WMO vervoer

Mobiliteitsbeleid onder de loep

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

M A S T E R T H E S I S

Mobiliteitsbeleid onder de loep

Een kwantitatieve studie naar het effect van een WMO-indicatie op het verplaatsingsgedrag van ouderen.

Student: Matthijs van den Wijngaard
Studentnummer: 3861473
Begeleider: Anne-Rigt Poortman
Tweede lezer: Vincent Frey
Begeleidster Ministerie: Conny Broeyer
Inleverdatum: 26 juni 2017

Universiteit Utrecht

Voorwoord

Geachte lezer,

De afgelopen vijf maanden heb ik het voorrecht gehad om een onderzoeksstage te mogen vervullen bij de directie Openbaar Vervoer en Spoor van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Het was op momenten best een flinke omslag, de transitie van een wekkerloos leven naar een lange werkweek. Het was voor mij een leerzame periode waarin ik moest leren om zelfstandig te werken en een eigen project te managen. Ik ben daarom ook erg te spreken over de verplichte stageperiode als onderdeel van de masteropleiding. Graag maak ik nu gebruik van de gelegenheid om een flinke lijst met mensen te bedanken die in deze periode veel voor me betekend hebben en/of bijgedragen hebben aan het onderzoek.

Allereerst mijn begeleidster Conny Broeyer van het Ministerie, aan wie ik mijn stageplaats te danken heb. Ze was gedurende het gehele proces zeer begaan met mijn voortgang. Daarnaast heeft Conny mij de ruimte gegeven om een kwantitatief onderzoek uit te voeren, iets wat ik heel graag wilde doen. Daarnaast mijn begeleidster aan de Universiteit Utrecht, Anne-Rigt Poortman. Anne-Rigt heeft me enorm geholpen met het de scriptie en wist voortdurend een goede balans te vinden in mijn persoonlijke begeleiding. Op momenten dat het nodig was hield ze me kort en wanneer ik moest shinen liet ze me puzzelen.

Verder heb ik de toegang tot de gebruikte datasets te danken aan Peter Bakker en Lucas Harms van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Zonder hun vertrouwen en de financiële bijdrage van €3000,- voor de datasets van het CBS was dit onderzoek nooit mogelijk geweest. Daarnaast kon ik altijd bij hen terecht voor inhoudelijke vragen en begeleiding, terwijl zij daar helemaal niet verantwoordelijk voor waren. Saillant detail: halverwege het onderzoek kwam ik er pas achter dat ik begeleid werd door de onderzoeker die min of meer centraal staat in het theoretisch kader van dit onderzoek.

Verder wil ik mijn buddies Thomas en Wouter en studiegenoten Luuk en Sascha bedanken voor het meedenken met het onderzoek en de leuke tijd die ik met ze heb gehad. Mijn lieve vriendin Polly heeft ook veel voor me betekend in deze periode door me (soms op afstand) te motiveren en bij te staan.

En last, but not least.. De grootste toppers van allemaal zijn natuurlijk *tromgeroffel* mijn ouders. De afgelopen vijf studiejaren zijn ze ten alle tijden geïnteresseerd geweest in wat ik doe en hebben ze altijd onvoorwaardelijke support getoond. Vanzelfsprekend denken ze, maar dat is nou precies wat hen siert, want dat is helemaal niet zo vanzelfsprekend voor iedereen.

Met vriendelijke groet,

Matthijs van den Wijngaard

Samenvatting

Het aandeel van ouderen in Nederland neemt sterk toe de komende decennia. Een direct gevolg van deze vergrijzing is dat het aantal ouderen met een mobiliteitsbeperking zal stijgen. Om hier als Ministeries van Infrastructuur en Milieu en Volksgezondheid, Welzijn en Sport op te kunnen anticiperen is een onderzoek ingesteld naar de effecten van de Wet Maatschappelijk Ondersteunende (WMO) vervoersvoorzieningen op het verplaatsingsgedrag van ouderen. Het verplaatsingsgedrag wordt gemeten op basis van het wel/niet verplaatsen, de verplaatsingsafstand, het motief van verplaatsen en het verplaatsingsmiddel. Naast het effect dat het bezitten van een WMO-indicatie heeft, is er ook onderzocht welke individuele kenmerken invloed hebben op het verplaatsingsgedrag van ouderen. De individuele kenmerken zijn gebaseerd op het verplaatsingsgedragsmodel van ouderen, ontwikkeld door Van Dam et al. (2013). In de toepassing van dit model ligt de focus op de invloed van leeftijd, inkomen, rijbewijs en/of autobezit, opleidingsniveau, stedelijkheid van de regio en de samenstelling van het huishouden. De verwachting is dat deze individuele kenmerken het effect van het bezitten van een WMO-indicatie op het verplaatsingsgedrag van ouderen (deels) verklaren.

Om het effect van WMO op het verplaatsingsgedrag van ouderen te onderzoeken zijn er twee datasets van het CBS aan elkaar gekoppeld. Het Onderzoek Verplaatsingsgedrag in Nederland (OViN) en de WMO registerdata, beide daterend uit 2015. Hierdoor is het mogelijk om op persoonsniveau te zien wat voor verplaatsingsgedrag een respondent heeft vertoond en of de respondent in het bezit is van een WMO-indicatie. Dit resulteerde in een onderzoekspopulatie van 18.203 respondenten die 65 jaar of ouder zijn.

De resultaten geven weer dat het bezitten van een WMO-indicatie leidt tot een significante afname van het verplaatsingsgedrag onder ouderen. Wel blijkt dat dit effect voor het wel of niet verplaatsen, de verplaatsingsafstand en het verplaatsingsmiddel (deels) verklaard wordt door onderlinge verschillen in individuele kenmerken. Voornamelijk het rijbewijs en/of autobezit en de stedelijkheid van de omgeving hebben een sterke invloed op het verplaatsingsgedrag van ouderen. Het verplaatsingsmotief wordt wel beïnvloed door het bezitten van een WMO-indicatie, maar de individuele kenmerken die in dit onderzoek toegepast zijn verklaren het directe effect niet. Het onderzoek toont hiermee aan dat een WMO-indicatie inderdaad een aantoonbaar negatief effect heeft op vele vormen van verplaatsingsgedrag, maar dat ook individuele kenmerken onderdeel zijn van de verklaring.

Inhoudsopgave

Voorwoord 4
Samenvatting 5
Inhoudsopgave 6
§1. Inleiding 7
§1.1 Probleem achtergrond 7
§1.2 Onderzoeksvragen 8
§1.3 Maatschappelijke relevantie 9
§1.4 Wetenschappelijke relevantie 10
§2. Theoretisch kader 12
§2.1 Conceptueel model 12
§2.2 Lijn A 13
§2.3 Lijn B 14
§2.4 Lijn C 23
§2.5 Hypotheses 25
§2.6 Grafische weergave van de rol van individuele kenmerken 27
§3. Methoden 28
§3.1 Data 28
§3.2 Opbouw databestand 29
§3.3 Variabelen 30
§3.3.1 Afhankelijke variabelen 30
§3.3.2 Onafhankelijke variabele: WMO 32
§3.3.3 Individuele kenmerken 32
§3.4 Analyse strategie 33
§4. Resultaten 35
§4.1 Bivariate verbanden 35
§4.2 Regressieanalyse: WMO 37
§4.3 Regressieanalyses: afhankelijke variabelen verplaatsingsgedrag 38
§5. Conclusie 43
§6. Discussie 45
§6.1 Theoretische implicaties 45
§6.2 Reflectie 45
§6.3 Vervolgonderzoek 46
§7. Beleidsaanbeveling 47
Referenties 49
Appendix 52

§1. Inleiding

§1.1 Probleem achtergrond

Nederland vergrijst. De cijfers van het CBS (2014) laten zien dat het percentage van ouderen ten opzichte van de bevolking van 15 tot 65 jaar sterk oploopt de komende jaren. In 2000 was het aandeel van ouderen ten opzichte van de bevolking van 15 tot 65 jaar nog 20%. De prognose voor 2050 is dat dit aandeel toe zal nemen tot 46,5%. Goldenbeld (2015) spreekt zelfs van een 'dubbele vergrijzing'. Ten eerste vormen ouderen een steeds groter aandeel van de bevolking en ten tweede ontstaat er daarnaast een groeiend aandeel van 80-plussers binnen deze groep. Vooral vanaf 2025 neemt het aantal ouderen sterk toe, tot het rond 2050 een piek zal bereiken. Deze scherpe toename van ouderen heeft een grote impact, zo ook op het vervoersbeleid van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

De demografische verschuiving heeft namelijk grote gevolgen voor de vraag- en het aanbod van vervoer. Ouderen hebben andere prioriteiten, behoeften, hulpbronnen en restricties dan jongere mensen, wat nieuwe uitdagingen met zich meebrengt en de vraag naar vervoer drastisch zal veranderen. Met name de toename van mensen met een mobiliteitsbeperking is een probleem, want zij zijn beperkter in hun vervoersmogelijkheden (Timmerman-Kok, De Weert-Donders, 2007). Jongeren en volwassenen hebben minder last van beperkte vervoersmogelijkheden; ze hebben een hogere mate van flexibiliteit en zijn daardoor in staat meerdere vervoersalternatieven, zoals de fiets, te gebruiken. Ondanks de scherpe toename van ouderen is er een aanzienlijk verschil tussen het toenemende aantal ouderen en de toename van ouderen met een mobiliteitsbeperking. Ouderen blijven langer fit, mobiliteitsbeperkingen blijven langer uit, waardoor ze langer maatschappelijk actief zijn (Hoeymans et al., 2005). Zijlstra en Bakker (2016) schatten dat de groep ouderen met een mobiliteitsbeperking tot 2030 toeneemt met 8,3%.

De demografische verschuiving heeft naast de veranderende vraag naar vervoer ook een effect op de kosten van het vervoer. De totale kosten die de overheid maakt vanwege het doelgroepenvervoer zijn 680 tot 760 miljoen euro op jaarbasis. Hiervan gaat maar liefst 50% naar het WMO vervoer (MuConsult, 2016). Deze kostenpost zal alleen maar stijgen als gevolg van de toenemende vergrijzing.

Om inzicht te geven in verplaatsingsgedrag van ouderen met een mobiliteitsbeperking is ervoor gekozen om te kijken naar ouderen die ondersteund worden vanuit de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (WMO). Het WMO vervoer is de voornaamste vorm van

ondersteuning voor mensen met een lichte mobiliteitsbeperking. Het WMO vervoer wordt enkel verleend aan mensen die specifiek in aanmerking komen voor deze ondersteuningen en hiervoor een indicatie hebben ontvangen van hun gemeente. Een logisch gevolg van het toenemende aantal ouderen, is een stijging van het aantal WMO-indicaties. Momenteel bestaat ongeveer de helft van het totale doelgroepenvervoer uit Wet Maatschappelijke Ondersteuning (WMO) vervoer. Dit komt neer op zo'n 320.000 tot 340.000 gebruikers (MuConsult, 2016). De overheid moet dus niet alleen anticiperen op de veranderende vraag naar vervoer, maar is ook vanuit financieel oogpunt genoodzaakt om oplossingen te zoeken en een toekomstbestendig vervoersbeleid op te zetten.

§1.2 Onderzoeksvragen

Om inzicht te verschaffen in de aan vergrijzing onderhevige vraag naar vervoer en de precieze effecten van het verkrijgen van WMO vervoer, zijn de volgende onderzoeksvragen opgesteld:

1. Wat is het effect van een WMO-indicatie op het verplaatsingsgedrag van ouderen?

2. Welke individuele kenmerken kunnen het effect van WMO op het verplaatsingsgedrag (deels) verklaren?

Onderzoeksvraag 2 valt uiteen in twee sub-vragen:

2a. Wat is het effect van de individuele kenmerken op het verplaatsingsgedrag?

2b. Wat is het effect van de individuele kenmerken op het verkrijgen of bezitten van een WMO-indicatie?

Het is aannemelijk dat het bezitten van een WMO-indicatie niet de enige indicator is van het verplaatsingsgedrag van ouderen, daarom wordt er ook onderzoek gedaan naar de rol die individuele kenmerken spelen. Om het effect van WMO op het verplaatsingsgedrag (deels) te verklaren moeten de individuele kenmerken zowel een effect hebben op het verplaatsingsgedrag, als op het verkrijgen of bezitten van een WMO-indicatie. De individuele kenmerken die getoetst worden in het onderzoek zijn: leeftijd, besteedbaar inkomen, rijbewijs en/of autobezit, opleidingsniveau, stedelijkheidsklasse van de regio en de samenstelling van het huishouden. De beide onderzoeksvragen zullen beantwoord worden door middel van kwantitatieve data analyses op basis van twee datasets van het CBS. Het OViN (Onderzoek Verplaatsingsgedrag in Nederland) en de WMO registerdata, beide daterend uit 2015. Zie hoofdstuk 3.1 voor een uitgebreide beschrijving van de datasets.

Onder verplaatsingsgedrag verstaan we in dit onderzoek het wel of niet verplaatsen, de verplaatsingsafstand, het verplaatsingsmotief en het middel van de verplaatsing (Van Dam et al., 2013). De term ouderen verwijst in dit onderzoek naar 65-plussers. De AOW leeftijd is momenteel 65, dus deze leeftijd blijft een logische grens. Daarnaast zijn er boven deze leeftijd meer mensen met een mobiliteitsbeperking. Naast de toenemende vergrijzing, is er nog een aanleiding voor deze specifieke afbakening. Deze grens voorkomt namelijk dat leeftijdsspecifieke verklaringen gegeneraliseerd worden. Dit zou ten koste gaan van de validiteit van het onderzoek.

Er valt bij de gebruikte vervoersvoorzieningen onder ouderen onderscheid te maken tussen eigen vervoer (te voet, fiets en auto), openbaar vervoer (bussen, treinen, trams, taxi's en metro's) en doelgroepenvervoer. Doelgroepenvervoer is een verzamelnaam voor allerlei vormen van maatwerk vervoer, waaronder het WMO vervoer. De term doelgroepenvervoer wordt gebruikt voor vervoer van specifieke groepen mensen die zorg op maat behoeven, waarbij doorgaans meerdere personen tegelijk worden vervoerd met behulp van taxibusjes of taxi's. In dit onderzoek wordt specifiek onderscheid gemaakt tussen deze drie categorieën van vervoersmiddelen.

Om met de veranderende vraag naar vervoer om te gaan zijn de ministeries van Infrastructuur & Milieu (I&M) en Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS) samen met medeoverheden bezig met het opzetten van een actieprogramma om de mogelijkheden te onderzoeken om een meer geïntegreerde vorm van regulier openbaar vervoer en doelgroepenvervoer aan te bieden. Doel hiervan is om 'betere en efficiënter' vervoersvoorzieningen aan te bieden, om te voorkomen dat verschillende initiatieven langs elkaar lopen en niet aan de vervoerswens van gebruikers voldoen. Om dit te kunnen realiseren moet er wel een actueel en representatief beeld zijn van het huidige verplaatsingsgedrag van gebruikers en de effecten van het bezitten van een WMO-indicatie op dit verplaatsingsgedrag. Het doel van dit onderzoek is om inzicht te verschaffen in de invloed van een WMO-indicatie op het verplaatsingsgedrag van ouderen. Deze kennis kan ervoor zorgen dat er beter geanticipeerd kan worden op de groei van mensen in een vergelijkbare situatie als de onderzoekspopulatie. Hiermee kan de overheid de vraag naar vervoer en het aanbod van vervoer beter op elkaar aan laten sluiten.

§1.3 Maatschappelijke relevantie

Het belang van vervoer in de samenleving is groot. Vervoer maakt het voor mensen mogelijk om zich te verplaatsen van locatie naar locatie en zo te participeren aan verschillende

activiteiten. Daarnaast ligt vervoer ten grondslag aan onze zelfredzaamheid en daarmee is het mede bepalend voor ons levensgeluk (Goldenbeld, 2015). Met name deze zelfredzaamheid is van belang voor de toenemende groep ouderen, aangezien de begrippen zelfredzaamheid en participatie steeds centraler komen te staan in de Nederlandse samenleving. Het maatschappelijk betrekken van ouderen wordt belangrijker, naarmate het aandeel van ouderen in de samenleving toeneemt. Ouderen gaan in toenemende mate een prominente maatschappelijke rol spelen. Dit is zowel het gevolg van de groei in getal, als van de toenemende welvaart, vitaliteit, activiteit en mobiliteit van ouderen ten opzichte van voorgaande generaties (MuConsult, 2016). Aan de ene kant worden ouderen dus mobieler en vitaler, maar als gevolg van de sterke vergrijzing komen er dus ook steeds meer oude ouderen die kampen met een verslechterde gezondheid. Vanwege de veranderende rol, gezondheidssituatie en het aantal ouderen is het van belang dat wordt onderzocht wat voor invloed ouderdom en mobiliteitsbeperkingen hebben op het verplaatsingsgedrag, zodat de aanbieders van vervoer en de verantwoordelijke overheidsinstanties hierop kunnen anticiperen. Onderzoeken wat voor effect een WMO-indicatie heeft op het verplaatsingsgedrag van ouderen is hier een begin van. Het verplaatsingsgedrag van WMO-geïndiceerden is ook uit financieel oogpunt van groot belang. Gebruik van het doelgroepenvervoer brengt aanzienlijk hogere kosten met zich mee dan gebruik van regulier openbaar vervoer, terwijl het om een relatief kleine groep gebruikers gaat. De decentrale overheden zijn daarom zoekende naar mogelijkheden om kosten te besparen, door bijvoorbeeld gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren, of bepaalde vervoersstromen te integreren.

§1.4 Wetenschappelijke relevantie

De unieke bijdrage die dit onderzoek levert, komt voornamelijk voort uit de mogelijkheid om de vraagstelling te toetsen op basis van zeer rijke data. Nooit eerder is er data beschikbaar geweest op deze schaal die de gelegenheid biedt om het verplaatsingsgedrag van ouderen te koppelen aan de WMO-indicatie. Het gaat hier specifiek om een WMO vervoersindicatie, die enkel verstrekt wordt aan mensen met een lichte mobiliteitsbeperking, die niet (volledig) in staat zijn om zich zelfstandig te verplaatsen en daarom maatschappelijk ondersteund moeten worden. Deze data geeft de mogelijkheid om te toetsen of ouderen met- en ouderen zonder een mobiliteitsbeperking vergelijkbaar verplaatsingsgedrag vertonen. Aangezien deze groep de komende jaren naar verwachting sterk zal toenemen, is het van belang dat er een actueel en

representatief beeld wordt geschetst van het verplaatsingsgedrag dat ouderen vertonen en welke factoren hier ten grondslag aan liggen.

De literatuur die zich buigt over het verplaatsingsgedrag van ouderen met een mobiliteitsbeperking is zeer gering in Nederland. Er zijn wel relevante onderzoeken die kijken naar het effect van leeftijd en inkomen op het verplaatsingsgedrag, zoals het onderzoek van Aarnink en Jankovic (2000). Onderzoek naar ouderen met een mobiliteitsbeperking is echter zeer beperkt. Sinds het onderzoek van Bakker en Van Hal (2007) zijn er geen grootschalige onderzoeken gedaan naar verplaatsingsgedrag van mensen met een mobiliteitsbeperking (Goldenbeld, 2015). Gezien de demografische trend en de huidige transitie richting zelfredzaamheid binnen de WMO, is een actueel beeld van de gevolgen van toegevoegde waarde.

§2. Theoretisch kader

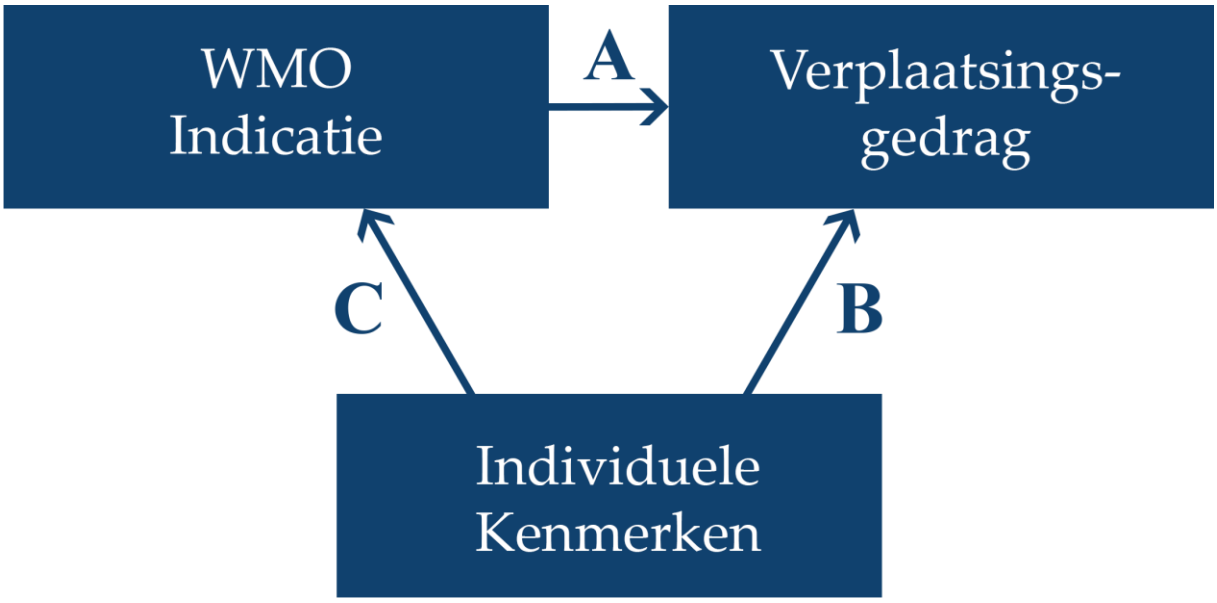
§2.1 Conceptueel model

De verwachting van dit onderzoek is dat mensen met een WMO-indicatie ander verplaatsingsgedrag vertonen dan mensen zonder een dergelijke indicatie. Hier zijn meerdere verklaringen voor te noemen, maar de voornaamste zijn: mensen met een WMO-indicatie hebben bepaalde individuele kenmerken die mensen zonder een WMO-indicatie niet vertonen en mensen met een WMO-indicatie krijgen toegang tot vervoersvoorzieningen die mensen zonder een dergelijke indicatie niet kunnen gebruiken. De invloed van de hierboven beschreven individuele kenmerken worden in het theoretisch model (zie figuur 1) weergegeven door de lijnen B en C. De directe invloed van de WMO-indicatie wordt weergegeven door middel van lijn A.

Er wordt gekeken naar vier verschillende vormen van verplaatsingsgedrag: of mensen wel of niet verplaatsen, de verplaatsingsafstand, het motief van verplaatsen en het vervoersmiddel dat gebruikt wordt voor de verplaatsing. De eerste vorm van verplaatsingsgedrag geeft inzicht of mensen überhaupt het huis uitgaan, de tweede geeft inzicht in de afgelegde afstand. Het motief wordt onderverdeeld in twee mogelijke motieven; noodzakelijke verplaatsingen en vrijetijdsverplaatsingen. De mogelijke vervoersmiddelen worden onderverdeeld in drie verschillende categorieën: eigen vervoer, openbaar vervoer en doelgroepenvervoer. De exacte omschrijvingen van deze vervoersmiddelen zijn benoemd in hoofdstuk 1.2.

Eerst wordt onderzocht wat het totale effect is van het bezitten van een WMO-indicatie op het verplaatsingsgedrag van ouderen en vervolgens wordt er aan de hand van bestaande theorie beredeneerd welke andere individuele kenmerken mogelijk mede bepalend zijn voor het verplaatsingsgedrag. De individuele kenmerken beïnvloeden het verplaatsingsgedrag via de mechanismen “hulpbronnen/restricties’’ en “behoeften/preferenties’’ van Van Dam et al. (2013). Hulpbronnen en restricties is een mechanisme dat inzicht geeft over de mogelijkheden, ofwel het kunnen. Behoeften en preferenties richten zich meer op het willen. De behoeften/preferenties van mensen worden vervuld binnen de door hulpbronnen/restricties gestelde kaders, zo worden de behoeften/preferenties gevormd door een bepaalde kosten/baten afweging (Lindenberg, 2001).

Figuur 1. Conceptueel model



Bovenstaand conceptueel model geeft de effecten weer die voortkomen uit de opgestelde onderzoeksvragen. De eerder genoemde mechanismen van hulpbronnen/restricties en behoeften/preferenties hebben invloed op lijn B.

Lijn A geeft het effect tussen een WMO-indicatie en het verplaatsingsgedrag weer. Lijn B geeft het effect weer van de verschillende individuele kenmerken via de mechanismen hulpbronnen/restricties en de behoeften/preferenties van ouderen op het verplaatsingsgedrag. Lijn C is het verband tussen dezelfde individuele kenmerken op het bezitten van een WMO-indicatie.

§2.2 Lijn A

Het totaal verband tussen een WMO-indicatie en het verplaatsingsgedrag van ouderen.

Het effect van het bezitten van een WMO-indicatie op het verplaatsingsgedrag onder ouderen is het voornaamste effect dat wordt onderzocht in dit onderzoek. De invoering van de WMO heeft toenemende verantwoordelijkheden voor decentrale overheden als gevolg. Deze verantwoordelijkheden hebben betrekking op de ondersteuning van mensen met een beperking of andere vormen van chronische, psychische of psychosociale problematiek. Dit alles om de mate van zelfredzaamheid en participatie van deze doelgroep te vergroten (Rijksoverheid, 2014). Het is bijna vanzelfsprekend dat een positieve bijdrage leveren aan de zelfredzaamheid en participatie van de doelgroep een van de kernbeleidsdoelen is. Als dit niet

het geval was, zou het geen vorm van ondersteuning zijn, het kost immers veel geld. De WMO geldt dus als een instrument om ondersteuning te bieden aan mensen die hulp behoeven, zo ook wat betreft mobiliteit. Een logisch gevolg zou zijn dat mensen met een WMO-indicatie mobieler zijn en meer verplaatsingsgedrag vertonen. Het toekennen van een WMO-indicatie zou er voor moeten zorgen dat ze zich vaker verplaatsen, langere afstanden afleggen, vaker het huis verlaten voor vormen van vrijetijdsbesteding en niet enkel op eigen vervoersmiddelen hoeven te steunen. Ze krijgen per slot van rekening meer instrumenten aangeboden om zich mee te verplaatsen dan mensen zonder een WMO-indicatie. Toch is het niet zo eenvoudig. Omdat niet iedereen in aanmerking komt voor een WMO-indicatie, maar enkel mensen met specifieke individuele kenmerken die de ondersteuning behoeven, wordt het verwachte positieve verband van een WMO-indicatie op het verplaatsingsgedrag deels verklaard door deze individuele kenmerken. Het gevolg hiervan is dat WMO, gezien de specifieke individuele kenmerken die hieraan verbonden zijn, juist een negatief effect heeft op het verplaatsingsgedrag. De verwachting is dat ouderen die in het bezit zijn van een WMO-indicatie minder vaak het huis verlaten, kortere verplaatsingsafstanden afleggen, zich relatief vaker uit noodzakelijk oogpunt verplaatsen en minder vaak gebruik maken van eigen vervoermiddelen.

§2.3 Lijn B

Het verband tussen individuele kenmerken en het verplaatsingsgedrag van ouderen.

Om de individuele kenmerken te identificeren die het verplaatsingsgedrag van ouderen verklaren, wordt het model van Van Dam et al. (2013) gebruikt. Van Dam et al. (2013) geeft een beknopt overzicht van individuele kenmerken die van belang zijn en laat, in tegenstelling tot andere modellen, macro ontwikkelingen achterwege bij de totstandkoming van het verplaatsingsgedrag van ouderen. Gezien het doel van dit onderzoek en de beschikbare data is het model van Van Dam et al. (2013) hierdoor uitermate geschikt als fundament voor dit onderzoek. Andere modellen die het verplaatsingsgedrag verklaren zijn modellen van McFadden (1982), Dijst en Van Wee (2002), Van Acker et al. (2007), Harms (2008), Susilo en Dijst (2010) en Haustein & Siren (2015). Al deze modellen geven schematisch factoren weer die van invloed zijn op het verplaatsingsgedrag. Het model van Van Dam et al. (2013) gaat specifiek in op de individuele kenmerken die van invloed zijn op het verplaatsingsgedrag van ouderen. Van Dam et al. (2013) beschrijft zes individuele kenmerken die het verplaatsingsgedrag van ouderen bepalen. Er zijn mogelijk meer individuele kenmerken die

een rol spelen bij de totstandkoming van het verplaatsingsgedrag dan in het model van Van Dam et al. (2013) worden weergegeven. Het model van Van Dam et al. (2013) wordt als fundament gebruikt, maar indien het literatuuronderzoek aanleiding geeft om bepaalde variabelen toe te voegen of wanneer de variabelen niet beschikbaar zijn in de dataset, worden bepaalde kenmerken weggelaten dan wel toegevoegd.

Individuele kenmerken

In het model gecreëerd door Van Dam et al. (2013) worden er zes individuele kenmerken beschreven die van invloed zijn op het verplaatsingsgedrag van ouderen: inkomen, gezondheid, vrije tijdsbesteding, rijbewijs- en autobezit, opleiding en de woonlocatie van ouderen. Het door Van Dam et al. (2013) beschreven kenmerk 'vrije tijdsbesteding' wordt in dit onderzoek niet behandeld als individueel kenmerk, maar is onderdeel van het verplaatsingsmotief. Het motief van verplaatsen wordt namelijk gemeten aan de hand van twee mogelijke motieven: noodzakelijke en vrijetijdsverplaatsingen. Aanvullend worden leeftijd, de stedelijkheid van het gebied en de samenstelling van het huishouden hieraan toegevoegd. Leeftijd ontbreekt in het model van Van Dam et al. (2013), omdat het model al toegespitst was op ouderen. Toch wordt het kenmerk leeftijd in dit onderzoek toegevoegd, omdat ouderen een te heterogene groep zijn om dit kenmerk weg te laten. Leeftijd blijft hierdoor een interessant kenmerk om te onderzoeken. Daarnaast is leeftijd een goede proxy voor het kenmerk gezondheid, dat helaas ontbreekt in de dataset. Leeftijd is een goede indicator voor de gezondheid aangezien deze twee kenmerken sterk samenhangen (zie de toelichting van dit kenmerk). De stedelijkheid van het gebied wordt gezien als graadmeter voor de woonlocatie. Dit is van belang, omdat de grote regionale verschillen in de aanwezige vervoersvoorzieningen tussen wel en niet stedelijke regio's niet genegeerd kunnen worden. De kans is groot dat deze aanbodfactor meeweegt in het vertoonde verplaatsingsgedrag (Harms, 2006b). De afweging om de samenstelling van het huishouden (of er een of meerdere personen aanwezig zijn in het huishouden) toe te voegen is gemaakt vanwege de grote invloed die een betrokken partner kan hebben op de behoefte of mogelijkheid om te verplaatsen (Broese van Groenou & Van Tilburg, 2007; Van Tilburg, 1998). Ook deze invloed kan een bepalende factor zijn voor de afweging van ouderen om zich te verplaatsen. In de volgende sectie van het theoretisch kader wordt er ingegaan op alle relevante individuele kenmerken waaruit de hypothesen volgen die getoetst worden in een later stadium van het onderzoek.

Leeftijd & gezondheid

Het is vanwege de heterogeniteit onder ouderen van belang om in het onderzoek het effect van leeftijd mee te wegen, ondanks de toespitsing op ouderen. Binnen de theorie die zich uitspreekt over het effect van leeftijd op het verplaatsingsgedrag is consensus; hoe ouder men wordt, des te minder men zich verplaatst. Ze zijn fysiek minder in staat om (ver) te reizen en hebben een minder hoge behoefte om zich te verplaatsen, zo heeft het individuele kenmerk leeftijd invloed op beide mechanismen van verplaatsingsgedrag (Van Dam et al., 2013; Goldenbeld, 2015; Harms, 2008; Jorritsma et al., 2008; Schwanen et al., 2001). Het komt er op neer dat over het algemeen de gezondheid verslechterd naarmate men ouder wordt (Van Dam et al. 2013; Harms, 2008; Jorritsma et al., 2008). Helaas is er geen data beschikbaar over de gezondheid van ouderen, dus wordt de leeftijd als proxy gezien voor de gezondheid, gezien de sterke samenhang tussen de twee kenmerken.

Ondanks de verbeterde gezondheidssituatie van ouderen, neemt vanaf het 75ste levensjaar de kans op matige of ernstige lichamelijke beperkingen toe (Kullberg, 2005). Ouderen zijn vaker ziek, hebben meer last van een handicap of voelen zich als gevolg van hun ouderdom belemmerd in hun mogelijkheden om zich te verplaatsen (Jorritsma et al., 2008). Mensen zijn hierdoor mogelijk niet of beperkt in staat om zich te verplaatsen, maar een gevolg van deze afnemende verplaatsingsmogelijkheden kan ook zijn dat de behoefte om te verplaatsen afneemt. Wanneer men ouder en minder vitaal wordt beperkt de leefwereld zich meer tot de nabije omgeving. Een voorbeeld gegeven door Harms (2008) illustreert de afnemende behoefte in mobiliteit naarmate men ouder wordt. Harms (2008) beschrijft het scenario dat ouderen met een kwakkelende gezondheid zelfs bij een gratis aanbod van openbaar vervoer hier mogelijk geen gebruik van kunnen maken.

De verwachting is dat leeftijd een sterk effect heeft op het verplaatsingsgedrag van ouderen. Vooral kwetsbare ouderen op hogere leeftijd, met een verminderde gezondheid reizen minder vaak en minder lange afstanden dan ouderen die jonger en vitaler zijn. De verwachting is dat ze naarmate de leeftijd toeneemt afhankelijker worden van anderen en hierdoor minder gebruik maken van eigen vervoersmiddelen (Jorritsma et al., 2008). Ze zullen vaker reizen als passagier en gebruik maken van andere vervoersmiddelen, zoals het openbaar en doelgroepenvervoer. Daarnaast zijn ouderen op hogere leeftijd, omdat ze minder geneigd zijn om zich (op de lange afstand) te verplaatsen, vaker onderweg uit noodzaak en niet voor

vrijetijdsbestedingen. Ze verplaatsen zich minimaal en enkel wanneer dit nodig wordt geacht, zoals voor het doen van boodschappen en noodzakelijke vormen van persoonlijke verzorging.

Op basis van het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) 2015 constateert Harms (2008) dat het aantal verplaatsingen met ongeveer 5 procent afneemt per jaar, vooral voor ouderen van boven de 70. Gemiddelde aantal verplaatsingen lopen af van 3,5 keer per dag tussen de 55 en 65 tot 1 a 1,5 keer per dag voor 85-plussers (Van Dam et al., 2013).

Besteedbaar inkomen

Ook het besteedbaar inkomen speelt een grote rol bij het verplaatsingsgedrag van ouderen. De afweging moet worden gemaakt of ze financieel in staat zijn om bepaald verplaatsingsgedrag te vertonen. Zowel aan de aanschaf van eigen vervoersmiddelen zoals auto's en fietsen, als aan het uitbesteden van vervoer door middel van bijvoorbeeld taxivervoer zijn kosten verbonden. Het besteedbaar inkomen heeft hierdoor een groot effect via het mechanisme van hulpbronnen/restricties, wat inspeelt op de mogelijkheden van ouderen om zich wel of niet te verplaatsen. Toch is dat niet het enige mechanisme dat hier een rol speelt. Een hoger inkomen heeft ook invloed op de behoeften/preferenties bij het verplaatsen. Behoeften worden gevormd door de uitkomst van de afweging tussen kosten en baten. Voor ouderen met een hoger besteedbaar inkomen zijn deze kosten relatief gezien nu eenmaal minder hoog en de baten van vervoer net zo groot als voor mensen met een lager inkomen. Hierdoor hebben ouderen met een hoger inkomen andere preferenties. Het onderzoek naar het travel time budget illustreert het verschil in mogelijkheden en behoeften op basis van inkomen.

Er is onderzoek gedaan naar het 'travel time budget', waaruit geconcludeerd werd dat mensen ongeacht hun inkomen gemiddeld ruim één uur per dag aan reizen besteden, en dat ca. 10-15% van het inkomen besteed wordt aan reiskosten (Schafer & Victor, 1997). Oftewel, relatief gezien blijven de kosten van vervoer ongeveer gelijk, ongeacht de hoogte van het besteedbaar inkomen. Dit betekent dat mensen met een lager inkomen absoluut gezien minder geld kunnen en willen besteden aan verplaatsingen, wat resulteert in minder mogelijkheden en andere behoeften/preferenties om zich te verplaatsen en minder verplaatsingen (Harms, 2008).

Het is aannemelijk dat ouderen met minder financiële middelen sterk afwegen of ze zich überhaupt gaan verplaatsen of dat ze lange afstanden afleggen (hoe langer de afstand, des te hoger de kosten). Daarnaast hebben ouderen met een lager besteedbaar inkomen minder geld voor vrijetijdsverplaatsingen.

Ook maken ouderen met een lager inkomen andere afwegingen met betrekking tot verplaatsingsmiddelen. Dit kan mede worden verklaard door de rol van inkomenselasticiteit. Simpel gezegd hebben producten een bepaalde waarde en zolang die waarde tussen de 0 en de 1 zit, neemt de consumptie van het product (in dit geval een vervoersmiddel) toe, naarmate het inkomen stijgt. Wanneer de inkomenselasticiteit > 1 is, spreken Dijst et al. (2002) van een 'luxe product'. Zo ziet iemand met een laag inkomen de fiets als een relevant vervoersmiddel, terwijl iemand met een hoog inkomen de fiets eerder als een recreatief vervoersmiddel ziet voor mooi weer. Zo zijn ouderen met een lager inkomen eerder geneigd om gebruik te maken van eigen vervoersmiddelen (met uitzondering van de relatief dure auto) en zullen zij niet zo snel gebruik maken van duurdere verplaatsingsmiddelen zoals de taxi en trein.

Volgens Paulley et al. (2006) is er een duidelijk verband tussen de jaarlijkse stijging van het gemiddelde verplaatsingsgedrag in Europa (1-2% per jaar) en het toenemende inkomen per hoofd van de bevolking. Het aantal kilometers steeg per hoofd al met 19% tussen de jaren 1990 en 1998. Het verband wordt bevestigd door de 'Family Expenditure Survey for Great Britain' die tussen 1981 en 2000 een toename van 2.1% laat zien in de uitgaven aan transportkosten.

Rijbewijs en autobezit

Het al dan niet bezitten van een rijbewijs en/of auto heeft een grote impact op de mogelijkheden en behoeften van ouderen om zich te kunnen verplaatsen. Het bezitten van een rijbewijs en/of auto maakt het zelfstandig verplaatsen beter mogelijk en geeft ouderen een bepaalde mate van flexibiliteit. In vervoerstermen is iemand zonder rijbewijs en/of auto 'captive', waarmee gezegd wordt dat hij of zij 'gevangen' is en hierdoor volledig afhankelijk is van overige vormen van vervoer (Dijkstra, 2017). Dit geeft aan dat het rijbewijs en/of autobezit een vorm van een hulpbron/restrictie is. Het bezitten van een auto en rijbewijs kan ouderen makkelijker in staat stellen om zelfstandig verplaatsen, minder tijd aan reizen te besteden en het kost minder moeite en energie om de drempel te overkomen om überhaupt te verplaatsen. Daarnaast kan het ouderen in grote mate van flexibiliteit voorzien, ze kunnen verder reizen, hun eigen reistijden bepalen en zijn veel minder of zelfs helemaal niet afhankelijk van derden. Het rijbewijs en/of autobezit heeft, naast de functie als hulpbron, ook een grote impact op de vervulling van de behoeften en preferenties van ouderen. Doordat ouderen met een rijbewijs en/of auto zoveel meer verplaatsingsmogelijkheden en vrijheden hebben, zullen zij ook hun behoeften en preferenties daar op af stemmen. Het bezitten van een

rijbewijs en/of auto vergroot de leefwereld van ouderen en stelt ze in de gelegenheid om op eigen initiatief hun behoeftes buiten de directe leefomgeving te vervullen. Daarnaast zijn ouderen die een rijbewijs en/of auto bezitten alsnog in de gelegenheid om gebruik te maken van openbaar vervoer en, indien ze geïndiceerd zijn, ook het WMO vervoer. Het bezitten van een rijbewijs en auto geldt dus enkel als een aanvulling op bestaande vervoersvoorzieningen.

De verwachting is dat ouderen die in het bezit zijn van een auto en/of rijbewijs meer gebruik maken van eigen vervoersmiddelen dan ouderen zonder deze voorzieningen. Ze zijn minder geneigd om gebruik te maken van openbaar en doelgroepenvervoer. Ook is het aannemelijk dat zij, door de flexibiliteit die komt kijken bij deze bezittingen, eerder geneigd zijn om zich te verplaatsen en met name dat ze langere afstanden zullen afleggen. Er is ook reden om aan te nemen dat ouderen in het bezit van een rijbewijs meer vrijetijdsverplaatsingen vertonen, gezien andere behoeften/preferenties en de grotere mate van flexibiliteit.

In de mobiliteitsbalans van het KiM (2013) is geconstateerd dat ouderen de laatste jaren gemiddeld meer kilometers hebben afgelegd en dat het aandeel autobestuurders van het totale aantal verplaatsingen is gegroeid. De voornaamste verklarende factor hiervoor is de toename in het rijbewijs en/of autobezit. Wel lopen deze gegevens zeer uiteen per regio, hier ga ik dieper op in bij het kenmerk ‘stedelijkheidsklasse van het gebied’.

Opleidingsniveau

De leefstijl is volgens Van Acker et al. (2007) vaak een indicator voor de behoeften en mogelijkheden van mensen, zo ook voor behoeften omtrent verplaatsingsgedrag. De leefstijl wordt weer sterk bepaald door onder andere het opleidingsniveau van mensen (Harms, 2006a). Het opleidingsniveau speelt hierdoor indirect een grote rol bij de totstandkoming van het verplaatsingsgedrag. Hoogopgeleide ouderen hebben vaak andere gewoonten en standaarden dan mensen met een lage of helemaal geen opleiding. Dit vloeit voort uit factoren als een hoog inkomen en het verkeren in een ander sociaal netwerk. Dit netwerk en deze financiële middelen stellen hen namelijk in staat om meer vervoersmogelijkheden te gebruiken (zie ook het kenmerk besteedbaar inkomen). Het netwerk is een machtige hulpbron, omdat de mensen in hun netwerk veelal veel financiële middelen bezitten. Al deze hulpbronnen werken in op de behoeften en preferenties van ouderen, gezien mensen veel in een ‘bubbel’ leven van mensen met een soortgelijke leefstijl. Dit geldt al helemaal voor ouderen, aangezien zij überhaupt een kleinere leefwereld hebben (Harms, 2008; Boussauw & Witlox, 2011).

Hoogopgeleide ouderen verplaatsen zich hierdoor vaker en leggen langere afstanden af dan lager opgeleide ouderen of ouderen zonder enige opleiding. Toch zullen ze minder geneigd zijn om gebruik te maken van het doelgroepenvervoer dan laag of niet opgeleide ouderen, vanwege het grote aantal verplaatsingsmogelijkheden en het ondersteunende netwerk dat ze hebben. Er is geen reden om aan te nemen dat de hoogte van het opleidingsniveau een effect heeft op het motief van het verplaatsen. Het is niet aantoonbaar dat hoger opgeleide ouderen meer of minder noodzaak hebben om zich te verplaatsen dan mensen die niet of laag opgeleid zijn. Het is wel mogelijk dat ze meer vrijetijdsbestedingen op lange afstand hebben, maar dat heeft dan meer invloed op de verplaatsingsafstand dan het motief.

Op basis van het Mobiliteitspanel Nederland van 2013 was er een zeer groot verschil zichtbaar in het verplaatsingsgedrag tussen hoog- en laagopgeleiden: “Hoogopgeleiden leggen bijna twee keer zoveel kilometers af en zijn per dag bijna twintig minuten langer onderweg dan laagopgeleiden’’ (Olde Kalter et al., 2014, p. 8). Een belangrijk punt van aandacht is wel dat hoogopgeleide mensen vaak verder reizen voor het woon-werkverkeer, wat natuurlijk geen rol speelt onder ouderen, dus deze verschillen zullen minder groot zijn onder de huidige onderzoekspopulatie dan voor de gehele beroepsbevolking.

Stedelijkheidsklasse gebied

De vervoerssituatie is per regionaal gebied erg verschillend. Deze regionale verschillen hebben ook effect op het verplaatsingsgedrag dat mensen vertonen. Volgens het mobiliteitsbeeld van het KiM (2014) zijn er vijf kernverklaringen voor de grote verschillen tussen stedelijke en niet stedelijke gebieden. Het gaat om de verschillen in de demografische samenstelling van de bevolking, de economische structuur, de ruimtelijke structuur en inrichting, sociaal-culturele verschillen en de verschillen in beleid. Al deze factoren zijn van belang, maar zijn onafhankelijk van elkaar onvoldoende verklarend voor de grote verschillen tussen stedelijke en niet stedelijke gebieden.

In een stedelijk gebied is de bevolking relatief jonger dan in niet of weinig stedelijke regio’s. Dit is van belang, omdat mensen ander verplaatsingsgedrag vertonen naarmate ze ouder worden (zie individueel kenmerk leeftijd). Daarnaast zijn de economische structuren anders in een stedelijk gebied; er wonen meer hoogopgeleide mensen en meer mensen met een hoog inkomen in stedelijke gebieden (KiM, 2014). Hoogopgeleide en vermogende ouderen vertonen ander verplaatsingsgedrag dan mensen met een lage opleiding of zonder opleiding (zie individueel kenmerken inkomen en opleiding).

Een derde verklaring is de ruimtelijke structuur en inrichting. Ewing en Cervero (2010) omschrijven de drie D's: 'distance', 'density' en 'diversity'. In een stedelijke omgeving zijn de afstanden naar voorzieningen aanzienlijk kleiner, is de bebouwingsdichtheid groter en de diversiteit van stedelijke voorzieningen hoger. Al deze drie factoren hebben invloed op het verplaatsingsgedrag. Ouderen die woonachtig zijn in een stedelijk gebied hoeven dus minder lange afstanden af te leggen voor sociale activiteiten en noodzakelijke voorzieningen. Daarnaast hebben ouderen in een stedelijke omgeving meer reisvoorzieningen. Ouderen in een minder of niet stedelijk gebied zijn meer aangewezen op eigen vervoersmiddelen. Dit is mede het gevolg van een afnemend aanbod van openbare vervoersvoorzieningen in dunbevolkte, niet stedelijke gebieden (Harms, 2006b). Naast het beperkte aanbod van infrastructurele voorzieningen, zijn de voorzieningen die er zijn minder toegankelijk (Wilson, 2003). Dit geldt ook voor het doelgroepenvervoer. Het doelgroepenvervoer is in iedere gemeente in Nederland beschikbaar, maar ook daarvan zal het aanbod minder zijn in gebieden met een lagere bevolkingsdichtheid. Door een lager aanbod en langere wachttijden zullen ouderen in minder stedelijke gebieden minder snel geneigd zijn om hier veelvuldig gebruik van te maken.

De vierde verklaring voor de verschillen in verplaatsingsgedrag op basis van stedelijkheid, is de sociaal-culturele afkomst van inwoners. In stedelijke gebieden zijn er relatief meer niet-Westerse allochtonen, die veel minder gebruik maken van de fiets. De sociaal-culturele afkomst is niet specifiek meegenomen in dit onderzoek, maar kan onderdeel zijn van de verklaring van regionale verschillen tussen stedelijke en niet stedelijke gebieden (Harms, 2006b).

De vijfde en laatste verklaring voor de verschillen tussen stedelijke en niet stedelijke gebieden is het infrastructureel beleid. Veel vervoersmiddelen gebruik wordt bijvoorbeeld gestimuleerd in bepaalde regio's en andere vormen van verplaatsingsgedrag kunnen worden ontmoedigd. Zo wordt het gebruik van openbaar vervoer in veel niet stedelijke regio's gestimuleerd, terwijl er in de randstad meer druk op de capaciteit staat en openbaar vervoersgebruik in de spits bijvoorbeeld ontmoedigd wordt (KiM, 2014).

Op basis van deze vijf verklarende factoren wordt aangenomen dat ouderen in een gebied met een hoge mate van stedelijkheid zich vaker verplaatsen en kortere afstanden afleggen dan ouderen in een minder stedelijk gebied. Dit doen ze relatief gezien meer met openbare en doelgroepen vervoersvoorzieningen dan ouderen in niet of minder stedelijke regio's. Ouderen

in een niet of beperkt stedelijk gebied leggen relatief langere afstanden af en zijn hiervoor meer afhankelijk van eigen vervoersvoorzieningen. Mensen in een minder stedelijk gebied moeten meer moeite doen om zich te verplaatsen en zullen naar verwachting dus minder vrijetijdsverplaatsingen vertonen dan mensen in een stedelijke regio.

Harms (2006b) heeft onderzocht dat mensen die wonen in een niet of beperkt stedelijke omgeving langere afstanden afleggen dan mensen in een minder stedelijke regio. Tegen alle verwachtingen in kwam in zijn onderzoek naar voren dat mensen in stedelijk gebied zich minder vaak verplaatsten. Zo bleek men in de stad vaker thuis te blijven vanwege gezondheidsredenen. Mensen in een niet of beperkt stedelijke omgeving lieten juist vaker sociale activiteiten schieten.

Samenstelling van het huishouden

De aanwezigheid of afwezigheid van andere personen binnen het huishouden kan gevolgen hebben voor het verplaatsingsgedrag. Voor ouderen is het niet vanzelfsprekend dat er andere personen binnen het huishouden zijn; de kinderen zijn inmiddels uit huis en relatief veel partners zijn al gestorven. De aanwezigheid of afwezigheid van andere personen in het huishouden werkt zowel via het mechanisme van hulpbronnen/restricties als het mechanisme van behoeften/preferenties van ouderen. Mensen kunnen behoeften hebben aan gezelschap en zich daarom meer verplaatsen. Tevens kan een partner ook een restrictie/hulpbron zijn; ze kunnen een ondersteunende rol vervullen en hiermee een positieve bijdrage leveren aan de maatschappelijke betrokkenheid van de oudere (en de daar bijhorende verplaatsingen) en de partner bijstaan (Broese van Groenou & Van Tilburg, 2007; Van Tilburg, 1998). Daar tegenover staat de restrictieve rol die een partner kan vervullen. Een partner op leeftijd kan immobiel zijn en de partner ‘belasten’ met de zorg. Dit kan negatieve effecten kan hebben op het verplaatsingsgedrag.

Er zijn dus verschillende redenen denkbaar om wel of niet het huis te verlaten voor alleenstaande ouderen. Binnen de literatuur is geen directe aanwijzing om aan te nemen dat alleenstaande ouderen kortere afstanden afleggen. Wel blijkt dat lange afstandsverplaatsingen voor ouderen vaak een obstakel zijn, waardoor te beargumenteren is dat dit voor alleenstaande ouderen mogelijk een nóg groter obstakel is (Jorritsma et al., 2008). Ouderen met een partner zullen minder snel genoodzaakt zijn om zich te moeten verplaatsen. Ze hebben meer gezelschap en kunnen noodzakelijke verplaatsingen ook onderling verdelen. De literatuur

geeft geen aanleiding om aan te nemen dat de samenstelling van het huishouden invloed heeft op de keuze van het vervoersmiddel dat wordt gebruikt.

§2.4 Lijn C

Het verband tussen de individuele kenmerken factoren en het, al dan niet, bezitten van een WMO-indicatie.

De gemeenten zijn sinds 1 januari 2007 verantwoordelijk voor de uitvoering van de WMO. De WMO is sinds 2007 aanzienlijk hervormd en per 1 januari 2015 is de vernieuwde WMO ingevoerd. Het onderzoek richt zich dan ook op de meest recente en tevens hervormde WMO daterend uit 2015. Woittiez et al. (2014, p. 34) omschrijven de nieuwe verantwoordelijkheden als volgt: "de WMO biedt het wettelijke kader voor het maatschappelijke ondersteuningsbeleid van gemeenten. Mensen met fysieke, psychische, verstandelijke of psychosociale beperkingen of problemen kunnen via deze wet hulp ontvangen. Hulp en ondersteuning waarmee zij zich thuis en buitenshuis kunnen redden en mee kunnen doen aan de maatschappij.'' Een opmerkelijk verschil tussen de oude WMO en de vernieuwde WMO is dat er voorheen sprake was van een compensatieplicht en binnen de vernieuwde WMO sprake is van een maatwerkvoorziening. Een groot verschil, want de compensatieplicht verplichtte gemeenten om mensen met een beperking of psychische problematiek te compenseren voor de beperking die zij ondervinden bij hun zelfredzaamheid en participatie, terwijl maatwerkvoorziening enkel een aanvulling is op wat iemand zelf kan doen, al dan niet met hulp van zijn omgeving (Van Dam & Liefhebber, 2014). Dit geldt ook voor vervoersvoorzieningen. Er wordt sinds de invoering van de WMO veel meer benadrukt dat mensen die maatschappelijke ondersteuning behoeven, een beroep moeten doen op hun sociale netwerk (Woittiez et al., 2014).

Het feit dat gemeenten zelf verantwoordelijk zijn geworden voor hun eigen zorgbeleid maakt het lastiger om vast te stellen wat de exacte voorwaarden zijn, aangezien ze overal net even anders zijn. Natuurlijk zijn er wel overeenkomsten en zijn er wettelijke kaders opgesteld. Er zijn twee soorten voorzieningen binnen de WMO; algemene en maatwerkvoorzieningen. Maatwerkvoorzieningen zijn persoonsgebonden voorzieningen die ingekocht kunnen worden, maar ook in de vorm van een persoonsgebonden budget (pgb) worden aangeleverd, zodat de persoon in kwestie zelf kan bepalen waar hij zijn zorg-op-maat inkoopt. WMO doelgroepenvervoer is een vorm van een maatwerkvoorziening. De maatwerkvoorzieningen worden vastgesteld op basis van onderzoek naar de persoonlijke situatie van mensen (Rijksoverheid, 2017). Algemene voorzieningen zijn bijvoorbeeld maatregelen om de

toegankelijkheid van gebouwen en voorzieningen te vergroten. Toch zijn er onderlinge verschillen tussen gemeenten, aangezien ze zelf kunnen bepalen waar de grens ligt tussen algemene en maatwerkvoorzieningen.

Aangenomen wordt dat de hierboven beschreven individuele kenmerken deels het effect van een WMO-indicatie op het verplaatsingsgedrag verklaren. Zo kunnen deze individuele kenmerken naast het effect dat zij hebben op het verplaatsingsgedrag van ouderen, ook effect hebben op het bezitten en verkrijgen van een WMO-indicatie. Verschillende individuele kenmerken die hierboven zijn genoemd als indicatoren voor het verplaatsingsgedrag van ouderen spelen een rol bij de afweging die de lokale overheid maakt om een WMO-indicatie wel of niet toe te kennen. Zo wordt eerst bekeken of de aanvraag terecht is en of de persoon daadwerkelijk in aanmerking komt voor een dergelijke voorziening. Dit is voornamelijk het geval indien er behoefte is aan ondersteuning die betrekking heeft op de gezondheidssituatie, in dit onderzoek gemeten aan de hand van de leeftijd van de respondent, en wanneer het vermoeden bestaat dat deze toekenning een positief effect heeft op de levenssituatie van deze persoon (Rijksoverheid, 2017). Vervolgens wordt onderzocht in hoeverre de persoon in kwestie in staat is om zichzelf te voorzien van ondersteuning door middel van het netwerk, waarvan de samenstelling van het huishouden de voornaamste indicator is. Een ander beroep dat de lokale overheid doet, is mensen in eerste instantie te wijzen op hun eigen verantwoordelijkheid en ze te verzoeken om gebruik te maken van eigen middelen, dit kan zowel betrekking hebben op het financieel als het sociaal kapitaal.

Zoals hierboven beschreven, zullen mensen met gezondheidsproblemen en een behoefte aan ondersteuning eerder in aanmerking komen voor een WMO-indicatie dan mensen zonder dergelijke problemen. Vanwege de verbinding tussen leeftijd en gezondheid, zoals eerder beschreven in dit hoofdstuk, is het ook aannemelijk dat de kans op toekenning van een WMO-indicatie toeneemt naarmate de leeftijd stijgt (en de gezondheid verslechtert). Een ouder iemand met een slechtere gezondheid heeft meer behoefte aan ondersteuning vanuit de WMO. De samenstelling van het huishouden heeft ook een effect op het verkrijgen WMO-indicatie. De kans om een WMO-indicatie toegekend te krijgen neemt af wanneer iemand in het bezit is van een netwerk dat bereid is om hem/haar te ondersteunen. Zo krijgt iemand die van huis uit ondersteund wordt door een partner minder snel een WMO-indicatie dan iemand die alleen is. Ouderen met een hoog besteedbaar inkomen en ouderen die in het bezit zijn van een auto- en een rijbewijs komen minder snel in aanmerking voor een WMO-indicatie dan ouderen zonder deze middelen. De WMO geldt namelijk als ondersteuning voor mensen die zelf niet

voldoende middelen hebben om mobiel te zijn en te participeren in de samenleving. Kenmerken als het opleidingsniveau zijn natuurlijk formeel gezien geen directe reden om mensen wel of geen WMO-indicatie toe te wijzen, maar daarmee is niet gezegd dat deze factor geen invloed heeft op het verkrijgen van een dergelijke indicatie. Mogelijk zijn mensen met een hoger opleidingsniveau beter op de hoogte zijn van de voorzieningen waar zij voor in aanmerking komen, daarnaast kunnen zich, als gevolg van hun hoge opleidingsniveau, in een omgeving verkeren waar ze door anderen eerder op dergelijke voorzieningen worden gewezen. Daarom is het aannemelijk dat ouderen met een hoog opleidingsniveau eerder in het bezit zijn van een WMO-indicatie dan laag opgeleide ouderen. Kennis, als gevolg van een hoger opleidingsniveau, is in deze zin een waardevolle hulpbron. Toch kan het opleidingsniveau indirect ook een negatief effect hebben op de mogelijkheid om een WMO-indicatie te krijgen, aangezien opleidingsniveau een sterk effect heeft op het inkomen en de gezondheid. Mensen die hoger opgeleid zijn hebben over het algemeen een hoger inkomen en een gezondere leefstijl (Brunello et al., 2016). Aangezien dit twee van de meest belangrijke criteria zijn om in aanmerking te komen voor een WMO-indicatie, is het van uit dit perspectief aannemelijk dat de kans om geïndiceerd te worden afneemt, naarmate het opleidingsniveau stijgt. Het effect van de mate van stedelijkheid in een gebied op het verkrijgen van een WMO-indicatie zou niet aanwezig moeten zijn. Iedereen in Nederland heeft, mits hij of zij voldoet aan de voorwaarden, recht op een WMO-indicatie, ongeacht zijn of haar woonlocatie. Toch beschikken mensen in een niet of weinig stedelijk gebied over het algemeen over minder vervoersvoorzieningen dan mensen in een stedelijke regio. Hierdoor zou het aanvragen van een WMO-indicatie minder aantrekkelijk kunnen zijn voor ouderen in een niet of weinig stedelijk gebied, gezien het beperkte aanbod van overige vervoersvoorzieningen.

§2.5 Hypotheses

Op basis van de literatuurstudie en de eerder opgestelde onderzoeksvragen zijn er vijf hypotheses geformuleerd. De eerste vier hypotheses hebben betrekking op het totaal effect van WMO op het verplaatsingsgedrag van ouderen (lijn A). De laatste hypothese heeft betrekking op de effecten van de individuele kenmerken op het verplaatsingsgedrag (lijn B) en op het bezitten of verkrijgen van een WMO-indicatie (lijn C). Alle effecten van de individuele kenmerken voor het verband tussen WMO en het verplaatsingsgedrag zijn grafisch weergegeven in de figuur op pagina 26.

1a) Het bezitten van een WMO-indicatie leidt ertoe dat ouderen zich minder vaak verplaatsen.

1b) Het bezitten van een WMO-indicatie heeft een negatief effect op de verplaatsingsafstand van ouderen.

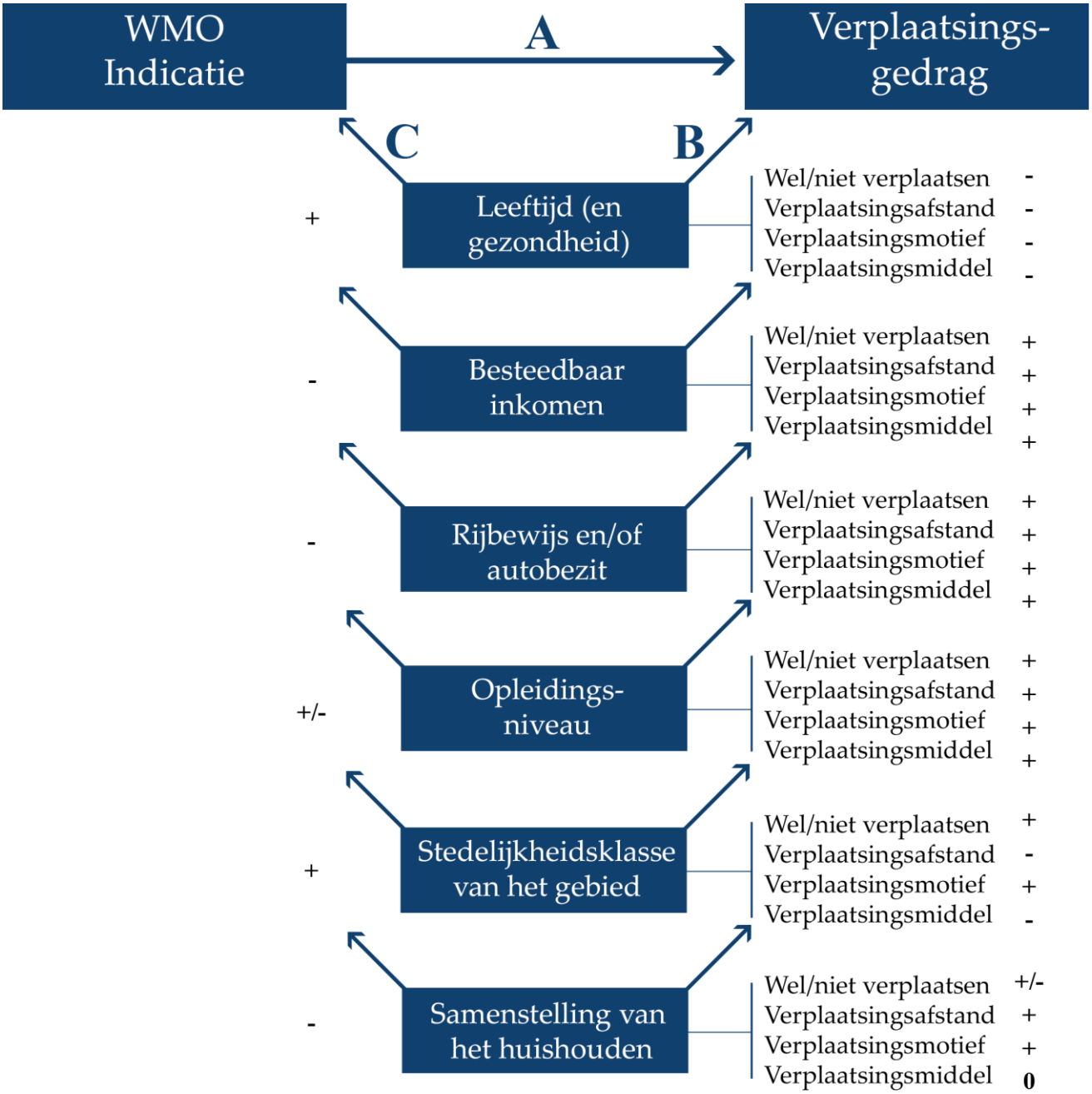
1c) Het bezitten van een WMO-indicatie heeft een negatief effect op het aantal vrijetijdsverplaatsingen en leidt relatief gezien tot meer noodzakelijke verplaatsingen.

1d) Het bezitten van een WMO-indicatie leidt, relatief gezien, tot minder gebruik van eigen vervoersvoorzieningen en meer openbare en doelgroepen vervoervoorzieningen.

2. Het effect van de WMO-indicatie op het verplaatsingsgedrag wordt (deels) verklaard door verschillen in leeftijd, besteedbaar inkomen, rijbewijs en/of autobezit, opleidingsniveau, stedelijkheidsklasse van de regio en de samenstelling van het huishouden.

§2.6 Grafische weergave van de rol van individuele kenmerken

Figuur 2. Grafische weergave van de rol van individuele kenmerken



§3. Methoden

§3.1 Data

Er wordt voor dit onderzoek gebruik maakt van twee verschillende micro datasets van het CBS. Het Onderzoek Verplaatsingsgedrag in Nederland (OViN) en de Wet Maatschappelijke Ondersteuning registerdata (WMOTAB), beide daterend uit 2015.

Het OViN is een door het CBS uitgevoerde enquête in de vorm van een dagboek waarin willekeurig geselecteerde respondenten (op basis van een steekproeftrekking) gedurende één dag alle gegevens omtrent hun verplaatsingen bijhouden. Het gaat om een willekeurige dag van de week, die voor iedere respondent anders kan zijn (ook weekenddagen zijn mogelijk). Het OViN heeft als doel om adequate informatie te verschaffen over de dagelijkse mobiliteit van de Nederlandse bevolking ten behoeve van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en andere beleids- en onderzoeksinstanties (CBS, 2015).

Het OViN is een personensteekproef. Dit betekent dat de trekkingseenheid uit individuen en in tegenstelling tot de voorganger, het MON, niet uit huishoudens bestaat. Er is sprake van een tweetrapssteekproef. Eerst worden gemeenten gekozen, evenredig aan het inwoneraantal. Vervolgens worden respondenten enkelvoudig aselect gekozen op basis van de selectie van de eerste trap. Binnen elke provincie heeft iedere persoon een even grote kans om in de steekproef terecht te komen. Het resultaat is een optimale landelijke spreiding van de steekproef. De steekproeftrekking voor het basisonderzoek was erop gericht minimaal 35.000 bruikbare responsen te bewerkstelligen. In 2015 zijn er 66.987 mensen benaderd voor het OViN, waarvan er uiteindelijk 37.350 hebben meegewerkt. Dit resulteert in een response rate van 55,8% (zie tabel 1 voor exacte steekproefgegevens). De steekproef is groot en willekeurig, maar om uitspraken te doen over heel Nederland en het hele jaar, moet de steekproef worden vergroot. Een steekproef is natuurlijk nooit perfect representatief voor de hele bevolking wat grotendeels te wijten is aan de selectieve non-respons. Sommige groepen mensen zijn meer geneigd om aan enquêtes mee te werken dan andere. Door middel van een weging naar achtergrondkenmerken wordt voor de selectiviteit in de steekproef gecorrigeerd. Achtergrondkenmerken die in de weging worden meegenomen zijn variabelen die van belang zijn voor het verplaatsingsgedrag, zoals leeftijd, geslacht, inkomen, stedelijkheidsgraad en voertuigbezit (CBS, 2015).

[Tabel 1 hier]

De WMOTAB is een register database waar gemeenten op vrijwillige basis het CBS voorzien van gegevens over WMO maatwerkarrangementen, op persoonsniveau. Ieder half jaar worden de gegevens door meewerkende gemeenten aangeleverd en wordt de database aangevuld. De WMOTAB2015 bestaat uit 1.405.629 geregistreerde BSN nummers. Van de 393 gemeenten waren er 179 vertegenwoordigd in de WMOTAB2015. Relatief gezien ligt het aantal deelnemende gemeenten aanzienlijk hoger dan het aantal geregistreerde BSN nummers. Hieruit valt op te maken dat vooral de kleine gemeenten in 2015 bereid en/of in staat waren om de WMO registratie aan te leveren. De verdeling tussen gemeenten is daarom te scheef om te spreken over een volledig representatieve datapoule. De grote gemeenten (waaronder de G4) zijn pas in de WMOTAB2016 aangeleverd, maar helaas was het OViN 2016 nog niet beschikbaar voor de koppeling.

Bovenstaande twee datasets zijn aan elkaar gekoppeld op basis van de BSN nummers van respondenten, die voor iedere respondent in beide datasets vermeld waren. Vervolgens zijn alle respondenten verwijderd die niet bij alle relevante variabelen een antwoord hadden ingevuld. De volgende stap was het eruit filteren van respondenten die jonger dan 65 waren ten tijde van de dataverzameling. Dit resulteerde in 18.203 (N=18.203) unieke respondenten die zowel in de OViN als het WMO register voorkomen. Van deze respondenten maken er 444 gebruik van een WMO vervoersvoorziening, wat neerkomt op slechts 2.4% van het totale aantal respondenten die 65 jaar of ouder zijn. Dit percentage komt overeen met percentages uit voorgaand onderzoek over verplaatsingen van mensen met mobiliteitsbeperkingen (Bakker & Van Hal, 2007). Er is ook geen completere data beschikbaar die inzicht verschaft over de WMO-indicaties van mensen dan de landelijke registerdata, dus deze beperking is een bijgevolg van het onderzoek doen naar deze specifieke doelgroep. Een deel van de analyses, de analyses naar de verplaatsingsafstand, het verplaatsingsmotief en het verplaatsingsmiddel om precies te zijn, zullen worden uitgevoerd op basis van respondenten die zich op de dag van het onderzoek verplaatst hebben. Het filteren van mensen die thuis zijn gebleven op de dag van het onderzoek resulteert in een N van 15659 respondenten.

§3.2 Opbouw databestand

In het OViN rapporteren respondenten hun verplaatsingen op een vooraf bepaalde dag in het jaar. Het dagboek voorziet in een zeer uitgebreide vragenlijst waar onderzoek wordt gedaan naar het verplaatsingsgedrag op drie verschillende niveaus; persoonsniveau, verplaatsingsniveau en ritniveau. Zo kan een persoon meerdere verplaatsingen vertonen op de dag van het onderzoek en kan een verplaatsing weer uit meerdere ritten bestaan. Het

databestand is ingericht op ritniveau, wat betekent dat er per persoon meerdere regels (een per rit) in het databestand zijn. Sommige variabelen worden op ritniveau gemeten, andere op persoonsniveau of verplaatsingsniveau. Zo is er in de data bijvoorbeeld de variabele 'hoofdvervoermiddel' dat betrekking heeft op het primaire vervoermiddel van de verplaatsing en 'ritvervoermiddel' dat per onafhankelijke rit het vervoermiddel beschrijft. Sommige variabelen zijn geschikter om te meten op persoonsniveau of ritniveau, andere zeggen meer op verplaatsingsniveau. Ter verduidelijking, als iemand besluit zich te verplaatsen, kan dit bijvoorbeeld bestaan uit een totaal van twee verplaatsingen, deze verplaatsing kan weer bestaan uit vijf verschillende ritten. Bij het toetsen van het verplaatsingsmotief heeft het bijvoorbeeld geen zin om per rit te vragen wat het motief is om te verplaatsen, aangezien de kans zeer aanwezig is dat het om hetzelfde motief gaat. Per variabele wordt in de volgende sectie van de methoden toegelicht op welk niveau de variabelen zijn gemeten.

§3.3 Variabelen

§3.3.1 Afhankelijke variabelen

De afhankelijke variabele in dit onderzoek is het vertoonde verplaatsingsgedrag. Dit wordt uitgedrukt in het "wel of niet verplaatsen'', de verplaatste afstand, het verplaatsingsmotief en het middel van de verplaatsingen (Van Dam et al., 2013). Het gaat in dit onderzoek dus om vier verschillende afhankelijke variabelen.

De variabele "wel of niet weggaan'' wordt omschreven door de vraag 'OP is weggeweest?' waarbij de antwoordmogelijkheden 0 (nee) of 1 (ja) zijn. Deze vraag wordt gesteld op persoonsniveau, aangezien een persoon afweegt om weg te gaan of niet. Ongeacht het aantal verplaatsingen en/of ritten moet op persoonsniveau deze afweging worden gemaakt.

De "afstand van de verplaatsingen" wordt omschreven door de vraag 'Totale afgelegde afstand OP'? De antwoordmogelijkheden zijn doorlopend en beginnen bij 0.10 kilometer, aangezien alle mensen met 0,00 km eruit gefilterd zijn. Bij de analyses van deze variabele wordt alleen gekeken naar respondenten die zich verplaatst hebben. Oorspronkelijk was deze vraag gemeten in hectometers, maar de meeteenheid van deze variabele is omgezet naar kilometers. De afgelegde afstand van de verplaatsingen wordt gemeten op ritniveau, omdat specifieke details weg kunnen vallen als er enkel gekeken wordt naar de afgelegde verplaatsingsafstand op verplaatsingsniveau. Het toetsen van de data op ritniveau voorkomt dat informatie over korte ritten wegvalt.

Het verplaatsingsmotief is in het OViN onderverdeeld in 13 zeer specifieke motieven: van en naar het werk (0), zakelijk bezoek in werksfeer (0), vervoer als beroep (0), afhalen/brengen personen (0), afhalen/brengen goederen (0), onderwijs/cursus volgen (0), winkelen/boodschappen doen (0), visite/logeren (1), toeren/wandelen (1), sport/hobby (1), overige vrijetijdsbesteding (1), diensten/persoonlijke verzorging (0) en ander motief (1). Omdat in dit onderzoek de afweging is gemaakt om niet zozeer het specifieke motief weer te geven, maar onderscheid te maken tussen noodzakelijke en vrijetijdsverplaatsingen, zijn de specifieke motieven in deze twee categorieën onderverdeeld. Bij een waarde van '0' is er sprake van noodzakelijke verplaatsingen en bij '1' is er sprake van vrijetijdsverplaatsingen. Het motief wordt gemeten op verplaatsingsniveau. Voor het verplaatsingsmotief geldt dat respondenten niet voor iedere rit een nieuw motief hebben om zich te verplaatsen, vandaar dat het verplaatsingsmotief geanalyseerd kan worden op verplaatsingsniveau. Voor de categorie 'ander motief' is een robuustheidscheck uitgevoerd om te controleren of de resultaten sterke verandering laten zien zonder deze categorie. Dit blijkt niet het geval; geen enkel significantieniveau verschilt na het verwijderen van de categorie 'ander motief'. Daarom is besloten de categorie niet te verwijderen.

Het middel van verplaatsen was oorspronkelijk ingedeeld in een uitgebreide lijst met mogelijke vervoersmiddelen, maar voor dit onderzoek is een beperkt aantal categorieën van belang. Daarom is de variabele die betrekking heeft op het vervoersmiddel, die gebruikt wordt in de analyse beperkt tot de volgende categorieën: '0' eigen vervoer, '1' openbaar vervoer en '2' doelgroepenvervoer. De volgende vervoersmiddelen zijn allemaal gehercodeerd: trein (1), touringcar (1), metro (1), tram (1), bus (1), bestuurder auto (0), bestelauto (0), vrachtwagen (0), camper (0), passagier auto (0), taxi (1), motor (0), bromfiets (0), snorfiets (0), fiets (0), landbouwvoertuig (0), lijndienst boot (1), vliegtuig (1), gehandicaptenvervoermiddel (2), te voet (0), anders (0). Aanvullend zijn er dummy's gemaakt van de drie categorieën van de variabele verplaatsingsmiddel, voor beschrijvende doeleinden. Voor de multivariate regressieanalyse wordt wel de variabele met de drie categorieën gebruikt.

Het verplaatsingsmiddel is net als de verplaatsingsafstand gemeten op ritniveau. Dit is, zoals eerder is beschreven, om te voorkomen dat de korte ritten wegvallen. Als je het vervoersmiddel op verplaatsingsniveau meet, wordt in de data enkel het 'hoofd verplaatsingsmiddel' geselecteerd en vallen de verplaatsingsmiddelen die op de kortere ritten gebruikt zijn weg.

§3.3.2 Onafhankelijke variabele: WMO

De centrale onafhankelijke variabele in dit onderzoek is WMO. Door de koppeling te hebben gemaakt van de WMOTAB en de OViN data, is bij iedere respondent naast zijn/haar vertoonde verplaatsingsgedrag ook te zien of hij/zij in het bezit is van een WMO-indicatie. Omdat we enkel geïnteresseerd zijn in de vervoersindicatie binnen de WMO en niet in overige WMO arrangementen zoals bijvoorbeeld dagbesteding, zijn mensen met een WMO arrangement dat geen betrekking heeft op vervoer, geschaard onder de groep respondenten zonder WMO arrangement. Hierdoor wordt zichtbaar of mensen niet (0) of wel (1) in het bezit zijn van een WMO-indicatie die betrekking heeft op vervoersvoorzieningen.

§3.3.3 Individuele kenmerken

Er worden in totaal zes verschillende individuele kenmerken in de analyse meegenomen, de relevant geachte individuele kenmerken van respondenten. De manier waarop deze individuele kenmerken worden geoperationaliseerd in de dataset wordt nu per kenmerk beschreven.

De variabele leeftijd wordt in jaren gemeten en de antwoordmogelijkheden variëren van 65 tot 99 (of ouder), aangezien alle respondenten onder de 65 uit de dataset gefilterd zijn.

Het besteedbare inkomen is het netto te besteden inkomen van het gehele huishouden uit alle vormen van inkomsten, op jaarbasis. Het besteedbaar inkomen wordt weergegeven op basis van zes verschillende antwoordcategorieën: ‘1’ een inkomen tot 10.000 euro, ‘2’ van 10.000 tot 20.000, ‘3’ van 20.000 tot 30.000, ‘4’ van 30.000 tot 40.000, ‘5’ van 40.000 tot 50.000 en ‘6’ 50.000 of meer. Er zijn dummy variabelen gemaakt van de variabelen om te controleren voor lineariteit.

In het OViN databestand waren de variabelen rijbewijsbezit en autobezit apart vermeld. Gezien de hoge onderlinge correlatie en het risico op multicollineariteit (r=0.65 voor N=18203, maar zelfs r=1 (!) voor de mensen met een WMO-indicatie; N=444) zijn deze variabelen samengevoegd. Bij de nieuwe variabele zijn enkel de antwoord mogelijkheden 0 (geen rijbewijs en auto) en 1 (wel in bezit rijbewijs en/of auto) gemeten, waardoor zichtbaar wordt of mensen in het bezit zijn van een rijbewijs en/of auto.

Het opleidingsniveau van respondenten wordt weergegeven op basis van zes verschillende antwoordcategorieën. De respondent is ‘0’ niet in het bezit van een opleiding, ‘1’ enkel basisonderwijs, ‘2’ lager beroepsonderwijs (mavo, vmbo), ‘3’ middelbaar beroepsonderwijs (havo, vwo, gymnasium, hbs), ‘4’ hoger beroepsonderwijs (hbo, universiteit), ‘5’ de

respondent is in het bezit van een andere opleiding. Er zijn dummy variabelen gemaakt om te controleren voor lineariteit.

De stedelijkheid van het gebied is oplopend geclassificeerd in vijf verschillende antwoordcategorieën; 1 niet stedelijk, 2 weinig stedelijk, 3 matig stedelijk, 4 sterk stedelijk en 5 zeer sterk stedelijk. Er zijn dummy variabelen gemaakt om te controleren voor lineariteit.

De samenstelling van het huishouden wordt weergegeven aan de hand van het aantal personen in het huishouden. Dit wordt omschreven door twee antwoordmogelijkheden; 0 betekent alleenstaand, 1 betekent dat er meerdere personen in het huishouden aanwezig zijn. In eerste instantie was er exact gespecificeerd hoeveel personen er in het huishouden wonen, maar aangezien het onderzoek enkel betrekking heeft op ouderen, is het aantal respondenten met meer dan één andere persoon in het huishouden verwaarloosbaar. Om deze reden is de variabele gecodeerd als een dummy variabele.

Eerder in het onderzoek is het al genoemd, maar de variabele gezondheid ontbreekt helaas in de OViN dataset en kan daarom niet worden gemeten. Om deze reden wordt leeftijd als proxy voor gezondheid gebruikt.

In tabel 2 zijn alle beschrijvende statistieken per variabele weergegeven. Deze worden zowel gegeven voor de totale onderzoekspopulatie als uitgesplitst naar ouderen zonder en ouderen met een WMO-indicatie.

§3.4 Analyse strategie

Door middel van kwantitatieve analyses worden de onderzoeksvragen beantwoord. Gezien de geneste data met meerdere niveaus, zou een multi-level analyse het meest geschikt zijn. Toch is besloten om een dergelijke analyse niet uit te voeren, aangezien het buiten het bestek valt van deze scriptie. Het was geen mogelijkheid om de data te aggregeren aangezien er veel waardevolle informatie verloren zou gaan wanneer er gesommeerd werd. Dit is in lijn met de soortgelijke overweging om bepaalde vormen van verplaatsingsgedrag op ritniveau te meten en anderen op verplaatsingsniveau.

De analyse bestaat zowel uit univariate, bivariate als multivariate analyses. Univariate analyses worden gebruikt om beschrijvende gegevens zoals gemiddelden, standaardafwijkingen en frequenties van de totale onderzoekspopulatie weer te geven. Hierna wordt de eerste onderzoeksvraag vraag: “Wat is het effect van een WMO-indicatie op het verplaatsingsgedrag van ouderen?’’ beantwoord door middel van bivariate analyses. Deze zijn

als kruistabellen weergegeven in tabel 2 van het resultaten hoofdstuk. De bivariate analyses worden nogmaals uitgevoerd door middel van verschillende typen regressieanalyses (zie beschrijving model 1 hieronder). In de laatste fase van de analyse worden multivariate regressieanalyses uitgevoerd. Door middel van deze analyses wordt de tweede onderzoeksvraag beantwoord "Welke andere factoren kunnen het effect van WMO op het verplaatsingsgedrag (deels) verklaren?'' en wordt er inzicht gegeven in het directe effect van WMO op het verplaatsingsgedrag. Het type regressie dat in de verschillende onderzoekmodellen gebruikt wordt, is afhankelijk van het meetniveau van de afhankelijke variabele die geanalyseerd wordt. Hieronder zijn de verschillende onderzoekmodellen weergegeven en wordt er per model toegelicht wat voor type regressieanalyse er zal worden uitgevoerd.

Door middel van regressieanalyses worden drie modellen geanalyseerd. In model 1 wordt er gekeken naar het totale effect van WMO op het verplaatsingsgedrag (lijn A). Aangezien verplaatsingsgedrag wordt gekenmerkt door vier verschillende variabelen zal er per afhankelijke variabele een specifieke analyse worden uitgevoerd in model 1. In dit model worden er drie verschillende soorten regressies uitgevoerd. Voor de variabele "de afstand van de verplaatsingen'' (1) vindt lineaire regressie plaats. Om te analyseren of mensen zijn weggeweest (2) en het verplaatsingsmotief (3) te analyseren, wordt er een binominale logistische regressie uitgevoerd, aangezien er slechts twee antwoordcategorieën zijn. Om het vervoersmiddel (4) te analyseren wordt een multi-nominale logistische regressieanalyse uitgevoerd. Er zijn namelijk drie antwoordcategorieën die willekeurig geordend zijn, dus deze variabele leent zich niet voor lineaire en binominale logistische regressie.

In model 2 wordt geanalyseerd wat het effect is van de individuele kenmerken op het bezitten of verkrijgen van een WMO-indicatie (lijn C). Om het verband tussen de individuele kenmerken en WMO te toetsen, wordt er een multiple logistische regressie uitgevoerd. In tegenstelling tot model 1 en 3 is WMO in dit model niet een onafhankelijke, maar de afhankelijke variabele. In model 3 wordt het effect van WMO op verplaatsingsgedrag geanalyseerd, met de toevoeging van de individuele kenmerken (lijn A & lijn B). Voor dit model gelden dezelfde regressiemethoden als in model 1. Het gaat hier om dezelfde analyses, maar dan met de toevoeging van de individuele kenmerken.

§4. Resultaten

§4.1 Bivariate verbanden

De beschrijvende gegevens van alle variabelen staan in tabel 2. In dezelfde tabel worden de bivariate verbanden door middel van kruistabellen weergegeven, waardoor de verschillen duidelijk zichtbaar zijn tussen mensen met en mensen zonder WMO-indicatie. Daarnaast wordt in de laatste kolom het effect van WMO op de afhankelijke en onafhankelijke variabelen bivariaat getoetst door middel van een T-toets of een Chi-kwadraat toets. Het type toets wordt bepaald door het type afhankelijke variabele.

[Tabel 2 hier]

Wel/niet verplaatsen

Uit tabel 2 komt veel waardevolle informatie naar voren. De mensen met een WMO-indicatie vertonen zichtbaar andere gemiddelden van vertoond verplaatsingsgedrag dan mensen zonder een WMO-indicatie. Mensen met een WMO-indicatie verplaatsen zich slechts in 57% van de gevallen, terwijl mensen zonder WMO-indicatie maar liefst in 88% van de gevallen het huis verlaten. De Chi-kwadraat is significant. Dit toont aan dat de verschillen tussen wel/niet weggaan en het wel/niet bezitten van een WMO-indicatie significant zijn.

Verplaatsingsafstand

De volgende afhankelijke variabele is de verplaatsingsafstand. De tabel geeft aan dat mensen zonder WMO-indicatie gemiddeld meer dan twee keer zoveel afstand afleggen als mensen met een WMO-indicatie. Opvallend is dat de standaarddeviatie van de afgelegde afstand aanzienlijk hoger is dan het gemiddelde. Dit geldt zowel voor mensen met, als mensen zonder WMO-indicatie. Dit valt te verklaren door een aanzienlijk aantal uitschietende waarden (outliers) van respondenten. Het totaal effect van een WMO-indicatie op de verplaatsingsafstand is getoetst door middel van een onafhankelijke t-toets. De uitkomst van de t-toets is significant, wat betekent dat de verschillen in verplaatsingsafstand tussen mensen met en mensen zonder WMO-indicatie significant zijn.

Verplaatsingsmotief

De volgende afhankelijke variabele die getoetst is, is het verplaatsingsmotief. Bij waarde 0 is er sprake van een noodzakelijke verplaatsing, bij waarde 1 gaat het om een vrijetijdsverplaatsing. De gemiddelden geven aan dat met een WMO-indicatie zich vaker uit

noodzaak verplaatsen dan mensen zonder een WMO-indicatie. WMO'ers gaan in 35% van de gevallen voor vrijetijdsbesteding de deur uit, in tegenstelling tot 48% van de gevallen van mensen zonder WMO-indicatie. Door middel van een Chi-kwadraat is getoetst of het verplaatsingsmotief significant verschilt tussen respondenten met- en respondenten zonder WMO-indicatie. Deze blijken significant te verschillen.

Verplaatsingsmiddel

Tabel 2 geeft duidelijk weer dat mensen met een WMO-indicatie eerder geneigd zijn om gebruik te maken van vervoersvoorzieningen die niet onder het eigen vervoer geschaard worden. Ze maken, relatief gezien, aanzienlijk vaker gebruik van openbare en doelgroepen vervoersvoorzieningen. Mensen met een WMO-indicatie gebruiken in 75% van de gevallen eigen vervoersmiddelen, in 11% van de gevallen openbare vervoersvoorzieningen en in 14% van de gevallen maken ze gebruik van het doelgroepenvervoer. Mensen zonder WMO-indicatie gebruiken in 95% van de gevallen vormen van eigen vervoer, in 4% van de gevallen openbare vervoersvoorzieningen en in 1% van de gevallen doelgroepenvervoer. Het feit dat 1% van de mensen zonder WMO-indicatie toch aangeeft gebruik te maken van het doelgroepenvervoer kan door meerdere factoren verklaard worden. Het is mogelijk dat deze mensen mee hebben gereisd als begeleider van mensen met een WMO-indicatie. Dit is niet ongebruikelijk en wordt tevens ondersteund vanuit van de WMO. Het is ook mogelijk dat sommige mensen het begrip 'gehandicaptenvervoersmiddel' breder geïnterpreteerd hebben en bijvoorbeeld hun rollator of scootmobiel hebben meegenomen in deze categorie. De Chi-kwadraat toets geeft een significant effect weer. Dit betekent dat vervoermiddelen significant verschillen voor respondenten met en respondenten zonder WMO-indicatie.

De bivariate analyses bevestigen alle hypotheses dat WMO een significant effect heeft op het verplaatsingsgedrag van ouderen. De hypotheses worden getoetst op basis van de multivariate analyses voordat ze aangenomen of verworpen worden.

Individuele kenmerken

Naast de verschillen in verplaatsingsgedrag zijn er ook verschillen zichtbaar in individuele kenmerken tussen de mensen met en de groep zonder WMO-indicatie. Zo zijn voor alle individuele kenmerken de Chi-kwadraat toetsen of onafhankelijke t-toetsen significant. De hypothesen met betrekking tot de individuele kenmerken worden pas getoetst bij de multivariate regressieanalyse, hier worden enkel de beschrijvende statistieken toegelicht. De

gemiddelde leeftijd voor WMO'ers is 79.65 en voor mensen zonder WMO-indicatie is deze 72.05, wat toch meer dan 7,5 jaar uiteenloopt. De standaarddeviaties zijn vergelijkbaar. Bij de variabele inkomen zijn ook aanzienlijke verschillen zichtbaar; 92% van de mensen met een WMO-indicatie heeft een besteedbaar inkomen van minder dan 30.000 euro per jaar. Voor de mensen zonder WMO-indicatie is dit slechts 51%. Er zijn zelfs 14% van de mensen met een besteedbaar inkomen van boven de 50.000 euro, terwijl geen enkele respondent in het bezit van een WMO-indicatie binnen deze groep valt. De gemiddelden geven ook aan dat WMO'ers lager opgeleid zijn dan de groep zonder WMO-indicatie. Maar liefst 30% van de WMO'ers heeft enkel een basisschoolopleiding, tegenover 8% van de groep zonder WMO-indicatie. De groepen andere opleiding, lagere en middelbare beroepsopleiding zijn vergelijkbaar in grote. Het eerder genoemde verschil wordt verklaard door het grote verschil in hoog opgeleiden. 28% van de mensen zonder WMO-indicatie is hoogopgeleid, tegenover 8% van de WMO'ers. Het kenmerk rijbewijs en/of autobezit vertoont ook grote verschillen tussen de twee groepen. WMO'ers bezitten in 48% van de gevallen een rijbewijs en/of auto, waar 89% van de ouderen zonder WMO-indicatie een rijbewijs en/of auto bezitten. De verschillen in stedelijkheidsklasse van de regio zijn niet heel groot, maar zichtbaar is dat WMO'ers vaker in een sterk of zeer sterk stedelijk gebied wonen en mensen zonder WMO-indicatie vaker in een niet of weinig stedelijk gebied wonen. Het laatste individuele kenmerk is de samenstelling van het huishouden. De data geeft aan dat 62% van de WMO'ers alleenstaand is, waar er slechts 31% van de mensen zonder WMO-indicatie geen partner of ander persoon in het huishouden hebben. Dit betekent dat er relatief gezien dubbel zoveel gevallen van alleenstaande ouderen zijn met WMO-indicatie dan ouderen zonder WMO-indicatie. Deze verschillen zijn grotendeels in lijn met de theoretische aannames.

§4.2 Regressieanalyse: WMO

De volgende stap is de multivariate regressieanalyse waarin de relatie tussen de individuele kenmerken en het al dan niet bezitten van een WMO-indicatie wordt getoetst.

[Tabel 3 hier]

De verklaarde variantie van model 2 is 24% zoals weergegeven in tabel 3. De significante effecten van leeftijd, inkomen, rijbewijs en/of autobezit, opleiding en stedelijkheid op WMO zijn volledig in lijn met de theorie. Dit betekent dat een hogere leeftijd, een lager inkomen, het niet hebben van een auto/rijbewijs en een lagere opleiding ertoe leiden dat ouderen eerder een WMO-indicatie bezitten of er voor in aanmerking komen. De samenstelling van het

huishouden is niet significant gebleken in de multivariate analyse. Dit betekent dat de samenstelling van het huishouden niet (deels) het effect van WMO op het verplaatsingsgedrag kan verklaren, mocht dat resultaat uit de nog uit te voeren analyses voortkomen. Overigens zijn de resultaten tussen de twee groepen doorgaans gelijk. Opmerkelijk verschil is dat het negatieve effect dat inkomen heeft op het bezitten/verkrijgen van een WMO-indicatie wegvalt wanneer de mensen die het huis niet verlaten worden meegenomen in de analyse.

§4.3 Regressieanalyses: afhankelijke variabelen verplaatsingsgedrag

Per afhankelijke variabele wordt in deze sectie van het resultaten hoofdstuk het effect van WMO op het verplaatsingsgedrag geanalyseerd. Vervolgens wordt er bij iedere vorm van verplaatsingsgedrag onderzocht wat voor effect het toevoegen van de individuele kenmerken heeft op het verband tussen WMO en verplaatsingsgedrag.

[Tabel 4 hier]

Wel/niet weggeweest

Allereerst wordt in tabel 4 het totaal effect van WMO op het wel/niet weggaan getoetst. De verklaarde variantie van het effect is 3%. De tabel geeft aan dat het negatieve effect van WMO op het wel/niet weggaan significant is. Hieruit blijkt dat ouderen minder vaak weg gaan indien zij in het bezit zijn van een WMO-indicatie. Deze uitkomst bevestigt het eerder gemeten significante effect van de Chi-kwadraat toets (zie tabel 2). Na de toevoeging van de individuele kenmerken stijgt de verklaarde variantie naar 10%. Alle variabelen behalve het inkomen van 10.000 tot 20.000 en de stedelijkheidsklasse zijn significant. Alle significante uitkomsten zijn in lijn met de theoretische verwachtingen. Ouderen met een lagere leeftijd, hoger inkomen, die in het bezit zijn van een auto en/of rijbewijs, met een hogere opleiding en ouderen die alleen wonen zijn eerder geneigd om zich te verplaatsen. Het negatieve effect van WMO op het wel/niet weggaan neemt af nadat de individuele kenmerken zijn toegevoegd aan het model. Dit betekent dat hypothese 2 is ondersteund; het effect van een WMO-indicatie op verplaatsingsgedrag wordt deels verklaard door verschillen individuele kenmerken. Vooral de kenmerken leeftijd, inkomen, rijbewijs en/of autobezit, opleidingsniveau en de samenstelling van het huishouden lijken een rol te spelen. Voor de samenstelling van het huishouden geldt dat deze het effect niet (deels) kan verklaren, aangezien het verband tussen de samenstelling van het huishouden en het bezitten van een WMO-indicatie niet eerder significant was gebleken (zie tabel 3). Hypothese 1a wordt ook ondersteund, aangezien het negatieve (totaal) effect van de WMO op het wel/niet weggaan significant is gebleken. Na de toevoeging van de

individuele kenmerken is ook het negatieve (directe) effect van WMO op het wel/niet weggaan significant gebleken.

[Tabel 5 hier]

Verplaatsingsafstand

In tabel 5 wordt het effect van WMO op de verplaatsingsafstand getoetst. De verklaarde variantie is < 0.05%. De tabel geeft aan dat het negatieve effect van WMO op de verplaatsingsafstand significant is. Dit bevestigt de uitkomst van de onafhankelijke T-toets (zie tabel 2). Na het toevoegen van de individuele kenmerken is de verklaarde variantie gestegen naar 1%. De tabel geeft aan dat het effect van rijbewijs en/of autobezit en de stedelijkheid van de regio significant zijn. Alle overige variabelen, waaronder WMO, vertonen geen significant effect. De verplaatsingsafstand neemt toe naarmate men in het bezit is van een rijbewijs en/of auto en de verplaatsingsafstand neemt af naarmate men in een stedelijk gebied woont. Deze bevindingen zijn volledig in lijn met de theorie. Na de toevoeging van de individuele kenmerken en het verklarende effect dat hiermee gepaard gaat, is het negatieve effect van WMO op de verplaatsingsafstand niet significant gebleken. Daarom wordt hypothese 2 volledig ondersteund; het effect van een WMO-indicatie op verplaatsingsgedrag wordt verklaard door verschillen in individuele kenmerken. Dit betekent dat er sprake is van een schijnverband dat dus niet door een WMO-indicatie verklaard wordt, maar vooral door de invloed van het rijbewijs en/of autobezit en de stedelijkheidsklasse van de regio. Vooral het rijbewijs en/of autobezit speelt een sterke rol in de verklaring van het verdwijnende significante effect. Toch blijft het directe effect van WMO nipt niet-significant wanneer rijbewijs en/of autobezit niet mee wordt genomen in de analyse ($p = .07$) Hypothese 1b wordt ook ondersteund, aangezien het negatieve (totaal) effect van de WMO op de verplaatsingsafstand significant is gebleken. Het directe effect is echter niet significant gebleken na het toevoegen van de individuele kenmerken.

[Tabel 6 hier]

Verplaatsingsmotief

In tabel 6 wordt het effect van WMO op het verplaatsingsmotief getoetst. De verklaarde variantie van het totaal effect van WMO is < 0.05%. Na het toevoegen van de individuele kenmerken stijgt de variantie naar 1%. Het negatieve totaal effect van WMO op de verplaatsingsafstand is significant, aangezien $p < .001$. Dit betekent dat mensen met een

WMO-indicatie eerder geneigd zijn om uit noodzaak te verplaatsen (0) dan vanwege vrijetijdsperspectief (1). Na het toevoegen van de individuele kenmerken blijkt het negatieve directe effect van WMO significant te zijn gebleven. De tabel geeft aan dat de variabelen WMO, een zeer sterk stedelijk gebied, andere opleiding en de samenstelling van het huishouden significant zijn. Alle overige variabelen vertonen geen significant effect. Uit de tabel kan hiermee geconcludeerd worden dat WMO'ers meer uit noodzaak verplaatsen, dat een zeer sterk stedelijke omgeving en het bezitten van een "andere opleiding" er toe leiden dat mensen meer uit noodzaak verplaatsen en dat alleenstaande ouderen ook meer verplaatsen uit noodzaak dan als vrijetijdsbesteding. Aangezien het effect van WMO niet is afgenomen, wordt het ook niet (deels) verklaard door de individuele kenmerken. Daarom wordt hypothese 2 in dit geval niet ondersteund; het effect van een WMO-indicatie op het verplaatsingsmotief wordt niet (deels) verklaard door verschillen in het opleidingsniveau, de stedelijkheidsklasse van de regio en de samenstelling van het huishouden. Hypothese 1c wordt ondersteund, aangezien het totaal (en directe) effect van WMO een negatief effect heeft op het aantal vrijetijdsverplaatsingen.

[Tabel 7 hier]

Verplaatsingsmiddel

In tabel 7 wordt het effect van WMO op het verplaatsingsmiddel getoetst. Bij een nominale logistische regressie worden de categorieën vergeleken met de geselecteerde referentiegroep. In deze analyse is dat de categorie 'eigen vervoer'. De verklaarde variantie voor de som van de categorieën doelgroepenvervoer en openbaarvervoer van model 1 is 3%, zoals weergegeven in tabel 7. Uit de tabel blijkt dat een WMO-indicatie een positief, significant effect heeft op het gebruik van doelgroepenvervoer ten opzichte van het eigen vervoer. Daarnaast is er ook een positief, significant effect voor openbaar vervoer ten opzichte van eigen vervoer. Dit betekent dat het bezitten van een WMO-indicatie de kans vergroot om meer gebruik te maken van het doelgroepenvervoer/openbaar vervoer, ten opzichte van eigen vervoer. Na het toevoegen van de individuele kenmerken is de verklaarde variantie van het effect 16%.

Voor de categorie doelgroepenvervoer hebben de variabelen WMO, de leeftijd, een inkomen van 30.000 tot 40.000, het rijbewijs en/of autobezit, een hoog opleidingsniveau en weinig stedelijkheid een significant effect, ten opzichte van de categorie eigen vervoersmiddelen. Het bezitten van een WMO-indicatie en het wonen in een weinig stedelijke regio hebben een

positief effect. Dit betekent dat het bezitten van een WMO-indicatie en het wonen in een weinig stedelijke regio de kans vergroot dat ouderen gebruik maken van het doelgroepenvervoer, ten opzichte van het eigen vervoer. Leeftijd, het rijbewijs en/of autobezit en een hoog opleidingsniveau laten juist een negatief effect zien. Dit betekent dat een hoge leeftijd, niet in het bezit zijn van een rijbewijs en/of auto en niet hoogopgeleid zijn de kans vergroten dat ouderen gebruik maken van het doelgroepenvervoer, ten opzichte van de categorie eigen vervoersmiddelen. Het significante effect van WMO op doelgroepenvervoer is na de toevoeging van de individuele kenmerken in model 2 niet verdwenen. Toch is het effect aanzienlijk afgenomen, wat betekent dat de individuele kenmerken een deel van de verklaring op zich nemen.

Voor de categorie openbaar vervoer zijn de samenstelling van het huishouden, een matig, sterk en zeer sterk stedelijke regio significant. Het wonen in een matig, sterk of zeer sterk stedelijke regio heeft een positief effect op het gebruik van openbaar vervoer ten opzichte van eigen vervoersmiddelen. De kans dat ouderen gebruik maken van openbaar vervoer neemt dus toe voor ouderen naarmate de stedelijkheid van de regio oploopt. Dit komt overeen met de opgestelde verwachtingen. De samenstelling van het huishouden laat juist een negatief effect zien. Dit betekent dat ouderen op die alleen wonen meer geneigd zijn om gebruik te maken van het openbaar vervoer, ten opzichte van eigen vervoersmiddelen. Hier waren geen concrete verwachtingen over opgesteld. Het significante effect van WMO is na de toevoeging van de individuele kenmerken in model 3 verdwenen voor de categorie openbaar vervoer. Dit geeft aan dat het effect van WMO toch niet bepalend is voor de verschillen in gebruik van openbaar vervoer en eigen vervoersmiddelen.

Aangezien het directe effect van WMO nog steeds significant, maar wel afgenomen, is voor de categorie doelgroepenvervoer, wordt hypothese 2 deels ondersteund; het effect van een WMO-indicatie op het doelgroepenvervoer wordt deels verklaard door verschillen in leeftijd, het besteedbaar inkomen, het rijbewijs en/of autobezit, een hoog opleidingsniveau en weinig stedelijkheid. Voor de categorie openbaar vervoer geldt een ander resultaat. In deze categorie verdwijnt het significante effect WMO volledig na het toevoegen van de individuele kenmerken, wat betekent dat hypothese 2 volledig wordt ondersteund voor deze categorie; het effect van een WMO-indicatie op het openbaar vervoer wordt volledig verklaard door de individuele kenmerken. Vooral verschillen in de samenstelling van het huishouden, een matig, sterk en zeer sterk stedelijke regio lijken dit effect te verklaren. Toch is deze verklaring deels

incorrect. In tabel 3 is de samenstelling van het huishouden niet significant gebleken, met als gevolg dat dit kenmerk geen onderdeel kan zijn van de verklaring. Hypothese 1d wordt ook ondersteund; het totaal effect van een WMO-indicatie is namelijk significant voor beide categorieën. Het directe effect is echter slechts deels significant; wel voor de categorie doelgroepenvervoer, maar niet voor de categorie openbaar vervoer.

§5. Conclusie

In dit onderzoek wordt voor het Ministerie van Infrastructuur en Milieu onderzocht wat voor invloed het al dan niet bezitten van een WMO-indicatie heeft op het verplaatsingsgedrag van ouderen. Het doel van het onderzoek is om informatie op te leveren die kan bijdragen aan de toekomstige beleidskeuzes die betrekking hebben op de inrichting van het doelgroepenvervoer. Voor de beantwoording van deze vraag wordt er gebruik gemaakt van een unieke datakoppeling van WMO registerdata en het OViN.

De initiële hoofdvraag van het onderzoek was: "Wat is het (totaal) effect van een WMO-indicatie op het verplaatsingsgedrag van ouderen?'' Het antwoord op de onderzoeksvraag luidt: het bezitten van een WMO-indicatie leidt ertoe dat ouderen significant minder vaak het huis verlaten, kortere afstanden afleggen, zich vaker uit noodzaak verplaatsen, meer gebruik maken van het doelgroepenvervoer en openbaar vervoer, waardoor ze relatief gezien minder gebruik maken van eigen vervoersmiddelen. Zo verplaatsen ouderen met een WMO-indicatie zich gemiddeld gezien in slechts 57% van de gevallen. Dit staat tegenover een gemiddelde van 88%, onder mensen zonder een WMO-indicatie. De verplaatsingsafstand van WMO'ers was met een gemiddelde afstand van 4.72 km per dag minder dan half zo lang als de gemiddelde verplaatsingsafstand van ouderen zonder WMO-indicatie. Het verplaatsingsmotief liet ook opmerkelijke verschillen zien tussen de twee groepen. In slechts 35% van de gevallen verplaatsen WMO'ers zich voor vrijetijdsbesteding. Daartegenover staat een gemiddelde van 48% vrijetijdsverplaatsingen voor ouderen zonder WMO-indicatie. De vierde en laatste vorm van verplaatsingsgedrag in dit onderzoek was het vervoersmiddel dat ouderen gebruikten om zich mee te verplaatsen. Ouderen met een WMO-indicatie maken in 75% van de verplaatsingen gebruik van eigen vervoersmiddelen, in 11% van de verplaatsingen openbaar vervoer en in 14% van de verplaatsingen was dit het doelgroepenvervoer. Ouderen zonder WMO-indicatie beroepen zich meer op eigen vervoersmiddelen; namelijk in 95% van de verplaatsingen. Bij de overige verplaatsingen gingen ze in 4% van de gevallen met het openbaar vervoer en slechts 1% van de verplaatsingen was met het doelgroepenvervoer. Al de bovenstaande bevindingen die betrekking hebben op de eerste onderzoeksvraag zijn in lijn met de in het onderzoek opgestelde verwachtingen.

Daarmee komen we terecht bij de beantwoording van de tweede onderzoeksvraag. Tijdens de theoretische verkenning werd al snel duidelijk dat het antwoord op deze vraag niet heel geheel eenduidig te formuleren zou zijn en dat er waarschijnlijk meer factoren zijn die een grote rol

spelen bij het effect van WMO op het verplaatsingsgedrag. Om hier inzicht in te verschaffen is de tweede en laatste onderzoeksvraag opgesteld: “Welke individuele kenmerken kunnen het effect van WMO op het verplaatsingsgedrag (deels) verklaren?’’ Het antwoord op deze vraag verschilt per vorm van verplaatsingsgedrag en wordt deels veroorzaakt door ongelijke toegang tot het verkrijgen of bezitten van een WMO-indicatie. Om in aanmerking te komen voor een WMO-indicatie moeten ouderen namelijk aan specifieke condities voldoen. Het effect is getoetst voor de volgende individuele kenmerken: de leeftijd, het besteedbaar inkomen, het rijbewijs en/of autobezit, het opleidingsniveau, de stedelijkheidsklasse van de regio en de samenstelling van het huishouden van ouderen. Om het effect van WMO op verplaatsingsgedrag (deels) te verklaren, moeten de individuele kenmerken zowel een verklarend effect hebben op de kans om een WMO-indicatie te krijgen of te bezitten, als een verklarend effect op het verplaatsingsgedrag. Alle individuele kenmerken, behalve de samenstelling van het huishouden, hadden in de multivariate analyse een verklarend effect op de kans om een WMO-indicatie te krijgen of bezitten. Dit betekent dat de samenstelling van het huishouden niet het effect van WMO op het verplaatsingsgedrag (deels) kan verklaren. Alle individuele kenmerken hebben wel een of meerdere keren een significant effect gehad op het verplaatsingsgedrag. Niet alle verwachte effecten waren significant aantoonbaar, maar geen enkel effect ging tegen de theoretisch opgestelde verwachtingen in. Voornamelijk het rijbewijs en/of autobezit speelt een belangrijke rol, zowel op het wel of niet verplaatsen, de verplaatsingsafstand en het verplaatsingsmiddel. De leeftijd, het inkomen, het opleidingsniveau en de stedelijkheidsklasse van de regio speelden ook meerdere keren een verklarende rol.

Ondanks de verklarende werking van de individuele kenmerken is het directe effect van een WMO-indicatie op het verplaatsingsgedrag in een groot deel van de analyses alsnog significant gebleken. Na het toevoegen van de individuele kenmerken was er in bijna alle gevallen (een deel van) het effect van WMO op het verplaatsingsgedrag van ouderen verklaard. Enkel voor het verplaatsingsmotief ging dit niet op. Bij de analyse van de verplaatsingsafstand en de categorie openbaar vervoer van het verplaatsingsmiddel verdween het verband met WMO zelfs helemaal.

Het onderzoek toont hiermee aan dat een WMO-indicatie inderdaad een aantoonbaar negatief effect heeft op vele vormen van verplaatsingsgedrag, maar ook dat individuele kenmerken onderdeel zijn van de verklaring.

§6. Discussie

§6.1 Theoretische implicaties

Alle resultaten die betrekking hadden op het totaal effect van WMO op het verplaatsingsgedrag waren volledig in lijn met de opgestelde verwachtingen. Dit geldt ook voor de afname (of zelfs het verdwijnen) van het directe effect van WMO op het wel/niet weggaan, verplaatsingsafstand en het verplaatsingsmiddel. Het resultaat dat betrekking heeft op het directe effect van de WMO op het verplaatsingsmotief is minder eenduidig. Ouderen met een WMO-indicatie zijn minder geneigd om zich te verplaatsen voor vrijetijdsdoeleinden en dat effect neemt niet af door de individuele kenmerken die in dit onderzoek onderzocht zijn. Er moet dus een andere oorzaak zijn voor dit verschil. Mogelijk veroorzaakt het verkrijgen van een WMO-indicatie een negatief zelfbeeld over de eigen restricties en beïnvloedt dit de behoeften van ouderen. Een andere mogelijkheid is dat de leeftijd van ouderen niet goed functioneerde als proxy en dat de gezondheid van ouderen toch een grotere rol speelt in de verklaring.

§6.2 Reflectie

De waarde en kracht van dit onderzoek zijn grotendeels te danken aan de zeer rijke data, waarbij op grote schaal uitspraken kunnen worden gedaan over het verplaatsingsgedrag van ouderen en de effecten van de recente WMO-indicatie. Op basis van deze data zijn er betrouwbare en valide conclusies te trekken. Daarnaast is de verzamelde informatie ook zeer actueel en relevant in de komende jaren, gezien de toenemende vergrijzende trend. Het aandeel van WMO vervoer zal enkel maar toenemen, waar beleidsmakers op in moeten spelen. Daarnaast gold het onderzoek als (geslaagd) experiment voor het ministerie van Infrastructuur en Milieu om de waarde te toetsen van de koppeling van CBS datasets op microniveau. Een dergelijke koppeling was nog nooit gemaakt door rijksoverheid instanties. Gezien de toenemende beschikbaarheid van waardevolle datasets is dit een onomkeerbare transitie.

De voornaamste beperking van dit onderzoek is het gebrek aan inzicht in de gezondheidssituatie van ouderen. De variabele ‘gezondheid’ ontbreekt helaas in de OViN dataset. Op basis van de literatuurstudie komt de gezondheidssituatie naar voren als een van de meest prominente factoren bij de verklaring van het verplaatsingsgedrag van mensen. Dit geldt in het bijzonder voor ouderen. De toevoeging van gezondheid zou waarschijnlijk de verklaarde variantie aanzienlijk vergroten en wellicht het directe effect van WMO wegverklaren. Een tweede beperking is het ontbreken van een multi-level analyse. Gezien de

‘lagen’ binnen de data (persoons, verplaatsings en ritniveau), leent de dataset zich voor deze analyses. Het gebruik van multi-level analyses verhoogt mogelijk de validiteit van de uitkomsten, aangezien er beter onderscheid wordt gemaakt tussen mensen die zelden en mensen die zeer frequent verplaatsingen afleggen.

§6.3 Vervolgonderzoek

Het onderzoek biedt perspectief voor een verdere verdieping van het verplaatsingsgedrag van ouderen. In dit onderzoek zijn veel waardevolle beschrijvingen naar voren gekomen en zijn de verschillen in verplaatsingsgedrag tussen ouderen met en ouderen zonder WMO-indicatie duidelijk blootgelegd. Een belangrijk punt van aandacht om tot relevant vervolgonderzoek te komen, is de totstandkoming van verplaatsingsgedrag. Het verplaatsingsgedrag is de balans tussen de vraag naar vervoer en het aanbod van vervoer. Het is mogelijk dat ouderen zich anders gedragen wanneer er een ander aanbod van vervoersvoorzieningen is. Hierdoor kan momenteel niet geconcludeerd worden dat de vervoersvraag en het verplaatsingsgedrag van ouderen gelijk aan elkaar zijn. Om de vervoersvraag van ouderen beter te begrijpen, zou een kwalitatieve verdieping op zijn plaats zijn. Met de informatie die hier uit naar voren komt zou er mogelijk nog beter kunnen worden vastgesteld welke individuele kenmerken (of andere factoren) het verplaatsingsgedrag verklaren.

§7. Beleidsaanbeveling

Het onderzoek en de hieruit afgeleide onderzoeksvragen zijn opgesteld om bij te dragen aan de oplossing van het initiële beleidsprobleem: “Hoe kan het ministerie toekomstbestendig beleid creëren om adequaat om te gaan met de veranderende vraag naar vervoer?’’ Deze vraag is zeer breed en gaat over veel meer dan alleen ouderen en de gevolgen van de WMO. Dit betekent overigens niet dat het onderzoek geen bijdrage kan leveren aan de invulling van dit beleid. Ondanks de afbakening tot een beperkte onderzoekspopulatie, is de bruikbaarheid van de informatie zeer hoog. Het gaat namelijk om een van de meest complexe groepen van gebruikers van vervoer. Het overgrote deel van de Nederlanders is in staat om van vele vormen van vervoer gebruik te maken. Het vervoersbeleid van de toekomst is logischerwijs ook voornamelijk gericht op het bedienen van de grote massa. Naast de complexiteit om de onderzoekspopulatie te bedienen, groeit het aantal ouderen de komende jaren sterk. Hierdoor is er des te meer reden om goed onderzoek te doen naar het verplaatsingsgedrag van deze groep.

Een belangrijke afweging die overheidsinstanties moeten maken, is een balans vinden binnen het spanningsveld tussen geld en toegankelijkheid. Er moet efficiënter om worden gegaan met de middelen die beschikbaar zijn, of er moet duidelijk worden gecommuniceerd dat er een grens is aan de verantwoordelijkheid van de overheid. De uitkomsten van dit onderzoek geven aan dat er een duidelijk verschil is in verplaatsingsgedrag van ouderen met en ouderen zonder WMO-indicatie. Er is dus, ondanks de aangeboden WMO vervoersvoorzieningen, sprake van vervoersarmoede of een bepaalde vorm van segregatie. Juist om deze reden is het belangrijk om de aangeboden voorzieningen te evalueren en indien nodig, te heroverwegen. Mogelijk schieten de huidige initiatieven tekort en moet er meer worden gedaan aan de mobiliteit van de onderzoekspopulatie. Aan de andere kant kunnen er vraagtekens worden gezet bij de enorme kosten die worden gemaakt voor het bedienen van een zeer kleine groep mensen (2,4%), terwijl er ook slechts bij een zeer klein aandeel van hun verplaatsingen gebruik wordt gemaakt van doelgroepenvervoer. Bepaald moet worden wat een de overheid wil bereiken; moet het verschil in verplaatsingsgedrag tussen mensen met en mensen zonder WMO-indicatie afnemen? Moet het verschil geheel opgeheven worden? Dit zijn vragen die ook op politiek niveau zullen moeten worden gesteld.

Opvallend resultaat van het onderzoek is de grote invloed van het rijbewijs en/of autobezit. Bijna bij iedere vorm van verplaatsingsgedrag was de rol van het rijbewijs en/of autobezit sterk vertegenwoordigd. Zolang ouderen zelf fysiek en mentaal in staat zijn om te rijden moet

het rijbewijs en/of autobezit daarom gestimuleerd worden. Een andere aanbeveling die hier op aansluit is inspelen op méér dan de individuele verantwoordelijkheden van mensen, zoals momenteel benadrukt is in de WMO. Dit zou betekenen dat er een verschuiving moet ontstaan waarbij de focus op ‘samenredzaamheid’ komt te liggen. Hierin staat centraal dat mensen niet alleen verantwoordelijk zijn voor zijn of haar eigen participatief vermogen in de samenleving, maar dat mensen ook actief gestimuleerd worden om dit voor anderen te doen. In combinatie met het effect van rijbewijs en/of autobezit zou dit kunnen betekenen dat mensen een beroep kunnen doen op mensen binnen hun sociale netwerk. Dit zou het verplaatsingsgedrag van ouderen zonder eigen rijbewijs en/of auto ten goede komen.

Een ander individueel kenmerk dat grote invloed heeft op het verplaatsingsgedrag van ouderen, is de stedelijkheidsklasse van de regio. Het feit dat de mate van stedelijkheid een rol speelt bij de totstandkoming van het verplaatsingsgedrag is geen nieuw fenomeen. Het aanbod van vervoersvoorzieningen op het platteland is immers anders dan de voorzieningen in de stedelijke regio’s. Daarom is het belangrijk dat de rijksoverheid rekening houdt met regio-specifieke factoren. Ondanks het toenemende aantal Nederlanders in stedelijke gebieden is het van belang dat de rijksoverheid inspeelt op de demografische krimpgebieden. Dit zijn namelijk precies de gebieden waar de vervoersvraag zal gaan veranderen in de nabije toekomst.

Referenties

Aarnink, J., & Jankovic, S. (2000) Kwetsbare groepen in Verkeer en Vervoer. *Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk*.

Acker, F. van, F. Witlox en B. van Wee (2007). Exploring the link between Transport Geography and Social Psychology: towards a new conceptual model of travel behaviour. *Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk.*

Bakker, P. Van Hal, J. (2007). Understanding travel behaviour of people with a travel-impeding handicap, "Each trip counts". *Paper for Transportation Research Board 86th Annual Meeting*.

Boussauw, K., & Witlox, F. (2011). *Ruimte, regio en mobiliteit: aspecten van ruimtelijke nabijheid en duurzaam verplaatsingsgedrag in Vlaanderen.* Maklu.

Broese van Groenou, M. I., & van Tilburg, T. G. (2007). Ouder worden in sociaal-relationeel perspectief. *Handboek ouderenpsychologie*, 51-63.

Brunello, G., Fort, M., Schneeweis, N., & Winter Ebmer, R. (2016). The causal effect of education on health: What is the role of health behaviors? *Health economics*, 25(3), 314-336.

Centraal Bureau voor de Statistiek, (2014). Statline: Ondernemingsklimaat: vergrijzing, ontgroening intern. vergeleken, 2000-2050, Den Haag.

Centraal Bureau voor de Statistiek, (2004). Mobiliteitsonderzoek Nederland (MoN), Den Haag.

Dam, F. van & Hilbers, H. (2013). Vergrijzing, verplaatsingsgedrag en mobiliteit. *PBL-publicatienummer: 1122. Planbureau voor de Leefomgeving*, Den Haag.

Dam, C. van & Liefhebber, S. (2014). Uitwerking competenties maatschappelijke ondersteuning. Movisie, Utrecht.

Dijkstra, J. (2017). *De integratie van openbaar vervoer en doelgroepenvervoer in landelijke gebieden in Nederland: Een algemeen toepasbaar evaluatiemodel en case studie in Noord-Limburg* (master thesis). TU Delft, Delft.
URL: https://repository.tudelft.nl/islandora/object/uuid:748029ec-1509-4f33-9021-8773f08c10c2?collection=education

Dijst, M. J., Rietveld, P., & Steg, L. (2002). *Behoeften, mogelijkheden en gedragskeuzen met betrekking tot het verplaatsingsgedrag: een multidisciplinair perspectief.* Coutinho, Bussum.

Dijst, M., & Van Wee, B. (2002). *Verkeer en vervoer.* Couthino, Bussum.

Ewing, R., & Cervero, R. (2001). Travel and the built environment: a synthesis. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board,* (1780), 87-114.

Goldenbeld, C. (2015). Effecten van vergrijzing op verkeersgedrag en mobiliteit: een literatuurstudie. *Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV*, Den Haag.

Harms, L. (2006a). Op weg in de vrije tijd; context, kenmerken en dynamiek van de vrijetijdsmobiliteit. *Sociaal en Cultureel Planbureau,* Den Haag.

Harms, L. (2006b). Mobiliteit. In: A. Steenbekkers, C. Simon en V. Veldheer (red.), Thuis op het platteland; de leefsituatie van platteland en stad vergeleken (p. 213-242*). Sociaal en Cultureel Planbureau,* Den Haag.

Harms, L. (2008) Overwegend onderweg. De leefsituatie en de mobiliteit van Nederlanders. *Proefschrift Universiteit Utrecht,* Den Haag.

Haustein, S. & Siren, A. (2015) Older people's mobility: Segments, factors, trends. *Transnational Transdisciplinary Journal*, vol. 35, nr. 4 p. 466-487.

Hoeymans, N., Timmermans, J. M., De Klerk, M. M. Y., De Boer, A. H., Deeg, D. J. H., Poppelaars, J. L., & De Hollander, A. E. M. (2005). Gezond actief: de relatie tussen ziekten, beperkingen en maatschappelijke participatie onder Nederlandse ouderen. *Rijksinstituut voor Volksgezonheid en Milieu RIVM,* Bilthoven.

Jorritsma, P., Kalter, M. J. O., & Bakker, P. (2008). Grijs op reis: over de mobiliteit van ouderen. *Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid*, Den Haag.

KiM (2013). Mobiliteitsbalans 2013. *Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid KiM, Ministerie van Infrastructuur en Milieu*, Den Haag.

KiM (2014). Mobiliteitsbeeld 2014. *Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, KiM, Ministerie van Infrastructuur en Milieu*, Den Haag.

Kullberg, J. (2005). Ouderen van nu en van de toekomst: hun financiële spankracht, zorgbehoefte en woonwensen. *Sociaal en Cultureel Planbureau*, Den Haag.

Lindenberg, S. (2001). Intrinsic motivation in a new light. *Kyklos*, 54(2-3), 317-342.

McFadden, D. (1974). The measurement of urban travel demand. *Journal of public economics*, 3, 4, 303-328.

MuConsult, (2016). Integratie doelgroepenvervoer en OV. Eindrapportage; *Onderzoek in opdracht van Ministeries van IenM en VWS,* Amersfoort.

Olde Kalter, M. J. T., Hoogendoorn-Lanser, S., & Geurs, K. T. (2014). De eerste resultaten van het Mobiliteitspanel Nederland. *Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk.* 1-15, Eindhoven

Paulley, N., Balcombe, R., Mackett, R., Titheridge, H., Preston, J., Wardman, M., & White, P. (2006). The demand for public transport: The effects of fares, quality of service, income and car ownership. *Transport Policy*, 13(4), 295-306.

Rijksoverheid, (2014). *Memorie van Toelichting van Wet maatschappelijke ondersteuning 2015. Den Haag.*
URL: https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2014/01/14/memorie-van-toelichting-van-wet-maatschappelijke-ondersteuning-2015

Rijksoverheid, (2017). *Zorg en ondersteuning thuis*. Den Haag
URL: https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/zorg-en-ondersteuning-thuis/vraag-en-antwoord/ondersteuning-gemeente-wmo-2015-aanvragen Geraadpleegd op: 10-05-2017

Schwanen, T., Dijst, M., Dieleman, F.M., 2001. Leisure trips of senior citizens: determinants of modal choice. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 91 (3), 347-360.

Schwanen, T., & Páez, A. (2010). The mobility of older people–an introduction. *Journal of Transport Geography*, 18(5), 591-595.

Susilo, Y.O. & M. Dijst (2010), Behavioral decisions of travel-time ratios for work, maintenance and leisure activities in the Netherlands. *Transportation Planning and Technology*, 33, 19-34

Timmerman-Kok, C. & De Weert-Donders, L. (2007). Mobiliteitsbeperking bij ouderen in de regio Gelre-Ijssel. *GGD Gelre-Ijssel*, Deventer.

Tilburg, T.G. van (1998). Losing and gaining in old age: Changes in personal network size and social, support in a four-year longitudinal study. J*ournal of Gerontology: Social Sciences* 53B, Sy3-323.

Wilson, L. M. (2003). An overview of the literature on disability and transport. *Disability Rights Commission*, London.

Woittiez, et al. (2014). Zorg Beter Begrepen. Verklaringen voor de groeiende vraag naar zorg voor mensen met een verstandelijke beperking. *Sociaal en Cultureel Planbureau*, Den Haag.

Zijlstra, T. & Bakker, P. (2016). Cijfers en prognoses voor het doelgroepenvervoer in Nederland. *Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid*, Den Haag.

Appendix

Tabel 1. Steekproefgegevens OViN 2015

Jaar	Doelpopulatie (miljoen)	Uitgezette steekproef	Respondenten		
			Absoluut	Relatief t.o.v. doelpopulatie	Relatief t.o.v. steekproef
2015	16,66	66.987	37.350	0,22%	55,8%

Tabel 2. Beschrijvende statistiek en bivariate analyses met onafhankelijke variabele WMO

		Totaal		WEL WMO		Niet WMO		Verschil
		G	SD	G	SD	G	SD	
Afhankelijke variabelen	Niet/wel verplaatst (0-1)*	0.87	.33	.57	.50	.88	.33	Chi² = 372.31***
	Afstand van de verplaatsingen (0.10-300)	9.41	21.49	4.72	8.37	9.49	21.63	t = 8.58***
	Verplaatsingsmotief (0-1)	.48	.50	.35	.48	.48	.50	Chi² = 17.77***
	Vervoermiddel Eigenvervoer	.95	.22	.75	.43	.95	.21	
	Vervoermiddel openbaar vervoer	.04	.19	.11	.31	.04	.19	Chi² = 499.65***
	Vervoermiddel doelgroepenvervoer	.01	.10	.14	.35	.01	.08	
Onafhankelijke variabele WMO	WMO (0-1)	.02	.13					
Individuele kenmerken	Leeftijd (65-96)	72.17	6.01	79.65	7.16	72.05	5.92	t= -25.48***
Inkomen	tot 10.000	.01	.08	.02	.13	.01	.08	Chi² = 349.69***
	10.000 tot 20.000	.17	.37	.45	.50	.16	.37	
	20.000 tot 30.000	.34	.47	.45	.50	.34	.47	
	30.000 tot 40.000	.23	.42	.07	.25	.24	.43	
	40.000 tot 50.000	.12	.14	.02	.13	.12	.32	
	50.000 of meer	.14	.34	.00	.06	.14	.35	
Opleidingsniveau	Geen opleiding	.01	.09	.02	.14	.01	.09	Chi² = 279.08***
	Basisopleiding	.09	.28	.30	.46	.08	.28	
	Lagere beroepsopleiding	.34	.48	.38	.49	.34	.47	
	Middelbare beroepsopleiding	.26	.44	.19	.39	.26	.44	
	Hogere beroepsopleiding	.28	.45	.08	.27	.28	.45	
	Andere opleiding	.02	.15	.01	.11	.02	.15	
	Rijbewijs/autobezit (0-1)	.88	.32	.48	.50	.89	.31	Chi² = 688.71***
Stedelijkheidsklasse	Niet stedelijk	.10	.30	.05	.22	.10	.30	Chi² = 206.44***
	Weinig stedelijk	.23	.42	.13	.34	.23	.42	
	Matig stedelijk	.18	.39	.14	.35	.19	.39	
	Sterk stedelijk	.32	.46	.26	.44	.32	.46	
	Zeer sterk stedelijk	.17	.38	.41	.49	.17	.37	
	Samenstelling huishouden (0= alleenstaand, 1= met partner)	.69	.46	.38	.49	.69	.46	Chi² = 196.76***

*De variabele wel/niet verplaatst is getoetst op basis van de volledige steekproef van N=18203 [100%]. Deze bestaat uit N=444 [2,44%] voor WEL WMO en N=17759 [97,56%] voor NIET WMO. Alle andere variabelen zijn geanalyseerd op basis van respondenten die zich verplaatst hebben. Deze groep bestaat in totaal uit N=15659 waarvan N=15407 [98,31%] NIET WMO'ers en N=252 [1,61%] WEL WMO'ers.

Tabel 3. Multiple logistische regressie voor afhankelijke variabele WMO

Model 2		Alle ouderen		Enkel ouderen die zich verplaatst hebben	
Individuele kenmerken		B	S.D.	B	S.D.
Leeftijd		.10***	.01	.11***	.01
Besteedbaar inkomen	Tot 10.000	Ref. categorie		Ref. categorie	
	10.000 tot 20.000	.39	.48	-.15	.55
	20.000 tot 30.000	.31	.49	-.15	.56
	30.000 tot 40.000	-.65	.52	-1.30*	.61
	40.000 tot 50.000	-.96	.60	-1.85*	.76
	50.000 of meer	-1.13	.60	-3.45**	1.15
Bezit auto/rijbewijs		-.97***	.12	-.99***	.16
Opleidingsniveau	Geen opleidingsniveau	Ref. categorie		Ref. categorie	
	Basis opleiding	-.32	.25	.05	.39
	Lagere beroepsopleiding	-.63	.25	-.32	.38
	Middelbare beroepsopleiding	-.79**	.26	-.50	.40
	Hogere beroepsopleiding	-1.25***	.30	-.87*	.44
	Andere opleiding	-1.02*	.41	-1.45*	.69
Stedelijkheidsklasse	Niet stedelijk	Ref. categorie		Ref. categorie	
	Weinig stedelijk	.35	.27	.28	.33
	Matig stedelijk	.70**	.27	.54	.33
	Sterk stedelijk	.68**	.26	.52	.31
	Zeer sterk stedelijk	1.68***	.25	1.49***	.31
Samenstelling van het huishouden		.13	.14	.23	.18
	Constante	-10.97***	.84	-11.90***	1.08
N		18203		15659	
	Nagelkerke R^2	.24		.24	

*p < .05, **p < .01, ***p < .001.

Tabel 4. Logistische regressie voor variabele wel/niet weggeweest

Variabele	Categorieën:	Model 1 B	S.D.	Model 3 B	S.D.
WMO		-1.71***	.10	-1.04***	.11
Leeftijd				-.06***	.00
Besteedbaar inkomen	Tot 10.000	Ref. categorie	Ref. categorie	Ref. categorie	Ref. categorie
	10.000 tot 20.000			.38	.22
	20.000 tot 30.000			.54*	.22
	30.000 tot 40.000			.77**	.22
	40.000 tot 50.000			.70**	.23
	50.000 of meer			.70**	.23
Bezit auto/rijbewijs				.39***	.07
Opleidingsniveau	Geen opleiding	Ref. categorie	Ref. categorie	Ref. categorie	Ref. categorie
	Basisopleiding			.33*	.15
	Lagere beroepsopleiding			.60***	.15
	Middelbare beroepsopleiding			.69***	.15
	Hogere beroepsopleiding			1.00***	.15
	Andere opleiding			.55**	.20
Stedelijkheidsklasse	Niet stedelijk	Ref. categorie	Ref. categorie	Ref. categorie	Ref. categorie
	Weinig stedelijk			-.04	.09
	Matig stedelijk			-.06	.09
	Sterk stedelijk			.16	.08
	Zeer sterk stedelijk			.17	.09
Samenstelling huishouden				-.29***	.06
	Constante	1.99***	.02	4.84***	.39
N		18203		18203	
	Nagelkerke R^2	.03		0.10	

*p < .05, **p < .01, ***p < .001.

Tabel 5. Lineaire regressie voor variabele verplaatsingsafstand

Variabele	Categorieën:	Model 1 B	S.D.	Model 3 B	S.D.
WMO		-4.77***	1.36	-1.81	1.39
Leeftijd				-.03	.03
Besteedbaar inkomen	Tot 10.000	Ref. categorie	Ref. categorie	Ref. categorie	Ref. categorie
	10.000 tot 20.000			.38	2.06
	20.000 tot 30.000			.33	2.04
	30.000 tot 40.000			1.58	2.06
	40.000 tot 50.000			1.11	2.09
	50.000 of meer			2.23	2.09
Bezit auto/rijbewijs				3.48***	.61
Opleidingsniveau	Geen opleiding	Ref. categorie	Ref. categorie	Ref. categorie	Ref. categorie
	Basisopleiding			-2.36	1.61
	Lagere beroepsopleiding			-2.13	1.53
	Middelbare beroepsopleiding			-1.60	1.54
	Hogere beroepsopleiding			-.02	1.55
	Andere opleiding			-2.56	1.90
Stedelijkheidsklasse	Niet stedelijk	Ref. categorie	Ref. categorie	Ref. categorie	Ref. categorie
	Weinig stedelijk			-1.33*	.65
	Matig stedelijk			-2.31**	.67
	Sterk stedelijk			-2.22***	.62
	Zeer sterk stedelijk			-2.30**	.69
Samenstelling huishouden				.16	.46
	Constante	9.49***	.17	10.82**	3.48
N		15659		15659	
	Aangepaste R^2	.00		.01	

*p < .05, **p < .01, ***p < .001.

Tabel 6. Logistische regressie voor variabele verplaatsingsmotief

Variabele	Categorieën:	Model 1 B	S.D.	Model 3 B	S.D.
WMO		-.56***	.13	-.60***	.14
Leeftijd				-.00	.00
Besteedbaar inkomen	Tot 10.000	Ref. categorie	Ref. categorie	Ref. categorie	Ref. categorie
	10.000 tot 20.000			-.28	.19
	20.000 tot 30.000			-.15	.19
	30.000 tot 40.000			-.03	.19
	40.000 tot 50.000			-.13	.20
	50.000 of meer			-.155	.20
Bezit auto/rijbewijs				-.06	.06
Opleidingsniveau	Geen opleiding	Ref. categorie	Ref. categorie	Ref. categorie	Ref. categorie
	Basisopleiding			-.02	.15
	Lagere beroepsopleiding			-.17	.14
	Middelbare beroepsopleiding			-.18	.15
	Hogere beroepsopleiding			-.12	.15
	Andere opleiding			-.35*	.18
Stedelijkheidsklasse	Niet stedelijk	Ref. categorie	Ref. categorie	Ref. categorie	Ref. categorie
	Weinig stedelijk			-.02	.06
	Matig stedelijk			-.09	.06
	Sterk stedelijk			-.06	.06
	Zeer sterk stedelijk			-.16*	.07
Samenstelling huishouden				-.26***	.04
	Constante	-.08***	.02	.67*	.33
N		15659		15659	
	Nagelkerke R^2	.00		.01	

*p < .05, **p < .01, ***p < .001.

Tabel 7. Nominale logistische regressie voor verplaatsingsmiddel. Eigen vervoer als referentiegroep.

			Model 1		Model 3	
	Variabele	Categorie	B	S.D.	B	S.D.
Doelgr. vervoer	WMO		3.19***	.21	1.77***	.24
	Leeftijd				.07***	.01
	Besteedbaar inkomen	Tot 10.000	Ref. categorie	Ref. categorie	Ref. categorie	Ref. categorie
		10.000 tot 20.000			-.29	.76
		20.000 tot 30.000			-.16	.76
		30.000 tot 40.000			-2.00*	.91
		40.000 tot 50.000			-.86	.89
		50.000 of meer			-1.84	1.04
	Auto/rijbewijs bezit				-1.91***	.22
	Opleidingsniveau	Geen opleiding			Ref. categorie	Ref. categorie
		Basis opleiding			-.52	.47
		Lage beroepsopleiding			-.75	.46
		Middelbare beroepsopleiding			-.86	.49
		Hoge beroepsopleiding			-1.85**	.62
		Andere opleiding			-15.64	.00
	Stedelijkheid	Niet stedelijk			Ref. categorie	Ref. categorie
		Weinig stedelijk			.69*	.34
		Matig stedelijk			.16	.38
		Sterk stedelijk			.12	.34
		Zeer sterk stedelijk			-.11	.37
	Samenstelling huishouden				.38	.24
OV	WMO		1.26***	.21	.43	.23
	Leeftijd				.01	.01
	Besteedbaar inkomen	Tot 10.000			Ref. categorie	Ref. categorie
		10.000 tot 20.000			-.03	.42
		20.000 tot 30.000			.10	.42
		30.000 tot 40.000			.30	.42
		40.000 tot 50.000			-.37	.45
		50.000 of meer			-.05	.44
	Auto/rijbewijs bezit				-1.32***	.11
	Opleidingsniveau	Geen opleiding			Ref. categorie	Ref. categorie
		Basis opleiding			-.07	.35
		Lage beroepsopleiding			-.05	.33
		Middelbare beroepsopleiding			.16	.34
		Hoge beroepsopleiding			.47	.34
		Andere opleiding			.49	.40
	Stedelijkheid	Niet stedelijk			Ref. categorie	Ref. categorie
		Weinig stedelijk			.54	.28
		Matig stedelijk			.97***	.28
		Sterk stedelijk			1.39***	.26
		Zeer sterk stedelijk			1.87***	.26
	Samenstelling huishouden				-.36**	.11
		Nagelkerke R^2 (voor het hele model)	.03		.16	
	N		15659		15659	
		Likelihood Ratio Test (Chi^2)	162.83***		940.73***	

*p < .05, **p < .01, ***p < .001.