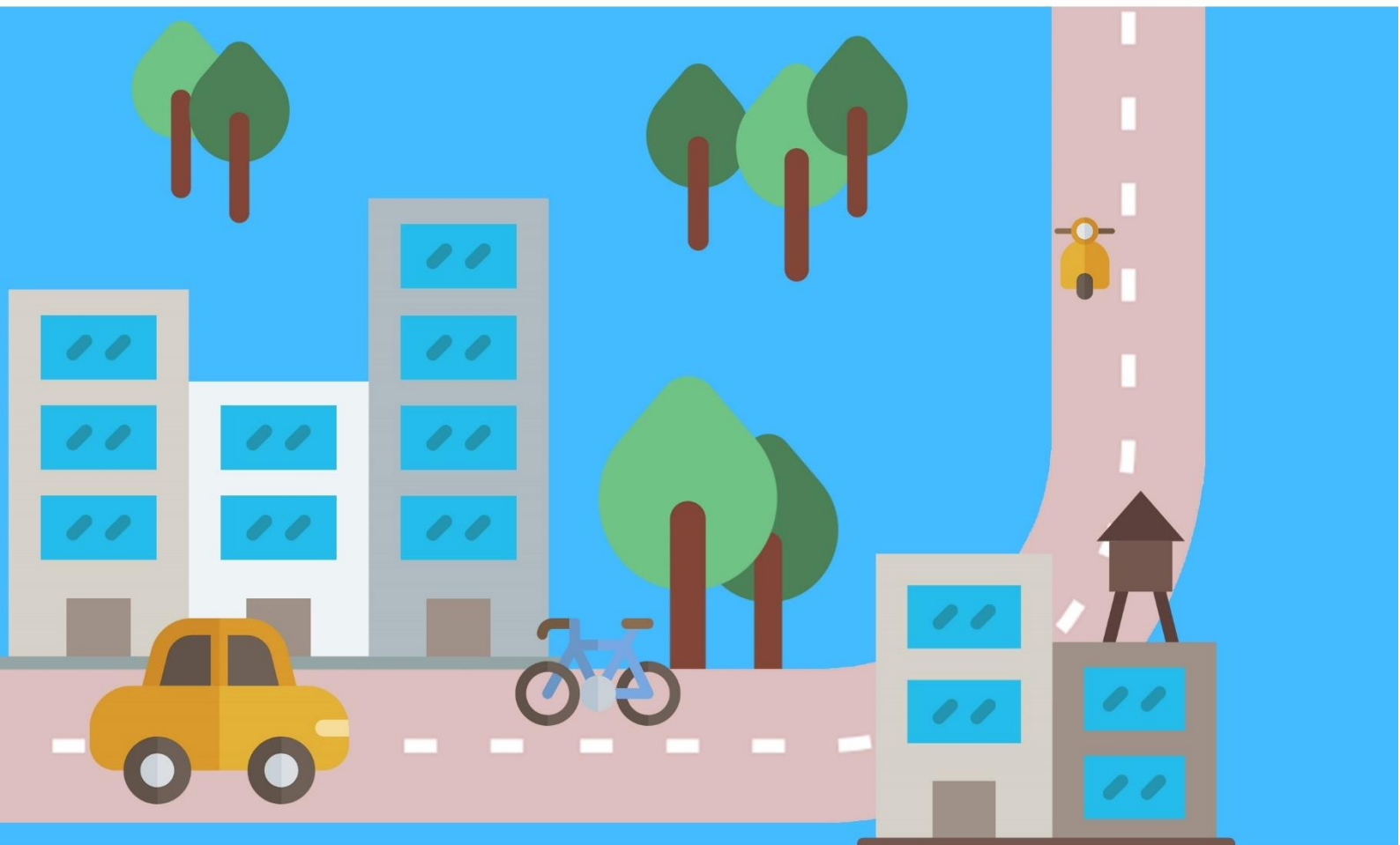




Activiteitenparticipatie en de tweewieler

Bachelorthesis GPM

Faculteit der Managementwetenschappen / Radboud Universiteit Nijmegen
Djordy Timmermans / augustus 2017



Activiteitenparticipatie en de tweewieler

Bachelorthesis GPM

Colofon

Bachelorthesis opleiding GPM

Conceptversie: augustus 2017

Aantal woorden: 15.461

Auteur: Djordy Timmermans

Studentnummer: 4091795

d.j.m.timmermans@ziggo.nl

Radboud Universiteit Nijmegen

Begeleider: Karel Martens

Tweede lezer: Kasper Kerkman

Cover: Icons made by Madebyoliver (2017) & Freepik (2017) from www.flaticon.com

Radboud Universiteit



Samenvatting

In onze maatschappij speelt de auto een belangrijke rol in het dagelijks leven en zijn vele aspecten op de auto gericht. Het is bij 40 procent van de autoverplaatsingen niet mogelijk deze met een ander vervoermiddel te doen (Jeekel, 2011). Voor de drie op de tien huishoudens in Nederland die geen toegang hebben tot een auto (CBS, 2012), kan dit leiden tot problemen. De activiteitenparticipatie van deze persoon kan in het gedrang komen. Ook lopen zij hierdoor een groter risico op vervoersarmoede. Van vervoersarmoede is sprake wanneer iemand beperkt is in zijn of haar verplaatsingsmogelijkheden door een gebrek aan hulpmiddelen en daardoor geen toegang heeft tot belangrijke maatschappelijke aspecten (Martens, 2013). Dit kan negatieve sociale gevolgen hebben, zoals sociale uitsluiting (Meert, Bourgeois, Hoof, & Asperges, 2003).

Vervoersarmoede is in Nederland nog maar weinig onderzocht. Een eerder onderzoek suggereert dat de fiets een positief effect zou kunnen hebben op de mobiliteit en bereikbaarheid van mensen met een hoog risico op vervoersarmoede (Martens, 2013). De invloed van andere tweewielers is echter nog niet eerder onderzocht. Gezien de toenemende populariteit van bijvoorbeeld gemotoriseerde tweewielers als bromfietsen, snorfietsen en elektrische fietsen (CBS, 2015), en daarnaast het relatief grote aantal autoloze huishoudens, is een dergelijk onderzoek wel zeer interessant. Een tweewieler zou een positief effect kunnen hebben op de activiteitenparticipatie van personen. Wellicht kunnen hierdoor ook vervoersproblemen voorkomen worden. Deze twee mogelijke effecten zijn daarom in dit onderzoek nader bekeken. De onderzoeksvraag die centraal stond in dit onderzoek luidt: Wat is de rol van tweewielers in de activiteitenparticipatie van personen zonder auto en in hoeverre voorkomt toegang tot de tweewieler vervoersproblemen? Het doel bij deze vraag is het verkrijgen van meer inzicht in de rol die de tweewieler hierbij speelt.

Om de centrale vraag in dit onderzoek te beantwoorden zijn er diepte-interviews gehouden met zeven respondenten. De vragen uit de *Freedom of Mobility Survey* van Martens (2017) vormde hierbij het uitgangspunt. Aan de hand van deze vragenlijst is er gekeken naar de ervaren vervoersproblemen en de activiteitenparticipatie. In de interviews is hier vervolgens dieper op ingegaan.

De resultaten van de vragenlijst lieten een lage score zien, wat volgens de vastgestelde normering van de *Freedom of Mobility Survey* van Martens (2017) erop duidt dat er weinig vervoersproblemen zijn. In het algemeen vonden de respondenten ook altijd wel een manier om de door hen gewenste activiteit uit te voeren. Een tweewieler bleek hierbij een positief effect te hebben op de activiteitenparticipatie.

Ook in de diepte-interviews bleek de tweewieler een belangrijke rol te spelen in de activiteitenparticipatie. De respondenten gaven aan dat zij niet zonder een tweewieler zouden kunnen, omdat vrijwel al hun activiteiten in het dagelijkse leven hiermee werden gedaan. Het is interessant dat niet alleen een fiets hierbij een belangrijke rol speelt, maar ook de elektrische fiets en scooter.

Daarnaast gaven de respondenten aan geen vervoersproblemen te ervaren. Sommige respondenten ondervonden soms ongemak tijdens hun verplaatsingen. Dit kwam volgens hen echter zeer sporadisch voor. De respondenten waren in het algemeen ook niet of nauwelijks afhankelijk van anderen voor hun verplaatsingen. Ondanks dat zij zelf van mening waren dat ze geen problemen hebben, duiden sommige reacties wél op onderliggende vervoersproblemen. Zo bleek één respondent de gewenste activiteit niet uit te kunnen voeren zonder hulp van haar zoon. Ook moesten respondenten soms een activiteit laten schieten doordat ze geen passend vervoer ter beschikking hadden.

Kortom, een tweewieler bleek in dit onderzoek de auto niet volledig te kunnen vervangen, maar het heeft wél een positief effect op de activiteitenparticipatie van personen zonder toegang tot een auto. De tweewieler bleek vervoersproblemen niet compleet te kunnen voorkomen, maar het bleek ze wel te kunnen verminderen. Het is echter van belang om te melden dat dit onderzoek verkennend van aard is en wegens de kleine geselecteerde steekproef niet volledig te generaliseren is. Toch heeft dit onderzoek een bruikbaar inzicht gegeven in de activiteitenparticipatie en de vervoersproblemen van personen zonder toegang tot een auto.

Inhoud

1 Inleiding.....	1
1.1 Introductie.....	1
1.2 Doel- en vraagstelling	3
1.3 Wetenschappelijke en maatschappelijke relevantie.....	4
2 Theoretisch kader.....	5
2.1 Bereikbaarheid	5
2.2 Activiteitenparticipatie	7
2.2.1 Sociale uitsluiting	9
2.2.2 Vervoersarmoede	11
2.3 Vervoermiddelen	11
2.3.1 Fiets	12
2.3.2 Snor-/bromfiets en brommobiel.....	13
2.3.3 Elektrische Fiets.....	14
2.4 Conceptueel Model	15
3 Strategie en methode van onderzoek	17
3.1 Onderzoeksstrategie	17
3.2 Instrumentatie.....	18
3.2.1 Vervoersproblemen.....	19
3.2.2 Vervoersafhankelijkheid	19
3.2.3 Vervoersbelemmering	20
3.2.4 Vervoermiddelen	20
3.2.5 Mobiliteitshulpmiddelen.....	21
3.2.6 Algemene vragen	21
3.3 Respondenten.....	21
3.3.1 Drunen.....	23
3.3.2 Sint-Oedenrode	23

3.3.3 Oss24

3.3.4 Waalwijk.....25

3.3.5 Conclusie25

3.4 Interviewprocedure26

3.5 Verwerking van de gegevens.....28

4 Resultaten31

4.1 Profielschets respondenten31

4.2 Vervoersproblemen.....34

4.3 Vervoersafhankelijkheid35

4.4 Vervoersbelemmering37

4.5 Vervoermiddelen40

4.6 Mobiliteitshulpmiddelen41

5 Conclusie.....43

5.1 Conclusie43

5.2 Discussie.....45

5.2.1 Aanbevelingen45

5.2.2 Reflectie47

6 Literatuurlijst49

Bijlage 1: SPSS Output55

Bijlage 2: Vragenlijst65

1 Inleiding

1.1 Introductie

In westerse maatschappijen is de auto bijna niet meer weg te denken uit het dagelijkse leven. Nederlanders vinden de auto vanwege de flexibiliteit, de onafhankelijkheid en het comfort die het biedt een superieur vervoermiddel (Harms, 2005). Mede dankzij deze sterke voorkeur voor de auto kiezen steeds meer organisaties voor een vestiging met een goede autobereikbaarheid, welke vaak perifeer gelegen zijn (Martens, Holder, & Thijssen, 2011). Een auto is echter niet voor iedereen weggelegd; één van de redenen hiervoor is dat het een relatief duur vervoermiddel is.

Uit een onderzoek van het Centraal Bureau voor de Statistiek (2012) blijkt dat drie van de tien huishoudens in Nederland permanent geen auto ter beschikking hebben. Volgens Jeekel (2011) is het zelfs zo dat bij 40% van de autoverplaatsingen het niet of nauwelijks mogelijk is om deze te doen met een ander vervoermiddel; dit kan de mobiliteit van mensen die geen toegang tot een auto hebben negatief beïnvloeden (Harms, Jorritsma, 't Hoen, & Van de Riet, 2011). Voor deze autoloze huishoudens is het moeilijk om bepaalde bestemmingen te bereiken, wat het risico op vervoersarmoede voor deze groep verhoogt. Vervoersarmoede houdt in dat iemand beperkt is in zijn of haar verplaatsingsmogelijkheden door een gebrek aan hulpmiddelen, waardoor hij of zij geen toegang heeft tot belangrijke maatschappelijke aspecten, zoals werk, opleiding, gezondheidsnetwerken en sociale netwerken (Martens, 2013). Dit zorgt ervoor dat iemand niet meer volwaardig mee kan draaien in de maatschappij, wat vaak gepaard gaat met negatieve sociale gevolgen (Meert, Bourgeois, Hoof, & Asperges, 2003). Zo kan vervoersarmoede onder andere tot gevolg hebben dat iemand niet meer de mogelijkheid heeft om deel te nemen aan de door hem of haar gewenste activiteiten. Hierdoor loopt men een risico op sociale uitsluiting. Wanneer iemand een substantieel gebrek heeft aan verplaatsingsmogelijkheden, kan dat iemands leven negatief beïnvloeden. Het kan leiden tot werkloosheid, gezondheidsproblemen of sociale afzondering (Martens, 2013).

Er is in Nederland nog weinig onderzoek gedaan naar vervoersarmoede. Een eerder onderzoek uit 2010 gaf aan dat vervoersarmoede bescheiden in Nederland voorkomt (Martens, Holder, & Thijssen, 2011). Daarnaast is er in 2013

de vervoersarmoede onder autoloze werkzoekenden in Rotterdam-Zuid onderzocht (Bastiaanssen, Martens, & Polhuis, 2013). Hieruit bleek dat vervoersproblemen kunnen leiden tot verminderde kansen op werk en een langere werkloosheidsperiode. Wanneer er daarnaast gekeken werd naar andere vervoermiddelen, bleek met name het openbaar vervoer geen goed alternatief. Het openbaarvervoersnetwerk in Nederland is niet voldoende om mensen volledig te voorzien in hun reisbehoefte omtrent woon-werkverkeer. In een ander onderzoek suggereert Martens (2013) dat de fiets zou kunnen helpen bij vervoersproblemen. Het zou een positief effect kunnen hebben op de mobiliteit en bereikbaarheid van mensen met een hoog risico op vervoersarmoede. Het is belangrijk te vermelden dat het onderzoek van Martens verkennend van aard was en het op basis van de gebruikte steekproef niet volledig te generaliseren is. Toch geeft dit onderzoek waardevolle inzichten over de rol van de fiets.

Martens toont aan dat de fiets een belangrijk middel is om toegang te krijgen tot belangrijke locaties voor zowel huishoudens zonder auto als huishoudens met auto die een risico lopen op vervoersarmoede. De fiets speelt hierin een kleine rol; wat te maken heeft met het ruimtelijk bereik van de fiets. In vergelijking met de auto is dit bereik beperkt. Mensen zonder toegang tot een auto blijken in het onderzoek van Martens weliswaar intensiever gebruik te maken van een fiets, maar gebruiken deze vaak niet voor langere afstanden. Hiermee lijkt het onderzoek te suggereren dat een fiets opzichzelfstaand geen volwaardige vervanging is voor een auto, maar het desondanks wel een belangrijk alternatief vervoermiddel is (Martens, 2013).

De fiets is een populair vervoermiddel; dat blijkt ook uit het feit dat de Nederlandse bevolking 25% van zijn verplaatsingen met de fiets doet (CPB, RPB & MNP, 2006). Daarnaast zien we dat de laatste jaren ook gemotoriseerde tweewielers, zoals bromfietsen, snorfietsen en elektrische fietsen, steeds populairder zijn geworden. In 2015 bedroeg het aantal geregistreerde bromfietsen in Nederland zo'n 1.112.000 (CBS, 2015). Dit omvat niet alleen bromfietsen, maar ook snorfietsen en brommobielen. Dit komt neer op 66 voertuigen met bromfietskenteken per 1.000 inwoners, terwijl dit er in 2007 nog maar 43 waren (CBS, 2015). Hieruit blijkt dat bromfietsen toenemen in populariteit en een grotere rol zijn gaan spelen in de maatschappij. Naast de bromfiets maakt ook de elektrische fiets een opmars. Deze relatief nieuwe vorm van mobiliteit geniet in Nederland een steeds grotere populariteit onder diverse bevolkingsgroepen (ANP,

2014). Het is daarom interessant ook de rol van gemotoriseerde tweewielers als vervangend vervoermiddel voor de auto nader te bestuderen.

1.2 Doel- en vraagstelling

Het doel van dit onderzoek is het verkrijgen van kennis over de invloed van een tweewieler op de activiteitenparticipatie van personen zonder toegang tot een auto. Het volgende hoofdstuk geeft een uitgebreide definitie van het begrip 'activiteitenparticipatie' weer. Kort gezegd gaat het hierbij om de frequentie van deelname aan een reeks van uiteenlopende bezigheden gelegen buiten de eigen woning.

Uit het eerder beschreven onderzoek van het CBS is gebleken dat een groot deel van de Nederlandse bevolking geen auto ter beschikking heeft (CBS, 2012). Voor deze groep kan het uitvoeren van gewenste activiteiten een probleem zijn wegens gebrek aan een passend vervoermiddel. Jeekel (2011) toonde al aan dat een groot deel van de autoverplaatsingen niet of nauwelijks te doen is met een ander vervoermiddel. Autoloze huishoudens zijn daardoor beperkt in hun bereikbaarheid en activiteitenparticipatie en lopen een groter risico op vervoersarmoede. Deze scriptie zal daarom op een verkennende wijze het effect van enkele alternatieve vervoermiddelen voor de auto op activiteitenparticipatie onderzoeken, en tracht daarmee meer inzicht in een mogelijke oplossing voor het vervoerprobleem van personen zonder toegang tot een auto te verkrijgen. In dit onderzoek zal de focus liggen op tweewielers als alternatief vervoersmiddel voor de auto. De vraag hierbij is of gewone tweewielers en gemotoriseerde tweewielers de beperkingen door het gebrek aan een auto kunnen doen afnemen; en of zij daarmee tegelijkertijd de activiteitenparticipatie positief beïnvloeden. Dit vraagstuk zal in deze scriptie onderzocht worden. Doordat zo'n onderzoek nog niet eerder is gedaan, is het lastig een goede voorspelling te maken over de invloed van deze soorten tweewielers. Het huidige onderzoek zal daardoor verkennend van aard zijn en zich richten op het verkrijgen van kennis en inzicht. Op basis van deze vraagstukken is de volgende onderzoeksvraag gesteld:

Wat is de rol van tweewielers in de activiteitenparticipatie van personen zonder auto en in hoeverre voorkomt toegang tot de tweewieler vervoersproblemen?

1.3 Wetenschappelijke en maatschappelijke relevantie

Zoals hierboven al vermeld is, is er in Nederland beperkt wetenschappelijk onderzoek geweest naar de rol die alternatieve vervoermiddelen spelen in de activiteitenparticipatie van autoloze huishoudens. Eerdere onderzoeken richtten zich met name op de fiets als alternatieve vervoerswijze. De rol die gemotoriseerde tweewielers kunnen spelen is nog niet eerder onderzocht. Wegens de toenemende populariteit van deze vervoerswijze en het relatief grotere bereik ten opzichte van de fiets, is het juist interessant om naar deze vervoermiddelen te kijken. Dit verkennend onderzoek zou daarmee nieuwe relevante inzichten kunnen verkrijgen in het effect van deze diverse soorten tweewielers op activiteitenparticipatie. Daarnaast is de fiets zelf als alternatief vervoermiddel slechts beperkt onderzocht. Het verkennende onderzoek van Martens (2013) suggereerde dat de fiets een belangrijk vervoermiddel is onder autoloze huishoudens. Het is interessant om ook fietsen als alternatieve vervoerswijze te bestuderen en te onderzoeken of deze eerdere bevinding gerepliceerd kan worden.

Een groot deel van de Nederlandse bevolking beschikt niet over een auto (CBS, 2012). Zoals eerder beschreven, kan dit leiden tot vervoersproblemen. De sterke auto-gerichtheid van de infrastructuur in ons land zorgt ervoor dat de bereikbaarheid van bepaalde voorzieningen beperkt is. Het is voor personen zonder toegang tot een auto niet altijd mogelijk om deel te nemen aan gewenste activiteiten. Hierdoor loopt deze groep een hoger risico op vervoersarmoede en negatieve sociale gevolgen zoals sociale uitsluiting. Sociale interactie wordt gezien als een primaire behoefte van de mens (Hine & Mitchell, 2003; Burchardt, Le Grand, & Piauchaud, 1999). Maatschappelijk gezien is activiteitenparticipatie van belang om volwaardig mee te draaien in de samenleving.

Een ontwikkeling die daarnaast zichtbaar is binnen onze maatschappij is het ontwikkelen van een duurzaam groen beleid. Alhoewel vanuit de meeste investeringen in de infrastructuur nog steeds gericht zijn op het auto-gebruik (Bot, 2017), is ook met name de fiets een toenemende rol gaan spelen binnen mobiliteitsplannen. Ook de elektrische fiets is hierbij opgenomen en is ook wel beschreven als een “geduchte concurrent” van de auto (Fietscommunity, 2016). Gezien de (toenemende) populariteit van fietsen en andere tweewielers is het zeer interessant om vanuit maatschappelijk oogpunt de rol van deze vervoermiddelen te onderzoeken.

2 Theoretisch kader

Het theoretisch kader schetst een beeld van de wetenschappelijke kennis en theorieën die relevant zijn voor de doelstelling van het huidige onderzoek, namelijk het verkrijgen van kennis en inzicht over de invloed van een tweewieler op de activiteitenparticipatie van personen zonder toegang tot een auto. Zo wordt het onderzoek ingekaderd middels wetenschappelijke achtergrond. Respectievelijk zullen in de onderstaande paragrafen bereikbaarheid, activiteitenparticipatie, vervoersarmoede, sociale uitsluiting en diverse vervoermiddelen aan bod komen.

2.1 Bereikbaarheid

Een belangrijk aspect in het reisgedrag van mensen is bereikbaarheid. Bereikbaarheid wordt in de literatuur op verschillende manieren beschreven. Zo beweert Hakkesteeft (1993) dat bereikbaarheid een voorwaarde is van iedere verplaatsing om elders activiteiten te ontplooien. Er moet als het ware een verplaatsingsweerstand worden overwonnen. Men moet ook bereid zijn de reis te willen maken. In het *Social Exclusion Unit* onderzoek *Making the Connection* is deze reisbereidheid vrij beschreven als de bereidheid van een individu om een reis te maken (Office of the Deputy Prime Minister, 2003). Dit wil zeggen dat een individu, om welke reden dan ook, maar een bepaalde afstand wil afleggen met de mobiliteiten die hij of zij voorhanden heeft. Het woord 'maar' is hier toegevoegd omdat ervan uit wordt gegaan dat een persoon normaal gesproken niet oneindig reist. Er is sprake van een zekere afstand die het individu wil of kan afleggen, of bepaalde locaties die hij of zij wil en kan bereiken (Morris, 2006). Deze bereidheid is mede gerelateerd aan de kennis, de bekendheid en het vertrouwen dat een persoon heeft met betrekking tot een bepaalde vervoerswijze, en het aantal keren dat iemand moet overstappen (Jeekel, 2011). Geurs (2006) heeft een andere, maar vergelijkbare definitie van bereikbaarheid. Hij stelt dat bereikbaarheid een mate is waarin de ruimtelijk-infrastructurele configuratie mensen in staat stelt ruimte gebonden activiteiten op verschillende locaties op diverse tijdstippen uit te oefenen.

Een andere en meer relevante uitwerking van bereikbaarheid is gegeven door Martens (2016) in het eerste hoofdstuk van zijn boek *Transport Justice*. Volgens hem is bereikbaarheid een term die meerdere betekenissen heeft, echter slaat het in

geografische zin op persoon-bereikbaarheid en plaats-bereikbaarheid. Deze twee begrippen zijn niet hetzelfde, maar worden vaak wel beide afgekort als bereikbaarheid en door elkaar gebruikt. Dit kan voor verwarring zorgen. Persoon-bereikbaarheid bekijkt bereikbaarheid, zoals de naam al doet vermoeden, vanuit het perspectief van een persoon, en niet vanuit een plaats in de ruimte. Het laat zien in hoeverre een persoon in staat is om een potentiële plaats of activiteit te bereiken. Plaats-bereikbaarheid is hier de tegenhanger van en bekijkt het vanuit het perspectief van een plaats of activiteit.

Martens (2016) stelt dat er een drietal centrale aspecten omtrent het begrip bereikbaarheid zijn. De eerste is dat bereikbaarheid de mogelijkheid tot interactie tot stand kan brengen. Hansen (1959) suggereerde dit 50 jaar geleden al in zijn paper *'How accessibility shapes land use'*:

Citaat 2.1.1

Bron: Hansen (1959, p. 73)

"A measurement of the spatial distribution of activities about a point, adjusted for the ability and the desire of people or firms to overcome spatial separation."

Het tweede centrale aspect is een voortvloeisel op het bovenstaande citaat (zie Citaat 2.1.1) dat potentiële bereikbaarheid in verschillende niveaus ervaren kan worden. Zo kan iemand een hoge of lage bereikbaarheid ondervinden bij het ontplooien van potentiële activiteiten. Als laatste is de bereikbaarheid van een persoon afhankelijk van zowel context als persoonlijke attributen. Context refereert hier naar hoe de grond gebruikt wordt en welke transportsystemen er aanwezig zijn. Persoonlijke attributen zijn kenmerken die per persoon verschillen, zoals het bezitten van een auto, kennis, inkomen, et cetera.

Bereikbaarheid is samen te vatten als het gemak waarmee een set van potentiële activiteiten bereikt kan worden. Het gaat dus niet enkel om de daadwerkelijke activiteiten die een persoon ontplooit, maar het omvat ook de activiteiten die mogelijk ontplooid kunnen worden. De mate van bereikbaarheid van een persoon is een maximum van deze potentiële set van activiteiten die een persoon kan ontplooien; hierbij tellen dus ook activiteiten mee die niet daadwerkelijk ondernomen worden. Zo kunnen twee personen een verschillende bereikbaarheid hebben, ook al ontplooien ze theoretisch gezien beide exact dezelfde activiteiten. De volgende paragraaf zal de activiteitenparticipatie van een persoon beschrijven.

2.2 Activiteitenparticipatie

In de toelichting voor het wetsontwerp maatschappelijke ondersteuning 2015, kortweg ook wel WMO genoemd, is (sociale) participatie gedefinieerd als het deelnemen aan maatschappelijk verkeer (Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, 2015). De volledige definitie van het begrip participatie is volgens deze toelichting als volgt:

Citaat 2.2.1

Bron: Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (2015, p. 19)

“Participatie wil zeggen dat iemand, ondanks zijn lichamelijke of geestelijke beperkingen, op gelijke voet met anderen in redelijke mate mensen kan ontmoeten, contacten kan onderhouden, boodschappen kan doen en aan maatschappelijke activiteiten kan deelnemen. Daarvoor is het ook een vereiste dat hij zich kan verplaatsen”.

Deze uitgebreide variant van het begrip participatie laat echter ook de definitie van het begrip activiteitenparticipatie erg goed zien. Citaat 2.2.1 is toegespitst op activiteiten van het maatschappelijke verkeer, die centraal staan in dit onderzoek. Op basis van de bovenstaande definiëring zal in dit onderzoek activiteitenparticipatie verwijzen naar de frequentie van deelname aan een reeks van uiteenlopende bezigheden gelegen buiten de eigen woning. Door deel te nemen aan het maatschappelijk leven kan sociale uitsluiting voorkomen worden (Keuzenkamp & Merens, 2006). Maatschappelijke participatie houdt in:

Citaat 2.2.2

Bron: Keuzenkamp & Merens (2006, p. 211)

“De deelname aan het maatschappelijke leven via vrijwillige verbanden: participatie als lid, vrijwilliger, donateur, gebruiker of deelnemer aan activiteiten in clubs, verenigingen, belangenorganisaties, raden en commissies van voorzieningen en dergelijke.”

Aangezien het bij activiteitenparticipatie gaat om bezigheden buitenshuis, is er daarbij altijd sprake van een verplaatsing. Het CBS (2015) maakt onderscheid tussen twee soorten verplaatsingen: beroepsmatig en niet-beroepsmatig:

Citaat 2.2.3

Bron: CBS (2015, Hoofdstuk 2, Definities, Verplaatsing, alinea 1)

“Een (niet-beroepsmatige) verplaatsing is een reis of een gedeelte van een reis die is afgelegd met één motief. Bijvoorbeeld de afgelegde afstand van huis naar werk is één verplaatsing, ongeacht of hierbij één of meerdere vervoermiddelen worden gebruikt. Beroepsmatige verplaatsingen zijn o.a. verplaatsingen van een taxichauffeur, pakketbezorger of loodgieter.”

Het huidige onderzoek richt zich op de niet-beroepsmatige verplaatsingen. Wanneer iemand een verplaatsing met een bepaald motief combineert met een verplaatsing met een ander motief, moet dit gezien worden als twee aparte verplaatsingen (Hine & Mitchell, 2003). Als iemand bijvoorbeeld boodschappen gaat doen en ook een pakketje gaat ophalen op het postkantoor, worden er twee aparte verplaatsingen gedaan. Wanneer er sprake is van een ander motief is er ook sprake van een nieuwe verplaatsing. Alle verplaatsingen van een persoon tezamen hebben betrekking op de mobiliteit van deze persoon. Hoe hoger de mobiliteit, hoe meer mogelijkheden iemand heeft om aan maatschappelijke activiteiten deel te nemen (Keuzenkamp & Merens, 2006).

Kaufman (2002) voegt een extra dimensie toe aan de kijk op het concept mobiliteit door niet alleen te kijken naar de verplaatsingen die men daadwerkelijk maakt, maar door ook rekening te houden met de potentiële mobiliteit van een persoon. Hij noemt dit '*motility*'. Deze potentiële mobiliteit is voor ieder individu anders. Het is mede gerelateerd aan de ambities en omstandigheden van diegene. Kaufman (2002) splitst het begrip *motility* op in drie soorten: de toegang tot verschillende mobiliteitsvormen, de capaciteit van een persoon om toegang te herkennen en te gebruiken, en het verwerven van een keuze om een verplaatsing wel of niet te doen.

Toegang tot mobiliteitsvormen omvat in hoeverre een individu bijvoorbeeld de mogelijkheid heeft om de fiets, de elektrische fiets of de bus te pakken. Als diegene geen fiets in het bezit heeft, of er is geen bushalte in zijn of haar woonplaats, dan heeft hij of zij geen toegang tot deze mobiliteitsvormen. De capaciteit van een persoon om de toegang te herkennen en te gebruiken laat zien in hoeverre een individu zich in staat stelt om bepaalde mobiliteitsvormen te gebruiken. Mensen beseffen zich niet altijd welke vormen van mobiliteit beschikbaar zijn. Dit kan onder andere komen door een gebrek aan kennis of ervaring. Zo kan het zijn dat een persoon altijd een fiets gebruikt, terwijl diegene meer zou kunnen ondernemen met een elektrische fiets. Hij of zij heeft dat echter nooit eerder beseft, mogelijk door gebrek aan kennis of de moed om deze stap te zetten. Het verwerven van een keuze om een verplaatsing wel of niet te doen heeft te maken met het verplaatsingsmotief. Afhankelijk van dat motief maakt een individu een keuze om een verplaatsing wel of niet te doen. *Motility* is in dit onderzoek mogelijk van belang om een beeld te schetsen over welke kansen de

respondenten laten liggen op het gebied van mobiliteit, en of dit van invloed is op hun activiteitenparticipatie.

2.2.1 Sociale uitsluiting

Wanneer iemand beperkt is in zijn of haar mobiliteit, kan dat negatieve sociale gevolgen hebben. Een van deze gevolgen is sociale uitsluiting. De definitie van sociale uitsluiting is niet eenduidig in de literatuur. Een relevante definitie voor dit onderzoek is gegeven door Preston en Rajé (2007); zij definiëren sociale uitsluiting als een beperking in ruimtelijke manifestaties waardoor mensen of groepen niet kunnen deelnemen aan de normale activiteiten in hun maatschappij. Met andere woorden, er is sprake van sociale uitsluiting wanneer een persoon niet in staat is de activiteiten te bereiken die noodzakelijk zijn om volledig mee te draaien in de maatschappij. Het betreft hier dus geen keuze om niet deel te nemen aan de activiteiten; mensen komen niet vrijwillig in zo'n situatie terecht (Martens, Holder, & Thijssen, 2011). Daarnaast benadrukken Preston en Rajé dat sociale uitsluiting niet ontstaat door een tekort aan kansen om te participeren in sociale activiteiten, maar dat het draait om het gebrek aan toegang tot deze activiteiten. In hun artikel beschrijven ze verder dat in andere literatuur sociale uitsluiting gerelateerd is aan een laag inkomen. Volgens hen is dit echter niet noodzakelijk het geval. Als sociale uitsluiting daadwerkelijk verbonden is met een laag inkomen, zou het vervoersaspect volgens hen slechts bescheiden voorkomen. Zij stellen dat ook personen met een hoog inkomen nog steeds sociaal uitgesloten kunnen zijn. Preston en Rajé leggen daarom bij sociale uitsluiting de nadruk op participatie in de maatschappij. Dit is verbonden aan toegang tot werk, opleiding, gezondheid, winkels en vrijetijdsvoorzieningen. Ook is het volgens Preston en Rajé verbonden aan persoonlijke contacten, zowel familiegericht als organisatiegericht. Het vervoersaspect kan ook hierbij mogelijk een rol spelen.

In de eerder genoemde definitie van sociale uitsluiting door Preston en Rajé (2007) is gesproken over 'normale activiteiten' en 'activiteiten die noodzakelijk zijn om volledig mee te draaien in de maatschappij'. Wat precies onder 'normale activiteiten' valt, is nader beschreven door Burchardt, Le Grand en Piauchaud (1999). Zij beschrijven 'normale activiteiten' als bezigheden die in het algemeen als belangrijk gezien worden om aan deel te nemen. Hierbij onderscheiden zij vijf verschillende dimensies: '*social activity*', '*consumption activity*', '*production activity*', '*savings activity*' en '*political activity*'. De eerste dimensie '*social activity*' heeft te

maken met de mogelijkheden tot sociale interactie waarover een individu beschikt. Daarnaast heeft deze dimensie ook betrekking op de mate waarin een persoon zich verbonden voelt met de samenleving. Sociale interactie is van belang doordat ondersteuning van andere personen en verbondenheid met een gemeenschap als een primaire behoefte van de mens wordt gezien (Hine & Mitchell, 2003; Burchardt, Le Grand, & Piauchaud, 1999). De tweede genoemde dimensie '*consumption activity*' heeft betrekking op de toegang van een individu tot de producten en diensten die in de maatschappij als 'noodzakelijk' worden gezien. Met de derde dimensie '*production activity*' doelen Burchardt et al. op de mogelijkheden die een individu heeft om deel te nemen aan activiteiten die men sociaal of economisch gezien als belangrijk acht. Voorbeelden hiervan zijn opleiding en werk, maar ook bijvoorbeeld de zorg voor kinderen. Burchardt et al. beschrijven met de vierde dimensie '*savings activity*' de mogelijkheden die iemand heeft om te kunnen sparen, een huis te bezitten of een pensioen te kunnen opbouwen. Door middel van sparen en de opbouw van een pensioen kan iemand ook na zijn actieve participatie op de arbeidsmarkt zichzelf in zijn dagelijkse behoeften voorzien. Daarnaast is het bezitten van een huis volgens Burchardt et al. een teken van sociale inclusie, wat juist het tegenovergestelde is van sociale uitsluiting. De laatste dimensie '*political activity*' heeft betrekking op het beschikken over een stemrecht en het mogelijke lidmaatschap bij een politieke partij en/of maatschappelijke groepering. Volgens Burchardt et al. zijn de door hen genoemde dimensies afhankelijk van persoonlijke kenmerken van het individu, zoals opleidingsniveau, geslacht en sociaal-culturele achtergrond, en van omgevingskenmerken zoals vervoersmogelijkheden. De beschreven dimensies hebben betrekking op de mate waarin een individu in staat is deel te nemen aan diverse activiteiten. Wanneer een individu beperkt is in zijn of haar mogelijkheden te participeren, loopt deze individu een groter risico op sociale uitsluiting.

In de literatuur verwijst sociale uitsluiting als gevolg van mobiliteitsbeperkingen ook wel naar vervoersarmoede (Martens, Holder, & Thijssen, 2011). Vervoersarmoede is echter niet de enige factor die sociale uitsluiting beïnvloedt. Factoren zoals de economische situatie en persoonlijke kenmerken van een persoon kunnen ook van invloed zijn op sociale uitsluiting (Kenyon, Lyons, & Rafferty, 2002). Aangezien dit onderzoek zich richt op een mobiliteitsbeperking, namelijk het gebrek aan toegang tot een auto, zullen in dit

hoofdstuk deze andere factoren niet verder aan bod komen. De volgende paragraaf zal het begrip ‘vervoersarmoede’ nader beschrijven.

2.2.2 Vervoersarmoede

Zoals vermeld in de inleiding in hoofdstuk 1, houdt vervoersarmoede in dat iemand beperkt is in zijn of haar verplaatsingsmogelijkheden door een gebrek aan hulpmiddelen (Martens, 2013). Hierdoor heeft hij of zij geen toegang tot belangrijke maatschappelijke aspecten, zoals werk, opleiding, gezondheidsnetwerken en sociale netwerken. Wanneer er sprake is van een substantieel gebrek aan verplaatsingsmogelijkheden, kan dat iemands leven negatief beïnvloeden. Het kan leiden tot werkloosheid, gezondheidsproblemen en/of sociale afzondering (Martens, 2013).

In Nederland is er nog weinig onderzoek gedaan naar vervoersarmoede. Zoals eerder al vermeld, gaven onderzoeken uit 2010 aan dat vervoersarmoede bescheiden voorkomt in Nederland (Martens, Holder, & Thijssen, 2011). In 2013 is de vervoersarmoede onder auto-loze werkzoekenden in Rotterdam-Zuid onderzocht (Bastiaanssen, Martens, & Polhuis, 2013). Hieruit bleek dat vervoersproblemen kunnen leiden tot mindere kansen op werk, en een langere werkloosheidsperiode. In een ander onderzoek beschreef Martens (2013) het positieve effect van de fiets op de mobiliteit en bereikbaarheid van mensen met een hoog risico op vervoersarmoede. Met zijn onderzoek liet Martens zien dat, voor zowel huishoudens zonder auto als huishoudens mét auto die een risico lopen op vervoersarmoede, de fiets een belangrijk middel is om toegang te krijgen tot belangrijke locaties. De rol van de fiets hierin is echter wel beperkt, dat heeft te maken met het ruimtelijke bereik van de fiets, welke in vergelijking met de auto gering is. De invloed van andere tweewielers op de bereikbaarheid en activiteitenparticipatie is echter nog niet eerder onderzocht. Het huidige onderzoek is daardoor verkennend van aard en zal eerder gericht zijn op het verkrijgen van kennis dan op eenduidige conclusies over de invloed van tweewielers. De volgende paragraaf zal de fiets en andere vormen van tweewielers kort beschrijven.

2.3 Vervoermiddelen

Zoals in de inleiding van dit onderzoek beschreven staat, zijn de meest populaire vervoermiddelen in Nederland de auto, de fiets, de snor-/bromfiets en de

elektrische fiets. Een andere populaire vervoerswijze voor dagelijkse activiteiten is het openbaar vervoer. Zoals uit het onderzoek van Bastiaansen, Martens en Polhuis (2013) echter bleek, is het openbaar vervoer in Nederland mogelijk niet voldoende om mensen volledig te voorzien in hun reisbehoefte omtrent woon-werkverkeer. Daarnaast is het openbaar vervoer een publiek bezit in plaats van een persoonlijk bezit, waardoor er geen eerlijke vergelijking met auto's en tweewielers te maken is. Dit onderzoek laat daarom het openbaar vervoer als vervoerswijze buiten beschouwing. Aangezien dit onderzoek zich richt op personen zonder toegang tot een auto, zal ook op het vervoermiddel auto niet dieper worden ingegaan. Deze paragraaf bevat een nadere toelichting van tweewielers. Tweewielers zijn onder te verdelen in twee categorieën: niet-gemotoriseerde en gemotoriseerde tweewielers. Voorbeelden van een gemotoriseerde tweewieler zijn de bromfiets en de snorfiets, maar ook een elektrische fiets valt hieronder. Hoewel een motorfiets technisch gezien ook een tweewieler met een motor is, wordt deze in dit onderzoek buiten beschouwing gelaten. Een motorfiets is in prijs vergelijkbaar met een auto, en gezien de eerder vermelde sterke voorkeur voor een auto zou het voor de meeste mensen onlogisch zijn om een motorfiets te verkiezen boven een auto, wanneer hier behoefte aan is.

2.3.1 Fiets

Nederland staat bekend als een fietsland. Met bijna 19 miljoen fietsen heeft Nederland de hoogste zogeheten 'fietsdichtheid' ter wereld (CBS, 2015). Zoals eerder vermeld vinden 25% van de verplaatsingen van de Nederlandse bevolking plaats met de fiets (CPB, RPB & MNP, 2006). In totaal betekent dit dat alle Nederlanders gezamenlijk per jaar ongeveer 14,5 miljard kilometer fietsen (CBS, 2015). Daarnaast blijkt ruim een tiende deel van het aantal fietskilometers in Nederland met een elektrische fiets te worden afgelegd. In paragraaf 2.3.3 zal de elektrische fiets uitgebreid besproken worden. Volgens het Transport en mobiliteit rapport van het CBS (2015) zijn er wel sterke regionale verschillen te zien in het gebruik van de fiets. Waar men in Utrecht gemiddeld 3 kilometer per dag fietst, leggen ze in Flevoland slechts 1,7 kilometer af. Dat heeft onder andere te maken met fysisch geografische verschillen.

Zoals in de inleiding al vermeld is, blijkt een eerder onderzoek over bereikbaarheid en mobiliteit aan te tonen dat de fiets een belangrijk vervoermiddel is bij autoloze huishoudens en huishoudens met auto die een risico op

vervoersarmoede lopen (Martens, 2013). Het bezitten van een fiets blijkt weliswaar te zorgen voor enige positieve invloed, echter is dit niet voldoende om aan alle gewenste activiteiten deel te nemen (Martens, 2013). Dat heeft onder andere te maken met de afstanden die men maximaal mogelijk acht om af te kunnen en willen leggen. Het huidige onderzoek zal hier verder op ingaan en de rol van de fiets, en de tweewieler in het algemeen, in de activiteitenparticipatie van mensen zonder toegang tot een auto nader onderzoeken. Aangezien een dergelijk wetenschappelijk nog niet eerder is uitgevoerd, zullen de volgende paragrafen alleen kort ingaan op het gebruik van de meest populaire andere tweewielers: de snor-/bromfiets, brommobiel en elektrische fiets.

2.3.2 Snor-/bromfiets en brommobiel

Per jaar wordt er ongeveer 2,5 miljard kilometer gereden door voertuigen met een bromfietskenteken (CBS, 2015). Onder deze voertuigen vallen brom-/snorfietsen, brommobielen en ook trikes. Het aantal kilometers dat wordt gereden met een snorfiets is de laatste jaren sterk toegenomen. Er is sinds 2008 bijna 55 procent meer gebruik gemaakt van een snorfiets (CBS, 2015). Een van de redenen dat de snorfiets zo populair is, is dat men geen helm hoeft te dragen. De maximale snelheid van een snorfiets is 25 km/u. Een snorfiets is herkenbaar aan de blauwe kentekenplaat. Een bromfiets heeft een gele kentekenplaat en mag maximaal 45 km/u. Door deze relatief hoge snelheid is het dragen van een helm verplicht.

Een brommobiel is wettelijk gezien ook een bromfiets, hoewel dit op het eerste gezicht niet zo lijkt. Brommobielen zien er namelijk uit als een kleine auto. De wettelijke maximale snelheid van een brommobiel is net als een bromfiets 45 km/u. Bromfietsen en brommobielen zijn volgens het CBS (2015) de laatste jaren in populariteit toegenomen. Zo is het aantal gereden kilometers met deze vervoermiddelen de laatste jaren sterk toegenomen (CBS, 2015).

Volgens het Transport en mobiliteit rapport van het CBS (2015) zijn er in Nederland meer snorfietsen dan bromfietsen. Jaarlijks wordt er met een snorfiets gemiddeld 1.600 kilometer gereden en met een bromfiets 2.400 kilometer. Doordat er met bromfietsen harder gereden mag worden dan met snorfietsen, geeft men bij keuze tussen deze twee vaak de voorkeur aan een bromfiets om langere afstanden te overbruggen (CBS, 2015). De meeste kilometers worden met een brommobiel gereden (CBS, 2015). Jaarlijks komt dit aantal volgens het CBS uit op ongeveer 4.500 kilometers per brommobiel.

2.3.3

Elektrische Fiets

De elektrische fiets zoals men die hedendaags kent, vindt zijn oorsprong in Japan, waar deze in 1994 werd ontwikkeld. Aanvankelijk was deze nieuwe vorm van mobiliteit bedoeld voor ouderen en mensen die minder valide zijn, echter steeg de populariteit op lange termijn ook onder andere doelgroepen. Dit kwam onder andere door Sparta die het concept van de fiets veranderde (Stockmann & Lenten, 2010). De term e-bike wordt vaak gebruikt om een elektrische fiets aan te duiden, echter betekenen deze begrippen niet hetzelfde. Een e-bike is wel een soort elektrische fiets, maar bij deze is het niet nodig om zelf te trappen. Bij een elektrische fiets is het wel vereist om zelf mee te trappen, anders gaat de fiets niet vooruit (Stockmann & Lenten, 2010). Hoewel bij een e-bike minder inspanning nodig is, en het een aantrekkelijker alternatief kan zijn, zal in dit onderzoek voor het gemak de term elektrische fiets worden gebruikt voor beide varianten van deze fiets. Afgewogen tegen de reguliere fiets, zijn de verschillen tussen de twee elektrische fietsen te verwaarlozen. Bovendien bieden beide varianten een snelheid tot 25 kilometer per uur.

Wanneer elektrische fietsen worden vergeleken met een gewone fiets, is het kostenaspect een belangrijk verschil. Huishoudens die interesse hebben in een elektrische fiets, zijn volgens de ANWB in 2011 gemiddeld ongeveer 1.900 euro kwijt per nieuwe elektrische fiets (ANWB, 2012). De prijzen bleken ook daarna te variëren van €995,- tot €1.399,- (Kroon, 2014). Dat is veel duurder dan een gewone fiets. Voor consumenten die wat minder te besteden hebben, is het mogelijk om voor weinig geld een tweedehands elektrische fiets aan te schaffen. Uit ervaringen van diverse rijwielhandelaren blijkt dat meer mensen interesse hebben in een nieuwe elektrische fiets dan in een tweedehandse (Broer, 2012). Dit komt onder andere door de technische gezondheid van de accu en de snelle technische vooruitgang van de nieuwe elektrische fietsen. Een elektrische fiets van een paar jaar oud is al snel nog maar 40% van de nieuwprijs waard (Broer, 2012).

Eerder is al genoemd dat de elektrische fiets een maximale snelheid heeft van 25 kilometer per uur. Dit is een gevolg van de wetgeving in Nederland en de EU. Elektrische fietsen moeten namelijk zijn begrensd tot een motorvermogen van 250 Watt (BOVAG, 2016). Als ze beschikking zouden hebben over een motor met meer vermogen, plaatst de wetgeving ze in een andere categorie van voertuigen: bijvoorbeeld in dezelfde categorie als bromfietsen. In een dergelijk geval zijn er dus ook andere regels van toepassing om een elektrische fiets te mogen besturen,

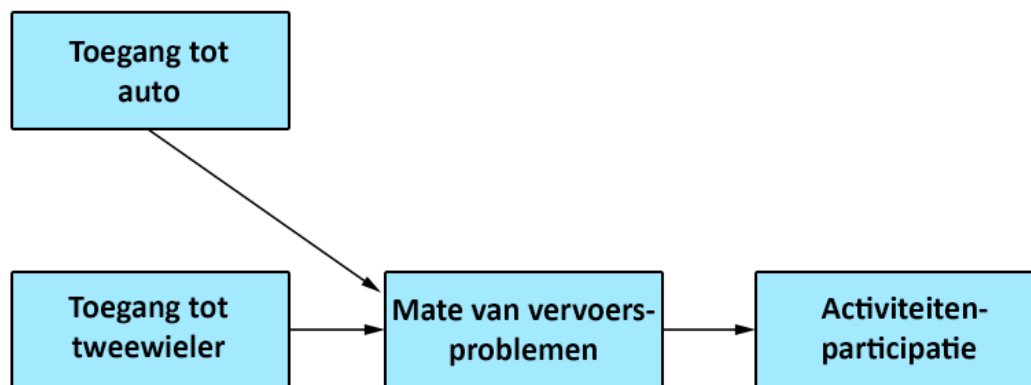
waardoor het onaantrekkelijker is om er een aan te schaffen. Denk aan rijbewijsplicht, helmplicht, verzekeringsplicht, et cetera. Ondanks dat de motoren van de elektrische fiets zijn begrensd, zorgt het rijden ermee alsnog voor een gemiddelde tijdswinst van zo'n 25% vergeleken met een reguliere fiets (BOVAG, 2016).

2.4 Conceptueel Model

In de voorgaande paragrafen zijn de meest belangrijke theorieën en concepten besproken die betrekking hebben op dit onderzoek. Om het onderzoek uit te kunnen voeren zijn tussen deze theorieën en concepten relaties gelegd. Deze relaties zijn schematisch in kaart gebracht, zoals te zien is in Figuur 2.4.1. Dit vormt het conceptueel model, welke als basis geldt voor het empirische en methodologische deel van deze thesis.

Figuur 2.4.1

Conceptueel model.



Figuur 2.4.1 laat zien dat er vier variabelen opgenomen zijn in het conceptueel model. De afhankelijke variabele is hier 'activiteitenparticipatie'. De onafhankelijke variabelen zijn hier 'Toegang tot tweewieler' en 'Toegang tot auto', welke helemaal links in het model zijn weergegeven. Tussen de onafhankelijke en afhankelijke variabele is een interveniërende variabele opgenomen, namelijk 'Mate van vervoersproblemen'. Deze variabele wordt beïnvloed door de onafhankelijke variabelen 'Toegang tot tweewieler' en 'Toegang tot auto', en wordt verondersteld zelf ook de afhankelijke variabele 'Activiteitenparticipatie' te beïnvloeden.

Het conceptueel model kan het beste gelezen worden van links naar rechts. Zoals beschreven in de voorafgaande paragrafen, is er sprake van een negatieve relatie tussen de toegang tot een tweewieler en de mate van vervoersproblemen die een persoon ervaart. Met andere woorden; wanneer iemand wél toegang heeft tot een tweewieler zorgt dat mogelijk voor minder vervoersproblemen dan

wanneer iemand die toegang níet heeft. Het omgekeerde is mogelijk ook geldig; iemand die géén toegang heeft tot een tweewieler kan dus meer vervoersproblemen ervaren dan iemand die wél een tweewieler heeft.

De mate van vervoersproblemen wordt echter niet alleen beïnvloed door het gegeven of een persoon toegang heeft tot een tweewieler of niet. Het is in zekere mate ook van belang of een persoon toegang heeft tot een auto of niet. Op basis van de literatuur is verondersteld dat personen die beschikken over een auto minder vervoersproblemen ervaren dan personen die niet beschikken over een auto. Deze groep zal dan ook een hogere activiteitenparticipatie hebben. Daarnaast is de toegang tot een auto ook samenhangend met de toegang tot een tweewieler wanneer er gekeken wordt naar de mate van vervoersproblemen. Hierom zijn deze variabelen boven elkaar gezet in het conceptueel model. Wanneer iemand geen auto ter beschikking heeft, is een tweewieler een vaak gebruikt alternatief vervoermiddel.

Aangezien autoloze huishoudens de onderzoeksgroep vormen in dit onderzoek, duidt de onafhankelijke variabele 'Toegang tot een auto' in dit onderzoek op het gebrek aan toegang tot een auto. Op basis van eerder beschreven literatuur, is verondersteld dat het gebrek aan toegang tot een auto leidt tot vervoersproblemen en daardoor mogelijk de activiteitenparticipatie van mensen negatief beïnvloedt. De onafhankelijke variabele 'Toegang tot een auto' zal als een gegeven verondersteld worden en zal niet nader bekeken worden in dit onderzoek.

Het laatste verband in het conceptueel model is die tussen de mate van vervoersproblemen en de activiteitenparticipatie. Zo heeft iemand met veel vervoersproblemen mogelijk een lagere activiteitenparticipatie dan iemand die weinig vervoersproblemen ervaart. Hiermee is een voor het onderzoek noodzakelijk verband gelegd tussen de tweewieler enerzijds, en activiteitenparticipatie anderzijds.

3 Strategie en methode van onderzoek

Dit hoofdstuk zal de onderzoeksstrategie en methode van dit onderzoek beschrijven. Respectievelijk komen de strategie en de methode van het onderzoek, de gebruikte instrumentatie, de selectie van de respondenten, de interviewprocedure en de verwerking van de gegevens in dit hoofdstuk aan bod.

3.1 Onderzoeksstrategie

Hoofdstuk 1 gaf al weer dat er geen wetenschappelijk onderzoek is geweest naar de effecten van diverse soorten tweewielers op de activiteitenparticipatie van personen zonder toegang tot een auto. Hierdoor is de relatie tussen de toegang tot een tweewieler en de activiteitenparticipatie van personen zonder toegang tot een auto nog niet duidelijk. Dit onderzoek richt zich daarom op het verkennen van deze mogelijke relatie en tracht hier meer inzicht in te krijgen.

In deze scriptie is gekozen voor een casestudy als onderzoeksstrategie. Specifieker gezegd is gekozen voor een meervoudige casestudy met een doelgerichte steekproef. De respondenten zijn vooraf geselecteerd op basis van een bepaald kenmerk, namelijk dat zij geen auto ter beschikking hebben. Verkennende onderzoeken maken vaak gebruik van deze strategie. Door middel van een casestudy kan namelijk inzicht verkregen worden in de ervaringen van participanten met betrekking tot een bepaald sociaal fenomeen. Aangezien in Nederland nog maar weinig bekend is over de rol van tweewielers met betrekking tot de activiteitenparticipatie van personen die geen toegang hebben tot een auto, is een casestudy het meest geschikt. Deze strategie is geschikter dan andere onderzoeksstrategieën omdat er op deze manier verder op de situatie van een persoon in kan worden gegaan. Hierdoor kunnen meer diepgaande inzichten worden verkregen in de rol van tweewielers op activiteitenparticipatie.

De gebruikte methode in dit onderzoek is een diepte-interview. Doordat de mate van vervoersproblemen persoonsafhankelijk kan zijn en sterk kan variëren, ligt de keuze voor de hand om gebruik te maken van diepte-interviews. Hierdoor kan een diepgaander inzicht verkregen worden in iemands ervaringen. Tijdens de diepte-interviews zal een combinatie van open en gesloten vragen gebruikt worden. Samen met de respondenten wordt een vragenlijst doorlopen om de vervoersproblemen vast te stellen. Daarnaast zal aanvullend doorgevraagd

worden op enkele punten, om zo meer inzicht te verkrijgen in de activiteitenparticipatie, welke vervoersproblemen men ervaart, en de rol die de tweewieler in de verplaatsingen speelt.

Dit onderzoek had ook gebruik kunnen maken van logboeken die deelnemers bij zouden moeten houden of alleen een enquête. Aangezien vervoersproblemen en activiteitenparticipatie brede concepten zijn, is het onwenselijk om alleen een enquête of logboek met activiteiten te gebruiken. Deze alternatieve strategieën geven slechts een beperkte weergave van iemands vervoersproblemen en activiteitenparticipatie. Daarnaast kan het ook sterk persoonsafhankelijk zijn in hoeverre iemand een vervoersprobleem daadwerkelijk als een probleem ervaart.

3.2 Instrumentatie

Voor het uitvoeren van dit onderzoek is gebruik gemaakt van de korte vragenlijst *Freedom of Mobility Survey* die ontwikkeld is door Martens (2017). Deze vragenlijst fungeert als basis voor het daarop volgende interview. Het doel van deze vragenlijst is het identificeren van vervoersproblemen zoals die ervaren worden door de persoon zelf. Bij het bepalen van de mobiliteitsplannen is vaak gekeken naar het reisgedrag van mensen. Er is bijvoorbeeld gekeken naar reizen die men daadwerkelijk maakt. Hierbij kunnen vervoersproblemen echter niet direct worden aangetoond (Martens, 2017). De vragenlijst *Freedom of Mobility Survey* bevat daarom vragen waarmee rechtstreeks gekeken wordt of men bepaalde vervoersproblemen ervaart. Bij deze vragenlijst wordt men steeds gevraagd na te denken over problemen die zich de afgelopen drie dagen hebben voorgedaan. Deze specifieke korte tijdsperiode is gekozen om een overdreven weergave van de problemen te voorkomen (Martens, 2007).

De vragenlijst bestaat uit vijf onderdelen: '1. Vervoersproblemen', '2. Vervoersafhankelijkheid', '3. Vervoersbelemmering', '4. Vervoermiddelen' en '5. Mobiliteitshulpmiddelen'. De *Freedom of Mobility Survey* eindigt vervolgens met enkele algemene vragen over de woonplaats van de respondent en enkele vragen om de sociaaleconomische karakteristieken van de respondent te kunnen bepalen. Ook is gevraagd op welke dag de respondent de vragenlijst heeft ingevuld. In Bijlage 2 staat de gebruikte vragenlijst weergegeven. De antwoorden op de vragen in deze vragenlijst zijn besproken tijdens het diepte-interview. Waar het gepast

was, is de respondent gevraagd nadere toelichting te geven. Daarnaast zijn ook eventueel vervolgvragen gesteld om een uitgebreider beeld te kunnen krijgen van de rol van de fiets in de mobiliteit van de respondent. In de volgende paragrafen wordt de gesloten vragenlijst in detail besproken.

3.2.1 Vervoersproblemen

Om te onderzoeken welke vervoersproblemen een respondent ondervindt is de onderstaande vraag (zie (1)) gesteld met vier deelvragen. De vier gestelde antwoordmogelijkheden bij deze vraag waren 'geen van mijn verplaatsingen', 'een aantal van mijn verplaatsingen', 'meer dan de helft van mijn verplaatsingen' en 'nagenoeg al mijn verplaatsingen'.

- (1) Hoe vaak heeft u de volgende problemen in de afgelopen drie dagen ondervonden?
 - a. Buitengewoon veel tijd kwijt zijn aan het bereiken van uw bestemming
 - b. Buitengewoon veel fysieke inspanning kwijt zijn aan het bereiken van uw bestemming
 - c. Buitengewoon veel geld kwijt zijn aan het bereiken van uw bestemming
 - d. Veel ongemak ondervinden bij het bereiken van uw bestemming

3.2.2 Vervoersafhankelijkheid

Om te onderzoeken in hoeverre een respondent afhankelijk is van anderen voor zijn of haar verplaatsingen is het onderstaande vraag (zie (2)) gesteld met vijf deelvragen. De vier gestelde antwoordmogelijkheden bij deze vraag waren 'geen van mijn verplaatsingen', 'een aantal van mijn verplaatsingen', 'meer dan de helft van mijn verplaatsingen' en 'nagenoeg al mijn verplaatsingen'.

- (2) Hoe vaak was u de afgelopen drie dagen afhankelijk de onderstaande personen voor een verplaatsing buitenshuis?
 - a. Personen binnen uw huishouden
 - b. Familieleden in uw nabije omgeving
 - c. Vrienden of burens in uw nabije omgeving
 - d. Familieleden of vrienden buiten uw eigen woonplaats
 - e. Collega's van uw werk of vrijwilligersorganisatie

3.2.3 Vervoersbelemmering

Om te onderzoeken in hoeverre een respondent zich belemmerd voelt in het uitvoeren van bepaalde gewenste verplaatsingen door vervoersproblemen is de onderstaande vraag (zie (3)) gesteld met vijf deelvragen die mogelijke redenen voor de belemmering weergeven. De vier gestelde antwoordmogelijkheden bij deze vraag waren 'nooit', 'eenmalig', 'een aantal keren' en 'nagenoeg altijd'.

- (3) Hoe vaak wilde u zich de afgelopen drie dagen buitenshuis verplaatsen, maar besloot u dit uiteindelijk niet te doen...
 - a. Omdat het u teveel tijd kostte om uw bestemming te bereiken
 - b. Omdat het u teveel fysieke inspanning kostte om uw bestemming te bereiken
 - c. Omdat het u teveel geld kostte om uw bestemming te bereiken
 - d. Omdat het u teveel ongemak gaf om uw bestemming te bereiken
 - e. Omdat uw terugreis niet meer op dezelfde dag plaats had kunnen vinden

3.2.4 Vervoermiddelen

Om te bepalen hoe toegankelijk de meest gangbare vervoermiddelen zijn voor de respondent is onderstaande vraag (zie (4)) gesteld met zeven deelvragen die de meest gangbare vervoermiddelen in Nederland weergeven. De vier gestelde antwoordmogelijkheden bij deze vraag waren 'Ja, ik heb dit vervoermiddel in mijn bezit', 'Ja, ik heb dit vervoermiddel in bezit en deel hem samen met (een) ander(en). Zij kunnen het vervoermiddel ook zelf besturen', 'Ja, ik kan dit vervoermiddel eventueel lenen en het dan zelf besturen' en 'Nee'.

- (4) Heeft u toegang tot de volgende vervoermiddelen?
 - a. Auto
 - b. Motorfiets
 - c. Snor- of bromfiets
 - d. Elektrische fiets
 - e. Fiets
 - f. Scootmobiel
 - g. Brommobiel (45km wagen)

3.2.5 Mobiliteitshulpmiddelen

Om te bepalen in hoeverre de respondent mobiel is en in staat is verplaatsingen zelfstandig te maken, is onderstaand item (zie (5)) opgesteld met vijf deelvragen die de meest gangbare mobiliteitshulpmiddelen in Nederland weergeven. De drie gestelde antwoordmogelijkheden bij deze vraag waren 'Ja', 'Nee' en 'Nee, maar het zou handig zijn voor mij'.

- (5) Gebruikt u een van de volgende mobiliteitshulpmiddelen?
- a. Wandelstok
 - b. Rollator
 - c. Rolstoel
 - d. Blindenstok
 - e. Geleidehond

3.2.6 Algemene vragen

In het onderdeel achtergrondgegevens is gevraagd naar de leeftijd, het geslacht, de woonplaats, het beroep en het opleidingsniveau van de deelnemers. Ook is gevraagd op welke dag van de week de vragenlijst is ingevuld. Hiermee zijn de sociaaleconomische eigenschappen van de respondent bepaald.

3.3 Respondenten

Het vinden van de juiste respondenten bleek een redelijk lastige taak. Als eerste is gekeken of er een database gebruikt kon worden. Hieruit zou vervolgens willekeurig een aantal respondenten geselecteerd worden en gevraagd of zij deel willen nemen aan het onderzoek. Dit bleek echter lastig te bewerkstelligen in de korte periode waarin dit onderzoek zich heeft plaatsgevonden. Veel van zulke databases zijn ook zeer vertrouwelijk en de toegang daartoe werd niet zomaar verleend. Een andere mogelijkheid was het zoeken naar potentiële respondenten via fysieke tweewielerzaken en tweedehands-verkoopwebsites. Dit bleek echter ook lastig uit te voeren, aangezien de meeste kopers hierbij niet geschikt waren voor dit onderzoek. Een vereiste binnen het onderzoek is namelijk dat men geen auto ter beschikking heeft; en dat men er ook niet vrijwillig voor heeft gekozen om géén auto te bezitten. Langs de deuren gaan en zo een selectie maken van respondenten was ook een optie die overwogen is. Vanwege het tijdrovende aspect en bovendien ook weer de vereiste kenmerken, bleek dit ook niet haalbaar. Tijdens

het zoeken naar potentiële respondenten bleek dat de groep personen zonder toegang tot een auto verborgen is. Men geeft niet graag toe onvrijwillig geen auto te bezitten, zeker niet wanneer hen daar rechtstreeks naar gevraagd werd. Ondanks dat er een groot gedeelte van de Nederlandse bevolking geen auto ter beschikking heeft, bleek het selecteren van respondenten erg lastig. Hierdoor is gezocht naar alternatieve selectiemethoden.

Via social media heeft de onderzoeker een oproep geplaatst om deel te nemen aan de interviews. Deze oproep was zichtbaar voor connecties van de onderzoeker op social media, in dit geval Facebook. Ook is de oproep gedeeld door anderen waardoor er ook mensen buiten de eigen connecties van de onderzoeker bereikt zijn. Door suggesties van connecties kon er 'via-via-via' een selectie van potentiële respondenten opgesteld worden. Om te voorkomen dat men tijdens het interview beïnvloed zou worden door de relatie met de onderzoeker en daardoor geen eerlijke antwoorden zou geven, zijn geen directe connecties van de onderzoeker gebruikt. Alle potentiële respondenten waren mensen die alleen ver weg een connectie hadden tot de onderzoeker. Zo is een potentiële respondent bijvoorbeeld gevonden door een reactie op de oproep door een kennis van de onderzoeker, wiens moeder vervolgens weer via diens buurvrouw de zus van deze buurvrouw als potentiële kandidaat voorstelde. Deze potentiële respondenten zijn vervolgens telefonisch benaderd door de onderzoeker. Er is hen kort verteld waar het onderzoek over gaat en er is gevraagd of zij toegang hebben tot een auto. Sommigen bleken tijdens dit korte telefonische gesprek niet geschikt te zijn voor het onderzoek. Een lid uit het huishouden van sommige potentiële kandidaten had wel toegang tot een auto, waardoor deze kandidaat gemakkelijk een verplaatsing als passagier in een auto kon uitvoeren. Wanneer tijdens het telefonisch gesprek bleek dat de respondent geschikt zou zijn, is een afspraak gemaakt voor het interview.

In totaal zijn acht respondenten geïnterviewd. Tijdens de interviews bleek echter één van de respondenten toch niet geschikt te zijn voor dit onderzoek. De gegevens van deze respondent zijn daarom niet meegenomen in de resultaten. Het volgende hoofdstuk zal hier verder op ingaan. In totaal zijn hierdoor de gegevens van zeven respondenten meegenomen in het onderzoek. In totaal waren er vier vrouwen en drie mannen. De gemiddelde leeftijd was 53,7 jaar ($sd = 17,1$). De range was 24 tot 74 jaar. 71,4 procent van de respondenten had een lagere opleiding (mbo of lager) en 28,6 procent een hoge opleiding (hbo of wo). Van de deelnemers

woonden vier respondenten in Drunen, één in Sint-Oedenrode, één in Oss en één in Waalwijk. In Bijlage 1 is de SPSS output weergegeven met de betreffende data. De paragrafen hierna bespreken de woonplaatsen en hun voorzieningen op het gebied van gezondheidszorg, openbaar vervoer, winkels en educatie.

3.3.1 Drunen

Drunen is een relatief groot dorp met circa 19.000 inwoners (CBS, 2014). Het ligt in de provincie Noord-Brabant, ongeveer 10 kilometer ten westen van 's-Hertogenbosch en 2 kilometer ten oosten van Waalwijk. Op het gebied van gezondheidszorg beschikt Drunen niet over een eigen ziekenhuis. Wel is er een kleinschalige polikliniek aanwezig, dat onderdeel is van het Jeroen Bosch ziekenhuis in 's-Hertogenbosch.

Inwoners van Drunen hebben beperkte mogelijkheden in het openbaar vervoer. Zo is er geen treinstation aanwezig, maar zijn zij aangewezen op lokaal en regionaal busvervoer. Het dorp is wel voorzien van veel bushaltes, welke over het algemeen vanuit heel Drunen op loopafstand te bereiken zijn. Buslijnen zijn met name gericht op Waalwijk en 's-Hertogenbosch, waar diverse overstapmogelijkheden te vinden zijn in andere richtingen. De bereikbaarheid per auto is goed te noemen; het dorp bevindt zich namelijk direct naast de snelweg A59, en beschikt over twee op- en afritten. Deze snelweg is de hoofdverkeersader van Drunen.

Voorzieningen in de commerciële sector zijn gering. Het dorp heeft weliswaar diverse winkels in het centrum, echter hebben deze nauwelijks invloed op de woonplaatsen buiten Drunen. De winkels zijn vooral gericht op dagelijkse aankopen, denk hierbij aan een supermarkt of een bakker.

Op het gebied van educatie is Drunen voorzien van diverse basisscholen en één middelbare school. Het dorp heeft daarnaast geen scholen welke vervolgopleidingen aanbieden zoals een mbo-, hbo of wo-studie. Hiervoor zijn de inwoners van Drunen aangewezen op voorzieningen in andere woonplaatsen.

3.3.2 Sint-Oedenrode

Sint-Oedenrode is een klein dorp met circa 13.000 inwoners (CBS, 2014). Het ligt in de provincie Noord-Brabant, ongeveer 20 kilometer ten zuidoosten van 's-Hertogenbosch en 10 kilometer ten noorden van Eindhoven. Het dorp heeft geen ziekenhuis en ook geen polikliniek. De enige vorm van gezondheidszorg die hier

te vinden is, moet gezocht worden in de diensten die huisartsen verlenen. Voor alle overige zaken zijn de inwoners van Sint-Oedenrode aangewezen op poliklinieken of ziekenhuizen buiten het dorp.

Een treinstation is niet aanwezig, en ook een groot busstation ontbreekt. Het dorp heeft wel diverse buslijnen door het dorp lopen waardoor alsnog redelijk eenvoudig naar andere steden kan worden gereisd via het openbaar vervoer. Met de auto is Sint-Oedenrode gemakkelijk te bereiken, het dorp ligt namelijk direct naast de snelweg A50.

Een belangrijke winkelfunctie heeft Sint-Oedenrode niet. Het winkelcentrum bestaat hoofdzakelijk uit winkels die de inwoners voorzien van hun dagelijkse boodschappen. Voor recreatief winkelen dient er naar andere plaatsen te worden gereisd.

Op het gebied van educatievoorzieningen beschikt het dorp enkel over een aantal basisscholen. Zowel middelbare scholen als mbo-, hbo- en wo-scholen zijn niet aanwezig.

3.3.3

Oss

Oss is een middelgrote stad met circa 58.000 inwoners (CBS, 2014). Het ligt in de provincie Noord-Brabant, ongeveer 20 kilometer ten westen van Nijmegen en 15 kilometer ten oosten van 's-Hertogenbosch. Oss heeft beschikking over een polikliniek, welke onderdeel is van het ziekenhuis Bernhoven in Uden. Een eigen ziekenhuis is niet aanwezig, waardoor inwoners voor dergelijke voorzieningen buiten de stad moeten reizen.

Het openbaar vervoer in Oss speelt zich met name rond het centrale treinstation af, waar ook het centrale busstation is gevestigd. Buiten het station zijn er echter relatief weinig bushaltes te vinden in de stad, waardoor mensen die de bus willen nemen vaak eerst een andere modaliteit moeten gebruiken om hier te komen. De bereikbaarheid per auto is goed; Oss ligt namelijk in de oksel van het knooppunt Paalgraven waar de A50 en A59 bij elkaar komen.

Het winkelcentrum van Oss heeft een kleine invloed buiten de stad, maar door veel leegstaand winkelvloeroppervlak is deze functie de laatste jaren ingeperkt (Dtv, 2017). Winkels zijn op kleine schaal gericht op recreatief winkelen, en bieden daarnaast ook veel mogelijkheden tot dagelijkse aankopen.

Er bevinden zich diverse basisscholen en middelbare scholen in Oss, daarnaast is er een mbo-school gevestigd. De inwoners van de stad zijn echter aangewezen op andere steden als het gaat om hbo- of wo-opleidingen.

3.3.4 Waalwijk

Waalwijk is een kleine stad met circa 30.000 inwoners (CBS, 2014). Het ligt in de provincie Noord-Brabant, ongeveer 15 kilometer ten westen van 's-Hertogenbosch en ongeveer 15 kilometer ten noorden van Tilburg. Waalwijk beschikt over een klein ziekenhuis, welke ook een locatie heeft in de stad Tilburg.

Inwoners van Waalwijk hebben op het gebied van openbaar vervoer een beperkt aantal keuzes. Zo is er geen toegang tot een treinstation in eigen stad, maar is volledig afhankelijk van busvervoer. Wel heeft de stad een groot busstation met lijnen naar diverse andere plaatsen in de regio. Via de weg is Waalwijk goed te bereiken via de A59 en de N261, waarvan de laatste als brede vierbaans autoweg is aangelegd.

Een kleinschalige recreatieve winkelfunctie is aanwezig in de stad Waalwijk, echter geldt dat, net als in Oss, door leegstand de invloed van deze functie niet tot ver buiten de stad reikt (Ven, 2017). In Waalwijk zijn inwoners daardoor aangewezen op de winkelveorzieningen elders.

Op het gebied van educatie bevinden zich naast diverse basisscholen, meerdere middelbare scholen. Daarnaast is er een mbo-school aanwezig, maar hbo- en wo-scholen zijn enkel te vinden buiten de stad.

3.3.5 Conclusie

In de voorgaande paragrafen over de diverse woonplaatsen van respondenten is al een beeld geschetst over welke voorzieningen de plaatsen beschikken. Tabel 3.3.5 geeft een overzicht weer van de verschillende plaatsen met de hoogst aanwezige voorziening per sector. Deze sectoren zijn opgesplitst in 'Gezondheidszorg', 'Openbaar vervoer', 'Winkels' en 'Educatie'. Daarnaast staan ook het aantal inwoners en de afstand tot 's-Hertogenbosch vermeld.

Zoals op te maken is uit Tabel 3.3.5 is iedere plaats, met uitzondering van Waalwijk, deels aangewezen op gezondheidszorg elders. Daarnaast heeft alleen de stad Oss toegang tot een treinstation, alle overige kernen in de lijst hebben slechts toegang tot busvervoer. Op het gebied van winkels en educatie zijn alle plaatsen in meer of mindere mate afhankelijk van voorzieningen in een andere kern.

Tabel 3.3.5

Overzicht woonplaatsen en hoogst aanwezige voorziening per sector.

Plaatsnaam	Inwoners	Gezondheidszorg	Openbaar vervoer	Winkels	Educatie	Afstand 's-Hertogenbosch
Drunen	18.000	Polikliniek	Bus	Dagelijkse boodschappen	Middelbare school	± 10 km
Sint-Oedenrode	13.000	Huisarts	Bus	Dagelijkse boodschappen	Basis-school	± 20 km
Oss	58.000	Polikliniek	Trein	Kleinschalig recreatief winkelen	Mbo-school	± 15 km
Waalwijk	30.000	Ziekenhuis	Bus	Kleinschalig recreatief winkelen	Mbo-school	± 15 km
's-Hertogenbosch	115.000	Ziekenhuis	Trein	Grootschalig recreatief winkelen	Wo-school	n.v.t

Aangezien de inwoners van alle genoemde woonplaatsen voor minimaal één voorziening een verplaatsing buiten hun eigen stad of dorp moeten maken, zijn deze kernen geschikt voor dit onderzoek. Bovendien is 's-Hertogenbosch voor de meeste van deze plaatsen hemelsbreed gezien de dichtstbijzijnde stad waar deze ontbrekende voorzieningen gevonden kunnen worden. De stad is ter referentie aan Tabel 3.3.5 toegevoegd, zodat deze vergeleken kan worden met de overige kernen in de regio. Doordat alle kernen dus in meer of mindere mate aangewezen zijn op 's-Hertogenbosch, kan het voorkomen dat inwoners zonder auto vervoersproblemen ervaren bij het bereiken van deze voorzieningen.

3.4 Interviewprocedure

De afnames van de interviews vonden plaats in een rustige kamer bij de respondenten thuis, zodat de deelnemers zich op hun gemak voelden en niet afgeleid werden door externe ruis. De interviews zijn opgenomen met een geluidsrecorder. Voor het opnemen van het interview is de toestemming van de respondenten gevraagd. Er is vooraf vermeld dat de opnames vertrouwelijk zijn en anoniem worden verwerkt.

De procedure was voor alle deelnemers gelijk. De respondenten zijn allen op dezelfde manier benaderd en hebben dezelfde uitleg vooraf gekregen. Alle respondenten is tijdens het eerste telefonische contact kort verteld over het onderzoek, zonder hen te vertellen wat het specifieke doel is. Daarnaast zijn de geschatte duur en de locatie van het interview besproken. Voordat het interview begon is de respondenten wederom kort een introductie van het onderzoek verteld en uitgelegd hoe het onderzoek verder opgebouwd is. De hierboven genoemde vragenlijst is gebaseerd op de *Freedom of Mobility Survey* (Martens, 2017) en vormde een basis voor de diepte-interviews van dit onderzoek. In deze interviews is nader ingegaan op de antwoorden op de vragen om een beter beeld te kunnen schetsen. Daarnaast is er doorgevraagd wanneer bij de onderzoeker het vermoeden bestond dat ergens een breder verhaal achter zat. Na afloop van het interview is er ruimte gecreëerd voor eventuele verdere informatie die de deelnemers zelf nog wilden delen. Indien de respondent geen verdere informatie had om te delen voor dit onderzoek vormde dat het einde van het interview en is de deelnemer bedankt voor de deelname. Gemiddeld duurde een interview ongeveer 20 minuten.

Tijdens de interviews is niet gebleken dat respondenten informatie achterhielden. Allen dachten serieus na over de vragen en probeerden een zo volledig mogelijk antwoord te formuleren. Iedereen was positief ingesteld tegenover het interview. Bij één interview ontstond er externe ruis door het uitvallen van opnameapparatuur dat gebruikt is, wat echter niet voor een verlies van opnames heeft gezorgd doordat er twee opnameapparaten tegelijkertijd zijn gebruikt. Daarnaast kreeg een van de respondenten tijdens het interview onverwacht bezoek. Hierdoor is het interview kort ontbroken en na enkele minuten weer hervat. Dit leidde niet merkbaar tot concentratieverlies bij de deelnemer. De respondent dacht nog steeds serieus na over iedere vraag en probeerde een goed antwoord te formuleren. Enkele interne ruis ontstond doordat sommige respondenten soms mompelden en daardoor niet altijd goed te verstaan waren op de opname. Uit de context van het verhaal was echter af te leiden wat de respondent bedoelde te zeggen. Het ging hierbij ook om een enkel woord dat onverstaanbaar was in plaats van een hele zin.

3.5 Verwerking van de gegevens

De verwerking van de gegevens in dit onderzoek is tweeledig. Aan de ene zijde is er gebruik gemaakt van een vragenlijst en aan de andere kant zijn in een interview deze vragen nader toegelicht en eventueel uitgebreid met antwoorden op open vragen.

De basis voor de gebruikte vragenlijst, de *Freedom of Mobility Survey* (Martens, 2017), kent een eigen meetbare scoring van de antwoordmogelijkheden. Voor de eerste vraag 'Hoe vaak heeft u de volgende problemen in de afgelopen drie dagen ondervonden?', de tweede vraag 'Hoe vaak was u de afgelopen drie dagen afhankelijk de onderstaande personen voor een verplaatsing buitenshuis?' en hierbij genoemde deelvragen, die vermeld staan in paragraaf 3.2, is de score bij het antwoord 'geen van mijn verplaatsingen' 0, bij 'een aantal van mijn verplaatsingen' 1, bij 'meer dan de helft van mijn verplaatsingen' 2 en bij 'nagenoeg al mijn verplaatsingen' 3. Bij de derde vraag 'Hoe vaak wilde u zich de afgelopen drie dagen buitenshuis verplaatsen, maar besloot u dit uiteindelijk niet te doen' en de bijbehorende deelvragen is de score bij het antwoord 'nooit' 0, bij 'eenmalig' 1, bij 'een aantal keren' 2 en bij 'nagenoeg altijd' 3. Gebaseerd op deze scoring is de minimumscore 0 en de maximumscore op 42. Martens (2017) geeft verder aan dat hoe hoger de score, hoe meer vervoersproblemen een respondent ervaart en daarmee hoe lager de mobiliteitsvrijheid van de respondent is. Aan de hand van deze scores zijn de antwoorden op de vragenlijst beoordeeld. Om de totaalscores te berekenen, werden de scores eerst ingevoerd in SPSS, waarna het programma de opdracht kreeg om een analyse uit te voeren. De analyse in kwestie is een *descriptive statistics* analyse, hiermee worden diverse frequentietabellen gegenereerd waarin het gemiddelde, de mediaan, de standaarddeviatie, het minimum en het maximum van de variabelen zijn weergegeven. De scores die hier vermeld staan zijn van belang om eventuele problemen bij respondenten te herkennen op basis van de eerder genoemde scoring van Martens (2017). Naast deze tabellen zijn er ook staafdiagrammen geplot, wat zorgt voor een meer overzichtelijke weergave van de resultaten.

De interviewopnames zijn eerst getranscribeerd, en daarna is er een thematische analyse uitgevoerd. De gegevens zijn onderverdeeld per vraag. Het beschrijven van wat er verteld is in een interview in een aanvaardbare gereduceerde manier, terwijl de complexiteit van het verhaal nog steeds behouden blijft, is zeer lastig (Segers, 1999). Anders gezegd is het met betrekking tot interviews moeilijk te

beoordelen wanneer een persoonlijke ervaring uniek is of duidt op een veelvoorkomend probleem. Segers (1999) stelt daarom dat bij de rapportage van een interview citaten uit het verhaal moeten worden gehaald om deze los te kunnen zien van diverse aandachtspunten. Om irrelevante informatie te vermijden, dienen de citaten volgens Segers relatief kort te zijn, maar ook weer niet te beknopt om het materiaal niet uit belangrijke context te halen. In het huidige onderzoek zal gebruik worden gemaakt van diverse citaten van respondenten die het betreffende onderdeel het beste representeren of op een andere wijze interessante relevante informatie verschaffen. Aan de hand van deze citaten zullen de resultaten van het interview beschreven worden.

De resultaten van de beoordeling van de vragenlijst en de thematische analyse van de interviews met belangrijke citaten zullen in het volgende hoofdstuk besproken worden.

4 Resultaten

In dit hoofdstuk zijn de resultaten van de vragenlijst en het interview weergegeven. De eerste paragraaf weergeeft een profielschets van de respondenten. Daarna zal de beoordeling van de vragenlijst worden beschreven en vervolgens zal verder ingegaan worden op de verkregen informatie uit de diepte-interviews.

4.1 Profielschets respondenten

Om de anonimiteit van de respondenten te kunnen waarborgen zal in de rest van dit onderzoek verwezen worden naar de respondent met een nummer. Hieronder staat per deelnemer een korte beschrijving van de persoon en diens situatie beschreven. Vervolgens zal Tabel 4.1.1 een overzichtelijke weergave van de respondenten tonen.

Respondent 1

Respondent 1 is een vrouw van 61 jaar oud woonachtig in Drunen. Zij is niet actief op de arbeidsmarkt. Ze is, nadat haar man een aantal jaren geleden is overleden, aangewezen op een nabestaandenuitkering. De samenstelling van haar huishouden bestaat enkel uit haarzelf. Ze is niet in het bezit van een auto, maar heeft wel een fiets om zich te verplaatsen.

Respondent 2

Respondent 2 is een man van 74 en is samen met zijn vrouw woonachtig in Drunen. Hij is niet actief op de arbeidsmarkt, omdat hij een beperking heeft. Hierdoor mag hij ook geen auto meer rijden. Hij maakt gebruik van zijn fiets en scootmobiel voor zijn verplaatsingen.

Respondent 3

Respondent 3 is een vrouw van 68 woonachtig in Sint-Oedenrode. De samenstelling van haar huishouden bestaat enkel uit haarzelf. Zij is nog actief op de arbeidsmarkt en werkt parttime. Een auto heeft ze niet, maar is wel in het bezit van een elektrische fiets.

Respondent 4

Respondent 4 is een vrouw van 70 jaar woonachtig in Drunen. Haar huishouden bestaat uit haarzelf en haar man. Ze is niet meer actief op de arbeidsmarkt en haar man is in het bezit van een auto. Verder heeft ze zelf beschikking over een fiets.

Respondent 5

Respondent 5 is een man van 59 jaar woonachtig in Waalwijk. Zijn huishouden bestaat uit hemzelf en zijn moeder. Hij is actief op de arbeidsmarkt en werkt in Drunen. Hij is niet in het bezit van een auto, maar heeft wel een fiets ter beschikking.

Respondent 6

Respondent 6 is een vrouw van 48 jaar woonachtig in Drunen. Zij is ongehuwd en haar huishouden bestaat enkel uit haarzelf. Ze is niet actief op de arbeidsmarkt omdat zij arbeidsongeschikt is verklaard. Ze is niet in het bezit van een auto, maar heeft wel een elektrische fiets.

Respondent 7

Respondent 7 is een man van 24 jaar woonachtig in Oss. Hij woont samen met zijn vriendin en is parttime actief op de arbeidsmarkt. Hij is niet in het bezit van een auto, maar kan deze wel lenen van zijn ouders en kan deze dan ook zelf besturen. Voor zijn verplaatsingen gebruikt hij voornamelijk zijn fiets.

Respondent 8

Respondent 8 is een vrouw van 42 jaar woonachtig in Drunen. Haar huishouden bestaat uit haarzelf en haar drie kinderen. Ze is door ziekte niet actief op de arbeidsmarkt en heeft geen auto ter beschikking. Zij heeft wel een elektrische fiets waarmee zij zich verplaatst.

Tabel 4.1.1

Overzicht respondenten.

Resp.	Geslacht	Leeftijd	Woonplaats	Leden huis- houden	Actief arbeids- markt	Actief gebruik vervoermiddel	Dag ingevuld
1	V	61	Drunen	1	Nee	Fiets	Maandag
2	M	74	Drunen	2	Nee	Fiets, scootmobiel	Maandag
3	V	68	Sint- Oedenrode	1	Nee	Elektrische fiets	Dinsdag
4	V	70	Drunen	2	Nee	Fiets	Woensdag
5	M	59	Waalwijk	2	Ja	Fiets	Dinsdag
6	V	48	Drunen	1	Nee	Elektrische fiets	Dinsdag
7	M	24	Oss	2	Ja	Fiets	Dinsdag
8	V	42	Drunen	4	Nee	Elektrische fiets	fiets, Woensdag

Het valt op dat in Tabel 4.1.1 de gegevens bij één respondent cursief en rood gekleurd zijn. Tijdens het diepte-interview bleek dat deze respondent wel toegang had tot een auto. Alhoewel zij zelf niet kan rijden, kan haar man dat wel en hebben zij ook een auto in hun bezit. Aangezien het voor deze respondent daardoor erg gemakkelijk is om bij haar gewenste verplaatsingen haar man te laten rijden met de auto, bleek deze respondent achteraf niet geschikt te zijn voor dit onderzoek. Haar vervoersproblemen zouden namelijk dankzij de hulp van haar man sterk beperkt kunnen worden. Deze vierde respondent is daarom uitgesloten in de verwerking van het verdere onderzoek.

Zoals te zien is in Tabel 4.1.1 en ook beschreven is in het vorige hoofdstuk, namen er vier vrouwen en drie mannen deel aan het onderzoek. De gemiddelde leeftijd was 53,7 jaar (sd = 17,1). De jongste deelnemer was 24 jaar en de oudste 74 jaar. Van de deelnemers woonden vier respondenten in Drunen, één in Sint-Oedenrode, één in Oss en één in Waalwijk. Het huishouden van de respondenten bestond bij één deelnemer uit vier leden, bij drie deelnemers uit twee leden en bij drie deelnemers alleen uit henzelf. Van de totaal zeven respondenten waren er twee actief op de arbeidsmarkt. Tabel 4.1.1 laat ook zien dat alle respondenten over een tweewieler beschikken. In totaal maken vijf respondenten actief gebruik van hun fiets, drie van hun elektrische fiets en één ook van zijn scootmobiel. Alle respondenten hebben aan het begin van de week deelgenomen aan het onderzoek. Wanneer de respondenten, zoals gevraagd werd in de vragenlijst, terugkeken naar

de voorafgaande drie dagen namen zij ook ten minste één weekenddag in overweging.

4.2 Vervoersproblemen

Door middel van de vraag ‘Hoe vaak heeft u de volgende problemen in de afgelopen drie dagen ondervonden?’ is gekeken naar de vervoersproblemen die de respondenten ervaren hebben. De gemiddelde score hierbij, op basis van de eerder genoemde scoring van Martens (2017), is gelijk aan 0. Alle respondenten gaven bij deze vraag, en alle bijhorende deelvragen, aan dat zij bij geen van hun verplaatsingen problemen ondervinden. De maximale score die bij deze vraag per respondent behaald kon worden is 12, waardoor een gemiddelde van 0 erop duidt dat er nauwelijks of geen vervoersproblemen aanwezig zijn (zie Bijlage 1).

Over het algemeen kwam uit de interviews naar voren dat de respondenten geen of weinig problemen hebben ondervonden tijdens hun verplaatsingen buitenshuis de afgelopen drie dagen wat betreft de subonderdelen. Wanneer de deelnemers werd gevraagd om wat verder terug te kijken om te zien of er in het algemeen problemen ervaren zijn, bleek dit volgens hen ook niet of nauwelijks het geval te zijn. Alhoewel zij zelf aangaven geen problemen te hebben ervaren, duiden sommige reacties erop dat er wél problemen zijn. Zo gaf respondent #3 aan:

Citaat 4.2.1

Citaat respondent #3.

“Kan het niet dan kan het niet, ik ben wat dat betreft heel makkelijk. Ja ik moet niets meer. Ik heb gewoon zoiets van met bepaalde dingen, net als afgelopen keer de vijftigjarige bruiloft dan, als mijn zoon dan niet kan rijden, ja sorry jongens dan houdt het op”.

Wat uit deze reactie van respondent #3 af te leiden is, is dat er in feite wel een vervoerprobleem is. Zonder haar zoon kan zij de bestemming niet bereiken. De problemen die volgens de respondenten zelf wel voorkwamen hadden betrekking op slechte weersomstandigheden en vertragingen met de trein. Woon-werkverkeer was de voornaamste verplaatsing van respondent #5. Diegene ervoer hier meestal geen problemen bij:

Citaat 4.2.2

Citaat respondent #5.

“Het meeste is natuurlijk woon-werkverkeer en op zich is dat met het weer ook, valt het wel mee. Ik ga toch wel redelijk veel, ook al is het minder weer, ook op de fiets. Het enige is in de winter wel eens, dat je zegt het is glad, dan heb ik twee keuzes. Of ik ga met de bus of bel een collega op die mij dan eventueel komt halen. En dat is geen probleem. Die kan ik zelfs ook rustig ook 's morgens nog bellen. Dat is geen probleem”.

Door een ander werd aangegeven dat sneeuw en ijsel weleens een belemmering opleverde bij de verplaatsingen. Respondent #7 gaf aan het weleens vervelend te vinden om vertraging te hebben:

Citaat 4.2.3

Citaat respondent #7.

“Ik ga af en toe wel met de trein [...], maar dan kom ik ook weleens in vertraging terecht waar ik niet blij mee ben. Maar het gebeurt nu steeds een stuk minder. Het is in ieder geval een stuk minder erg, omdat ik niet naar school hoef of iets waarbij ik vaste afspraken heb”.

Wat verder naar voren kwam uit de interviews, is dat de respondenten over het algemeen weinig verplaatsingen buitenshuis hebben gedaan en wanneer zij dit wel deden, was dit doorgaans niet ver weg. Ook wanneer er langer dan drie dagen werd teruggekeken maken de meeste respondenten over het algemeen geen verre reizen. Dit zou ook kunnen duiden op een onderliggend vervoerprobleem. Zo gaf respondent #1 bijvoorbeeld aan dat ze met een elektrische fiets waarschijnlijk een langere afstand zou kunnen overbruggen dan met een gewone fiets. De meeste respondenten vinden echter buiten hun eigen vervoermiddelen om, wel een oplossing. Zo werden de volgende oplossingen door de respondenten beschreven: het openbaar vervoer gebruiken, hulp van familie of vrienden met een auto inschakelen, of een regiotaxi bellen. De volgende paragraaf zal de vervoersafhankelijkheid van de respondenten nader bespreken.

4.3 Vervoersafhankelijkheid

Door middel van de vraag ‘Hoe vaak was u de afgelopen drie dagen afhankelijk de onderstaande personen voor een verplaatsing buitenshuis?’ is gekeken naar de vervoersbelemmeringen die de respondenten ervaren hebben. De gemiddelde score hierbij, op basis van de eerder genoemde scoring van Martens (2017), is afgerond gelijk aan 1. Bij een maximale score van 15 per respondent houdt een score van 1 in dat er nauwelijks of geen sprake is van vervoersafhankelijkheid. Wel

gaf meer dan de helft van de respondenten aan dat zij bij een aantal van hun verplaatsingen afhankelijk zijn van familieleden in hun nabije omgeving. De hoogste score onder de respondenten bij deze vraag is 1, en de laagste score is 0. Daarnaast zijn zowel de modus, als de mediaan 1 in deze scoreverdeling (zie Bijlage 1).

Uit het interview kwam ook naar voren dat de respondenten allen vrij zelfstandig en nauwelijks afhankelijk zijn van anderen voor hun verplaatsingen. Slechts twee van de zeven respondenten zeggen incidenteel afhankelijk te zijn van anderen. Zo is respondent #5 bijvoorbeeld weleens afhankelijk van vrienden:

Citaat 4.3.1

Citaat respondent #5.

“De afstanden die ik dan meestal afleg die vallen dan ook in Brabant. Als ik verder weg zou gaan, we gaan bijvoorbeeld ook wel eens naar sportwedstrijden bijvoorbeeld wielrennen kijken, dan ga ik meestal met iemand mee”.

Daarnaast is respondent #1 voor ritten verder weg afhankelijk van haar zoon of familieleden. Aangezien zij snel misselijk wordt in de bus, maar ook niet graag met de trein reist, is het openbaar vervoer in veel gevallen geen optie. Meestal rijdt deze respondent mee met haar zoon, broer, zus of schoonzus. Eerst ging ze vrijwel altijd samen met haar zoon naar bijvoorbeeld verjaardagen toe, maar tegenwoordig woont haar zoon niet meer thuis en is dat daardoor lastiger. De respondent is wel van mening dat deze afhankelijkheid van anderen haar vrijheid beperkt. Het geeft haar soms wel ongemak om iemand te vragen om mee te rijden. Ze is dan bang dat anderen zich verplicht voelen om te rijden, zo zei ze:

Citaat 4.3.2

Citaat respondent #1.

“Die inspanningen en zo, dat vind ik niet zo’n punt. Ook al regent het dat het giet, dat maakt me niet uit. Daar ga ik gewoon doorheen. Daar zit ik niet mee. Het ergste vind ik altijd om iemand anders lastig te vallen of te vragen”.

Een vergelijkbare reactie is door meerdere respondenten gegeven. Alleen wanneer het noodzakelijk is zoeken ze iemand om hen te brengen. In zo’n geval hebben zij de voorkeur om iemand te vragen die toch al die richting oprijdt, om zichzelf zo min mogelijk op te dringen. Bij een enkele respondent is deze persoon soms ook een collega. Alle respondenten leken hun zelfstandigheid erg te waarderen; sommigen gaven expliciet aan dat zij anderen zo min mogelijk tot last willen zijn.

4.4 Vervoersbelemmering

Door middel van de vraag 'Hoe vaak wilde u zich de afgelopen drie dagen buitenshuis verplaatsen, maar besloot u dit uiteindelijk niet te doen....' en de bijbehorende deelvragen is gekeken naar de vervoersbelemmeringen die de respondenten ervaren hebben. De gemiddelde score hierbij, op basis van de eerder genoemde scoring van Martens (2017), is afgerond gelijk aan 1. In verhouding tot een maximum score van 15 laat dit zien dat er in het algemeen onder de respondenten nauwelijks of geen vervoersbelemmeringen voorkomen. De hoogste score onder de respondenten bij deze vraag is 4, en de laagste score is 0. Daarnaast zijn zowel de modus, als de mediaan 0 in deze scoreverdeling (zie Bijlage 1).

De respondenten gaven bij deze vraag voornamelijk aan dat het nauwelijks of niet voorkomt dat zij een verplaatsing niet hebben gedaan vanwege de tijd, de fysieke inspanning of het geld dat de verplaatsing zou kosten. Ook gaven zij aan dat het niet of nauwelijks voorkomt dat zij een verplaatsing niet hebben gedaan vanwege het ongemak dat het zou geven, of doordat de terugreis niet meer op dezelfde dag plaats zou kunnen vinden.

Uit de interviews kwam naar voren dat de respondenten in het algemeen vaak wel een manier vinden om de gewenste activiteiten uit te kunnen voeren. Het komt nooit of incidenteel voor dat een respondent besluit een activiteit niet te doen wegens de tijd die het zou kosten om de bestemming te bereiken. Respondent #6 gaf aan soms niet naar een vriendin in Helmond te gaan omdat dit teveel tijd zou kosten. Respondent #2 gaf aan bijvoorbeeld niet naar een wooncentrum te gaan omdat hij dan te lang onderweg zou zijn. Dat de respondenten überhaupt deze activiteiten willen doen komt niet systematisch voor, alhoewel respondent #6 wel aangaf haar vriendin in Helmond frequenter te willen kunnen bezoeken.

Daarnaast komt het slechts eenmalig tot nooit voor dat een respondent besluit een activiteit niet te doen wegens de fysieke inspanning die het zou kosten om de bestemming te bereiken. Enkele respondenten hebben te maken met gezondheidsklachten waardoor zij weleens problemen ervaren tijdens het reizen en daardoor beslissen om een activiteit niet te doen.

Tijdens de interviews kwam verder naar voren dat enkele respondenten eenmalig weleens besloten een activiteit niet te doen wegens het geld dat het zou kosten. Zo gaf respondent #7 aan:

Citaat 4.4.1

Citaat respondent #7.

“Ja moet ik wel iets zeggen dat ik wel een keer heb gehad dat het teveel geld kost met OV. Ga geen 50 euro voor een treinkaartje neerleggen, maar dan kan ik meestal de auto regelen dus ligt een beetje aan de situatie. Maar meestal leen ik wel een auto, maar het komt vaker voor dat ik wel een auto heb dan geen auto en dan niet beslis om te gaan. [...]”

Dit kwam volgens hem echter zeer sporadisch voor. Ook respondent #8 geeft aan dat het reizen met het OV soms wegens het financiële aspect lastig kan zijn:

Citaat 4.4.2

Citaat respondent #8.

“Ik vind het eigenlijk wel jammer dat het eigenlijk hè met je OV dat je moet zorgen, anoniem, moet je zorgen dat je anoniem minimaal 20 euro erop hebt staan. Ja en vaak als jij het minimum budget hebt en je wilt graag reizen dat gaat niet”.

Voor de overige respondenten is het kostenaspect geen reden waarom zij besloten om een activiteit niet te doen. Wat door een aantal respondenten wel als belemmering werd gezien is het ongemak tijdens een verplaatsing. Tijdens het interview gaf respondent #1 wel aan dat ze het jammer vindt dat ze niet zomaar even naar haar zoon kan gaan. Haar zoon woont in Utrecht en met openbaar vervoer reizen is lastig voor haar. Het dichtstbijzijnde station bevindt zich in Den Bosch, een station dat vrij hoog gebouwd is en alleen beschikt over glazen liften. Aangezien zij aangaf last van hoogtevrees te hebben in deze glazen liften en op de verhoogde overweg tussen de perrons, is dit voor haar een extra hindernis. Bovendien is ze niet bekend met de veranderingen in het openbaar vervoer, zoals het reizen met een OV-chipkaart, en is dat ook iets wat haar momenteel tegenhoudt. Ze is echter welwillend om toch eens te proberen meer met het openbaar vervoer te reizen. Ook voelt zij zich in andere verplaatsingen soms ook beperkt, maar dat lost zij op door een extra keer ernaartoe te fietsen:

Citaat 4.4.3

Citaat respondent #1.

“Net zoals naar de begraafplaats, daar kom ik dan ook regelmatig om planten te zetten. Dan fiets ik daar de ene dag naar toe met een tas potgrond en wat schepjes en toestanden, en de volgende dag terug met planten om die te zetten. Ik moet het gewoon in meerdere etappes doen”.

Respondent #2 gaf aan gebruik te maken van een regiotaxi. Daarbij ondervindt hij weleens problemen afhankelijk van de rit die de taxi moet maken:

Citaat 4.4.4

Citaat respondent #2.

“Dat ligt eraan of hij nog meer weg moet brengen, zo’n taxi. Soms zitten er wel drie of vier in. We hebben een keer gehad met z’n vijven in een taxi. Eerst naar Tilburg. Toen kwam hij hier langs en eerst naar Tilburg, dan weer terug naar Nistelrode”.

Ook bij dagelijkse activiteiten zoals boodschappen doen ondervinden de respondenten weleens wat ongemak. Dit ervaren zij echter geen van allen als een echt probleem. Een aantal respondenten gaf aan een keer vaker te fietsen en een enkeling vraagt een buurvrouw om mee te rijden naar de supermarkt of bestelt online haar boodschappen. Weer een andere respondent leent voor grotere boodschappen weleens de auto van zijn ouders. Ook is één respondent erg creatief in het zoeken naar een vervoeroplossing en heeft hij een aanhanger achter zijn scootmobiel gemaakt waarmee hij boodschappen vervoert. Alhoewel de respondent dit niet als problemen zien, lijken deze reacties en creatieve oplossingen wel op onderliggende vervoersproblemen te duiden.

Respondent #6 gaat regelmatig naar therapieën toe. Zij bleek ook hierbij zoveel mogelijk zelfstandig te willen blijven en wilde niet afhankelijk zijn van anderen. Zo beschreef ze:

Citaat 4.4.5

Citaat respondent #6.

“Als het niet te doen is met de bus probeer ik wel de afspraak te verzetten. Ook al is het hier in Drunen en ik kan er niet met de bus heen, dan kan ik de afspraak wel verzetten. Ik vraag niet zo gauw iemand om te rijden, dan verzet ik liever de afspraak. Als het echt niet kan, dan ja. [...]. Ik denk dat het ook een beetje te maken heeft met mensen geen, hoe noem je dat, nou ja waar ik bang voor ben is dat je mensen kostbare tijd ontnemt en dat wil je dan niet. Daar gaat het eigenlijk om”.

Enkele respondenten bleken daarnaast te overwegen om niet te deelnemen aan een activiteit wanneer de terugreis hierbij niet meer op dezelfde dag zou zijn. Een respondent gaf aan dat hij het niet prettig vindt om in een hotel te moeten overnachten wanneer hij niet meer op dezelfde dag kan terugreizen. Dit zou als gevolg hebben dat hij de activiteit moet laten schieten. Hoewel deze respondenten een overnachting een probleem zouden vinden, kwam het bij allen echter nooit of vrijwel nooit voor dat zij niet op dezelfde dag terug zouden kunnen reizen.

4.5 Vervoermiddelen

Door middel van de vraag 'Heeft u de volgende vervoermiddelen ter beschikking?' met als keuzemogelijkheden 'auto', 'motorfiets', 'snor- of bromfiets', 'elektrische fiets', 'fiets', 'scootmobiel' of 'brommobiel' is nagegaan welke vervoermiddelen de respondenten ter beschikking hebben. Drie van de zeven respondenten waren in het bezit van een elektrische fiets, waarbij respondent #3 zelfs aangaf niet meer zonder te kunnen:

Citaat 4.5.1

Citaat respondent #3.

"Ik heb heel veel last van mijn benen. Ik heb bloedvatvernauwing, en met een gewone fiets kom ik nergens. Ik moet ondersteuning hebben. Als hij morgen kapot gaat, vandaag kapot gaat, komt er morgen nog een nieuwe".

Gezondheidsklachten zijn ook voor respondent #6 de reden waarom zij een elektrische fiets heeft aangeschaft:

Citaat 4.5.2

Citaat respondent #6.

"Nou ik kreeg last van mijn knieën. Ik was een keer van mijn fiets afgereden en aan de hand daarvan heb ik een elektrische fiets aangeschaft. Dat scheelt me een hele hoop".

Daarnaast heeft respondent #8 een elektrische fiets aangeschaft vanwege haar fibromyalgie.

Wanneer de respondenten gevraagd werd of zij overwogen om toch auto te gaan rijden, geven de meeste aan dit niet meer te durven. Alleen respondent #7 die soms de auto leent van zijn ouders, ondervindt deze belemmering niet. Respondent #2 geeft wel aan de auto te missen:

Citaat 4.5.3

Citaat respondent #2.

"Vroeger toen ik nog een auto had, had ik zeker 40 jaar niet op een fiets gezeten. [...] Ik deed alles met de auto. Als ik naar het toilet moest, nam ik de auto mee bij wijze van spreken. [...] De auto was mijn fiets".

Anderen respondenten geven juist aan graag te fietsen. Zo gaf respondent #5 aan:

Citaat 4.5.4

Citaat respondent #5.

"Ik vind het juist fijn om beweging te hebben omdat ik normaal de hele dag op kantoor zit. Dus eigenlijk is het wel fijn ook. Ik fiets meestal nog wel eens, niet direct zeg maar, maar via een omweggetje. Dan heb ik wat beweging omdat ik ook de hele dag zit".

Naast het niet durven autorijden, durven sommige respondenten ook niet met het openbaar vervoer te gaan. Vanwege de vele veranderingen in het openbaar vervoer de laatste jaren vinden zij het onbekende een extra hindernis. Ze begrijpen niet hoe zij de OV-chipkaart moeten gebruiken en hoe zij daarmee via het openbaar vervoer kunnen reizen. Respondent #5 gaf daarnaast aan de voorkeur aan de fiets te geven boven het openbaar vervoer om in de buitenlucht te kunnen zijn:

Citaat 4.5.5

Citaat respondent #5.

"[...] Met het OV dan zit je eigenlijk alleen nog maar binnen en dan beweeg je ook verder niet. Dat heeft ook te maken met de kantoorbaan. Ik wil daarna ook nog bewegen, ook al is het een elektrische fiets. Je beweegt in principe toch en ik vind het wel fijn om even buiten te zijn. Ik zou eerder een elektrische fiets pakken dan het OV".

Wanneer ook andere respondenten gevraagd werd te overwegen een elektrische fiets aan te schaffen vonden sommigen dit wel het overwegen waard. Zo zei respondent #1:

Citaat 4.5.6

Citaat respondent #1.

"Ik denk dat als mijn fiets voort een eind versleten is, dan overweeg ik toch om een elektrische fiets aan te schaffen. Ik word er niet jonger op en dan is zo'n elektrische fiets toch wel eens makkelijk, als je dan naar Waalwijk bijvoorbeeld wilt fietsen. Ik denk dat ik dan ook eerder wat verder ga dan met een gewone fiets".

4.6 Mobiliteitshulpmiddelen

Door middel van de vraag "Gebruikt u de volgende mobiliteitshulpmiddelen?" met als keuzemogelijkheden 'wandelstok', 'rollator', 'rolstoel', 'blindenstok' of 'geleidehond' is nagegaan in hoeverre de respondenten hulp nodig hebben bij hun verplaatsingen en in hoeverre zij zelfstandig in staat zijn om te reizen. Alle respondenten gaven aan geen mobiliteitshulpmiddelen te gebruiken in hun dagelijkse leven. Slechts één respondent gaf aan dat zij het eventueel handig zou vinden om een wandelstok te hebben. De overige respondenten achtten deze mobiliteitshulpmiddelen voor hen niet als een handig of nuttig hulpmiddel.

5 Conclusie

Dit hoofdstuk bespreekt de resultaten uit het voorgaande hoofdstuk en de tracht de onderzoeksvraag hiermee te beantwoorden. Naast het beschrijven van de conclusies die uit de resultaten naar voren komen, beschrijft dit hoofdstuk ook eventuele verbeterpunten en suggesties voor vervolgonderzoeken. Hierbij zal dit huidige onderzoek geplaatst worden in het kader van de eerder vermelde literatuur.

5.1 Conclusie

Het doel van dit onderzoek is om te kijken naar de effecten van diverse soorten tweewielers op de activiteitenparticipatie van personen zonder toegang tot een auto. De gestelde onderzoeksvraag hierbij luidde: 'Wat is de rol van tweewielers in activiteitenparticipatie van personen zonder auto en in hoeverre voorkomt toegang tot de tweewieler vervoersproblemen?'. Uit de resultaten van de vragenlijst in dit onderzoek blijkt dat er zeer laag werd gescoord op het onderdeel over vervoersproblemen. Slechts incidenteel kwam het voor dat er vervoersproblemen waren bij de respondent volgens hun eigen rapportages. Ook was er geen significant hoge score bij de onderdelen vervoersbelemmering en vervoersafhankelijkheid.

De respondenten gaven aan weleens ongemak te ervaren tijdens het bereiken van hun bestemming. Dit kwam echter slechts sporadisch voor. Daarnaast kwam het ook niet of nauwelijks voor dat iemand een verplaatsing niet heeft gedaan vanwege de tijd, de fysieke inspanning of het geld dat de verplaatsing zou kosten. Ook redenen zoals het ongemak dat de verplaatsing zou geven of doordat de terugreis niet meer op dezelfde dag plaats zou kunnen vinden, verhinderden de participanten nauwelijks om deel te nemen aan een activiteit. In het algemeen vonden de respondenten altijd wel een manier om de door hen gewenste activiteit toch uit te kunnen voeren. Zij ondervonden hierbij bijna geen problemen. De fysieke inspanning, de tijdsduur, de kosten en het ongemak tijdens de reis werden soms als overweging aangedragen om geen deel te nemen aan een activiteit. Bij alle respondenten speelden deze afwegingen slechts sporadisch een rol. Dit werd door de respondenten ook niet als een ernstig probleem gezien. Daarnaast kwam uit de antwoorden op de vragenlijst naar voren dat de respondenten nauwelijks

afhankelijk zijn van anderen voor hun verplaatsingen en het liefst zoveel mogelijk zelfstandig doen.

In de diepte-interviews gaven de respondenten ook aan geen problemen te ervaren. De respondenten gaven aan dat zij niet zonder een tweewieler zouden kunnen, omdat vrijwel al hun activiteiten in het dagelijkse leven hiermee werden gedaan. De respondenten waarderen hun vrijheid en zelfstandigheid en willen alles zo veel mogelijk zelf doen, ook als dit betekent dat zij bijvoorbeeld een afspraak moeten verzetten, een extra keer op en neer moeten reizen of zelfs een activiteit in zijn geheel moeten laten schieten. Uit de interviews kwam duidelijk naar voren dat de respondenten het prettig vonden om niet of nauwelijks van anderen afhankelijk te zijn; het vragen om hulp bij een verplaatsing zou kunnen leiden tot ongemak.

De respondenten gaven in de diepte-interviews aan graag te fietsen en waren zelf van mening dat zij geen vervoersproblemen hebben. Uit sommige reacties kan echter worden afgeleid dat er wél onderliggende vervoersproblemen zijn. Zo kon een respondent, zoals in het hoofdstuk van de resultaten beschreven is, de gewenste activiteit niet uitvoeren zonder hulp van haar zoon.

Kortom, de toegang tot een tweewieler lijkt dus bij personen die geen auto ter beschikking hebben een positief effect te hebben op de activiteitenparticipatie. De beoordeling van de vragenlijsten lag bij alle vragen zeer dicht bij de minimumscore. Volgens de normering van de *Freedom of Mobility Survey* van Martens (2017) betekent een lage score op de vragen dat er weinig vervoersproblemen zijn. Weinig vervoersproblemen duiden vervolgens ook op een hoge '*freedom of mobility*', oftewel mobiliteitsvrijheid, van personen. De resultaten van dit onderzoek lijken dus ook aan te tonen dat de toegang tot een tweewieler een positief effect heeft op de mobiliteit. De tweewieler blijkt een belangrijke rol te spelen in de activiteitenparticipatie. Het is interessant dat niet alleen een fiets een belangrijke rol speelt, maar dat ook de elektrische fiets en scooter een belangrijke functie hebben binnen de activiteitenparticipatie. Daarnaast lijkt de toegang tot een tweewieler vervoersproblemen bij respondenten in hun eigen beleving te voorkomen. Zij vinden zelf dat ze geen problemen hebben. Wanneer er echter objectief gekeken wordt naar de resultaten, blijkt uit sommige reacties afgeleid te kunnen worden dat er wél vervoersproblemen zijn. De tweewieler lijkt in dit opzicht niet alle problemen te kunnen voorkomen. Zo kunnen respondenten soms activiteiten niet uitvoeren doordat zij geen passend vervoer ervoor hebben.

5.2 Discussie

Deze paragraaf plaatst de hierboven vermelde conclusies uit dit onderzoek in het kader van de besproken literatuur en eerdere onderzoeken. Allereerst zullen de aanbevelingen op basis van de gevonden resultaten besproken worden. Daarna zal door een reflectie een kritische kanttekening bij het onderzoek geplaatst worden.

5.2.1 Aanbevelingen

De resultaten van dit onderzoek geven een waardevol beginpunt weer met betrekking tot de rol van tweewielers in de activiteitenparticipatie van personen zonder toegang tot een auto. De resultaten laten zien dat niet alleen de fiets een belangrijke rol kan spelen in de activiteitenparticipatie, maar ook andere soorten tweewielers van belang kunnen zijn. Zoals uit de resultaten bijvoorbeeld naar voren kwam, hechten een aantal respondenten veel waarde aan hun elektrische fiets. Eén van de respondenten geeft zelfs aan niet meer zonder te kunnen. Dit laat zien dat de fiets lang niet het enige alternatieve vervoermiddel is voor de auto, en ook relatief nieuwe soorten tweewielers een positief effect kunnen bewerkstelligen. Vervolgonderzoek zou dieper kunnen ingaan op de diverse soorten tweewielers en onderzoeken of zij ook een verschillend effect teweeg brengen.

Een andere interessante bevinding die uit de resultaten naar voren kwam is dat de respondenten in dit onderzoek weinig problemen leken te ervaren tijdens hun verplaatsingen buitenshuis en over het algemeen vaak niet verder reizen dan hun directe omgeving. Dit kan suggereren dat men al zo ingesteld is op het reizen zonder auto dat ze aan die levensstijl gewend zijn geraakt. Hierdoor kan het zijn dat zij het niet (meer) als een belemmering ervaren om geen auto te hebben. De respondenten uit dit onderzoek hebben allen al langere tijd geen auto ter beschikking of nooit een auto ter beschikking gehad. Wellicht is het daarom in een vervolgonderzoek interessant om na te gaan of mensen, die sinds korte tijd autoloos zijn en mensen die langer autoloos zijn (of nooit een auto ter beschikking gehad hebben), verschillend nadenken over vervoersproblemen. Wat betreft de ervaren problemen is er nog een kritische kanttekening te plaatsen. Uit de resultaten bleek namelijk ook dat respondenten, ondanks dat zij het zelf niet erkenden, problemen hadden. In de volgende paragraaf zal verder op deze kritische kanttekening ingegaan worden.

Voor toekomstige onderzoeken kan het interessant zijn om te kijken of er per regio verschillen zijn in de invloed van de tweewieler. Het huidige onderzoek heeft zich gericht op een aantal plaatsen in Noord-Brabant, welke ten minste van één voorziening afhankelijk zijn van een andere stad. In dit geval waren de gebruikte woonplaatsen voornamelijk afhankelijk van de stad 's-Hertogenbosch. Het zou echter interessant zijn om dit onderzoek op andere plekken in Nederland nogmaals uit te voeren om te zien of er regionale verschillen zijn. Het is mogelijk dat de tweewieler in wat meer perifere gebieden, zoals op het platteland, een andere invloed heeft op de activiteitenparticipatie van personen zonder auto. De afstanden die men in zulke gebieden moet afleggen om in een stad met meer voorzieningen te komen zijn namelijk aanzienlijk groter dan in plaatsen die dichterbij deze steden liggen. Het zou dus kunnen zijn dat de invloed van tweewielers in deze gebieden beperkt is. Om dit aan te kunnen tonen is vervolgonderzoek nodig.

Het huidige onderzoek geeft bruikbare resultaten weer voor beleidsmakers, planologen en mobiliteitswetenschappers. Het onderzoek lijkt aan te tonen dat de toegang tot een tweewieler een positief effect heeft op de activiteitenparticipatie, en daarmee de mobiliteit van personen. Zoals in het eerste hoofdstuk al vermeld is, richt onze maatschappij zich steeds meer op het ontwikkelen van een duurzaam en groen beleid. Fietsen spelen in toenemende mate een grotere rol binnen mobiliteitsplannen. De resultaten van het huidige onderzoek suggereren voorzichtig dat ook andere tweewielers een belangrijke rol zouden kunnen vervullen in het verbeteren van de mobiliteit. Met name de elektrische fiets is een “geduchte concurrent” van de auto (Fietscommunity, 2016). In dit onderzoek kwam ook naar voren dat men hun elektrische fiets een belangrijk vervoermiddel vond. Het was met name voor de respondenten met gezondheidsproblemen onmisbaar. Ook gaven enkele respondenten aan met een elektrische fiets wellicht langere afstanden te willen en kunnen afleggen dan met een gewone fiets. Door het grotere bereik van de elektrische fiets zou deze inderdaad een waardige concurrent kunnen zijn van de auto. Voor beleidsmakers en organisaties is dit een interessant punt. In het streven naar een groene samenleving, zou de elektrische fiets weleens een goed alternatief kunnen vormen voor de auto. Er is vervolgonderzoek nodig om de rol van de elektrische fiets op zichzelfstaand te onderzoeken.

Zoals eerder is vermeld, is er in Nederland nog niet eerder onderzoek gedaan naar de effecten van diverse soorten tweewielers op de activiteitenparticipatie van personen zonder toegang tot een auto. Gezien de toenemende populariteit van met name de bromfiets en de elektrische fiets, en daarnaast het relatief grote aantal personen zonder auto, is een dergelijk onderzoek interessant om inzicht te krijgen in de activiteitenparticipatie van deze personen. De conclusie van dit onderzoek is dat tweewielers een positief effect lijken te hebben op de activiteitenparticipatie van personen zonder toegang tot een auto. Aangezien een dergelijk onderzoek nog niet eerder is uitgevoerd, lag de focus van dit onderzoek vooral op het verkrijgen van kennis. Dit is een verkennend onderzoek, wat gelijk de volgende kritische kanttekening naar voren brengt: De gebruikte steekproef is te klein om de resultaten te kunnen generaliseren. Er zal meer onderzoek nodig zijn naar de invloed van tweewielers om te ontdekken of er daadwerkelijk sprake is van een algemeen positief effect op de activiteitenparticipatie.

Een andere kritische kanttekening bij dit onderzoek heeft te maken met de persoonskenmerken van de respondenten. Het geslacht van de respondenten was ongelijk verdeeld in dit onderzoek. Er hebben meer vrouwen dan mannen meegedaan. Daarnaast vormt de problematische selectie van respondenten een punt van kritiek binnen dit onderzoek. Doordat het lastig was om een willekeurige steekproef met een voldoende aantal respondenten te trekken, is er een oproep via social media geplaatst. Alhoewel de respondenten geen directe bekenden waren van de onderzoeker, hebben zij wel via-via een connectie met andere personen uit de kennissenkring van de onderzoeker. Doordat de respondenten via-via iemand kennen die de onderzoeker ook kent, kan het zijn dat de respondenten sociaal wenselijk geantwoord hebben. Zij willen niet 'slecht' overkomen naar de onderzoeker toe en hebben wellicht niet eerlijk durven te bekennen dat zij vervoersproblemen ervaren. In de diepte-interviews is namelijk door de respondenten aangegeven dat zij geen problemen ervaren. Zoals de resultaten echter verder laten zien, is er wel degelijk sprake van problemen in sommige situaties. Dit toont ook aan dat alleen de vragenlijst als onderzoeksmethode te beperkt zou zijn om vervoersproblemen duidelijk in beeld te krijgen. Pas in het diepte-interview konden onderliggende problemen ontdekt worden. De vragenlijst *Freedom of Mobility survey* blijkt daarom alleenstaand niet geheel

geschikt te zijn om vervoersproblemen in kaart te brengen. Vervolgonderzoek zou de vragenlijst aan kunnen vullen met een kwalitatief interview.

Daarnaast bleek de *Freedom of Mobility survey* ook minder geschikt om een volledig beeld te geven van de activiteitenparticipatie van de respondenten. De respondenten bleken niet veel verplaatsingen buitenshuis te maken. Een periode van drie dagen om naar terug te kijken, zoals in de vragenlijst is vermeld, is daardoor wellicht te beperkt. Wanneer de respondenten in het algemeen naar hun ervaringen werd gevraagd, ontstonden daardoor meer inzichtelijke antwoorden.

Al met al geeft dit onderzoek waardevolle inzichten in de activiteitenparticipatie van personen zonder toegang tot een auto. Personen zonder auto lijken minder vervoersproblemen te ervaren wanneer zij toegang hebben tot een tweewieler.

6 Literatuurlijst

- ANP. (2014, Maart). *Populariteit e-bike groeit verder*. Opgehaald van ANWB.nl:
<http://www.anwb.nl/fietsen/nieuws/2014/maart/ebike-steeds-populairder>
- ANWB. (2012, April 20). *Uitslag ANWB e-bike-test van 10 goedkope e-bikes*. Opgehaald van elektrischefietsen.com:
<http://www.elektrischefietsen.com/2012/uitslag-anwb-e-bike-test-van-10-goedkope-ebikes/>
- Bastiaanssen, J., Martens, K., & Polhuis, G. (2013). Vervoersarmoede in Rotterdam-Zuid. *Verkeerskunde*(5). Opgehaald van
[http://www.verkeerskunde.nl/internetartikelen/vakartikelen/vervoersarmoede-in-rotterdam-zuid-\(vk-5-2013\).33957.lynkx](http://www.verkeerskunde.nl/internetartikelen/vakartikelen/vervoersarmoede-in-rotterdam-zuid-(vk-5-2013).33957.lynkx)
- Bot, W. (2017, februari 8). *Meer investeren fiets*. Opgehaald van Fietzersbond.nl:
<https://www.fietzersbond.nl/nieuws/meer-investeren-fiets/>
- BOVAG. (2016). *Alles over de e-bike*. Opgeroepen op Februari 17, 2016, van bovag.nl: <http://bovag.nl/thema-s/alles-over-de-e-bike>
- Broer, K. (2012, 10 23). *Tweedehands elektrische fiets is weinig waard*. Opgeroepen op 02 17, 2016, van vogelvrijfietser.nl:
<http://www.vogelvrijfietser.nl/hetblad/2012-10/artikel/tweedehands-elektrische-fiets-weinig-waard>
- Burchardt, T., Le Grand, J., & Piauchaud, D. (1999, September). Social Exclusion in Britain 1991—1995. *Social Policy and Administration*, 33(3), 227–244.
doi:10.1111/1467-9515.00148
- CBS. (2012, April 04). *Drie van de tien huishoudens zonder auto*. Opgeroepen op Januari 19, 2016, van CBS.nl: <http://www.cbs.nl/nl-nl/menu/themas/verkeer-vervoer/publicaties/artikelen/archief/2012/2012-3593-wm.htm>
- CBS. (2014, December 10). *Kerncijfers wijken en buurten 2009-2012*. Opgeroepen op Juni 6, 2017, van cbs.nl:

<http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?DM=SLNL&PA=70904ned&D1=3&D2=12059,12067,12081,12088,12118,12123,12139,12151,12163,12179,12418,12422,12430,12434,12443,12449,12454,12465,12476,12481,12628,12864,12950&D3=1&LA=EN&HDR=T&STB=G1,G2&VW=T>

CBS. (2015, 06 26). *Bromfietsen; aantal (per 1000 inwoners), soort voertuig, regio's, 1 januari*. Opgeroepen op 05 20, 2016, van CBS.nl:
<http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?VW=T&DM=SLNL&PA=81568NED&LA=NL>

CBS. (2015, Juni 22). *Reiskenmerken en -motieven; 2010-2014*. Opgehaald van CBS.nl: <http://cbs.overheidsdata.nl/81123ned>

CBS. (2015). *Transport en mobiliteit 2015*. Opgehaald van CBS.nl:
<https://www.cbs.nl/nl-nl/publicatie/2015/26/transport-en-mobiliteit-2015>

CPB, RPB & MNP. (2006). *Welvaart en leefomgeving*. Den Haag: Centraal Planbureau, Ruimtelijke Planbureau, Milieu en Natuurplanbureau.

Dtv. (2017, februari 15). *Centrum Oss krijgt klappen te verwerken: 'Code Rood'*. Opgehaald van D-tv.nl: <http://www.d-tv.nl/centrum-oss-krijgt-klappen-te-verwerken-code-rood/content/item?947982>

Fietscommunity. (2016, oktober 5). *Fietstoekomst ontbeert systeemsprong*. Opgehaald van Fietscommunity.nl:
<http://www.fietscommunity.nl/nieuws/fietstoekomst-ontbeert-systeemsprong/>

Freepik. (2017). Transport. *Transport*. www.flaticon.com. Opgehaald van <http://www.flaticon.com/packs/transport-23>

Geurs, K. (2006). *Accessibility, land use and transport*. Utrecht: Universiteit Utrecht.

Hakkesteeft, P. (1993, Maart 31). *Rekenen aan bereikbaarheid*. Delft: TU Delft. Opgehaald van [tudelft.nl](https://repository.tudelft.nl/islandora/object/uuid:d897d1f0-9135-48ef-8c0c-b4a69e485dce/datastream/OBJ/download):
<https://repository.tudelft.nl/islandora/object/uuid:d897d1f0-9135-48ef-8c0c-b4a69e485dce/datastream/OBJ/download>

Hansen, W. (1959). How accessibility shapes land use. *Journal of american Institute of Planners*, 73-76.

- Harms, L. (2005, 09). *De sociale staat van Nederland*. Opgehaald van scp.nl:
www.scp.nl/dsresource?objectid=061c1bfd-ab08-425e-8211-426c51b3c6f4
- Harms, L., Jorritsma, P., 't Hoen, A., & Van de Riet, O. (2011, November). *Blik op de personenmobiliteit*. Opgehaald van kimnet.nl:
<http://www.kimnet.nl/binaries/kimnet/documenten/rapporten/2011/12/08/blik-op-de-persoonenmobiliteit%2Fblik-op-persoonenmobiliteit.pdf>
- Hine, J., & Mitchell, F. (2003). *Transport Disadvantage and Social Exclusion; exclusionary mechanisms*. Aldershot: Ashgate.
- Jeekel, H. (2011). *Car dependent society*. Eburon Uitgeverij B.V.
- Kaufman, V. (2002). *Re-thinking mobility: Contemporary Sociology*. Aldershot: Ashgate.
- Kenyon, S., Lyons, G., & Rafferty, J. (2002). Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion. *Journal of Transport Geography*, 207-219.
- Keuzenkamp, S., & Merens, A. (2006, Maart 06). *Sociale atlas van vrouwen uit etnische minderheden*. Opgehaald van Sociaal en Cultureel Planbureau:
http://www.scp.nl/Publicaties/Alle_publicaties/Publicaties_2006/Sociale_atlas_van_vrouwen_uit_etnische_minderheden
- Kroon, G. (2014, mei 26). *Grote prijsverschillen bij fietsen*. Opgehaald van Consumentenbond.nl: <https://www.consumentenbond.nl/elektrische-fiets/grote-prijsverschillen-bij-fietsen>
- Madebyoliver. (2017). Cityscape. *Cityscape*. www.flaticon.com. Opgehaald van <http://www.flaticon.com/packs/cityscape>
- Martens, K. (2013). The role of the bicycle in limiting transport poverty in The Netherlands. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research board* 2387, 20-25.
- Martens, K. (2016). *Transport Justice: Designing fair transportation systems*. New York: Routledge.

- Martens, K. (2017). *Freedom of Mobility Survey*. Technion - Israel Institute of Technology & Radboud University.
- Martens, K., Holder, M., & Thijssen, J. (2011). Vervoersarmoede bestaat: mindervaliden en minderbedeelden ervaren belemmering in mobiliteit. *Verkeerskunde*, 62(2), 34-38.
- Meert, H., Bourgeois, M., Hoof, K. v., & Asperges, T. (2003). *Immobiel op het platteland; Omtrent rurale vervoersarmoede in Vlaanderen*. Brussel: Koning Boudewijnstichting. Opgehaald van <http://docplayer.nl/752197-Immobiel-op-het-platteland-omtrent-rurale-vervoersarmoede-in-vlaanderen.html>
- Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport. (2015). *Toelichting bij Verordening maatschappelijke ondersteuning*. Den Haag: Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport. Opgehaald van <http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/images/Roerdalen/i244633.pdf>
- Morris, K. (2006). *Research into travel horizons and its subsequent influence on accessibility planning and demand responsive transport strategies in greater Manchester*. Opgeroepen op 01 26, 2016, van mit.edu: http://web.mit.edu/11.951/oldstuff/albacete/Other_Documents/Europe%20Transport%20Conference/planning_for_sustainab/research_into_trav1447.pdf
- Office of the Deputy Prime Minister. (2003, Februari). *Making the Connections: Final Report on Transport and Social Exclusion*. Opgeroepen op Januari 26, 2016, van ilo.org: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_emp/---emp_policy/---invest/documents/publication/wcms_asist_8210.pdf
- Preston, J., & Rajé, F. (2007). Accessibility, mobility and transport-related social exclusion. *Journal of Transport Geography*, 17(3), 151-160.
- Segers, J. (1999). *Methoden voor de Maatschappijwetenschappen*. Assen: Van Gorcum.

Stockmann, B., & Lenten, G. (2010, 06). *Elektrische fietsen en verkeersveiligheid*.

Opgeroepen op 01 27, 2016, van Verkeerskunde.nl:

[http://www.verkeerskunde.nl/Uploads/2010/12/Definitief-Elektrische--fietsen---verkeersveiligheid-PDF.pdf](http://www.verkeerskunde.nl/Uploads/2010/12/Definitief-Elektrische-fietsen---verkeersveiligheid-PDF.pdf)

Ven, S. v. (2017, Maart 7). *Kwart minder bezoekers voor centrum Waalwijk*.

Opgehaald van Bd.nl: <http://www.bd.nl/waalwijk/kwart-minder-bezoekers-voor-centrum-waalwijk~a003df6e/>

Bijlage 1: SPSS Output

Frequencies

		Statistics				
		Uniek nummer van respondent	Vervoersproblemen Totaal	Vervoersafhankelijkheid Totaal	Vervoersbelemmering Totaal	Totaal
N	Valid	7	7	7	7	7
	Missing	0	0	0	0	0
Mean		4,57	,00	1,00	1,00	2,0000
Std. Error of Mean		,997	,000	,218	,655	,53452
Median		5,00	,00	1,00	,00	1,0000
Mode		1 ^a	0	1	0	1,00
Std. Deviation		2,637	,000	,577	1,732	1,41421
Variance		6,952	,000	,333	3,000	2,000
Range		7	0	2	4	3,00
Minimum		1	0	0	0	1,00
Maximum		8	0	2	4	4,00
Sum		32	0	7	7	14,00

a. Multiple modes exist. The smallest value is shown

Frequency Table

		Uniek nummer van respondent			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	1	14,3	14,3	14,3
	2	1	14,3	14,3	28,6
	3	1	14,3	14,3	42,9
	5	1	14,3	14,3	57,1
	6	1	14,3	14,3	71,4
	7	1	14,3	14,3	85,7
	8	1	14,3	14,3	100,0
	Total	7	100,0	100,0	

Vervoersproblemen Totaal

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	0	7	100,0	100,0	100,0

Vervoersafhankelijkheid Totaal

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	0	1	14,3	14,3	14,3
	1	5	71,4	71,4	85,7
	2	1	14,3	14,3	100,0
Total		7	100,0	100,0	

Vervoersbelemmering Totaal

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	0	5	71,4	71,4	71,4
	3	1	14,3	14,3	85,7
	4	1	14,3	14,3	100,0
Total		7	100,0	100,0	

Totaal

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1,00	4	57,1	57,1	57,1
	2,00	1	14,3	14,3	71,4
	4,00	2	28,6	28,6	100,0
Total		7	100,0	100,0	

Statistics

		Wat is uw leeftijd	Wat is uw hoogst genoten opleiding	Wat is uw woonplaats
N	Valid	7	7	7
	Missing	0	0	0
Mean		53,71	1,71	
Std. Error of Mean		6,454	,360	
Median		59,00	1,00	
Mode		24 ^a	1	
Std. Deviation		17,075	,951	
Variance		291,571	,905	
Range		50	2	
Minimum		24	1	
Maximum		74	3	
Sum		376	12	

a. Multiple modes exist. The smallest value is shown

Wat is uw leeftijd

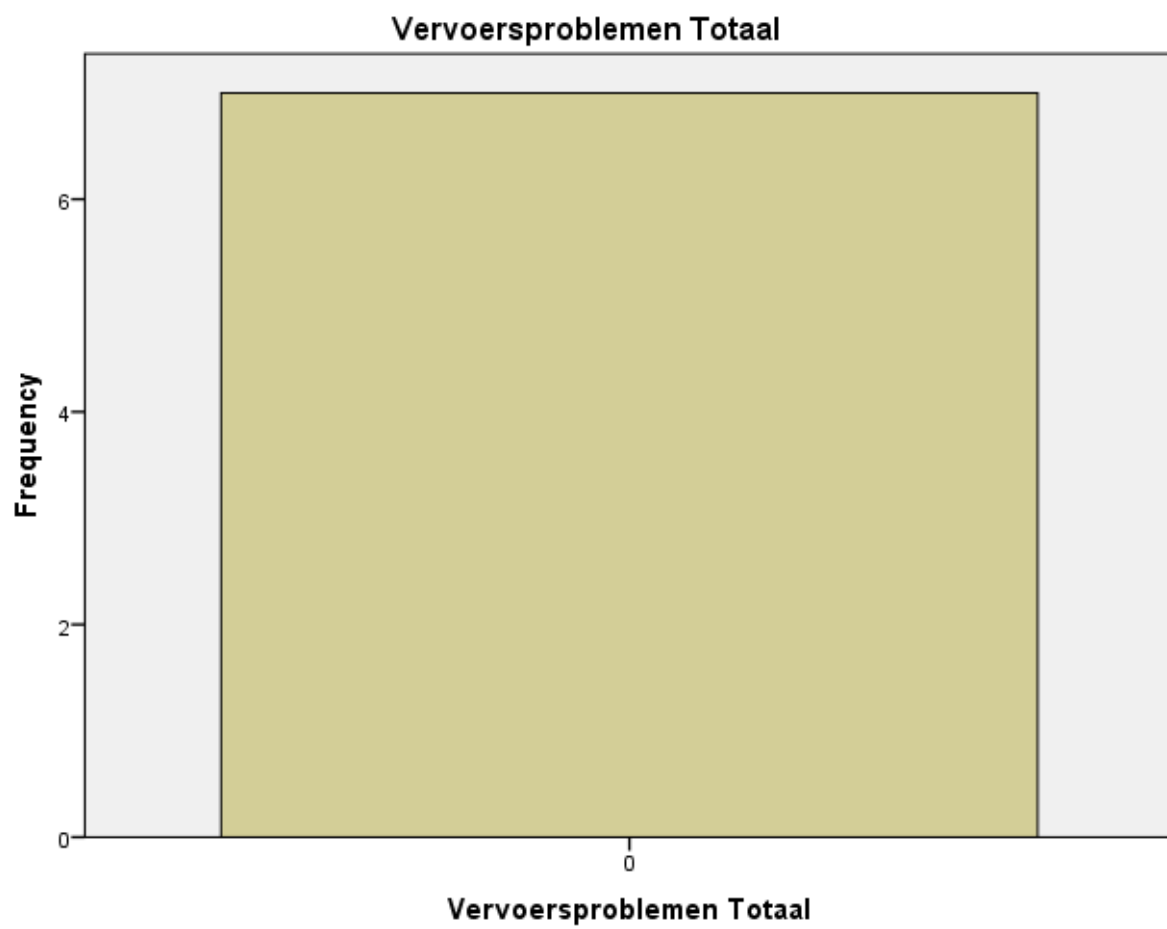
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	24	1	14,3	14,3	14,3
	42	1	14,3	14,3	28,6
	48	1	14,3	14,3	42,9
	59	1	14,3	14,3	57,1
	61	1	14,3	14,3	71,4
	68	1	14,3	14,3	85,7
	74	1	14,3	14,3	100,0
Total		7	100,0	100,0	

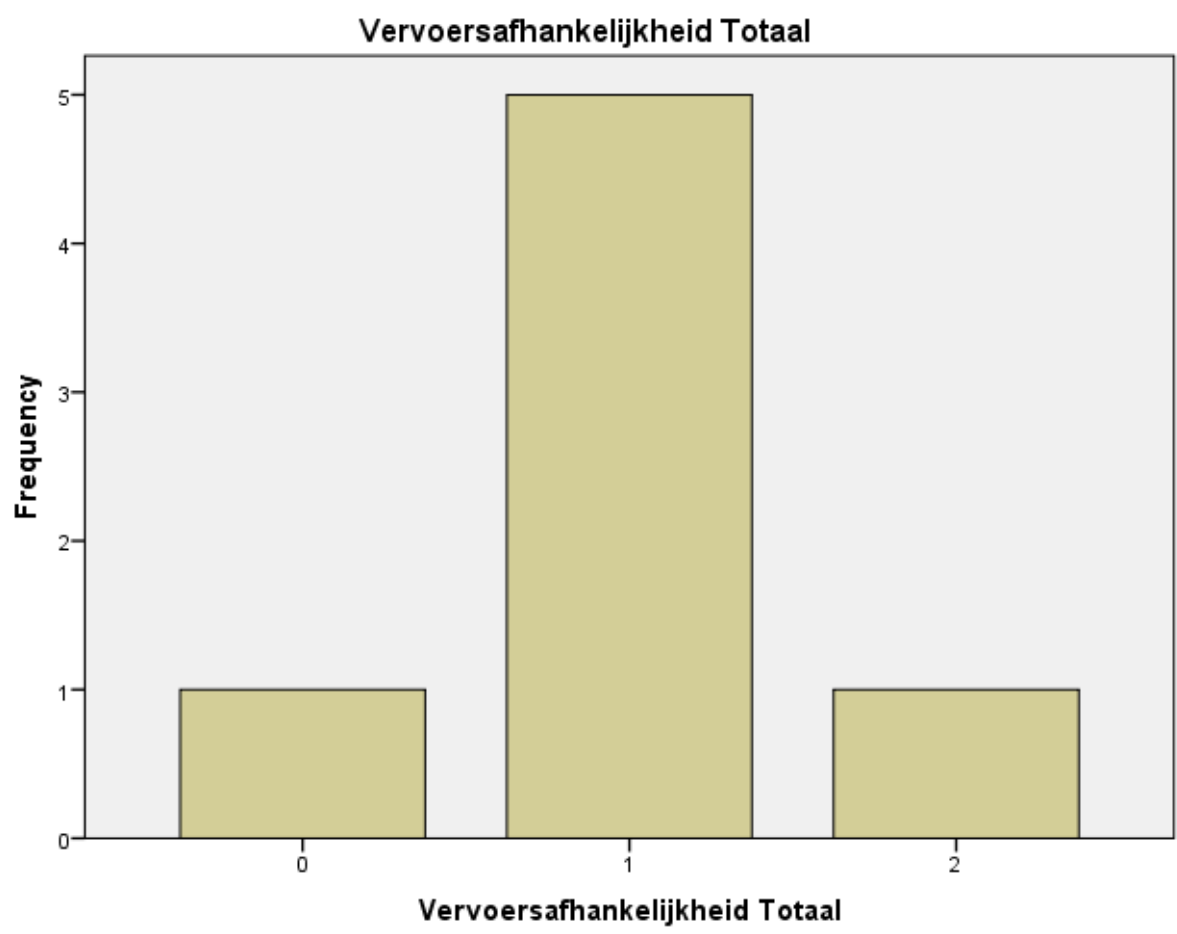
Wat is uw hoogst genoten opleiding

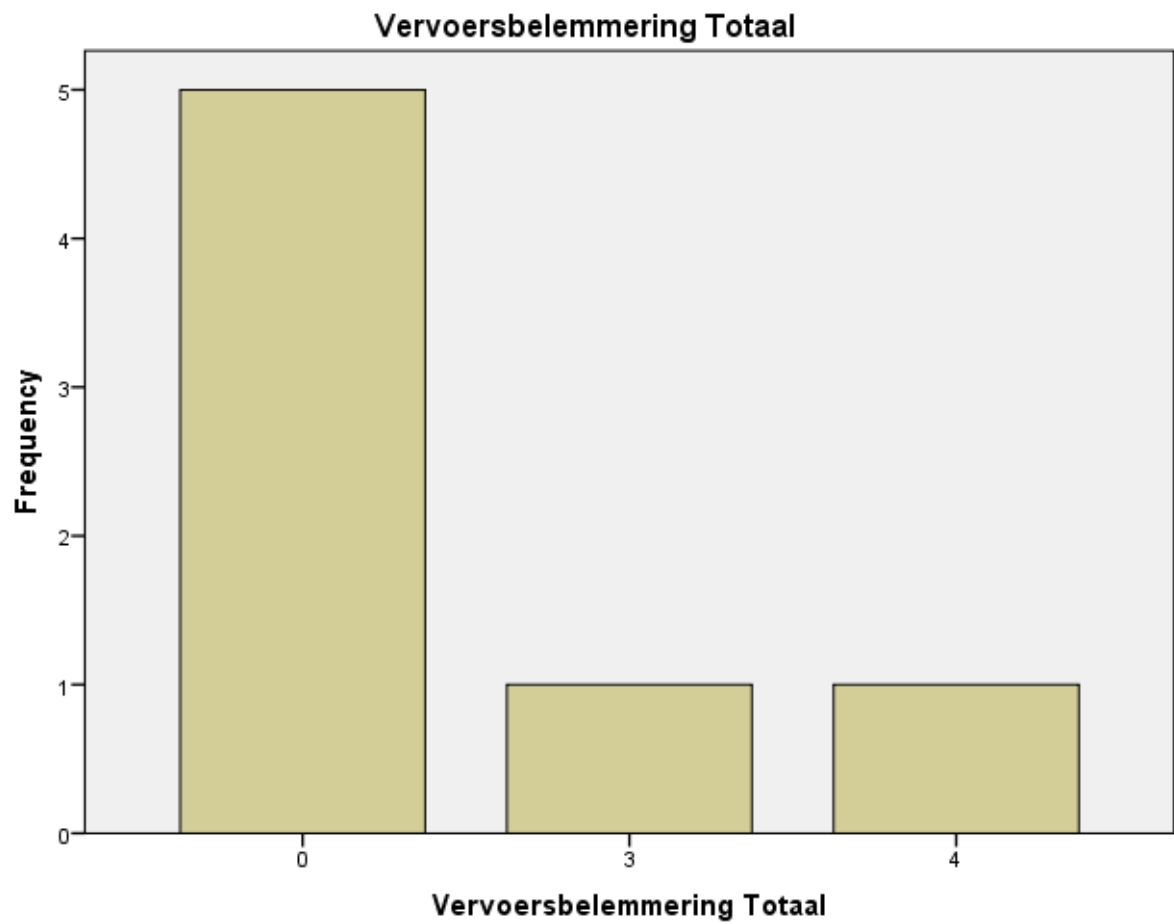
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Voortgezet Onderwijs	4	57,1	57,1	57,1
	mbo	1	14,3	14,3	71,4
	hbo	2	28,6	28,6	100,0
Total		7	100,0	100,0	

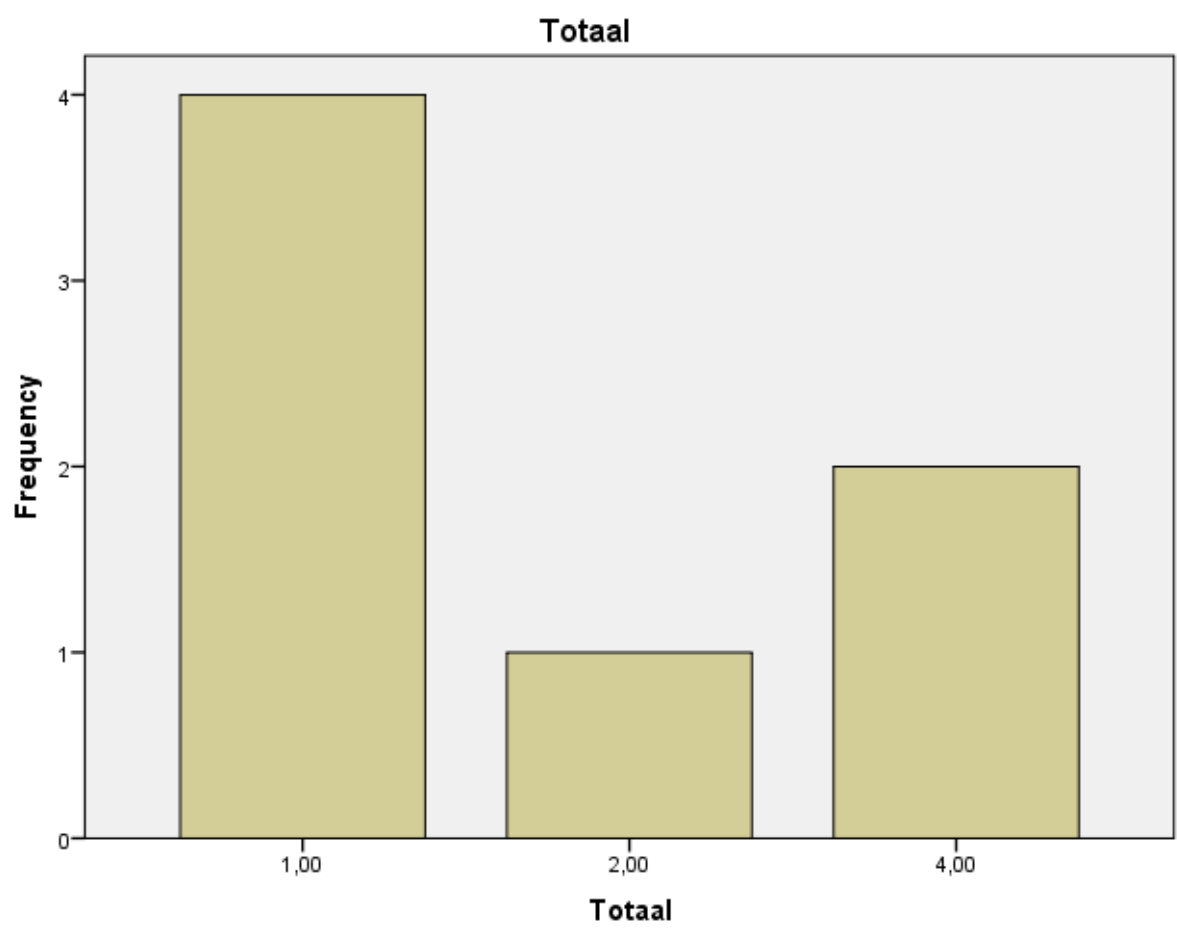
Wat is uw woonplaats					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Drunen	4	57,1	57,1	57,1
	Oss	1	14,3	14,3	71,4
	Sint Oedenrode	1	14,3	14,3	85,7
	Waalwijk	1	14,3	14,3	100,0
	Total	7	100,0	100,0	

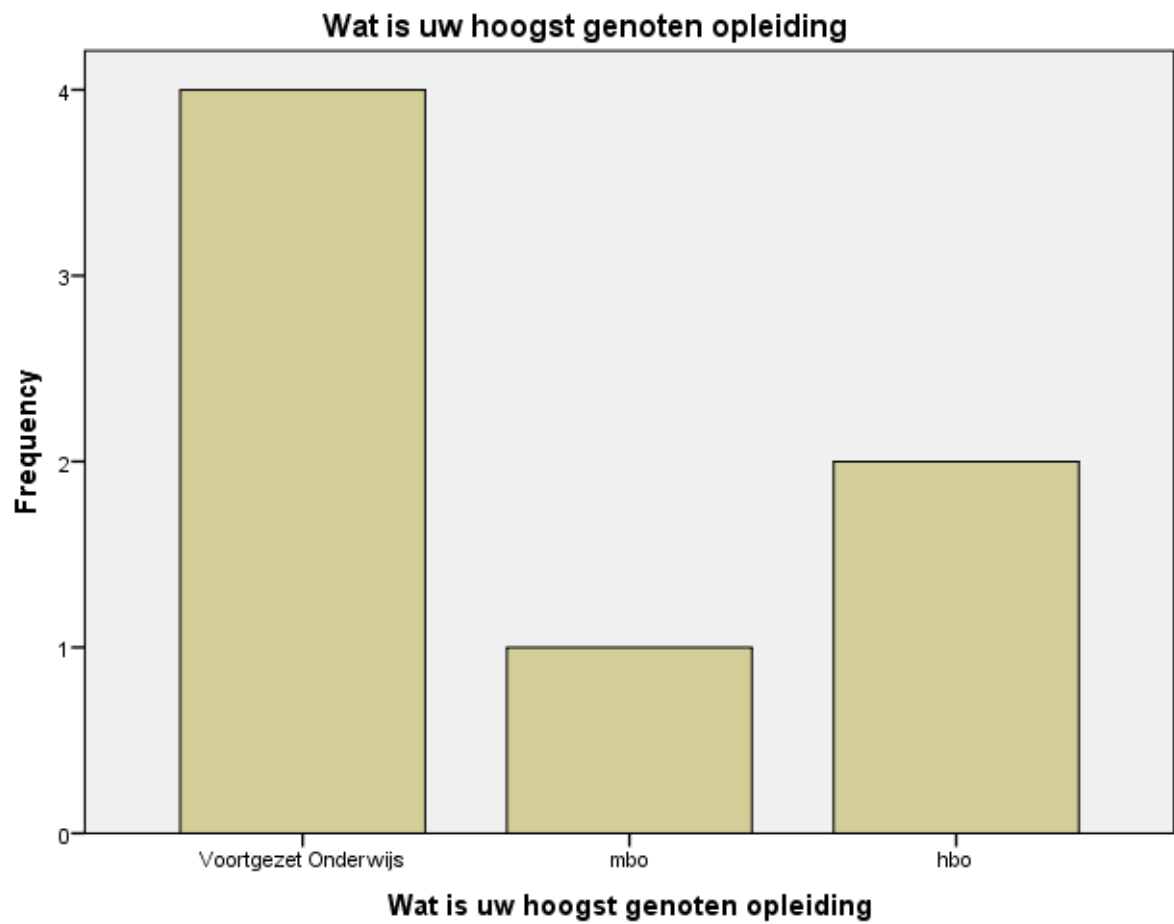
Bar Chart

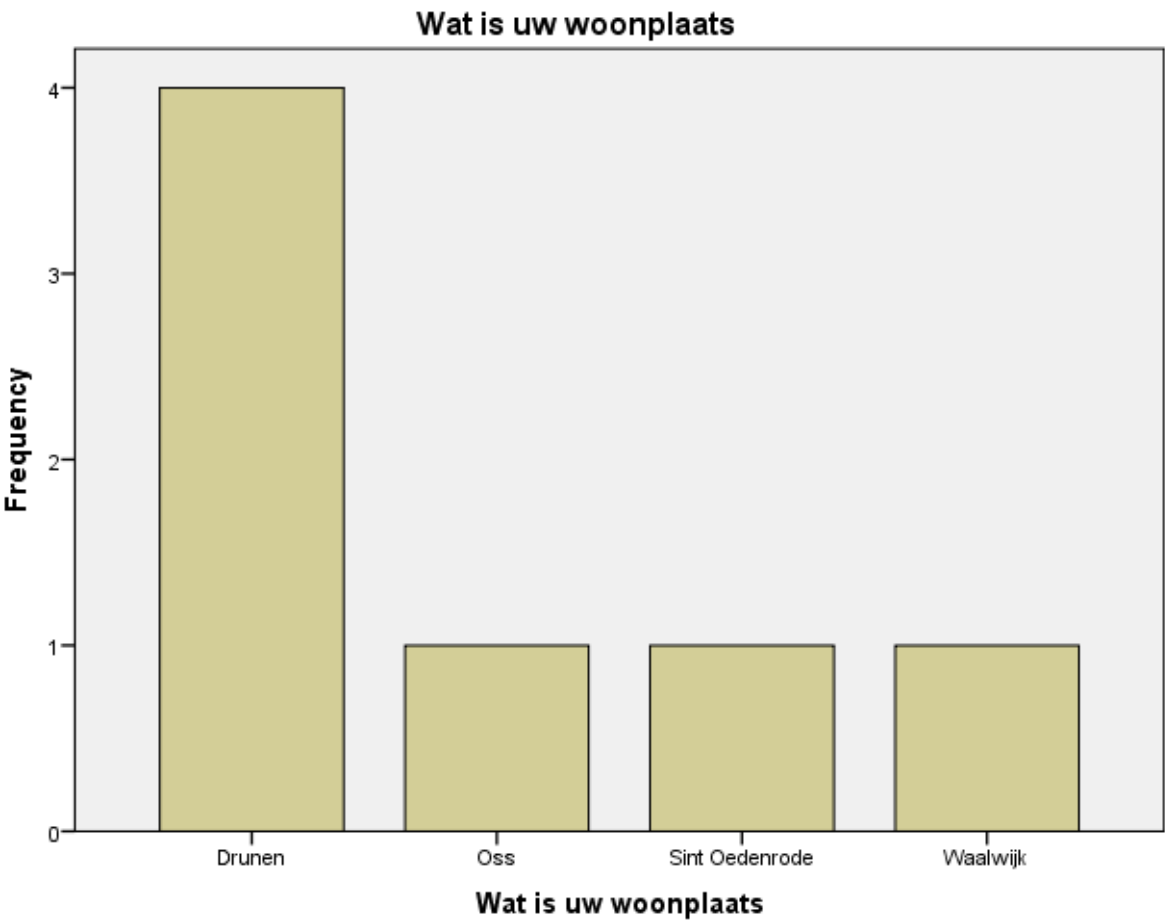












Bijlage 2: Vragenlijst

Inleiding

Bedankt voor het deelnemen aan dit onderzoek over mobiliteit. De onderstaande vragenlijst schept een algemeen beeld over de mate van mobiliteit in uw dagelijks leven. Er worden u een aantal korte vragen gesteld over de verplaatsingen die u de afgelopen tijd heeft gedaan. Een verplaatsing houdt in dit onderzoek een (korte) reis buitenshuis in, zoals een familiebezoek of een bezoek aan de supermarkt.

Vragen 1 tot en met 5 bestaan uit een algemene vraagstelling met daaronder een tabel, met voor iedere sub-vraag vier antwoordmogelijkheden. Kruist u bij ieder van deze sub-vraag slechts één antwoord aan welke op u of uw huishouden het meest van toepassing is. Aan het einde van de vragenlijst vindt u een aantal algemene open vragen. Het invullen van deze vragenlijst zal ongeveer 5 tot 10 minuten duren. Succes!

Vragenlijst

1. Hoe vaak heeft u de volgende problemen in de afgelopen drie dagen ondervonden?

		Geen van mijn verplaatsingen	Een aantal van mijn verplaatsingen	Meer dan de helft van mijn verplaatsingen	Nagenoeg al mijn verplaatsingen
1.1	Buitengewoon veel tijd kwijt zijn aan het bereiken van uw bestemming.				
1.2	Buitengewoon veel fysieke inspanning kwijt zijn aan het bereiken van uw bestemming.				
1.3	Buitengewoon veel geld kwijt zijn aan het bereiken van uw bestemming.				
1.4	Veel ongemak ondervinden bij het bereiken van uw bestemming.				

2. Hoe vaak was u de afgelopen drie dagen afhankelijk de onderstaande personen voor een verplaatsing buitenshuis?

		Geen van mijn verplaatsingen	Een aantal van mijn verplaatsingen	Meer dan de helft van mijn verplaatsingen	Nagenoeg al mijn verplaatsingen
2.1	Personen binnen uw huishouden.				
2.2	Familieleden in uw nabije omgeving.				
2.3	Vrienden of burens in uw nabije omgeving.				
2.4	Familieleden of vrienden buiten uw eigen woonplaats.				
2.5	Collega's van uw werk of vrijwilligersorganisatie.				

3. Hoe vaak wilde u zich de afgelopen drie dagen buitenshuis verplaatsen, maar besloot dit uiteindelijk niet te doen,...

		Nooit	Eenmalig	Een aantal keren	Nagenoeg altijd
3.1	...omdat het u te veel tijd kostte om uw bestemming te bereiken?				
3.2	...omdat het u te veel fysieke inspanning kostte om uw bestemming te bereiken?				
3.3	...omdat het u te veel geld kostte om uw bestemming te bereiken?				
3.4	...omdat het u te veel ongemak gaf om uw bestemming te bereiken?				
3.5	...omdat uw terugreis niet meer op dezelfde dag plaats had kunnen vinden.				

4. Heeft u toegang tot de volgende vervoermiddelen?

		Ja, ik heb dit vervoermiddel in mijn bezit	Ja, ik heb dit vervoermiddel in bezit en deel hem samen met (een) ander(en). Zij kunnen het vervoermiddel ook zelf besturen	Ja, ik kan dit vervoermiddel eventueel lenen en het dan zelf besturen	Nee
4.1	Auto				
4.2	Motorfiets				
4.3	Snor- of bromfiets				
4.4	Elektrische fiets				
4.5	Fiets				
4.6	Scootmobiel				
4.7	Brommobiel (45km wagen)				

5. Gebruikt u een van de volgende mobiliteitshulpmiddelen?

		Ja	Nee	Nee, maar het zou handig zijn voor mij
5.1	Wandelstok			
5.2	Rollator			
5.3	Rolstoel			
5.4	Blindenstok			
5.5	Geleidehond			

Algemene Vragen

6. Wat is uw leeftijd?

7. Wat is uw geslacht?

Man / Vrouw / Anders

8. Wat is uw woonplaats?

9. Wat is uw hoogst genoten opleiding?

Basisonderwijs / voortgezet onderwijs / mbo / hbo / wo

10. Wat is uw beroep?

11. Op welke dag van de week heeft u deze vragenlijst ingevuld?

Verklaring respondent:

Ik heb voldoende informatie gekregen over het onderzoek en ik ben bereid om deel te nemen aan dit onderzoek door mij te laten interviewen.

Ik ben ervan op de hoogte dat ik mijzelf op ieder moment terug kan trekken uit het onderzoek, zonder opgave van reden.

Ik geef toestemming dat dit interview wordt opgenomen.

Ik geef toestemming dat mijn gegevens, op aanvraag anoniem, gebruikt mogen worden voor de uitvoering van dit onderzoek.

Naam respondent*:

**indien u anoniem wenst te blijven, laat dit onderdeel leeg*

Datum:

Handtekening respondent:

Handtekening onderzoeker:
