

Krimp, een bereikbaarheidsprobleem?

Een exploratief onderzoek naar de betekenis van bereikbaarheid van voorzieningen in krimpgebieden



Auteur: R.W.A. Kapteijns

Bachelorthesis Planologie

Faculteit der Managementwetenschappen

Radboud Universiteit Nijmegen

2013

Radboud Universiteit Nijmegen



Krimp, een bereikbaarheidsprobleem?

**Een exploratief onderzoek naar de betekenis van bereikbaarheid van
voorzieningen in krimpgebieden**

Auteur: R.W.A. Kapteijns

Studentnummer: 3019357

Begeleider: J. Gersie

Bachelorthesis Planologie

Faculteit der Managementwetenschappen

Radboud Universiteit Nijmegen

Augustus 2013

Radboud Universiteit Nijmegen



Voorwoord

“Hoe kunnen we de ruimte zo efficiënt mogelijk gebruiken?”

Tijdens de afgelopen vier jaar waarin ik planologie studeerde kreeg ik regelmatig van mensen de vraag wat de studie precies inhield. Duidelijk antwoord geven vond ik lastig en meestal gaf ik dan een antwoord vergelijkbaar met bovenstaande vraag. Niets eens zo'n heel slecht antwoord, want ook in dit onderzoek gaat in feite over ruimtegebruik, namelijk krimp. Dit thema kwam in het tweede jaar voor het eerst ter sprake en ik vond het toen al een interessant thema. Toen ik het thema op de onderwerpenlijst zag was de keuze dan ook snel gemaakt.

Terug naar bovenstaande vraag. Om te voldoen aan bovenstaande vraag ga ik ook nu zo efficiënt mogelijk om met *deze* ruimte. Ik houd het daarom kort en wil via deze weg mijn begeleider Jaap Gersie bedanken voor de tijd en energie die hij in deze bachelorthesis heeft gestoken. Na een wat moeizame start heeft hij me met zijn feedback erg geholpen. Daarnaast wil ik de negen respondenten uit Scherpenisse bedanken voor hun bijdrage aan het onderzoek.

Rest mij tot slot u veel leesplezier toe te wensen.

Rick Kapteijns

Gemonde, 16 augustus 2013

Inhoudsopgave

Voorwoord	V
Samenvatting	IX
1 Inleiding	1
1.1 Projectkader	1
1.2 Doelstelling	2
1.3 Insteek vanuit de theorie	3
1.4 Vraagstelling	4
1.5 Onderzoeksmodel	5
1.6 Werkwijze	6
1.7 Opbouw van de thesis	7
2 Theoretisch kader.....	8
2.1 Definities krimp, leefbaarheid en voorzieningen	8
2.1.1 Krimp	8
2.1.2 Leefbaarheid	9
2.1.3 Voorzieningen	11
2.2 Bereikbaarheid en de ruimtelijke interactie theorie	11
2.2.1 Complementariteit en dit onderzoek	12
2.2.2 Transporteerbaarheid en dit onderzoek	13
2.2.3 Tussenliggende mogelijkheden en dit onderzoek	14
2.3 Conceptueel model	15
2.4 Vooruitblik op de operationalisering	15
3 Methodologie	17
3.1 Onderzoeksstrategie en case selectie	17
3.2 Operationalisatie van het conceptueel model	18
3.3 Datamateriaal en dataverzameling	19
3.4 Data-analyse	21
4 Voorzieningen in Scherpenisse.....	22
4.1 Methodische ervaringen: dataverzameling en –analyse	22
4.2 Het dorp Scherpenisse	23

4.3 Vraag en aanbod in Scherpenisse	26
4.4 Verplaatsbaarheid in Scherpenisse	28
4.5 Alternatieve mogelijkheden in Scherpenisse.....	30
4.6 Analyse en voorlopige conclusie.....	31
5 Conclusies	33
5.1 Conclusies.....	33
5.2 Reflectie	35
5.3 Aanbevelingen.....	36
Literatuurlijst	38
Bijlage 1: Interviewguide.....	41

Samenvatting

Demografische krimp is een groeiend probleem, waarmee steeds meer regio's in Nederland te maken krijgen. Een aantal regio's, zoals Limburg, Groningen en Zeeuw-Vlaanderen hebben nu al te maken met demografische krimp. Krimp gaat vaak gepaard met een aftakelend voorzieningenniveau. De angst bestaat dat dit leidt tot afname van de leefbaarheid van de regio. Over de relatie tussen voorzieningen en leefbaarheid is echter nog veel discussie. Met dit onderzoek wordt geprobeerd meer inzicht te geven in deze relatie.

Deze bijdrage zal bestaan uit het beantwoorden van drie vraagstukken. Ten eerste de vraag in hoeverre de bereikbaarheid van voorzieningen gehandhaafd blijft bij de opschaling van voorzieningen. Ten tweede de vraag in hoeverre inwoners van krimpgebieden de opschaling of het verdwijnen van voorzieningen als een probleem ervaren. En tot slot de vraag, als het verdwijnen van voorzieningen een probleem vormt, hoe inwoners dat oplossen. De centrale vraag die hierbij is opgesteld luidt als volgt:

Hoe en in hoeverre wordt het negatieve effect van de afnemende fysieke bereikbaarheid van voorzieningen op de leefbaarheid in krimpgebieden gecompenseerd?

De beantwoording van de onderzoeksvraag verloopt grotendeels aan hand van een aangepaste vorm van de ruimtelijke interactietheorie. De term ruimtelijke interactie wordt in de geografie gebruikt om verplaatsingen van mensen en goederen te omschrijven. In de theorie worden drie voorwaarden onderscheiden waaraan een ruimtelijke interactie moet voldoen.

1. Complementariteit, in dit onderzoek vraag en aanbod. Hierbij staat de wisselwerking tussen vraag en aanbod naar/van voorzieningen centraal.
2. Transporteerbaarheid, in dit onderzoek verplaatsbaarheid. Hierbij wordt gekeken naar de verschillende vervoersmogelijkheden die beschikbaar zijn om voorzieningen te bereiken. Daarnaast wordt gekeken naar de voor- en nadelen in de zin van vervoerskosten en reistijd.
3. Tussenliggende mogelijkheden, in dit onderzoek alternatieve mogelijkheden. Bij deze dimensie wordt gekeken naar de alternatieve mogelijkheden om voorzieningen te bereiken. Drie mogelijkheden zullen worden onderzocht: digitale en/of mobiele voorzieningen, burger- en/of buurtinitiatieven en familie en/of vrienden.

De theorie wordt in hoofdstuk 2 uitgebreid behandeld. Ook worden in dit hoofdstuk enkele relevante begripsdefinities gegeven. In paragraaf 3.2 volgt een uitgebreide operationalisatie van de drie dimensies.

Het onderzoek is opgezet als een exploratief onderzoek, met zowel eigenschappen van een survey als een enkelvoudige casestudy. In het onderzoek wordt een breed scala aan variabelen onderzocht, namelijk de verschillende manieren waarop het negatieve effect van een afnemende bereikbaarheid kan worden gecompenseerd. Door de steekproef zo hoog mogelijk te houden wordt de externe validiteit en betrouwbaarheid van het onderzoek gewaarborgd. Probleem bij een survey is echter de geringe diepgang en interne validiteit. Bij een casestudy zijn deze nadelen minder en daarom is ervoor gekozen om diepgang te genereren door tijdens de interviews (bijlage 1) ook te vragen naar gedachten en meningen van de respondenten. Zo kunnen er uiteindelijk zowel valide als betrouwbare conclusies worden getrokken. De dataverzameling bestaat uit literatuurstudie en semigestructureerde face-to-face interviews. In totaal zijn negen respondenten geïnterviewd. Een uitgebreidere behandeling van de methodologie is te vinden in hoofdstuk 3.

In hoofdstuk 4 staan de resultaten van het onderzoek. Na een korte bespreking van de methodologische ervaringen en introductie van de onderzochte case Scherpenisse worden de drie dimensies elk uitgebreid besproken met behulp van plus/min-tabellen. Deze tabellen geven de verschillende scores per indicator weer, waardoor in een oogopslag kan worden gezien in hoeverre de indicatoren een positieve dan wel negatieve bijdrage leveren aan het probleem in de vraagstelling.

1. Vraag en aanbod. Respondenten geven hierbij aan vaak ontevreden te zijn over het voorzieningenniveau in Scherpenisse, maar wel tevreden te zijn over het voorzieningenniveau buiten Scherpenisse. Op het eiland zijn volgens hen voldoende voorzieningen aanwezig om te voldoen aan de vraag.
2. Verplaatsbaarheid. De auto is met afstand het meest gebruikte vervoersmiddel dat mensen in staat stelt voorzieningen te bereiken. Ook de fiets wordt regelmatig gebruikt, maar dit is dan wel vaak ten gevolge van de afweging tussen de reiskosten en reistijd bij een verplaatsing. Van het openbaar vervoer wordt nauwelijks gebruik gemaakt.
3. Alternatieve mogelijkheden. Respondenten geven aan met enige regelmaat gebruik te maken van digitale en/of mobiele voorzieningen. Dit meestal als aanvullend gebruik, bijvoorbeeld doordat het goedkoper is of vanwege de beschikbare voorraad. Buurt- en/of burgerinitiatieven of familie en/of vrienden worden zelden gebruikt om voorzieningen beter bereikbaar te maken.

Zoals blijkt uit de conclusie in hoofdstuk 5 lijkt het wel mee te vallen met het bereikbaarheidsprobleem. Er zijn verschillende factoren die een positieve bijdrage leveren aan het probleem, zoals een goed regionaal voorzieningenaanbod, het autobezit en het digitale voorzieningenaanbod. De gedachte dat leefbaarheid sterk afhankelijk is van een lokaal voorzieningenaanbod is dan ook onjuist. Voorzieningen zijn slechts een indicator van leefbaarheid en uit het onderzoek is gebleken dat een regionaal voorzieningenaanbod voldoende is.

Er zijn een aantal zaken aan te merken op het onderzoek, waardoor de conclusie minder hard is dan geformuleerd. Zo is de gekozen theorie niet de meest geschikte en de kleine hoeveelheid en soms onduidelijke interviews komen de externe validiteit niet ten goede.

Toch biedt het onderzoek voldoende handvatten voor vervolgonderzoek. Interessante onderwerpen voor vervolgonderzoek zijn bijvoorbeeld de toespitsing van het onderzoek op ouderen, omdat zij minder gebruik maken van digitale voorzieningen en meer afhankelijk zijn van voorzieningen in de regio of toespitsing op het digitale voorzieningenaanbod, waarbij wordt gekeken in hoeverre fysieke voorzieningen vervangbaar zijn voor digitale voorzieningen.

1 Inleiding

1.1 Projectkader

Hoewel demografische krimp nog geen landelijk probleem is, tonen bevolkingsprognoses aan dat steeds meer gemeenten de komende jaren zullen worden geconfronteerd met bevolkingsdaling. In verschillende gebieden, zoals Noordoost-Groningen, Parkstad Limburg en Zeeuws-Vlaanderen speelt het onderwerp al langer een rol (De Groot & Schonewille, 2012, p. 4). Dit zijn de zogenaamde krimpregio's, gebieden waar meerdere buurgemeenten met bevolkingskrimp te maken hebben. Maar ook andere delen van het land zullen in de toekomst te maken krijgen met demografische krimp. Deze regio's worden anticiperregio's genoemd. Bevolkingsprognoses van het Centraal Bureau voor Statistiek tonen de verwachting aan dat de bevolking tot 2038 zal toenemen tot ongeveer 17,5 miljoen en daarna zal gaan krimpen (De Vries & Baris, 2012, p. 7; Verwest & Van Dam 2010, p. 12). Het aantal krimpgebieden zal in de toekomst dus gaan toenemen.

De angst van lokale bestuurders in krimpgebieden is dat demografische krimp gepaard gaat met een afnemende leefbaarheid in het gebied, onder meer door een teruglopend aantal voorzieningen. Naar verwachting vertrekken daardoor nog meer mensen en neemt de leefbaarheid verder af. Door deze neerwaartse spiraal wordt het krimpprobleem steeds groter. De relatie tussen krimp en leefbaarheid is echter niet evident. Leefbaarheid wordt niet alleen bepaald door het regionale voorzieningenniveau, maar ook andere zaken zoals de woonomgeving. Zo toont onderzoek onder bewoners van krimpgebieden aan dat zij vaak tevreden zijn met hun woonomgeving, omdat deze aansluit op hun woonwensen (De Vries & Baris, 2012, p. 13 - 17).

Voor een rendabele voorziening is een minimaal afzetgebied nodig. In het krimpdebat wordt dit 'draagvlak' genoemd (CAB, 2011, p. 7; Hospers, 2010, p.64). Bestuurders en ondernemers zijn geneigd voorzieningen op een hogere schaal aan te bieden door een afnemend draagvlak in krimpgebieden. Voorzieningen verplaatsen zich in veel gevallen dus naar de centraal gelegen kernen. Het gevolg van deze ontwikkelingen is dat in de toekomst de voorzieningen vaak verder van de burger af komen te liggen in krimp- en anticiperregio's (Hospitality Consultants & Scoop, 2011, p. 7; Werkgroep Leefbaarheid en Voorzieningen [WLV], 2011, p. 2; Hospers, 2010, p. 80; Vereniging van Nederlandse Gemeenten [VNG], 2012, p. 15).

Dat voorzieningen in krimpgebieden verder van de burger komen te liggen staat vast. De vraag die daarbij komt kijken is hoe inwoners van krimpgebieden hiermee omgaan (De Vries

& Baris, 2012, p. 14; Leidelmeijer & Marlet, 2011, p. 13). Er zijn in feite dus drie vraagstukken. Ten eerste de vraag in hoeverre de bereikbaarheid van voorzieningen gehandhaafd blijft bij de opschaling van voorzieningen. Ten twee de vraag in hoeverre inwoners van krimpgebieden de opschaling of het verdwijnen van voorzieningen als een probleem ervaren. En tot slot de vraag dat als het verdwijnen van voorzieningen een probleem vormt, inwoners dat oplossen.

Er zijn verschillende ontwikkelingen denkbaar die zouden kunnen bijdragen aan de oplossing van de zojuist genoemde problemen, zoals de groei van mobiliteit de afgelopen decennia en de diverse alternatieve vormen van bereikbaarheid. Door de toegenomen mobiliteit zijn mensen bereid verder te reizen naar bijvoorbeeld grotere winkellocaties met meer aanbod. Er zijn echter wel sociale verschillen. Sommige mensen, zoals kinderen en ouderen, zijn minder mobiel en daardoor afhankelijker van voorzieningen dicht bij huis en naast leeftijd zijn ook de kosten van mobiliteit van belang (De Groot & Schonewille, 2012, p. 27; WVl, 2011, p. 2). Ook zijn er genoeg kansen in de vorm van een mobiel en/of digitaal voorzieningen aanbod. Het internet biedt steeds meer mogelijkheden en nu al worden verschillende diensten ook digitaal aangeboden. Kunnen deze alternatieve mogelijkheden optimaal benut en is er wel vraag naar vanuit de bevolking? (Weltevreden, 2012, p. 12; Van Vught & Boer, 2010, p. 26; Hospers & Reverda, 2012). “Cruciaal is dus voor elke voorziening te weten welke mate van bereikbaarheid acceptabel is voor welke bevolkingsgroep” (De Vries & Baris, 2012, p. 14).

De belangrijkste vraag is dan ook: is de bereikbaarheid van voorzieningen in krimpgebieden werkelijk zo’n probleem en voor zover dat zo is, hoe en in hoeverre worden de ongemakken daarvan vervolgens gecompenseerd door de bewoners?

1.2 Doelstelling

Zoals uit het projectkader naar voren komt is er nog veel onduidelijk over de positie van voorzieningen voor de leefbaarheid in het krimpdebat. Dit onderzoek is voornamelijk gericht op het verschaffen van inzicht in de betekenis van bereikbaarheid van voorzieningen in krimpgebieden. In dit onderzoek zal gekeken worden welke ontwikkelingen een positieve bijdrage kunnen betekenen voor de bereikbaarheid. Bovendien is het maar de vraag of een toenemende afstand naar voorzieningen daadwerkelijk een probleem vormt. Nederland is klein en de afstanden daardoor nauwelijks onoverkoombaar, zeker in vergelijking met het buitenland (Hospers, 2010, p. 65).

De doelstelling van het onderzoek luidt als volgt:

Het doel van het onderzoek is het leveren van een bijdrage aan de bevordering van de leefbaarheid in krimpgebieden door een analyse van de betekenis van bereikbaarheid van voorzieningen in deze gebieden.

De analyse zal worden gedaan aan hand van de drie dimensies van de ruimtelijk interactie theorie, die in aangepaste vorm zal worden gebruikt voor dit onderzoek. De begrippen krimp, leefbaarheid, voorzieningen en bereikbaarheid worden in hoofdstuk 2 toegelicht.

Maatschappelijke relevantie

Het onderzoek is zowel praktijkgericht als theoriegericht. Bij praktijkgericht onderzoek ligt de nadruk op het oplossen van een handelingsprobleem, door kennis te vergaren die kan bijdragen aan de oplossing van het handelingsprobleem (Vennix, 2009, p. 123; Verschuren en Doorewaard, 2007).

De druk op bepaalde voorzieningen in krimpgebieden zal in de toekomst toenemen. De beleidsfocus zal daarom moeten worden verlegd, zodat de inwoners ook dan gebruik kunnen maken van een acceptabele voorzieningenstructuur. Er zal meer moeten worden gekeken naar een regionaal voorzieningenaanbod. Het aanbieden van voorzieningen op regionale schaal is echter een complex proces. De bereikbaarheid van voorzieningen zal onder druk komen te staan. Er is dus meer kennis nodig over de betekenis van bereikbaarheid van voorzieningen, om zo de kwaliteit van de voorzieningenstructuur waar iedereen gebruik van kan maken te waarborgen.

1.3 Insteek vanuit de theorie

In dit onderzoek zal vooral gekeken worden vanuit het oogpunt van de burger: hoe ervaren zij bereikbaarheid. De ruimtelijke interactie theorie van geograaf Ullman is een relatief eenvoudige theorie die verplaatsingen van mensen en goederen beschrijft. Hoewel de theorie hoofdzakelijk gericht is op het begrip verplaatsing, kan deze, zij het in aangepaste vorm, toch nuttig zijn voor dit onderzoek.

Bij ruimtelijke interacties worden drie basisconcepten onderscheiden. Drie voorwaarden voor een verplaatsing: complementariteit (*complementarity*), transporteerbaarheid (*transferability*) en tussenliggende mogelijkheden (*intervening opportunities*). In dit onderzoek zullen echter andere namen worden gebruikt voor de drie concepten, omdat dit beter past in de context van het onderzoek. De namen van de dimensies zijn: vraag en aanbod, verplaatsbaarheid en alternatieve mogelijkheden.

Bij de dimensie vraag en aanbod staat de voorwaarde voor onderlinge afhankelijkheid tussen twee of meer plaatsen centraal. Om ruimtelijke interactie te laten plaatsvinden, moet er in de ene plaats vraag zijn naar bepaald goed en aanbod daarvan in een andere plaats dat hieraan voldoet of een aanvulling is. Centraal bij de verplaatsbaarheid staan de effecten van afstand en kosten van een verplaatsing. Er verschillende technologische ontwikkelingen van de afgelopen decennia die een positief effect hebben gehad op de verplaatsbaarheid van mensen. Alternatieve mogelijkheden tot slot, zijn overige mogelijkheden die ook aan de vraag voldoen. In hoofdstuk 2 zal verder in worden gegaan op de theorie.

Wetenschappelijke relevantie

Het onderzoek zal theoretische bijdrage leveren, doordat een verscherpt inzicht zal worden geleverd aan de relatie tussen leefbaarheid en voorzieningen. In de literatuur worden namelijk verschillende posities ingenomen over dit verband. Zo beweren sommige onderzoekers dat voorzieningen een voorwaarde zijn voor de leefbaarheid, terwijl dit verband door andere onderzoekers wordt ontkracht. Ten tweede kan het onderzoek aanvullen op theorie in dit onderzoek: de ruimtelijke interactietheorie. Deze theorie is relatief oud en daardoor is er voldoende ruimte voor onderzoek over de positie van digitale infrastructuur binnen de theorie. Doordat het onderzoek ook dit thema aan bod laat komen, kan deze relatie mogelijk worden verscherpt. Tot slot zal met het onderzoek worden geprobeerd handvatten bieden voor vervolgonderzoek.

1.4 Vraagstelling

Op basis van de eerder genoemde doelstelling is onderstaande centrale vraag opgesteld.

Hoe en in hoeverre wordt het negatieve effect van de afnemende fysieke bereikbaarheid van voorzieningen op de leefbaarheid in krimpgebieden gecompenseerd?

Om tot een goed antwoord te komen op de hoofdvraag zijn onderstaande vijf deelvragen opgesteld.

1. Wat is de relatie tussen leefbaarheid en de fysieke bereikbaarheid van voorzieningen in krimpgebieden?

Met deze vraag worden gekeken naar de verschillende posities die in de literatuur worden ingenomen over het begrip leefbaarheid en de relatie tussen leefbaarheid en voorzieningen. Zo kan een positie worden ingenomen die in dit onderzoek zal worden gehanteerd.

2. Hoe wordt de afnemende bereikbaarheid van voorzieningen door bewoners ervaren?

Deze vraag moet antwoord geven op het tweede probleem genoemd in het projectkader; namelijk in hoeverre inwoners de toenemende afstand naar voorzieningen als een probleem ervaren. Gezamenlijk vormen de laatste vier deelvragen het empirisch deel van het onderzoek.

3. Hoe en in hoeverre wordt er gecompenseerd vanuit de vraag en het aanbod?

Centraal hierbij staat het vraag- en aanbodvraagstuk. Aan hand van deze dimensie kan worden gekeken of het schuivende voorzieningenaanbod wel of niet leidt tot aanpassing van de vraag.

4. Hoe en in hoeverre wordt er gecompenseerd vanuit de verplaatsbaarheid?

Hierbij staat het vervoers- en kostenvraagstuk centraal. Hierbij kan worden gekeken in hoeverre afstand een barrière vormt en hoe ermee om wordt gegaan. Welke vervoersmiddelen worden gebruikt en wat zijn de consequenties van reiskosten of reistijd die worden gemaakt bij een verplaatsing?

5. Hoe en in hoeverre wordt er gecompenseerd door alternatieve mogelijkheden?

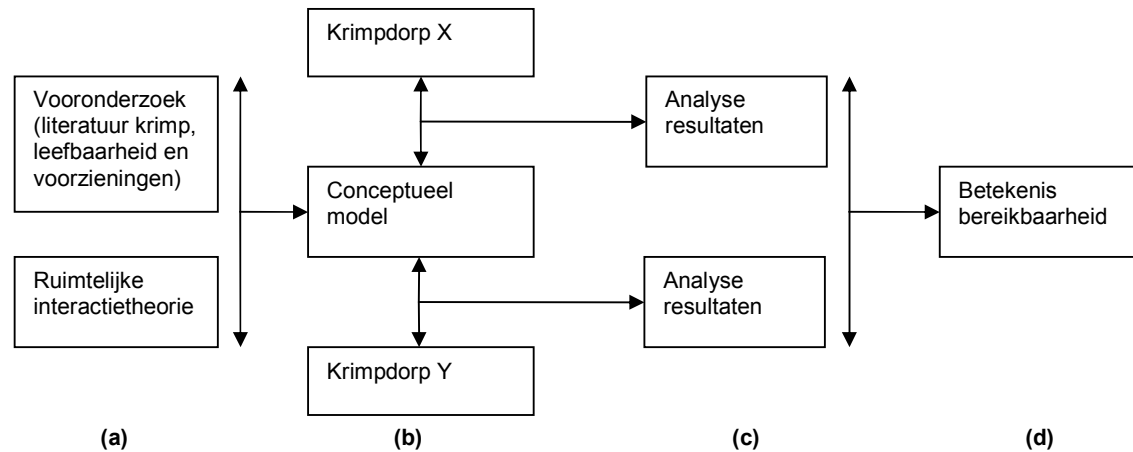
Tot slot staat bij alternatieve mogelijkheden de overige mogelijkheden centraal waarop voorzieningen kunnen worden aangeboden. Bij deze dimensie kan worden gekeken of er in krimpgebieden mogelijk meer gebruik wordt gemaakt van alternatieve mogelijkheden om voorzieningen te bereiken. De antwoorden op de deelvragen moeten voldoende informatie opleveren om de centrale vraag te kunnen beantwoorden.

1.5 Onderzoeksmodel

De beantwoording van de onderzoeksvragen verloopt volgens het onderzoeksmodel, weergegeven in figuur 1.

Door (a) vooronderzoek op basis van algemene literatuur over krimp, leefbaarheid en voorzieningen en meer theoriegerichte literatuur over de bereikbaarheid zal een conceptueel model worden opgesteld (b). De begrippen in het conceptueel model worden geoperationaliseerd en het model in zijn geheel dient als beoordelingscriteria. Vervolgens kan er een x aantal cases worden getoetst aan het conceptueel model. Dit levert informatie

op in de vorm van resultaten (c). Een vergelijking van de verkregen resultaten zal leiden tot (d) een bijdrage aan de betekenis van bereikbaarheid, ofwel de beantwoording van de centrale vraag van het onderzoek.



Figuur 1 Onderzoeksmodel I, betekenis bereikbaarheid (naar Verschuren en Doorewaard, 2007).

1.6 Werkwijze

Het onderzoek heeft een exploratief karakter, omdat er zal worden geprobeerd te onderzoeken welke factoren precies een rol spelen bij de compensatie van de afnemende bereikbaarheid. De onderzoeksstrategieën die in dit onderzoek zullen worden gebruikt zijn literatuuronderzoek en een tussenvorm van het survey en de casestudy. Het literatuuronderzoek dient voornamelijk ter ontwikkeling van het theoretisch kader waarbinnen het onderzoek zal worden onderzocht en de overige twee onderzoeksstrategieën vormen het empirische deel van het onderzoek. Een survey kenmerkt zich doordat de onderzoekseenheden in de breedte worden bestudeerd. Dit is een bruikbare karaktereigenschap voor het onderzoek, omdat op deze manier een groot scala aan mogelijke alternatieven kan worden onderzocht. Een casestudy kenmerkt zich juist door de onderzoekseenheden in de diepte te bestuderen. Ook dit is bruikbaar voor het onderzoek, omdat op deze manier verklaringen kunnen worden gegeven voor bepaalde gedragskeuzes van mensen (Verschuren en Doorewaard, 2007).

Door de relatief korte tijdsomvang, is er voor gekozen om dit onderzoek tot één case te beperken. Het betreft een case met een relatief grote afstand tot diverse maatschappelijke en commerciële voorzieningen. De case die in dit onderzoek zal worden onderzocht is Scherpenisse. Korte, semigestructureerde interviews met inwoners van het dorp vormen de empirische basis van het onderzoek. In hoofdstuk 3 zal verder in worden gegaan op de onderzoeksmethode en case.

1.7 Opbouw van de thesis

Het onderzoek bestaat uit vijf hoofdstukken. In het op dit inleidende hoofdstuk volgende hoofdstuk 2 wordt de bereikbaarheidstheorie uitgebreid behandeld en volgt een toelichting van het conceptueel model waaraan de case wordt getoetst. Daarnaast zullen in dit hoofdstuk de centrale begrippen aan hand van de literatuur daarover worden gedefinieerd en afgestemd op dit onderzoek. Hierna volgt de onderzoeksmethodologie in hoofdstuk 3. In dit hoofdstuk wordt dieper ingegaan op de werkwijze en methoden toegepast in dit onderzoek. Daarnaast wordt de totstandkoming van de case toegelicht en centrale begrippen uit de theorie geoperationaliseerd. Het daaropvolgende hoofdstuk vormt het empirische deel. Hierin zal de case, Scherpenisse, worden geanalyseerd aan hand van deelvraag 3, 4 en 5. Het onderzoek zal tot slot worden afgesloten met een conclusie in hoofdstuk 5. Hierin wordt de centrale vraag beantwoord, gereflecteerd op het onderzoek en worden suggesties gedaan voor vervolgonderzoek en praktijk.

2 Theoretisch kader

In dit hoofdstuk wordt een theoretisch kader uitgezet. Het theoretisch kader vormt de basis voor de analyse in hoofdstuk 4. In paragraaf 2.1 volgen een viertal definities van centrale begrippen in dit onderzoek: krimp, leefbaarheid, voorzieningen en bereikbaarheid. Via het begrip bereikbaarheid wordt de stap gemaakt naar paragraaf 2.2 waarin de ruimtelijke interactie theorie behandeld wordt. De drie dimensies van de theorie worden elk uitgebreid toegelicht en vervolgens gepositioneerd in het conceptueel model in paragraaf 2.3. Tot slot volgt in paragraaf 2.4 een korte vooruitblik op de operationalising.

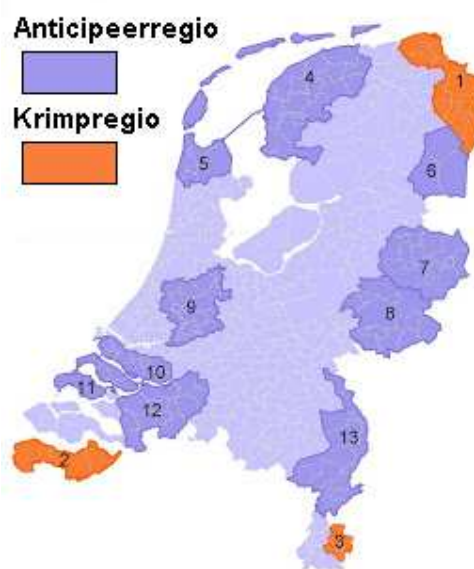
2.1 Definities krimp, leefbaarheid en voorzieningen

In deze paragraaf volgen begripsdefinities van de begrippen krimp, leefbaarheid en voorzieningen.

2.1.1 Krimp

Er zijn verschillende onderzoeken en publicaties die het fenomeen krimp proberen te definiëren. Krimp kan bijvoorbeeld voorkomen in verschillende verschijningsvormen. Een onderscheid dat in verschillende onderzoeken wordt gemaakt, is die tussen krimpregio's en de zogenaamde anticipeerregio's (figuur 2). Krimpregio's, of volgens de Sociaal-Economische Raad [SER] (2011, p. 12) de krimpregio's van de eerste generatie, zijn regio's die al te maken hebben met bevolkingsdaling. In krimpregio's is sprake van een dringende herstructureringsopgave. Voorbeelden van krimpregio's zijn Parkstad Limburg en Zeeuws-Vlaanderen (SER, 2011, p.12). Van anticipeerregio's of krimpregio's van de tweede

generatie wordt verwacht dat deze op korte termijn te maken zullen krijgen met bevolkingskrimp (De Vries & Baris, 2012, p. 7). Anticipeerregio's kunnen leren van de ervaringen elders in het land en van bestuurders wordt vereist dat er actief op bevolkingsdaling wordt ingespeeld, door preventief beleid te voeren (SER, 2011, p.12). Er zijn in totaal tien van deze anticipeerregio's geïdentificeerd (Wergroep Leefbaarheid en



Figuur 2 Krimp- en anticipeerregio's in Nederland (Ruimte voor krimp, 2011).

Voorzieningen [WLV], 2011, p.3). Volgens de Groot & Schonewille (2012, p. 8) bevindt het omslagpunt naar bevolkingskrimp in deze regio's zich tussen nu en 2025. Tevens spreken zij ook van selectieve krimp, wat betekent dat in sommige regio's de samenstelling van de bevolking zal veranderen. In veel gevallen neemt het percentage ouderen toe en het percentage jongeren af (De Groot & Schonewille, 2012, p. 8).

Er worden verschillende oorzaken van krimp gegeven. In de meest eenvoudige vorm kunnen er twee oorzaken worden gegeven: natuurlijke bevolkingsafname en migratie (De Vries & Baris, 2012, p.10) Leidelmeijer en Marlet gaan hier dieper op in en geven vier oorzaken: sociaal-cultureel, conjunctureel, regionaal economisch, en planologisch. Sociaal-culturele ontwikkelingen zijn met name van invloed op het natuurlijk bevolkingsverloop. De conjunctuur beïnvloed zowel de natuurlijke bevolkingsafname als het migratiecijfer. Economische hoogconjunctuur trekt mensen aan, terwijl laagconjunctuur juist mensen afstoot. Actuele problemen zijn ontgroening en vergrijzing van de bevolking. Regionaal economische ontwikkelingen zijn met name van invloed op migratiebewegingen. Ook planologische beslissingen zijn van invloed op de migratiebewegingen (Leidelmeijer & Marlet, 2011, p. 9; Hospers & Reverda 2012). De volgende definitie van bevolkingskrimp zal in deze thesis worden gehanteerd:

Bevolkingskrimp is een structurele daling van het aantal inwoners in een gebied als gevolg van natuurlijke bevolkingsafname en/of migratie.

2.1.2 Leefbaarheid

Eén van de doelen van dit onderzoek is een bijdrage leveren aan de leefbaarheid in krimpgebieden. Leefbaarheid is een omvangrijk begrip en daarom zal eerst een definitie worden gevormd en zal duidelijk worden gemaakt hoe in dit onderzoek voorzieningen worden gepositioneerd ten opzichte van leefbaarheid.

Er zijn verschillende wetenschappelijke disciplines die zich bezighouden met leefbaarheid. Dit kenmerkt zich door het feit dat er tal van definities zijn voor het begrip, die bovendien sterk uiteenlopen doordat er gerefereerd wordt aan uiteenlopende indicatoren. Er is geen algemene definitie van leefbaarheid en in veel gevallen blijkt pas uit de context welke betekenis aan het begrip wordt gegeven. De vaagheid van het begrip heeft daardoor ook één groot voordeel: "Iedereen kan er zijn eigen specifieke invulling aan geven terwijl er tegelijkertijd toch een gemeenschappelijke basis ontstaat (Leidelmeijer & Van Kamp, 2003, p. 28; De Hart, Knol, Maas-de Waal & Roes, 2002, p. 25).

Definities van leefbaarheid vertonen wel een aantal gemeenschappelijke elementen. Leefbaarheid heeft in ieder geval betrekking op de woonsituatie en woonomgeving van mensen. Hierbij kunnen drie dimensies worden onderscheiden:

1. Fysieke kwaliteit van de woonomgeving. Het aantal en niveau (van) voorzieningen wordt in verschillende onderzoeken aangewezen als een indicator van leefbaarheid.
2. Sociale kenmerken. Hierbij kan worden gedacht aan onderlinge betrokkenheid, de kwaliteit van buurtcontacten en vormen van burenhulp.
3. Veiligheid. Bij deze dimensie wordt gedacht aan vormen van criminaliteit die dienen te worden voorkomen (De Vries & Baris, 2012, p. 27; De Hart et al., 2002, p. 25).

Het is moeilijk om de drie dimensies los van elkaar te zien, omdat ze onderling een versterkende werking kunnen hebben. Achteruitgang in een buurt is vaak het gevolg van een aaneenrijging van problemen: een onveilig gevoel in een buurt kan worden toegerekend aan vernielingen of rommel in de buurt (De Hart et al., 2002, p. 215). Deze wisselwerking is belangrijk bij het trekken van conclusies, omdat de fysieke kwaliteit van de leefomgeving moeilijk los kan worden gezien van de veiligheid en sociale kenmerken van een leefomgeving.

Naast de drie dimensies kan leefbaarheid worden opgesplitst in twee facetten:

1. De veronderstelde leefbaarheid. De sociale infrastructuur zoals het woonmilieu, verenigingsleven en voorzieningenniveau.
2. De ervaren leefbaarheid. De leefbaarheid zoals deze door de inwoners wordt geformuleerd.

De relatie tussen het voorzieningenniveau en de ervaren leefbaarheid hoeft dus niet per definitie eenduidig te zijn. Er is discussie over de twee facetten van leefbaarheid en de positie van voorzieningen hierin. Voorzieningen worden enerzijds gezien als een belangrijke maatstaaf voor leefbaarheid, terwijl onderzoek anderzijds aantoont dat juist sociale vitaliteit de leefbaarheid van een regio bepaalt (Provincie Zeeland, n.d., p. 18; Thissen, 2009).

De tweedeling komt deels voort uit de verschillende typen dorpen. Volgens Thissen (2007) zijn er twee typen dorpen. Het (verouderde) autonome dorp, waarbij alle activiteiten (dus ook voorzieningen) in het dorp te vinden zijn en het woondorp waarbij de activiteiten juist buiten het dorp te vinden zijn en inwoners meer waarde hechten aan bijvoorbeeld de aantrekkelijke woonomgeving. Inwoners van autonome dorpen zijn vaak geboren en opgegroeid in het dorp. De inwoners zijn daardoor meer op het dorp zelf gericht. Veel dorpen in Nederland zijn de afgelopen jaren veranderd in woondorpen (Thissen, 2007). De ervaren leefbaarheid zal in een autonoom dorp sterk verschillen van een woondorp wanneer voorzieningen als maatstaaf worden genomen. De volgende definitie van leefbaarheid zal in deze thesis worden gehanteerd:

Leefbaarheid is de mate waarin de veiligheid en de fysieke en sociale inrichting van de leefomgeving aansluiten op de eisen van de betreffende bevolking, waarbij onderscheid kan worden gemaakt tussen de veronderstelde leefbaarheid en de ervaren leefbaarheid.

2.1.3 Voorzieningen

Werkgroep Leefbaarheid en Voorzieningen (2011, p. 4) omschrijft het begrip voorzieningen als “het totaal van middelen en faciliteiten dat mensen ter beschikking staat om deel te nemen aan het maatschappelijke leven”. Het gaat hier wederom om een omvangrijk begrip.

De omvang van het begrip kenmerkt zich in de diverse typen voorzieningen die zijn te onderscheiden. Olde Bijvank (2010, p. 8) onderscheidt twee typen vastgoed: maatschappelijk en commercieel vastgoed. Maatschappelijk vastgoed wordt met name aangeboden door overheidsinstellingen vanuit een maatschappelijk, niet winstgedreven belang. Voorbeelden van maatschappelijke voorzieningen zijn zorg- en onderwijsvoorzieningen. Commercieel vastgoed wordt aangeboden door commerciële organisaties. Commerciële organisaties zijn wel winstgedreven. Voorbeelden van commerciële voorzieningen zijn winkelvevoorzieningen. De volgende definitie van voorzieningen zal in deze thesis worden gehanteerd:

Voorzieningen zijn het totaalpakket van maatschappelijk en commercieel vastgoed dat mensen ter beschikking staat om deel te nemen aan het maatschappelijk leven.

2.2 Bereikbaarheid en de ruimtelijke interactie theorie

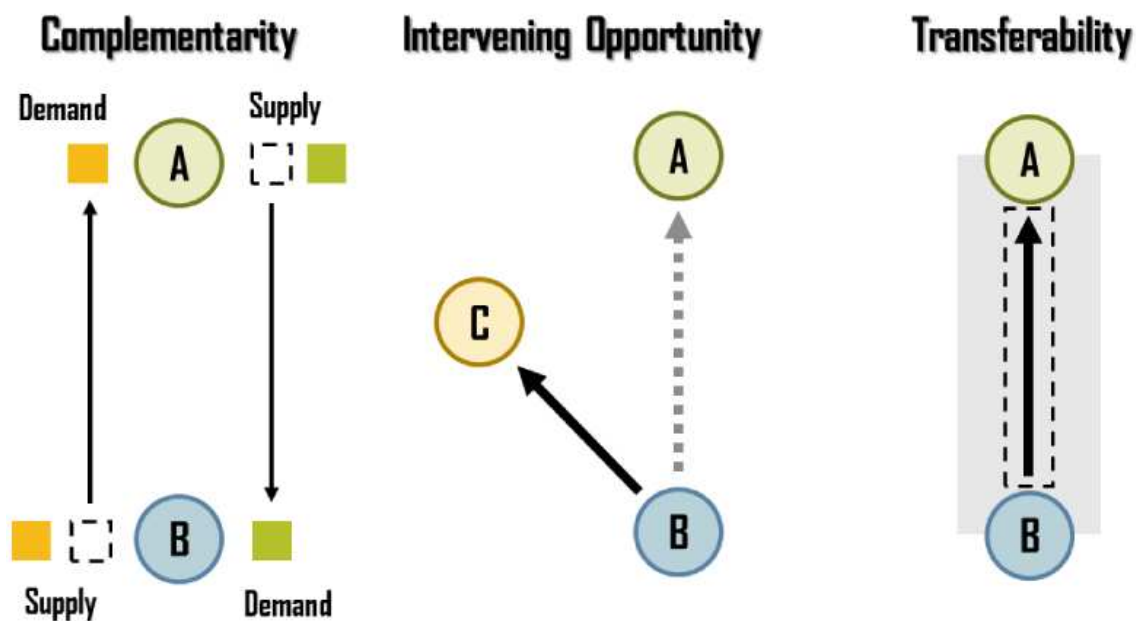
In dit onderzoek zal het begrip bereikbaarheid in brede zin worden onderzocht. Dijst, Geurs en Van Wee (2002, p. 158) maken in Verkeer en Vervoer in hoofdlijnen bij de definiëring van bereikbaarheid duidelijk dat het begrip vanuit twee perspectieven kan worden bekeken: vanuit het individu en vanuit de activiteit. Omdat de auteurs zich echter beperken tot fysieke verplaatsingen, en in dit onderzoek ook elektronisch verkeer zal worden onderzocht zal de definitie die zij hanteren iets worden aangepast. De volgende definitie van bereikbaarheid zal in deze thesis worden gehanteerd:

Bereikbaarheid geeft aan in welke mate de ruimtelijk en digitaal infrastructurele configuratie mensen in staat stelt om voorzieningen op verschillende locaties op diverse tijdstippen te gebruiken (perspectief individu) en in welke mate ruimtelijk en digitaal infrastructurele configuratie voorzieningen in staat stelt om mensen op diverse tijdstippen te ontvangen voor gebruik (perspectief activiteiten).

In de geografie wordt de term ruimtelijke interactie gebruikt om verplaatsingen van mensen, goederen, diensten en informatie te omschrijven. Geograaf Edward Ullman onderscheidt in zijn interactietheorie drie basisconcepten of voorwaarden waaraan ruimtelijke interacties moeten voldoen:

1. Complementariteit (*complementarity*). Centraal hierbij is de verhouding van vraag- en aanbod tussen plaatsen.
2. Transporteerbaarheid (*transferability*). Centraal hierbij zijn de vervoersmogelijkheden en kosten van een verplaatsing.
3. Tussenliggende mogelijkheden (*intervening opportunities*). Centraal hierbij is de ruimtelijke spreiding van plaatsen (Knox & Marston, 2010, p. 27; Kremenec & Asparza, 2010, p. 355).

In figuur 3 staan de componenten schematisch weergegeven. In de nu volgende paragrafen zullen de componenten uitgebreid worden toegelicht.



Figuur 3 Drie componenten bij ruimtelijke interacties (Rodrigue, Comtois & Slack, 2006, p. 165).

2.2.1 Complementariteit en dit onderzoek

De eerste conditie bij ruimtelijke interacties is de voorwaarde dat er onderlinge afhankelijkheid tussen twee of meer plaatsen moet zijn. Plaatsen moeten met andere woorden complementair zijn aan elkaar. Om ruimtelijke interactie te laten plaatsvinden, moet er in de ene plaats vraag of een tekort naar/van bepaald goed zijn en een aanbod of overschot daarvan op een andere plaats dat hieraan kan voldoen (Knox & Marston, 2010, p. 27). In veel gevallen, zoals bij woon-werkverkeer of goederenstromen vinden er in beide

richtingen verplaatsingen plaats, waardoor een wisselwerking tussen de twee locaties onderstaat.

Aan complementariteit tussen plaatsen kunnen een aantal factoren ten grondslag liggen. De eerste factor is een variërende fysieke omgeving and aanwezigheid van hulpbronnen per plaats. Voorbeelden zijn vakantieverkeer als gevolg van complementariteit in het klimaat of olietransport ten gevolge van complementariteit in het aanbod van natuurlijke hulpbronnen. De tweede factor is de verdeling van arbeid. Over het algemeen zijn meer ontwikkelde gebieden gespecialiseerd in kennisgebaseerde productie en minder ontwikkelde gebieden meer gericht op de productie van eenvoudige, ruwe goederen. De derde en laatste factor tot slot zijn de principes van schaalvoordelen en specialisatie. Economische schaalvoordelen leidt tot meer complementariteit tussen plaatsen, waardoor het patroon van de ruimtelijke interactie kan worden beïnvloed (Knox & Marston, 2010, p. 27).

In dit onderzoek zal hoofdzakelijk worden gekeken naar de vraag naar voorzieningen. Doordat voorzieningen in krimpgebieden verder weg (komen te) liggen, neemt in feite het aanbod van voorzieningen af. Onduidelijk is echter wat dat met de vraag naar voorzieningen doet: deze kan of worden aangepast op het aanbod en vinden er minder verplaatsingen plaats of de vraag blijft onveranderd en mensen leggen zich erbij neer dat ze nou eenmaal moeten reizen voor voorzieningen. In dit onderzoek zal daarom worden gesproken van vraag en aanbod.

2.2.2 Transporteerbaarheid en dit onderzoek

Een tweede voorwaarde voor ruimtelijke interacties is de transporteerbaarheid tussen plaatsen. Centraal hierbij is het effect van afstand van de verplaatsing. Of meer specifiek de kosten om een afstand te overbruggen: de frictie van afstand. De transporteerbaarheid van een persoon of goed wordt bepaald door de werkelijke kosten van de verplaatsing, uitgedrukt in geld en/of tijd en de mogelijkheid van het product deze kosten te dragen. Ruimtelijke interactie vindt dus enkel plaats wanneer de opbrengst of het voordeel van de verplaatsing hoger is dan de kosten ervan, zelf wanneer locaties complementair aan elkaar zijn en er geen tussenliggende mogelijkheden zijn (Knox & Marston, 2010, p. 28; Krmeneć & Asparza, 2010, p. 355; Rodrigue, Comtois & Slack, 2006, p. 165).

De kosten van een verplaatsing zijn afhankelijk van de infrastructuur of vervoerswijze (*transport mode*) en vervoersterminals die gebruikt worden voor de verplaatsing. Rodrigue et al (2006) maken onderscheid tussen drie typen vervoerswijzen. Afhankelijk van het oppervlak waardoor zijn zich bewegen zijn dat land-, water- en luchtverkeer. Elke vervoerswijze heeft verschillende vereisten en beperkingen. Daarnaast kan bij een

verplaatsing gebruik worden gemaakt van zogenaamde vervoersterminals. Een vervoersterminal kan worden gedefinieerd als een faciliteit waar personen of goederen samenkomen en/of worden verspreid. Op persoonlijk vervoer na maakt vrijwel iedere verplaatsing gebruik van één of meerdere terminals. Het is tot slot ook van belang dat de infrastructuur aansluit bij de verplaatsing. Zo is het bijvoorbeeld aantrekkelijker om bij verse producten zoals fruit te kiezen voor snelle vervoersmiddelen, terwijl bij bulk producten juist eerder gekozen wordt voor grootschalig en goedkoop transport (Knox & Marston, 2010, p. 28; Rodrigue et al, 2006).

Er zijn verschillende technologische en infrastructurele ontwikkelingen die ertoe hebben geleid dat de transporteerbaarheid van personen en goederen de afgelopen decennia is toegenomen. Dit wordt time-space convergence genoemd. Time-space convergence resulteert in een afnemende frictie van afstand, doordat door genoemde ontwikkelingen de tijd en kosten van een verplaatsing zijn afgenomen. Eén van de meest recente ontwikkelingen is het internet, waardoor locaties opeens een stuk dichterbij elkaar lijken te liggen (Knox & Marston, 2010, p. 28).

In dit onderzoek zal bij deze component hoofdzakelijk worden gekeken naar de barrière die de fysieke afstand vormt bij de verplaatsing naar een voorziening. In de theorie wordt onderscheid gemaakt tussen vervoerswijzen en vervoersterminals die worden gebruikt bij een verplaatsing. Tegenwoordig is er een breed scala aan vervoersmiddelen, met elk voor- en nadelen. De auto is snel, maar tegen hoge kosten, terwijl de fiets langzaam is, maar nauwelijks kosten met zich meebrengt. Daarnaast kunnen mensen de voorkeur geven aan openbaar vervoer, maar zijn daarbij wel afhankelijk van de vervoersterminals, die in krimpgebieden mogelijk in minder mate aanwezig zijn. In dit onderzoek zal daarom worden gesproken van verplaatsbaarheid.

2.2.3 Tussenliggende mogelijkheden en dit onderzoek

Tussenliggende mogelijkheden zijn, in tegenstelling tot complementariteit en transporteerbaarheid, meer van invloed op het volume en patroon van een verplaatsing. Eenvoudig geformuleerd zijn tussenliggende mogelijkheden alternatieve bestemmingen tussen twee locaties die ook aan de vraag voldoen. Verplaatsingen kunnen dus 'van richting veranderen' doordat zich nieuwe mogelijkheden voordoen die ook in de behoefte voorzien en een hogere mate van transporteerbaarheid hebben (Knox & Marston, 2010, p. 29; Krmeneć & Asparza, 2010, p. 355).

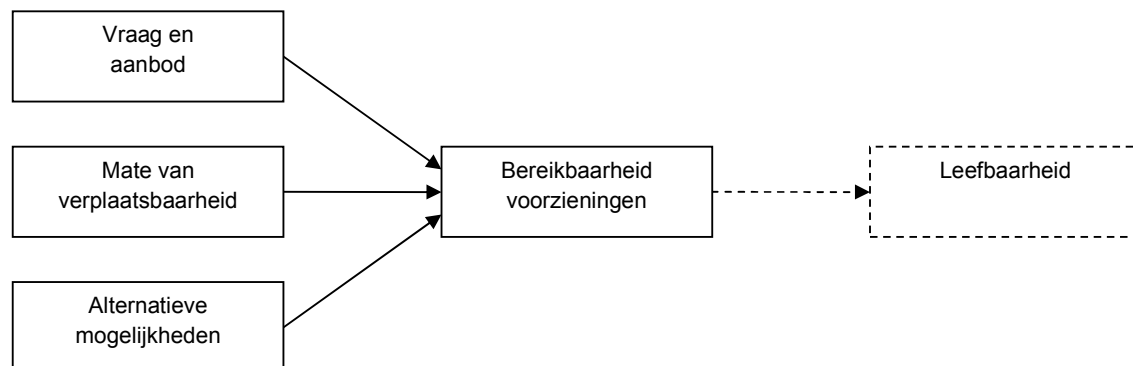
In dit onderzoek zal de nadruk niet zozeer liggen op de ruimtelijke spreiding van locaties, maar meer op de alternatieve mogelijkheden die mensen gebruiken om voorzieningen te

bereiken. Er zijn namelijk ook andere, niet hoofdzakelijk fysieke manieren denkbaar om bepaalde voorzieningen te bereiken. Hierbij kan worden gedacht aan voorzieningen en diensten die worden aangeboden via het internet of de mobiele telefoon. Burger- of buurtinitiatieven die voorzieningen bereikbaar maken zoals de buurtbus of bibliotheekbus. Een andere mogelijkheid tot slot is dat inwoners van krimpgebieden mogelijk meer gebruik maken van familie of vrienden, bijvoorbeeld door gezamenlijk boodschappen te doen of vaker carpoolen. In dit onderzoek zal daarom worden gesproken van alternatieve mogelijkheden.

2.3 Conceptueel model

De theorie beschrijft dat de drie basisbegrippen voorwaarden zijn voor een verplaatsing. Daardoor zouden de begrippen in het conceptueel model niet afzonderlijk van elkaar kunnen worden geplaatst. Toch is er in dit onderzoek voor gekozen dat wel te doen. De componenten zullen elk apart worden onderzocht zodat kan worden gekeken in hoeverre elke component bij kan dragen aan de bereikbaarheid van voorzieningen. De componenten hebben in dit onderzoek daarom meer een verkennend dan een verklarend karakter. Op basis van het onderzoeksdoel en de theorie is figuur 4, het conceptueel model, opgesteld.

De bereikbaarheid van voorzieningen wordt bepaald door drie factoren: vraag en aanbod, verplaatsbaarheid en alternatieve mogelijkheden. De bereikbaarheid van voorzieningen kan vervolgens een bijdrage leveren aan de leefbaarheid.



Figuur 4 Conceptueel model bereikbaarheid voorzieningen.

2.4 Vooruitblik op de operationalisering

In tabel 1 staan bij elk van de drie te onderzoeken dimensies een aantal indicatoren weergegeven, die in paragraaf 2.2 zijn besproken. In paragraaf 3.2 volgt een uitgebreide operationalisatie.

Dimensie	Indicator
Vraag- en aanbod	Vraag naar voorzieningen
	Tevredenheid voorzieningenniveau
Verplaatsbaarheid	Afhankelijkheid vervoersmiddelen
	Afhankelijkheid vervoersterminals
	Kosten verplaatsing
	Reistijd verplaatsing
Alternatieve mogelijkheden	Gebruik digitale voorzieningen
	Gebruik burger- en buurtinitiatieven
	Afhankelijkheid vrienden/familie

Tabel 1 De drie te onderzoeken dimensies met indicatoren.

3 Methodologie

In dit hoofdstuk volgen de onderzoeksmethoden en operationalisatie. Het onderzoek is een tussenvorm van een survey en een casestudy. In paragraaf 3.1 volgt een uitgebreide toelichting van de twee onderzoeksstrategieën. De operationalisatie van het conceptueel model volgt in paragraaf 3.2. In deze paragraaf worden de dimensies doorvertaald naar indicatoren en items voor de vragenlijst (bijlage 1). Paragraaf 3.3 omvat de toelichting bij het datamateriaal en dataverzameling. Tot slot volgt in paragraaf 3.4 toelichting bij de data-analyse.

3.1 Onderzoeksstrategie en case selectie

Dit onderzoek kan worden gekarakteriseerd als een exploratief onderzoek. Het onderzoek is bedoeld om het onderzoeksprobleem te verkennen en handvatten te bieden voor vervolgonderzoek. De gebruikte onderzoeksstrategie is een tussenvorm van het survey en de casestudy.

Het survey

Een belangrijk kenmerk van een survey is dat er gegevens worden verzameld over een relatief groot aantal variabelen. Of meer specifiek voor dit onderzoek: de manieren waarop de negatieve effecten van de afnemende fysieke bereikbaarheid van voorzieningen op de leefbaarheid in krimpgebieden worden gecompenseerd. Een tweede kenmerk van een survey is dat door het hoge aantal onderzoekseenheden, men vaak werkt met een steekproef. Bij een survey wordt deze steekproef over het algemeen aselectief getrokken: de onderzoekseenheden hebben elk een even grote kans om in het onderzoek te worden opgenomen, zodat een zo representatief mogelijk beeld kan worden geschetst van de populatie.

Uiteindelijk is het mogelijk om met behulp van een survey algemeen geldende uitspraken te doen, de externe validiteit ligt dus hoog. Een survey is ook een betrouwbare vorm van onderzoek, wanneer er voldoende onderzoekseenheden worden onderzocht. Een minpunt van de survey is de geringe diepgang en lage interne validiteit in vergelijking met andere onderzoeksmogelijkheden. Om toch diepgang te genereren is daarom gekozen voor een tussenvorm van het survey en de casestudy (Korzilius, 2008, p. 121; Verschuren en Doorewaard, 2007).

De casestudy

Een belangrijk kenmerk van een casestudy is het verrichten van onderzoek in de diepte. Door middel van nauwkeurige en gedetailleerde waarnemingen van een beperkt aantal onderzoekseenheden kan een diepgaand beeld worden gevormd van de wijze waarop bepaalde processen zich voltrekken (Verschuren en Doorewaard, 2007). De keuze voor de casestudy vloeit voort uit de gedachte dat hierdoor verklaringen kunnen worden gegeven voor bepaalde keuzes van de respondenten door naar hun meningen en gedachten te vragen.

Het onderzoek is een enkelvoudige casestudy, wat wil zeggen dat er één case wordt onderzocht: Scherpenisse. Bij het selecteren van de case is gelet op het feit dat er de afgelopen jaren voorzieningen uit het dorp zijn verdwenen. In Scherpenisse, gemeente Tholen sloot in 2013 de dorpssupermarkt. Hiermee verdween één van de laatste voorzieningen en ontmoetingsplaatsen in het dorp. In hoofdstuk 4 zal dieper in worden gegaan op de case.

3.2 Operationalisatie van het conceptueel model

Centraal in dit onderzoek is de analyse van bereikbaarheid aan hand van de ruimtelijke interactietheorie, toegelicht in het vorige hoofdstuk. Daarbij werd onderscheid gemaakt tussen drie dimensies: vraag- en aanbod, verplaatsbaarheid en alternatieve mogelijkheden. Aan hand van deze drie dimensies zullen de onderzoeksobjecten worden geanalyseerd.

Vraag- en aanbod

Onder de dimensie vraag- en aanbod vallen de indicatoren die te maken hebben met de vraag naar en het aanbod van voorzieningen. Er zijn hierbij drie indicatoren die zullen worden gemeten. Ten eerste de werkelijke vraag naar voorzieningen, waarbij wordt gekeken van welke voorzieningen er gebruik wordt gemaakt. Daarna zal worden gekeken naar de tevredenheid van de inwoners over het voorzieningenniveau in en buiten het dorp. Zo kan worden aangetoond of zij tevreden zijn met minder voorzieningen, doordat andere factoren sterker bepalend voor de leefbaarheid in hun woongebied of dat zij de vraag naar voorzieningen bagatelliseren.

Verplaatsbaarheid

Bij de dimensie verplaatsbaarheid wordt gekeken naar vier indicatoren. Bij de eerste indicator, de afhankelijkheid van vervoersmiddelen wordt gemeten in of inwoners afhankelijk zijn van de beschikbare vervoersmiddelen en in hoeverre zijn de toenemende afstand naar voorzieningen hiermee kunnen compenseren. Voor de afhankelijkheid van vervoersterminals zal hetzelfde worden gedaan. Bij de indicatoren kosten verplaatsing en reistijd verplaatsing

zal worden gekeken welke consequenties deze factoren hebben voor de vervoermiddelenkeuze.

Alternatieve mogelijkheden

Onder de dimensie alternatieve mogelijkheden vallen de overige denkbare indicatoren die kunnen bijdragen aan de bereikbaarheid van voorzieningen. Ten eerste zal worden gekeken in hoeverre er gebruik wordt gemaakt van digitale en mobiele mogelijkheden om voorzieningen te bereiken. Hetzelfde zal worden gedaan voor de tweede indicator, waarbij gekeken wordt naar burger- en buurtinitiatieven. Tot slot wordt gekeken in hoeverre inwoners afhankelijk zijn van familie of vrienden bij het bereiken van voorzieningen. De operationalisatie staat in tabel 2 schematisch weergegeven.

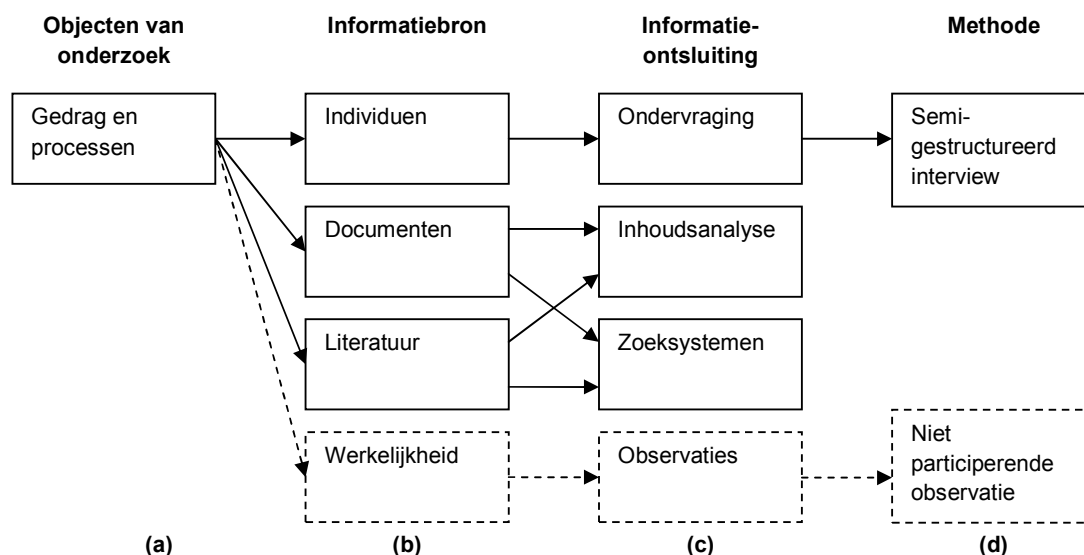
Dimensie	Indicator	Vragenlijst
Vraag- en aanbod	Vraag naar voorzieningen	Van welke voorzieningen maakt u regelmatig gebruik? Maakt u veel gebruik van voorzieningen?
	Tevredenheid voorzieningenniveau binnen dorp	Bent u tevreden over het voorzieningenniveau binnen uw dorp?
	Tevredenheid voorzieningenniveau buiten dorp	Bent u tevreden over het voorzieningenniveau buiten uw dorp?
Verplaatsbaarheid	Beschikbaarheid/afhankelijkheid vervoersmiddelen	In hoeverre bent u afhankelijk van vervoersmiddelen om voorzieningen te bereiken?
	Beschikbaarheid/afhankelijkheid vervoersterminals	In hoeverre bent u afhankelijk van vervoersterminals om voorzieningen te bereiken?
	Kosten verplaatsing	In hoeverre zijn de kosten bij een verplaatsing voor u bepalend?
	Reistijd verplaatsing	In hoeverre is de reistijd bij een verplaatsing voor u bepalend?
Alternatieve mogelijkheden	Gebruik van digitale en mobiele voorzieningen	In hoeverre maakt u gebruik van digitale voorzieningen?
	Gebruik van burger- en buurtinitiatieven	In hoeverre maakt u gebruik van burger- en/of buurtinitiatieven?
	Afhankelijkheid van vrienden/familie	In hoeverre bent u afhankelijk van familie en/of vrienden bij het bereiken van voorzieningen?

Tabel 2 De drie te onderzoeken dimensies met indicatoren en vragenlijst items.

3.3 Datamateriaal en dataverzameling

Een belangrijke vraag bij het doen van onderzoek is het soort datamateriaal dat gebruikt wordt en hoe dit datamateriaal bemachtigd kan worden. Vanuit de vraagstelling is daarom

het model opgesteld in figuur 5, naar het stappenplan van Verschuren en Doorewaard (2007).



Figuur 5 Onderzoeksmodel II, informatiebronnen en –ontsluiting (naar Verschuren en Doorewaard, 2007).

In dit onderzoek zal worden geprobeerd inzicht te geven in de betekenis van bereikbaarheid: het object van het onderzoek. Afhankelijk van de deelvraag zullen hoofdzakelijk drie soorten informatiebronnen worden geraadpleegd. De eerste en tweede deelvraag kunnen grotendeels worden beantwoord door het bestuderen van documenten en literatuur. De informatie hiervan zal worden ontsloten met behulp van zoeksystemen en inhoudsanalyses. De derde, vierde en vijfde deelvraag zullen hoofdzakelijk worden beantwoord door middel van ondervraging van inwoners. De informatie zal door semigestructureerde face-to-face interviews worden ontsloten. Aanvullend zal bij het onderzoek gebruik worden gemaakt van niet-participerende observaties van de werkelijkheid om extra inzicht te bieden. Hier ligt echter niet de prioriteit.

Het open, semigestructureerde interview

Open interviews zijn over het algemeen goed geschikt voor kleinschalige, kwalitatief gerichte onderzoeken. Het open interview biedt ruimte voor het perspectief van de respondent, mede doordat deze niet afhankelijk is van vooraf gegeven antwoordmogelijkheden. De verwerking van een open interview vergt echter meer tijd en daardoor is het aantal respondenten beperkter.

Om het interview toch enigszins richting te geven is gekozen voor een semigestructureerde opzet. Bij de interviews is gebruik gemaakt van een interviewgide (bijlage 1). Door de interviewgide wordt enige mate van houvast gecreëerd door bepaalde

onderwerpen hetzelfde te houden bij elk interview, maar blijft er toch voldoende ruimte over voor de respondent om zijn of haar mening te geven.

De steekproefgrootte

De juiste steekproefgrootte is belangrijk voor de validiteit en betrouwbaarheid van een onderzoek. Volgens Korzilius (2008) hoort bij een populatieomvang van circa 1.800 een steekproefgrootte van 317 respondenten. Door de beperkte tijd is dit aantal onhaalbaar. Daarnaast vertonen de vragen gedeeltelijk karaktertrekken van een casestudy, waardoor met name het verwerken van de interviews veel tijd vergt. Hierdoor is ervoor gekozen om twaalf interviews te houden.

De respondenten zullen op een aselechte manier worden getrokken. Dat houdt in dat iedereen een gelijke kans heeft om in de steekproef terecht te komen. Er is gekozen voor een aselechte steekproef omdat het vanwege de populatiegrootte onmogelijk is om iedereen te benaderen. Echter, omdat voor een beperkt aantal van twaalf respondenten is gekozen zal de populatie wel nader worden vergeleken met statische gegevens, om te kijken in hoeverre de getrokken steekproef representatief is (Korzilius, 2008).

3.4 Data-analyse

De basis van de analyse wordt gevormd door de theorie van hoofdstuk 2, de operationalisering van paragraaf 3.2 en het datamateriaal en –verzameling van paragraaf 3.3. De afgenomen interviews zijn omgezet in transcripties, zodat deze makkelijker kunnen worden geanalyseerd. In hoofdstuk 4 zal vervolgens per dimensie worden gekeken in hoeverre vanuit deze dimensie wel of niet een bijdrage wordt geleverd aan het oplossen van het bereikbaarheidsprobleem uitgezet in hoofdstuk 1. Dit wordt gedaan aan hand van plus/min-tabellen. Per dimensie en indicator wordt een score toegekend in de vorm van een plus (positief effect) of een min (nauwelijks of geen effect). De score wordt gemotiveerd aan hand van ervaringen en meningen van inwoners voortgekomen uit de interviews. Uiteindelijk worden in paragraaf 4.5 de drie plus/min-tabellen samengevoegd tot één geheel, waardoor in een oogopslag kan worden gezien vanuit welke dimensie welke bijdrage levert.

4 Voorzieningen in Scherpenisse

In dit hoofdstuk volgt de analyse van het onderzoek. De analyse wordt gedaan op basis van het theoretisch kader reeds beschreven in hoofdstuk 2 en volgens de onderzoeksmethoden zoals beschreven in hoofdstuk 3.

Allereerst zal er worden ingegaan op de methodische ervaringen. Hierin wordt toegelicht hoe het onderzoek is verlopen in verhouding tot de planning. Daarnaast volgt een korte beschrijving van de respondenten, waarmee kan worden aangegeven in hoeverre de respondenten gezamenlijk een representatief beeld opleveren van de onderzochte bevolking. In de tweede paragraaf volgt een inleiding op het dorp Scherpenisse en de buurtwinkel die in 2013 haar deuren sloot. In de daarop volgende drie paragrafen volgt de analyse aan hand van de drie dimensies uit het theoretisch kader. Tot slot volgt in de laatste paragraaf de uiteindelijke analyse en een vooruitblik op de conclusie.

4.1 Methodische ervaringen: dataverzameling en –analyse

Het selecteren van een geschikte case bleek een lastige opgave. Verschillende cases zijn de revue gepasseerd, maar bleken na nadere analyse toch onvoldoende geschikt. De meest voorkomende problemen waren een te lange reistijd of het feit dat er, ondanks het verdwijnen ervan, relatief veel voorzieningen in het dorp waren. Deze verstoringen hebben ertoe geleid dat, mede door het korte tijdsbestek waarin het onderzoek plaatsvindt, er minder interviews gehouden zijn dan aanvankelijk gepland. Van de twaalf geplande interviews zijn er uiteindelijk negen gehouden.

Ook het benaderen van de respondenten leverde problemen op. Met name ouderen gaven aan geen zin of tijd te hebben om mee te werken. Ook haakten veel inwoners af na het horen van het interviewthema: voorzieningen. Men gaf aan dat er geen voorzieningen waren en er weinig over te vertellen viel.

Ondanks eerder genoemde verstoringen is het toch gelukt om een representatief beeld van de bevolking te krijgen. In tabel 3 staan een aantal algemene gegevens van de respondenten weergegeven. De gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek [CBS] te vinden in tabel 4 tonen aan dat de onderzochte groep redelijk representatief is voor de totale bevolking. Verdere gegevens van het CBS tonen aan dat de bevolking voor ongeveer 50,9% uit mannen bestaat, tegenover 49,1% vrouwen. Dit betekent dat de mannen in dit onderzoek licht ondervertegenwoordigd zijn. De gemiddelde huishoudensgrootte bedraagt volgens het CBS 2,7 en komt daarmee in de buurt van de onderzochte groep. Daarbij dient

wel te worden opgemerkt dat het aantal eenpersoonshuishoudens en huishoudens zonder kinderen licht is ondervertegenwoordigd.

Respondent	Leeftijd	Geslacht	Gezinssamenstelling
1	21	Vrouw	2 volwassenen, 1 thuiswonend kind
2	30	Vrouw	2 volwassenen, 2 thuiswonende kinderen
3	32	Vrouw	2 volwassenen, 2 thuiswonende kinderen
4	35	Vrouw	2 volwassenen, 2 thuiswonende kinderen
5	54	Vrouw	2 volwassenen, 3 thuiswonende kinderen
6	59	Man	2 volwassenen, 2 thuiswonende kinderen
7	65	Man	2 volwassenen
8	81	Man	1 volwassene
9	84	Vrouw	1 volwassene

Tabel 3 Algemene gegevens van de respondenten.

	Tot 25 jaar	25 tot 45 jaar	45 tot 65 jaar	65 jaar en ouder
Bevolkingspercentage naar leeftijd	39%	25%	22%	14%

Tabel 4 Bevolkingspercentage naar leeftijd (CBS Statline, 2013).

Desondanks is de verwachting dat de negen respondenten voldoende informatie opleveren om generaliserende uitspraken te doen. Het is onwaarschijnlijk dat meer respondenten tot een andere zal conclusie leiden, omdat de antwoorden van de negen respondenten niet sterk van elkaar verschillen. De kans is klein dat extra respondenten nieuwe of afwijkende informatie opleveren.

Tabel 5 geeft het legenda weer bij de plus/min-tabellen in paragrafen 4.3, 4.4, 4.5 en 4.6. De score is bepaald aan hand van het aantal respondenten dat positief of negatief antwoordde op bepaalde thema's en zal in de betreffende paragrafen worden geïllustreerd aan hand van de mening van respondenten.

Legenda		
++	Zeer hoog	8-9 respondenten
+	Hoog	6-7 respondenten
+/-	Gemiddeld	4-5 respondenten
-	Laag	2-3 respondenten
--	Zeer laag	0-1 respondenten

Tabel 5 Legenda bij de plus/min-tabellen.

4.2 Het dorp Scherpenisse

Scherpenisse is een kerkelijk dorp op het Zeeuwse eiland Tholen gelegen tussen de kernen Poortvliet en Sint-Maartensdijk (figuur 5). Tot 1971 was Scherpenisse, samen met de buurtschappen Gorishoek en Westkerke een zelfstandige gemeente. Op 1 juli 1971 ging de gemeente op in de gemeente Tholen. Scherpenisse is één van de kleinste en oudste woonkernen op het eiland met ongeveer 1.800 inwoners (Gemeentearchief Tholen, 2013; Eiland Tholen, 2013).



Figuur 5. Het dorp Scherpenisse en het eiland Tholen (google.maps, 2013).

Wanneer wordt gekeken naar het aantal voorzieningen kan Scherpenisse het beste worden geclassificeerd als een woondorp. Het dorp is niet zelfvoorzienend wat betreft het voorzieningenniveau en daardoor geen autonoom dorp. Eén respondent geeft zelfs expliciet

aan te zijn verhuist naar Scherpenisse vanwege de aangename woonomgeving. Desondanks is het lastig om het dorp enkel als woondorp te zien. Een aantal respondenten geeft namelijk aan te zijn geboren en opgegroeid in Scherpenisse en niet bereid zijn ooit te verhuizen. Daarmee vertoont het dorp ook enige karaktertrekken van het autonome dorp. De werkelijkheid zit er in feite dus tussenin.

Hoewel verschillende gemeenten in Zeeland in de toekomst te maken krijgen met krimp, verwacht men in de gemeente Tholen juist een toename van de bevolking. Prognoses per kern tonen aan dat ook in Scherpenisse de bevolking tot 2021 zal toenemen met 7%. Desondanks is het voorzieningenniveau in Scherpenisse zeer minimaal. Naast een benzinestation, een kerk en een Chinees restaurant zijn er weinig voorzieningen te vinden. Bovendien is de buurtsupermarkt nog niet lang geleden gesloten, wat het dorp toch geschikt maakt voor dit onderzoek. Om gebruik te kunnen maken van voorzieningen moet worden uitgeweken naar de omliggende dorpen en steden (figuur 5).

De dorpswinkel

De dorpswinkel in Scherpenisse aan de Weststraat opende haar deuren op 3 november 2010 als initiatief van de Spar, Sjabloom Zorg en woningcorporatie Stadlander. De dorpswinkel is niet de eerste winkelvoorziening in het dorp. Voorheen stond er bij het benzinestation in het dorp een winkelwagen. Aan de winkelwagen kwam echter een eind, en nauwelijks drie jaar na de opening beging de dorpswinkel hetzelfde lot en sloot de deuren op 31 maart 2013. De dorpswinkel was onvoldoende winstgevend en kon nauwelijks concurreren met de grotere supermarkten op het eiland Tholen ("Sluiten dorpswinkel drama", 2013, p. 1).

Het verdwijnen van de buurtsuper heeft niet alleen gevolgen voor het voorzieningenniveau in het dorp, maar ook op de leefbaarheid. Met het verdwijnen van de buurtsuper is geen locatie meer in Scherpenisse voor de dagelijkse boodschappen en moeten bewoners uitwijken naar omliggende dorpen en steden. Een deel van de vaste bezoekers van de dorpswinkel kwam echter niet alleen voor de boodschappen, maar had een bezoekje aan de buurtsuper ook een sociale kant. De buurtsuper stelde ze in staat om het huis uit te zijn en een gesprek aan te knopen met buurtbewoners. De ontmoetingsfunctie in het dorp is verdwenen.

Krimp in Zeeland

In 2007 is in opdracht van Provinciale Staten van Zeeland onderzocht wat de gevolgen zijn van demografisch veranderingen in Zeeland. Uit dit onderzoek blijkt dat de provincie de komende tijd met een aantal uitdagingen te maken krijgt. De uitdagingen zijn opgenomen in

de notitie Onverkende Paden. Een aantal uitdagingen die voor dit onderzoek relevant zijn, is het voorzieningenpeil, basisonderwijs en openbaar vervoer aanpassen aan de nieuwe situatie. De aanpassing bestaat uit het clusteren van voorzieningen, de kwaliteit van voorzieningen op pijl houden en zoeken naar slimme combinaties. Maatschappelijke betrokkenheid van bewoners speelt ook een sleutelrol. Burgerinitiatieven in kleine kernen moeten in de toekomst worden uitgelokt en gestimuleerd (Provincie Zeeland, 2008, p. 10).

De uitdagingen in de notitie Onverkende Paden zijn vervolgens vertaald in uitgangspunten. Eén van de aandachtspunten heeft betrekking tot het onderwerp van dit onderzoek: leefbaarheid en voorzieningen. Onderzoek in Sluis toont aan dat de afwezigheid van voorzieningen een geen negatief effect heeft op de leefbaarheid, maar het verdwijnen van voorzieningen wel. Daarnaast toont het onderzoek aan leefbaarheid ook wordt beïnvloedt door factoren zoals de woonomgeving en overlast.

Het nieuwe uitgangspunt dat de provincie stelt luidt: “sociale samenhang is essentieel voor de leefbaarheid van een dorp of wijk” (Provincie Zeeland, n.d., p. 18). De focus wordt gelegd op het bundelen van voorzieningen, door bijvoorbeeld het stimuleren van multifunctionele accommodaties. Het voorzieningenniveau schuift op van lokaal naar regionaal. Om de leefbaarheid te waarborgen is sociale samenhang essentieel en dient zoveel gezamenlijk mogelijk te worden gestimuleerd door overheden, corporaties, projectontwikkelaars en buurtgemeenschappen. Daarbij zijn drie doelstellingen opgesteld:

1. Verbetering woonkwaliteit.
2. Ontmoetingsfuncties behouden of creëren.
3. Voorzieningen bereikbaar houden.

Voor dit onderzoek is voornamelijk het derde punt van belang. Uitgangspunt is niet het behoud van voorzieningen, maar de kwaliteit en bereikbaarheid ervan. Mobiliteitsondersteuning, internet en een goede afstemming tussen vraag en aanbod worden reeds als oplossingen genoemd (Provincie Zeeland, n.d.).

4.3 Vraag en aanbod in Scherpenisse

In tabel 6 staat de score per indicator bij de dimensie vraag en aanbod weergegeven. Daarna volgt een toelichting over de scores.

Vraag en aanbod	Score
Vraag naar voorzieningen	+-
Tevredenheid voorzieningenniveau in het dorp	--
Tevredenheid voorzieningenniveau buiten het dorp	++

Tabel 6 Plus/min-tabel bij de dimensie vraag en aanbod

Vraag naar voorzieningen

In tabel 7 staat de vraag van de respondenten naar verschillende typen voorzieningen in en buiten Scherpenisse weergegeven. Zo geven bijvoorbeeld vier van de negen respondenten aan regelmatig gebruik te maken van het benzinestation. Elke respondent geeft aan gebruik te maken van tenminste twee of meer voorzieningen. Er wordt zowel gebruik gemaakt van maatschappelijke als commerciële voorzieningen. De supermarkt wordt het meest genoemd, maar verder varieert het type voorziening per respondent sterk. Veel van de voorzieningen die genoemd zijn in tabel 7 zijn niet te vinden in het dorp. Voor voorzieningen als de supermarkt, zorgvoorzieningen, sportvoorzieningen, middelbaar en hoger onderwijs moet men uitwijken naar omliggende dorpen.

Voorziening	Vraag
Supermarkt	8
Benzinestation	4
Zorgvoorzieningen	4
School	2
Pinautomaat	2
Groenvoorzieningen	2
Postkantoor	1
Kerk	1
Kapper	1
Sportvereniging	1
Restaurant/café	1
Garage	1

Tabel 7 Vraag naar bepaalde typen voorzieningen.

Tevredenheid voorzieningenniveau in en buiten het dorp

Een ruime meerderheid van de respondenten geeft aan ontevreden te zijn over het voorzieningenniveau in Scherpenisse. De motivatie die inwoners geven voor de ontevredenheid is kort, maar duidelijk: er is niets. Er is slechts één respondent die wel tevreden is, maar geeft aan dat dat met name komt door het feit dat ze in Scherpenisse woont vanwege de rust. Over het voorzieningenniveau buiten het dorp zijn de respondenten wel tevreden. In omliggende dorpen Sint Maartensdijk, Sint-Annaland, Tholen en Steenberg en in de stad Bergen op Zoom zijn volgens hen wel voldoende voorzieningen aanwezig.

Inwoners van het dorp geven aan vaak al jaren in het dorp te wonen of er te zijn geboren en er om die reden niet willen vertrekken. Ze hebben door de jaren heen verschillende kleine voorzieningen zien komen en verdwijnen. Men geeft aan dit vervelend te vinden en dat het wellicht afdoet aan de leefbaarheid, maar is niet bereid te verhuizen. Andere factoren lijken dus zwaarder te worden gewogen dan het voorzieningenniveau.

Hoewel inwoners van Scherpenisse accepteren dat er weinig voorzieningen zijn in het dorp, geven verschillende inwoners wel aan een kleine supermarkt voor de vergeten of dagelijkse boodschappen te missen. De kleine buurtsupermarkt die in eind maart sloot leek de oplossing, maar de relatief hoge prijzen en ongunstige openingstijden maakten de supermarkt onvoldoende onaantrekkelijk en daardoor niet levensvatbaar.

4.4 Verplaatsbaarheid in Scherpenisse

Tabel 8 geeft de score per indicator bij de dimensie verplaatsbaarheid weer. Vervolgens volgt per indicator een toelichting over de score.

Verplaatsbaarheid		Score
Afhankelijkheid vervoersmiddelen	Auto	++
	Fiets	+
	Openbaar vervoer	--
Afhankelijkheid vervoersterminals		--
Invloed reiskosten		+/-
Invloed reistijd		+/-

Tabel 8 Plus/min-tabel bij de dimensie verplaatsbaarheid.

Afhankelijkheid van vervoersmiddelen en -terminals

De auto is met afstand het belangrijkste vervoersmiddel voor inwoners van Scherpenisse om voorzieningen te bereiken. Alle respondenten geven dan ook aan in het bezit te zijn van een auto en hier ook voornamelijk gebruik van maken voorzieningen om voorzieningen te bereiken. Oudere respondenten geven aan alleen korte verplaatsingen te maken. Ze beperken zich vaker tot het eiland Tholen of tot dorpen in de buurt zoals Sint Maartensdijk, Sint-Annaland en Tholen.

Naast de auto wordt ook regelmatig gebruik gemaakt van de fiets. Van de negen respondenten geven er zeven aan ook de fiets te gebruiken om voorzieningen te bereiken. De fiets is echter wel altijd de tweede keus. De fiets wordt enkel gebruikt bij mooi weer en wanneer men niet anders kan, bijvoorbeeld doordat een ander familielid de auto in gebruik heeft. Tot slot zijn er ook respondenten die aangeven bewust gebruik te maken van de fiets om vervoerskosten te drukken.

Het openbaar vervoer is het minst populaire vervoersmiddel in Scherpenisse. Slechts één respondent geeft aan hier regelmatig gebruik van te maken. Het betreft een oudere respondent welke aangeeft de trein in combinatie met de regiotaxi te gebruiken om langere verplaatsingen te maken. Tot slot geeft geen enkele respondent aan afhankelijk te zijn van vervoersterminals. Een verklaring hiervoor kan zijn dat het openbaar vervoer hoofdzakelijk

wordt gebruikt door scholieren (Provincie Zeeland, 2008, p. 65). Deze groep is in het onderzoek niet vertegenwoordigd.

Reiskosten

De reiskosten die worden gemaakt om voorzieningen te bereiken vormen niet echt een groot probleem. Drie van de negen respondenten geven aan enigszins rekening te houden met de reiskosten. Ze geven hiervoor verschillende redenen. Zo geven twee respondenten aan te letten op de kosten van een verplaatsing, door rekening te houden met de brandstofprijzen. Daar waar mogelijk proberen ze deze kosten te compenseren door bewust gebruik te maken van de fiets. De andere respondent geeft wel aan op de kosten te letten, maar doet dat op de overige kosten die worden gemaakt en niet de reiskosten. De respondent geeft aan dat in het dorp alles relatief duur is. Hierdoor wordt het voor hem aantrekkelijker om langere verplaatsingen te maken, om zo de overige kosten te beperken.

De overige respondenten geven aan nauwelijks of geen rekening te houden met de reiskosten. De voornaamste redenen zijn het feit dat ze niet bereid zijn naar een andere plaats te reizen, omdat voorzieningen daar goedkoper zijn of geven dat het ze niet zoveel uitmaakt en het simpelweg gewenning is.

Reistijd

De reistijd die gepaard gaat bij het bereiken van voorzieningen vormt een groter probleem dan de reiskosten. Vijf respondenten geven aan dat de reistijd een negatieve invloed heeft op de bereikbaarheid van voorzieningen. Er worden verschillende motivaties gegeven. Zo geeft een respondent aan liever aan naar een supermarkt te reizen in Steenbergen, omdat deze geen vestiging heeft op Tholen. De reistijd hiernaar bedraagt echter 20-25 minuten. In totaal een uur, waarvoor niet altijd tijd kan worden vrijgemaakt. Twee andere respondent geven een soortgelijk antwoord. Wanneer ze voldoende tijd hebben, gaan ze naar Bergen op Zoom of Steenbergen en als ze weinig tijd hebben beperken ze zich tot één van de grotere dorpen op het eiland. Een andere respondent geeft aan dat het probleem zich vooral in de wachttijden van het openbaar vervoer bevindt. De overige twee respondenten geven aan zo bewust mogelijk te reizen, door onder andere te letten op de kilometerprijs.

De respondenten die aangeven geen rekening te houden met de reistijd geven vergelijkbare motieven als bij de reiskosten zijn gegeven. Veelal legt men zich erbij neer dat er nou eenmaal ver gereisd moet worden om voorzieningen te bereiken. Zodra men in de auto stapt, maakt het niet uit of er vervolgens 10 of 20 minuten moet worden gereden.

4.5 Alternatieve mogelijkheden in Scherpenisse

In tabel 9 staat de score per indicator bij de dimensie alternatieve mogelijkheden. Vervolgens volgt per indicator toelichting over de score.

Alternatieve mogelijkheden	Score
Gebruik digitale en mobiele voorzieningen	+
Gebruik burger- en/of buurtinitiatieven	--
Gebruik familie en/of vrienden	-

Tabel 9 Plus/min-tabel bij de dimensie alternatieve mogelijkheden.

Digitale en mobiele voorzieningen

Digitale en mobiele voorzieningen worden hoofdzakelijk door jongvolwassenen gebruikt. Zeven respondenten geven aan wel eens gebruik te maken van digitale of mobiele voorzieningen. Deze respondenten zijn allen jonger dan 65 en bovendien geven de ouderen binnen deze groep aan de het met name hun kinderen of partners zijn die gebruik maken van digitale voorzieningen.

Digitale voorzieningen zijn volgens de meeste respondenten aanvullend en niet zozeer vervangend voor het tekort aan voorzieningen. Twee respondenten geven aan gebruik te maken van digitale voorzieningen, omdat bepaalde producten in de regio niet verkrijgbaar zijn. Een andere respondent geeft aan zich te adviseren in een fysieke winkel en vervolgens digitaal het product aan te schaffen om zo de kosten te drukken. Het gebruik van digitale en mobiele voorzieningen beperkt zich voor alle respondenten tot de detailhandel. Kleding, babyspullen, elektronica, bouwmaterialen en tweedehands spullen zijn producten die online worden gekocht. Voor levensmiddelen geven respondenten de voorkeur aan fysieke winkels.

Burger- en buurtinitiatieven

Er wordt nauwelijks gebruik gemaakt van burger- of buurtinitiatieven in Scherpenisse. Dat wil echter niet zeggen dat ze er niet zijn. Een respondent geeft aan dat er één keer per week een buurtbus naar de Spar in Sint Maartensdijk rijdt om boodschappen te doen. Er is echter geen enkele respondent die aangeeft gebruik te maken van deze mogelijkheid.

Familie en vrienden

Van familie of vrienden worden eveneens zelden gebruik gemaakt. Het gebruik ervan beperkt zich enkel tot het doen van de boodschappen door de kinderen of een familielid of het lenen van de auto van of aan familie. Daarbij geven de respondenten wel aan niet zozeer

afhankelijk te zijn van familie, maar simpelweg bereid zijn elkaar te helpen als daarvoor de gelegenheid is.

4.6 Analyse en voorlopige conclusie

In tabel 10 staan nogmaals de scores per indicator per dimensie weergegeven.

Vraag en aanbod		Score
Vraag naar voorzieningen		+/-
Tevredenheid voorzieningenniveau in het dorp		--
Tevredenheid voorzieningenniveau buiten het dorp		++
Verplaatsbaarheid		Score
Afhankelijkheid vervoersmiddelen	Auto	++
	Fiets	+
	Openbaar vervoer	--
Afhankelijkheid vervoersterminals		--
Invloed reiskosten		+/-
Invloed reistijd		+/-
Alternatieve mogelijkheden		Score
Gebruik digitale en mobiele voorzieningen		+
Gebruik burger- en/of buurtinitiatieven		--
Gebruik familie en/of vrienden		-

Tabel 10 Plus/min-tabel van de drie dimensies.

Uit de tabel kan worden geconcludeerd vanuit elk dimensie wel enige compensatie van de toenemende bereikbaarheid plaatsvindt. De vraag naar voorzieningen, dimensie vraag en aanbod, is gemiddeld. Inwoners maken regelmatig gebruik van voorzieningen, zelfs van voorzieningen buiten Scherpenisse. Hoewel een ruime meerderheid aangeeft ontevreden te zijn over het voorzieningenniveau in het dorp, is men wel tevreden over het voorzieningenniveau buiten het dorp.

Doordat de voorzieningen hoofdzakelijk buiten Scherpenisse te vinden zijn moet er gereisd worden om deze te bereiken. Bij de dimensie verplaatsbaarheid is gekeken in hoeverre het reizen een probleem vormt. Uit de gegevens in tabel 8 blijkt dat hoofdzakelijk gebruik wordt gemaakt van de auto en fiets om voorzieningen te bereiken. Van het openbaar vervoer wordt nauwelijks gebruik gemaakt. Bij het gebruik van de auto en fiets probeert men wel te letten op de reiskosten en reistijd. Vooral vanwege de reistijd kiezen de respondenten eerder voor de auto dan de fiets.

Bij de dimensie alternatieve mogelijkheden is gekeken in hoeverre overige mogelijkheden kunnen bijdragen aan het bereikbaarheidsprobleem. Uit tabel 8 blijkt dat enkel digitale en

mobiele voorzieningen hier een positieve bijdrage aan leveren. De overige twee indicatoren, burger- en/of buurtinitiatieven en familie en/of vrienden, scoren beide negatief.

5 Conclusies

In dit hoofdstuk staan in paragraaf 5.1 de antwoorden op de hoofd- en deelvragen van het onderzoek. In paragraaf 5.2 volgt een reflectie op de kwaliteit van het onderzoek. Hierin worden de theorie en onderzoeksmethoden kritisch geëvalueerd en wordt besproken in hoeverre het onderzoek valide en betrouwbaar is. Tot slot volgen de aanbevelingen in paragraaf 5.3, zowel van wat betreft zowel vervolgonderzoek als ter advisering van beleidsmakers.

5.1 Conclusies

In deze paragraaf volgen de antwoorden op de deelvragen en hoofdvraag van het onderzoek.

1. Wat is de relatie tussen leefbaarheid en de fysieke bereikbaarheid van voorzieningen in krimpgebieden?

Uit hoofdstuk 2 is gebleken dat de relatie tussen leefbaarheid en voorzieningen discutabel is. Het feit dat de relatie tussen de twee begrippen niet eenduidig is blijkt al uit de vele definities die voor het begrip leefbaarheid te vinden zijn in de literatuur. Wat de verschillende definities wel vaak gemeen met elkaar hebben is de driedeling tussen de fysieke kwaliteit van de leefomgeving, sociale kenmerken en veiligheid in de leefomgeving, die niet los van elkaar kunnen worden gezien. In die driedeling worden voorzieningen in de meestal geschaard onder de dimensie fysieke kwaliteit van de woonomgeving. De drie dimensies kunnen echter moeilijk los van elkaar worden gezien. In dit onderzoek is er dan ook voor gekozen om voorzieningen wel als een maatstaaf voor de leefbaarheid te gebruiken, maar daarbij wel rekening te houden met het feit dat het slechts één indicator om de leefbaarheid te meten. Tot slot is het ook mogelijk dat de veronderstelde leefbaarheid afwijkt van de ervaren leefbaarheid. Zo spelen voorzieningen voor inwoners van woondorpen een minder belangrijke rol spelen dan voor mensen in autonome dorpen.

2. Hoe wordt de afnemende bereikbaarheid van voorzieningen door bewoners ervaren?

In hoofdstuk 2 is het onderscheid gemaakt tussen autonome dorpen (met voorzieningen) en woondorpen (zonder voorzieningen). In hoofdstuk 4 is geconcludeerd dat de werkelijkheid zich in het midden bevindt. De keuze voor het wonen in een dorp vloeit uit persoonlijke afwegingen. Dat kan zijn doordat men geboren en getogen is in een dorp en daarom niet wil

vertrekken, waardoor het missen van voorzieningen eerder als problematisch wordt ervaren of doordat men juist in het dorp woont vanwege bijvoorbeeld de prettige woonomgeving. In dat geval speelt de afwezigheid van voorzieningen een minder problematische rol. Wonen in een dorp met weinig voorzieningen is in feite een persoonlijke afweging van de voor- en nadelen. De provincie Zeeland besteedt voldoende aandacht aan het krimpprobleem. Eén van de uitgangspunten is dan ook het bereikbaar houden van voorzieningen.

3. Hoe en in hoeverre wordt er gecompenseerd vanuit de vraag en het aanbod?

Tabel 6 in paragraaf 4.3 geeft de mate weer waarin het negatieve effect van de afnemende bereikbaarheid wordt gecompenseerd vanuit de dimensie vraag en aanbod. Uit tabel 7 blijkt dat er redelijk wat vraag is naar voorzieningen, ook als deze niet in het dorp zijn te vinden. Over het voorzieningenniveau in Scherpenisse zijn inwoners niet tevreden, maar over het voorzieningenniveau buiten Scherpenisse wel. Hier vindt dan ook de compensatie plaats. Het aanbod van voorzieningen in omliggende dorpen Sint Maartensdijk, Sint-Annaland, Steenberg, Tholen en Bergen op Zoom wordt als voldoende beoordeeld.

4. Hoe en in hoeverre wordt er gecompenseerd vanuit de verplaatsbaarheid?

In tabel 8 in paragraaf 4.4 wordt de mate weergegeven waarin het negatieve effect van de afnemende bereikbaarheid wordt gecompenseerd vanuit de dimensie verplaatsbaarheid. Van de drie onderzochte vervoersmiddelen wordt de auto verreweg het meest gebruikt. De fiets volgt als tweede en slechts een enkeling geeft aan gebruik te maken van het openbaar vervoer, waardoor er ook zelden gebruik wordt gemaakt van vervoersterminals zoals bushaltes en treinstations. Het gebruik van de auto of fiets wordt doorgaans bepaald door de kosten en reistijd bij een verplaatsing. Bij weinig tijd is men geneigd eerder de auto te gebruiken, maar als de omstandigheden gunstig zijn is men bereid de fiets te pakken om kosten te besparen.

5. Hoe en in hoeverre wordt er gecompenseerd door alternatieve mogelijkheden?

Tabel 9 in paragraaf 4.5 geeft de mate weer waarin het negatieve effect van de afnemende bereikbaarheid wordt gecompenseerd vanuit de dimensie alternatieve mogelijkheden. Van de drie mogelijkheden die zijn onderzocht wordt eigenlijk enkel gebruik gemaakt van digitale en/of mobiele voorzieningen. Dit is de enige indicator met een positieve score. Digitale voorzieningen worden gebruikt als aanvulling op het regionale voorzieningenniveau, doordat producten bijvoorbeeld goedkoper worden aangeboden of online wel op voorraad zijn. De

overige twee dimensies, burger- en/of buurtinitiatieven en familie en/of vrienden, dragen nauwelijks bij aan het bereikbaarheidsprobleem.

Hoe en in hoeverre wordt het negatieve effect van de afnemende fysieke bereikbaarheid van voorzieningen op de leefbaarheid in krimpgebieden gecompenseerd?

Het bereikbaarheidsprobleem is minder problematisch dan verwacht, waardoor er nauwelijks sprake is van een afname van de leefbaarheid. Vanuit elk van de drie onderzochte dimensies vindt wel enige vorm van compensatie plaats. Het voorzieningenniveau in de regio is over het algemeen voldoende en met de auto goed bereikbaar. Tegenwoordig heeft bijna elke volwassene toegang een auto, waardoor ze bereid zijn te reizen voor voorzieningen. De inwoners van krimpgebieden geven wel aan aandacht te hebben voor de kosten en reistijd, door indien mogelijk bewust gebruik te maken van de fiets. Een andere mogelijkheid waarvan regelmatig gebruik van wordt gemaakt zijn digitale voorzieningen. Met uitzondering van de oudere inwoners is voor de meeste inwoners het digitaal voorzieningenniveau een goede aanvulling op het regionale voorzieningenaanbod. Er wordt hoofdzakelijk gebruik gemaakt van digitale winkelvoorzieningen. Het idee dat leefbaarheid sterk afhankelijk is van het voorzieningenaanbod is onjuist. Voorzieningen zijn slechts een indicator van leefbaarheid. Bovendien geven inwoners vaak aan meer waarde te hechten aan andere indicatoren. De conclusie is dan ook dat een regionaal voorzieningenniveau voldoende is om de leefbaarheid in een krimpdorp in stand te houden.

5.2 Reflectie

Hoewel het onderzoek zo zorgvuldig mogelijk is opgezet en uitgevoerd zijn er een aantal dingen op het onderzoek aan te merken die achteraf anders aangepakt hadden moeten worden.

Deelvraag 2

De tweede deelvraag (hoe wordt het afnemende van de bereikbaarheid van voorzieningen door bewoners ervaren?) bleek lastig te beantwoorden. Op de eerste plaats omdat hier niet expliciet naar is gevraagd tijdens de interviews. Dit probleem had kunnen worden voorkomen door de soortgelijke vraag te verwerken in het interview. Ten tweede omdat de vraag vergelijkbaar is met de hoofdvraag. Het antwoord op de deelvraag wordt in feite grotendeels gegeven in het antwoord op de hoofdvraag.

De theorie

De analyse van het onderzoek is gedaan aan hand van de ruimtelijke interactie theorie. Achteraf bekeken bleek deze theorie minder geschikt voor het onderzoek dan verwacht. Ten eerste zijn enkele aanpassingen aangebracht aan de theorie om deze beter te laten aansluiten op de onderzoeksvraag- en doelstelling. Dit was nodig om de theorie bruikbaar te maken voor het onderzoek maar met name bij de dimensie vraag en aanbod leverde dit toch problemen op, mede door het feit dat er voor deze dimensie nauwelijks vergelijkingsmateriaal beschikbaar was. Ten tweede is de theorie subjectief en daardoor is interpretatie van de onderzoeker onvermijdelijk. Een objectieve theorie waarbij bijvoorbeeld bereikbaarheid in kilometers wordt gemeten zou andere resultaten kunnen opleveren.

De interviews

Een andere opmerking die dient te worden gemaakt, heeft betrekking tot de interviews. In paragraaf 4.1 is toegelicht dat het aantal respondenten lager is dan het geplande aantal respondenten, dit ten koste van de externe validiteit van het onderzoek. Maar ook inhoudelijk kunnen er aanmerkingen worden gemaakt op de interviews. Tijdens het afnemen van de interviews viel het als interviewer op dat met name bij de dimensies verplaatsbaarheid en alternatieve mogelijkheden de respondenten geneigd waren zich te beperken tot de supermarkt en winkelveorzieningen. Dit kan twee oorzaken hebben: ten eerste de interviewer, die het interview mogelijk teveel richting heeft gegeven of ten tweede het feit dat de respondenten geen tijd hadden om zich goed voor te bereiden op de vragen, met als gevolg dat de respondenten de genoemde voorbeelden als antwoord gaven. Tot slot ontbrak een vraag als: 'hoelang woont u al in Scherpenisse?'. Een dergelijke vraag had mogelijk meer informatie kunnen verschaffen over de mate waarin men tevreden is over het dorp en leiden tot een betere beantwoording van deelvraag 2.

5.3 Aanbevelingen

De aanbevelingen die in dit onderzoek worden gedaan bestaat uit twee categorieën. Aanbevelingen voor vervolgonderzoek (wetenschap) en aanbevelingen voor de praktijk (maatschappij).

Aanbevelingen voor vervolgonderzoek

Eén van de doelstellingen van het onderzoek is het bieden van handvatten voor vervolgonderzoek. Een mogelijke optie voor vervolgonderzoek is het herhalen van dit onderzoek voor andere krimpgebieden. Het onderzoek kan in dat geval groter worden opgezet door bijvoorbeeld meer cases te onderzoeken of meer interviews af te nemen. Twee andere onderwerpen die zich lenen voor vervolgonderzoek zijn:

1. Een vergelijkbaar onderzoek, toegespitst op een bepaalde (minder mobiele) doelgroep. Hierbij kan worden gedacht aan mensen ouder dan 75 of jonger dan 25. Uit dit onderzoek is reeds gebleken dat ouderen minder gebruik maken van digitale voorzieningen en meer gebonden zijn aan voorzieningen dicht bij huis. Het percentage jongeren in dit onderzoek was relatief laag, terwijl dit wel een interessante groep is om te onderzoeken, omdat zij wellicht gebruik maken van bepaalde typen voorzieningen zoals scholen en recreatieve voorzieningen. De kans bestaat dat de uitkomst voor deze twee doelgroepen afwijkt van dit onderzoek.
2. Onderzoek toegespitst op digitale en mobiele voorzieningen. De centrale vraag hierbij is in hoeverre fysieke voorzieningen vervangbaar zijn en wat de consequenties zijn voor de leefbaarheid. In dit onderzoek is aangetoond dat digitale voorzieningen een goede aanvulling zijn op het voorzieningenaanbod, maar de fysieke voorzieningen nog niet vervangen.

Aanbevelingen voor de praktijk

Verschillende respondenten geven in de interviews aan dat ze een plaats voor 'de kleine of vergeten boodschappen' missen. Een aanbeveling voor beleidsmakers zou daarom kunnen zijn te onderzoeken of een mobiele supermarkt wel levensvatbaar is.

Literatuurlijst

CAB. (2011). *Leven in de leegte. Rapport bedreigd bestaan*. Groningen.

CBS Statline. (2013). Vinddatum 13 juli 2013, op <http://statline.cbs.nl/statweb/>.

Dijst, M., Geurs, K & Wee, B. van (2002). *Verkeer en Vervoer in hoofdlijnen*. Bussum: Uitgeverij Coutinho.

Eiland Tholen. (2013). Vinddatum: 13 juli 2013, op <http://www.eilandtholen.nl/pages/omgeving/scherpenisse.php>.

Gemeentearchief Tholen. (2013). Vinddatum: 13 juli 2013, op <http://www.archieftholen.nl/scherpenisse>.

Google.maps. (2013). Vinddatum 13 juli 2013, op <https://maps.google.nl/maps?hl=nl&q=googlea>.

Groot, N. de & Schonewille, J. (2012). *Krimp in beeld. De sociale gevolgen van demografische veranderingen*. Utrecht: Movisie

Hart, J. de, Knol, F., Maas-de Waal, C. & Roes, T. (2002). *Zekere banden. Sociale cohesie, leefbaarheid en veiligheid*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.

Hospers, G. (2010). *Krimp!* Amsterdam: uitgeverij SUN

Hospers, G. & Reverda, N. (2012) *Krimp, het nieuwe denken*. Den Haag: Boom Lemma Uitgevers.

Hospitality Consultants & Scoop (2011). *Masterplan voorzieningen Zeeuws-Vlaanderen*. Amersfoort.

Knox, P.L. & Marston, S.A. (2010). *Human Geography. Places and regions in global context. Fifth edition*. Upper Sadle River: Pearson Education, Inc.

Korzilius, H. (2008). *De kern van survey-onderzoek. Tweede druk*. Assen: van Gorcum.

- Krmenec, A.J. & Asparza, A. (2010). Modeling interaction in a system of markets. In: *Geographical Analysis*. Vol. 24, No. 4.
- Leidelmeijer, K. & Kamp, I. van (2003). *Kwaliteit van de leefomgeving en leefbaarheid*. Amsterdam: RIGO, Bilthoven: RIVM.
- Leidelmeijer, K. & Marlet, G. (2011). *Leefbaarheid in krimpgebieden. Een verkenning van de relatie tussen bevolkingskrimp en leefbaarheid*. Amsterdam: RIGO & Atlas voor Gemeenten.
- Olde Bijvank, E. (2010). *Maatschappelijk vastgoed. De pioniersfase voorbij*. Nieuwegein: Quintis.
- Provincie Zeeland. (2008). *Onverkende paden. Uitdagingen voor de provincie Zeeland door veranderende bevolkingsopbouw*. Zierikzee: LnO.
- Provincie Zeeland. (n.d.). *Op pad! Reflexen doorbreken om te kunnen anticiperen op de demografische veranderingen in Zeeland*. Zierikzee: LnO.
- Rodrigue, J., Comtois, J. & Slack, B. (2006). *The geography of transport systems*. New York: Routledge.
- Ruimte voor Krimp. (2011). Vinddatum 16 augustus 2013, http://ruimtevoorkrimp.blogspot.nl/2011_01_01_archive.html.
- Sluiten dorpswinkel drama voor leefbaarheid in Scherpenisse. (2013, 4 april). *Eendrachtsbode*, p. 1.
- Sociaal-Economische Raad (2011). *Bevolkingskrimp. Benoemen en benutten*. Den Haag.
- Thissen, F. (2007). *Van autonoom dorp naar woondorp*.
- Thissen, F. (2009). *Leefbaarheid en Vitaliteit van dorpen: Mythes en Uitdagingen*.
- Vennix, J. (2009). *Theorie en praktijk van empirisch onderzoek. Derde editie*. Amsterdam: Pearson Education Benelux.

Vereniging van Nederlandse Gemeenten (2012). *Demografische ontwikkelingen: krimp en vergrijzing, 2012*. Verkregen op 4 maart 2013, op http://www.vng.nl/files/vng/publicaties/2012/20120522_factsheet_demografische_krimp.pdf.

Verschuren, P. & Doorewaard, H. (2007). *Het ontwerpen van een onderzoek. Vierde druk*. Den Haag: uitgeverij Lemma.

Verwest, F. & Dam, F. van (2010). *Van bestrijden naar begeleiden: demografische krimp in Nederland. Beleidsstrategieën voor huidige en toekomstige krimpregio's*. Den Haag/Bilthoven: Planbureau voor de Leefomgeving.

Vries, A. de & Baris, J. (2012). *Kennisagenda Bevolkingsdaling*. Den Haag: Platvorm31.

Vught, K. van & Boer, R. (2010). Accommodatiebeleid in tijden van krimp en crisis. In: *Scholen en bouwen aan de toekomst*. Nr. 2.

Weltevreden, J.W.J. (2012). *De evolutie van online winkelen in Nederland*.

Werkgroep Leefbaarheid en Voorzieningen (2011). *Krimp het nieuwe groeien*.

Bijlage 1: Interviewguide

Inleiding

Mijn naam is Rick Kapteijns, student planologie aan de Radboud Universiteit Nijmegen. Voor mijn bachelorthesis ben ik bezig met een onderzoek naar de bereikbaarheid van voorzieningen. Voorzieningen komen in krimpgebieden steeds verder van de burger te liggen. De vraag is hoe inwoners van krimpgebieden hiermee omgaan. In hoeverre ervaren de inwoners van krimpgebieden dit als een probleem ervaren en hoe lossen ze dat dan vervolgens op? Het doel van dit interview is het in kaart brengen van de mogelijkheden om voorzieningen te bereiken en te achterhalen hoe inwoners zoals u dit beleven/ervaren.

Aandachtspunten

- Duur van het interview (maximaal 15 minuten) en toestemming voor het gebruik van opnameapparatuur.
- Vertrouwelijk, informatie wordt louter gebruikt voor dit onderzoek, anoniem.

Persoonlijke gegevens

- Wat is uw leeftijd?
 - Eventueel antwoorden in categorieën als 41-50, 51-60, etc.
- Uit hoeveel personen bestaat uw huishouden?
 - Wel of geen thuiswonende kinderen?

Toelichting begrip voorzieningen = Het totaalpakket van middelen en faciliteiten dat mensen ter beschikking staat om deel te nemen aan het maatschappelijk leven. Hierbij kan gedacht worden aan allerlei zaken zoals: winkels, zorginstellingen, sportparken en groen, maar ook aan zaken als de loodgieter, het postkantoor en de autogarage.

Vraag en aanbod

- Van welke voorzieningen maakt u (regelmatig) gebruik?
 - Voorbeelden zijn: winkelvoorzieningen, huisarts/zorgvoorzieningen, kinderopvang/onderwijsvoorzieningen, recreatieve voorzieningen zoals cafés, groen of sportvoorzieningen. Maar ook loodgieter, autogarage, etc.
 - Kunt u aangeven welke u belangrijk vindt en welke niet?
- Bent u tevreden over het voorzieningenniveau *in* uw dorp?

- Zo ja, vindt u dat voorzieningen voldoende bereikbaar zijn?
- Zo niet, waarom niet?
 - Is dat te verklaren vanuit de slechte bereikbaarheid ervan of zijn er andere oorzaken?
 - Bent u dan wel tevreden over het voorzieningenniveau *buiten* uw dorp, in uw regio?
- Maakt u veel gebruik van voorzieningen (*in* uw dorp)?
 - Zo ja, vindt u dat voorzieningen voldoende bereikbaar zijn?
 - Zo niet, waarom niet?
 - Is dat te verklaren vanuit de slechte bereikbaarheid ervan of zijn er andere oorzaken? Bijvoorbeeld doordat ze enkel *buiten* uw dorp zijn.
 - Is dat te verklaren vanuit het feit dat u simpelweg genoeg neemt met minder voorzieningen of dat voorzieningen niet zo'n grote rol voor u spelen?

Verplaatsbaarheid

- In hoeverre bent u afhankelijk van vervoersmiddelen om voorzieningen te bereiken?
 - Voorbeelden zijn de auto, fiets, OV.
- In hoeverre bent u afhankelijk van zaken zoals bushaltes, parkeerplaatsen en andere zaken vervoergerelateerde zaken om voorzieningen te bereiken?
 - Voorbeelden zijn stations/bushaltes, (speciale) parkeerplaatsen.
- In hoeverre zijn de kosten van een verplaatsing voor u bepalend?
 - Wel of niet belangrijk, te hoog of geen probleem.
- In hoeverre is de reistijd bij een verplaatsing voor u bepalend?
 - Wel of niet belangrijk, te hoog of geen probleem.

Alternatieve mogelijkheden

- In hoeverre maakt u, door het gebrek aan voorzieningen in de buurt, gebruik van digitale of mobiele voorzieningen?
 - Bijvoorbeeld digitaal winkelen, bezorgservices.
 - Zo ja, welke?
 - Zo niet, waarom niet?

- In hoeverre maakt u, door het gebrek aan voorzieningen in de buurt, gebruik van burger- of buurtinitiatieven om voorzieningen te bereiken?
 - Bijvoorbeeld de buurtbus of –taxi, de bibliotheekbus.
 - Zo ja, welke?
 - Zo niet, waarom niet?

- In hoeverre bent u afhankelijk van vrienden of familie bij het bereiken van voorzieningen?
 - Bijvoorbeeld door te carpoolen, familie of vrienden boodschappen laten doen.
 - Zo ja, bij welke voorzieningen?
 - Zo niet, waarom niet?

- Zijn er nog andere manieren die voorzieningen voor u (beter) bereikbaar maken, anders dan de zojuist behandelde manieren?
 - Zo ja, welke?

Afsluiting

- Bedankt voor de medewerking. Zijn er nog dingen die u wilt toevoegen of heeft u opmerkingen, waarvan u denkt dat ze van waarde kunnen zijn voor het onderzoek?