Enerzijds vereist het vervoer van kinderen met beperking een bepaalde expertise/aanpak. Anderzijds is het zowel een belasting voor hem als de medepassagiers als e iets gebeurt. Dit zou zijn situatie niet ten goede komen en heeft dan een negatieve invloed op zijn welbevinden en schoolprestaties. Ik zou voorstellen dat degenen die een beslissing moeten nemen over bovenstaand onderwerp en dagje meegaan met het leerlingenvervoer, om zo aan de lijven te ondervinden wat dit inhoudt.
V r o u w	8 2	Het openbaar vervoer is uitermate slecht in een gebied waar de afstanden groot zijn en voorzieningen pover. Daarom moet men naar de stad. Wieringermeer moet de slechtste gemeente zijn om in te wonen van Nederland. Nog steeds geen bioscoop en theater mogelijkheid, etc Een auto is van levens belang.
V r o u w	5 5	Ingevuld met mijzelf in gedachte. Ik kan overal komen omdat ik een auto bezit en geen fysieke ongemak heb. Voor oudere bewoners van onze gemeente zonder auto en/of met fysiek ongemak kan ik mij voorstellen dat het heel belangrijk is dat openbaar vervoer op alle tijden van de dag binnen bereik is. Ook voor het ontvangen van bezoek (geen autobezitter) is dat belangrijk.
V r o u w	5 9	Als ik t.z.t. met pensioen ga en/of niet meer zou kunnen autorijden, dan wordt het openbaar vervoer veel belangrijker voor mij. Nu is het eigenlijk helemaal niet relevant.
V r o u w	5 7	Ja ik gebruik mijn auto omdat het openbaarvervoer niet rijdt op tijden die aansluiten op mijn werk tijden. dan moet ik uitstappen bij een halte die het dichtsbij is bij mij werk dat houdt in dat ik alsnog 15 min moet lopen
V r o u w	5 1	Onze dochter gaat niet meer met de bus omdat de chauffeurs naar hun mening zo hard en onverantwoord rijden. Of dit echt zo is, weet ik niet, maar misschien hebben meer mensen deze opmerking?
M a n	4 7	Ik ben benieuwd naar de uitkomst en wat de conclusie zal zijn. Onze gemeente wordt alleen maar groter en de dienstverlening wordt er niet altijd beter op. Wij zijn gelukkig in de gelegenheid om overal naar toe te kunnen rijden maar er zijn genoeg doelgroepen en leeftijdscategorieën die afhankelijk zijn van alternatieve vervoersmethoden en het openbaar vervoer. Ik zou je leuk vinden als ik de bevindingen te zijner tijd kan ontvangen. Succes met je afstudeeronderzoek en hopelijk kunnen de betrokken partijen er verder mee aan de slag. Groet Paul Jong
V r o u w	1 6	Het is vervelend als je het eerste lesuur school hebt dus om 8:15 moet beginnen en de bus pas om 7:55 langskomt dus dat je dan te laat op school komt. Om die reden ga ik niet met het openbaar vervoer als ik het eerste lesuur heb. Dan zijn mijn ouders die ik met heel slecht weer in de winter op school afzetten en ik dan om 7:45 op school ben. Als ik om 10:45 moet beginnen dan rijdt de bus om 8:55 en ben ik om half 10 op school. Dit is dus ook geen optie. Als ik om 8:15 moet beginnen en met de buurtbus zou illen kan het niet omdat die vol is. s'middags uit school moet ik vaak heel lang wachten omdat de bus dan nog niet rijdt en ben ik om half 5 uit dan kan ik niet eens met de bus naar huis toe. Dus als het in de winter heel slecht weer is ben ik blij dat mijn moeder niet werkt zodat die mij kan komen ophalen.
M a n	2 6	Het wordt steeds meer een keuze om in het landelijk gebied te gaan wonen. Mensen die hier al hun hele leven wonen en minder mobiel zijn worden min of meer gedwongen in het stedelijk gebied te gaan wonen. Ik zie het veel in het afgelopen jaar dat ik hier n woon. Het zou jammer zijn wanneer ouderen minder de deur uit kunnen en zo in een sociaal isolement terecht komen. Voor mij als jong volwassene heb ik voldoende mogelijkheden mij te verplaatsen.
V r o u w	1 7	Buurtbus is prima initiatief, maar helaas kan ik er niet op vertrouwen. Soms te vroeg, soms te laat en soms helemaal niet. Meldingen hierover worden genegeerd. Dan heb je dus geen aansluiting meer op trein, uren te laat op school of werk. Of je staat ergens en zie maar hoe je thuis komt. Ook rare regelingen wat de prijs betreft. Het kan gebeuren dat je voor het zelfde traject de dubbele prijs moet betalen. Scholing richting

		Leeuwarden is niet haalbaar omdat er geen aansluiting is op Qliner. Ook niet regliere bus. Richting Middenmeer/Anna Paulowna geen mogelijkheden.
V ro u w	1 9	Het zou voor mij een uitkomst zijn wanneer bus 350 standaard stopt bij het Verlaat. Ik moet nu uitstappen in Waarland of Nieuwe Niedorp. Dan ben ik minder afhankelijk van bus 150 die maar een keer per uur rijdt. Deze sluit ook niet aan bij de treintijden n HHW of Alkmaar, alleen de eerste bus om 7.06 uur. Geldt ook voor mijn zus die vanaf Leeuwarden naar Alkmaar rijdt en die wanneer zij met 350 reist veelal niet bij het Verlaat kan uitstappen.
V ro u w	6 0	wij wonen vlak bij Schagen en maken geen gebruik van de bus, omdat we een auto en e-bike hebben. soms gaan we met de trein.
M a n	5 9	alle vragen over bus, regiotaxi e.d. kan ik niet beantwoorden omdat ik niet weet wat er mogelijk is. Het enige wat ik weet is dat ik vanaf mijn huis een paar keer per dag met de bus kan reizen. De auto is in deze regio het aangewezen vervoermiddel om flexibel te zijn. OV is voor mijn geen optie, behalve de trein van Schagen naar Amsterdam.
V ro u w	5 4	Ik zal het erg jammer vinden als er geen bussen meer rijden in ons dorp, zijn al veel problemen, sta je te wachten rijdt de bus gewoon voorbij,terwijl ie lang niet vol zit, gebeurd ook veel bij scholieren, al veel keer klacht ingediend ,we kunnen de bus eht niet missen, ik heb niet altijd een auto, en met slecht weer wordt fietsen me teveel, dus neem ik de bus, zoals nog veel meer bewoners in het zijdedwind
M a n	6 3	Als ik door de euro en eu straks ook mijn auto moet inleveren naast mijn pensioen, dan liever euthanasie dan met het openbaar vervoer.
V ro u w	5 7	Als ik niet meer zelf auto kan rijden om wat voor reden dan ook ga ik zeker van het openbaar vervoer gebruik maken. Ik ben er nu gewoon te lang voor onderweg ,anders was het een overweging waard.
M a n	6 6	Ik kan nu nog overal komen omdat ik mobiel ben. Dat wordt anders als ik wat ga mankeren, dan is een goed alternatief een noodzaak in ons dorp. (belbus lijkt mij een goede optie) Voor mensen zonder rijbewijs (zoals mijn vrouw) is dit zowiezo van belang.
V ro u w	5 6	gelukkig ben ik nog in het bezit van een eigen auto,want indien ik afhankelijk zou mogen zijn van andere vormen van vervoer,zou ik meest in huis opgesloten zijn.
V ro u w	5 5	Ik ben in de gelukkige omstandigheid dat ik altijd wel vervoer kan regelen, waardoor ik niet afhankelijk ben van het openbaar vervoer, maar voor mensen die dat niet hebben, vind ik openbaar vervoer heel belangrijk. In welke vorm het dan ook is.
M a n	4 6	Voor iemand die niet gebruik maakt van openbaar vervoer zijn de stellingen niet (zo) relevant.
M a n	1 9	Als het niet anders kan (zoals zo vaak) en ik moet echt naar school dan kan ik van iemand altijd wel een auto lenen, maar dat is erg lastig. De bus mist vaak net op een paar minuten de trein die ik nodig heb, dus of ik moet dan de bus van een uur eerder pkken maar als ik om half 9 op school moet beginnen zoals bijna altijd, dan heb ik al de eerste bus....
V ro u w	3 9	Het probleem bij ons is dat ze juist voor de werkende mensen de laatste scholierendienst hebben opgeheven, dus die kan je niet meer nemen om thuis te komen, en nu heeft de buurtbus in de schoolvakantie de eerste rit eruit gehaald, dus 's morgens kun je di optie ook niet meer gebruiken. Het gaat dan om 17.00 in de avond en 7 uur in de ochtend. Vooral in de winter maakte ik daar gebruik van. Met mooi weer en geen harde wind heb ik de optie om te fietsen
M a n	2 0	Door de slechte aansluiting op verschillende buslijnen kan ikheel slecht en zeker niet zonder hulp van iemand met auto op school en terug naar huis komen
M a n	6 5	Ik zou het jammer vinden als ons dorp geen openbaar vervoer meer zou hebben. Nu kan ik zelf autorijden, maar voor ouderen zonder auto is openbaar onmisbaar om weg te gaan.
V ro u w	4 3	Omdat de bus slechts 1x per uur rijdt, pas vanaf 7.15 uur en niet in het weekend, ga ik altijd met de auto naar het station als ik met de trein ga. Het liefst zou ik met de bus naar mijn werk in Alkmaar gaan, maar zelfs als ik de eerste bus zou nemen, benik niet op tijd op mijn werk (8.30). Ik kan mij voorstellen dat als de bussen 1x per half uur rijden, ook 's ochtends vroeg en in het weekend, meer mensen met het OV gaan. Ik heb het idee dat nu vooral gekeken wordt naar het aantal mensen dat op dit moment het OV gebruikt, wat er weinig zijn (omdat er zo weinig mogelijkheden zijn) en daardoor wordt gedacht dat er geen behoefte is aan OV. Verder vind ik het heel erg dat vrijwilligers gebruikt worden om het OV te regelen. Chauffeur is toch gewoon een betaale baan? Als dat in andere sectoren gedaan zou worden, zou dat ook als vreemd ervaren worden (ik zie een bankdirecteur of politicus zijn werk nog niet vrijwillig doen). Veel succes met uw studie!
V ro	1 9	Ik kan niet naar mijn opleiding als er geen OV rijdt. Vaak langwachten.overstaptijden. Het sluit niet goed aan. Op zondag rijdt er helemaal niks.

u w		
V ro u w	6 5	Aanzicht dorpen gaan achteruit/onkruid straten/ maaien/ hondenpoep.
V ro u w	6 5	Openbaar vervoer mag niet verdwijnen
V ro u w	6 5	We vinden het belangrijk dat er 1 of andere manier vorm van openbaar vervoer is, want nu hebben we nog een auto en weten niet of dit in de nabije toekomst anders wordt?
M a n	4 8	Het zou handiger zijn als er in de vakanties ook openbaar vervoer is (rijden bussen) Geldt niet voor mij, maar wel voor het dorp!!
V ro u w	6 5	Verkoop van de huurhuizen is groot probleem want jongeren kunnen niet terug kopen.
V ro u w	1 8	Bus gaat 1x per uur, alleen maar naar Hoorn. Kan soms auto lenen van ouders
V ro u w	6 9	Belbus is prachtig. Mensen zijn er blij mee. Buurtbus: prijzen te hoog voor vrijwillige chauffeurs dan beter betaalde kachten.
V ro u w	3 3	Af en toe auto/ kennissen
M a n	3 2	Deze meneer rijdt voor zijn werk in een bedrijfsbus. Heeft naast auto's ook motor in bezit. Gaat minder dan 1x per jaar met het OV
M a n	5 3	Deze meneer is blind. Maakt gebruik van de Belbus en Valysvervoer. Daarnaast ook busje SASV. Vindt de belbus waardeloos. Je moet ver van te voren aangeven als je er gebruik van wilt maken. Als hij iets spontaan wilt doen heeft hij een probleem.
V ro u w	6 2	Dat er aan ouderen gedacht wordt met vervoer
V ro u w	7 0	Bellen geen probleem alleen jammer dat het dagen van te voren moet. Geen winkel in dorp. Als het niet meer gaat afhankelijk van anderen.
V ro u w	6 1	135 moet terug! Studenten/scholieren zijn afhankelijk van de bus. Ze kunnen nu niet terug komen. Zondag helemaal ingesloten.
V ro u w	8 1	Deze oudere dame komt amper het huis nog uit. Is afhankelijk van haar dochter als ze ergens naar toe wilt.