

Vervoersarmoede op het platteland

Over verplaatsingsbeperkingen
in rurale gebieden



Tom Welzen
Bachelorthesis Planologie
Faculteit der Managementwetenschappen
Radboud Universiteit Nijmegen
Juli 2011

Vervoersarmoede op het platteland

Over verplaatsingsbeperkingen in rurale gebieden

Auteur Tom Welzen
Studentnummer 0813591
Begeleider Karel Martens

Bachelorthesis Planologie

Faculteit der Managementwetenschappen

Radboud Universiteit Nijmegen

Juli 2011

Afbeelding omslag: Bushalte in Ooij (Bron: eigen foto)



Radboud Universiteit Nijmegen

Voorwoord

Deze Bachelorthesis vormt voor mij de afronding van de Bachelor Planologie aan de Radboud Universiteit Nijmegen. Omdat ik mij erg interesseer in vraagstukken rondom mobiliteit en infrastructuur, was het eigenlijk niet meer dan logisch dat ik hierover graag mijn thesis wilde schrijven. Het heeft me gemotiveerd dat er over het thema vervoersarmoede nog weinig bekend is in Nederland en dat ik op die manier een zeer verkennend onderzoek kon opzetten.

Het onderzoek heeft uiteindelijk heel wat voeten in de aarde gehad. Mijn opstartfase verliep vrij stroef, omdat ik in die tijd onder andere bezig was met het behalen van mijn laatste cursus voor de propedeuse. Daarnaast ben je toch vooral heel zelfstandig bezig aan zo'n thesis en voelde ik af en toe de behoefte om wat meer overleg met anderen te kunnen plegen. Gelukkig heb ik erg veel gehad aan de begeleiding van Karel Martens. Niet alleen wil ik hem bedanken voor de gegeven kritieken, suggesties, adviezen en feedback, ook heb ik het enorm gewaardeerd dat hij het onderzoek financieel heeft willen ondersteunen. Zonder die steun had ik nooit ruim 1.100 huishoudens kunnen benaderen met de vraag om deel te nemen aan een online enquête. Het is helaas teleurstellend dat de respons aan de lage kant is. Uiteraard bedank ik hierbij ook de 103 respondenten die de moeite hebben genomen om de vragenlijst in te vullen. Zonder hun bijdrage was het onderzoek immers weinig waard geweest.

Er dient overigens heel wat geregeld te worden voordat er aan die ruim 1.100 huishoudens gevraagd kan worden om deel te nemen aan een enquête. Ik wil hierbij de medewerkers van het secretariaat Sectie Geografie, Planologie en Milieu, de Copyshop en de Postkamer bedanken voor het beantwoorden van mijn vragen en hun hulp rondom het versturen van honderden brieven.

Ik hoop dat ik met deze Bachelorthesis heb kunnen bijdragen aan het creëren van nieuwe inzichten omtrent het thema vervoersarmoede en hoop dat de resultaten anderen zullen aansporen om dieper in te gaan op het in Nederland nog onbekende fenomeen.

Tom Welzen

Nijmegen, juli 2011

Samenvatting

In de huidige maatschappij wordt het vanzelfsprekend geacht dat iedereen zich dagelijks kan verplaatsen. Is het niet met de auto, dan wel met de bus of fiets. Er is echter een groep personen die niet over deze verplaatsingsmogelijkheden beschikt en als gevolg hiervan niet of minder gemakkelijk kan deelnemen aan het sociale leven. Deze groep wordt aangeduid als vervoersarm. In verschillende landen is al uitvoerig onderzoek gedaan naar het fenomeen vervoersarmoede, terwijl het onderzoek zich in Nederland beperkt tot enkele verkenningen naar of onder vervoersarmen in het stedelijk gebied. In dit onderzoek wordt een poging gedaan om meer inzicht te krijgen in de verplaatsingsbeperkingen waarmee inwoners van het landelijk gebied worden geconfronteerd. Dit gebeurt aan de hand van de in hoofdstuk 1 gestelde hoofdvraag:

Welke factoren liggen ten grondslag aan de verplaatsingsbeperkingen van inwoners van landelijke kernen en in hoeverre leidt dit tot vervoersarmoede onder de inwoners van deze landelijke kernen?

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de theoretische achtergrond omtrent vervoersarmoede en daarmee gepaard gaande uitsluiting. Vervoersarmoede geeft namelijk niet aan dat een persoon weinig sociale contacten heeft, maar dat diegene zijn of haar contacten en/of andere bestemmingen niet kan bereiken. Uiteindelijk wordt tot de volgende definitie van vervoersarmoede gekomen: vervoersarmoede is het ontbreken van mogelijkheden om de persoonlijke vervoersbehoeften te vervullen, waardoor de kans op sociale uitsluiting toeneemt. Daarnaast komen het bezit en gebruik van vervoermiddelen in rurale gebieden aan bod, waaruit blijkt dat de meeste huishoudens over een auto beschikken en dat zelfs autolozen als passagier net zo vaak van de auto gebruikmaken als van het openbaar vervoer. In veel gevallen wordt een beroep gedaan op vrienden, familie en burens. Bij gebrek aan openbaar vervoer worden huishoudens bijna gedwongen om een auto aan te schaffen. Dit forced car ownership staat echter in schril contrast met de politieke ambities om iedereen toegang te bieden tot het openbaar vervoer. Tot slot worden aan het einde van het hoofdstuk belangrijke verplaatsingsbeperkingen omschreven, waarbij het begrip als volgt wordt gedefinieerd: verplaatsingsbeperkingen worden veroorzaakt door sociaaleconomische, fysieke, organisatorische en tijd- en omgevingsgerelateerde factoren en geven aan in hoeverre iemand in staat is om, al dan niet met een vervoermiddel, een bepaalde bestemming te bereiken.

Hoofdstuk 3 beschrijft hoe het empirische onderzoek is opgezet. Om een grote groep te kunnen benaderen, is gekozen voor een kwantitatief onderzoek. Er zijn 1.109 huishoudens in de dorpen Balgoij (ruim 500 inwoners en zonder openbaar vervoerverbinding) en Ooij (ruim 2.000 inwoners en met openbaar vervoerverbinding) via een brief benaderd met de vraag om deel te nemen aan een online enquête. In die enquête zijn in zeven blokken vragen gesteld met betrekking tot het vervoermiddelenbezit en –gebruik en de vervoersproblemen die worden ervaren in relatie tot de arbeidsmarkt, het bezoek aan vrienden en familie en de gezondheidszorg. Daarnaast wordt ingegaan op het gebruik van de Regiotaxi en wordt aan de respondenten gevraagd of zij hun vervoersproblemen wel eens oplossen door aan anderen te vragen om mee te rijden.

In hoofdstuk 4 wordt een eerste blik geworpen op de respons en worden de dorpen Balgoij en Ooij verkend, waarbij statistische gegevens als leeftijdsopbouw, man-vrouwverhouding,

inkomen en gezinssamenstelling worden afgezet tegenover de respondenten. Op die manier kan worden gekeken of de respondenten een goede afspiegeling vormen van de rest van de bevolking in beide dorpen. De enquête is uiteindelijk door 102 unieke respondenten volledig ingevuld, waarmee de respons uitkomt op 9,5%. Zowel in Balgoij als Ooij zijn onder de respondentengroep de eenpersoonshuishoudens ondervertegenwoordigd, terwijl in Balgoij de gezinnen met kinderen en in Ooij de stellen zonder kinderen een groter aandeel hebben.

In hoofdstuk 5 worden de resultaten van de respons uit Balgoij geanalyseerd. Het vervoermiddelenbezit in het dorp is hoog: nagenoeg iedereen beschikt over een auto en fiets en ruim een kwart heeft ook een motor tot zijn beschikking. 16% van de respondenten geeft aan (bijna) altijd vervoersproblemen te hebben. Zowel in relatie tot de arbeidsmarkt als in relatie tot het bezoek aan vrienden, familie en de gezondheidszorg doen zich problemen voor, die nagenoeg altijd op alle vier bezoekdoelen van toepassing zijn. Met name de aspecten omtrent het openbaar vervoer, waaronder tarieven, reistijd en de afstand tot de bushalte, worden als negatief ervaren. Wat wel opvalt is dat de respondent die zich hoofdzakelijk met het openbaar vervoer verplaatst, positiever tegenover deze vorm van vervoer staat dan de andere respondenten. Wel geeft een groot deel (30-50%) van de respondenten aan dat het vervoersproblemen wel eens oplost door mee te rijden met vrienden, familie of burens, maar het is opmerkelijk dat niet alle respondenten die problemen ervaren, deze proberen op te lossen door de hulp van anderen in te schakelen. Van de Regiotaxi wordt slechts door een enkeling gebruik gemaakt, maar de ervaringen met deze vervoersdienst zijn niet erg positief. Over het algemeen kan worden geconcludeerd dat er een kleine groep van 1-3 personen is die wordt geconfronteerd met vervoersproblemen. Het hoge autobezit, maar überhaupt de vele vervoermiddelen waarover de respondenten beschikken, strookt met het eerdere gegeven dat het aantal auto's toeneemt naarmate het openbaar vervoer slechter is geregeld.

In hoofdstuk 6 worden de resultaten van de respons uit Ooij geanalyseerd. Het vervoermiddelenbezit is ook in dit dorp hoog, al beschikt niet iedereen over een auto en/of fiets. In Ooij geeft 11% van de respondenten aan (bijna) altijd problemen te hebben met vervoer. Ook hier is een groot deel van de vervoersproblemen toe te schrijven aan het (gebrek aan) openbaar vervoer. Opnieuw wordt onder meer de reistijd als negatief ervaren, maar opnieuw geldt dat het openbaar vervoer positiever wordt beoordeeld door de respondenten die hier hoofdzakelijk gebruik van maken. Een deel van de respondenten (30-40%) geeft aan dat het wel eens vervoersproblemen oplost door mee te rijden met vrienden, familie of burens, waarbij de respondenten met de grootste problemen vaker de hulp inschakelen van deze mensen. Van de Regiotaxi wordt weinig gebruik gemaakt, al zijn de ervaringen met deze vervoersdienst over het algemeen niet negatief. In Ooij wordt een groepje van 5-6 personen geconfronteerd met vervoersproblemen. Het lagere autobezit strookt opnieuw met het eerdere gegeven dat bewoners zich instellen op de aanwezigheid van het openbaar vervoer, wat door een enkele respondent ook wordt bevestigd.

In hoofdstuk 7 wordt een antwoord gegeven op de hoofdvraag die in hoofdstuk 1 is gesteld. Kijkend naar de verplaatsingsbeperkingen zoals ze in hoofdstuk 2 zijn omschreven, valt op dat de beperkingen waarmee de bewoners in de onderzochte landelijke gebieden worden geconfronteerd vooral in de fysieke, organisatorische en tijdgerelateerde dimensie gezocht moeten worden. De over het algemeen hoge inkomens van de respondenten en het gegeven dat de aanschaf van vervoermiddelen geen problemen oplevert, sluit een sociaaleconomische beperking voor een deel uit. Voor Balgoij geldt dat een groepje van 1-3

respondenten (5-16%) structureel wordt geconfronteerd met verplaatsingsbeperkingen en als gevolg hiervan vrienden en/of familie minder ziet en/of voorzieningen minder goed of niet kan bereiken. Voor Ooij gaat het om een groepje van 5-6 respondenten (6-7%) dat structureel met deze beperkingen wordt geconfronteerd. Deze groep kan dan ook gedefinieerd worden als vervoersarm en voor deze groep geldt dat de kans op sociale uitsluiting, als gevolg van deze vervoersarmoede, toeneemt.

Beperkingen van het onderzoek moeten onder andere gevonden worden in de verhouding van het aantal respondenten. De 19 respondenten uit Balgoij kunnen namelijk onmogelijk een goede afspiegeling zijn van de gehele bevolking en de percentages kunnen hierdoor een vertekend beeld geven. Verder moet opgemerkt worden dat een aanpassing van het conceptueel model ertoe heeft geleid dat de enquête, die inmiddels al online was geopend en waarvan de resultaten al binnen waren, hier onvoldoende is op aangepast. Daarnaast is het gewenst om diepgaander kwalitatief onderzoek uit te voeren naar vervoersarmoede in plattelandsgebieden. Het is namelijk niet ondenkbaar dat een (grote) groep personen die wordt geconfronteerd met vervoersproblemen, niet heeft deelgenomen aan de enquête. Vervolgonderzoek vanuit een kwalitatieve invalshoek, bij voorkeur via interviews, zal dan ook moeten uitwijzen of de groep vervoersarmen net zo groot is als in dit onderzoek wordt verondersteld.

Inhoudsopgave

1 Inleiding	1
1.1 Aanleiding voor het onderzoek	1
1.2 Doel- en vraagstelling	2
1.3 Onderzoeksmodel	3
1.4 Maatschappelijke en wetenschappelijke relevantie	3
1.4.1 Maatschappelijke relevantie	3
1.4.2 Wetenschappelijke relevantie	4
1.5 Leeswijzer	4
2 Theoretisch kader	5
2.1 Vervoersarmoede en sociale uitsluiting	5
2.2 De auto en het openbaar vervoer in rurale gebieden	6
2.2.1 Gedwongen autobezit	7
2.3 Verplaatsingsbeperkingen	8
2.4 Conceptueel model	11
3 Methodologie	14
3.1 Onderzoeksstrategie	14
3.2 Onderzoeksmateriaal	15
3.3 Opbouw vragenlijst	16
3.4 Dataverwerking	17
4 Verkenning van de onderzoeksgebieden	18
4.1 Ligging Balgoij en statistische gegevens	18
4.2 Ligging Ooij en statistische gegevens	20
4.3 Samenvatting respondentenkenmerken	21
5 Resultaten respondenten Balgoij	23
5.1 Enquêteresultaten	23
5.1.1 Vervoermiddelenbezit en –gebruik en verplaatsingsdoelen	23
5.1.2 Vergelijking vervoersproblemen	24
5.1.3 De Regiotaxi	29
5.2 Conclusies	29
6 Resultaten respondenten Ooij	32
6.1 Enquêteresultaten	32
6.1.1 Vervoermiddelenbezit en –gebruik en verplaatsingsdoelen	32
6.1.2 Vergelijking vervoersproblemen	33
6.1.3 De Regiotaxi	37

6.2 Conclusies	38
7 Conclusies	40
7.1 Conclusies	40
7.2 Aanbevelingen voor beleid	42
7.3 Aanbevelingen voor vervolgonderzoek.....	42
7.4 Reflectie.....	42
Literatuurlijst	45
Bijlage 1: Bewonersbrief.....	47
Bijlage 2: Vragenlijst online enquête	48

Lijst van figuren

Figuur 1 Onderzoeksmodel.....	3
Figuur 2 Relatie tussen lage inkomens en het gebruik van auto en openbaar vervoer	8
Figuur 3 Tijdruimte prisma	10
Figuur 4 Conceptueel model	11
Figuur 5 Ligging van de dorpen Balgoij en Ooij in de regio Nijmegen.....	14
Figuur 6 Zicht op Balgoij	19
Figuur 7 Zicht op Ooij.....	20

Lijst van tabellen

Tabel 1 Samenvatting respons.....	18
Tabel 2 Representativiteit respondenten Balgoij	19
Tabel 3 Representativiteit respondenten Ooij	21
Tabel 4 Samenvatting respondentkenmerken	22
Tabel 5 Vergelijking oplossen vervoersproblemen Balgoij in relatie tot bezoek vrienden...26	
Tabel 6 Vergelijking oplossen vervoersproblemen Balgoij in relatie tot bezoek familie	27
Tabel 7 Vergelijking vervoersproblemen Balgoij.....	28
Tabel 8 Vergelijking oplossen vervoersproblemen Balgoij.....	29
Tabel 9 Vergelijking oplossen vervoersproblemen Ooij in relatie tot bezoek vrienden.....	34
Tabel 10 Vergelijking oplossen vervoersproblemen Ooij in relatie tot bezoek familie	35
Tabel 11 Vergelijking vervoersproblemen Ooij	37
Tabel 12 Vergelijking oplossen vervoersproblemen Ooij.....	37

1 Inleiding

In dit inleidende hoofdstuk wordt ingegaan op de aanleiding voor het onderzoek en worden de doel- en vraagstelling bepaald alsmede een aantal deelvragen waarmee de hoofdvraag kan worden beantwoord. Met behulp van het onderzoeksmodel wordt uitgelegd hoe het onderzoek is opgebouwd. Tot slot wordt toegelicht wat de maatschappelijke en wetenschappelijke relevantie van het onderzoek is.

1.1 Aanleiding voor het onderzoek

Voor de meeste mensen is het een vanzelfsprekendheid dat zij zich dagelijks kunnen verplaatsen. Is het niet met de auto, dan wel met de bus, trein of fiets. Er bestaat echter een groep mensen voor wie het maken van verplaatsingen niet is weggelegd: deze mensen beschikken niet over mogelijkheden om zich te verplaatsen en kunnen daardoor minder gemakkelijk deelnemen aan het sociale leven, omdat ze moeite hebben om hun bestemming te bereiken. Zij worden aangeduid als vervoersarm. In landen als België (Meert et al., 2003), Canada (Litman, 2003; Farber et al., 2011) en het Verenigd Koninkrijk (Gray et al, 2006; Social Exclusion Unit, 2003; Hine & Mitchell, 2003) is al het nodige onderzoek verricht naar het fenomeen vervoersarmoede en de daarmee gepaard gaande sociale uitsluiting. In Nederland is het begrip minder bekend. Het beperkte onderzoek richt zich op de rechtvaardigheidsvraag van vervoer (Martens, 2006) of bestaat uit een verkenning van de aanwezigheid van vervoersarmoede onder autolozen (Ten Holder, 2010) of minima in de stad Nijmegen (Thijssen, 2010).

Hoewel niet altijd even expliciet genoemd, is vervoersarmoede vaak het gevolg van een aantal soorten beperkingen, die van persoon tot persoon kunnen verschillen. Koutsopoulos & Schmidt (1975) en Cass et al. (2005) gaan in op deze zogenaamde “mobility constraints” en constateren dat beperkingen het gevolg zijn van onder andere financiële, fysieke, organisatorische en tijdgerelateerde factoren. Wie bijvoorbeeld als gevolg van een laag inkomen geen auto kan aanschaffen, wordt beperkt in het maken van verplaatsingen. Sinds de maatschappij steeds meer is ingericht op het bezit en gebruik van de auto, wordt het voor autolozen lastiger om met alternatieve vervoermiddelen hun bestemming te bereiken. Het gebrek aan openbaar vervoer in met name plattelandsgebieden noopt inwoners van die gebieden vaak om een auto aan te schaffen. Dit gedwongen autobezit staat echter in schril contrast met politieke ambities om iedereen toegang te bieden tot het openbaar vervoer (Centraal Planbureau & Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2009). In dit onderzoek staan de aard en de omvang van de verplaatsingsbeperkingen centraal.

De hierboven genoemde buitenlandse onderzoeken zijn veelal verkenningen van het fenomeen vervoersarmoede in zowel het ruraal als urbaan gebied. In Nederland zijn de genoemde onderzoeken van Ten Holder (2010) en Thijssen (2010) voorbeelden van urbaan onderzoek. Nederlands onderzoek naar vervoersarmoede in rurale gebieden ontbreekt echter. Het uitgevoerde onderzoek richt zich dan op het rurale gebied en is enigszins vergelijkbaar met het in 2003 uitgevoerde Vlaamse onderzoek (Meert et al., 2003). Daarin is geprobeerd om het fenomeen vervoersarmoede te belichten door in twee kernen, met veelal lage inkomens en een beperkt aanbod (of afwezigheid van) openbaar vervoer, interviews af te nemen onder enkele tientallen inwoners.

In dit onderzoek zal worden onderzocht met welke verplaatsingsbeperkingen inwoners van twee landelijke kernen worden geconfronteerd en in hoeverre er sprake is van vervoersarmoede. Uiteindelijk kan het Nederlandse urbane onderzoeksmateriaal uit 2010 aangevuld worden met ruraal materiaal en kan in de toekomst mogelijk een vergelijking worden gemaakt tussen beide gebieden.

1.2 Doel- en vraagstelling

Het onderzoek is verkennend van aard. Met het aanwezige buitenlandse onderzoek en de onderzoeken die in Nederland zijn verricht onder stedelijke inwoners, wordt getracht een basis te leggen voor vervolgonderzoek dat zich zou kunnen richten op een vergelijking tussen het ruraal en urbaan gebied. In het verrichte onderzoek ligt de focus op een verkenning van vervoersarmoede in het ruraal gebied waarbij onderzoek is gedaan naar de verplaatsingsbeperkingen waarmee inwoners van twee landelijke kernen worden geconfronteerd:

Het doel van het onderzoek is om inzicht te verkrijgen in de verplaatsingsbeperkingen waarmee inwoners van landelijke kernen worden geconfronteerd.

Dit doel kan worden getransformeerd tot de volgende centrale vraag:

Welke factoren liggen ten grondslag aan de verplaatsingsbeperkingen van inwoners van landelijke kernen en in hoeverre leidt dit tot vervoersarmoede onder de inwoners van deze landelijke kernen?

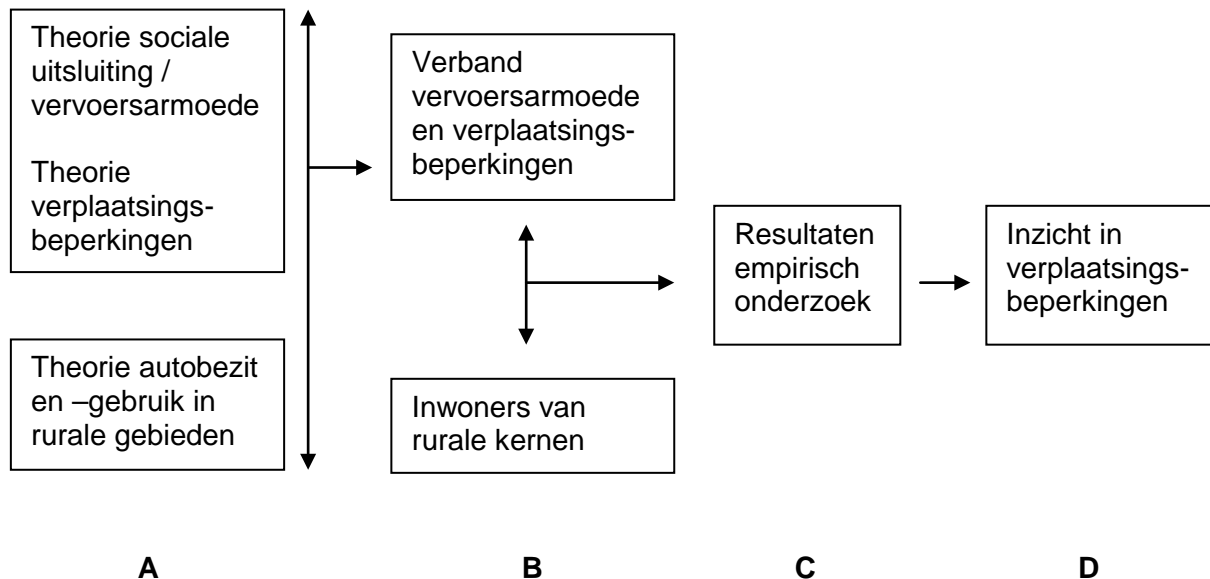
De hoofdvraag kan worden opgesplitst in enkele deelvragen:

- 1. In hoeverre worden inwoners van landelijke kernen beperkt in het maken van hun verplaatsingen?*
- 2. Door welke factoren worden inwoners van landelijke kernen beperkt in het maken van hun verplaatsingen?*

Het is allereerst belangrijk om te weten of inwoners van landelijke kernen überhaupt beperkt worden in het maken van hun verplaatsingen, alvorens te kijken naar de eventuele factoren die deze beperkingen veroorzaken. Op de factoren wordt in het hiernavolgende hoofdstuk dieper ingegaan. Wanneer inzicht is verkregen in de factoren die ten grondslag liggen aan de beperkingen, kan een antwoord worden gegeven op de hoofdvraag. De deelvragen zullen in de hoofdstukken 5 en 6 worden behandeld, nadat de resultaten van het onderzoek zijn geanalyseerd.

1.3 Onderzoeksmodel

In figuur 1 is het onderzoeksmodel afgebeeld. Daaronder zal het model worden toegelicht.



Figuur 1 Onderzoeksmodel.

De theorievorming (A) zal zich enerzijds richten op de verplaatsingsbeperkingen (“mobility constraints”) en theorieën omtrent de sociale uitsluiting en vervoersarmoede en anderzijds op het autobezit en -gebruik onder inwoners van plattelandsgebieden. Deze theorieën worden behandeld in hoofdstuk 2. Met behulp van deze theorieën wordt een vragenlijst opgesteld die zal worden verspreid onder inwoners van twee landelijke kernen (B). In hoofdstuk 3 wordt dieper ingegaan op de onderzoeksmethode en de vragenlijst. Met behulp van de resultaten van dit empirisch onderzoek, welke in de hoofdstukken 5 en 6 worden geanalyseerd, (C) kan uiteindelijk in hoofdstuk 7 een antwoord worden gegeven op de hoofd- en deelvragen (D).

1.4 Maatschappelijke en wetenschappelijke relevantie

De relevantie van het onderzoek valt uiteen in een maatschappelijk en wetenschappelijk deel. Deze relevantie wordt in deze paragraaf toegelicht.

1.4.1 Maatschappelijke relevantie

Wie vervoersarm is, kan niet voldoen aan bepaalde persoonlijke vervoersbehoeften en wordt beperkt in de deelname aan het sociale leven. Een vervoersarm persoon is op die manier dan ook vaak sociaal uitgesloten (“social excluded”). Een dergelijk persoon kan door gebrek aan vervoer zijn of haar werk en andere dagelijkse activiteiten niet bereiken. Over het algemeen is het inkomen van vervoersarme personen laag, terwijl er ook vervoersarmen zijn die wel werken. Het is echter onbekend hoe groot de groep vervoersarmen is. Door een beter beeld te krijgen van de beperkingen waarmee de vervoersarmen worden geconfronteerd, kunnen gerichte oplossingen bedacht worden om deze mensen te helpen. Met dit verkennende onderzoek wordt gepoogd een eerste beeld te krijgen van de omvang van vervoersarmoede in rurale gebieden.

1.4.2 Wetenschappelijke relevantie

Naar vervoersarmoede is in Nederland nauwelijks onderzoek verricht. De eerste verkennende onderzoeken richten zich op de aanwezigheid van vervoersarmoede in stedelijke gebieden. Een onderzoek op het platteland, zoals dat in België in 2003 is gehouden (Meert et al., 2003) is nog niet eerder in Nederland uitgevoerd. De vraag is op dit moment dan ook voornamelijk of er überhaupt sprake is van een vervoersarme plattelandsbevolking en, indien dat het geval is, waardoor deze vervoersarmoede wordt veroorzaakt. Door een verkennend onderzoek te verrichten naar de omvang van vervoersarmoede op het platteland kan een basis worden gelegd voor grootschaliger vervolgonderzoek. Niet alleen kan een vergelijking gemaakt worden met het stedelijk gebied, ook zou de vervoersarmoede in meerdere plattelandskernen in kaart gebracht kunnen worden. Dit onderzoek richt zich op twee landelijke kernen die qua aanbod openbaar vervoer en het aantal inwoners van elkaar verschillen, maar mogelijk komen er meerdere verschillen of overeenkomsten aan het licht. Op die manier kunnen op termijn wellicht generaliseerbare factoren worden bepaald waarmee een oplossing kan worden gezocht voor het probleem.

1.5 Leeswijzer

Het onderzoek is als volgt opgebouwd. Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 de theoretische achtergrond toegelicht omtrent vervoersarmoede, sociale uitsluiting en de aanwezigheid van vervoer in rurale gebieden. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de gekozen methode van het onderzoek. Daarbij worden het onderzoeksgebied en de onderzoekspopulatie beschreven en wordt besproken hoe het onderzoek is uitgevoerd. De resultaten van het onderzoek worden vanaf hoofdstuk 4 uitgebreid geanalyseerd. In hoofdstuk 4 zal eerst algemene informatie worden gegeven over het onderzoeksgebied en de –populatie en vervolgens zullen in de hoofdstukken 5 en 6 de resultaten uit beide onderzoeksgebieden worden geanalyseerd. In het afsluitende hoofdstuk 7 worden conclusies getrokken en zal een antwoord worden gegeven op de centrale vraag uit paragraaf 1.2. Daarnaast worden aanbevelingen gedaan voor vervolgonderzoek en zal worden gereflecteerd op het onderzoek.

2 Theoretisch kader

Het onderzoek richt zich op vervoersarmoede en daarmee gepaard gaande uitsluiting, het bezit en gebruik van de auto op het platteland en de verplaatsingsbeperkingen (“mobility constraints”) waarmee inwoners van rurale gebieden te maken kunnen hebben. In dit hoofdstuk wordt de theorie omtrent vervoersarmoede en sociale uitsluiting toegelicht, waarna vervolgens een blik wordt geworpen op de aanwezigheid van vervoer in rurale gebieden en de verplaatsingsbeperkingen waarmee inwoners van plattelandskernen kunnen worden geconfronteerd. Tot slot wordt het conceptueel model van dit onderzoek toegelicht.

2.1 Vervoersarmoede en sociale uitsluiting

Het begrip vervoersarmoede kan gedefinieerd worden aan de hand van verschillende definities die er bestaan over sociale uitsluiting, een van de gevolgen van vervoersarmoede. Over hoe sociale uitsluiting precies gedefinieerd wordt, verschillen de meningen. Preston & Rajé (2007, p.151) definiëren sociale uitsluiting als volgt:

“Social exclusion is a constraints-based process which causes individuals or groups not to participate in the normal activities of the society in which they are residents and has important spatial manifestations.”

Sociale uitsluiting is in deze definitie het gevolg van beperkingen, al worden deze beperkingen niet nader gespecificeerd. De definitie van Kenyon, Lyons and Rafferty (in Cass et al. (2005, p.541) is in dat opzicht specifieker. De auteurs specificeren niet alleen de “normal activities of the society”, maar voegen daar ook een mobiliteitsdimensie aan toe:

“Transport-related social exclusion can be defined as the process by which people are prevented from participating in the economic, political and social life of the community because of reduced accessibility to opportunities, services and social networks, due in whole or in part to insufficient mobility in a society and environment built around the assumption of high mobility.”

De eerder genoemde beperkingen komen in deze definitie terug in het begrip “reduced accessibility”. Hoewel vaak de link wordt gelegd tussen lage inkomens en sociale uitsluiting, zijn Preston & Rajé (2007, p.152) van mening dat het inkomen wel degelijk een rol speelt, maar niet automatisch verklaard of iemand vervoersarm is. Ook hogere inkomens kunnen erdoor geconfronteerd worden (Preston & Rajé, 2007, p.152). Tevens gaat het bij sociale uitsluiting vaak niet om een gebrek aan sociale contacten, maar om een gebrek aan mogelijkheden (toegang) om deze contacten te bereiken. De Social Exclusion Unit (2003) hanteert dan ook een brede opvatting van het begrip “accessibility”:

“Accessibility depends on several things: does transport exist between the people and the service? Do people know about the transport, trust its reliability and feel safe using it? Are people physically and financially able to access transport? Are the services and activities within a reasonable distance?” (Social Exclusion Unit, 2003, p.1)

Door de definities van Preston & Rajé (2007, p.151) en Kenyon, Lyons and Rafferty (in Cass et al. (2005, p.541) samen te voegen, is het mogelijk om tot de volgende definitie van vervoersarmoede te komen:

Vervoersarmoede is het ontbreken van mogelijkheden om de persoonlijke vervoersbehoeften te vervullen, waardoor de kans op sociale uitsluiting toeneemt.

Doordat de toegang tot onder andere werk en onderwijs wordt bemoeilijkt, valt de groep vervoersarmen buiten het sociale netwerk. Van Hulst (1972) geeft aan dat niet alleen huishoudens zonder auto worden geconfronteerd met vervoersarmoede. In huishoudens met een auto staat de auto vaak maar tot de beschikking van één persoon. De overige gezinsleden zullen zich daardoor op een andere manier moeten verplaatsen. Deze vervoersarme groep bestaat volgens Van Hulst (1972) vooral uit gehandicapten, jongeren, ouderen en vrouwen.

Dit onderzoek richt zich nadrukkelijk op de verplaatsingsbeperkingen waarmee inwoners van twee landelijke kernen worden geconfronteerd bij het onderhouden van contacten en het bereiken van bepaalde voorzieningen, oftewel de factoren die ten grondslag liggen aan vervoersarmoede. Daartoe is het noodzakelijk om inzicht te krijgen in het gebruik van zowel de auto als het openbaar vervoer en de mogelijke beperkingen waarmee plattelandsbewoners geconfronteerd kunnen worden.

2.2 De auto en het openbaar vervoer in rurale gebieden

De noodzaak om te reizen en grotere afstanden af te leggen is in de afgelopen 50 jaar sterk toegenomen, doordat de maatschappij steeds meer is ingericht op de auto (Social Exclusion Unit, 2003). Voor de groep mensen die niet over een auto beschikt, is reizen als gevolg van deze ontwikkeling een stuk lastiger geworden. Het autobezit op het platteland is de laatste jaren toegenomen en Harms (2008, p.172) concludeert dat dit "een zegen" is omdat de beschikbaarheid van openbaar vervoerverbindingen in de laatste jaren is verslechterd. Het autobezit heeft ervoor gezorgd dat steeds minder mensen afhankelijk zijn van alternatieven, zoals het openbaar vervoer. Het aantal huishoudens zonder auto ligt in het stedelijk gebied zelfs lager dan in het landelijk gebied, hoewel nog steeds ruim 10% van de plattelandsbewoners niet over een auto beschikt. Vaak gaat het hierbij om eenpersoonshuishoudens, met name vrouwen ouder dan 65 jaar (Harms, 2008, p.172). Bij gebrek aan openbaar vervoerverbindingen is deze groep personen vaak aangewezen op het collectief vraagafhankelijk vervoer.

In verschillende onderzoeken is verder aangetoond dat er onder de autobezitters en autolozen verschillen zijn te onderscheiden in kenmerken als geslacht, leeftijd, opleidingsniveau en inkomen. Zo verplaatsen autobezittende mannen zich vaker dan vrouwen, maar leggen vrouwen langere afstanden af. In huishoudens zonder auto blijkt de fiets daarnaast voor de meeste huishoudens het alternatief en volgt het openbaar vervoer op gepaste afstand (Harms, 2008, p.188). Een ander belangrijk gegeven is dat het aantal autolozen groter is onder de groep mensen met een laag inkomen (Hine & Mitchell, 2003, p.15) en dat hoger opgeleide plattelandsbewoners zich vaker met de auto verplaatsen dan lager opgeleiden (Harms, 2008, p.186). Tot slot verplaatst een ruime meerderheid van de groep 18-64 jarigen op het platteland zich met de auto en ligt dit aandeel lager in de groep <18 en 65+. Dit kan verklaard worden door het eerdere gegeven dat met name alleenstaande oudere vrouwen tot de groep autoloze plattelandsbewoners behoren.

Opvallend is dat het aantal autolozen steeds vaker afhankelijk is van de auto en minder gebruik maakt van het openbaar vervoer. Inwoners van gebieden zonder een openbaar vervoerverbinding, met name jongeren en ouderen, liften in sommige gevallen mee met vrienden, burens of collega's (Gray et al., 2006, p.92). Volwassenen zonder rijbewijs leggen 35 procent van hun kilometers af met het openbaar vervoer, terwijl zij, als passagier, bijna net zoveel kilometers afleggen met de auto (Centraal Planbureau & Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2009, p.37). Volwassenen met rijbewijs leggen slechts 9 procent van hun kilometers af met het openbaar vervoer (Centraal Planbureau & Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2009, p.37). Het gebruik van het openbaar vervoer wordt dus voor een groot deel bepaald door het al dan niet bezitten van een rijbewijs en een auto. Het al dan niet bestaan van vervoersarmoede is dus niet alleen afhankelijk van de aanwezigheid en kwaliteit van het openbaar vervoer.

Als wordt gekeken naar de waardering van het openbaar vervoer, dan valt op dat personen die veel van het openbaar vervoer gebruikmaken over het algemeen een hogere waardering geven voor aspecten als gevoel van veiligheid en de reissnelheid dan personen die geen gebruikmaken van het openbaar vervoer (Harms, 2008, p.257). De ritprijs wordt zowel door de niet-gebruikers als de veel-gebruikers negatief beoordeeld. Harms (2008, p.259) concludeert verder dat er een positief verband bestaat tussen het gebruik van een bepaald vervoermiddel en de beoordeling daarvan. Hoe vaker iemand gebruik maakt van een bepaald vervoermiddel, des te positiever is de beoordeling.

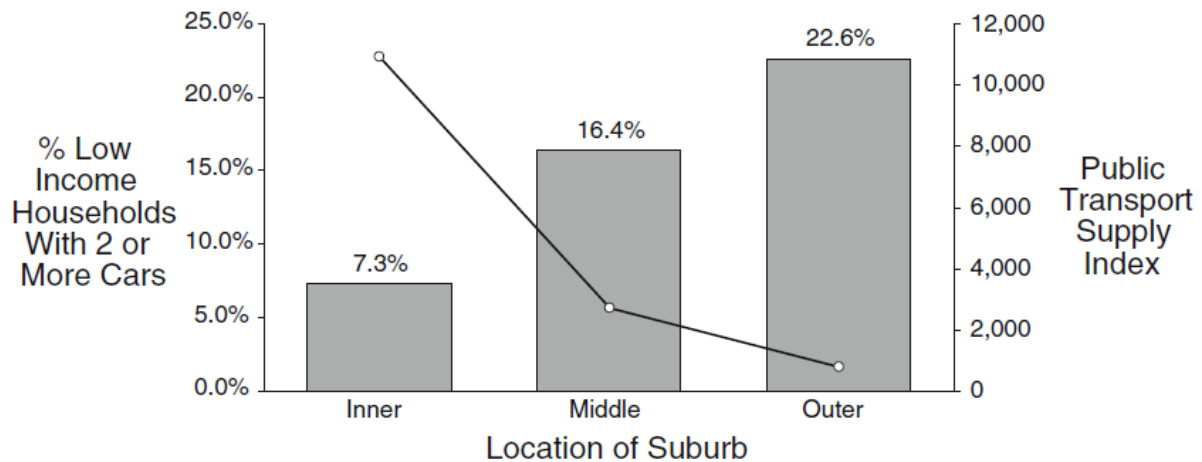
2.2.1 Gedwongen autobezit

Het gebrek aan adequaat openbaar vervoer op het platteland heeft als keerzijde dat veel huishoudens worden gedwongen om op andere vervoermiddelen over te stappen. De auto wordt daarbij vaak gezien als reëel alternatief. Dit gedwongen autobezit ("forced car ownership") treft met name huishoudens met een laag inkomen. Het begrip werd dan ook voor het eerst gebruikt in relatie met lage inkomens in rurale gebieden:

"Voluntary' car ownership means that there are adequate substitutes for gaining access to facilities, and that the car is not a necessity. Conversely, 'forced' car ownership means that there are no alternatives. In rural areas, there is clear evidence of 'forced' car ownership, since cars are owned at lower-income levels and are seen to be one of the items of household expenditure that cannot be foregone" (Banister, 1994, in Johnson et al., 2009, p.445).

Hoewel hun inkomen dat eigenlijk niet toelaat, schaffen huishoudens bij gebrek aan alternatieve vervoermiddelen toch een auto aan. Currie & Senberg (2007, in Johnson et al., 2009, p.445) onderzochten de relatie tussen lage inkomens en het gebruik van de auto en het openbaar vervoer. Zij concludeerden dat naarmate er minder openbaar vervoer aanwezig is, het autobezit toeneemt (figuur 2). De vraag rijst waarom huishoudens met een laag inkomen in rurale gebieden gaan wonen, als zij weten dat hun transportkosten hierdoor hoger zullen zijn. Onderzoek van onder andere Faulkner (1978, in Johnson et al., 2009) en Morris & Lane (1979, in Johnson et al., 2009) heeft aangetoond dat de kosten voor een woning zwaarder wegen dan de transportkosten: een goedkoop plattelandshuis wordt belangrijker geacht dan de kosten van vervoer. Daarnaast is het voor deze groep mensen vaak lastig om lopend of met de fiets bepaalde voorzieningen of sociale contacten te bereiken, waardoor zij al snel zijn aangewezen op de auto.

Het gedwongen autobezit staat in schril contrast met het belang dat aan openbaar vervoer wordt gehecht door de politiek. Naast doelen als een betere bereikbaarheid en een schoner milieu, wordt ook beoogd dat het openbaar vervoer een bijdrage levert aan maatschappelijke doelen, waarbij iedereen in staat gesteld moet worden om deel te nemen aan het sociale verkeer (Centraal Planbureau & Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2009, p.24).



Figuur 2 Relatie tussen lage inkomens en het gebruik van auto en openbaar vervoer. Hoe slechter het openbaar vervoer is geregeld, des te hoger het percentage huishoudens met twee auto's of meer. In buitengebieden, waar het openbaar vervoer slechter is geregeld, ligt het percentage in dit genoemde onderzoek op 22,6% (Bron: Johnson et al., 2009, p.445).

2.3 Verplaatsingsbeperkingen

Het gebrek aan toegang tot bepaalde vervoermiddelen bepaalt niet direct of iemand vervoersarm is. Daarvoor is het noodzakelijk om te kijken naar de verplaatsingsbeperkingen waarmee personen worden geconfronteerd. Koutsopoulos & Schmidt (1975) beschrijven de ontwikkelingen van het autobezit na de Tweede Wereldoorlog en komen tot de conclusie dat er sindsdien een grotere groep is die wordt beperkt in het maken van verplaatsingen. Deze groep is vanwege sociale, economische of fysieke factoren aangewezen op anderen. Het reisgedrag van personen wordt dan ook bepaald door de beperkingen waarmee ze worden geconfronteerd. Koutsopoulos & Schmidt (1975, p.170) maken bij hun opsomming van verplaatsingsbeperkingen onderscheid tussen twee hoofdcategoryën: "trip making and environmental constraints". De eerste categorie heeft betrekking op individuele kenmerken die fysiek, mentaal of sociaaleconomisch gerelateerd zijn. De tweede categorie heeft betrekking op de spreiding van voorzieningen en de woonplaats van individuen.

Cass et al. (2005) definiëren vier zogenaamde "key dimensions" voor toegang tot vervoer, te weten een financiële, fysieke, organisatorische en tijdgerelateerde dimensie. De auteurs willen hiermee laten zien dat de toegang tot vervoer vanuit meerdere dimensies benaderd dient te worden. De dimensies belichten enkele oorzaken waardoor een persoon geen gebruik kan maken van vervoer en als gevolg daarvan wordt beperkt in het maken van verplaatsingen. Voordat de dimensies van Cass et al. (2005) en de verplaatsingsbeperkingen van Koutsopoulos & Schmidt (1975) worden toegelicht, zal worden geprobeerd om, aan de hand van de door de auteurs omschreven dimensies en beperkingen, een definitie te geven van het begrip verplaatsingsbeperkingen.

Verplaatsingsbeperkingen worden veroorzaakt door sociaaleconomische, fysieke, organisatorische en tijd- en omgevingsgerelateerde factoren en geven aan in hoeverre iemand in staat is om, al dan niet met een vervoermiddel, een bepaalde bestemming te bereiken.

Koutsopoulos & Schmidt (1975) scharen de financiële en fysieke factoren onder de categorie "trip-making constraints". Ze worden hoofdzakelijk bepaald door individuele kenmerken als inkomen en fysieke gesteldheid. De organisatorische en tijdgerelateerde factoren worden door de auteurs onder de categorie "environmental constraints" geschaard. De afstand tussen woonplaats en voorzieningen en de mogelijkheid om afspraken na te kunnen komen worden namelijk voor een groot deel hierdoor bepaald. De verplaatsingsbeperkingen zijn dus enerzijds persoonsgebonden en worden anderzijds bepaald door de omgeving waarin iemand woont en de manier waarop de beschikbaarheid van vervoer is geregeld. Hieronder worden de dimensies van Cass et al. (2005) kort toegelicht.

Financieel

De hoogte van het inkomen bepaalt voor een groot deel of een persoon een auto kan aanschaffen of in staat is om met de trein, bus of taxi te reizen. Hoe minder geld er te besteden is, des te lastiger wordt het voor personen om zich te verplaatsen. Met name jongeren, werklozen en ouderen worden geconfronteerd met een lager besteedbaar inkomen.

Fysiek

Onder meer personen die moeilijk kunnen lopen, geen auto kunnen rijden of moeite hebben met het lezen en begrijpen van een dienstregeling worden geconfronteerd met fysieke beperkingen. Voor hen is het gebruik maken van bepaalde vervoermiddelen al bij voorbaat uitgesloten, waardoor zij minder keuze hebben in het aantal verplaatsingsmiddelen of afhankelijk zijn van anderen.

Organisatorisch

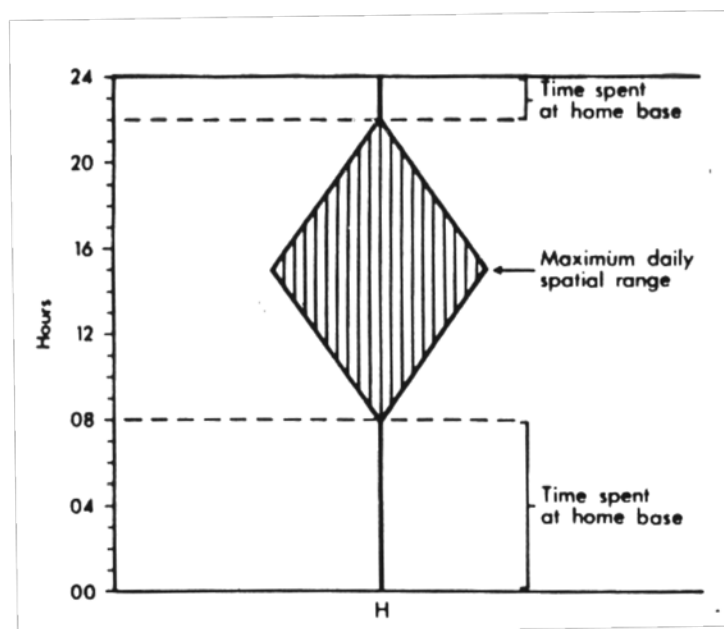
Niet alleen de beschikbaarheid van vervoer is belangrijk, maar ook de wijze waarop de verschillende vervoerssystemen zijn georganiseerd. "Thus with regard to the car, availability rather than ownership is the key" (Cass et al., 2005, p.550). Iemand die mee kan liften met anderen wordt namelijk niet direct beperkt in het maken van verplaatsingen. Daarnaast is het niet alleen belangrijk óf er een bus stopt bij een halte in de buurt, maar ook welke kant die opgaat. Hoeveel keer moet er bijvoorbeeld overgestapt worden om bij de plaats van bestemming aan te komen? Een directe verbinding zonder overstappen van A naar B brengt vaak minder beperkingen met zich mee dan een rit waarbij (krappe) aansluitingen gehaald dienen te worden en de bus omrijdt om zoveel mogelijk kernen te bedienen. Vertrouwen in het vervoermiddel speelt dus een belangrijke rol: lagere inkomens leggen daardoor gemiddeld een kortere afstand af tot hun werk dan hogere inkomens (Social Exclusion Unit, 2003, p.3)

Tijd

Hiermee wordt de afhankelijkheid bedoeld van tijdgerelateerde zaken zoals de frequentie van openbaar vervoer en vertrektijden. Zo rijden de bussen in het weekend minder vaak en later dan doordeweeks. Hierbij speelt timemanagement een belangrijke rol, zo heeft een

onderzoek van Church & Frost (in Cass et al., 2005, p.551) aangetoond. In grotere huishoudens waar aan bepaalde tijden wordt vastgehouden ('s ochtends 8 uur weg, 's middags om vijf uur met z'n allen aan tafel), vergt het regelen van vervoer voor alle gezinsleden een goede coördinatie.

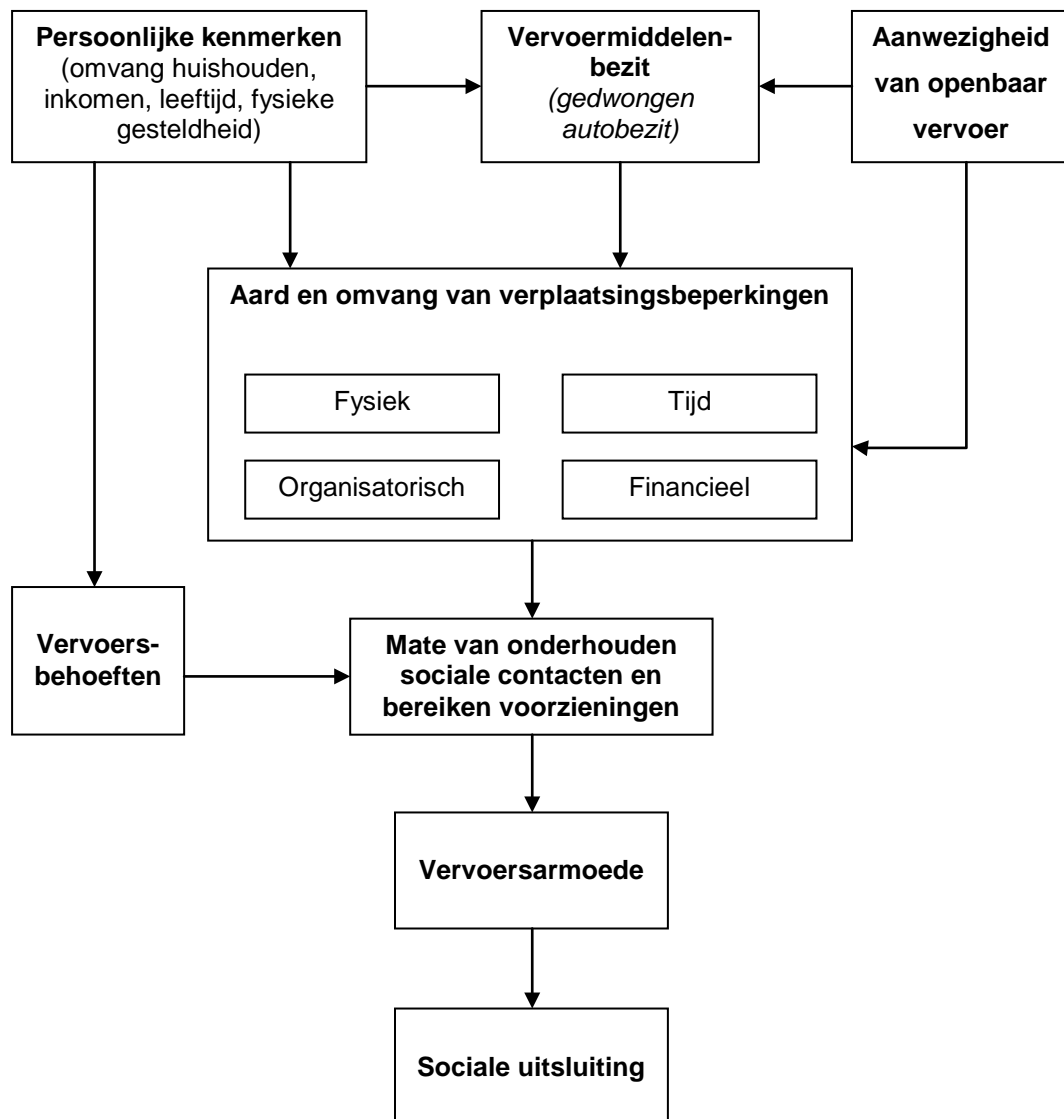
Inhakend op de tijdsdimensie laat Hägerstrand (1970) zien dat de tijd ook in andere opzichten een beperking vormt voor de dagelijkse verplaatsing van individuen. Hij veronderstelt dat iedereen dagelijks een bepaald pad aflegt en daarbij wordt geconfronteerd met capability constraints, coupling constraints en authority constraints. De omvang van het tijdruimte prisma (figuur 3) en het daarin gelegen pad is sterk afhankelijk van het vervoermiddel dat wordt gebruikt. Met behulp van het prisma kan de maximale afstand worden weergegeven die een persoon binnen een bepaalde tijd kan afleggen. Het prisma van iemand die alles te voet aflegt is daardoor anders van vorm dan iemand die een auto tot zijn beschikking heeft. Hägerstrand (1970) geeft aan dat de zijanten van het prisma van dag tot dag kunnen veranderen en afhankelijk zijn van het vervoermiddel en de activiteiten die een persoon verricht. De omvang van het prisma wordt daarnaast bepaald door de eerder genoemde constraints: Capability constraints hebben onder meer betrekking op de (noodzakelijke) tijd die thuis wordt besteed, bijvoorbeeld om te slapen. De coupling constraints worden veroorzaakt door afspraken met anderen. De beperking wordt veroorzaakt doordat er rekening gehouden moet worden met meerdere tijdruimte prisma's. Ook de andere persoon beschikt namelijk over verschillende beperkingen en dus kan het tijd vergen om het juiste moment te bepalen voor een afspraak. De authority constraints hebben betrekking op de openingstijden van winkels, maar bijvoorbeeld ook op de wetgeving die stelt dat iemand pas vanaf 18 jaar mag autorijden.



Figuur 3 Tijdruimte prisma (Bron: Washington Faculty, 2001).

2.4 Conceptueel model

In figuur 4 is het conceptueel model weergegeven dat dient als raamwerk voor het empirisch onderzoek.



Figuur 4 Conceptueel model.

Het onderzoek richt zich op de verplaatsingsbeperkingen waarmee inwoners van twee landelijke kernen worden geconfronteerd. De aard en omvang van deze verplaatsingsbeperkingen worden bepaald door persoonlijke kenmerken en het bezit van vervoermiddelen, maar ook door de aanwezigheid van openbaar vervoer in een bepaalde kern:

- Persoonlijke kenmerken. Personen met een laag inkomen zijn vaak uitgesloten om van bepaalde vervoermiddelen gebruik te maken, zoals Hine & Mitchell (2003, p.15) al aangaven. De aanschaf van een auto of de kosten van het openbaar vervoer kunnen in sterke mate bepalend zijn voor het aantal verplaatsingen dat iemand kan maken. Daarnaast kan de fysieke gesteldheid van invloed zijn op bijvoorbeeld

verplaatsingen met de fiets of te voet en is het mogelijk dat grotere huishoudens met tijdgerelateerde beperkingen worden geconfronteerd: zij moeten immers met meerdere mensen rekening houden.

- Vervoermiddelenbezit. Of iemand zich überhaupt kan verplaatsen hangt af van de beschikbaarheid van vervoermiddelen. Wie niet over een auto of fiets beschikt, is al snel aangewezen op het openbaar vervoer. Dit openbaar vervoer is echter niet altijd aanwezig (zie hieronder), wat kan leiden tot het eerder genoemde gedwongen autobezit. De kosten voor het reizen per bus, de reistijden en de dienstregeling kunnen voor sommige personen een probleem vormen, zoals eerder in paragraaf 2.3 is aangegeven. Of iemand in staat is om deze kosten te maken, hangt af van het inkomen en is in die zin gerelateerd aan de persoonlijke kenmerken.
- Aanwezigheid van openbaar vervoer. Niet in iedere kern is openbaar vervoer aanwezig. Currie & Senberg (2007, in Johnson et al., 2009, p.445) gaven al aan dat het autogebruik toeneemt naarmate er minder openbaar vervoer aanwezig is. Ook met betrekking tot het openbaar vervoer kunnen zich problemen voordoen, waaronder de eerder genoemde kosten, reistijden of dienstregeling van het geboden vervoer.

Zowel de persoonlijke kenmerken als het vervoermiddelenbezit en de mate waarin er openbaar vervoer aanwezig is in een bepaalde kern, zijn verantwoordelijk voor de verplaatsingsbeperkingen zoals Koutsopolous & Schmidt (1975) en Cass et al. (2005) ze omschrijven.

- Aard en omvang van verplaatsingsbeperkingen. Er kan op meerdere manieren sprake zijn van fysieke, organisatorische, financiële of tijdgerelateerde beperkingen. Op de aard van de beperkingen is in paragraaf 2.3 uitvoerig ingegaan. Personen die niet kunnen lopen hebben bijvoorbeeld een fysieke beperking, en wie rekening moet houden met de vertrektijden van de bus, heeft te maken met een tijdgerelateerde beperking.

De beperkingen hoeven op zich geen probleem te vormen als personen ook geen behoeften hebben om zich te verplaatsen. Dit is echter niet het geval.

- Vervoersbehoeften. De vervoersbehoeften verschillen van persoon tot persoon. In dit onderzoek wordt ingegaan op vier van deze behoeften, namelijk de arbeidsmarkt, vrienden, familie en de gezondheidszorg.

Het probleem ontstaat dus als vervoersbehoeften niet vervuld kunnen worden als gevolg van verplaatsingsbeperkingen, van welke aard of omvang dan ook. Beide factoren bepalen in hoeverre het mogelijk is om sociale contacten te onderhouden of voorzieningen te bereiken.

- Mate van onderhouden sociale contacten en bereiken voorzieningen. Zoals reeds gezegd, kunnen de vervoersbehoeften (zoals de contacten en de voorzieningen) alleen vervuld worden als er geen sprake is van verplaatsingsbeperkingen, of wanneer er een oplossing voor deze beperkingen gevonden kan worden. Hierbij moet gedacht worden aan inwoners die, zoals Gray et. al (2006, p.92) het omschrijven, gebruikmaken van de vervoerdiensten van vrienden, familie of burens, om zodoende toch hun bestemming te bereiken.

Wanneer het vervullen van de vervoersbehoeften niet mogelijk is, is er sprake van vervoersarmoede. In paragraaf 2 is met behulp van de definities van Preston & Rajé (2007, p.151) en Kenyon, Lyons and Rafferty (in Cass et al. (2005, p.541) tot de volgende definitie van vervoersarmoede gekomen:

Vervoersarmoede is het ontbreken van mogelijkheden om de persoonlijke vervoersbehoeften te vervullen, waardoor de kans op sociale uitsluiting toeneemt.

Als een persoon de behoefte heeft om op bezoek te gaan bij een ander persoon, maar hiervoor als gevolg van een of meerdere beperkingen geen mogelijkheden heeft, kan het onderhouden van sociale contacten onder druk komen te staan. Omdat in dit geval sprake is van vervoersarmoede, neemt de kans op sociale uitsluiting toe.

3 Methodologie

In dit onderzoek staat de vraag centraal in hoeverre inwoners van plattelandsgebieden worden geconfronteerd met verplaatsingsbeperkingen en in hoeverre dit leidt tot vervoersarmoede onder deze groep. In Nederland is beperkt onderzoek verricht naar vervoersarmoede in stedelijke gebieden. Dit onderzoek beoogt om het aanwezige onderzoeksmateriaal aan te vullen met gegevens uit het landelijk gebied. Het uitgevoerde empirische onderzoek zal in dit hoofdstuk worden toegelicht.

3.1 Onderzoeksstrategie

In voorgaande jaren zijn er al verschillende onderzoeken uitgevoerd naar het fenomeen vervoersarmoede (Thijssen, 2010; Ten Holder, 2010). In de onderzoeken werd respectievelijk de focus gelegd op vervoersarmoede onder minima in Nijmegen en onder autolozen in de Nijmeegse wijk Hatert. Er zijn in beide onderzoeken interviews afgenomen onder een beperkt aantal respondenten. Als voordeel hiervan werd gegeven dat het fenomeen vervoersarmoede in Nederland relatief onbekend is en dat de onderzoeken als basis konden dienen voor groter (kwantitatief) onderzoek. Nadeel is uiteraard dat hierdoor slechts een kleine groep benaderd kan worden en dat het onderzoek niet representatief is.

Het verrichte onderzoek is enigszins vergelijkbaar met het door Meert et al. (2003) in Vlaanderen uitgevoerde onderzoek en is breder georiënteerd dan de hierboven genoemde onderzoeken uit 2010. Er is in twee landelijke kernen, Ooij (gemeente Ubbergen) en Balgoij (gemeente Wijchen), onderzocht of er sprake is van vervoersarmoede. Net als in het Vlaamse onderzoek (Meert et al., 2003) is het openbaar vervoer (OV) in de ene kern, Ooij, uitgebreider georganiseerd dan in de andere kern, en is de bebouwing in Ooij geconcentreerder dan in Balgoij. Daarnaast wonen in Ooij ongeveer vier keer zoveel mensen als in Balgoij. De ligging van beide dorpen in de regio Nijmegen is in figuur 5 weergegeven.



Figuur 5 Ligging van de dorpen Balgoij (linksonder) en Ooij (rechtsboven) in de regio Nijmegen (Bron: Google Maps, 2011; bewerkt door auteur).

Bij het selectieproces van de dorpen was het belangrijk dat de dorpen zowel verschilden qua inwoneraantal als qua bereikbaarheid. Met name de aanwezigheid dan wel afwezigheid van een OV-verbinding kan tot interessante inzichten leiden met betrekking tot de verplaatsingsbeperkingen van de verschillende inwoners.

De vraagstelling van dit onderzoek noopt tot het verrichten van een empirisch onderzoek. Om een breed beeld te verkrijgen van de aanwezigheid van vervoersarmoede in rurale gebieden, is een empirisch breedteonderzoek verricht via een survey, waarbij informatie is vergaard met behulp van een online enquête met hoofdzakelijk gesloten vragen. Bij het samenstellen van de vragenlijst is gebruik gemaakt van (delen van) vragen uit de lijst die door Thijssen (2010) is opgesteld en geschikt wordt geacht voor “kwantitatief vervolgonderzoek”. De totale populatie van het onderzoek bestaat uit nagenoeg alle huishoudens in de dorpen Balgoij en Ooij en bestaat zodoende uit 1.070 onderzoekseenheden. Er wordt verwacht dat het door Verschuren & Doorewaard (2007, p.171) gestelde minimum van 40 à 50 eenheden daarmee wordt gehaald. Met een dergelijke omvang kunnen volgens beide auteurs algemeen geldende (externe geldige) uitspraken gedaan worden. In dit kader moet worden opgemerkt dat een onderzoekspopulatie van ca. 50 personen onmogelijk een afspiegeling kan zijn van de totale bevolking van beide kernen, laat staan van andere landelijke kernen in Nederland. De groep vervoersarmen is in verhouding tot de totale bevolking namelijk erg klein. Het onderzoek is dan ook vooral bedoeld om enkele eerste inzichten te krijgen en kan wellicht houvast bieden of een aanleiding zijn voor diepgaander kwalitatief of kwantitatief vervolgonderzoek.

3.2 Onderzoeksmateriaal

Het onderzoek is bedoeld om inzicht te krijgen in de verplaatsingsbeperkingen van inwoners van twee landelijke kernen. Omdat de onderzoeksgegevens via een survey worden verkregen, is het lastig om grip te krijgen op de hoeveelheid informatie die binnenkomt. Over het algemeen bedraagt de respons van dergelijke onderzoeken niet meer dan 30% (Vennix, 2006, p.210), hoewel vaak zelfs lagere percentages (10-20%) worden genoemd. In eerste instantie zou een schriftelijke enquête worden verspreid onder 200 huishoudens uit beide dorpen. De kosten voor het verspreiden van de enquêtes en de verwachte respons zouden echter niet in verhouding komen te staan. In een later stadium is besloten om nagenoeg alle huishoudens in de kernen Balgoij en Ooij te benaderen met de vraag om deel te nemen aan een online enquête. Er is een brief opgesteld (bijlage 1) met daarin een internetlink naar de enquête en bijbehorend wachtwoord: om de resultaten gescheiden te houden, hebben de inwoners van Balgoij een andere link en ander wachtwoord gekregen dan de inwoners van Ooij. Met behulp van CBS-gegevens over het aantal huishoudens, is bepaald dat er 1.109 brieven zouden worden verspreid. Op enkele woningen in het buitengebied van de dorpen na, hebben nagenoeg alle huishoudens van beide kernen een brief ontvangen. Van de 1.109 brieven zijn er 180 in Balgoij en 929 in Ooij verspreid. In hoofdstuk 4 wordt dieper ingegaan op het aantal huishoudens en hun kenmerken.

Omdat er geen adressenbestand voor beide dorpen voorhanden was, is met behulp van de website Postcode.nl handmatig een adressenbestand samengesteld. Adressen kunnen via de website opgevraagd worden op reeksniveau en op perceelsniveau. Het laatste niveau is nauwkeuriger omdat daarbij adressen worden gegeven van “alle individuele postafgiftepunten” (Postcode.nl, n.d.), maar voor deze dienst moet wel betaald worden. Daarom is besloten om het adressenbestand samen te stellen op basis van reeksniveau.

Hierbij worden alle huisnummerreeksen genoemd die bij een bepaalde postcode horen, maar is niet te zien of alle woningen in een reeks daadwerkelijk bestaan. Om te voorkomen dat hierdoor een groot aantal brieven niet aan zou komen, zijn alle woningen in het buitengebied van beide dorpen niet benaderd. Uiteraard is hiermee het risico dat brieven naar een onbestaand adres worden gestuurd niet weggenomen. Dat het risico zo klein mogelijk is gehouden, bleek echter achteraf: van de 1.109 brieven zijn er uiteindelijk 39 niet aangekomen, wat betekent dat 96,5% van de brieven de respondenten ook daadwerkelijk heeft bereikt. De totale onderzoekspopulatie komt daardoor uit op 1.070. Over de respons per dorp wordt in hoofdstuk 4 verder ingegaan.

De respondenten hoefden in tegenstelling tot andere onderzoeken niet te voldoen aan bepaalde criteria: autolozers of personen met een minimuminkomen werden bijvoorbeeld niet per definitie uitgesloten maar werden in het onderzoek ook niet belangrijker geacht dan andere respondenten. Iedereen kon dus deelnemen aan de online enquête. Zoals Preston & Rajé (2007, p.152) al aangaven komt vervoersarmoede niet uitsluitend voor onder de lagere inkomensgroepen, al speelt dit wel een rol.

3.3 Opbouw vragenlijst

In bijlage 2 is de vragenlijst van de online enquête te vinden. De vragen zijn opgedeeld in 7 blokken (A t/m G) en bestaan overwegend uit gesloten vragen. Bij het opstellen van de vragen is in grote lijnen uitgegaan van de opbouw van het conceptueel model uit paragraaf 2.4. Zo worden er in blok A eerst vragen gesteld die betrekking hebben op het vervoermiddelenbezit van de respondenten en de mate waarin zij van deze vervoermiddelen gebruikmaken, zodat een indruk kan worden gekregen van de mogelijkheden die de respondenten hebben om zich te verplaatsen. Tevens kan er op die manier een link worden gelegd met het mogelijke gedwongen autobezit, zoals het wordt omschreven door Banister (1994, in Johnson et al., 2009, p.145), wat inhoudt dat lage inkomens bij een gebrek aan alternatieve vervoermiddelen gedwongen worden om een auto aan te schaffen. Of er daadwerkelijk sprake is van gedwongen autobezit, wordt mede duidelijk aan de hand van vragen omtrent de aanwezigheid van het openbaar vervoer en de kwaliteit daarvan; deze vragen worden aan het eind van ieder blok gesteld. In blok B worden vragen gesteld over het vervoer in relatie tot de arbeidsmarkt, een van de mogelijke vervoersbehoeften die de respondenten kunnen hebben. Daarbij wordt expliciet ingegaan op de problemen die inwoners ondervinden met betrekking tot het zoeken naar een baan en het behouden ervan. Vervolgens worden enkele mogelijke vervoersproblemen opgenoemd, waarbij de respondent kan aangeven of ze, in relatie tot de arbeidsmarkt, op hem/haar van toepassing zijn. Deze vragen zijn grotendeels geformuleerd op basis van de mogelijke verplaatsingsbeperkingen (fysiek, tijd, organisatorisch, financieel), waarmee de respondenten geconfronteerd kunnen worden en zoals Cass et al. (2005) ze heeft beschreven.

Om inzicht te krijgen in de sociale contacten van de respondenten, andere dagelijkse vervoersbehoeften, zijn de blokken C en D opgesteld. Deze blokken hebben samen met blok E qua opbouw ongeveer dezelfde structuur. In de blokken C en D wordt gevraagd naar de vervoersproblemen in relatie tot respectievelijk het bezoeken van vrienden en het bezoeken van familie. Er wordt tevens gevraagd of de vervoersproblemen worden opgelost door aan vrienden, familie, burens en dergelijke te vragen of er meegereden mag worden. Gray et. al (2006, p.92) toonden al aan dat inwoners in gebieden zonder openbaar vervoer geregeld meeliften met anderen, dus de kans bestaat dat de respondenten uit Balgoij en Ooij

gebruikmaken van de diensten van bijvoorbeeld de burens. Tot slot komen dezelfde vragen terug met betrekking tot vervoersproblemen die ook aan het einde van blok B zijn gesteld, waarbij opnieuw een grote rol is weggelegd voor de problemen met betrekking tot de aanwezigheid en de kwaliteit van het openbaar vervoer. Hiermee kan wederom een mogelijke link worden gelegd met het gedwongen autobezit. In blok E wordt ingegaan op vervoersproblemen in relatie tot het bezoek aan zorginstellingen als dokter, tandarts en ziekenhuis, een vierde vervoersbehoefte die de respondenten zouden kunnen hebben. Opnieuw wordt gevraagd of de problemen wel eens worden opgelost door met iemand mee te rijden en ook hier komen dezelfde vragen met betrekking tot vervoersproblemen terug.

In blok F wordt nog ingegaan op de Regiotaxi, aangezien dit met name in de kleinere dorpen vaak een van de weinige vormen van openbaar vervoer is in landelijke gebieden. Respondenten die aangeven bekend te zijn met het vervoermiddel worden gevraagd om enkele vragen over de Regiotaxi te beantwoorden. De Regiotaxi komt in het conceptueel model niet expliciet terug, maar zou onder de rest van het openbaar vervoer geschaard kunnen worden. Wie immers niet van het bestaan van de Regiotaxi afweet of het reizen met de Regiotaxi als ingewikkeld ervaart, is aangewezen op andere vervoermiddelen en/of wordt beperkt in zijn/haar verplaatsingen. In het afsluitende blok G wordt gevraagd naar enkele persoonlijke gegevens met betrekking tot geslacht, leeftijd, inkomen en huishoudensamenstelling. Zoals Harms (2008) onder meer aantoont, bestaat er een relatie tussen deze persoonlijke gegevens en het verplaatsingsgedrag. De gegevens worden dan ook gekoppeld aan de rest van de vragen en kunnen onder andere verklarend zijn voor het al dan niet bezitten van een auto, of de verplaatsingsdoelen van de respondenten. Zo is het aantal autolozen groter onder de groep lage inkomens en hebben personen jonger dan 18 en ouder dan 65 vaak meer problemen met het maken van verplaatsingen.

Respondenten hebben overigens aan het einde van ieder blok de mogelijkheid gehad om de eerder gegeven antwoorden toe te lichten. De resultaten in de hoofdstukken 5 en 6 worden met enkele citaten geïllustreerd.

3.4 Dataverwerking

De antwoorden van de respondenten zijn automatisch in een Excel-bestand opgeslagen, zodat de resultaten met andere statistische programma's zoals SPSS geanalyseerd konden worden. Doordat de vragen van de online enquête in zeven blokken werden gesteld, is het ook logisch geweest om de antwoorden per blok te analyseren. Op die manier konden de antwoorden niet alleen binnen een bepaald blok worden uitgewerkt, maar konden ook verbanden tussen de blokken worden ontdekt. Omdat het een kwantitatief onderzoek betreft, worden hoofdzakelijk absolute aantallen en percentages genoemd. Zo nu en dan worden de resultaten aangevuld met citaten van de respondenten zelf, aangezien zij aan het einde van ieder blok de mogelijkheid hebben gehad om eerder gegeven antwoorden nader toe te lichten.

4 Verkenning van de onderzoeksgebieden

In totaal zijn 1.109 brieven verspreid met daarin de vraag om deel te nemen aan een online enquête. De vragen van de online enquête zijn te vinden in bijlage 2. In Ooij zijn 929 brieven verspreid, in Balgoij 180. Naderhand bleek dat er in Ooij 33 brieven als gevolg van een onjuist of onbestaand adres niet zijn aangekomen, voor Balgoij gold dit voor 6 brieven. Uiteindelijk zijn 1.070 brieven daadwerkelijk aangekomen en is de enquête in totaal 104 keer ingevuld. Achteraf bleek dat de antwoorden van één respondent uit Balgoij onbruikbaar waren en dat één respondent uit Ooij de enquête twee keer had ingevuld. Daarmee komt de unieke, bruikbare respons uit op 102. Een samenvatting is te vinden in tabel 1.

Samenvatting respons		
Aantal verzonden brieven	Balgoij	180 (16,2%)
	Ooij	929 (83,8%)
	Totaal	1.109 (100%)
Aantal aangekomen brieven	Balgoij	174 (96,7%)
	Ooij	896 (96,4%)
	Totaal	1.070 (96,5%)
Respons (bruikbaar en uniek)	Balgoij	19 (10,9%)
	Ooij	83 (9,3%)
	Totaal	102 (9,5%)

Tabel 1 Samenvatting respons. Van de 1.109 verzonden brieven is 96,5% ook daadwerkelijk aangekomen. De totale bruikbare respons is gerelateerd aan de hoeveelheid aangekomen brieven en bedraagt 9,5%.

Voordat de respons in de volgende twee hoofdstukken zal worden geanalyseerd, wordt hier een situatieschets gegeven van beide dorpen en wordt aan de hand van statistische gegevens gekeken of de respondenten een goede afspiegeling vormen van de rest van de bevolking van Balgoij en Ooij. Een samenvatting van deze kenmerken is te vinden in de tabel in paragraaf 4.3.

4.1 Ligging Balgoij en statistische gegevens

Balgoij is een klein dorp in de gemeente Wijchen. In 2010 woonden er, verdeeld over 195 huishoudens¹, 515 personen (CBS, 2010a). Daarvan waren er 270 man en 245 vrouw. De meeste bebouwing concentreert zich ten zuiden van de kerk (figuur 6). Daarnaast is er langs de Hoeweweg en Eindsestraat sprake van lintbebouwing. Verder liggen er nog een aantal woningen in het buitengebied. Vanuit het dorp zijn de provinciale wegen N324 richting Grave en Nijmegen en de N845 richting Wijchen en de snelweg A50 eenvoudig te bereiken. In het verleden is het dorp door verschillende bussen bediend, maar vandaag de dag stopt er geen bus meer in het dorp. De dichtstbijzijnde bushalte ligt 2,5 kilometer buiten het dorp. Op 4 kilometer afstand ligt het treinstation van Wijchen.

Volgens het CBS (2010a) is de huishoudensamenstelling als volgt: 23% eenpersoons, 29% zonder kinderen en 48% met kinderen. Het gemiddeld besteedbaar inkomen lag in 2007 met

¹ Het genoemde aantal huishoudens komt niet overeen met het aantal benaderde huishoudens. Opgemerkt moet worden dat, zoals eerder aangegeven, alleen de huishoudens zijn benaderd die in de kern van Balgoij woonachtig zijn. Woningen die in het buitengebied liggen hebben dus geen brief ontvangen.

17.200 euro beneden het landelijk gemiddelde van 18.600 euro (CBS, 2007a). De huishoudens beschikken over gemiddeld 1,5 personenauto (CBS, 2009a).



Figuur 6 Zicht op Balgoij. De meest noordelijk gelegen weg is de Hoeveweg, aan de oostzijde loopt de Eindstraat. Ter hoogte van de T-splitsing in het noorden ligt de kerk. Voorheen werd het dorp daar via de bus ontsloten (Bron: Google Maps, 2011).

Van de leeftijdsopbouw kunnen geen exacte aantallen worden gegeven, omdat het CBS een andere klassering hanteert dan in de enquête is genoemd. De klassen 0-14 jaar en 15-24 jaar zijn in de enquête geschaard onder de klasse “jonger dan 20 jaar”, of hebben enige overlap met de klasse “tussen 21-34 jaar”. Alleen over de klasse “65 jaar of ouder” kunnen exacte uitspraken worden gedaan. De leeftijdsopbouw is, met inachtneming van de hierboven genoemde aanmerkingen, als volgt: “jonger dan 20 jaar” (ca. 30%), “65 jaar of ouder” (13%) en “tussen 21 en 64 jaar” (ca. 56%).

In tabel 2 worden de verschillende gegevens gekoppeld aan de resultaten van de enquête. Op die manier kan worden bekeken of de respondenten een goede afspiegeling vormen van de Balgoijse bevolking. Er moet worden opgemerkt dat de bevolkingsgroep jonger dan 20 jaar ondervertegenwoordigd is. De enquête is dan ook in de meeste gevallen door een ouder gezinslid ingevuld. Qua gezinssamenstelling vormt de respondentengroep een minder goede afspiegeling van de bevolking. De eenpersoonshuishoudens zijn ondervertegenwoordigd, terwijl de gezinnen met kinderen een groter aandeel hebben.

Representativiteit respondenten Balgoij		Balgoij	Respondenten
Geslacht	Man	52,4%	42,1%
	Vrouw	47,6%	57,9%
Leeftijd	Tussen 21 en 64 jaar	ca. 56%	89,5%
	65 jaar of ouder	13%	10,5%
Gezinssamenstelling	Eenpersoonshuishouden	23%	5,3%
	Zonder kinderen	29%	26,3%
	Met kinderen	48%	68,4%

Tabel 2 Representativiteit respondenten Balgoij. De eenpersoonshuishoudens zijn ondervertegenwoordigd, terwijl gezinnen met kinderen een groter aandeel hebben.

4.2 Ligging Ooij en statistische gegevens

Ooij is een dorp binnen de gemeente Ubbergen. In 2010 woonden er, verdeeld over 880 huishoudens², 2.010 personen (CBS, 2010b). Daarvan waren er 1.000 man en 1.010 vrouw. De bebouwing concentreert zich ten westen van de Sint Hubertusweg, de belangrijkste ontsluitingsweg van het dorp (figuur 7). Vanuit deze weg zijn dorpen als Leuth en Millingen aan de Rijn en de stad Nijmegen te bereiken. Overige bebouwing is gelegen langs de Erlecomsedam, een andere ontsluitingsroute naar het oosten, en de Ooijse Bandijk. Met name in het westen van de kern liggen nog enkele woningen in het buitengebied. De bus van Millingen naar Nijmegen stopt in Ooij op een viertal plaatsen en rijdt zeven dagen per week 1-2x per uur. Het centrum van Nijmegen is met de fiets binnen een half uur te bereiken.

Volgens het CBS (2010b) is de huishoudensamenstelling als volgt: 28% eenpersoons, 38% zonder kinderen en 34% met kinderen. Het gemiddeld besteedbaar inkomen lag in 2007 met 16.800 euro beneden het landelijk gemiddelde van 18.600 euro (CBS, 2007b). De huishoudens beschikken over gemiddeld 1,1 personenauto (CBS, 2009b).



Figuur 7 Zicht op Ooij. De Sint Hubertusweg loopt in het zuidoosten. Bussen stoppen er onder andere op deze weg, maar ook in het dorpscentrum, ter hoogte van het driehoekige grijze pleintje (Bron: Google Maps, 2011).

Van de leeftijdsopbouw kunnen wederom geen exacte aantallen worden gegeven, omdat het CBS een andere klassering hanteert dan in de enquête is genoemd. De klassen 0-14 jaar en 15-24 jaar zijn in de enquête geschaard onder de klasse “jonger dan 20 jaar”, of hebben

² Het genoemde aantal huishoudens komt niet overeen met het aantal benaderde huishoudens. Opgemerkt moet worden dat er nog 49 huishoudens zijn benaderd die enigszins buiten de kern wonen. Het CBS schaaft deze huishoudens echter onder het gebied “Verspreide huizen Ooij, Persingen, Erlecom” (CBS, 2010b).

enige overlap met de klasse “tussen 21-34 jaar”. Alleen over de klasse “65 jaar of ouder” kunnen exacte uitspraken worden gedaan. De leeftijdsopbouw is, met inachtneming van de hierboven genoemde aanmerkingen, als volgt: “jonger dan 20 jaar” (ca. 25%), “65 jaar of ouder” (20%) en “tussen 21 en 64 jaar” (ca. 55%).

In tabel 3 worden de verschillende gegevens gekoppeld aan de resultaten van de enquête, zodat ook hier kan worden bekeken of de respondenten een goede afspiegeling vormen van de Ooijse bevolking. Opnieuw moet worden opgemerkt dat de bevolkingsgroep jonger dan 20 jaar ondervertegenwoordigd is. Qua geslacht en gezinssamenstelling zijn er weinig opvallende verschillen te ontdekken. Onder de respondenten is echter de groep eenpersoonshuishoudens ondervertegenwoordigd, terwijl de stellen zonder kinderen een groter aandeel hebben.

Representativiteit respondenten Ooij		Ooij	Respondenten
Geslacht	Man	49,8%	45,8%
	Vrouw	50,2%	54,2%
Leeftijd	Tussen 21 en 64 jaar	ca. 55%	81,9%
	65 jaar of ouder	20%	18,1%
Gezinssamenstelling	Eenpersoonshuishouden	28%	19,3%
	Zonder kinderen	38%	45,8%
	Met kinderen	34%	34,9%

Tabel 3 Representativiteit respondenten Ooij. De eenpersoonshuishoudens zijn ondervertegenwoordigd, terwijl de stellen zonder kinderen een groter aandeel hebben.

4.3 Samenvatting respondentenkenmerken

In deze afsluitende paragraaf zullen enkele kenmerken van de respondenten uit Balgoij en Ooij worden samengevat. Deze kenmerken zijn weergegeven in tabel 4. In Balgoij hebben, procentueel gezien, meer respondenten meegedaan uit de leeftijdscategorie 21-34 jaar, terwijl in Ooij juist meer 65-plussers hebben deelgenomen aan de enquête. Over het algemeen is de enquête in Balgoij door meer respondenten met een hoger inkomen ingevuld, en ligt het aandeel respondenten met een laag inkomen hoger in Ooij. In Ooij hebben meer eenpersoonshuishoudens en stellen zonder kinderen deelgenomen aan de enquête, terwijl dit in Balgoij geldt voor de gezinnen met kinderen. Het vervoermiddelenbezit is onder de respondenten van Balgoij het hoogst. In Ooij worden, afgaande op de antwoorden op vraag 7 van de enquête, over het algemeen de minste vervoersproblemen ervaren. In de volgende twee hoofdstukken wordt dieper ingegaan op de resultaten van de enquête, waarbij de resultaten van Balgoij in hoofdstuk 5 worden behandeld en de resultaten van Ooij in hoofdstuk 6.

Samenvatting respondentkenmerken		Balgoij		Ooij	
Geslacht	Man	8	42%	38	46%
	Vrouw	11	58%	45	54%
Leeftijd	Tussen 21 en 34 jaar	3	16%	8	10%
	Tussen 35 en 64 jaar	14	74%	60	72%
	65 jaar of ouder	2	10%	15	18%
Inkomen	< 2000 euro per maand	1	5%	16	19%
	2000 – 3000 euro per maand	7	37%	24	29%
	3000 > euro per maand	8	42%	32	39%
	Wil ik niet zeggen	3	16%	11	13%
Gezinssamenstelling	Eenpersoonshuishouden	1	5%	16	19%
	Alleenstaand met kinderen	1	5%	3	4%
	Stel zonder kinderen	5	26%	38	46%
	Stel met kinderen	12	64%	25	30%
	Anders	-	-	1	1%
Vervoermiddelenbezit	Auto (rijbewijs)	18 (18)	95% (95%)	75 (78)	90% (94%)
	Fiets	19	100%	80	96%
	Motor	5	26%	4	5%
Problemen met bereiken van bepaalde doelen	(bijna) Altijd problemen	3	16%	10	11%
	Vaak problemen	-	-	2	2%
	Soms problemen	7	37%	14	17%
	Nooit problemen	9	47%	58	70%

Tabel 4 Samenvatting respondentkenmerken. De hoeveelheid respondenten wordt zowel in absolute aantallen als in percentages weergegeven. De percentages zijn afgerond.

5 Respondenten uit Balgoij

Van de 180 huishoudens die benaderd zijn, hebben er 20 deelgenomen aan de enquête. Er zijn 6 brieven geretourneerd, dus wordt er vanuit gegaan dat 174 huishoudens de brief ook daadwerkelijk hebben ontvangen. De bruikbare respons bedraagt 10,9%, aangezien na controle van de ingevulde enquêtes is gebleken dat de gegevens van één respondent onjuist zijn verwerkt door het online enquêteprogramma of dat de respondent de vragen op de verkeerde manier heeft beantwoord. Uiteindelijk zijn de resultaten dan ook op 19 respondenten gebaseerd.

5.1 Enquêteresultaten

De enquêteresultaten worden in drie paragrafen behandeld. Allereerst wordt ingegaan op het vervoermiddelenbezit van de respondenten en worden de verplaatsingsdoelen geanalyseerd. In het tweede deel zullen de verschillende problemen met betrekking tot de arbeidsmarkt, het bezoek aan vrienden en familie en de gezondheidszorg worden vergeleken, ofwel de vier vervoersbehoeften waar dit onderzoek zich op concentreert. De afsluitende derde paragraaf gaat ten slotte in op het gebruik en de beoordeling van de Regiotaxi.

5.1.1 Vervoermiddelenbezit en –gebruik en verplaatsingsdoelen

Van de 19 respondenten die de enquête uiteindelijk hebben ingevuld, blijken er 18 in het bezit te zijn van een rijbewijs. Deze respondenten beschikken ook allemaal over een auto. Verder is iedereen in het bezit van een fiets, waarvan één respondent expliciet heeft aangegeven op een e-bike te rijden, een elektrisch aangedreven fiets. Ruim een kwart van de respondenten heeft daarnaast een motor tot zijn beschikking. Het vervoermiddelenbezit in Balgoij is dus hoog.

De autoloze respondent geeft aan samen te wonen met echtgenoot en kinderen van 21 en 24 jaar. Het niet bezitten van een rijbewijs is een logische verklaring voor de afwezigheid van een auto. Of de echtgenoot of de kinderen wel kunnen rijden is niet bekend, maar gezien het feit dat de kinderen nog thuiswonend zijn, zal er waarschijnlijk geen auto in het huishouden aanwezig zijn; dan zou dit door de respondent zijn aangegeven. Gelet op het modale inkomen, mag verwacht worden dat de aanschaf van een auto geen kostenbesparing is. Dit wordt overigens ook bevestigd door de respondent bij andere vragen. Daarnaast zijn de inkomens onder de autobezitters modaal (32%) of zelfs boven modaal (42%). Slechts één respondent heeft een beneden modaal inkomen, maar bezit wel een auto. Opvallend is dat deze respondent aangeeft dat de aanschaf van een auto in relatie tot het bezoek aan vrienden of familie als duur wordt ervaren. Zowel de vrienden als de familie van deze respondent wonen elders buiten de provincie Gelderland, en de respondent geeft aan dat er wel eens problemen zijn met het bereiken van deze vrienden en familieleden. Er zou in dit geval sprake kunnen zijn van gedwongen autobezit, zoals Banister (1994, in Johnson et al., 2009, p.145) het beschrijft: bij gebrek aan alternatieve vervoermiddelen worden huishoudens met een laag inkomen gedwongen om een auto aan te schaffen. De respondent geeft dan ook aan dat een alternatief vervoermiddel geen optie is: **“Het gebruik maken van openbaar vervoer is omslachtig.”**

De auto blijkt voor 95% van de respondenten in Balgoij het populairste vervoermiddel te zijn om zich mee te verplaatsen. De belangrijkste verplaatsingsdoelen zijn achtereenvolgens werk, bezoek aan vrienden/familie of winkelen. Voor onderwijsdoeleinden wordt de auto niet gebruikt, maar dit kan verklaard worden aan de hand van het gegeven dat de enquête door geen enkele jongere is ingevuld. Tot slot worden nog verplaatsingsdoelen genoemd als “diverse dingen”, “ziekenhuis”, “Hoge Veluwe”, “recreatie” en “vervoer schoonouders” genoemd. Met ruim 42% staat de fiets op de tweede plaats van populairste vervoermiddelen, al wordt dit vervoermiddel voornamelijk gebruikt bij het bezoek aan vrienden en/of familie of winkeldoeleinden, en staat werk op een derde plaats. Geen enkele autobezitter verplaatst zich het meest met het openbaar vervoer. De respondent die niet over een auto beschikt, verplaatst zich echter wel hoofdzakelijk met het openbaar vervoer en is daarmee dus de enige respondent die hier frequent gebruik van maakt. Over het openbaar vervoer wordt verder gezegd: **“Bij ons is het dichtstbijzijnde openbaar vervoer 3 km van huis. Niet handig dus en ben dus altijd aangewezen op de auto als ik verder weg wil.”** Een ander geeft aan: **“Als ik geen auto meer heb, is het moeilijk om te reizen met openbaar vervoer. Er komt namelijk GEEN openbaar vervoer in het dorp.”** Deze uitspraken versterken de opvatting dat het autobezit op het platteland is toegenomen als gevolg van gebrekkige openbaar vervoerverbinding (Harms, 2008, p.172) en dat het autobezit toeneemt naarmate er minder openbaar vervoer in een plattelandskern aanwezig is (Currie & Senberg, 2007, in Johnson et al., 2009, p.445). Het zijn tevens extra verklaringen voor het feit dat de respondent met een beneden modaal inkomen een auto heeft aangeschaft: inwoners van Balgoij zijn aangewezen op de auto omdat de bushalte te ver weg ligt en reizen met het openbaar vervoer (daardoor) te omslachtig is.

5.1.2 Vergelijking vervoersproblemen

In vier verschillende vragenblokken is aan de respondenten gevraagd of zij vervoersproblemen ondervinden in relatie tot de arbeidsmarkt, het bezoek aan vrienden en/of familie en de gezondheidszorg. Op de vraag of de respondenten hun bestemmingen/doelen wel eens niet konden bereiken als gevolg van vervoersproblemen, geeft 47% aan nooit problemen met vervoer te hebben, kan 37% zijn/haar doelen soms niet bereiken en kan 16% zijn/haar doelen (bijna) altijd niet bereiken. Hierbij gaat het om respectievelijk 9, 7 en 3 respondenten. Onder de autobezitters ervaart 50% nooit problemen met het bereiken van bepaalde doelen en dit geldt voor ongeveer 44% van de fietsbezitters en voor 40% van de motorbezitters. Uiteraard is hierbij sprake van overlap, aangezien de meeste respondenten zowel over een auto als een fiets beschikken. 17% van de auto- en fietsbezitters geeft aan dat het altijd problemen heeft om bestemmingen te bereiken, voor motorbezitters gaat het hierbij om 20%. Over het algemeen hebben respondenten die over een auto beschikken minder problemen met het bereiken van bepaalde doelen, maar het verschil met andere vervoermiddelen is klein.

Vervoersproblemen in relatie tot de arbeidsmarkt

Van de respondenten geeft 42% aan dat (een gebrek aan) vervoer een probleem is op de arbeidsmarkt. Hierbij zijn echter geen duidelijke verschillen te ontdekken tussen bijvoorbeeld de hoogte van de inkomens of het vervoermiddelenbezit. Aangezien nagenoeg alle respondenten over een auto en fiets beschikken kan er uitsluitend een goede vergelijking worden gemaakt met de respondent die niet over een auto beschikt. Opvallend is dat deze respondent geen vervoersproblemen heeft in relatie tot de arbeidsmarkt. Daarnaast schijnt

het inkomen niet van invloed te zijn op het al dan niet hebben van vervoersproblemen. Zo hebben deze problemen bijvoorbeeld 10% van de respondenten ervan weerhouden om te zoeken naar een baan, maar zowel respondenten met een beneden modaal, modaal als boven modaal inkomen hebben aangegeven dat zij met dit probleem worden geconfronteerd. Een van de autobezitters maakt een interessante opmerking. **“Als er al problemen zijn ervaar ik ze met name in de vorm van files.”** Mogelijk hebben meerdere respondenten de vraag met deze gedachte beantwoord.

Het openbaar vervoer blijkt voor de meeste respondenten geen optie te zijn. Zo vindt 50% van de respondenten dat zich hoofdzakelijk met de auto verplaatst en 40% van de fietsers dat reizen met het openbaar vervoer ingewikkeld is. Andere problemen hebben betrekking op de bushalte die te ver weg ligt, of de tarieven en de reistijden van de bus. Zo wordt de volgende opmerking gemaakt over het openbaar vervoer: **“Als je om 7.30 uur moet beginnen, is dit moeilijk met openbaar vervoer, vooral in het weekend.”** Opvallend is dat de enige respondent die zich hoofdzakelijk met het openbaar vervoer verplaatst, geen problemen ervaart. Deze respondent heeft geen problemen met de tarieven, de afstand tot de bushalte, de reistijden of een gevoel van onveiligheid.

Vervoersproblemen in relatie tot het bezoek aan vrienden

In ruim 47% van de gevallen wonen de vrienden in het dorp waar de respondent woonachtig is. 26% van de respondenten geeft aan dat zijn/haar vrienden buiten de provincie Gelderland wonen. Onder de respondenten waarvan de vrienden buiten de gemeente of zelfs buiten de provincie wonen, ervaart ruim 10% problemen met het bezoeken van deze vrienden en als gevolg daarvan ziet deze groep respondenten zijn/haar vrienden minder. Het gaat hierbij om een echtpaar en om een alleenstaande moeder met twee kinderen, waarvan de inkomens respectievelijk modaal en beneden modaal zijn. Eerder werd door de laatstgenoemde respondent al aangegeven dat de aanschaf van een auto als duur wordt ervaren, wat kan duiden op gedwongen autobezit, zoals Banister (1994, in Johnson et al., 2009, p.145) het omschrijft.

Het wil echter niet zeggen dat de overige 90% van de respondenten geen problemen heeft. Opvallend is echter de wijze waarop beide groepen respondenten omgaan met die problemen en ze trachten op te lossen (tabel 5). Als zich namelijk vervoersproblemen voordoen, wordt in ruim 47% van de gevallen aan een vriend of familielid gevraagd of er meegereden mag worden. Ongeveer 37% vraagt wel eens aan de burens om mee te rijden. Van de Regiotaxi en de reguliere taxi wordt door respectievelijk 5% en 16% gebruik gemaakt. Opmerkelijk is dat de respondenten die aangeven problemen te hebben met het bezoeken van vrienden (de eerder genoemde 10%, ofwel het echtpaar en de alleenstaande moeder met twee kinderen), nauwelijks hulp vragen aan familie, vrienden, burens of gebruikmaken van een taxi of Regiotaxi. Alleen de alleenstaande moeder vraagt wel eens aan familie of vrienden om mee te rijden.

De meeste vervoersproblemen zijn van toepassing op de groep respondenten waarvan de vrienden buiten de gemeente of zelfs buiten de provincie wonen. Voor deze groep is reizen met het openbaar vervoer te duur of te ingewikkeld en daarnaast worden de reistijd en de tijden waarop de bus rijdt negatief beoordeeld. Het probleem van de grote afstand tot de bushalte wordt door nagenoeg alle respondenten erkent: of vrienden nu binnen of buiten het dorp, de gemeente of de provincie wonen, maakt in dit geval niets uit. De vervoersproblemen

worden overigens ervaren door slechts 50% (1 respondent) van de eerder genoemde respondenten die problemen heeft met het bezoek aan vrienden. Kijkend naar de door Cass et al. (2005) geformuleerde verplaatsingsbeperkingen, kan worden geconcludeerd dat deze in het geval van het bezoek aan vrienden vooral betrekking hebben op de organisatorisch of tijdgerelateerde dimensie, waarbij gedacht moet worden aan de dienstregelingen en reistijden van het openbaar vervoer. In een enkel geval is ook sprake van financiële beperkingen, waarbij de aanschaf van een auto of het gebruik van het openbaar vervoer als duur wordt ervaren. Overigens wordt vooral de groep respondenten getroffen waarvan de vrienden (ver) buiten de eigen woonomgeving woonachtig zijn.

Vergelijking oplossen vervoersproblemen Balgoij in relatie tot bezoek vrienden		
Vervoersprobleem oplossen door...	% respondenten dat hun vrienden minder ziet als gevolg van problemen	% respondenten dat hun vrienden kan blijven zien, ondanks eventuele problemen
...vriend vragen om mee te rijden	50	47
...familielid vragen om mee te rijden	50	37
...buren vragen om mee te rijden	-	41
...gebruik te maken van de Regiotaxi	-	6
...gebruik te maken van een reguliere taxi	-	18

Tabel 5 Vergelijking oplossen vervoersproblemen Balgoij in relatie tot bezoek vrienden. Respondenten die aangaven hun vrienden minder te zien, schakelen uitsluitend de hulp in van vrienden of familie.

Vervoersproblemen in relatie tot het bezoek aan familie

In ruim 47% van de gevallen wonen de meeste familieleden van de respondenten buiten de provincie Gelderland, 10% heeft de meeste familieleden binnen het eigen dorp wonen. Voor ongeveer 16% van de respondenten is vervoer wel eens een probleem om familieleden te bezoeken en als gevolg hiervan ziet hetzelfde percentage zijn/haar familie minder vaak. Opnieuw geldt dat zich uitsluitend problemen voordoen als de familieleden in een andere gemeente of zelfs buiten de provincie woonachtig zijn.

In vergelijking met het bezoek aan vrienden, ervaren iets meer respondenten problemen met het bezoek aan familie. Er wordt echter vaker een beroep gedaan op familie, vrienden of buren. Sterker nog, alle respondenten die hun familie wel eens niet kunnen zien als gevolg van vervoersproblemen, doen wel eens een beroep op vrienden (tabel 6). Verder vraagt 67% (2 respondenten) wel eens aan een familielid om mee te rijden en rijdt 33% (1 respondent) mee met de buren. Eén respondent, die zijn familie overigens gewoon kan blijven zien, geeft aan: **“Gelukkig heb ik vele goede vrienden en kennissen die helpen wanneer ze kunnen. We helpen elkaar waar kan.”** Deze vriendendiensten stroken met de opvatting van Gray et. al (2006, p.92) dat inwoners van plattelandsgebieden bij gebrek aan vervoer meeliften met buren, vrienden of collega's.

Opnieuw geldt dat reizen met het openbaar vervoer als duur en ingewikkeld wordt ervaren, dat de bushalte te ver weg ligt, en dat de reistijden niet positief worden beoordeeld. Van de respondenten die problemen hebben met het bezoek aan familieleden, is de aanschaf van een auto voor de respondenten met het beneden modale inkomen eigenlijk te duur. Dit werd eerder ook al aangegeven. Ook vindt één respondent het ingewikkeld om met het openbaar vervoer te reizen en alle respondenten vinden dat de bushalte te ver weg ligt en dat de bus op ongunstige tijden rijdt.

21% van de respondenten (4 personen) is als gevolg van vervoersproblemen er van weerhouden om een ziekenbezoek aan een vriend of familielid te brengen, en 10% (2 personen) wordt als gevolg van deze problemen beperkt in zijn/haar zorg voor kinderen of naasten. Het gaat hier uitsluitend om de respondenten die al eerder aangaven dat ze problemen hebben met het bezoeken van vrienden en/of familie. Een respondent geeft aan: **“De twee laatstgenoemde vragen zijn niet van toepassing als gebruik wordt gemaakt van de auto.”** Dit strookt met de aan het begin van deze paragraaf genoemde resultaten waaruit bleek dat er een verband bestaat tussen het al dan niet hebben van vervoersproblemen en het autobezit: wie over een auto beschikt, heeft over het algemeen minder problemen met het bereiken van bepaalde bestemmingen.

Vergelijking oplossen vervoersproblemen Balgoij in relatie tot bezoek familie		
Vervoersprobleem oplossen door...	% respondenten dat hun familie minder ziet als gevolg van problemen	% respondenten dat hun familie kan blijven zien, ondanks eventuele problemen
...vriend vragen om mee te rijden	100	44
...familielid vragen om mee te rijden	67	50
...buren vragen om mee te rijden	33	38
...gebruik te maken van de Regiotaxi	-	-
...gebruik te maken van een reguliere taxi	-	6

Tabel 6 Vergelijking oplossen vervoersproblemen in relatie tot bezoek familie. Elke respondent die problemen heeft, schakelt wel eens de hulp in van een vriend. Van de Regiotaxi zal geen enkele respondent in dit geval gebruikmaken.

Vervoersproblemen in relatie tot de gezondheidszorg

Geen enkele respondent wordt als gevolg van vervoersproblemen beperkt in het bezoeken van huis- en/of tandarts of ziekenhuizen. Zelfs de respondenten die in het begin aangaven (bijna) altijd problemen te hebben met het bereiken van bepaalde doelen, ervaren hierin geen problemen. Wel lossen de respondenten eventuele vervoersproblemen op door aan een vriend (42%), familielid (47%) of de buren (36%) te vragen om mee te rijden. De Regiotaxi of reguliere taxi worden hiervoor nauwelijks gebruikt.

Als zich al problemen voordoen, hebben deze wederom betrekking op het openbaar vervoer. Zo wordt het openbaar vervoer als duur ervaren (21%), is reizen te ingewikkeld (31%), rijdt de bus niet op gunstige tijden (42%), doet de bus er te lang over (47%) en ligt de bushalte te ver weg (73%). In feite komen deze percentages overeen met de problemen in relatie tot de arbeidsmarkt en het bezoek aan vrienden en familie. Wel is het opmerkelijk dat zelfs de respondentengroep die eerder (ernstige) problemen had met het bezoeken van vrienden en/of familie, deze problemen in relatie tot de gezondheidszorg blijkt te kunnen oplossen. De respondenten in deze groep blijken in 67% van de gevallen (2 respondenten) dan ook allen wel eens de hulp in te schakelen van vrienden, familie, buren en in 33% van de gevallen (1 respondent) wordt een beroep gedaan op de reguliere taxi of de Regiotaxi. Dat vervoersproblemen nu niet leiden tot het afzeggen van afspraken of het niet kunnen bezoeken van de dokter en/of de tandarts, heeft wellicht te maken met het feit dat de respondenten menen dat zij met zorgafspraken vaker een beroep kunnen doen op anderen, of dat zij dit eerder aan anderen durven te vragen. Het incidentele karakter van dokters- of tandartsbezoek is een andere mogelijke verklaring voor de beperkte problemen. De respondent zonder rijbewijs en auto geeft aan: **“Ik kan nog steeds alle bezoeken op de fiets**

afleggen, heb mij hierop ingesteld, kan geen auto rijden.” Wellicht hebben ook andere respondenten zich ingesteld op dergelijke zorgafspraken en is het voor hen mogelijk om, zij het met wat meer moeite, uiteindelijk bij de afspraken te verschijnen.

Verbanden tussen de vervoersproblemen

Er is een duidelijk verband te zien tussen vervoersproblemen in relatie tot de arbeidsmarkt en vervoersproblemen met betrekking tot het bezoek aan vrienden en/of familie. Twee respondenten die problemen met (een gebrek aan) vervoer op de arbeidsmarkt ervaren, zien hun vrienden als gevolg van deze vervoersproblemen ook minder. Voor familiebezoeken geldt zelfs dat drie respondenten ook problemen ervaren op de arbeidsmarkt. In tabel 7 worden de vervoersproblemen met elkaar vergeleken. De hoogte van de tarieven voor het openbaar vervoer worden voornamelijk bij het bezoek aan vrienden en familie als probleem gezien, terwijl vooral in relatie de arbeidsmarkt het reizen met het openbaar vervoer als ingewikkeld wordt ervaren. In totaal is er een groepje van 1-3 respondenten dat structureel problemen blijkt de ondervinden.

Vergelijking vervoersproblemen Balgoij				
Vervoersprobleem	Arbeidsmarkt	Bezoek vrienden	Bezoek familie	Gezondheidszorg
Aanschaf auto te duur	5%	5%	5%	-
Openbaar vervoer duur	16%	26%	26%	21%
Reizen met openbaar vervoer is ingewikkeld	47%	42%	37%	31%
Bushalte ligt te ver van huis	84%	84%	73%	73%
Reistijd bus duurt te lang	47%	58%	52%	47%
Bus rijdt op ongunstige tijden	40%	47%	47%	42%
Onveilig gevoel in bus	5%	5%	5%	5%
Problemen met lopen en/of fietsen	10%	10%	5%	5%

Tabel 7 Vergelijking vervoersproblemen Balgoij. In de tabel is per vervoersprobleem het percentage respondenten weergegeven dat dit probleem ervaart in relatie tot respectievelijk de arbeidsmarkt, het bezoek aan vrienden en familie en de gezondheidszorg.

De respondenten lossen hun vervoersproblemen vaak op door aan vrienden, familie of burens te vragen om mee te rijden (tabel 8). Dit geldt met name voor vervoersproblemen in relatie tot het bezoek aan familie, maar ook in relatie tot het bezoek aan vrienden of de gezondheidszorg geeft 30-50% aan wel eens gebruik te maken van de dienst van anderen. Wanneer er echter wordt gekeken naar de groep die structureel problemen ondervindt, valt op dat deze groep over het algemeen vaker van vriendendiensten gebruikmaakt dan de groep die zijn/haar familie en/of vrienden ondanks eventuele problemen nog kan blijven zien. Van de Regiotaxi of een reguliere taxi wordt slechts door een enkeling gebruik gemaakt en wat opvalt is dat vooral de groep respondenten met structurele problemen (1-3 personen) geen gebruikmaakt van deze taxidiensten.

Vergelijking oplossen vervoersproblemen Balgoij			
Vervoersprobleem oplossen door...	Bezoek vrienden	Bezoek familie	Gezondheidszorg
...vriend vragen om mee te rijden	47%	53%	42%
...familielid vragen om mee te rijden	47%	53%	47%
...buren vragen om mee te rijden	37%	37%	37%
...gebruik te maken van de Regiotaxi	5%	-	5%
...gebruik te maken van een reguliere taxi	16%	5%	5%

Tabel 8 Vergelijking oplossen vervoersproblemen Balgoij. In de tabel is het percentage respondenten weergegeven dat vervoersproblemen wel eens oplost door gebruik te maken van andermans diensten.

5.1.3 De Regiotaxi

Drie respondenten (16%) zijn bekend met de Regiotaxi, maar twee daarvan kunnen geen uitspraken doen over de rest van de vragen. De antwoorden met betrekking tot de Regiotaxi zijn dan ook gebaseerd op één respondent. Deze respondent gaf eerder aan soms problemen te hebben met het bereiken van bepaalde bestemmingen. Overigens beschikken al deze personen over een auto en fiets en een enkeling heeft zelfs een motor. De enige respondent die uitspraken kan doen over de Regiotaxi geeft aan dat het met de Regiotaxi niet mogelijk is om de meeste belangrijke bestemmingen in de omgeving te bereiken. Deze respondent vindt het daarnaast ingewikkeld om met de Regiotaxi te reizen en is van mening dat de Regiotaxi nooit op tijd rijdt en dat een rit te lang duurt. Ook moet er te lang van tevoren gereserveerd worden om van het vervoermiddel gebruik te kunnen maken. De prijs wordt als redelijk ervaren. De respondent zonder rijbewijs geeft nog aan dat hij/zij nog geen gebruik van de Regiotaxi heeft gemaakt. Het weinige gebruik van de Regiotaxi kan verklaard worden door te kijken naar het hoge vervoermiddelenbezit. Er lijkt dan ook vooralsnog slechts incidenteel gebruik van te worden gemaakt.

5.2 Conclusies

Op basis van de resultaten uit de voorgaande paragrafen, kan het volgende worden geconcludeerd:

- Het vervoermiddelenbezit onder de respondenten uit Balgoij is hoog. Nagenoeg iedereen beschikt over een auto en fiets.
- Evenveel auto- als fietsbezitters geven aan (bijna) altijd problemen te hebben met vervoer om bepaalde bestemmingen te bereiken.
- De respondent die hoofdzakelijk met het openbaar vervoer reist, staat positiever tegenover deze vorm van vervoer dan de respondenten die zich hoofdzakelijk met auto of fiets verplaatsen.
- Zowel respondenten die hun vrienden of familie minder kunnen zien als respondenten die hier geen problemen mee hebben, schakelen wel eens de hulp in van familie of vrienden. Respondenten die hun vrienden en familie echter wel nog kunnen blijven zien, maken vaker gebruik van de dienst van buren, de Regiotaxi of een reguliere taxi.
- Een kleine groep van 1-3 respondenten (5% – 16%) is niet altijd in staat om vervoersproblemen op te lossen en ziet familie en/of vrienden hierdoor minder.

In paragraaf 1.3 zijn de volgende deelvragen gesteld:

1. *In hoeverre worden inwoners van landelijke kernen beperkt in het maken van hun verplaatsingen?*
2. *Door welke factoren worden inwoners van landelijke kernen beperkt in het maken van hun verplaatsingen?*

Als antwoord op deze deelvragen kan worden gesteld dat een deel van de respondenten (5-16%) wordt geconfronteerd met structurele vervoersproblemen en dat de factoren die hieraan ten grondslag liggen vooral betrekking hebben op het gebrek aan openbaar vervoer en/of de kwaliteit daarvan. Fysieke beperkingen en financiële redenen zijn slechts voor een deel verantwoordelijk voor de verplaatsingsbeperkingen onder de respondenten.

De respondenten zijn voornamelijk aangewezen op de auto of fiets, aangezien er geen openbaar vervoer in hun dorp komt. Het lijkt er dan ook op dat de respondenten zich hierop hebben ingesteld: op een enkele respondent na beschikt iedereen over een auto en fiets, sommigen hebben zelfs een motor als derde vervoermiddel tot hun beschikking. Daarnaast verplaatsen alle respondenten zich ook hoofdzakelijk met de auto. Het gebrek aan openbaar vervoer vormt dan ook het voornaamste vervoersprobleem voor de meeste respondenten en lijkt voor een deel het hoge vervoermiddelenbezit te verklaren. Volgens Johnson et al., (2009, p.445) neemt het aantal auto's toe naarmate het openbaar vervoer slechter is geregeld. Niet alleen ligt de bushalte volgens de respondenten te ver weg, ook duren de reistijden te lang, wordt er op ongunstige tijden gereden of wordt het reizen met het openbaar vervoer als ingewikkeld ervaren. Opvallend is dat de waardering voor het openbaar vervoer lager is onder de respondenten die hiervan nauwelijks tot geen gebruik maken. Harms (2008, p.257-259) gaf al aan dat personen een vervoermiddel positiever beoordelen naarmate ze er vaker van gebruikmaken.

Opvallend vaak wordt er bij een gebrek aan vervoer een beroep gedaan op vrienden, familieleden of burens. Bij vrienden en familie (40-50%) ligt dit percentage hoger dan bij de burens (30-40%). Een treffende zin hierbij wordt door een van de respondenten gegeven: "Gelukkig heb ik vele goede vrienden en kennissen die helpen wanneer ze kunnen. We helpen elkaar waar kan." Gray et al. (2006, p.92) gaf al aan dat inwoners van plattelandsgebieden zonder auto toch vaak een behoorlijk aantal kilometers met de auto afleggen, zij het als passagier. Wanneer echter wordt gekeken naar de respondenten die problemen hebben met het bezoek aan vrienden of familie, valt op dat lang niet iedereen de hulp inschakelt van anderen: van de Regiotaxi of een reguliere taxi wordt in die gevallen nooit gebruikgemaakt. Over het algemeen kan geconcludeerd worden dat de vervoersproblemen, als ze al aanwezig zijn, door de respondenten gemakkelijk worden opgelost. Er is echter een kleine groep, bestaande uit 1-3 respondenten, die blijkbaar niet altijd de mogelijkheid heeft om zich te kunnen verplaatsen en hier ook geen oplossing voor kan vinden. Onder de rest van de groep lost de enkeling die geen auto tot zijn of haar beschikking heeft, dit op door gebruik te maken van de fiets of het openbaar vervoer. Door een andere respondent wordt aangegeven dat het bezit van een auto in feite automatisch betekent dat er geen vervoersproblemen zijn. Het modale of boven modale inkomen van de meeste respondenten toont in ieder geval aan dat de aanschaf van een auto voor iedereen mogelijk moet zijn. Voor de respondent met het beneden modale inkomen geldt dat er waarschijnlijk sprake is van gedwongen autobezit. De aanschaf van een auto is voor de respondent eigenlijk te duur geweest, maar, zoals Banister (1994, in Johnson et al., 2009,

p.145) al omschreef, blijkt dit bij een gebrek aan alternatieve vervoermiddelen wel noodzakelijk te zijn.

6 Respondenten uit Ooij

Van de 929 huishoudens die benaderd zijn, hebben er 83 deelgenomen aan de enquête. Opgemerkt moet worden dat achteraf 33 brieven retour zijn gekomen, omdat bleek dat het adres onjuist was; met dit risico was, zoals in hoofdstuk 4 is vermeld, vooraf rekening gehouden. Er wordt dan ook vanuit gegaan dat 896 huishoudens de brief daadwerkelijk hebben ontvangen. Dat betekent dat de respons 9,3% bedraagt.

6.1 Enquêteresultaten

De enquêteresultaten worden opnieuw in drie paragrafen behandeld. Allereerst wordt ingegaan op het vervoermiddelenbezit van de respondenten en worden de verplaatsingsdoelen geanalyseerd. In het tweede deel zullen de verschillende problemen met betrekking tot de arbeidsmarkt, het bezoek aan vrienden en familie en de gezondheidszorg worden vergeleken. De afsluitende derde paragraaf gaat ten slotte in op het gebruik en de beoordeling van de Regiotaxi.

6.1.1 Vervoermiddelenbezit en –gebruik en verplaatsingsdoelen

Van de 83 respondenten die de enquête hebben ingevuld, blijken er 78 (94%) in het bezit te zijn van een rijbewijs, terwijl maar 90% over een auto beschikt. Ruim 96% van de respondenten beschikt over een fiets en ongeveer 5% heeft een motor. Door een enkeling worden nog vervoermiddelen als een trike, scootmobiel, scooter of gator genoemd. De meeste autolozen zijn tussen de 35 en 64 jaar (75%) en het betreft voornamelijk eenpersoonshuishoudens (31%). Onder de autolozen geeft 63% (5 personen) aan dat het een beneden modaal inkomen heeft, de rest (3 personen) heeft een modaal inkomen. Het blijkt echter dat maar liefst 69% van de respondenten met een beneden modaal inkomen (11 personen) een auto bezit. Wanneer aan deze respondenten wordt gevraagd of zij de aanschaf van een auto als duur hebben ervaren, wordt dit door 13-25% bevestigd. In relatie tot de gezondheidszorg ligt dit percentage bijvoorbeeld hoger dan in relatie tot het bezoek aan vrienden. Ook nu zou er sprake kunnen zijn van het door Banister (1994, in Johnson et al., 2009, p.145) omschreven gedwongen autobezit, waarbij huishoudens met een laag inkomen worden gedwongen om een auto aan te schaffen bij een gebrek aan alternatieve vervoermiddelen.

Er zijn duidelijke verbanden te zien tussen het inkomen van de respondenten en de vervoermiddelen waarmee zij zich hoofdzakelijk verplaatsen. Het gebruik van de auto is bijvoorbeeld hoger onder de respondenten met een hoger inkomen. Dit geldt overigens ook voor de fiets, al is het verschil daarin een stuk kleiner. Met betrekking tot het gebruik van het openbaar vervoer geldt juist het tegenovergestelde: hoe lager het inkomen, hoe hoger het gebruik. Over de keuze van vervoermiddelen wordt door een respondent met een modaal inkomen gezegd: **“Meestal fiets ik naar mijn werk. In de winter met slecht weer neem ik de auto. De bus neem ik alleen om naar de stad te gaan als het weer te slecht is om te fietsen.”**

70% geeft aan nooit problemen met vervoer te hebben, 17% kan zijn/haar doelen soms niet bereiken, 2% kan zijn/haar doelen vaak niet bereiken en 11% kan zijn/haar doelen (bijna) altijd niet bereiken. Het gaat hierbij om respectievelijk 58, 14, 2 en 9 personen. Een respondent geeft aan dat hij/zij met de auto en fiets overal kan komen waar hij/zij zijn moet.

Dit geldt blijkbaar niet voor alle andere respondenten, aangezien bijna 11% van de autobezitters (8 personen) aangeeft dat het zijn/haar doelen (bijna) altijd niet kan bereiken. Dit geldt voor ongeveer 12% van de fietsbezitters (9 personen). De bus wordt door enkele respondenten als nadelig ervaren: **“Het bereiken van mijn doelen met OV, met name bij uitjes vanuit Ooij naar natuurgebieden in het land, vereist planning en kost veel tijd.”** Een ander zegt: **“Ik maak geen gebruik van openbaar vervoer (bus) omdat ik er dan i.p.v. 10 minuten met de auto bijna een uur over doe, en het is even duur, zo niet duurder.”** Een andere respondent geeft aan dat de bushalte ver weg ligt: **“Toen wij hier kwamen wonen lag de bushalte 300 meter verder, nu 1500 meter.”**

Bezoek aan vrienden en/of familie staat met 83% bovenaan de lijst van verplaatsingsdoelen, gevolgd door werk en winkelen. Slechts 6% verplaatst zich hoofdzakelijk met onderwijsdoeleinden, gevolgd door overige doelen, zoals hobby's, sport (“naar NEC kijken”), vrijwilligerswerk, ziekenhuis, recreatie, vakantie (3,6%), uitjes, culturele activiteiten, kinderopvang, vergaderingen en vervoer van kinderen naar sport.

6.1.2 Vergelijking vervoersproblemen

In vier verschillende vragenblokken is aan de respondenten gevraagd of zij vervoersproblemen ondervinden in relatie tot de arbeidsmarkt, het bezoek aan vrienden en/of familie en de gezondheidszorg. Onder de autobezitters ervaart ruim 74% nooit problemen met het bereiken van bepaalde doelen en dit percentage is iets kleiner onder de fietsbezitters. Geen enkele motorbezitter ervaart problemen met het bereiken van bepaalde doelen. Van de autoloze respondenten heeft 13% (bijna) altijd problemen met het bereiken van bepaalde doelen, terwijl van de fiets- en motorloze respondenten ruim 65% nooit problemen ervaart.

Vervoersproblemen in relatie tot de arbeidsmarkt

Ongeveer 16% van de respondenten geeft aan dat (een gebrek aan) vervoer een probleem is op de arbeidsmarkt. Autolozen hebben over het algemeen meer problemen met vervoer, maar het bezit van een auto garandeert niet dat er geen problemen zijn. Onder de autolozen geeft bijvoorbeeld de helft aan dat het als gevolg van vervoersproblemen ervan is weerhouden om van baan te wisselen. Ook geeft 38% aan dat het een aanbod op een baan heeft moeten weigeren als gevolg van vervoersproblemen. Dit geldt voor slechts 6% van de autobezitters. De problemen in relatie tot het accepteren, verwisselen of behouden van een baan treffen overigens hoofdzakelijk de respondenten met een beneden modaal of modaal inkomen.

Voor het openbaar vervoer geldt opnieuw dat de tarieven een financiële beperking vormen voor met name de beneden modale inkomens. Opvallend is dat het uitsluitend autobezitters zijn die het reizen met het openbaar vervoer als ingewikkeld ervaren (38%). Een aantal respondenten vindt dat de bushalte te ver weg ligt, maar een andere respondent heeft hier geen problemen mee: **“De bushalte is met de fiets te bereiken.”** De grootste problemen hebben betrekking op de ongunstige tijden waarop de bus rijdt (36%) en de te lange reistijd (46%). Het percentage respondenten dat deze problemen ervaart is onder de autolozen hoger dan onder de autobezitters, wat betekent dat deze tijdgerelateerde beperking zoals Cass et al. (2005) het omschrijft, vooral de groep autolozen treft. Een aantal personen geeft aan geen relatie meer te hebben met de arbeidsmarkt als gevolg van pensionering. De genoemde problemen zijn op hen dan ook niet van toepassing.

Vervoersproblemen in relatie tot het bezoek aan vrienden

Voor 50% van de autoloze respondenten (4 personen) is het vervoer wel eens een probleem om vrienden te bezoeken en al deze respondenten geven aan dat het zijn/haar vrienden als gevolg hiervan minder ziet. In 63% van deze gevallen wonen de vrienden in een andere gemeente of zelfs buiten de provincie. Toch blijkt ook 8% van de autobezitters (6 personen) wel eens problemen te ervaren, al ziet slechts een enkeling zijn/haar vrienden als gevolg hiervan minder.

De respondenten die problemen ervaren, proberen deze op te lossen door aan vrienden of familie te vragen of zij mee mogen rijden. Ondanks dat Ooij over een openbaar vervoerverbinding beschikt, strookt dit met de opvatting van Gray et. al (2006, p.92) dat inwoners van plattelandsgebieden gebruikmaken van de diensten van anderen. Naast de hulp van vrienden, familie en burens wordt er gebruikgemaakt van de Regiotaxi of reguliere taxi (tabel 9). Opvallend zijn de kleine verschillen met de groep respondenten die problemen ervaart, maar zijn/haar vrienden toch kan blijven zien. Ook deze groep maakt gebruik van de diensten van vrienden of familie, maar schakelt ook wel eens de hulp in van de burens en blijkt ook een beroep te doen op de Regiotaxi of reguliere taxi.

Vergelijking oplossen vervoersproblemen Ooij in relatie tot bezoek vrienden		
Vervoersprobleem oplossen door...	% respondenten dat hun vrienden minder ziet als gevolg van problemen	% respondenten dat hun vrienden kan blijven zien, ondanks eventuele problemen
...vriend vragen om mee te rijden	50	40
...familielid vragen om mee te rijden	40	37
...burens vragen om mee te rijden	-	11
...gebruik te maken van de Regiotaxi	20	3
...gebruik te maken van een reguliere taxi	10	6

Tabel 9 Vergelijking oplossen vervoersproblemen Ooij in relatie tot bezoek vrienden. Respondenten met problemen schakelen iets vaker de hulp in van vrienden, familie of een (Regio)taxi.

Er lijkt enig verband te bestaan tussen het inkomen van de respondenten en hun vervoersproblemen. Vooral modale en beneden modale inkomens ervaren problemen, al ziet slechts respectievelijk 13% (2 personen) en 17% (4 personen) van deze inkomensgroepen zijn/haar vrienden minder als gevolg van deze problemen. Wanneer het om de aanschaf van een auto gaat of over de tarieven van het openbaar vervoer, blijkt dat met name de lagere inkomens problemen ondervinden en dus worden geconfronteerd met financiële beperkingen, zoals Cass et al. (2005) ze omschrijven. De kosten van een auto zijn voor deze groep echter een kleinere beperking dan de kosten van het openbaar vervoer. Gelet op het feit dat het reizen als ingewikkeld wordt ervaren en dat een overgrote meerderheid de reistijden van de bus als negatief beoordeeld, lijkt de bus geen reëel alternatief te zijn voor de auto. Er lijkt dus sprake te zijn van het door Banister (1994, in Johnson et al., 2009, p.145) omschreven gedwongen autobezit. Dit wordt versterkt door de negatieve opmerkingen die deze respondenten maken over het openbaar vervoer. Zo geeft een respondent aan: **“Wij gebruiken uitsluitend auto, fiets of lopen.”** Ook wordt genoemd: **“Bus-trein-aansluiting is wel een langdurige zaak.”** Een ander geeft aan: **“De beperking dat je belbussen van tevoren moet regelen vind ik lastig, helemaal als het ene vervoermiddel vertraging heeft.”** Eén respondent, die naar eigen zeggen geen problemen ondervindt, meent

dat de leeftijd een rol kan spelen: “Als je boven de 65 jaar bent dan is er genoeg tijd om evt. met het OV te reizen voor vriendenbezoek.”

Vervoersproblemen in relatie tot het bezoek aan familie

Ruim 8% van de respondenten (7 personen) geeft aan dat vervoer wel eens een probleem is om familieleden te bezoeken en ditzelfde percentage ziet zijn/haar familie daardoor minder. Opmerkelijk is dat het hier uitsluitend om respondenten gaat waarvan de familie in een andere gemeente, en dan met name buiten de provincie Gelderland woonachtig is. Het is ook deze groep respondenten die aangeeft dat een ziekenbezoek brengen aan een vriend of familielid problemen met zich meebrengt, of dat zorg voor kinderen of naasten wordt bemoeilijkt. Het merendeel van deze respondenten beschikt niet over een auto, wat, ondanks het bezitten van een rijbewijs, een belangrijke verklaring kan zijn. Het gaat overigens niet uitsluitend om respondenten met een lager inkomen, hoewel dat in een enkel geval ook een rol speelt. Hoewel het inkomen niet automatisch verklaard of iemand vervoersarm is, kan dit volgens Preston & Rajé (2007, p.152) inderdaad een belangrijke rol spelen.

Opnieuw geldt dat niet alle respondenten hun problemen oplossen door aan anderen te vragen om mee te rijden, al lijken de verschillen groter dan in relatie tot het bezoek aan vrienden (tabel 10). Zo wordt vaker aan vrienden of familie gevraagd om mee te rijden en wordt er ook vaker een beroep gedaan op de Regiotaxi of reguliere taxi.

Vergelijking oplossen vervoersproblemen Ooij in relatie tot bezoek familie		
Vervoersprobleem oplossen door...	% respondenten dat hun familie minder ziet als gevolg van problemen	% respondenten dat hun familie kan blijven zien, ondanks eventuele problemen
...vriend vragen om mee te rijden	43	26
...familielid vragen om mee te rijden	57	40
...buren vragen om mee te rijden	-	8
...gebruik te maken van de Regiotaxi	14	-
...gebruik te maken van een reguliere taxi	14	3

Tabel 10 Vergelijking oplossen vervoersproblemen Ooij in relatie tot bezoek familie. Respondenten met problemen vragen vaker hulp aan vrienden, familie of (Regio)taxi dan respondenten zonder problemen. Door deze groep wordt wederom geen hulp aan de buren gevraagd.

Van de respondenten die problemen hebben met het bezoeken van familie, geeft een meerderheid aan dat reizen met het openbaar vervoer duur is. Ook wordt reizen met het openbaar vervoer, maar ook met de Regiotaxi, als ingewikkeld ervaren, rijdt de bus op ongunstige tijden of duurt de reis te lang. Kijkend naar de door Cass et al. (2005) geformuleerde verplaatsingsbeperkingen, kan worden geconcludeerd dat er met name sprake is van financiële en tijdgerelateerde beperkingen. Voor sommigen blijkt de aanschaf van een auto namelijk te duur te zijn, terwijl een groot deel van de respondenten toch voornamelijk problemen ervaart die betrekking hebben op het openbaar vervoer, en dan met name de reistijden of de momenten waarop de bus rijdt.

Vervoersproblemen in relatie tot de gezondheidszorg

Het percentage respondenten dat wel eens minder vaak naar de dokter gaat of afspraken niet nakomt als gevolg van vervoersproblemen is nihil. Als er al problemen zijn, dan worden

voornamelijk de respondenten zonder auto getroffen. Hetzelfde geldt voor het bezoek aan een tandarts en ook bij afspraken in het ziekenhuis geeft een klein percentage aan dat het deze als gevolg van vervoersproblemen wel eens niet nakomt. Wederom gaat het hier hoofdzakelijk om auto-loze respondenten.

Eventuele vervoersproblemen worden opgelost door aan een vriend (21%), familielid (31%) of de burens (10%) te vragen om mee te rijden. Meer dan de helft van de respondenten die wel eens problemen ervaart in relatie tot de gezondheidszorg, doet een beroep op vrienden, familie of burens. De Regiotaxi of reguliere taxi worden in beide gevallen door slechts twee respondenten gebruikt, waarvan er één aangaf wel eens problemen te hebben met het vervoer naar zorginstellingen.

Aangezien er slechts een paar respondenten zijn die problemen hebben met vervoer, is de analyse van de problemen gebaseerd op de volledige groep. Er zijn namelijk geen duidelijke verschillen te ontdekken tussen de groep die wel problemen heeft en de groep zonder problemen. De tarieven en de afstand tot de bushalte worden door een kleine groep als negatief beoordeeld. De respondenten ervaren wederom voornamelijk problemen met betrekking tot de tijden waarop de bus rijdt (27%), de reisduur van de ritten (39%), of vinden het überhaupt ingewikkeld om met het openbaar vervoer te reizen (28%). Voor een enkeling is het openbaar vervoer geen reële optie: **“Busvervoer geen optie: wagenziek. Naar UMC St. Radboud meestal met fiets, vanwege parkeerproblemen bij ziekenhuis op drukke tijden.”** Een ander gebruikt juist de auto en ondervindt daarbij geen problemen: **“Voor het bezoek aan een vorm van gezondheidszorg zijn we voor wat betreft Nijmegen aangewezen op de auto. En zolang we die nog kunnen rijden, zijn er geen problemen.”** Een andere respondent heeft zelfs een vervoermiddel aangeschaft voor bepaalde zorg: **“Vanwege frequent bezoek aan de orthodontist heb ik een scooter aangeschaft. Zodat ik niet afhankelijk ben van de auto.”**

Als zich dus al problemen voordoen in relatie tot de gezondheidszorg, dan zijn het vooral financiële of tijdgerelateerde beperkingen zoals Cass et al. (2005) ze omschrijven. De kosten voor een vervoermiddel, maar vooral de frequentie en de reistijden van het openbaar vervoer worden negatief beoordeeld. Dat laatste aspect heeft ook betrekking op de organisatorische dimensie: een directe verbinding naar de zorginstelling wordt meer gewaardeerd dan een verbinding waarbij overgestapt dient te worden.

Verbanden tussen de vervoersproblemen

De meeste vervoersproblemen worden ervaren in relatie tot de arbeidsmarkt. Met name de aspecten die betrekking hebben op het openbaar vervoer zien de respondenten als een probleem. Reizen met het openbaar vervoer wordt als ingewikkeld ervaren, de bushalte ligt te ver van huis en de reistijden met de bus duren te lang of de bus rijdt op ongunstige tijden. Dat het openbaar vervoer te duur is wordt voornamelijk als probleem gezien bij het bezoeken van vrienden en familie, hoewel de percentages nauwelijks verschillen met die van de arbeidsmarkt en de gezondheidszorg. In tabel 11 worden de verschillende percentages weergegeven.

Vergelijking vervoersproblemen Ooij				
Vervoersprobleem	Arbeidsmarkt	Bezoek vrienden	Bezoek familie	Gezondheidszorg
Aanschaf auto te duur	6%	4%	6%	7%
Openbaar vervoer duur	10%	12%	12%	11%
Reizen met openbaar vervoer is ingewikkeld	38%	30%	31%	28%
Bushalte ligt te ver van huis	10%	7%	8%	8%
Reistijd bus duurt te lang	46%	38%	38%	27%
Bus rijdt op ongunstige tijden	36%	32%	31%	39%
Onveilig gevoel in bus	4%	1%	1%	1%
Problemen met lopen en/of fietsen	7%	7%	7%	6%

Tabel 11 Vergelijking vervoersproblemen Ooij. In de tabel is per vervoersprobleem het percentage respondenten weergegeven dat dit probleem ervaart in relatie tot respectievelijk de arbeidsmarkt, het bezoek aan vrienden en familie en de gezondheidszorg.

De respondenten lossen hun vervoersproblemen vaak op door aan vrienden, of familie te vragen om mee te rijden (tabel 12). De burens worden hiervoor beduidend minder vaak gevraagd. Sowieso geldt dat het meerijden vooral van toepassing is op het bezoek aan vrienden en familie, voor het bezoek aan zorgvoorzieningen wordt minder vaak van de dienst van anderen gebruik gemaakt. Van de Regiotaxi of reguliere taxi wordt zelden gebruik gemaakt. De respondenten die hun vrienden of familie als gevolg van vervoersproblemen minder zien, maken meer gebruik van de diensten van anderen, maar opvallend is dat het verschil met de groep respondenten die hun vrienden of familie wel kan blijven zien, niet altijd groot is. Met name in relatie tot familiebezoek blijkt dat de problemen vaker opgelost worden door aan vrienden of familie te vragen om mee te rijden.

Vergelijking oplossen vervoersproblemen Ooij			
Vervoersprobleem oplossen door...	Bezoek vrienden	Bezoek familie	Gezondheidszorg
...vriend vragen om mee te rijden	41%	28%	21%
...familielid vragen om mee te rijden	37%	41%	31%
...burens vragen om mee te rijden	10%	7%	10%
...gebruik te maken van de Regiotaxi	5%	1%	2%
...gebruik te maken van een reguliere taxi	6%	4%	2%

Tabel 12 Vergelijking oplossen vervoersproblemen Ooij. In de tabel is het percentage respondenten weergegeven dat vervoersproblemen wel eens oplost door gebruik te maken van andermans diensten.

6.1.3 De Regiotaxi

Ruim 30% van de respondenten (25 personen) is bekend met de Regiotaxi. Hiervan vinden 6 personen dat de Regiotaxi voldoet om belangrijke bestemmingen te bereiken, maar zijn 5 personen (20%) het hier niet mee eens. Reizen met de Regiotaxi wordt door 30% als ingewikkeld ervaren. Verder worden de reistijden, stiptheid en de tarieven van de Regiotaxi door 20-30% negatief beoordeeld. Een aantal respondenten geeft aan dat het nog nooit van de Regiotaxi gebruik heeft gemaakt, maar dit in de toekomst eventueel wel wil doen. Een ander zegt: **“In het verleden wel eens gedaan maar het zit niet in mijn systeem. En ik weet ook niet meer precies hoe het werkt.”** Van de groep respondenten die zijn/haar vrienden wel eens minder ziet als gevolg van vervoersproblemen, is 60% (6 personen) niet bekend met de

Regiotaxi. In relatie tot het bezoek aan familie geldt dat 43% (3 personen) van de respondenten niet bekend is met deze taxidienst.

6.2 Conclusies

Op basis van de resultaten uit de voorgaande paragrafen, kan het volgende worden geconcludeerd:

- Het vervoermiddelenbezit onder de respondenten uit Ooij is hoog. Nagenoeg iedereen beschikt over een auto en fiets.
- Iets meer fiets- als autobezitters geven aan (bijna) altijd problemen te hebben met vervoer om bepaalde bestemmingen te bereiken.
- De respondenten die hoofdzakelijk met het openbaar vervoer reizen, staan positiever tegenover deze vorm van vervoer dan de respondenten die zich hoofdzakelijk met auto of fiets verplaatsen.
- Zowel respondenten die problemen ervaren bij het bezoek aan vrienden of familie als respondenten zonder problemen, schakelen wel eens de hulp in van familie of vrienden, al doet de eerste groep dit aanzienlijk meer.
- Een kleine groep van 5-6 respondenten (6% – 7%) is niet altijd in staat om vervoersproblemen op te lossen en ziet familie of vrienden hierdoor minder.

In paragraaf 1.3 zijn de volgende deelvragen gesteld:

1. *In hoeverre worden inwoners van landelijke kernen beperkt in het maken van hun verplaatsingen?*
2. *Door welke factoren worden inwoners van landelijke kernen beperkt in het maken van hun verplaatsingen?*

Als antwoord op deze deelvragen kan worden gesteld dat er een kleine groep respondenten wordt geconfronteerd met verplaatsingsbeperkingen en dat de factoren die hieraan ten grondslag liggen met name betrekking hebben op de kwaliteit van het openbaar vervoer. Fysieke en financiële beperkingen worden ervaren door een kleinere groep respondenten.

Het merendeel van de respondenten is in het bezit van een auto of fiets en is in staat om zich daarmee te verplaatsen. Het openbaar neemt ruim een kwart van de verplaatsingen voor zijn rekening en de meeste respondenten ervaren dan ook geen vervoersproblemen. De problemen met vervoer in relatie tot de arbeidsmarkt lijken in de meeste gevallen te worden veroorzaakt door het openbaar vervoer: het wordt als ingewikkeld ervaren en de reistijden duren te lang of de momenten waarop de bus rijdt zijn ongunstig. Voor een deel is de aanschaf van een auto te duur en er lijkt in die zin een link gelegd te kunnen worden met het eerder door Banister (1994, in Johnson et al., 2009, p.145) omschreven gedwongen autobezit, dat een gevolg is van een gebrek aan alternatieve vervoermiddelen. De negatieve beoordeling van met name de reistijd en dienstregeling van het openbaar vervoer, lijkt de aanschaf van een auto noodzakelijk te zijn geweest.

Gemiddeld één op de tien respondenten heeft problemen met het bezoeken van vrienden en/of familie, maar een aanzienlijk deel lost dit op door aan vrienden, familie of burens te vragen om mee te rijden. Opnieuw wordt reizen met het openbaar vervoer als ingewikkeld ervaren, duren de reistijden te lang of rijdt de bus niet op gunstige momenten. De problemen

met vervoer zorgen er verder voor dat gemiddeld 10% geen ziekenbezoek kan brengen aan familie of vrienden en wordt beperkt in zijn/haar zorg voor kinderen of naasten. Een groepje van 5 à 6 respondenten (ca. 6% - 7% van het totaal aantal respondenten) ondervindt ernstige vervoersproblemen en ziet familie en/of vrienden hierdoor minder. Kijkend naar het conceptueel model in paragraaf 2.4, wordt deze groep geconfronteerd met verplaatsingsbeperkingen die met name financieel of tijdgerelateerd zijn, waardoor de vervoersbehoeften niet vervuld kunnen worden.

De problemen in relatie tot het bezoeken van dokter, tandarts en ziekenhuis worden door een enkele respondent ervaren. Eventuele problemen worden opgelost door aan vrienden, burens of familie te vragen om mee te rijden. De problemen zijn ook in dit geval hoofdzakelijk toe te schrijven aan het openbaar vervoer. Doordat de meeste respondenten over auto en/of fiets beschikken, zijn zij niet genoodzaakt om van het openbaar vervoer gebruik te maken. Uit de hoge percentages kan echter opgemaakt worden dat de meeste problemen zich vooral voordoen met betrekking tot het openbaar vervoer. Dit verklaart wederom het hoge autobezit, omdat het openbaar vervoer voor de meeste respondenten geen reëel alternatief blijkt te zijn.

7 Conclusies

In dit hoofdstuk worden conclusies getrokken en zal een antwoord worden gegeven op de hoofdvraag die is gesteld in hoofdstuk 1. Daarnaast worden aanbevelingen gedaan voor vervolgonderzoek en wordt gereflecteerd op problemen en/of tekortkomingen van dit onderzoek.

7.1 Conclusies

In Balgoij en Ooij, twee landelijke kernen die qua inwoneraantal en bereikbaarheid met het openbaar vervoer van elkaar verschillen, is onderzocht of de inwoners er worden geconfronteerd met vervoersproblemen. Dit gebeurde aan de hand van de volgende vraag:

Welke factoren liggen ten grondslag aan de verplaatsingsbeperkingen van inwoners van landelijke kernen en in hoeverre leidt dit tot vervoersarmoede onder de inwoners van deze landelijke kernen?

Onder de respondenten uit Balgoij ervaart 16% (bijna) altijd vervoersproblemen en voor Ooij geldt dit voor 11% van de respondenten. Steevast blijkt dat een vervoersprobleem dat van toepassing is op bijvoorbeeld de arbeidsmarkt, automatisch ook van toepassing is op het bezoek aan vrienden, familie of zorgvoorzieningen. Wel moet opgemerkt worden dat zich de minste problemen voordoen in relatie tot het bezoek aan een dokter, tandarts of ziekenhuis. Currie & Senberg (2007, in Johnson et al., 2009, p.445) toonden aan dat het autobezit toeneemt naarmate het aanbod van het openbaar vervoer afneemt. Dit lijkt met name in Balgoij van toepassing te zijn, waar nagenoeg alle respondenten (95%) over een auto beschikken. Dit percentage is in Ooij lager, maar is ondanks de aanwezigheid van een openbaar vervoerverbinding met 90% nog steeds zeer hoog te noemen. Hine & Mitchell (2003, p.15) gaven aan dat het aantal autolozen groter is onder de groep lage inkomens. Het is onmogelijk om hierover uitspraken te doen met betrekking tot de respondenten uit Balgoij, aangezien de respondentengroep erg klein is: één respondent beschikt niet over een auto, maar heeft een modaal inkomen, terwijl een andere respondent wel over een auto beschikt, maar juist een laag inkomen heeft. Voor Ooij geldt dat onder de autolozen een ruime meerderheid (63%; 5 personen) een beneden modaal inkomen heeft; onder de groep met een beneden modaal inkomen heeft 69% (11 personen) echter een auto. Het is in ieder geval aanneembaar dat er een verband bestaat tussen het inkomen en het bezit van een auto.

Hoewel onder andere Harms (2008) aangaf dat het autobezit op het platteland “een zegen” is omdat het openbaar vervoer in plattelandskernen de laatste jaren verslechterd is, verdwijnen met het hebben van een auto niet automatisch alle vervoersproblemen. Zowel in Balgoij als in Ooij ervaren ook autobezitters wel eens problemen met het bereiken van bepaalde doelen. In Ooij kan 11% van de autobezitters zijn/haar doelen wel eens niet bereiken, in Balgoij geldt dit voor 17% van de autobezitters.

De meeste inwoners beschikken over een auto, en de aanschaf daarvan wordt dan ook door bijna niemand als een probleem ervaren. Ook geven de respondenten aan dat fysieke beperkingen, zoals het niet kunnen lopen en/of fietsen, nauwelijks problemen opleveren. De belangrijkste problemen die worden ervaren hebben betrekking op de aanwezigheid en

kwaliteit van het openbaar vervoer. In Balgoij wordt vooral de afstand tot de dichtstbijzijnde halte als negatief ervaren, maar daarnaast wordt reizen met het openbaar vervoer als ingewikkeld ervaren, en doet de bus er te lang over of rijdt de bus op ongunstige tijden. Voor de respondenten uit Ooij geldt dit ook, zij het in mindere mate omdat het dorp over een busverbinding beschikt. Opvallend in beide dorpen is dat de gebruikers van het openbaar vervoer over het algemeen positiever te spreken zijn over aspecten als prijs, reistijd en gemak dan de respondenten die hier geen gebruik van maken. Dit strookt met de opvatting dat de gebruikers van een bepaald vervoermiddel over het algemeen minder positief staan tegenover andere vervoermiddelen (Harms, 2008, p.259). Het openbaar vervoer wordt dan ook lager gewaardeerd door de respondenten die zich hoofdzakelijk met de auto verplaatsen.

Als zich problemen voordoen, geeft een aanzienlijk deel van de respondenten (30-50%) aan dat het wel eens aan vrienden, familie of burens vraagt om mee te mogen rijden, waarbij opgemerkt moet worden dat hierbij geen duidelijke verschillen in leeftijd zijn te ontdekken. Gray et al (2006, p.92) gaf eerder aan dat vooral jongeren en ouderen van de diensten van anderen gebruikmaakten, maar dit kan in dit onderzoek niet worden aangetoond. Dankzij de hulp van anderen kunnen familie, vrienden en zorginstellingen toch worden bereikt.

Wanneer de problemen worden gekoppeld aan de dimensies en verplaatsingsbeperkingen zoals Cass et al. (2005) en Koutsopoulos & Schmidt (1975) ze omschrijven, valt op dat de factoren die ten grondslag liggen aan de verplaatsingsbeperkingen vooral gezocht moeten worden in de fysieke, organisatorische en tijdgerelateerde dimensie. De hoge inkomens en het hoge vervoermiddelenbezit geven aan dat zich nauwelijks financiële problemen voordoen. Moeite hebben met lopen en/of fietsen kunnen geschaard worden onder de fysieke dimensie, terwijl de problemen met betrekking tot het openbaar vervoer vooral onder de organisatorische en tijdgerelateerde dimensie vallen. Vooral zaken als de dienstregeling, overstapmogelijkheden en de reistijd naar een bepaalde bestemming vragen om een goede planning. Opgemerkt moet worden dat de waardering voor een bepaald vervoermiddel hoger is naarmate er vaker van gebruik wordt gemaakt, zoals Harms (2008, p.259) stelt. Over het algemeen zijn de gebruikers van het openbaar vervoer positiever over deze vorm van vervoer dan gebruikers van bijvoorbeeld de auto. Dat neemt niet weg dat de negatieve beoordeling leidt tot het door Banister (1994, in Johnson et al., 2009, p.145) omschreven gedwongen autobezit, waarbij inwoners van plattelandskernen gedwongen worden om een auto aan te schaffen bij gebrek aan alternatieve vervoermiddelen. Ondanks de aanwezigheid van openbaar vervoer in Ooij, blijkt dit geen reëel alternatief te zijn voor de auto. De eerder genoemde tarieven, reistijden en dienstregeling, maar ook het gemak om ermee te reizen, worden door veel respondenten negatief beoordeeld.

Er kan worden geconcludeerd dat er onder de inwoners van landelijke gebieden een groep bestaat die dagelijks wordt geconfronteerd met verplaatsingsbeperkingen en als gevolg daarvan bepaalde bestemmingen niet of minder gemakkelijk kan bereiken. Het gaat hier om een groep die vervoersproblemen niet kan oplossen omdat de vervoermiddelen niet aanwezig zijn, of omdat het onmogelijk of lastig is om de hulp van anderen in te schakelen. Voor Balgoij gaat het om 1-3 personen (5% – 16%) en voor Ooij gaat het om 5-6 personen (6% - 7%) waarbij de problemen het grootst zijn en waarvan gesteld kan worden dat deze respondenten vervoersarm zijn: zij kunnen, kijkende naar de definitie in hoofdstuk 2, worden gedefinieerd als vervoersarm. Gelet op de definitie van Preston & Raje (2007, p.151) neemt

de kans op sociale uitsluiting voor deze groep, als gevolg van de beperkingen waarmee zijn worden geconfronteerd, toe.

7.2 Aanbevelingen voor beleid

In dit onderzoek hebben in totaal 102 respondenten aangegeven in hoeverre zij worden geconfronteerd met vervoersproblemen. Veel problemen zijn uiteindelijk toe te schrijven aan het (gebrek aan) openbaar vervoer en/of de kwaliteit van de geboden verbindingen. Hoewel de antwoorden hierop niet zijn toegelicht, geeft een groot deel aan dat het openbaar vervoer als ingewikkeld wordt ervaren. Ook is een zeer beperkt deel van de respondenten bekend met de Regiotaxi, en geven de respondenten die hier wel gebruik van maken dezelfde beperkingen aan die ook van toepassing zijn op het openbaar vervoer: het wordt als ingewikkeld ervaren, is te duur en de reistijd duurt te lang of bestemmingen kunnen er niet mee worden bereikt. Voorlichting over het gebruik van de bus en Regiotaxi zouden sowieso de bekendheid ervan kunnen stimuleren. Met het aanbieden van directere verbindingen zou de reistijd op bepaalde trajecten kunnen verminderen en wordt een overzichtelijkere dienstregeling aangeboden. Uiteraard moet worden gezien of dit met de bestaande financiële middelen haalbaar is. Het belang van een goed functionerend openbaar vervoersysteem is hiermee in ieder geval aangetoond (Centraal Planbureau & Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2009).

7.3 Aanbevelingen voor vervolgonderzoek

In dit onderzoek is gebruik gemaakt van kwantitatieve onderzoeksgegevens, waardoor de resultaten van een grote populatie verwerkt en geanalyseerd konden worden. Er is gebleken dat er slechts een kleine groep respondenten is die ook daadwerkelijk (grote) vervoersproblemen ondervindt. Het is echter niet ondenkbaar dat meerdere personen te maken hebben met dergelijke problemen, maar dat deze groep de enquête niet heeft ingevuld. Met behulp van kwalitatief vervolgonderzoek zouden ook de problemen van deze groep geanalyseerd kunnen worden, of zou dieper ingegaan kunnen worden op de problemen die de respondenten uit dit onderzoek ervaren. Het vinden van deze personen zal echter tijd vergen en het is de vraag of zij bereid zijn om mee te werken aan het onderzoek.

7.4 Reflectie

Met het bepalen van de juiste onderzoeksstrategie en het opzetten van de online enquête is heel wat tijd gemoeid geweest. Er moest dan ook gezocht worden naar een goede balans tussen de bruikbaarheid van de antwoorden en de praktische uitvoerbaarheid en financiële haalbaarheid van de enquête als geheel. Uiteindelijk is besloten om alle huishoudens in beide kernen te vragen om deel te nemen aan een online enquête, zodat het aantal vragen niet aan een maximum gebonden hoefde te worden (bij een schriftelijke enquête zouden meer vragen tot meer papier leiden) en er aan de hand van een grotere hoeveelheid antwoorden, zinnige uitspraken gedaan konden worden over mogelijke vervoersarmoede in rurale gebieden.

Het conceptueel model in hoofdstuk 2 is na het opstellen van de enquête nog meerdere keren aangepast. Omdat de enquête tegen die tijd al de deur uit was en/of de eerste resultaten al bekend waren, kon de enquête niet meer worden afgestemd op het conceptueel model. Achteraf gezien had een aantal vragen wellicht weggelaten moeten worden omdat

deze onvoldoende reflecteren aan het conceptueel model. Het zal voor de respondenten wellicht lastig zijn geweest om een vraag met betrekking tot de kosten van een auto iedere keer te koppelen aan bijvoorbeeld de arbeidsmarkt of het bezoek aan vrienden en/of familie. Het is waarschijnlijk moeilijk om te beoordelen of een auto in relatie tot de arbeidsmarkt duurder is dan in relatie tot het bezoek aan vrienden. Er had achteraf dan ook kunnen volstaan met een algemene vraag omtrent de kosten van de aanschaf van een auto. Respondenten met grote problemen hadden deze vraag dan kunnen toelichten. Zo is het begrijpelijk dat iemand vanuit kostenoverwegingen (en uiteraard tijdgerelateerde overwegingen) het aantal bezoeken tot vrienden en/of familie beperkt als deze aan de andere kant van het land wonen. Zeker bij hogere inkomensgroepen zal met name het aspect tijd in dat geval een grotere rol spelen dan de kosten van de verplaatsing.

De totale bruikbare respons bedroeg uiteindelijk 9,5%. Voor deze lage respons zijn verschillende verklaringen te bedenken. Allereerst is er een groep mensen die geen vervoersproblemen ondervindt en zich daarom afvraagt waarom hij/zij deel zou moeten nemen aan de enquête. Verschillende respondenten hebben hier ook een vraag over gesteld, al hebben zij wel de enquête ingevuld. Verder heeft een aantal respondenten moeite gehad met het bereiken van de enquête via de opgegeven website. Een handvol respondenten heeft deze problemen telefonisch doorgegeven en is vervolgens verder geholpen, maar mogelijk zijn er meerdere respondenten geweest die de website niet konden bereiken en dit niet hebben laten weten. Een aantal respondenten had nog een opmerking over de vormgeving van de online enquête, waarbij ze aangaf moeite te hebben gehad met het lezen van bepaalde vragen. Verder zijn sommige vragen verkeerd geïnterpreteerd door de respondenten, waardoor de antwoorden niet altijd op de juiste plaats werden gegeven. Zo werd bij de vraag "Over welke vervoermiddelen beschikt u?" door verschillende respondenten "benen", "benenwagen" of "bus" ingevuld. Daarnaast leek op het eerste gezicht alsof slechts één respondent uit Balgoij niet over een fiets beschikte. Deze respondent had echter expliciet aangegeven in het bezit te zijn van een e-bike. Het was in dit geval wenselijk geweest als de respondent "fiets" had aangevinkt en zijn antwoord verderop had toegelicht. Met het verwerken van de resultaten is uiteraard zoveel mogelijk rekening gehouden met de antwoorden van de respondenten en de percentages zijn daar waar nodig aangepast.

Uiteraard moet er ook een kanttekening worden geplaatst bij het aantal respondenten per dorp en de daaruit voortvloeiende resultaten. Zo zijn de resultaten uit Balgoij gebaseerd op slechts 19 respondenten. Dit aantal voldoet niet aan het door Verschuren & Doorewaard (2007, p.171) gestelde minimum van 40 à 50 onderzoekseenheden. De groep respondenten kan daardoor geen goede afspiegeling vormen van de totale bevolking van Balgoij. Dat blijkt bijvoorbeeld ook uit de vragen met betrekking tot de Regiotaxi, waarop uiteindelijk slechts één respondent antwoord heeft kunnen geven. Dat percentages in dat soort gevallen een vertekend beeld kunnen geven, blijkt ook uit de analyse van de resultaten per dorp. Waar het relevant was om deze te plaatsen, zijn dan ook absolute aantallen respondenten genoemd.

Achteraf gezien had een kwalitatieve onderzoeksmethode wellicht de voorkeur moeten hebben boven een kwantitatieve onderzoeksmethode. Hoewel in het laatste geval een grotere groep mensen is benaderd, is de kans aanwezig dat de groep vervoersarmen niet op de enquête heeft gereageerd. Aan de hand van interviews was het wellicht mogelijk geweest om uitsluitend vervoersarme bewoners te ondervragen. In ieder geval heeft dit onderzoek aangetoond dat er wel degelijk een groep(je) bewoners is dat onder deze categorie kan

worden geschaard. Een mogelijk vervolgonderzoek zou de problemen van deze groep dan ook vanuit een kwalitatieve invalshoek nader kunnen belichten.

Literatuurlijst

- Cass, N., Shove, E. & Urry, J. (2005). Social exclusion, mobility and access. *The Sociological Review*, 1-17
- CBS (2007a). Buurtgegevens Balgoij, Wijchen. Inkomen 2007. Vinddatum 20 mei 2011, op: <http://www.cbsinuwbuurt.nl/#pageLocation=index>
- CBS (2007b). Buurtgegevens Ooij, Ubbergen. Inkomen 2007. Vinddatum 20 mei 2011, op: <http://www.cbsinuwbuurt.nl/#pageLocation=index>
- CBS (2009a). Buurtgegevens Balgoij, Wijchen. Personenauto's 2009. Vinddatum 20 mei 2011, op: <http://www.cbsinuwbuurt.nl/#pageLocation=index>
- CBS (2009b). Buurtgegevens Ooij, Ubbergen. Personenauto's 2009. Vinddatum 20 mei 2011, op: <http://www.cbsinuwbuurt.nl/#pageLocation=index>
- CBS (2010a). Buurtgegevens Balgoij, Wijchen. Huishoudens 2010. Vinddatum 20 mei 2011, op: <http://www.cbsinuwbuurt.nl/#pageLocation=index>
- CBS (2010b). Buurtgegevens Ooij, Ubbergen. Huishoudens 2010. Vinddatum 20 mei 2011, op: <http://www.cbsinuwbuurt.nl/#pageLocation=index>
- Centraal Planbureau & Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2009). *Het belang van openbaar vervoer. De maatschappelijk effecten op een rij*. Den Haag
- Farber, S., Páez, A., Mercado, R. G., Roorda, M. & Morency, C. (2011). A time-use investigation of shopping participation in three Canadian cities: is there evidence of social exclusion? *Transportation*, 38, 17-44
- Google Maps (2011). Vinddatum, 20 mei 2011, op: <http://maps.google.nl/maps?hl=nl&tab=wl>
- Gray, D., Shaw, J. & Farrington, J. (2006). Community transport, social capital and social exclusion in rural areas. *Area*, 38.1, 89-98
- Hägerstrand, T. (1970). What about people in regional science? In E. de Boer (Ed.), *Transport sociology: social aspects of transport planning* (pp. 143-158). Oxford: Pergamon Press
- Harms, L. (2008). *Overwegend onderweg: De leefsituatie en de mobiliteit van Nederlanders*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau
- Hine, J. & Mitchell, F. (2003). *Transport disadvantage and social exclusion: Exclusionary Mechanisms in Transport in Urban Scotland*. Aldershot: Ashgate
- Johnson, V., Currie, G. & Stanley, J. (2009). Measures of disadvantage: is car ownership a good indicator? *Social Indicators Research*, 97 (2010), 439-450
- Koutsopoulos, K. C. & Schmidt, C. G. (1975). Mobility constraints of the carless. In E. de Boer (Ed.), *Transport sociology: social aspects of transport planning* (pp. 169-181). Oxford: Pergamon Press

- Litman, T. (2003). *Social inclusion as a transport planning issue in Canada*. Victoria: Victoria Transport Policy Institute
- Martens, K. (2006). Basing transport planning on principles of social justice. *Berkeley Planning Journal*, 19, 1-17
- Meert, H., Bourgeois, M., Van Hoof, K. & Asperges, T. (2003). *Immobil op het platteland: Omtrent rurale vervoersarmoede in Vlaanderen*. Brussel: Koning Boudewijnstichting
- Postcode.nl (n.d.). Vinddatum 25 mei 2011, op:
<http://www.postcode.nl/index/75/1/0/postcode-database-van-nederland.html>
- Preston, J. & Rajé, F. (2007). Accessibility, mobility, and transport-related social exclusion. *Journal of Transport Geography*, 15, 151-160
- Pucher, J. & Renne, J.L. (2005). Rural mobility and mode choice: Evidence from the 2001 National Household Travel Survey. *Transportation*, 32, 165-186
- Social Exclusion Unit (2003). *Making the connections: Final report on transport and social exclusion*. London
- Ten Holder, M.J. (2010). *Vervoersarmoede en sociale netwerken: beter een goede buur dan een verre vriend?* Nijmegen: Radboud Universiteit
- Tijssen, J. (2010). *Vervoersarmoede onder minima in de Gemeente Nijmegen: een kwalitatieve verkenning*. Nijmegen: Radboud Universiteit
- Van Hulst, M. (1972). *'Gratis' openbaar vervoer*. Deventer: Kluwer
- Vennix, J. (2006). *Theorie en praktijk van empirisch onderzoek, tweede editie*. Harlow: Pearson Education Limited
- Verschuren, P. & Doorewaard, H. (2007). *Het ontwerpen van een onderzoek*. Den Haag: Boom Lemma uitgevers
- Washington Faculty (2001). *Geography of Time & Change*. Vinddatum 3 maart 2011, op:
<http://faculty.washington.edu/krumme/207/timegeo.html>

Bijlage 1: Bewonersbrief

Nijmegen, 23 juni 2011

Geachte heer/mevrouw,

Als derdejaars student Planologie aan de Radboud Universiteit Nijmegen voer ik op dit moment een onderzoek uit naar vervoersproblemen die inwoners van kleinere plattelandskernen ondervinden in hun dagelijks leven. Het onderzoek is uniek in zijn soort, omdat in Nederland (nog) geen wetenschappelijk onderzoek is gedaan naar de mate waarin dergelijke verplaatsingsbeperkingen voorkomen.

In het kader van het onderzoek wordt een internetenquête uitgevoerd onder alle huishoudens in uw woonplaats. We willen u vriendelijk verzoeken deel te nemen aan deze enquête.

Voor het invullen van de enquête, gaat u naar

<http://www.enquetemaken.be/toonenquete.php?id=80077>

Vervolgens vult u onderstaande code in:

BAL180

Volg daarna de instructies op de website.

Per huishouden hoeft slechts één volwassene de enquête in te vullen, ook als er meerdere personen in het huishouden aanwezig zijn. Uiteraard kunt u samen één enquête invullen. Het invullen van de enquête kost circa 10 min.

We verzoeken u vriendelijk om de enquête **uiterlijk woensdag 29 juni 2011** in te vullen. Na deze datum zal de website worden afgesloten en kan de enquête niet meer worden ingevuld. Uiteraard zullen de antwoorden vertrouwelijk worden behandeld.

Mocht u niet de beschikking hebben over een computer en/of internet, maar toch willen deelnemen aan het onderzoek, dan kunt contact opnemen met Tom Welzen via telefoonnummer

Onder degenen die de enquête volledig hebben ingevuld wordt een cadeaubon t.w.v. €50,- verloot.

We hopen van harte dat u de tijd neemt om deze vragenlijst in te vullen. Alvast hartelijk dank voor uw tijd en moeite!

Met vriendelijke groet,

Tom Welzen, student Planologie

Dr. Karel Martens, universitair docent

Sectie Sociale Geografie, Planologie en Milieu

Bijlage 2: Vragenlijst online enquête

BLOK A: Bezit vervoermiddelen en verplaatsingsdoelen

1) **Bent u in het bezit van een rijbewijs?**

- Ja
- Nee

2) **Bent u in staat auto te rijden?**

- Zonder enkel probleem Nee, niet in staat
- 1 2 3 4 5

3) **Bent u in staat te fietsen?**

- Zonder enkel probleem Nee, niet in staat
- 1 2 3 4 5

4) **Over welke vervoermiddelen beschikt u? Er zijn meerdere antwoorden mogelijk.**

- Auto
- Fiets
- Motor
- Andere, namelijk ...

5) **Met welk(e) doel(en) verplaatst u zich hoofdzakelijk? Er zijn meerdere antwoorden mogelijk.**

- Werk
- Onderwijs
- Bezoek aan vrienden en/of familie
- Winkelen
- Andere, namelijk ...

6) **Met welke vervoermiddelen (uitgezonderd lopen) verplaatst u zich het meest? Er zijn meerdere antwoorden mogelijk.**

- Auto
- Fiets
- Motor
- Openbaar vervoer
- Andere, namelijk ...

7) **Kunt u als gevolg van problemen met vervoer bepaalde bestemmingen (doelen) niet bereiken?**

- (bijna) Altijd kan ik mijn doelen niet bereiken
- Vaak kan ik mijn doelen niet bereiken
- Soms kan ik mijn doelen niet bereiken
- Ik heb nooit problemen met vervoer

8) **Einde van blok A. Hieronder kunt u desgewenst een of meerdere van uw antwoorden uit dit blok nader toelichten.**

.....

BLOK B: Vervoer in relatie tot de arbeidsmarkt

9) **Is (een gebrek aan) vervoer voor u een probleem op de arbeidsmarkt?**

- Ja
 Nee

10) Vindt u dat problemen met vervoer u...

	zeer eens	eens	eens noch oneens	oneens	zeer oneens	n.v.t.
...(hebben) weerhouden om een baan te zoeken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...(hebben) weerhouden om een aanbod voor een baan te accepteren	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...(hebben) weerhouden om van baan te wisselen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...dwingen/hebben gedwongen om van baan te wisselen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...dwingen/hebben gedwongen om uw baan op te geven	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...dwingen/hebben gedwongen om minder te werken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...(hebben) weerhouden om een opleiding te volgen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

11) Kunt u aangeven in hoeverre de volgende vervoersproblemen *in relatie tot de arbeidsmarkt* op u van toepassing zijn?

	zeer eens	eens	eens noch oneens	oneens	zeer oneens	n.v.t.
Het is voor mij te duur om een auto aan te schaffen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Het is voor mij te duur om met het openbaar vervoer te reizen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik vind het ingewikkeld om met het openbaar vervoer te reizen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De bushalte ligt te ver van mijn huis	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De bus rijdt niet op tijden dat ik zou willen reizen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De reistijden met de bus duren te lang	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik voel me onveilig in de bus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik vind het ingewikkeld om van de Regiotaxi gebruik te maken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik kan niet (ver) lopen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik kan niet (ver) fietsen vanwege fysieke/psychische problemen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

12) Einde van blok B. Hieronder kunt u desgewenst een of meerdere van uw antwoorden uit dit blok nader toelichten.

.....

BLOK C: Vervoer in relatie tot het bezoek aan vrienden

13) Waar wonen de meeste van uw vrienden?

- In het dorp waar ik zelf woon
 In een naburig dorp binnen de gemeente
 In een andere gemeente binnen de provincie Gelderland
 Elders buiten de provincie Gelderland

14) Is vervoer voor u wel eens een probleem om uw vrienden te bezoeken?

- Ja
- Nee (*vraag 15 vervalt*)

15) Zorgen de problemen met vervoer ervoor dat u uw vrienden minder ziet?

- Ja
- Nee

16) Als u problemen ondervindt met vervoer naar uw vrienden, lost u dit dan wel eens op door...

	ja	nee	n.v.t.
...aan een vriend te vragen om mee te rijden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...aan een familielid te vragen om mee te rijden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...aan de burens te vragen om mee te rijden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...gebruik te maken van de Regiotaxi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...gebruik te maken van een reguliere taxi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

17) Kunt u aangeven in hoeverre de volgende vervoersproblemen *in relatie tot het bezoek aan uw vrienden* op u van toepassing zijn?

	zeer eens	eens	eens noch oneens	oneens	zeer oneens	n.v.t.
Het is voor mij te duur om een auto aan te schaffen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Het is voor mij te duur om met het openbaar vervoer te reizen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik vind het ingewikkeld om met het openbaar vervoer te reizen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De bushalte ligt te ver van mijn huis	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De bus rijdt niet op tijden dat ik zou willen reizen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De reistijden met de bus duren te lang	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik voel me onveilig in de bus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik vind het ingewikkeld om van de Regiotaxi gebruik te maken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik kan niet (ver) lopen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik kan niet (ver) fietsen vanwege fysieke/psychische problemen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

18) Einde van blok C. Hieronder kunt u desgewenst een of meerdere van uw antwoorden uit dit blok nader toelichten.

.....

BLOK D: Vervoer in relatie tot het bezoek aan familie

19) Waar wonen de meeste van uw familieleden? Uitgezonderd zijn familie- en gezinsleden die op hetzelfde adres als u wonen.

- In het dorp waar ik zelf woon
- In een naburig dorp binnen de gemeente
- In een andere gemeente binnen de provincie Gelderland
- Elders buiten de provincie Gelderland

20) Is vervoer voor u wel eens een probleem om uw familie te bezoeken?

- Ja
 Nee (*vraag 21 vervalt*)

21) **Zorgen de problemen met vervoer ervoor dat u uw familie minder ziet?**

- Ja
 Nee

22) **Als u problemen ondervindt met vervoer naar uw familie, lost u dit dan wel eens op door...**

	ja	nee	n.v.t.
...aan een vriend te vragen om mee te rijden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...aan een familielid te vragen om mee te rijden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...aan de burens te vragen om mee te rijden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...gebruik te maken van de Regiotaxi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...gebruik te maken van een reguliere taxi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

23) **Kunt u aangeven in hoeverre de volgende vervoersproblemen *in relatie tot het bezoek aan uw familie* op u van toepassing zijn?**

	zeer eens	eens	eens noch oneens	oneens	zeer oneens	n.v.t.
Het is voor mij te duur om een auto aan te schaffen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Het is voor mij te duur om met het openbaar vervoer te reizen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik vind het ingewikkeld om met het openbaar vervoer te reizen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De bushalte ligt te ver van mijn huis	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De bus rijdt niet op tijden dat ik zou willen reizen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De reistijden met de bus duren te lang	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik voel me onveilig in de bus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik vind het ingewikkeld om van de Regiotaxi gebruik te maken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik kan niet (ver) lopen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik kan niet (ver) fietsen vanwege fysieke/psychische problemen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

24) **Vindt u dat problemen met vervoer u wel eens...**

	zeer eens	eens	eens noch oneens	oneens	zeer oneens	n.v.t.
...(hebben) weerhouden om een ziekenbezoek te brengen aan uw vrienden en/of familieleden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...beperken in uw zorg voor uw kinderen of naasten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

25) **Einde van blok D. Hieronder kunt u desgewenst een of meerdere van uw antwoorden uit dit blok nader toelichten.**

.....

BLOK E: Vervoer in relatie tot de gezondheidszorg

26) **Vindt u dat uw problemen met vervoer...**

	zeer eens	eens	eens noch oneens	oneens	zeer oneens	n.v.t.
...er toe leiden dat u minder vaak naar de dokter gaat dan u eigenlijk zou willen (voor u of uw huisgenoten/kinderen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...u er soms vanaf laten zien om al gemaakte afspraken met de dokter ook na te komen (voor u of uw huisgenoten/kinderen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...er toe leiden dat u minder vaak naar de tandarts gaat dan u eigenlijk zou willen (voor u of uw huisgenoten/kinderen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...u er soms vanaf laten zien om al gemaakte afspraken met de tandarts ook na te komen (voor u of uw huisgenoten/kinderen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...er toe leiden dat u minder vaak naar een ziekenhuis, polikliniek e.d. gaat dan u eigenlijk zou willen (voor u of uw huisgenoten/kinderen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...u er soms vanaf laten zien om al gemaakte afspraken in een ziekenhuis, polikliniek e.d. ook na te komen (voor u of uw huisgenoten/kinderen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

27) Als u problemen ondervindt met vervoer naar de dokter, tandarts e.d., lost u dit dan wel eens op door...

	ja	nee	n.v.t.
...aan een vriend te vragen om mee te rijden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...aan een familielid te vragen om mee te rijden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...aan de burens te vragen om mee te rijden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...gebruik te maken van de Regiotaxi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...gebruik te maken van een reguliere taxi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

28) Kunt u aangeven in hoeverre de volgende vervoersproblemen *in relatie tot de gezondheidszorg* op u van toepassing zijn?

	zeer eens	eens	eens noch oneens	oneens	zeer oneens	n.v.t.
Het is voor mij te duur om een auto aan te schaffen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Het is voor mij te duur om met het openbaar vervoer te reizen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik vind het ingewikkeld om met het openbaar vervoer te reizen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De bushalte ligt te ver van mijn huis	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De bus rijdt niet op tijden dat ik zou willen reizen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De reistijden met de bus duren te lang	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik voel me onveilig in de bus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik vind het ingewikkeld om van de Regiotaxi gebruik te maken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik kan niet (ver) lopen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik kan niet (ver) fietsen vanwege	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

- | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|
| | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|
- 29) fysieke/psychische problemen
- 29) Einde van blok E. Hieronder kunt u desgewenst een of meerdere van uw antwoorden uit dit blok nader toelichten.**
-

BLOK F: De Regiotaxi

- 30) Bent u bekend met de Regiotaxi?**

- Ja
 Nee (*vraag 31 vervalt*)

- 31) Wat vindt u van de Regiotaxi als vervoermiddel?**

	zeer eens	eens	eens noch oneens	oneens	zeer oneens	n.v.t.
De Regiotaxi voldoet voor mij om de meest belangrijke bestemmingen in de directe omgeving te bereiken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik vind het ingewikkeld om met de Regiotaxi te reizen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Met de Regiotaxi ben ik te lang onderweg	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De Regiotaxi rijdt nooit op tijd	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik vind het te duur om met de Regiotaxi te reizen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik moet te lang van tevoren reserveren om van de Regiotaxi gebruik te kunnen maken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik voel me onveilig in de bus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik vind het ingewikkeld om van de Regiotaxi gebruik te maken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik kan niet (ver) lopen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik kan niet (ver) fietsen vanwege fysieke/psychische problemen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

- 32) Einde van blokF. Hieronder kunt u desgewenst een of meerdere van uw antwoorden uit dit blok nader toelichten.**
-

BLOK G: Persoonlijke gegevens

- 33) Wat is uw geslacht?**

- Man
 Vrouw

- 34) Wat is uw leeftijd?**

- 20 jaar of jonger
 Tussen 21 en 34 jaar
 Tussen 35 en 64 jaar
 65 jaar of ouder

- 35) Wat is de samenstelling van uw huishouden?**

- Eenpersoonshuishouden
 Alleenstaand met kind(eren) jonger dan 18 jaar
 Met echtgenoot/echtgenote of partner

- Met echtgenoot/echtgenote of partner en kind(eren) jonger dan 18 jaar
- Andere, namelijk ...

36) Wat is het bruto maandinkomen van uw huishouden?

- Beneden modaal (minder dan €2000 bruto per maand)
- Modaal (€2000 - €3000 bruto per maand)
- Boven modaal (meer dan €3000 bruto per maand)
- Weet ik niet
- Wil ik niet zeggen

37) Als u kans wilt maken op een cadeaubon t.w.v. €50,-, vult u dan hieronder a.u.b. uw e-mailadres in. Dit adres zal alleen gebruikt worden indien u de bon hebt gewonnen.

.....

38) Mocht u tot slot nog opmerkingen hebben, dan kunt u die hier kwijt.

.....