

Ontwikkeling van economische activiteiten en het welbevinden in relatie tot openbaar vervoer in dunbevolkte plattelandsgebieden

Casestudy: Alteveer-Kerkenveld



Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen
Rijksuniversiteit Groningen
Bachelorproject januari 2013
Begeleider prof. dr. D. Strijker
Myriam Grimberg s1701614
Aantal woorden: 6587 woorden

Samenvatting

Vanuit Plaatselijk Belang Alteveer-Kerkenveld is de vraag ontstaan te onderzoeken of er onder de bewoners van Alteveer-Kerkenveld behoefte is aan aanpassing van de buurtbuslijn 191 naar Zuidwolde. Om deze vraag scriptiewaardig te maken is de vraag verbreed naar de relatie tussen meer beschikbaarheid van openbaar vervoer en de economische ontwikkeling van bedrijven. Daarnaast wordt naar de relatie tussen openbaar vervoer en het welbevinden gekeken. Alteveer-Kerkenveld is in dit onderzoek het studiegebied.

Aan de hand van hoofd- en deelvragen is onderzocht in hoeverre er behoefte is aan uitbreiding van de buurtbuslijn 191 en in hoeverre meer beschikbaarheid van openbaar vervoer bijdraagt aan de economische ontwikkeling van bedrijven en het welbevinden in Alteveer-Kerkenveld. Aangezien meer beschikbaarheid van openbaar vervoer niet de enige factor is die tot (een toename van) economische ontwikkeling kan leiden, is sprake van een bijdrage. Een bijdrage betekent in dit verband dat er extra klanten (extra afzet) bedrijven bezoeken door meer beschikbaarheid van openbaar vervoer. Extra afzet leidt tot economische ontwikkeling van bedrijven.

Alle huishoudens in Alteveer-Kerkenveld en daarmee alle lokale bedrijven, waarvan de eigenaren in Alteveer-Kerkenveld woonachtig zijn, hebben een enquête ontvangen. In totaal zijn 242 enquêtes van de 605 ingeleverd of opgehaald, waaronder 33 van bedrijven.

Uit de enquêtes is gebleken dat 55 huishoudens (22,7%) bij een respons van 40 procent behoefte hebben aan een aanpassing van de buurtbuslijn richting Zuidwolde. Uit de open vraag blijkt dat daarnaast een kleine groep in de toekomst behoefte heeft aan een aanpassing. De bedrijven waarvan verwacht zou kunnen worden dat meer beschikbaarheid van openbaar vervoer extra klanten met zich meebrengt zijn allen niet of nauwelijks afhankelijk van openbaar vervoer. Een aanpassing van de buurtbuslijn 191 naar Zuidwolde zou niet meer klanten naar de bedrijven in Alteveer-Kerkenveld brengen. Meer beschikbaarheid van openbaar vervoer draagt kennelijk niet (positief) bij aan de economische ontwikkeling van bedrijven in Alteveer-Kerkenveld.

Aangezien het niet om een ja-nee vraag gaat in dit onderzoek, is met het theoretisch kader de volgende hypothese onderbouwd: meer beschikbaarheid van openbaar vervoer draagt negatief bij aan de ontwikkeling van economische activiteiten in Alteveer-Kerkenveld. Uit de enquête blijkt dat huishoudens al buiten het dorp (in Zuidwolde en/of Hoogeveen) boodschappen (moeten) doen omdat hiervoor in Alteveer-Kerkenveld onvoldoende mogelijkheid is. Hierdoor is de hypothese wellicht niet houdbaar, maar de theorie wel.

Uit een studie van Elhorst & Oosterhaven (2002) is afgeleid dat er bij een nieuwe openbaar vervoer verbinding een herverdeling van de consumentenstroom plaatsvindt. Volgens Vickerman (2001) kan bijkomende economische ontwikkeling op de ene plaats (deels) ten koste gaan van economische ontwikkeling op een andere plaats. Geld kan immers maar één keer worden uitgegeven. Aangezien 80 procent van de huishoudens die behoefte hebben aan een aanpassing verwachten vaker buiten het dorp boodschappen te gaan doen (meer algemeen: voorzieningen te gaan gebruiken) bij een aanpassing van de buurtbuslijn, is het waarschijnlijk dat bijkomende economische ontwikkeling in Zuidwolde plaatsvindt en (daardoor) minder in Hoogeveen. Door de nieuwe verbinding is Zuidwolde immers dichterbij (gekomen) dan Hoogeveen. Meer beschikbaarheid van openbaar vervoer (in Zuidwolde) zou dus negatief kunnen bijdragen aan de economische ontwikkeling van economische activiteiten in Hoogeveen. Of dit ook werkelijkheid is bij een aanpassing zou uit een vervolg onderzoek moeten blijken. Dit is tevens een aanbeveling voor toekomstig onderzoek. Ook zou onderzocht kunnen worden hoe de huishoudens en de bedrijven in andere dorpen op de route van de buurtbuslijn 191 over een aanpassing denken.

Inhoud

1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Probleemstelling	4
1.4 Opbouw thesis	5
2. Theoretisch kader	5
2.1 Definitie economische ontwikkeling	6
2.2 Economische ontwikkeling en openbaar vervoer	6
2.3 Conceptueel model	8
2.4 Welbevinden en openbaar vervoer	8
3. Methodologie	9
3.1 Onderzoeksmethode	9
3.2 Dataverzameling	10
3.3 Beperkingen	10
3.4 Dataverwerking en respondenten	10
3.5 Datakwaliteit	12
3.6 Ethische vraagstukken	12
4. Resultaten	12
4.1 Modal split Alteveer-Kerkenveld	12
4.2 Behoeftte aanpassing buurtbuslijn	13
4.3 Afhankelijkheid bedrijven van openbaar vervoer	16
4.4 Statistische analyse	18
5. Conclusies	19
Literatuurlijst	21
Bijlage 1. Begeleidende brief enquête.	23
Bijlage 2. Enquête huishoudens en bedrijven Alteveer-Kerkenveld.	24
Bijlage 3. Kruistabellen en de bijbehorende chi-kwadraattoetsen	26

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Volgens Michael Woods (2005) is het platteland in een fase van herstructurering. Sommige economische activiteiten op het platteland nemen af of verdwijnen, terwijl anderen juist toenemen of ontstaan. Het platteland verandert in allerlei opzichten. Zo komen er mensen bij en vertrekken er mensen. In sommige plattelandsgebieden leidt dat tot groei en bloei, in andere tot krimp.

Uit de Regionale bevolkings- en huishoudenprognose van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) van 2011 blijkt dat er bevolkingskrimp optreedt aan de randen van Nederland. De Randstad en andere grote (rand)gemeenten hebben eerder te maken met bevolkingsgroei. Een stagnerende en teruglopende bevolking is vooral een regionaal verschijnsel. Zo zullen in het noorden van het land veel regio's in de toekomst veranderen van een bevolkingsgroei naar een bevolkingskrimp (Van Wissen, 2008).

Demografische veranderingen die leiden tot krimp zullen er in de toekomst voor zorgen dat onderwijs- en zorginstellingen herschikt moeten worden; demografische krimp werkt bestuurlijke en geografische schaalvergroting in de hand. Als scholen in de toekomst verder uit elkaar zullen liggen, zal de behoefte aan openbaar vervoer¹ toenemen (Nationaal Netwerk Bevolkingsdaling, 2009).

“De echte pijn van de bevolkingskrimp zit hem vooral in de combinatie met vergrijzing op het platteland. Het aantal gepensioneerden zal in de komende 20 jaar op veel plaatsen meer dan verdubbelen, en de vraag naar passende zorg- en andere voorzieningen voor ouderen in dunbevolkte regio's zal sterk stijgen” (Van Wissen 2008, p. 8). Door schaalvergroting zullen onder andere deze voorzieningen minder dichtbij zijn in krimp- en dunbevolkte gebieden. Het openbaar vervoer wordt ook in dat opzicht belangrijker.

Het gebruik van openbaar vervoer in rurale gebieden is afgenomen. Volgens Harms et al. (2010) is dit te verklaren door stijgend auto- en rijbewijsbezit. Niet alle mensen beschikken echter over een auto(rijbewijs). Voor deze groep en (tijdelijk) minder mobiele mensen zoals oma die komt oppassen is openbaar vervoer een belangrijk middel om zich te kunnen verplaatsen. In landelijke gebieden staat openbaar vervoer daarnaast onder druk door vergrijzing en een stagnerende bevolkingsgroei. Toch verwachten gemeenten en OV-autoriteiten meer reizigers in het openbaar vervoer (KpVV, 2009). Het aanbod van het openbaar vervoer past niet altijd bij de vraag naar openbaar vervoer. Dit blijkt uit de vraag die is gerezen bij Plaatselijk Belang Alteveer-Kerkenveld. In hoeverre kan het openbaar vervoer aansluiten op de wensen van haar gebruikers in dunbevolkte plattelandsgebieden? En in hoeverre heeft meer beschikbaarheid van openbaar vervoer wellicht invloed op de economische bedrijvigheid en het welbevinden in dunbevolkte plattelandsgebieden? Op deze vragen zal in dit onderzoek nader worden ingegaan.

1.2 Probleemstelling

Met name jongeren (scholieren en studenten) en ouderen maken gebruik van het openbaar vervoer. Echter, volgens deze groepen laat het openbaar vervoer vaak te wensen over (Harms et al., 2010).

Dit blijkt ook uit de vraag die is gerezen bij Plaatselijk Belang Alteveer-Kerkenveld of de mogelijkheid bestaat de dienstregeling van de buurtbus² uit te breiden met een stopplaats in Zuidwolde. Inwoners

¹ Openbaar vervoer: voor eenieder openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling met een auto, bus, trein, metro, tram of een via een geleide systeem voortbewogen voertuig (KpVV, 2006).

² Buurtbus: onderdeel van regulier openbaar vervoer die volgens een vaste dienstregeling rijdt (KpVV, 2009).

van deze plaatsen zouden meer op Zuidwolde zijn georiënteerd. Hierbij gaat het om de door vrijwilligers bestuurde buurtbuslijn 191 die vanuit Alteveer-Kerkenveld via Drogeropslagen en via Linde naar Hogeveen rijdt en vice versa. Daarnaast zou een uitbreiding van het openbaar vervoer mogelijk kunnen bijdragen aan de ontwikkeling van economische activiteiten op het dunbevolkte platteland.

Het doel van dit onderzoek is om inzicht te krijgen in de mogelijke behoefte aan een aanpassing van de buurtbuslijn 191 en welke mogelijke bijdrage meer beschikbaarheid van openbaar vervoer zou kunnen hebben op de economische ontwikkeling van bedrijven en op het welbevinden van de bewoners. De hoofdvraag is als volgt geformuleerd:

“In hoeverre draagt meer beschikbaarheid van openbaar vervoer bij aan de ontwikkeling van economische activiteiten en het welbevinden in dunbevolkte plattelandsgebieden?”

Alteveer-Kerkenveld is hierbij het studiegebied. Dit wordt ook wel een casestudy genoemd. Met dunbevolkte plattelandsgebieden worden gebieden met een stedelijkheidsklasse 5 (niet stedelijk) op basis van de omgevingsadressendichtheid³ bedoeld. Het tweelingdorp Alteveer-Kerkenveld in de gemeente De Wolden valt onder stedelijkheidsklasse 5. Zuidwolde valt onder stedelijkheidsklasse 4 (weinig stedelijk). Zuidwolde valt dus niet onder dunbevolkte plattelandsgebieden (CBS, 2011).

Een bijdrage betekent in dit verband dat er extra klanten bedrijven bezoeken door de aanwezigheid van openbaar vervoer.

De volgende deelvragen ondersteunen de hoofdvraag:

1. Wat is de relatie tussen openbaar vervoer en economische ontwikkeling?
2. Wat is de relatie tussen openbaar vervoer en het welbevinden (van de bewoners)?
3. Hoe ziet de modal split eruit in Alteveer-Kerkenveld?
4. In hoeverre is er behoefte aan uitbreiding van de buurtbuslijn 191 naar Zuidwolde onder bewoners van Alteveer-Kerkenveld? Indien er behoefte is, om welke reden(en)?
5. In hoeverre zijn bedrijven in Alteveer-Kerkenveld afhankelijk van openbaar vervoer?

1.4 Opbouw thesis

In het volgende hoofdstuk, hoofdstuk 2, is het *theoretisch kader* beschreven. Enkele relevante theorieën en concepten over de relatie tussen openbaar vervoer en economische ontwikkeling komen hier aan de orde. Daarna volgt de *methodologie* in hoofdstuk 3. Hier wordt uitgelegd welk instrument voor dataverzameling is gebruikt en hoe de data is verzameld en verwerkt. Hierna volgen de *resultaten* in hoofdstuk 4. Hier wordt de analyse van de casestudy Alteveer-Kerkenveld gedaan. Tevens wordt de data gekoppeld aan de bevindingen eerder beschreven in het theoretisch kader. Als laatste zal er in hoofdstuk 5 een *conclusie* worden gegeven op basis van de onderzoeksvraag en de onderzoeksdoelen. Ook zullen er aanbevelingen worden gedaan voor verder onderzoek.

2. Theoretisch kader

Dit hoofdstuk geeft de theoretische grondslag weer van dit onderzoek. De onderwerpen zijn economische ontwikkeling (deelvraag 1) en het welbevinden (deelvraag 2) in relatie tot openbaar vervoer.

³ Omgevingsadressendichtheid (OAD): het aantal adressen binnen een cirkel met een straal van één kilometer rondom een adres, gedeeld door de oppervlakte van de cirkel. De omgevingsadressendichtheid wordt uitgedrukt in adressen per km² (CBS, 2012).

2.1 Definitie economische ontwikkeling

Onder economische groei en economische ontwikkeling verstaan Banister en Berechman (2000) de toename van economische activiteiten op de lange termijn. In dit onderzoek wordt onder economische ontwikkeling een toename van klanten (afzet) verstaan. Dit zou uiteindelijk tot een toename van economische activiteiten kunnen leiden, maar daar kunnen geen eenduidige uitspraken over worden gedaan. Dit onderzoek richt zich op openbaar vervoer. Het aspect economische ontwikkeling blijft daarom beperkt tot extra klanten.

2.2 Economische ontwikkeling en openbaar vervoer

Er is in de literatuur maar beperkt onderzoek gedaan naar de invloed van openbaar vervoer (bereikbaarheid/toegankelijkheid) op het welbevinden van mensen op het platteland (Farrington & Farrington, 2005) en er is nog minder bekend over de invloed van openbaar vervoer op de bedrijvigheid op het platteland. Over de invloed van infrastructuur op de economische ontwikkeling is meer bekend. Zo hebben Banister en Berechman (2001) onderzoek gedaan naar de vraag of investeringen in infrastructuur economische groei bevorderen op lokaal niveau. Zij concluderen dat enkel investeringen geen bijkomende economische ontwikkeling bewerkstelligen, omdat er al een goede infrastructuur bestaat in ontwikkelde landen. Naast investeringen zijn factoren als politiek en economie belangrijk. De kans op economische ontwikkeling is het grootst wanneer deze drie factoren zijn gecombineerd. Investeringen in infrastructuur kunnen de kans op economische groei dus verhogen, maar lokale economische omstandigheden zoals de aanwezigheid van gekwalificeerde beroepsbevolking, ondernemerschap en kennis zijn volgens Banister en Berechman (2001) belangrijker.

Uitbreidingen van buslijnen kunnen worden gezien als investeringen in openbaar vervoer. Investeringen in openbaar vervoer en investeringen in infrastructuur van vervoer (auto-, spoor- en waterwegen) kunnen met elkaar vergeleken worden, omdat openbaar vervoer gebruik maakt van infrastructuur. Wanneer uitbreidingen van infrastructuur de toegankelijkheid verbeteren is dat positief voor zowel bedrijven als voor huishoudens en het verbetert ook hun concurrentiepositie (Vickerman, 2001). Zowel bedrijven als huishoudens maken gebruik van infrastructuur. Het verschil tussen bedrijven en huishoudens is dat huishoudens vaker gebruik maken van het openbaar vervoer; ze maken indirect gebruik van infrastructuur. Kortom, huishoudens die tevens de consument zijn, gebruiken infrastructuur, maar maken vaker gebruik van het openbaar vervoer dan bedrijven.

Concurrerende bedrijven in andere gebieden kunnen door uitbreidingen van infrastructuur toetreden tot de lokale markt (Vickerman, 2001). Een uitbreiding van een buslijn (investering openbaar vervoer) is hiermee vergelijkbaar. De consument van Alteveer-Kerkenveld kan bijvoorbeeld ook in Zuidwolde (de zogenaamde concurrent) gaan winkelen wanneer er een uitbreiding naar Zuidwolde plaatsvindt. Dit is volgens Woods (2005) aannemelijk, want een groot deel van de bevolking werkt buiten hun woonplaats en deze mensen kunnen daardoor makkelijk gebruik maken van de voorzieningen op de plaats waar ze werken. Volgens Vickerman (2001) zou een uitbreiding van de infrastructuur er voor kunnen zorgen dat lokale bedrijven het onderspit delven. Dit zou ten koste kunnen gaan van de economische groei in die plaats. Verbeterde infrastructuur (toegankelijkheid) kan namelijk meer centralisatie (meer economische groei op één plek) en minder samenhang (minder economische groei op meer plekken) tot gevolg hebben, maar de uitkomst van investeringen is moeilijk te voorspellen (Vickerman, 2001).

Uitbreidingen/verbeteringen van infrastructuur kunnen leiden tot lagere transport- en communicatiekosten voor bedrijven en die kunnen leiden tot economische ontwikkeling. Een positieve relatie tussen verbeterde infrastructuur en de groei van het bruto binnenlands product (BBP) zou dit bewijzen volgens Vickerman (2001). Tijdsbesparingen door verbeterde infrastructuur zouden volgens een studie van de Europese Commissie in 1997 leiden tot een

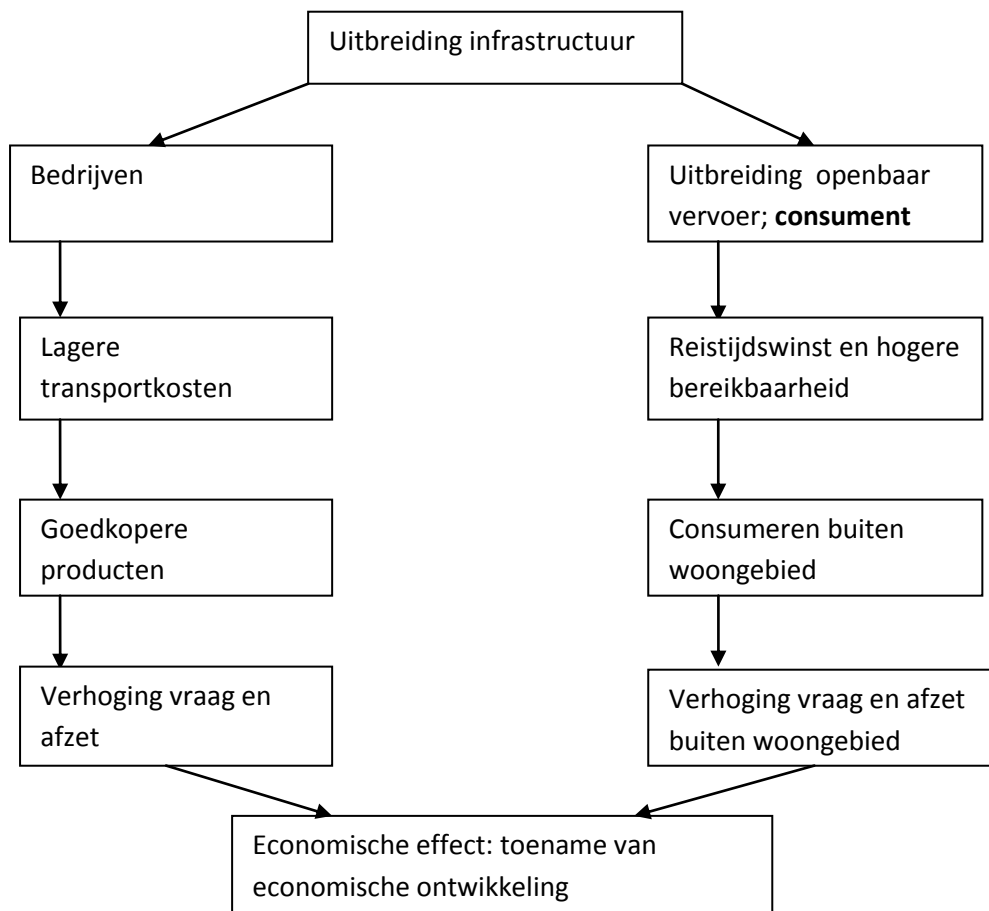
productiviteitstoename en dus kunnen leiden tot (een toename van) economische groei (Vickerman, 2001). Zoals lagere transportkosten bij bedrijven kunnen leiden tot goedkopere producten en vervolgens kunnen leiden tot een verhoging van vraag en afzet en uiteindelijk kunnen leiden tot (een toename van) economische ontwikkeling, zo kunnen ook uitbreidingen van het openbaar vervoer bij consumenten leiden tot reistijdwinst en een hogere bereikbaarheid. Omdat gebieden toegankelijker zijn geworden kan de consument hiervan profiteren. De consument van Alteveer-Kerkenveld kan bijvoorbeeld (naast werken) ook (vaker) gaan winkelen in Zuidwolde. Dit kan (een toename van) economische ontwikkeling voor Zuidwolde betekenen.

In de afgelopen decennia zou de groei van infrastructuur eerder een gevolg van economische groei zijn dan een oorzaak van economische groei. De toename van productiviteit kent ook andere factoren dan alleen groei van infrastructuur volgens Vickerman (2001). Verder beïnvloeden investeringen in infrastructuur economische activiteiten verschillend en is het per sector verschillend in welke mate transportkosten onderdeel zijn van het totale plaatje. Ook spelen de locatie en de (ruimtelijke) structuur van bedrijven een rol en bij sommige bedrijven is de totale infrastructuur wellicht belangrijker dan een extra verbinding (Vickerman, 2001). Kennelijk kunnen niet alle bedrijven of sectoren (een toename van) economische ontwikkeling verwachten bij investeringen in infrastructuur. De verwachting is dat bij uitbreidingen van openbaar vervoer ook niet alle bedrijven of sectoren (een toename van) economische ontwikkeling kunnen verwachten. Van bedrijven in de detailhandel (winkelen) zou bijvoorbeeld wel (een toename van) economische ontwikkeling verwacht kunnen worden door een uitbreiding van openbaar vervoer.

Uit een studie naar arbeidsmarkteffecten van nieuwe verkeersinfrastructuur (Elhorst & Oosterhaven, 2002) blijkt dat de aanleg van nieuwe infrastructuur, in hun geval de magneetweefbaan tussen Groningen en Schiphol, een impuls geeft aan zowel de economie in Noord-Nederland als aan de economie in Flevoland. Deze impuls (economische ontwikkeling) gaat samen met het ontlasten van de arbeidsmarkt van de Randstad. Deze ontwikkelingen zijn positief voor alle drie gebieden, maar de impuls in Noord-Nederland en Flevoland laat zien dat de impuls ergens anders vandaan komt, namelijk uit de Randstad. Alteveer-Kerkenveld en Zuidwolde zijn veel kleinere plaatsen dan de Noord-Nederland en de Randstad, maar het gaat om het principe. Kortom, door de aanleg van een nieuwe verbinding vindt er een herverdeling van stromen plaats. Bij een nieuwe openbaar vervoer verbinding gaat het dan om de consumentenstroom.

De theorie van Vickerman (2001) en de andere theorieën uit deze paragraaf zijn samengevoegd tot een conceptueel model, zie figuur 1. In het model is de consument (investeringen openbaar vervoer) vergeleken met bedrijven (investeringen infrastructuur). Het gaat om de uitkomst van de consument, want de consument maakt (direct) gebruik van het openbaar vervoer. Op basis van de besproken theorieën is de hypothese dat meer beschikbaarheid van openbaar vervoer negatief bijdraagt aan de ontwikkeling van economische activiteiten in Alteveer-Kerkenveld (dunbevolkt plattelandsg gebied). De toename van de economische ontwikkeling van bepaalde sectoren (de middenstand) in Zuidwolde zal namelijk (deels) ten koste kunnen gaan van de economische ontwikkeling van bepaalde sectoren in Alteveer-Kerkenveld (Vickerman, 2001).

2.3 Conceptueel model



Figuur 1. Conceptueel model.

2.4 Welbevinden en openbaar vervoer

Naast economische aspecten spelen sociale aspecten ook een rol bij openbaar vervoer. Farrington & Farrington (2005) hebben onderzoek gedaan naar de toegankelijkheid van landelijke gebieden en het welbevinden van mensen dat daarmee samenhangt. Onder toegankelijkheid wordt hier de mogelijkheid van mensen om deel te kunnen nemen aan de samenleving en het contact met andere mensen verstaan. Het kunnen deelnemen aan de samenleving vindt plaats door mobiliteit en door het gebruik van vervoer. Met mobiliteit worden verplaatsingen bedoeld (Van Dale, 2013). In dit onderzoek gaat het om verplaatsingen van personen. Mobiliteit is een belangrijke factor voor de ontwikkeling van de mens op sociaal, economisch en cultureel gebied (Farrington & Farrington, 2005). Mobiliteit is dus belangrijk voor het persoonlijk welbevinden (sociale ontwikkeling et cetera) van mensen in een samenleving.

Uit onderzoek is gebleken dat ouderen die al dan niet vrijwillig moeten verhuizen vanwege hun gezondheid vaak kiezen voor een wat groter dorp in de buurt. Deze dorpen hebben vaak meer voorzieningen (apotheek, huisarts, ambulancepost) waar ouderen belang bij hebben. Daarnaast is de aanwezigheid van goed openbaar vervoer een belangrijke reden om voor een groter dorp te kiezen. Volgens Strijker (2012) vergroot goed openbaar vervoer namelijk de kans dat er iemand op bezoek komt en de kans op eenzaamheid wordt hiermee kleiner. Eenzaamheid is volgens onderzoek een van de angsten onder mensen op leeftijd. Kortom, goed openbaar vervoer is belangrijk om ouderen vast te houden of om ouderen aan te trekken, want openbaar vervoer staat symbool voor toegankelijkheid. Het bezoeken van oudere mensen blijkt goed te zijn voor hun welbevinden (Strijker, 2012). Daarnaast zijn niet alleen oudere mensen maar ook jongeren minder afhankelijk of

niet afhankelijk van andere mensen wanneer er openbaar vervoer aanwezig is. Dat mensen zich kunnen verplaatsen zonder hulp van anderen is positief voor het welbevinden van mensen. Het biedt namelijk een gevoel van vrijheid en zelfstandigheid (Onderzoeksgroep TOR, 2007). Kennelijk is openbaar vervoer in het algemeen goed voor het welbevinden van mensen in de samenleving door de symboolfunctie van openbaar vervoer. Openbaar vervoer biedt mensen de mogelijkheid om bezoekers te kunnen ontvangen en om onafhankelijk te kunnen zijn wanneer dit om een bepaalde reden noodzakelijk is of zou zijn.

De verwachting is dat goed openbaar vervoer de kans vergroot om ouderen en (studerende) jongeren in Alteveer-Kerkenveld te houden. Goed openbaar vervoer is hier een verbinding van Alteveer-Kerkenveld naar Hogeveen met een tussenstop in onder andere Zuidwolde (en terug).

Mocht (een uitbreiding van) de buurtbuslijn 191 niet slagen in de toekomst door bijvoorbeeld te hoge kosten, dan zijn er alternatieven. Een oplossing voor problemen qua aansluiting en toegankelijkheid van het openbaar vervoer in rurale gebieden is volgens Velaga et al. (2012) een lokale virtuele marktplaats voor vraag en aanbod van (vraagafhankelijk) openbaar vervoer. Shuttledrive is een voorbeeld van zo'n virtuele marktplaats. Op www.shuttledrive.nl komen vraag en aanbod samen; Shuttledrive treedt op als bemiddelaar tussen aangeboden (auto)ritten en de vraag naar vervoer. Deze vorm van personenvervoer is in de meeste gevallen goedkoper dan reizen met het openbaar vervoer en goedkoper en milieuvriendelijker dan reizen met eigen (gemotoriseerd) vervoer. Daarnaast biedt het meer zekerheid dan het openbaar vervoer; er is altijd plek en er is in principe geen uitval of vertraging. Om in de toekomst nog makkelijker met elkaar te kunnen reizen is Shuttledrive bezig met het ontwikkelen van een mobiele applicatie (Shuttledrive, 2013). De meeste ouderen van nu maken weinig tot geen gebruik van het internet (breder: ICT mogelijkheden). Volgens Karahasanovic et al. (2009) is er is namelijk sprake van een digitale generatie kloof; hoe ouderen mensen zijn, hoe kleiner het aandeel ICT gebruikers is. In de toekomst zal de digitale generatie kloof kleiner worden en zullen meer oudere mensen gebruik maken van ICT mogelijkheden (Karahasanovic et al., 2009).

3. Methodologie

3.1 Onderzoeksmethode

Wanneer er primaire data nodig is over mensen, hun gedrag, hun houdingen, hun meningen en hun bewustzijn over bepaalde zaken is het houden van een enquête het meest geschikte instrument (Flowerdew & Martin, 2005). Daarom is voor dit onderzoek gekozen om een enquête te houden onder bedrijven en huishoudens in Alteveer-Kerkenveld. Er is geen aparte enquête gehouden onder bedrijven omdat de eigenaren van bedrijven in Alteveer-Kerkenveld ook woonachtig zijn in Alteveer-Kerkenveld. De vragen voor de bedrijven zijn opgenomen in de enquête van de huishoudens. In samenwerking met Plaatselijk Belang Alteveer-Kerkenveld hebben alle huishoudens (en daarmee ook alle bedrijven) een enquête ontvangen. Zie bijlage voor de enquête en de begeleidende brief.

Door gebruik te maken van kwantitatieve dataverzameling is het mogelijk te generaliseren; er kan voor alle huishoudens en wellicht voor alle bedrijven in het studiegebied worden gesproken. Daarvoor moet de steekproef groot genoeg zijn en representatief zijn voor de populatie. Een klein percentage van de populatie zal de enquête daadwerkelijk invullen. Dit wordt een steekproef genoemd. Er kan over representativiteit gesproken worden als de responsgroep (steekproef) vergeleken is met de persoonskenmerken van de populatie. Deze persoonskenmerken bestaan uit leeftijd, geslacht en huishoudensamenstelling. Naast de primaire data (enquêtes) wordt secundaire data (theoretisch kader) gebruikt. De primaire data zal worden vergeleken met de secundaire data. Op basis hiervan kunnen vervolgens uitspraken gedaan worden (O'Leary, 2010).

3.2 Dataverzameling

De primaire data is verzameld door middel van een schriftelijke enquête. Het voordeel van een schriftelijke enquête is dat het anonimiteit biedt, geografisch gezien een groot bereik heeft en dat het de respondenten de mogelijkheid biedt om te kunnen antwoorden in hun eigen tijd (O'Leary, 2010). Er is een enquête gehouden onder alle 605 huishoudens van Alteveer-Kerkenveld (CBS Statline, 2011). In samenwerking met Plaatselijk Belang Alteveer-Kerkenveld zijn de enquêtes rondgebracht en opgehaald. Er is gekozen voor een schriftelijke enquête en niet voor een online enquête of een combinatie hiervan. Het nadeel van online enquêteren is namelijk dat deze vorm van enquêteren alleen mensen 'online' bereikt en de beoogde doelgroep is groter dan alleen inwoners 'online'. Daarnaast kan een online enquête in de spam mailbox terechtkomen. Alleen wanneer de respondenten de enquêteur kennen bestaat er een grotere kans dat er naar de enquête gekeken zal worden (O'Leary, 2010). Een combinatie van een schriftelijke enquête en een online enquête heeft het nadeel dat er onduidelijkheid onder respondenten kan ontstaan. Daarnaast is het administratief gezien onpraktisch. Naast de mogelijkheid om op twee adressen de enquête in te kunnen leveren, is er ook de mogelijkheid geboden om de enquête in te leveren zonder het huis te hoeven verlaten. Er is gekozen voor het ophalen van de enquêtes bij de huishoudens omdat hierdoor een hogere respons wordt verwacht.

Zie bijlage voor de vragen van de enquête. De vragenlijst bestaat uit 18 gesloten vragen en 2 open vragen. De eerste vier vragen gaan over de persoonskenmerken, de volgende drie vragen gaan over de 'modal split' (deelvraag 3), de volgende zeven vragen en vraag 20 gaan over de buurtbuslijn 191 (deelvraag 4) en de laatste 5 vragen zijn bedoeld voor bedrijven (deelvraag 5). Door deze 15 vragen in de enquête worden de deelvragen 3, 4 en 5 beantwoord.

3.3 Beperkingen

Hierboven zijn enkele voordelen van een enquête genoemd. Een enquête heeft als nadeel dat het minder de diepte ingaat dan bij een interview. Meer diepte is in dit onderzoek niet noodzakelijk.

Alhoewel de meeste vragen waren bedoeld voor het hele huishouden/gezin, kon de enquête maar door één persoon (respondent) worden ingevuld. Dit zou een beperking kunnen zijn. Een (te) lange enquête zou mensen kunnen weerhouden van het invullen ervan. Om dit te voorkomen is gekozen voor een korte enquête. Een beperking hiervan is dat hierdoor vrijwel alleen de persoonskenmerken van de respondent bekend zijn. Alhoewel bijvoorbeeld verondersteld kan worden dat de kans groot is dat de partner (indien aanwezig) in dezelfde leeftijdscategorie valt als de respondent, kunnen er over de persoonskenmerken van de overige gezinsleden geen uitspraken gedaan worden. In het onderzoek worden daarom alleen de persoonskenmerken van de respondent gebruikt voor het bepalen van de representativiteit van de steekproef.

Er waren twee respondenten in de leeftijdscategorie 15-24 jaar. Een hoge respons van deze groep is onwaarschijnlijk, omdat het grootste deel (nog) geen zelfstandig huishouden voert. Een deel van deze leeftijdscategorie valt nog onder 'kinderen'.

3.4 Dataverwerking en respondenten

De uitkomsten van de enquêtes zijn verwerkt in het statistische computerprogramma SPSS en een klein deel is verwerkt via Excel. De variabelen die getoetst zullen worden, zijn nominaal. Daarom zal gebruik worden gemaakt van een chi-kwadraat toets(en).

Er kan gesproken worden van een hoge respons; 242 huishoudens van de 605 hebben de enquête ingevuld en ingeleverd. Dit is een respons van 40 procent. Om van een representatieve steekproef te kunnen spreken wordt gekeken of de persoonskenmerken overeenkomen met de populatie in Alteveer-Kerkenveld. De populatie bestaat uit 1680 inwoners (CBS, 2011). Hiervan is 51,8 procent man en 48,2 procent vrouw. In de steekproef is 42,6 procent man en 57,4 procent vrouw. Zie figuur 2

voor een overzicht. De vrouw is in de steekproef oververtegenwoordigd vergeleken met de populatie. In de meeste gevallen hebben deze vrouwen een mannelijke partner. Daardoor zijn de vragen indirect ook aan deze mannen gesteld en wordt de representativiteit niet aangetast.

Geslacht	Man	Vrouw
Populatie	51,8%	48,2%
Steekproef	42,6%	57,4%

Figuur 2. Persoonskenmerk geslacht.

De leeftijdscategorie 25-44 jaar heeft een aandeel van 29,5 procent in de populatie en een aandeel van 27,7 procent (67 cases) in de steekproef. De leeftijdscategorie 45-64 jaar heeft een aandeel van 39,8 procent in de populatie en een aandeel van 48,8 procent (118 cases) in de steekproef. De 65-plussers hebben een aandeel van 14,1 procent in de populatie en een aandeel van 22,7 procent (55 cases) in de steekproef. Zie figuur 3 voor een overzicht. Kortom, alle drie groepen zijn voldoende vertegenwoordigd in de steekproef en alle drie groepen hebben meer dan 30 cases. Er kan worden gezegd dat het persoonskenmerk leeftijd in de steekproef representatief is voor de populatie.

Leeftijd	25-44 jaar	45-64 jaar	65plus
Populatie	29,5%	39,8%	14,1%
Steekproef	27,7%	48,8%	22,7%

Figuur 3. Persoonskenmerk leeftijd.

Het Centraal Bureau voor de Statistiek onderscheidt drie categorieën huishoudens, namelijk eenpersoonshuishoudens, huishoudens zonder kinderen en huishoudens met kinderen. In de enquête kon men kiezen tussen vier categorieën. Deze vier categorieën zijn onder te verdelen in de drie categorieën van het CBS. De categorie 'eenpersoons zonder kinderen' valt onder eenpersoonshuishoudens, de categorie 'eenpersoons met kinderen' valt onder huishoudens met kinderen, de categorie 'getrouwd zonder kinderen' valt onder huishoudens zonder kinderen en de categorie 'getrouwd met kinderen' valt onder huishoudens met kinderen. De categorieën eenpersoons met kinderen en getrouwd met kinderen vallen dus beide onder huishoudens met kinderen volgens de definitie van het CBS.

De eenpersoonshuishoudens hebben een aandeel van 18,5 procent in de populatie en een aandeel van 9,1 procent in de steekproef. Huishoudens zonder kinderen hebben een aandeel van 34,5 procent in de populatie en een aandeel van 33,9 procent in de steekproef. Huishoudens met kinderen hebben een aandeel van 47 procent in de populatie en een aandeel van 57 procent in de steekproef. Zie figuur 4 voor een overzicht. De eenpersoonshuishoudens zijn ondervertegenwoordigd in de steekproef, maar de huishoudens zonder kinderen en de huishoudens met kinderen zijn (meer dan) voldoende vertegenwoordigd in de steekproef. Wanneer 'eenpersoonshuishoudens met kinderen' worden toebedeeld tot eenpersoonshuishoudens in plaats van tot huishoudens met kinderen is de persoonskenmerk huishoudens ook representatief.

Huishoudensamenstelling	Eenpersoons	Zonder kinderen	Met kinderen
Populatie	18,5%	34,5%	47%
Steekproef	9,1%	33,9%	57%

Figuur 4. Persoonskenmerk huishoudensamenstelling.

Het opleidingsniveau in de steekproef, tevens een persoonskenmerk, is niet vergeleken met het opleidingsniveau van de populatie, omdat deze gegevens van Alteveer-Kerkenveld niet bekend zijn bij het CBS.

3.5 Datakwaliteit

De dataverzameling is goed verlopen; een hoge respons en een representatieve steekproef. De enquête had achteraf gezien op een enkel onderdeel aangepast moeten worden. Bij de vragen naar de modal split werden bijvoorbeeld door een aantal respondenten meerdere antwoorden aangekruist. Dubbele antwoorden zijn verwerkt in SPSS, maar in een cirkeldiagram ziet het er onoverzichtelijk uit. Er zijn dan namelijk zeven opties in plaats van drie; naast auto, fiets en openbaar vervoer ook auto+fiets, auto+OV, fiets+OV en missing cases. Om toch een duidelijk beeld te krijgen van de modal split zijn alle vervoerswijzen met de hand geteld. Met deze gegevens is een cirkeldiagram vervaardigd in Excel die overzichtelijker is dan een cirkeldiagram uit SPSS.

3.6 Ethische vraagstukken

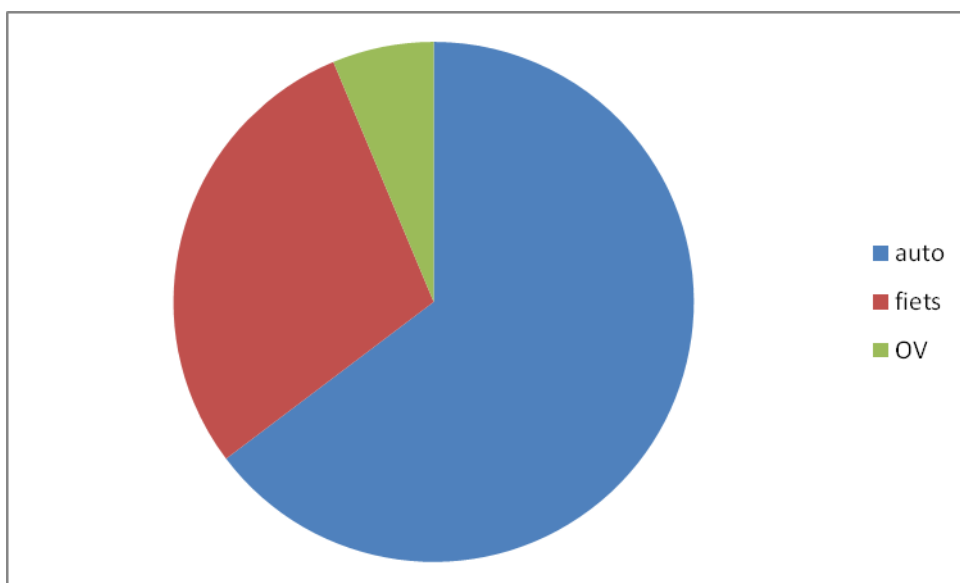
Een onderzoeker moet zich bewust zijn van het feit dat mensen verschillend zijn op het gebied van achtergrond, geslacht, leeftijd, socio-economische status, opleiding en macht, want de positie van de onderzoeker moet het onderzoek namelijk niet beïnvloeden. In elk onderzoek waarbij met mensen wordt gewerkt zijn vertrouwelijkheid en privacy van belang. Bij de enquêtes is aangegeven dat de anonimiteit van de respondenten is gewaarborgd. Respondenten zijn bewust gemaakt van het feit dat ze meedoen aan een onderzoek. In de begeleidende brief is aangegeven dat men niet verplicht is de enquête in te vullen, dit is op vrijwillige basis.

4. Resultaten

In dit hoofdstuk worden de deelvragen 3, 4 en 5 behandeld.

4.1 Modal split Alteveer-Kerkenveld

In deze paragraaf wordt deelvraag 3 besproken. Deelvraag 3 luidt als volgt: Hoe ziet de modal split eruit in Alteveer-Kerkenveld? Modal split gaat over de verdeling van verschillende vervoerswijzen zoals auto, fiets en openbaar vervoer (De Pater, 2009). De vervoerswijze 'auto' werd door de respondenten, partners en kinderen in totaal 444 keer aangekruist (64,7%), de vervoerswijze 'fiets' werd in totaal 199 keer aangekruist (29 %) en de vervoerswijze 'openbaar vervoer' werd met 43 keer het minst vaak aangekruist (6,3%). De verdeling van de vervoerswijzen (modal split) is te zien in de cirkeldiagram van figuur 5.



Figuur 5. Modal split van Alteveer-Kerkenveld.

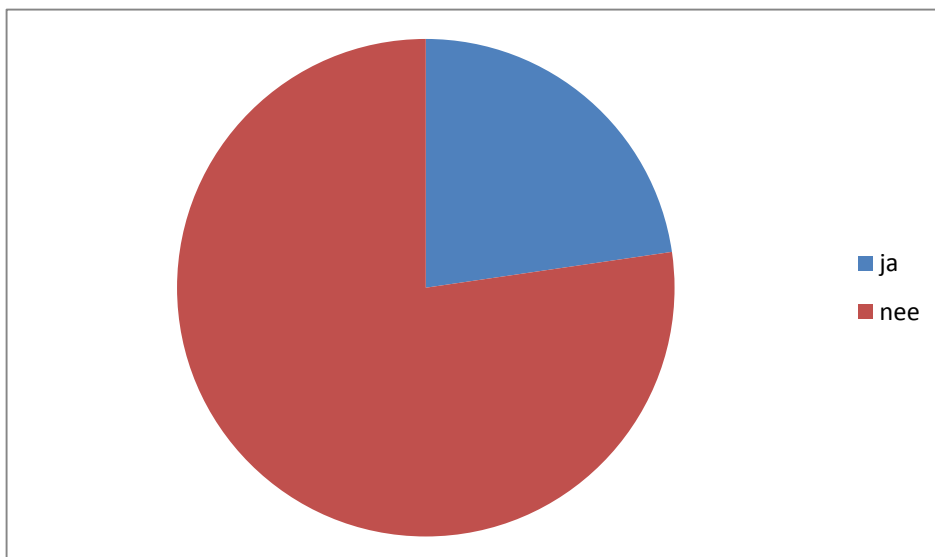
Met behulp van de vragen omtrent (het meest gebruikte) vervoermiddel is per huishouden in SPSS aangegeven of ze gebruik maken van openbaar vervoer (modalsplit OV) om duidelijkheid te krijgen over het aantal huishoudens dat openbaar vervoer gebruikt. Het antwoord hierop is ja of nee. Van de 242 huishoudens hebben 22 huishoudens openbaar vervoer als (huidig) vervoermiddel aangekruist. Uit de modal split is gebleken dat 'openbaar vervoer' 43 keer is aangekruist. Kennelijk maken meerdere mensen uit hetzelfde huishouden ook gebruik van openbaar vervoer. Hieruit kan geconcludeerd worden dat openbaar vervoer een rol speelt in huishoudens of juist helemaal geen rol speelt.

4.2 Behoeftte aanpassing buurtbuslijn

In deze paragraaf wordt deelvraag 4 besproken. Deelvraag 4 luidt als volgt: In hoeverre is er behoefte aan uitbreiding van de buurtbuslijn 191 naar Zuidwolde onder bewoners van Alteveer-Kerkenveld? Indien er behoefte is, om welke reden(en)?

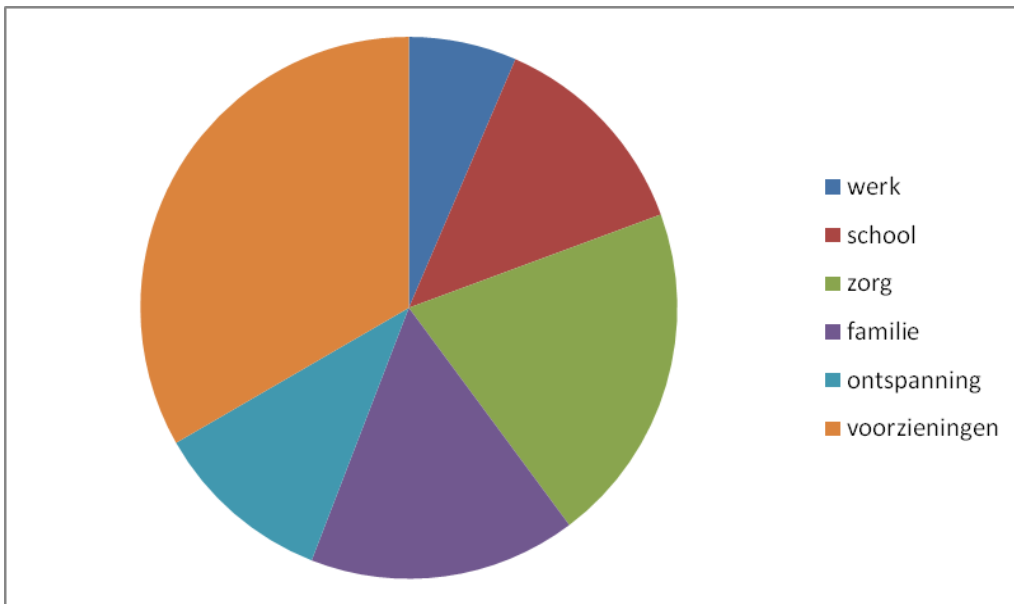
49 respondenten van de 242 respondenten (20,2 %) gebruiken de buurtbuslijn 191 weleens. Een klein deel van de respondenten gebruikt wekelijks de buurtbus (12,2%), maar het merendeel van de respondenten gebruikt deze maar eens per maand (87,8%).

55 huishoudens (22,7%) hebben behoefte aan een aanpassing van de buurtbuslijn 191 naar Zuidwolde, zie figuur 6. De behoefte aan een aanpassing van de buurtbuslijn is gerelateerd aan de leeftijdscategorieën, hieruit blijkt dat 65-plussers de meeste behoefte hebben aan een aanpassing.

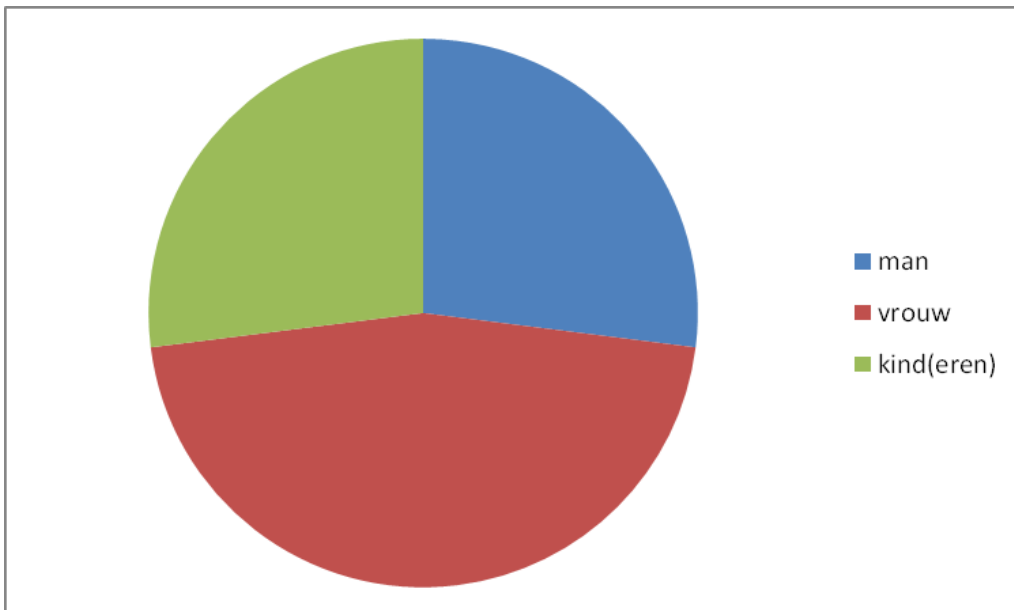


Figuur 6. Behoeftte aan een aanpassing van de buurtbuslijn 191 naar Zuidwolde.

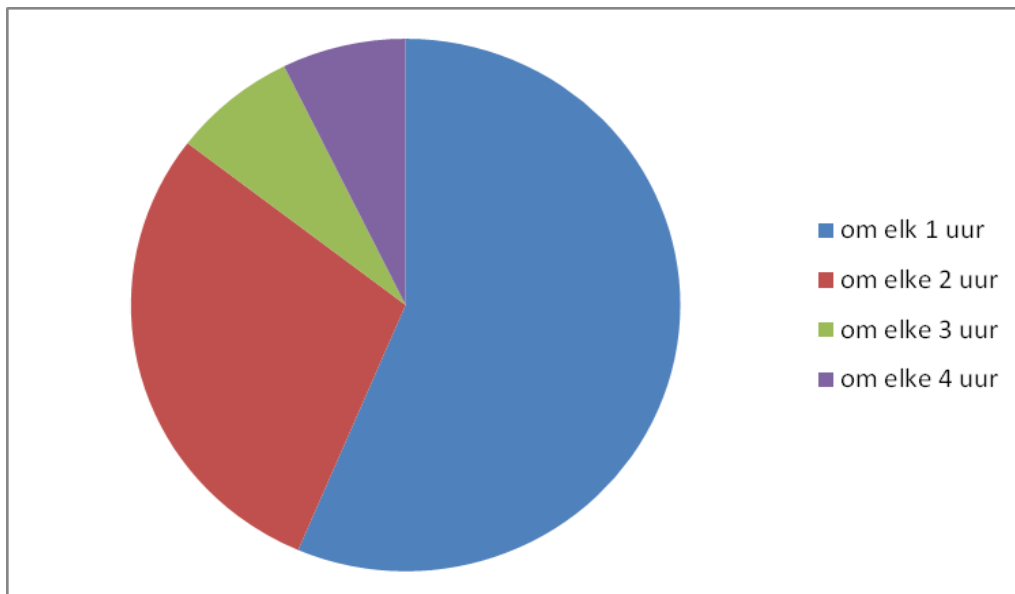
'Voorzieningen' is de meest genoemde reden in alle leeftijdscategorieën voor de behoefte aan een aanpassing, zie figuur 7. Vrouwen en kinderen zijn de gezinsleden die het vaakst gebruik zullen gaan maken van de aangepaste buurtbuslijn, zie figuur 8. Voor de frequentie van de buurtbus is om elk uur het meest genoemd, zie figuur 9.



Figuur 7. Redenen voor een aanpassing van de buurtbuslijn 191 naar Zuidwolde.



Figuur 8. Welk gezinslid of gezinsleden behoefte hebben aan een aanpassing van de buurtbuslijn 191.



Figuur 9. Hoe vaak de buurtbus naar Zuidwolde doordeweeks zou moeten rijden.

Sommige respondenten geven aan dat een aanpassing van de buurtbuslijn in de toekomst wenselijk zou zijn. Een genoemde reden is dat de kinderen dan ouder zijn en naar het voortgezet onderwijs of naar het hoger onderwijs gaan. Een aantal ouderen die nu nog geen of weinig gebruik maken van de buurtbuslijn omdat ze nog mobiel genoeg te zijn, geven aan dat een aanpassing voor de toekomst wel handig zou zijn. Voor de toekomst is het kennelijk een wens voor ouderen om in het dorp te kunnen blijven wonen. Volgens Strijker (2012) vergroot goed openbaar vervoer de kans om ouderen en (studerende) jongeren in Alteveer-Kerkenveld te houden. Dit blijkt indirect ook uit de enquêtes.

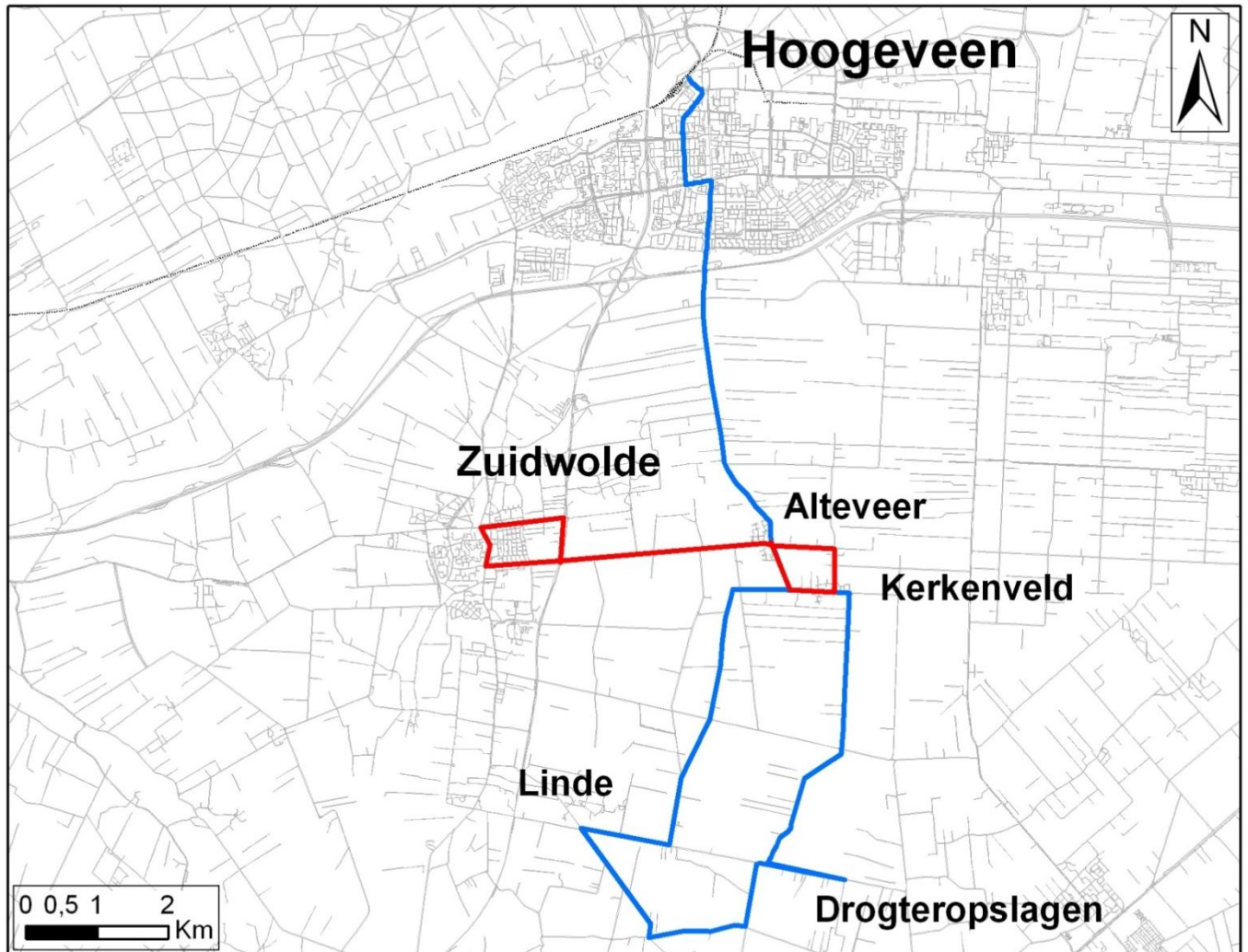
Uit de enquête kwam naar voren dat een aanpassing van de buurtbuslijn voornamelijk voor ouderen, scholieren/studenten, mensen zonder auto(rijbewijs) en (tijdelijk) immobiele mensen wenselijk is. Het gebruik van de buurtbus is voor scholieren in de winter wenselijker dan in de zomer volgens een paar respondenten, want dan kunnen ze eenvoudiger op de fiets naar school gaan. Echter werd ook aangegeven in de enquête dat veel mensen in Alteveer-Kerkenveld op Hoogeveen zijn georiënteerd. Een aanpassing van de buurtbuslijn naar Zuidwolde zou voor hun een verlenging van de reis naar het NS station in Hoogeveen betekenen.

Een aantal respondenten zou het op prijs stellen wanneer de buurtbus met een aanpassing van de route ook in het weekend en 's avonds zou rijden. Op die manier zou men Hoogeveen en Zuidwolde ook op de koopavond, zaterdag (in verband met parkeerproblemen) en koopzondag kunnen bereiken met het openbaar vervoer. Daarnaast gaf een groot aantal respondenten aan dat een aanpassing prettig zou zijn omdat ze dan eenvoudiger gebruik kunnen maken van voorzieningen in Zuidwolde die in Alteveer-Kerkenveld niet aanwezig zijn (zoals gemeentehuis, huisarts, apotheek etc.) en ook om eenvoudiger familie en vrienden te kunnen bezoeken.

Een aantal respondenten is ontevreden over de frequentie en de aansluiting van de buurtbus. De buurtbus rijdt zo onregelmatig dat het helemaal niet aantrekkelijk is om er gebruik van te maken en voor woon-werkverkeer is de buurtbus voor de meeste mensen 'waardeloos' volgens een aantal respondenten. De buurtbus zou 's ochtends niet meer aansluiten op de treinen van circa 08.15 naar Zwolle en Groningen. Wanneer de buurtbus naar Zuidwolde zou gaan, moet de buurtbus wel aansluiten op bussen richting Meppel (voor onder andere schoolgaande kinderen/jongeren) volgens een aantal respondenten.

Verder zijn er een paar respondenten die geen belang hebben bij een aanpassing van de buurtbuslijn naar Zuidwolde en een paar respondenten hebben andere opties voor de route van de buurtbuslijn aangegeven. Een bus naar Zuidwolde zou bijvoorbeeld mooi zijn, maar een buurtbus via Zuidwolde naar Hoogeveen zou niet wenselijk zijn en een buurtbus naar Zuidwolde in plaats van naar Hoogeveen zou wenselijk zijn volgens een paar respondenten.

Figuur 10 laat zien hoe een aanpassing van de buurtbuslijn 191 naar Zuidwolde eruit zou kunnen zien. De blauwe lijn laat de oorspronkelijke route zien en de rode lijn (en de blauwe lijn samen) laat de alternatieve route zien. De rode lijn hoeft overigens geen rondje te maken bij Alteveer-Kerkenveld en Zuidwolde. De buurtbus kan ook dezelfde weg terug net zoals bij Droghteropslagen.



Figuur 10. Bestaande en alternatieve route van de buurtbuslijn 191.

4.3 Afhankelijkheid bedrijven van openbaar vervoer

In deze paragraaf wordt deelvraag 5 besproken. Deelvraag 5 luidt als volgt: In hoeverre zijn bedrijven in Alteveer-Kerkenveld afhankelijk van openbaar vervoer?

Volgens het bedrijfsregister LISA (2010) zijn er 164 bedrijven gevestigd in Alteveer-Kerkenveld. Er hebben 33 bedrijven op de enquête gereageerd. Alle 33 bedrijven in Alteveer-Kerkenveld hebben aangegeven niet of nauwelijks afhankelijk te zijn van openbaar vervoer en bij alle 33 bedrijven zou een uitbreiding van de buurtbuslijn geen extra klanten naar de bedrijven brengen.

Boerenbedrijven vallen onder de bedrijvigheid in Alteveer-Kerkenveld, maar de agrarische sector is buiten beschouwing gelaten in dit onderzoek. Het is namelijk onwaarschijnlijk dat de agrarische sector extra klanten (meer afzet) verwacht door de beschikbaarheid van openbaar vervoer. Hetzelfde geldt voor de industriële sector, de bouw en de transportsector. Van de sectoren detailhandel, horeca, ICT (dienstverlening), fotografie en uiterlijke verzorging zou verwacht kunnen worden dat meer beschikbaarheid van openbaar vervoer extra klanten (meer afzet) met zich meebrengt. Deze sectoren (zonder 2 horeca) hebben samen 18 bedrijven in Alteveer-Kerkenveld (LISA, 2010). Over de horeca kan geen uitspraak gedaan worden, want deze sector kwam niet naar voren in de enquête. In de enquête hebben 12 bedrijven in deze vier sectoren gereageerd. Dit zijn te weinig cases voor een representatieve uitspraak, maar gezien de trend wordt niet verwacht dat de overige 6 bedrijven in die sectoren wel (sterk) afhankelijk zullen zijn van openbaar vervoer. Van een (positieve) bijdrage aan de economische ontwikkeling van bedrijven in Alteveer-Kerkenveld door meer beschikbaarheid van openbaar vervoer is kennelijk geen sprake, want uit de enquête is gebleken dat deze bedrijven niet of nauwelijks afhankelijk zijn van openbaar vervoer in Alteveer-Kerkenveld en dat een uitbreiding van de buurtbuslijn geen extra klanten naar deze bedrijven zou brengen. Dit wordt ondersteund door het feit dat 60% van de bedrijven de meeste omzet uit de gemeente De Wolden en/of overige gebied halen. Dat meer beschikbaarheid van openbaar vervoer niet positief bijdraagt aan de economische ontwikkeling van bedrijven in Alteveer-Kerkenveld betekent niet dat het negatief bijdraagt aan de economische ontwikkeling. Uit de enquête is ook gebleken dat de consument van Alteveer-Kerkenveld naar Zuidwolde en/of Hogeveen gaat voor zijn dagelijkse boodschappen. Uit het bedrijfsregister LISA (2010) blijkt dat er inderdaad weinig detailhandel en andere voorzieningen zijn gevestigd in Alteveer-Kerkenveld. Meer beschikbaarheid van openbaar vervoer kan kennelijk niet negatief (of positief) bijdragen aan de economische ontwikkeling van Alteveer-Kerkenveld, omdat er te weinig bedrijven zijn waar de consument van Alteveer-Kerkenveld al zijn dagelijkse boodschappen kan doen (algemener: gebruik kan maken van voorzieningen). De hypothese is hierdoor (wellicht) niet meer van toepassing op Alteveer-Kerkenveld, maar de theorie van Vickerman (2001) en Elhorst & Oosterhaven (2002) en het conceptueel model zullen nader worden beschouwd.

Wanneer er een nieuwe busverbinding naar Zuidwolde plaatsvindt zou dit een herverdeling van de consumentenstroom betekenen volgens Elhorst & Oosterhaven (2002). De consument in Alteveer-Kerkenveld zou vaker boodschappen kunnen gaan doen en zou vaker gebruik kunnen gaan maken van voorzieningen in Zuidwolde en (daardoor) minder in Hogeveen. Een aanpassing van de buurtbuslijn naar Zuidwolde zou voor bedrijven in de detailhandel, horeca en overige dienstverlening (de middenstand) in Zuidwolde tot een toename van de economische ontwikkeling kunnen leiden. Volgens Vickerman (2001) komt die economische ontwikkeling ergens (anders) vandaan. Aangezien dit vanuit Alteveer-Kerkenveld niet mogelijk is (onvoldoende bedrijven), zal het (deels) ten koste (kunnen) gaan van de economische ontwikkeling in Hogeveen. Of dit ook werkelijkheid is bij een aanpassing van de buurtbus zou uit een vervolg onderzoek moeten blijken.

In totaal zijn er 65 huishoudens (26,9%) in de steekproef die verwachten vaker in Zuidwolde boodschappen te gaan doen wanneer er een aanpassing van de buurtbuslijn 191 plaatsvindt naar Zuidwolde. 21 huishoudens van deze 65 huishoudens hebben geen behoefte aan een aanpassing en 44 huishoudens hebben wel behoefte aan een aanpassing. Kennelijk verwacht een kleine groep huishoudens die geen behoefte hebben aan een aanpassing ook vaker in Zuidwolde boodschappen te gaan bij een aanpassing van de buurtbus. Van de 55 huishoudens die wel behoefte hebben aan een aanpassing zijn er 11 (20%) die niet verwachten vaker boodschappen te gaan doen in Zuidwolde bij een aanpassing van de buurtbus en van de 187 huishoudens die geen behoefte hebben aan een aanpassing zijn er 166 die niet verwachten vaker boodschappen te gaan doen in Zuidwolde bij een aanpassing van de buurtbus. Het aantal huishoudens die geen behoefte hebben aan een aanpassing maar wel verwachten vaker boodschappen te gaan doen in Zuidwolde is relatief klein (11,2%), maar deze huishoudens zijn wel aanwezig.

Kortom, uit de enquête blijkt ook dat (een toename van) economische ontwikkeling in Zuidwolde verwacht kan worden bij een aanpassing van de buurtbuslijn naar Zuidwolde, omdat 80 procent van de huishoudens die behoefte hebben aan een aanpassing ook verwachten vaker boodschappen in Zuidwolde te gaan doen en daarnaast verwacht 11,2 procent van de huishoudens die geen behoefte hebben aan een aanpassing ook vaker boodschappen in Zuidwolde te gaan doen.

4.4 Statistische analyse

In deze paragraaf worden de gegevens uit de enquête geanalyseerd. Voor de overzichtelijkheid zijn alle kruistabellen en chi-kwadraattoetsen in een bijlage opgenomen. Er wordt van respondenten gesproken wanneer een enquête vraag aan één persoon/gezinslid (de respondent) is gesteld en er wordt gesproken van huishoudens wanneer een vraag aan meerdere gezinsleden (indien aanwezig of gewenst) is gesteld. Een nulhypothese is niet hetzelfde als de hypothese van dit onderzoek. De nulhypothese van een chi-kwadraat toets luidt als volgt: er is geen verband tussen variabele nummer 1 en variabele nummer 2. Op basis van de uitkomst van de chi-kwadraattoets (significantieniveau) wordt een nulhypothese aangenomen of verworpen.

1. Meer beschikbaarheid van openbaar vervoer en (een toename van) economische ontwikkeling: behoefte aan een aanpassing en verwachting vaker in Zuidwolde boodschappen doen

De nulhypothese is dat er geen verband is tussen (een toename van) economische ontwikkeling en meer beschikbaarheid van openbaar vervoer. 'Vaker boodschappen doen in Zuidwolde' kan worden beschouwd als de variabele 'economische ontwikkeling'. De behoefte aan een aanpassing staat voor het gebruik van een mogelijk nieuwe openbaar vervoer verbinding. Dit kan daarom worden beschouwd als de variabele voor 'meer beschikbaarheid van openbaar vervoer'. Is er een verband tussen de behoefte aan een aanpassing en de verwachting vaker in Zuidwolde boodschappen te gaan doen? Zie tabel 11 en 12 in de bijlage voor de kruistabel en de bijbehorende chi-kwadraattoets.

Uit de chi-kwadraattoets blijkt de nulhypothese kan worden verworpen; het significantieniveau van 0,00 is kleiner dan het significantieniveau 0,05. Er kan gesteld worden dat er een verband is tussen de variabelen 'behoefte aan aanpassing' en 'verwachting vaker in Zuidwolde boodschappen doen'. De chi-kwadraattoets zegt niets over de richting van het verband. Associatiematen voor nominale variabelen zeggen iets over de sterkte van het verband. Associatiematen voor ordinale variabelen kunnen ook iets zeggen over de richting van het verband (positief of negatief). Aangezien het hier om nominale variabelen gaat, kan er niets gezegd worden over de richting van het verband.

2. Meer beschikbaarheid van openbaar vervoer en (een toename van) economische ontwikkeling: verwachting (vaker) gebruik buurtbuslijn en verwachting vaker in Zuidwolde boodschappen doen

Er zijn 22 huishoudens die geen behoefte hebben aan een aanpassing van de buurtbuslijn naar Zuidwolde, maar die wel verwachten de buurtbus (vaker) te gaan gebruiken indien de buurtbus ook langs Zuidwolde gaat. Dit aantal komt overeen met de 21 huishoudens die geen behoefte hebben aan een aanpassing, maar die wel verwachten vaker in Zuidwolde boodschappen te gaan doen indien de buurtbuslijn ook langs Zuidwolde gaat. Van de 74 huishoudens die verwachten (vaker) gebruik te gaan maken van de buurtbus indien deze ook langs Zuidwolde gaat, verwachten 60 huishoudens ook vaker in Zuidwolde boodschappen te gaan doen. Daarmee vergeleken is het aantal huishoudens (44) die behoefte hebben aan een aanpassing en verwachten vaker in Zuidwolde boodschappen te gaan doen kleiner. De behoefte aan een aanpassing (en de verwachting vaker in Zuidwolde boodschappen te gaan doen) is niet voldoende als maatstaaf voor 'economische ontwikkeling'.

'De verwachting de buurtbuslijn (vaker) te gaan gebruiken' is kennelijk een betere maatstaaf voor 'economische ontwikkeling' dan 'behoefte aan aanpassing'. Het kan ook gezien worden als een aanvulling op de vorige chi-kwadraattoets. Is er een verband tussen de verwachting de buurtbus vaker te gaan gebruiken (indien de buurtbus ook langs Zuidwolde gaat) en de verwachting vaker in

Zuidwolde boodschappen te gaan doen? Zie tabel 13 en 14 in de bijlage voor de kruistabel en de bijbehorende chi-kwadraattoets.

Uit de chi-kwadraattoets blijkt de nulhypothese (geen verband tussen 'verwachting vaker gebruik buurtbus' en 'verwachting vaker in Zuidwolde boodschappen doen') kan worden verworpen; het significantieniveau van 0,00 is kleiner dan het significantieniveau 0,05. Er is kan dus gesteld worden dat er een verband is tussen de variabelen 'verwachting vaker gebruik buurtbus' (meer beschikbaarheid van openbaar vervoer) en 'verwachting vaker in Zuidwolde boodschappen doen' (economische ontwikkeling).

3. Behoeftte aan een aanpassing en verwachting vaker gebruik buurtbuslijn

Zijn de huishoudens die behoefte hebben aan een aanpassing daarnaast ook de huishoudens die verwachten vaker gebruik te gaan maken van de buurtbuslijn indien deze ook langs Zuidwolde gaat? 52 van de 55 huishoudens die behoefte hebben aan een aanpassing verwachten ook vaker gebruik te gaan maken van de buurtbuslijn indien deze ook langs Zuidwolde gaat. Is er een verband tussen de behoefte aan een aanpassing en de verwachting de buurtbuslijn vaker te gaan gebruiken?

Uit de chi-kwadraattoets blijkt dat de nulhypothese (geen verband tussen 'behoefte aan aanpassing' en 'verwachting vaker gebruik buurtbus') kan worden verworpen; het significantieniveau van 0,00 is kleiner dan het significantieniveau 0,05. Er kan dus worden gesteld dat er een verband is tussen de variabelen 'behoefte aan aanpassing' en 'verwachting vaker gebruik buurtbus'. Zie tabel 15 en 16 in de bijlage voor de kruistabel en de bijbehorende chi-kwadraattoets.

Kortom, er is een verband tussen 'economische ontwikkeling' en 'meer beschikbaarheid van openbaar vervoer'. Er kan alleen niet gezegd worden of het om een positieve of negatieve bijdrage gaat.

4. Gebruik buurtbuslijn en behoefte aan een aanpassing

Nummers 1 t/m 3 zijn van toepassing op de hoofdvraag. Dit mogelijk verband is van toepassing op deelvraag 3: In hoeverre is er behoefte aan uitbreiding van de buurtbuslijn 191 naar Zuidwolde onder bewoners van Alteveer-Kerkenveld? Indien er behoefte is, om welke reden(en)?

Is er een verband tussen respondenten die gebruik maken van de buurtbuslijn en huishoudens die behoefte hebben aan een aanpassing van de buurtbuslijn? Zie tabel 17 en 18 in de bijlage voor de kruistabel en de bijbehorende chi-kwadraattoets.

Uit de chi-kwadraattoets blijkt dat de nulhypothese (geen verband tussen 'gebruik buurtbuslijn' en 'behoefte aan aanpassing buurtbus') kan worden verworpen; het significantieniveau van 0,00 is kleiner dan het significantieniveau 0,05. Er kan dus gesteld worden dat er een verband is tussen de variabelen 'gebruik buurtbuslijn' en 'behoefte aan aanpassing buurtbus'. De respondenten die gebruik maken van de buurtbuslijn zijn in veel gevallen ook de huishoudens die behoefte hebben aan een aanpassing van de buurtbuslijn. Dit kan belangrijk zijn om te weten bij een mogelijke aanpassing van de buurtbuslijn naar Zuidwolde. De respondenten die geen gebruik maken van de buurtbuslijn zijn in de meeste gevallen ook de huishoudens die geen behoefte hebben aan een aanpassing van de buurtbuslijn naar Zuidwolde.

5. Conclusies

Een uitbreiding van de buurtbuslijn 191 is vanuit economisch oogpunt voor Alteveer-Kerkenveld niet noodzakelijk, maar vanuit een sociaal oogpunt is er wel degelijk behoefte aan een dergelijke aanpassing. Uit de modal split blijkt dat het openbaar vervoer het minst wordt gebruikt van alle vervoerswijzen in Alteveer-Kerkenveld, maar toch zijn er 55 huishoudens die behoefte hebben aan een aanpassing van de buurtbuslijn naar Zuidwolde. Daarnaast is er een kleine groep die in de

toekomst behoefte heeft aan een aanpassing. Voor de toekomst is het kennelijk een wens voor ouderen om in Alteveer-Kerkenveld te kunnen blijven wonen. Voor jongeren is een goede aansluiting voor school wenselijk. Volgens Strijker (2012) vergroot goed openbaar vervoer de kans om ouderen en (studerende) jongeren in Alteveer-Kerkenveld te houden. Openbaar vervoer staat symbool voor toegankelijkheid en zorgt ervoor dat mensen zich op onder andere sociaal gebied kunnen ontwikkelen. Mensen voelen zich daardoor gelukkiger (Farrington & Farrington, 2005). Dit blijkt indirect ook uit de enquêtes.

Voornamelijk ouderen hebben nu en in de toekomst behoefte aan aanpassing van de buurtbuslijn naar Zuidwolde. Mocht (een uitbreiding van) de buurtbuslijn 191 in de toekomst niet slagen dan is een virtuele marktplaats zoals Shuttledrive een alternatief. Dit zal in de toekomst eenvoudiger zijn, omdat ouderen dan meer gebruik maken van ICT mogelijkheden dan nu het geval is (Karahasanovic, 2009).

Volgens de het conceptueel model dat gebaseerd is op de theorieën van Vickerman (2001) en Elhorst & Oosterhaven (2002) is er een relatie tussen meer beschikbaarheid van openbaar vervoer en (een toename van) economische ontwikkeling. Volgens het conceptueel model vindt er (een toename van) economische ontwikkeling plaats in Zuidwolde en daardoor minder economische ontwikkeling in Alteveer-Kerkenveld. Uit de statistische analyse blijkt dat er een verband is tussen economische ontwikkeling en meer beschikbaarheid van openbaar vervoer, maar het is niet bekend of het om een positief of negatief verband gaat.

Dat er economische ontwikkeling plaats zal vinden in Zuidwolde bij een aanpassing blijkt indirect uit de enquête: 80 procent van de huishoudens die behoefte hebben aan een aanpassing verwachten vaker in Zuidwolde boodschappen te gaan doen (meer algemeen: voorzieningen te gaan gebruiken) bij een aanpassing van de buurtbuslijn. Daarnaast verwacht ook een klein aantal huishoudens zonder behoefte aan een aanpassing vaker in Zuidwolde boodschappen te gaan doen bij een aanpassing van de buurtbus naar Zuidwolde.

Uit de enquête is gebleken dat bedrijven niet of nauwelijks afhankelijk zijn van openbaar vervoer en dat een uitbreiding van de buurtbuslijn geen extra klanten zal brengen naar deze bedrijven. Daarnaast doet de consument van Alteveer-Kerkenveld zijn dagelijkse boodschappen al buiten het dorp (in Zuidwolde en/of Hoogeveen) doet. De hypothese van dit onderzoek kan hierdoor niet worden toegepast op Alteveer-Kerkenveld, maar (een toename van) economische ontwikkeling in Zuidwolde zou kunnen leiden tot een afname van economische ontwikkeling in Hoogeveen in plaats van Alteveer-Kerkenveld. Door de nieuwe verbinding is Zuidwolde immers dichterbij (gekomen) dan Hoogeveen. Meer beschikbaarheid van openbaar vervoer zou dus negatief kunnen bijdragen aan de ontwikkeling van economische activiteiten (de middenstand) in Hoogeveen. Of dit ook werkelijkheid is bij een aanpassing van de buurtbus zou uit een vervolgonderzoek moeten blijken. Dit is tevens een aanbeveling voor toekomstig onderzoek. Ook zou onderzocht kunnen worden hoe de huishoudens en de bedrijven in andere dorpen op de route van de buurtbuslijn 191 over een aanpassing denken en hoe een aanpassing hun (consumenten)gedrag wellicht kan veranderen.

Literatuurlijst

Banister, D. & Berechman, Y. (2000). The economic development effects of transport investments. Geraadpleegd op 19-10-2012 via http://books.google.nl/books?hl=nl&lr=&id=DK_YE19DmAgC&oi=fnd&pg=PA107&dq=Bannister+transport+investment+and+economic+development&ots=7hwrNlwtH_&sig=YVZnTGPJ1CMZ4DKc8ZeACkY3s#v=onepage&q=Bannister%20transport%20investment%20and%20economic%20development&f=false.

Banister, D. & Berechman, Y. (2001). Transport investment and the promotion of economic growth. *Journal of Transport Geography*, 9 (3), 209-218.

CBS Statline (2011). Geraadpleegd op 01-11-2012 via <http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?DM=SLNL&PA=70904ned&D1=3-10,17-19,114,120-124,178-179&D2=17446,17449&D3=7&HDR=T&STB=G1,G2&VW=T>. Den Haag/Heerlen: Centraal Bureau voor de Statistiek.

Centraal Bureau voor de Statistiek (2012). Geraadpleegd op 06-10-2012 via <http://www.cbs.nl/nl-NL/menu/methoden/begrippen/default.htm?ConceptID=243>. Den Haag/Heerlen: Centraal Bureau voor de Statistiek.

Elhorst, J.P., & Oosterhaven, J. (2002). Arbeidsmarkteffecten van nieuwe verkeersinfrastructuur. *Tijdschrift Vervoerswetenschap* 4 (12), 55-60.

Farrington, J. & Farrington C. (2005). Rural accessibility, social inclusion and social justice: towards conceptualisation. *Journal of Transport Geography*, 13, 1-12.

Flowerdew, R. & Martin, D. (2005) *Methods in Human geography: a guide for students doing a research project*. London: Pearson Education Limited.

Harms, L., Olde Kalter, M. & Jorritsma, P. (2010). Krimp en mobiliteit: gevolgen van demografische veranderingen voor mobiliteit. Geraadpleegd op 06-10-2012 via http://www.vanmeernaarbeter.nl/sites/vanmeernaarbeter.nl/files/600b62e5-7c10-4b8e-a41a-6788feb32082_tcm195-277632.pdf. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Karahasanovic, A., Brandtzaeg, P.B., Heim, J., Lüders, M., Vermeir, L., Pierson, J., Lievens, B., Vanattenhoven, J. & Jans, G. (2009). Co-creation and user-generated content—elderly people's user requirements. *Computers in Human Behavior*, 25 (3), 655-678.

Kennisplatform Verkeer en Vervoer (2006). Langs de rand van het openbaar vervoer. Een verkenning naar de exclusiviteit van de concessie. Geraadpleegd op 23-10-2012 via <http://www.kpVV.nl/KpVV/KpVV-Overige-Content/KpVV-Overige-Content-Media/Bijlagen-publicaties/Langs-de-rand-van-het-OV-tbv-internetpdf.pdf>.

Kennisplatform Verkeer en Vervoer (2009). Boer zoekt bus. Geraadpleegd op 09-10-2012 via <http://www.kpVV.nl/KpVV/KpVV-Overige-Content/KpVV-Overige-Content-Media/Bijlagen-publicaties/Boer-zoekt-Bus-02-totaal-eBookpdf.pdf>.

LISA bedrijfsregister (2010). Bedrijven in Alteveer en Kerkenveld in 2010.

Nationaal Netwerk Bevolkingsdaling (2009). Positionpaper 'Krimp en onderwijs'. Geraadpleegd op 06-10-2012 via <http://www.onderwijsarbeidsmarkt.nl/publicaties/2010/positionpaper-krimp-en-onderwijs/?print=1>. S.l. S.n.

O'Leary, Z. (2010). *The essential guide to doing your research project*. London: SAGE.

Onderzoeksgroep TOR (2007). De sociale effecten van basismobiliteit in niet-stedelijke gebieden. Geraadpleegd op 28-11-2012 via <http://www.mobielvlaanderen.be/studies/basismobiliteit/eindrapport.pdf>. S.l. S.n.

Pater, B. de (2009). *West-Europa. Hoofdlijnen van geografie en ruimtelijke planning*. Assen: Van Gorcum.

Planbureau voor de Leefomgeving (2012). Geraadpleegd op 06-10-2012 via <http://www.pbl.nl/publicaties/2012/bevolkingsprognoses-2010-2040>. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Shuttledrive (2013). Geraadpleegd op 11-01-2013 via <https://www.shuttledrive.nl/>.

Strijker, D. (2012). Bejaarden in de trein. Geraadpleegd op 24-11-2012 via <http://www.groningerdorpen.nl/nieuws/column-dirk-strijker/395-bejaardenindetrein>.

Van Dale (2013). *Mobiliteit*. Geraadpleegd op 10-01-2013 via <http://www.vandale.nl/opzoeken?pattern=mobiliteit&lang=nn>.

Vickerman, R. (2001). Economic impacts of large transport infrastructure projects. In: J. Oosterhaven & D. Strijker (Red.), *Effecten magneetweefbaan Randstad – Noord-Nederland* (pp. 15-27). Groningen: Stichting Ruimtelijke Economie Groningen.

Velaga, N.R., M. Beecroft, J.D. Nelson, D. Corsar en P. Edwards (2012). Transport poverty meets the digital divide: accessibility and connectivity in rural communities. In: *Journal of Transport Geography*. Elsevier.

Wissen, L. van (2008). Het Noorden in een krimp? *Girugten*, 39(3), 8-10.

Woods, M. (2005). *Rural geography: processes, responses and experiences in rural restructuring*. London: SAGE.

Bijlage 1. Begeleidende brief enquête.



rijksuniversiteit
 groningen

faculteit ruimtelijke
 wetenschappen

Rijksuniversiteit Groningen
 Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen
 Landlevens 1
 9747 AD Groningen
 Postbus 800
 9700 AV Groningen

www.rug.nl/frw

Datum
 2 november 2012

Onderwerp
 Enquête

Dag bewoner(s) van Alteveer-Kerkenveld,

Als studente Sociale Geografie doe ik onderzoek naar de relatie tussen openbaar vervoer en bedrijvigheid, met Alteveer-Kerkenveld als studiegebied. De begeleider van het onderzoek is prof.dr. Dirk Strijker. Samen met Plaatselijk Belang Alteveer-Kerkenveld doe ik onderzoek naar de mogelijke behoefte aan een aanpassing van de buurtbuslijn 191 richting Zuidwolde. Plaatselijk Belang Alteveer-Kerkenveld vraagt daarom de enquête in te vullen. De vragenlijst zal hooguit 5 minuten van uw tijd in beslag nemen. De vragenlijst bestaat uit 18 gesloten vragen en 2 open vragen, waarvan u misschien niet alle vragen kunt of wilt beantwoorden. Het invullen van de vragenlijst is natuurlijk vrijwillig.

De buurtbuslijn 191 gaat elk uur van Drogeropslagen via Linde, via Kerkenveld en via Alteveer naar Hoogeveen. Vanuit Hoogeveen gaat de buurtbus via Alteveer en via Kerkenveld naar Drogeropslagen. De buurtbus wordt bestuurd door vrijwilligers en gaat doordeeweeks tussen 7.45 uur 's morgens en 18.45 uur 's avonds.

De enquête zal worden opgehaald op woensdag 14 november, maar u kunt de enquête na het invullen ook inleveren vóór dinsdag 13 november. Inleveren is mogelijk op twee adressen, Talensstraat 30 (Kerkenveld) en Alkesingel 1 (Alteveer). Om zo efficiënt mogelijk te werk te kunnen gaan willen we u vragen om uw adres op de envelop te schrijven wanneer u ervoor kiest de enquête in te leveren. Zo kan worden voorkomen dat vrijwilligers onnodig langskomen. Anonimiteit blijft in dit onderzoek in elk geval gewaarborgd, ook wanneer u kiest voor inleveren.

De uitkomsten van dit onderzoek zullen bekend worden gemaakt op de website van Alteveer- Kerkenveld (www.alteveerkerkenveld.nl).

Bij voorbaat dank,

Myriam Grimberg

Bijlage 2. Enquête huishoudens en bedrijven Alteveer-Kerkenveld.

Vraag 1. Wat is uw leeftijd?

- 15-24 jaar 25-44 jaar 45-64 jaar 65 plus

Vraag 2. Wat is uw opleidingsniveau (afgeronde opleiding)?

- Basisonderwijs
 Middelbaar (VMBO, HAVO, VWO, MBO)
 Hoger (HBO, WO)
 Anders

Vraag 3. Wat is uw geslacht?

- man vrouw

Vraag 4. Wat is de samenstelling van uw huishouden?

- Eenpersoons zonder kinderen
 Eenpersoons met kinderen
 Getrouwd/partnerschap zonder kinderen
 Getrouwd/partnerschap met kinderen

Vraag 5. Met welk vervoermiddel reist u het vaakst?

- auto fiets openbaar vervoer

Vraag 6. Met welk vervoermiddel reist uw partner het vaakst? Indien niet van toepassing, door naar vraag 7.

- auto fiets openbaar vervoer

Vraag 7. Met welk vervoermiddel reist uw kind/reizen uw kinderen het vaakst? Indien niet van toepassing, door naar vraag 8.

- auto fiets openbaar vervoer

Vraag 8. Gebruikt u de buurtbuslijn 191 weleens?

- ja.
Hoe vaak? dagelijks wekelijks hoogstens 1 x per maand
 nee

Vraag 9. Heeft u of een van uw gezinsleden behoefte aan een aanpassing van de buurtbuslijn 191 naar Zuidwolde? Indien niet van toepassing, ga door naar vraag 13.

- ja nee

Vraag 10. Zo ja, welk gezinslid of welke gezinsleden zijn dit? Meerdere antwoorden mogelijk.

- man vrouw kinderen

Vraag 11. Om welke reden(en)? Meerdere redenen mogelijk.

- werk school zorg(instellingen) familie/vrienden ontspanning
 voorzieningen, zoals _____

Vraag 12. Hoe vaak zou wat u en/of uw gezinsleden betreft de buurtbus naar Zuidwolde moeten rijden doordeweeks?

Om elk(e) _____ uur. Vul een getal in.

Vraag 13. Verwacht u dat u of een van uw gezinsleden de buurtbus (vaker) gaat gebruiken indien de buurtbuslijn 191 ook langs Zuidwolde gaat?

- ja nee

Vraag 14. Verwacht u of een van uw gezinsleden vaker in Zuidwolde boodschappen te gaan doen en vaker gebruik te maken van voorzieningen daar wanneer er een aanpassing van de buurtbuslijn 191 plaatsvindt?

ja nee

Vraag 15. Bent u ondernemer met een bedrijf in Alteveer-Kerkenveld?

ja nee (Ga door naar vraag 20)

Vraag 16. Wat is de aard van uw bedrijf? (invullen)

Vraag 17. In hoeverre is uw bedrijf afhankelijk van openbaar vervoer?

erg afhankelijk een beetje afhankelijk niet of nauwelijks afhankelijk

Vraag 18. Waar haalt uw bedrijf de omzet vooral vandaan? Meerdere antwoorden mogelijk.

- Alteveer-Kerkenveld
- Dorpen buiten Alteveer-Kerkenveld
- Gemeente (De Wolden)
- Overig gebied

Vraag 19. Zou een aanpassing van de buurtbuslijn 191 naar Zuidwolde meer klanten naar uw bedrijf brengen?

ja nee

Vraag 20. Wat is uw mening over een mogelijke aanpassing van de buurtbuslijn 191 naar Zuidwolde? Deze vraag alleen beantwoorden wanneer u nog iets aan deze enquête wilt toevoegen.

Algemene opmerkingen (mogelijkheid):

Bijlage 3. Kruistabellen en de bijbehorende chi-kwadraattoetsen

1. Meer beschikbaarheid van openbaar vervoer en (een toename van) economische ontwikkeling

		Zuidwolde winkelen		Totaal
		ja	nee	
Behoeftte aan aanpassing	ja	44	11	55
	nee	21	166	187
Totaal		65	177	242

Tabel 11. Kruistabel behoefte aan aanpassing tegenover verwachting vaker in Zuidwolde boodschappen doen.

Aantal cases	242
Significantieniveau chi-kwadraattoets	0,000

Tabel 12. Chi-kwadraattoets behoefte aan aanpassing en verwachting vaker in Zuidwolde boodschappen doen.

2. Verwachting vaker gebruik buurtbus en verwachting vaker in Zuidwolde boodschappen doen

		Zuidwolde winkelen		Totaal
		ja	nee	
Verwachting vaker gebruik	ja	60	14	74
	nee	5	163	168
Totaal		65	177	242

Tabel 13. Kruistabel verwachting vaker gebruik buurtbus tegenover verwachting vaker in Zuidwolde boodschappen doen.

Aantal cases	242
Significantieniveau chi-kwadraattoets	0,000

Tabel 14. Chi-kwadraattoets verwachting vaker gebruik buurtbus en verwachting vaker in Zuidwolde boodschappen doen.

3. Behoeftte aan een aanpassing en verwachting vaker gebruik buurtbus

		Verwachting vaker gebruik		Totaal
		ja	nee	
Behoeftte aan aanpassing	ja	52	3	55
	nee	22	165	187
Totaal		74	168	242

Tabel15. Kruistabel behoefte aan aanpassing tegenover verwachting vaker gebruik buurtbus.

Aantal cases	242
Significantieniveau chi-kwadraattoets	0,000

Tabel 16. Chi-kwadraattoets behoefte aan aanpassing en verwachting vaker gebruik buurtbus.

4. Gebruik buurtbuslijn en behoefte aan een aanpassing

	Behoeftte aan aanpassing		Totaal	
	ja	nee		
Gebruik buurtbuslijn	ja	24	25	49
	nee	31	162	193
Totaal		55	187	242

Tabel 17. Kruistabel gebruik buurtbuslijn tegenover behoefte aan aanpassing buurtbus.

Aantal cases	242
Significantieniveau chi-kwadraattoets	0,000

Tabel 18. Chi-kwadraattoets gebruik buurtbuslijn en behoefte aan aanpassing buurtbus.

