

*Bachelorthesis*

# Wonen in landelijk gebied

In hoeverre bereikbaarheid van invloed is op de leefbaarheid van de woonomgeving van landelijke gemeenten in Noord-Nederland

Lisa Katuin  
Bachelorthesis Sociale Geografie en Planologie  
Datum: 16 februari 2014  
Begeleider: Prof. Dr. D. Strijker



university of  
 groningen

faculty of spatial sciences



Ministerie van Binnenlandse Zaken en  
Koninkrijksrelaties

## Samenvatting

---

Deze thesis behandelt de relatie tussen bereikbaarheid en de leefbaarheid van de woonomgeving in landelijke gebieden in Noord-Nederland. De mate van bereikbaarheid van landelijke gebieden is van invloed op hoe leefbaarheid wordt ervaren. Zo kan slechte bereikbaarheid van landelijk gebieden de oorzaak zijn van verdwijnende voorzieningen en de daaropvolgende bevolkingskrimp (Woods, 2005). Een goede bereikbaarheid van gebieden kan daarentegen leiden tot verstedelijking van een gebied, wat een toename van stedelijke druk op landelijke gebieden als gevolg kan hebben. Deze oorzaak-gevolgcyclus werkt in beide situaties verder in een negatieve spiraal (Steenbekkers et al. , 2006). Met dit onderzoek wordt getracht inzicht te geven in hoeverre bereikbaarheid van landelijke gebieden van invloed is op het ervaren van leefbaarheid in deze landelijke gebieden. Dit gebeurt aan de hand van de volgende hoofdvraag: *In hoeverre is de mate van bereikbaarheid van invloed op de leefbaarheid van de woonomgeving van landelijke gemeenten in Noord-Nederland?* In dit onderzoek in gebruik gemaakt van de data van WoonOnderzoek Nederland. Respondenten hebben in dit onderzoek op een schaal van 1 t/m 5 aangegeven hoe tevreden ze zijn wat betreft hun woonomgeving. Deze tevredenheidswaardering is gelijk gesteld aan een leefbaarheidsvariabele. Bij afwezigheid van een afstandsvariabele tot de stad is een nieuwe bereikbaarheidsvariabele opgesteld. Deze nieuwe variabele bevat de afstanden tussen landelijke gemeenten en hun dichtstbijzijnde stad. Met deze twee variabelen is een één-factor variantie-analyse uitgevoerd om de gemiddelde tevredenheid in gebieden te meten. Met behulp van deze toetsingen is getracht gebieden in te delen op diverse soorten landelijke gebieden. Vervolgens zijn lineaire regressies gebruikt om binnen deze verschillende afstandsranges significante verschillen te ontdekken tussen de afstand tot stad en leefbaarheid van landelijke gemeenten. Hieruit is naar voren gekomen dat er geen significant verband is tussen de bereikbaarheid van landelijke gemeenten en de leefbaarheid in de landelijke gemeenten. Aldus is het niet mogelijk gebleken significante beweringen te doen over de invloed van bereikbaarheid en leefbaarheid van landelijke gemeenten in Noord-Nederland. Het is echter wel gelukt een koppeling te maken tussen de mate van bereikbaarheid van landelijke gebieden en het type platteland dat hiermee correspondeert. Concluderend kan gesteld worden dat de mate van leefbaarheid in een gebied niet enkel afhankelijk is van de mate van bereikbaarheid van een gebied.

# Inhoudsopgave

<b>1. Inleiding</b> .....	<b>4</b>
1.1. Aanleiding .....	4
1.2. Probleem- , doel- en vraagstelling .....	5
1.3. Opbouw thesis .....	5
<b>2. Theoretische kader</b> .....	<b>6</b>
2.1. Definiëring landelijk gebied .....	6
2.1.1. Literaire definiëring .....	6
2.1.2. Statistische definiëring .....	6
2.2. Wat is leefbaarheid? .....	7
2.2.1. Definiëring van het begrip leefbaarheid.....	7
2.2.2. Het onderscheid tussen de objectieve benadering en de subjectieve benadering .....	7
2.3. Wat is de relatie tussen bereikbaarheid en leefbaarheid? .....	8
2.3.1. Landelijke gebieden nabij de stad .....	8
2.3.2. Tussengelegen gebieden .....	8
2.3.3. Afgelegen landelijke gebieden .....	9
2.5. Een sociale typologie van plattelandsgebieden.....	10
2.5. Sense of place .....	10
2.6. Hypothesestelling .....	10
2.7. Conceptueel model.....	11
<b>3. Methodologie</b> .....	<b>12</b>
3.1. Methode .....	12
3.2. Dataverzameling .....	12
3.3. Data- analyse .....	15
3.3.1. Variabelen.....	15
3.3.2. Statistische toetsing .....	15
3.4. Reflectie .....	15
3.5. Ethische vraagstukken .....	16
<b>4. Resultaten</b> .....	<b>17</b>
4.1. Statistische analyse.....	17
4.2. Typologie van plattelandsgebieden gekoppeld aan de mate van bereikbaarheid.....	19
4.3. Discussie .....	20
<b>5. Conclusie</b> .....	<b>22</b>
5.1. Conclusie.....	22
5.2. Aanbevelingen .....	22
<b>6. Reflectie</b> .....	<b>23</b>
Literatuurlijst .....	24
Bijlagen .....	27

# 1. Inleiding

## 1.1. Aanleiding

In maart 2012 werd de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) goedgekeurd door minister Schultz van Haegen van Infrastructuur en Milieu. In de SVIR worden de plannen voor komende jaren op het gebied van ruimte en mobiliteit uiteengezet. Het gaat hier bijvoorbeeld om infrastructuurprojecten waarin komende jaren geïnvesteerd wordt en de focus van de Rijksoverheid op nationaal belang, zoals de verbetering van de bereikbaarheid in de Randstad. Naast het oplossen van knelpunten in de Randstad, zal de overheid zich ook bezighouden met de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal. De samenhang tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit zal worden versterkt. Door een nieuwe bereikbaarheidsindicator te introduceren hoopt het Rijk meer regionaal maatwerk op het gebied van mobiliteit te kunnen leveren. Daarnaast wordt in de SVIR door het kabinet een beeld beschreven over hoe Nederland er in 2040 uit zou moeten zien. Kernpunten hiervan zijn een concurrerend, veilig, leefbaar en bereikbaar Nederland. In de SVIR zijn drie Rijksdoelen geformuleerd die op lange termijn (tot 2028) worden nagestreefd :

- Vergroting van de concurrentiekracht door middel van een aantrekkelijker (internationaal) vestigingsklimaat;
- Het streven naar een leefbare en veilige leefomgeving waarin unieke, natuurlijke en cultuurhistorische waarden als uitgangspunt worden genomen;
- De verbetering van de bereikbaarheid

Provincies en gemeenten hebben meer bevoegdheden gekregen in het nieuwe (mobiliteits)beleid, decentralisatie is de laatste jaren sterk gegroeid in Nederland. Deze overheden zijn goed op de hoogte van wat er speelt op regioniveau en weten daarom beter wat de wensen zijn van de plaatselijke bewoners, bedrijven en organisaties. Provincies en gemeenten kunnen daarom juiste afwegingen maken over wat er in een gebied gebeuren moet. Dit betreft onder andere de verstedelijking en het behouden van groene ruimte in hun regio en welke kansen en gevolgen dit met zich meebrengt (Rijksoverheid, 2012). Het samenwerkingsverband tussen grote plattelandsgemeenten, ook wel de P10 genoemd, zal er toe moeten leiden dat de overheid meer aandacht aan het platteland zal gaan besteden. De helft van deze plattelandsgemeenten bevinden zich in Noord Nederland. Het betreft hier de gemeenten Opsterland, Ooststellingwerf, Aa en Hunze, Borger-Odoorn en Westerveld. Deze plattelandsgemeenten zetten zich in voor onder andere de functieveranderingen op het platteland, nieuwe economische kansen en de leefbaarheid in de kernen (P10, 2014). De functieveranderingen die het platteland in Nederland heeft ondergaan, kunnen gekenmerkt worden als een overgang van een *modern* naar een *postmodern* platteland. De grote plattelandsgemeenten hebben als doel om de grote verscheidenheid van ruimteclaims, ruimtegebruiksfuncties en ruimtegebruikers actief te begeleiden (Daalhuizen et al. , 2008).

De focus op de verbetering van de relatie tussen leefbaarheid en bereikbaarheid, welke ten goede zal komen aan het vestigingsklimaat, is niet vreemd. Steden en de bijbehorende netwerken zijn altijd van sterke invloed geweest op de ontwikkeling van de omliggende regio's. Deze verschillen in stedelijkheid en de daarbij toebehorende mate van bereikbaarheid leidt tot het definiëren van stad en de landelijke gebied (Antrop, 2004). De verstedelijking zal zich komende jaren blijven voorzetten en door de urbanisatie blijft de stedelijke druk op landelijke gebieden toenemen. Dit ruimtelijk proces is bijvoorbeeld terug te zien rondom het Groene Hart in relatie met de Randstad (Nabielek et al., 2012). Of stedelijke druk ook van invloed is op de leefbaarheid in landelijke gebieden en in hoeverre de bereikbaarheid van deze gebieden hierin een rol speelt, zal in dit onderzoek nader bekeken worden.

## **1.2. Probleem-, doel- en vraagstelling**

De invloed en functie van landelijke gebieden zijn in de afgelopen decennia veranderd. Het landelijk gebied komt steeds meer onder invloed van de steden te liggen (Antrop, 2004). De stedelijke druk die uitgeoefend wordt op deze landelijke gebieden heeft zo zijn eigen uitwerking op de leefbaarheid in een gebied. Uit onderzoek is gebleken dat het niveau van de leefbaarheid in een meer stedelijk gebied op een lager niveau bevindt dan in landelijke gebieden (RIGO, 2013). Echter, wanneer er een te grote afstand tussen platteland en stad ontstaat, werkt dit wederom negatief op de leefbaarheid in het landelijk gebied ( “ het meer perifere gelegen plattelandsgebied “) (Steenbekkers et al., 2006).

Het doel van dit onderzoek is dan ook om inzicht geven of bereikbaarheid van invloed is op de leefbaarheid van de woonomgeving in landelijk gebieden. Het onderzoeksgebied waarop de hoofdvraag betrekking heeft is Noord- Nederland. Onder Noord-Nederland vallen de provincies Groningen, Friesland en Drenthe. De hoofdvraag is als volgt samengesteld:

*In hoeverre is bereikbaarheid van invloed op de leefbaarheid van de woonomgeving in landelijke gemeenten in Noord-Nederland?*

Om de hoofdvraag te kunnen beantwoorden zijn de volgende deelvragen en - onderwerpen opgesteld:

1. *Wat wordt verstaan onder landelijk gebied?*
  - Beschrijvende definiëring
  - Statistische definiëring
2. *Wat is leefbaarheid?*
  - Objectieve benadering
  - Subjectieve benadering
3. *Wat is de relatie tussen leefbaarheid en bereikbaarheid?*
  - Landelijke gebieden in de nabijheid van een stad
  - Tussengebieden
  - Afgelegen landelijke gebieden

## **1.3. Opbouw thesis**

In deze thesis zal een overzicht gegeven worden van relevante theorieën en concepten met betrekking tot de hoofdvraag. Dit zal in hoofdstuk 2 gedaan worden door middel van een theoretisch kader. In hoofdstuk 3 wordt vervolgens de gebruikte methodologie uiteengezet, waarna de resultaten van het onderzoek besproken zullen worden in hoofdstuk 4. Tenslotte zal hoofdstuk 5 conclusies en aanbevelingen bevatten, gevolgd door een reflectie op het onderzoek, de literatuurlijst en bijlagen.

## 2. Theoretisch kader

In dit theoretisch kader zullen enkele aspecten van de hoofdvraag worden uitgelicht. Eerst wordt het begrip landelijk gebied uiteengezet, waarna het begrip leefbaarheid nader toegelicht zal worden. Tenslotte zal gekeken worden naar de relatie tussen bereikbaarheid en de leefbaarheid van landelijke gebieden.

### 2.1. Definiëring landelijk gebied

#### 2.1.1. Literaire definiëring

Het onderscheid tussen stad en (platte)land wordt al eeuwen gebruikt om onszelf een plaats te geven in de wereld om ons heen. Halfacree (1993) maakte het onderscheid tussen landelijk en stedelijk gebied op basis van de volgende benaderingen:

*Beschrijvende definities*; deze zijn gebaseerd op de aanname dat er een duidelijk onderscheid gemaakt kan worden tussen stad en land op basis van sociaal-ruimtelijke karakteristieken. Denk hierbij aan populatieaantallen. Er wordt verondersteld dat steden over een hoger populatieaantal beschikken dan landelijke gebieden. De definiëring van steden en dorpen zijn echter locatieafhankelijk, per land worden andere definities gehanteerd in verband met verschillende populatiegroottes, wat zou kunnen leiden tot een moeilijkheid in metingen.

*Sociaal-culturele definities*; zorgen voor het onderscheiden van stedelijke en landelijke gemeenschappen op basis van hun waarden en gewoontes op sociaal en cultureel gebied. Het sociaal-cultureel model ontwikkeld door Louis Wirth (1938, in Woods, 2005) suggereert dat het stedelijk leven dynamisch, instabiel en onpersoonlijk is, maar tevens gevarieerde contacten biedt door werk, huis en vrije tijd. Landelijk gebied wordt gekarakteriseerd als stabiel, geïntegreerd en hiërarchisch, waar sociaal contact plaatsvindt met dezelfde mensen in variërende situaties. Ook Antrop (2007) benadrukt het verschil in levenswijze en visie op de leefomgeving tussen stedelingen en plattelandsbewoners.

*Landelijk gebied als sociale representatie*; deze benadering kijkt naar de associaties die mensen hebben wanneer er gesproken wordt over het landelijke. Halfacree zorgt hier voor een wat robuuste, maar tevens flexibelere manier van definiëren. Deze benadering suggereert dat een gebied niet landelijk is vanwege door zijn economie, populatieaantallen of overige structurele karakteristieken, maar omdat de bewoners het gebied gevoelsmatig interpreteren als landelijk. Deze definiëring is onbewust gevormd door onder andere de media, films, boeken en ervaringen. Dit zorgt voor de beïnvloeding van het gedrag en houding ten opzichte van landelijk gebied, zoals beschermingsdrang van de visie die men heeft ten opzicht van landelijk gebied, wanneer er veranderingen of ontwikkelingen plaatsvinden in het landelijk gebied (Woods, 2005).

#### 2.1.2. Statistische definiëring

Zoals Halfacree (1993) beschrijft kan er een scheiding tussen stad en (platte)land gemaakt worden op basis van sociaal-ruimtelijke kenmerken. Onderdeel van deze beschrijvende definiëring is de statistische definiëring. Het Centraal Bureau voor de Statistiek (2014) werkt met een mate van stedelijkheid waarbij gebruik gemaakt wordt van de omgevingsadressendichtheid, afgekort als OAD. In de landelijke wijk- en buurtindeling wordt jaarlijks de stedelijkheid van buurten vastgesteld. De categorieën kunnen als volgt worden afgebakend:

- Zeer sterk stedelijk (Meer dan 2 500 adressen per vierkante kilometer)
- Sterk stedelijk (1 500 – 2 500 adressen per vierkante kilometer)
- Matig stedelijk (1 000 – 1 500 adressen per vierkante kilometer)
- Weinig stedelijk (500 – 1 000 adressen per vierkante kilometer)
- Niet stedelijk (Minder dan 500 adressen per vierkante kilometer)

### *Landelijk gebied*

Bij een OAD van minder dan 1000 adressen per vierkante kilometer wordt het gebied meestal tot het landelijk gebied gerekend. De categorieën *weinig stedelijk* en *niet stedelijk* vallen onder de benaming landelijk gebied (Centraal Bureau voor de Statistiek, 2014).

## **2.2. Wat is leefbaarheid?**

### *2.2.1. Definiëring van het begrip leefbaarheid*

Leefbaarheid is een breed begrip. Ondanks vele discussies die hebben plaatsgevonden is er nog steeds geen eenduidige definitie ontwikkeld van wat leefbaarheid precies betekent, laat staan hoe het te meten is (Appleyard et al, 2014). Volgens Gutberlet & Hunter (2008) kan leefbaarheid op lokaal niveau het best gedefinieerd worden wanneer het refereert naar de kwaliteit van leven van een groep mensen die leven op een bepaalde plek. Appleyard et al. (2014) stellen dat leefbaarheid het best omschreven kan worden “as an individual’s ability to readily access opportunities to improve his or her personal quality of life” (p.62). Leefbaarheid kan ook gezien worden als “a statement of desires related to the contentment with life in a particular location”(De Chazal et al. 2010, p. 587). De definitie die gebruikt zal worden voor dit onderzoek is afkomstig van Leidelmeijer et al. (2008). Zij omschrijven leefbaarheid als “de mate waarin de leefomgeving aansluit bij de voorwaarden en de behoeften die er door de mens aan worden gesteld” (p.14).

Wanneer gekeken wordt naar het definiëren van leefbaarheid is het opvallend dat zowel sociale als omgevingsfactoren regelmatig worden gebruikt om leefbaarheid te omschrijven. Leefbaarheid wordt door diverse auteurs kan dan ook gezien als een combinatie van zowel fysiek, economisch, als sociaal ruimtelijke factoren (Lowe et al., 2013; Hankins & Powers, 2009; Pacione, 1990).

### *2.2.2. Het onderscheid tussen de objectieve benadering en de subjectieve benadering*

Leefbaarheid kan vanuit twee perspectieven benaderd worden. Enerzijds is dat de objectieve benadering, waarin fysieke omgevingskenmerken een grote rol spelen. Daartegenover staat de subjectieve benadering van een gebied. Subjectieve indicatoren nemen de beleving van een gebied als uitgangspunt. Over het algemeen wordt zowel het objectieve als subjectieve perspectief van leefbaarheid als belangrijk onderdeel gezien voor het meten van leefbaarheid (Lowe et al., 2013). Voor het maken van beleid is het belangrijk om de relatie tussen de objectieve en subjectieve benadering van leefbaarheid te begrijpen. Beleid kan namelijk invloed uitoefenen op de fysieke omgevingskenmerken, waardoor de subjectieve beleving van de leefomgeving beïnvloed zou kunnen worden (Thorborg et al., 2006).

Indelingen die gemaakt worden met betrekking tot objectieve en subjectieve leefbaarheid scharen zich vaak rondom fysieke en sociale componenten. Deze samenhang is terug te zien in bijvoorbeeld het economische aspect van leefbaarheid. De inkomens van de bewoners kunnen onder het sociale domein geschaard worden. Echter, de waarde van vastgoed valt onder het fysieke domein. Discussabele onderwerpen zijn ook aspecten als veiligheid en voorzieningen. Voorzieningen of veiligheid zijn namelijk niet per definitie onder te verdelen in het sociale of fysieke domein van leefbaarheid, er is regelmatig sprake van een combinatie van deze twee componenten (Leidelmeijer et al., 2003). Tenslotte is ook bereikbaarheid een omgevingscomponent. Deze leefbaarheidsindicator wordt als onderdeel gezien van de objectieve benadering (VROM, 2004).

De drie indicatoren *publieke ruimte*, *voorzieningsniveau* en *bereikbaarheid* zullen fungeren als de kernindicatoren van de objectieve benadering van leefbaarheid in dit onderzoek. Wat betreft de subjectieve kernindicatoren worden de indicatoren *sociale interactie*, *tevredenheid van de leefomgeving* en *bevolkingssamenstelling* (Leidelmeijer et al., 2008) als belangrijkste elementen gekenmerkt. Dat wil zeggen dat bij het verder benoemen van het begrip leefbaarheid deze zes kerncomponenten in acht zijn genomen.

## 2.3. Wat is de relatie tussen bereikbaarheid en leefbaarheid?

### *Bereikbaarheid*

Van Wee et al. (2013) verwoorden bereikbaarheid als volgt: “Bereikbaarheid geeft aan in welke mate ruimtelijk-infrastructurele configuratie mensen in staat stelt ruimte gebonden activiteiten op verschillende locaties op diverse tijdstippen uit te oefenen (perspectief van personen), alsmede in welke mate de ruimtelijk-infrastructurele configuratie bedrijven, voorzieningen en andere activiteitenplaatsen in staat stelt mensen, goederen en informatie op diverse tijdstippen te ontvangen (perspectief van activiteiten)” (p. 5). Smith (1977, in Farrington, 2005) is van mening dat locatie erg relevant is voor de mogelijkheden in het leven van een individu. Men is vaak wat voorzieningen en tevredenheid betreft afhankelijk van de toegankelijkheid die de omgeving hem biedt. Er moet echter wel in acht genomen worden dat locatie *alleen*, niet per definitie de enige factor is die het verschil in leefbaarheidsniveau tussen landelijke gebieden kan verklaren.

### *2.3.1. Landelijke gebieden nabij de stad*

Bij het kijken naar grote steden is vaak het karakteristieke patroon van de stervormige *urban sprawl* terug te zien (figuur 1). Deze vorm ontstaat doordat de meeste stedelijke ontwikkeling plaatsvindt langs de hoofdwegen in en rondom de stad. Deze ontwikkeling langs de hoofdwegen leidt tot een verbetering van de bereikbaarheid van het stedelijk gebied. Wanneer in de loop der tijd de vraag naar nieuwe en verbeterde infrastructuur stijgt (door toegenomen mobiliteit), zal dit leiden tot de ontwikkeling van *edge cities* (Van Wouden et al., 2001). Dit zijn grote multifunctionele concentraties van kantoren, retail, recreatie- en woongebieden op een aanzienlijke afstand van de historische stad (Bontje & Burdack, 2005). Door de verbeterde verbinding tussen deze urbane plekken kunnen landelijke gebieden vaak relatief onaangetaast tussen deze gebieden blijven bestaan. Dit is te verklaren doordat stedelijke gebieden de tendens hebben om onderling de contacten te versterken terwijl de verbinding met dichtbij liggende kleinere gebieden een minder grote prioriteit heeft (Haggett, 1975). De landelijke gebieden die in deze stedelijke schaduw komen te liggen ondervinden weinig verandering en behouden juist hun waarde doordat de ruimte relatief onaangetaast blijft. Echter, deze landelijke gebieden staan wel onder invloed van de stad (Antrop, 2004). Deze landelijke gebieden zijn nog steeds goed bereikbaar, toegankelijk vanuit en naar de stad, en staan dus relatief sterk onder invloed van de nabijgelegen steden. Deze bereikbaarheid heeft tevens werking op de leefbaarheid van het nabij gelegen landelijk gebied. Door het ruimtegebrek en de beperkte autobereikbaarheid in de stad zelf zullen de voorzieningen uitschuiven naar locaties aan de stadsrand. Deze locaties zijn goed te bereiken vanaf de snelweg en er is tevens genoeg ruimte voor grootschalige bebouwing. Hierdoor neemt het autogebruik en stedelijke druk toe, wat een negatief effect heeft op de leefbaarheid (Janssen et al., 2006).

### *2.3.2. Tussengelegen gebieden*

Uit onderzoek van het RIGO (2013) blijkt dat kernen die tussen 1998-2012 met een bevolkingskrimp van meer dan 2,5 procent te maken hebben gehad, onder het nationaal gemiddelde scoren wat betreft leefbaarheidsontwikkeling. Daarnaast worden kernen die een bevolkingsgroei van meer dan tien procent laten zien negatiever beoordeeld op hun leefbaarheid. Er kan logischerwijs aangenomen worden dat de kernen met een grote groei (meer dan 10 procent) tot een meer verstedelijkt gebied gerekend worden. De kernen die lichtelijk groei of krimp hebben ervaren (max. 2,5 procent) scoren daarentegen boven of rondom het landelijk gemiddelde. Gebieden die de nationale trend volgen zouden dan ook als meest positief geclassificeerd kunnen worden. Vermoedelijk zijn dit voornamelijk gebieden die zich tussen stedelijk gebied en afgelegen landelijk gebied bevinden. De bereikbaarheid en afstand tot deze gebieden ligt waarschijnlijk op een gevoelsmatig goedgekeurde afstand ten opzicht van de stad, waardoor voorzieningen relatief dichtbij zijn maar niet de druk van het stedelijk gebied ervaren wordt. Of de zogenaamde tussengebieden ook daadwerkelijk hoger scoren op de leefbaarheid wordt in deze thesis nader onderzocht.

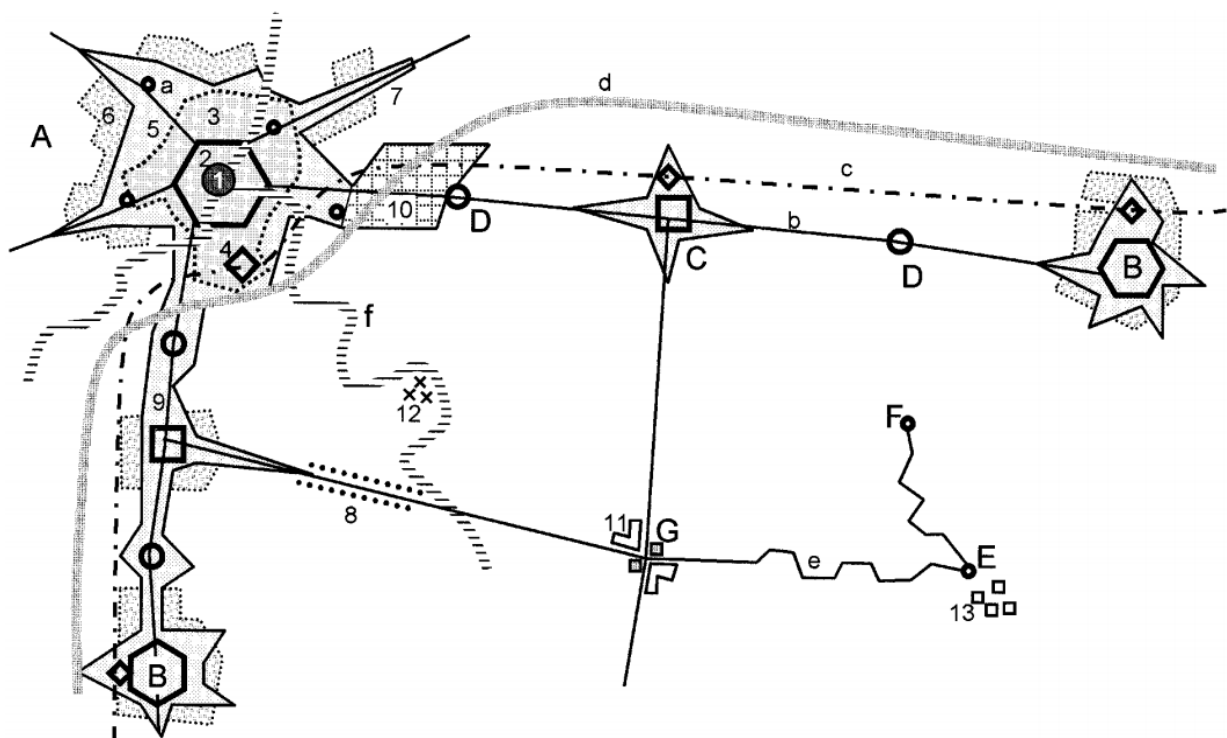


### 2.3.3. Afgelegen landelijke gebieden

Verbeterde bereikbaarheid heeft ook urbaniserende processen in afgelegen landelijke gebieden teweeg gebracht. Hierbij kan gedacht worden aan nieuwe stedelijke ontwikkeling in gebieden die op erg afgelegen plekken liggen. Door nieuwe en/of verbeterde wegen trekken deze sterk rurale gebieden snel kleine industrieën, commercie en horeca aan. Deze bedrijven worden aangetrokken door de grote hoeveelheid open ruimte die nog beschikbaar is rondom deze rurale gebieden. Deze plekken ondervinden plotseling een explosie van sociale, economische en culturele veranderingen in de omgeving (Antrop, 2004). Echter, landelijke gebieden ondervinden steeds meer de gevolgen van de afname in voorzieningen. Het betreft hier voornamelijk de *meer afgelegen* landelijke gebieden. Dit is vooral terug te zien in het aanbod in openbaar vervoer dat, net als andere publieke diensten, sterk is afgenomen vanwege het negatieve kosten-effectiviteitsgehalte. Ondanks dat men meer bereid is om verder te reizen voor benodigdheden, zorgt de afname van openbaar vervoer voor uitsluiting van mensen die geen controle hebben over hun eigen mobiliteit. Dit zal leiden tot een negatiever beeld van de leefomgeving, wat als gevolg heeft dat de leefbaarheid in een gebied negatiever wordt ervaren (Woods, 2005). Door de minder goede bereikbaarheid worden deze dorpen als niet-aantrekkelijk gezien door buitenstaanders, wat zal leiden tot een negatieve tendens qua inwonersaantal. Dit zorgt voor een terugkerende negatieve spiraal en als dit proces niet doorbroken wordt zullen dorpen verlaten achter blijven (Antrop, 2004).

De posities en gevolgen van landelijke gebieden ten opzichte van de stad kunnen met behulp van figuur 1 samengevat worden. De letters A-F geven posities van landelijke gebieden weer. A is de grote stad, waar kleine dichtbij liggende landelijke gebieden worden opgeslokt (a). Kleinere steden (B,C) hebben een relatief kleine groei richting het landelijk gebied. Gebieden zijn verbonden door regionale wegen (b) en eventueel spoorwegen(c), welke leiden tot nieuwe stedelijke bebouwingen (4 en 7). Bereikbaarheid is een belangrijke factor voor veranderingen in het landelijk gebied. De invloed van de mate van bereikbaarheid is te zien in nieuwe bebouwing (8), groei van stedelijke economische activiteiten (10) in stedelijk gebied en forenzensteden nabij afgelegen maar bereikbare gebieden (13). Daarentegen is ook de afname van geïsoleerde dorpen (F) geïllustreerd.

Figuur 1. Weergave van verstedelijking als een complex spreidingsproces (Antrop, 2000).



## 2.4. Een sociale typologie van plattelandsgebieden

Vermeij & Mollenhorst (2008) komen met een sociale typologie van plattelandsgebieden, waaruit naar voren komt dat er vijf typen platteland zouden zijn: het gesloten platteland; het dorpse platteland; het woonplatteland; het elitaire platteland en het stedelijke platteland. De eerste drie typen plattelandsgebieden zullen nader toegelicht worden, aangezien deze typen platteland hoofdzakelijk vertegenwoordigd zijn in Noord-Nederland ( Vermeij & Mollenhorst, 2008; figuur 6):

*Het gesloten platteland;* te karakteriseren als een gebied met weinig niet-westerse allochtonen, een lage omgevingsadressendichtheid, een laag inkomens- en opleidingsniveau en weinig nieuwe bewoners vanuit de stad. De bewoners van deze gebieden zouden relatief weinig interactie hebben met overige gebieden en zijn sporadisch in de stad te vinden. Het voorzieningenniveau is gering, maar het voldoet aan de dagelijkse behoeften. Van alle plattelandsgebieden liggen de gesloten plattelandsgebieden op de grootste afstand van treinstations en ook de dichtstbijzijnde snelwegoprit bevindt zich op een relatief grote afstand.

*Het dorpse platteland;* een gebied met een hoge omgevingsadressendichtheid en veel bezoek van buitenaf, mede vanwege de aanwezigheid van veel voorzieningen. In dit type platteland bevinden zich dan ook zogenaamde *centrumdorpen*. Het opleidingsniveau kan beschreven worden als relatief laag en ook hier zijn bewoners weinig te vinden buiten het eigen gebied. Ongeveer de helft van de plattelandsbewoners zijn gevestigd op het dorpse platteland.

*Het woonplatteland;* heeft de laagste omgevingsadressendichtheid, waarvan een groot aandeel uit gezinnen bestaat. Het woonplatteland bevat in het bijzonder gebieden met een woonfunctie. Nieuwe bewoners zijn hoofdzakelijk afkomstig van buiten de regio en net als het opleidingsniveau, is het inkomstenniveau relatief hoog. De woongebieden bevinden zich doorgaans dichtbij dorpse gebieden of steden, waardoor het woonplatteland beter bereikbaar is dan het gesloten platteland (Vermeij & Mollenhorst, 2008).

## 2.5. Sense of place

Om te begrijpen hoe de wisselwerking tussen mensen en hun omgeving werkt, is het van belang dat begrepen wordt hoe het begrip *sense of place* zich ontwikkelt en verandert. Daarom wordt in onderzoeken gekeken naar de ontwikkeling van *sense of place*, inclusief het belang van het vergelijken van plaatsen (Measham, 2006). *Sense of place* wordt door Jorgenson & Stedman (2005) omschreven "as a multidimensional construct representing beliefs, emotions and behavioural commitments concerning a particular geographic setting" (pag.316). Holloway & Hubbard (2001) maken nog weer onderscheid in *space* en *place*. Het eerste begrip heeft betrekking op de ruimtelijke omgeving van de mens en het tweede begrip omschrijft de ruimtelijke omgeving met betekenis. Wanneer er een emotionele connectie is met een plek en een individu of samenleving waarde hecht aan deze omgeving, is er sprake van de verschuiving van *space* naar *place*. Bij deze verschuiving is de invloed van het emotionele aspect beduidend groter dan het rationele. De *sense of place* die een persoon bij een plek ervaart is dus van invloed op de manier waarop leefbaarheid van de woonomgeving ervaren wordt.

## 2.6. Hypothesestelling

De hypothesen die naar aanleiding van het literatuuronderzoek kunnen worden opgesteld, zullen nader worden onderzocht door middel van statistische toetsing, waarna conclusies omtrent onderstaande hypothesen kunnen worden getrokken.

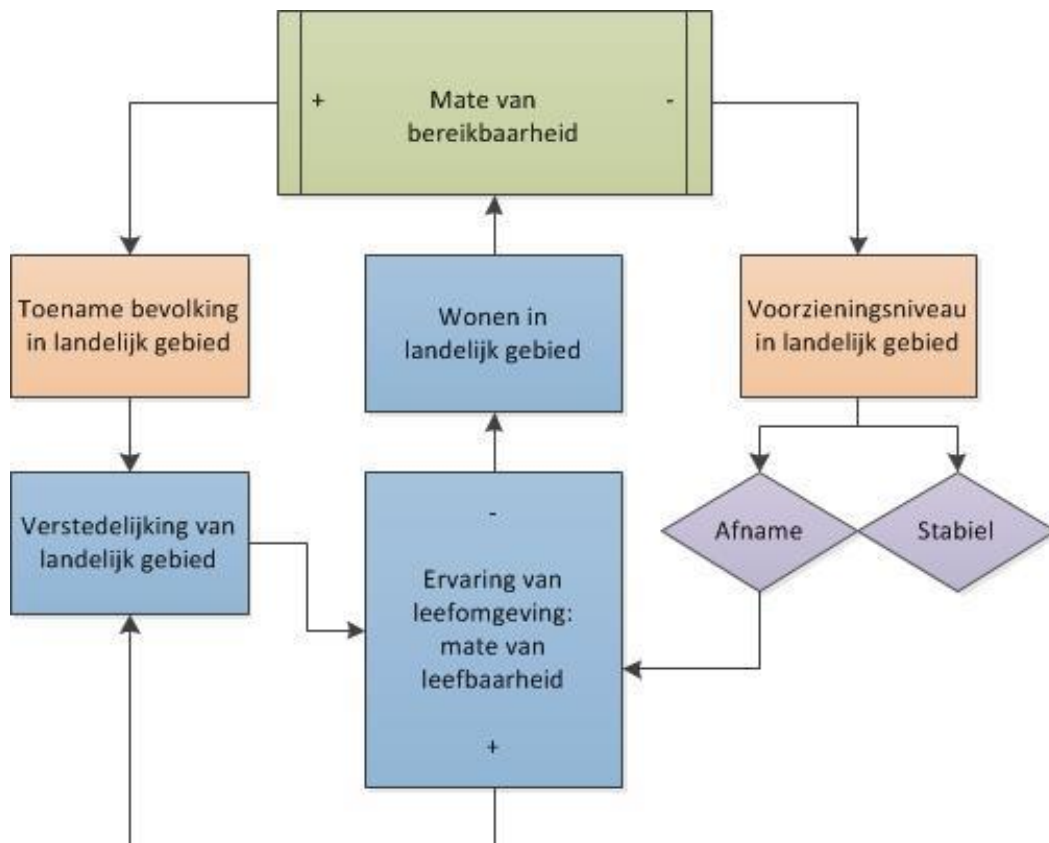
1. *Goed* bereikbare landelijke gebieden ondervinden sterke invloed van nabijgelegen steden. Deze mate van bereikbaarheid heeft een negatief effect op de leefbaarheid van de woonomgeving van deze landelijke gebieden.

2. *Slecht* bereikbare landelijke gebieden ondervinden weinig tot geen invloed van nabijgelegen steden. Deze mate van bereikbaarheid heeft een negatief effect op de leefbaarheid van de woonomgeving van deze landelijke gebieden.

## 2.7. Conceptueel model

In dit conceptueel model is de mate van bereikbaarheid als uitgangspunt genomen en zal dan ook als onafhankelijke variabele gelden. Vanuit dit punt worden de oorzaak-gevolg effecten met betrekking tot de overige variabelen weergegeven.

*Figuur 2. Conceptueel model van het oorzaak-gevolg proces tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en landelijk wonen (eigen bron).*



## 3. Methodologie

### 3.1. Methode

De hoofdvraag van dit onderzoek focust zich op de relatie tussen bereikbaarheid en leefbaarheid van de woonomgeving in landelijke gebieden. De locatie van plaatsen speelt hierin een centrale rol. Volgens Clifford et al. (2010) is kwalitatief onderzoek in deze situatie de meest geschikte methode van dataverzameling. Kwalitatief onderzoek wordt namelijk als meest praktische en effectieve bron gezien wanneer het onderzoek zich focust op gegevens die betrekking hebben op een uitgebreid gebied en een grote populatie. Daarnaast biedt kwantitatief onderzoek tevens de mogelijkheid tot het vergelijken van plaatsen. Aangezien er een vergelijking getrokken zal worden tussen verschillende gebieden is in deze thesis gekozen voor een kwalitatieve onderzoeksmethode.

### 3.2. Dataverzameling

De data die gebruikt is voor de leefbaarheidsdata is afkomstig van het WoonOnderzoek Nederland<sup>1</sup>(WoON) uit 2012.

#### *Achtergrond WoonOnderzoek Nederland*

Om de drie jaar voert de Rijksoverheid een onderzoek uit naar hoe mensen (willen) wonen. WoonOnderzoek Nederland doet onderzoek bij personen van 18 jaar en ouder. Hierbij wordt onder andere gekeken naar de woning, de samenstelling van huishoudens, woonwensen, de woonlasten en de woonomgeving. WoonOnderzoek Nederland wordt gebruikt voor de kennisontwikkeling op het gebied van wonen en bouwen en in het beleidsontwikkelingsproces van de Rijksoverheid. De module *woningmarkt* fungeert als basis van het WoonOnderzoek Nederland (Rijksoverheid, 2014). Op basis van deze woningmarktmodule kunnen betrouwbare uitspraken over woonwensen worden gedaan op landelijk, provinciaal en regionaal niveau. De bronnen die gebruikt worden voor het WoonOnderzoek Nederland zijn: Enquêtes van 69.300 huishoudens (netto-respons), de Gemeentelijke Basis Administratie (huishoudens), de belastingdienst (inkomens, huurtoeslag), het kadaster (WOZ), ISTA (energieverbruik), Agentschap NL (energielabels) en diverse woningcorporaties (punten woningwaarderingstelsel) (WoON, 2012).

Doordat om de drie jaar een nieuw onderzoek uitgevoerd wordt en het eerstvolgende onderzoek in 2015 afgerond zal zijn, zal in deze bachelorthesis de WoONdata van 2012 gebruikt worden.

#### *Variabelen*

De datavariabelen die gebruikt worden hebben betrekking op bereikbaarheid en leefbaarheid van landelijke gebieden in de drie noordelijke provincies. Uit de WoONdata is de variabele *Tevredenheid met huidige woonomgeving* gebruikt. Deze variabele zal in dit onderzoek gelijk komen te staan aan de leefbaarheid van de woonomgeving.

De WoONdata bevat echter geen variabele met betrekking tot bereikbaarheid of afstand van een stad. Aangezien de WoONdata niet de benodigde data beschikbaar stelt zal een geheel nieuwe afstandsvariabele samengesteld moeten worden. Het creëren van de bereikbaarheidsdata is als volgt verlopen:

Ten eerste is een onderzoeksgebied gedefinieerd. Het onderzoeksgebied is geconcretiseerd tot Noord-Nederland. Er is voor gekozen om het onderzoeksgebied tot enkele provincies te beperken, eenvoudigweg vanwege de grote hoeveelheid data die bij een onderzoek van heel Nederland te pas zou komen.

Daarna is gekeken naar de mate van stedelijkheid van de gemeenten in de noordelijke provincies. Door onderscheid te maken op het gebied van stedelijkheid kunnen de landelijke gemeenten gescheiden worden van meer stedelijke gemeenten. Voor dit onderscheid is wederom de

---

<sup>1</sup> De toegang tot deze WoONdata is verleend door Dr. R.A. Bijker, onderzoeker aan de faculteit Ruimtelijke Wetenschappen aan de Rijksuniversiteit Groningen, ter behoefte van wetenschappelijk onderzoek.

WoONdata gebruikt, waarbij gekeken is naar de variabele *Stedelijkheid gemeente*. De gemeenten die de kwalificaties *niet stedelijk* hebben gekregen worden gebruikt voor de afstandsvariabele (tabel 1). De stedelijkheidscategorieën uit de WoONdata zijn gelijk aan de categorieën die aangehouden worden door het Centraal Bureau van de Statistiek. Deze categorieën zijn terug te vinden in paragraaf 2.1.2. Na filtering van de *niet stedelijke* gemeenten in de provincies zijn de volgende 33 gemeenten overgebleven voor nader onderzoek:

Tabel 1. Niet stedelijke gemeenten in Noord- Nederland

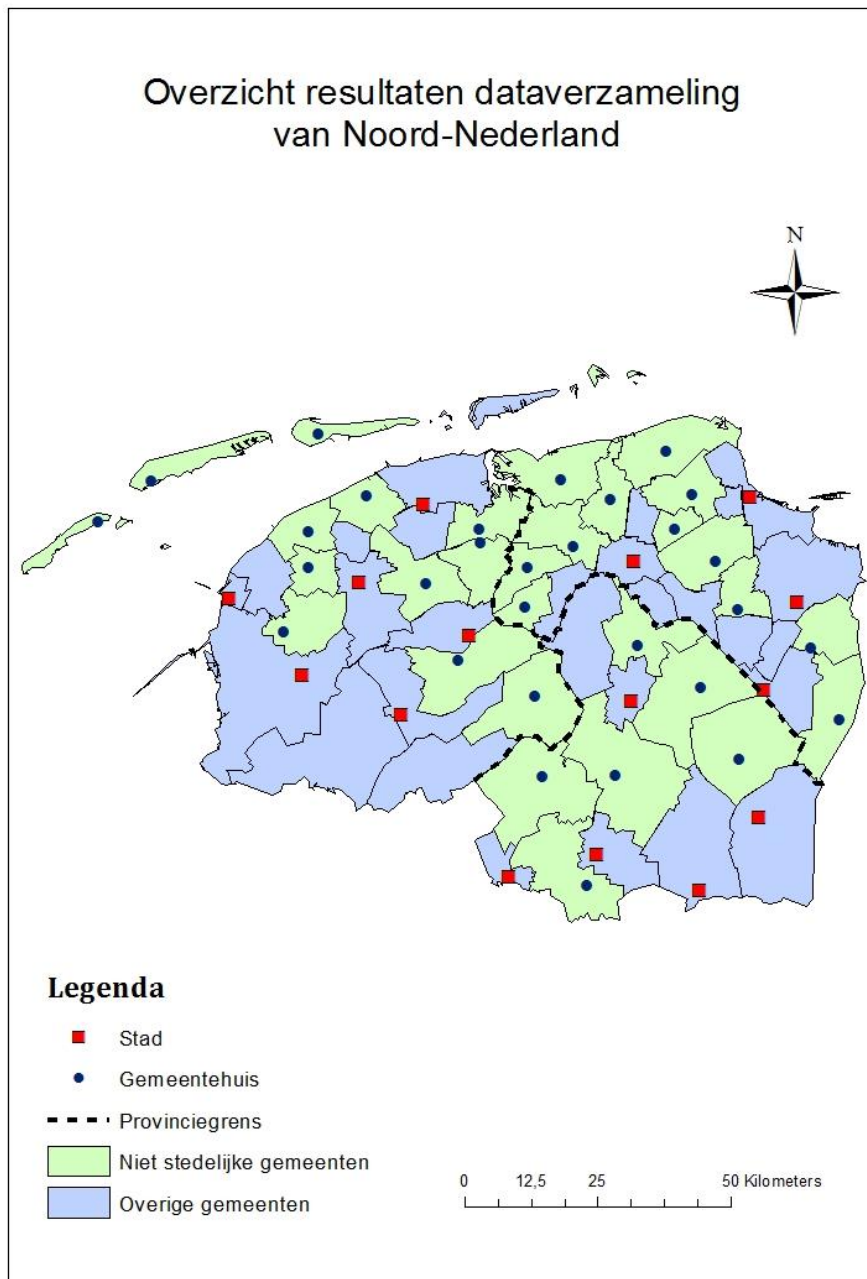
Groningen	Friesland	Drenthe
Bellingwedde	Achtkarspelen	Aa en de Hunze
De Marne	Ameland	Border-Odoorn
Eemsmond	Het Bildt	Coevorden
Grootegast	Dantumadeel	Midden-Drenthe
Loppersum	Dongeradeel	Tynaarlo
Marum	Ferwerderadiel	Westerveld
Menterwolde	Ooststellingwerf	De Wolden
Slochteren	Opsterland	
Ten Boer	Littenseradiel	
Vlagtwedde	Menaldumadeel	
Winsum	Kollumerland en Nieuwkruisland	
Zuidhorn	Terschelling	
	Tytsjerksteradiel	
	Vlieland	

Om een variabele te creëren waarbij de afstand tot de stad er toe doet, is vervolgens onderzocht welke steden als centraal uitgangspunt genomen zouden kunnen worden voor de afstandsmeting. Door steden te selecteren op de aanwezigheid van ziekenhuizen is er voor gezorgd dat elke provincie voldoet aan de aanwezigheid van een aantal grote steden, die tevens verspreid zijn over de provincie. Ziekenhuizen bevinden zich namelijk over het algemeen op regelmatige afstand van elkaar in verband met hun benodigde bereikbaarheid. De steden die gebruikt zijn voor dit onderzoek zijn Delfzijl, Groningen, Stadskanaal, Winschoten, Drachten, Dokkum, Harlingen, Heerenveen, Leeuwarden, Sneek, Assen, Coevorden, Emmen, Hogeveen en Meppel ([www.ziekenhuizen.nl](http://www.ziekenhuizen.nl)).

Tenslotte is gekeken naar de afstand die zich tussen de gemeenten van deze noordelijke provincies en de gekozen steden bevindt. Hierbij zijn de (bezoek)adressen van de desbetreffende gemeente en steden (ziekenhuizen) als uitgangspunt genomen (bijlage 2 en 3). Kortom, de nieuwe variabele geeft de afstand tussen de landelijke gemeenten in Noord- Nederland tot aan de dichtstbijzijnde stad in Noord-Nederland.

Van elke geselecteerde gemeente is dus het bezoekadres van het gemeentehuis als centrum van de gemeente genomen (bijlage 3). Vervolgens zijn de bezoekadressen van de gemeenten en het adres van de steden met ziekenhuizen in de ANWB routeplanner verwerkt. Deze exacte afstanden tussen de landelijke gemeenten en hun dichtstbijzijnde grote stad worden weergegeven in bijlage 4. Zo is bijvoorbeeld de afstand tussen het bezoekadres van gemeente Bellingwedde en het adres van het ziekenhuis in Winschoten 12,0 kilometer, welke afgelegd kan worden in 17 minuten. Een ander voorbeeld is de afstand tussen gemeente Slochteren en de stad Delfzijl (20,5 kilometer), welke in een tijd van 20 minuten is af te leggen. Aangezien de bereikbaarheid in dit onderzoek als absolute afstand gerekend zal worden (zie paragraaf 2.3. ), is er uiteindelijk voor gekozen om de reistijd niet mee te nemen in het onderzoek. In figuur 3 is een overzicht gegeven van de dataresultaten die verzameld zijn en verder gebruikt zullen worden in dit onderzoek.

Figuur 3. Positionering dataresultaten (eigen bron)



Het doel van deze afstandsmeting tussen de niet stedelijke gemeenten en hun dichtstbijzijnde stad is om naar aanleiding van de resultaten van de statistische toetsing een indicatie te kunnen geven van positionering van gemeenten ten opzichte van de stad. Er zal getracht worden om de niet stedelijke gemeenten onder te verdelen in de volgende drie categorieën:

- Landelijke gemeenten *nabij* stad
- *Tussengelegen* landelijke gebieden
- Landelijke gemeenten *afgelegen* van de stad

Vervolgens zal er gestreefd worden naar een eventuele koppeling die gemaakt kan worden tussen deze drie gebiedscategorieën en nog nader te bepalen afstandsranges. Door deze gebieden te koppelen aan bepaalde afstandsranges, zal geprobeerd worden om een verband tussen de bereikbaarheid/afstand tot stad en verschil in leefbaarheid te ontdekken.

### 3.3. Data-analyse

#### 3.3.1. Variabelen

Bij de statistische toetsing is gebruik gemaakt van de variabelen *gemeentenaam*, *stedelijkheid van de gemeenten*, *tevredenheid van de woonomgeving*, *afstandsranges met betrekking tot de stad* en de *exacte afstand tot de stad*. De exacte afstand is ingevoerd voor elke gemeente, waarna gekeken is bij welke range elke gemeente ingedeeld kan worden.

De variabele *tevredenheid van de woonomgeving* is gehercodeerd, aangezien de nummering van de tevredenheid niet ten goede komt aan de toetsing, want dit zou tot een onduidelijke meting op de schaal van tevredenheid leiden. De label *zeer tevreden* was namelijk gecodeerd als value 1 waardoor label *zeer ontevreden* value 5 had gekregen. Dit zorgt voor verwarring bij de resultaten van de toetsing, aangezien hoe hoger er gescoord wordt op de tevredenheidschaal hoe ontevredener men zou zijn. Door het hercoderen van deze variabele is een hogere score te vergelijken met een hogere score op de tevredenheid van de woonomgeving.

Daarnaast is de variabele *tevredenheid* een intervalvariabele. Dit houdt in dat verschillen tussen de waardes niet goed te onderscheiden zijn. Elke mate van tevredenheid is namelijk anders voor elk persoon. Echter, om antwoord te kunnen geven op de hoofdvraag zal gebruik worden gemaakt van toetsen die met ratiovariabelen werken. Om deze toetsen uit te kunnen voeren en te interpreteren wordt gebruik gemaakt van de aanname omtrent de equidistante interval: er wordt uitgegaan van de veronderstelling dat de intervallen even groot zijn. Met andere woorden, er wordt aangenomen dat er een even grote afstand zit tussen de maten van tevredenheid (Norusis, 2011).

#### 3.3.2. Statistische toetsing

Bij dit onderzoek is gebruik gemaakt van de één-factor variantie-analyse en de lineaire regressie. Met de één-factor variantie-analyse, waarin de variabele *afstandsrage* als factor is genomen en de *tevredenheid* als afhankelijke variabele geldt. Met de één-factor variantie-analyse wordt gekeken of er een verschil is tussen verschillende groepen, ook wel tussenvariantie genoemd (Norusis, 2011). In dit geval betreft het de verschillende afstandsranges en de tevredenheid die hieraan gekoppeld wordt. Oftewel, of er verschil zit in de mate van tevredenheid met betrekking tot de afstandsranges tot de stad. Vervolgens is in de optie *split file* de afstandsrage ingevoerd, waardoor voor elke range een aparte lineaire regressie wordt uitgevoerd. Bij de lineaire regressie wordt gekeken naar de mate van samenhang tussen twee variabelen (Norusis, 2011). In dit onderzoek zijn dit de exacte afstand tot stad, als onafhankelijke variabele, en de mate van tevredenheid, als afhankelijke variabele.

### 3.4. Reflectie

#### *Missende gegevens*

De gegevens van de gemeenten Schiermonnikoog en De Friese Meren zijn niet beschikbaar in de data van WoonOnderzoek Nederland 2012. Dit kan verklaard worden doordat in dit onderzoek de samenstelling van de gemeenten in de noordelijke provincies gebaseerd is op het jaar 2014. De WoONdata die gebruikt wordt voor dit onderzoek is afkomstig uit 2012. De gemeente De Friese Meren bestaat sinds 1 januari 2014 uit de gemeenten Gaasterlân-Sleat, Lemsterland en Skarsterlân ([www.defriesemergen.nl](http://www.defriesemergen.nl)). Vandaar dat er geen data verkrijgbaar is met betrekking tot de gemeente De Friese Meren. De afwezigheid van data van de gemeente Schiermonnikoog in de WoONdata 2012 is mogelijk te verklaren doordat er geen relevante respons uit deze gemeenten is voortgekomen.

### *Ziekenhuis Dokkum*

Ondanks dat het ziekenhuis in Dokkum in 2014 failliet is verklaard is deze stad toch meegenomen in het creëren van de afstandsvariabele. Dit omdat de deelname van Dokkum relevant is voor de aanwezigheid van een stad in het noorden van Friesland. De stad zelf is niet verdwenen en bij het weglaten van deze stad, vanwege de huidige afwezigheid van ziekenhuis, zou het een scheve meting opleveren wat betreft leefbaarheid en bereikbaarheid in het noorden van Friesland. Deze meting zou zich dan richten op de stad Leeuwarden in plaats van de tevens relevante stad Dokkum die dichterbij ligt voor de noordelijker gelegen niet stedelijk gemeenten.

### *Opstellen ranges*

Bij het opstellen van de afstandsranges is rekening gehouden met het idee dat de meeste steden een aantal kilometer in doorsnede zijn. Afstanden in de tabellen van vijf kilometer of minder zijn niet meegenomen in de meting, aangezien het bezoekadres van de gemeente zich in dezelfde stad bevindt als de stad waar het ziekenhuis zich bevindt. Deze 'niet stedelijke' gemeenten vallen dus niet onder landelijk gebied, maar in de stad, waardoor de leefbaarheid in landelijk gebied lastig te meten is.

### **3.5. Ethische vraagstukken**

Onderzoeksethiek wordt door Saunders et al. (2001) als volgt beschreven: "De correctheid van je gedrag ten opzichte van degenen die het onderwerp zijn van je onderzoek, of de effecten daarvan zullen ondervinden". Bij een kwantitatief onderzoek als deze bachelorthesis is de data reeds beschikbaar. De data uit het WoonOnderzoek Nederland is anoniem en objectief verwerkt, dit zal geen persoonlijke ongemakken van de respondenten veroorzaken. Daarnaast is de dataset alleen voor wetenschappelijk onderzoek beschikbaar.

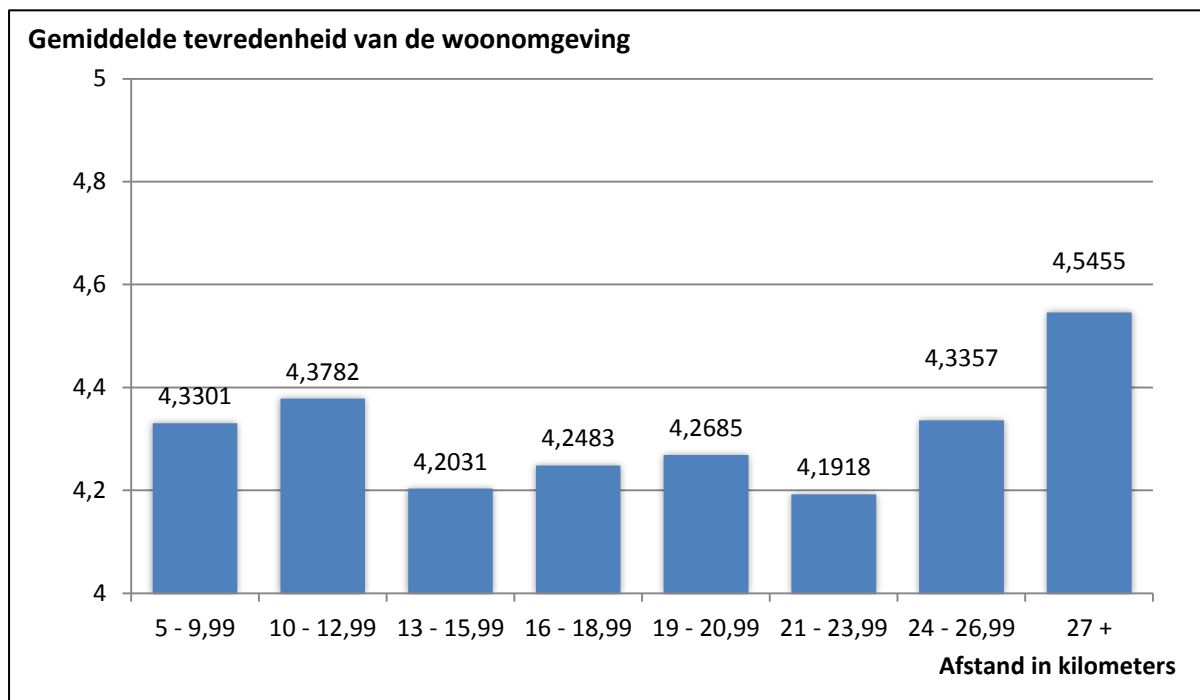


## 4. Resultaten

### 4.1. Statistische analyse

De oorspronkelijke drie gebiedscategorieën, opgesteld in het hoofdstuk over de methodologie (paragraaf 3.2.), zijn binnen hun groepering opgesplitst in meerdere ranges. Hiervoor is gekozen omdat op basis van een drietal ranges, gekoppeld aan de drie gebiedscategorieën, nog niet veel te zeggen was. Ook na diverse toetsingen, met variatie in ranges, lieten de lineaire regressies die voor deze drie afstandsranges zijn uitgevoerd, geen significant verschil zien tussen tevredenheid van de woonomgeving in landelijke gemeenten en de bereikbaarheid van de stad. Om er achter te komen hoe de tevredenheid van de woonomgeving *binnen* deze drie gebieden verloopt is er een groter aantal ranges opgesteld, waardoor verschillen in gemiddelde tevredenheid binnen de drie ranges nader bekeken kunnen worden. De resultaten van de één-factor variantie-analyse (figuur 4) laten zien dat er binnen de drie gebiedscategorieën nog wel degelijk verschil zit in de gemiddelde tevredenheid van de woonomgeving.

Figuur 4. Gemiddelde tevredenheid van landelijke gemeenten in Noord-Nederland in relatie met de afstand tot de dichtstbijzijnde stad (eigen bron)

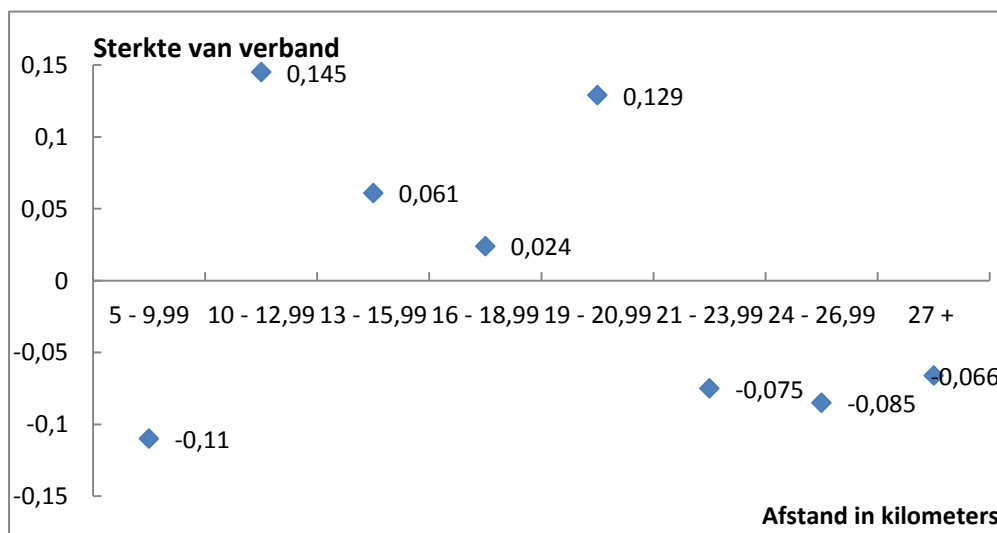


De uitkomsten van de één-factor variantie-analyse laten hier het verschil in tevredenheid van de woonomgeving met betrekking tot de verschillende afstanden tot stad zien. Wat opvallend is, is het verschil in gemiddelde tevredenheid van de woonomgeving tussen relatief dichtbij liggende landelijke gemeenten en ver weg gelegen landelijke gemeenten ten opzichte van tussengelegen landelijke gemeenten. Deze middelste categorie scoort lager op de tevredenheid dan de overige twee categorieën. Dit correspondeert niet met de hypothesen die in dit onderzoek zijn opgesteld. Deze hypothesen stellen dat de landelijke gemeenten die zich in de nabijheid van de stad bevinden en de landelijke gemeenten die ver van de stad af liggen lager op de leefbaarheid scoren. De hier tussengelegen landelijke gemeenten zouden volgens de hypothesen hoger horen te scoren op de leefbaarheid. Het is echter niet gelukt deze aanname met behulp van nadere statistische toetsing, door middel van variatie in ranges, aan te tonen. Deze uitkomst kan verklaard worden doordat bereikbaarheid *alleen* niet de enige factor is die leefbaarheid van de woonomgeving kan beïnvloeden.

Aangezien er *tussen* de groepen geen grote verschillen zijn met betrekking tot de gemiddelde tevredenheid van de woonomgeving, de ranges hebben immers allemaal een score van vier of meer op een schaal van 1-5, is er gekeken of er een significant verschil is *binnen* deze afstandsgroepen. Er is tevens een nulhypothese opgesteld: *Er is geen verband tussen de tevredenheid van de woonomgeving en de bereikbaarheid van landelijke gemeenten ten opzichte van de stad.*

Bij het uitvoeren van de één-factor variantie-analyse horen tevens acht lineaire regressies (bijlage 4). Deze laten zien of er een positief of negatief verband is tussen de leefbaarheid van de woonomgeving en de bereikbaarheid van landelijke gemeenten. Bij deze lineaire regressies wordt gekeken of er een verband binnen de afstandsranges aanwezig is en of dit verband ook significant is. In figuur 5 zijn de sterkte van de verbanden binnen de acht ranges weergegeven. Zo is te zien dat enkele afstandsranges een negatief verband (= geen verband) hebben (zie ranges 5 – 9,99 km ; 21,99 – 23,99 km ; 24,99 – 26,99 km ; 27+ km) en een aantal bevatten positieve verbanden (= wel verband) (ranges 10 – 12,99 km ; 13 – 15,99 km ; 16 – 18,99 km ; 19 – 20,99 km).

*Figuur 5. Weergave soort verband met betrekking tot de tevredenheid en de afstand tot de dichtstbijzijnde stad van landelijke gemeenten in Noord-Nederland (eigen bron)*



Om te onderzoeken of er een positief significant verband is binnen de afstandsranges moet ook gekeken worden naar de significantie van de lineaire regressies. Wanneer er sprake is van een positief significant verband betekent dit dat de nulhypothese verworpen kan worden en dat de alternatieve nulhypothese aangenomen kan worden. Bij een significantie van kleiner dan 0,05 kan met meer dan 95 % zekerheid worden gezegd dat er een positief verband is tussen de leefbaarheid van de woonomgeving en de bereikbaarheid van landelijke gemeenten.

Wanneer er naar de resultaten van de lineaire regressies wordt gekeken (tabel 4) kan op basis van de secundaire data worden vastgesteld dat er met het standaard significantieniveau van 0,05 geen positief significant verschil aanwezig is. Dit houdt in dat de nulhypothese aangenomen hoort te worden, wat betekent dat er *geen* verband is tussen tevredenheid van de woonomgeving en de bereikbaarheid van de landelijke gemeenten ten opzichte van de dichtstbijzijnde stad.

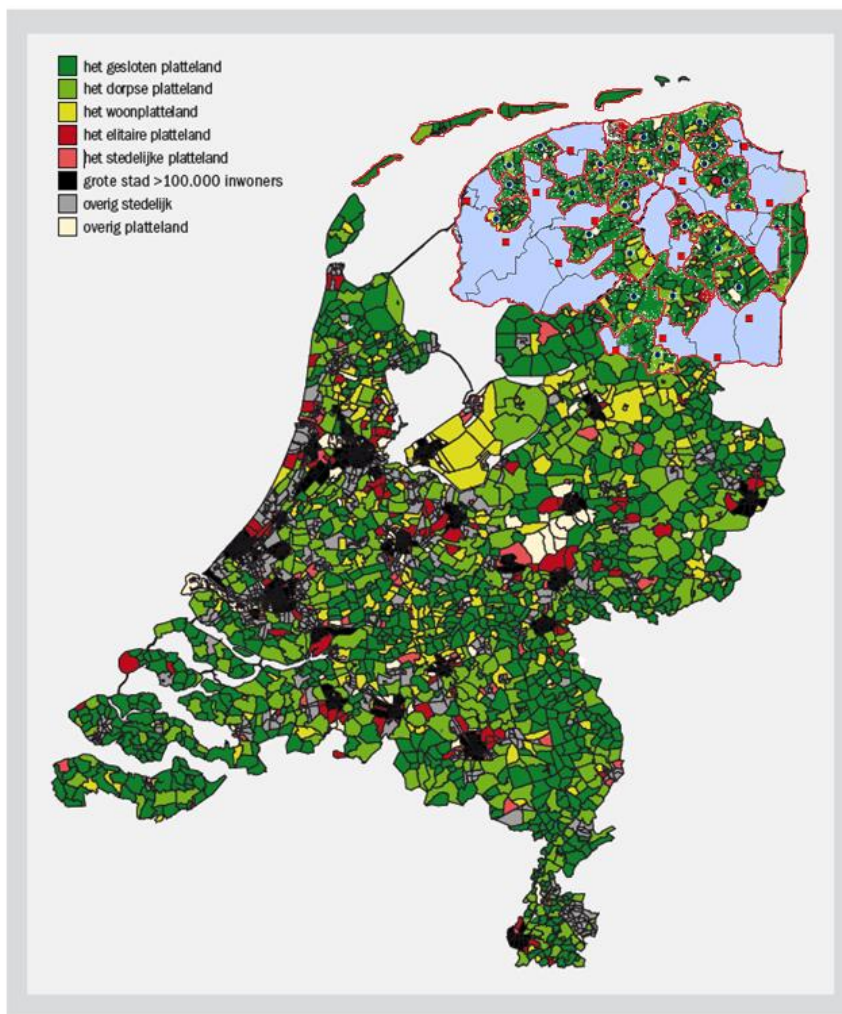
*Tabel 4. Significatieniveau en soort verband binnen de afstandsranges, afgezet tegen de tevredenheid van de woonomgeving van landelijke gemeenten in Noord- Nederland*

	5 – 9,99	10 -12,99	13 – 15,99	16 – 18,99	19 – 20,99	21 – 23,99	24 – 26,99	27 +
<b>B</b>	-0,11	0,145	0,061	0,024	0,129	-0,075	-0,085	-0,066
<b>Sig.</b>	0,833	0,529	0,300	0,753	0,235	0,553	0,265	0,121

#### 4.2. Typologie van plattlandsgebieden gekoppeld aan de mate van bereikbaarheid

Ondanks dat er niet in geslaagd is om de landelijke gemeenten in Noord- Nederland in te delen in de drie gebiedscategorieën op basis van hun bereikbaarheid en leefbaarheid, wordt gekeken naar de mogelijkheid om de acht ranges alsnog te specificeren. Zoals in paragraaf 2.4. ter sprake is gekomen, stellen Vermeij e& Mollenhorst (2008) dat het platteland uit vijf diverse soorten platteland bestaan: het gesloten platteland; het dorpse platteland; het woonplatteland; het elitaire platteland en het stedelijke platteland (figuur 6). In figuur 6 is te zien welke typen platteland zich in Noord- Nederland bevinden. De niet stedelijke gemeenten in Noord-Nederland (transparant weergegeven) bevatten voornamelijk het type *gesloten platteland*. Diverse gemeenten bevatten ook *het dorpse platteland* (o.a. Het Bildt; Vlagtwedde) ; *het woonplatteland* (o.a. Menterwolde ; Slochteren) of beiden (o.a. Oosterstellingwerf ; Borger -Odoorn).

Figuur 6. Ruimtelijke spreiding van de vijf typen platteland (Vermeij & Mollenhorst, 2008; eigen bron)



Figuur 4 laat een golvend verloop van de gemiddelde tevredenheid in landelijke gemeenten in Noord- Nederland zien. Wanneer deze tevredenheid, bereikbaarheid en de typologie van de plattlandsgebieden met elkaar vergelekt worden, kan een indicatie gegeven worden wat betreft het type platteland dat bij deze afstandsranges hoort. Gebieden met een afstand tot 12,99 kilometer, zouden ingedeeld kunnen worden onder het type *woonplatteland*, op basis van de nabijheid van steden en de daar bijhorende goede bereikbaarheid (categorie landelijke gebieden in de nabijheid van de stad). Gebieden die zich op een afstand van 24 + kilometer bevinden, zouden getypeerd kunnen worden als *gesloten platteland* (categorie landelijke gebieden op afgelegen afstand van de

stad). Het relatief hoge tevredenheidsgemiddelde in deze gebieden (figuur 4) zou verklaard kunnen worden door het begrip *sense of place*. Bewoners van deze gebieden voelen zich hier thuis en aangezien er weinig invloed van buitenaf plaatsvindt, kan dit tot een sterke sociale gemeenschap leiden. Dit zou met name betrekking hebben op de gemeenten Ameland, Terschelling en Vlieland. Tenslotte zouden gebieden die zich bevinden op een afstand tussen 13 – 23,99 kilometer van de stad ingedeeld kunnen worden bij het type *dorpse platteland* (categorie tussengebieden). De lagere gemiddelde tevredenheid die is gemeten (figuur 4), is mogelijk te verklaren door de aanwezigheid van centrumdorpen, waardoor er veel invloed van buiten het gebied aanwezig is. De mensenstromen van buitenaf zouden als negatief ervaren kunnen worden, zeker omdat dit type platteland zich kenmerkt als een gebied waarbij bewoners zichzelf weinig buiten hun eigen gebied bevinden.

#### 4.3. Discussie

De resultaten die voortgekomen zijn uit de statistische toetsen corresponderen niet met de hypothesestellingen die in dit onderzoek zijn opgesteld. Aan de hand van de resultaten kan niet geconcludeerd worden dat *tussenliggende* gebieden een hogere leefbaarheidsscore hebben dan de landelijke gemeenten in de *nabijheid* van de stad of de *meer afgelegen* liggende landelijke gemeenten. Er is tot zover na te gaan geen sprake van een statistische tekortkoming aan hoeveelheid cases of een scheve telling door middel van diverse groottes van respondenten per ranges (bijlage 5). De data betreft namelijk 1004 cases en de grootte van het aantal respondenten per groep wordt meegenomen in de toetsing, zodat er een rechte telling plaatsvindt. Daarnaast betreft het een eenmalig onderzoek, waardoor het geen inzage geeft in eventuele onzorgvuldigheden in de metingen.

Een reden dat de uitkomst niet overeenkomt met de opgestelde hypothesen zou kunnen zijn dat eilandgemeentes zijn meegenomen in de meting. De groep met het hoogste gemiddelde omtrent de leefbaarheid van de woonomgeving (range 27+ kilometer) bevat de gemeenten Ameland, Terschelling en Vlieland. Het is zeer goed mogelijk dat deze groep eilandbewoners hun omgeving anders ervaren dan de bewoners die op het vasteland wonen en daardoor een hogere waardering geven, ondanks een meer beperkte aanwezigheid van voorzieningen en een grote afstand tot de dichtstbijzijnde stad (zie ook paragraaf 4.2.). De betekenis van een plek en de waarde die hieraan wordt gehecht is voor elk individu weer anders. Dit zou aansluiten bij de theorie van Holloway & Hubbard (2001). Echter, wanneer deze drie eilanden gefilterd zouden worden en er opnieuw een één-factor variantie-analyse en regressieanalyses uitgevoerd zouden worden, levert dit geen nieuwe uitkomsten op (zie tabel 5 en bijlage 6).

Tabel 5. Significatieniveau en soort verband van de lineaire regressies met buitenbeschouwing laten van de gemeenten Ameland, Terschelling en Vlieland.

	5 – 9,99	10 -12,99	13 – 15,99	16 – 18,99	19 – 20,99	21 – 23,99	24 – 26,99
<b>B</b>	-0,11	0,145	0,061	0,024	0,129	-0,075	-0,085
<b>Sig.</b>	0,833	0,529	0,300	0,753	0,235	0,553	0,265

De 27 + kilometer range, bevat namelijk enkel de drie gemeenten Ameland, Terschelling en Vlieland. Ondanks het achterwege laten van deze data, heeft dit geen invloed op het gemiddelde van de overige niet stedelijke gemeenten.

Ook de leeftijd van de respondenten zou relevant kunnen zijn voor het niet overeenkomen van de opgestelde hypothesen. De Waddeneilanden kampen met een bovenmatige vergrijzing. Deze oudere bewoners zijn niet meer afhankelijk van een baan voor hun financiële situatie en hebben voldoende aan hun dagelijkse basisvoorzieningen. Jongeren daarentegen blijven de behoefte houden aan meer uitgebreidere voorzieningen in hun leefomgeving. De mate van tevredenheid van jongvolwassenen met betrekking tot hun landelijke woonomgeving neemt af met het toenemen van de leeftijd (Woods, 2005). Aangezien de respondenten 18 of ouder moeten zijn om te mogen deelnemen aan het WoonOnderzoek Nederland, zullen ouders van jonge kinderen of ouderen voornamelijk als responsgroep gelden in dit onderzoek. Bij een grotere populatie jongeren was er misschien een andere uitkomst ontstaan.

Tenslotte is het ook mogelijk dat de locatie van de stad een rol speelt in het niet overeenkomen van de verwachtingen en de uiteindelijke resultaten van dit onderzoek. Er zijn voor het creëren van de afstandsvariabelen maar een beperkt aantal steden gekozen, waardoor een groot aantal steden buiten beschouwing zijn gelaten. De steden die buiten beschouwing zijn gelaten zijn natuurlijk ook relevant voor de mate van tevredenheid omtrent de woonomgeving van een individu.

## 5. Conclusie

### 5.1. Conclusie

Het doel van deze thesis was om een duidelijk inzicht te geven of bereikbaarheid van invloed is op de leefbaarheid van de woonomgeving in landelijke gebieden. Om een antwoord te geven op deze vraag is onderzoek gedaan naar de relatie tussen leefbaarheid en bereikbaarheid van landelijke gebieden met behulp van secundaire data. Het is echter niet mogelijk gebleken significante beweringen te doen over de invloed van bereikbaarheid en leefbaarheid van landelijke gebieden in Noord-Nederland. Leefbaarheid is, zoals in het theoretisch kader vermeldt, niet alleen afhankelijk van de mate van bereikbaarheid van een gebied. Het is belangrijk in acht te houden dat er meerdere factoren van invloed zijn op de leefbaarheid van een woonomgeving. De uitdaging van dit onderzoek was dat gekeken zou worden in hoeverre leefbaarheid van landelijk gebieden verklaard kon worden uit de factor bereikbaarheid. Het is echter wel gelukt een koppeling te maken tussen de mate van bereikbaarheid van landelijke gebieden en het type platteland dat hiermee correspondeert.

Wat betreft de vergelijking met overige onderzoeken, de resultaten uit in deze thesis corresponderen niet met de resultaten die voortkomen uit onderzoeken van bijvoorbeeld het Sociaal en Cultureel Planbureau (2006) en RIGO Research en Advies (2013). Een overeenkomst op het gebied van bereikbaarheid en de gemeten leefbaarheid zou een prettige uitkomst zijn geweest, waardoor de hypothesen aangenomen hadden kunnen worden en er een duidelijk antwoord op de hoofdvraag had kunnen worden gegeven. De redenen waardoor de resultaten van deze thesis anders zijn dan overige onderzoeksresultaten, hebben verschillende achtergronden. Deze kunnen zowel statistische als theoretische oorzaken bevatten.

### 5.2. Aanbevelingen

Aspecten die niet nader onderzocht zijn in dit onderzoek zijn bijvoorbeeld de aanwezigheid van voorzieningen op een plek, de leeftijd en het geslacht van respondenten en hoe lang men al op de huidige plek woont en of dit van invloed is op de leefbaarheid die nu door men wordt geconstateerd. Wanneer deze factoren waren meegenomen in de toetsing kon misschien een significant verschil op basis van deze variabelen worden ontdekt. Dan zou op een bredere schaal gekeken kunnen worden waar het zwaartepunt van leefbaarheid ligt. Dit zou kunnen leiden tot nieuwe inzichten die van belang hadden kunnen zijn voor het beargumenteren van de resultaten. Dit onderzoek heeft nu namelijk niet concluderen waardoor de mate van leefbaarheid wel wordt bepaald en vraagt om nader onderzoek.

## 6. Reflectie

Tijdens het schrijven van deze thesis is goed merkbaar geweest dat het zeer prettig is om de beschikking te hebben over de juiste data. Dit onderzoek heeft gebruik gemaakt van secundaire data die door het WoonOnderzoek Nederland al verwerkt was. In eerste instantie is er van uit gegaan dat de data die nodig was voor het beantwoorden van de hoofdvraag van deze thesis zich in de Woondata van WoonOnderzoek Nederland bevond. Dit bleek echter niet zo te zijn, waardoor de afstandsdata alsnog zelf gecreëerd moest worden. Ik heb het als lastig ervaren dat er geen gestructureerd idee was over hoe de thesis er uit moest komen te zien en hoe ik de hoofdvraag moest beantwoorden doordat ik niet wist hoe ik de nieuwe variabele moest creëren. Naar aanleiding van een gesprek met Dr. B.A. Bijker werd een abstract idee een concreter beeld, waarna het schrijven van de thesis een stuk beter ging aangezien er een lijn te volgen was. De mate van sturing binnen het project is vrij minimaal, maar dit correspondeert wel weer met de zelfstandigheid die van je wordt verwacht op universitair niveau. Het is misschien praktischer om de volgende keer voor het opstellen van het onderzoeksvoorstel te oriënteren welke methoden van dataverzameling goed toepasbaar zijn op het voorstel, welke data nodig is en welke data gebruikt kan worden. Dit zorgt er voor dat er gedurende het schrijven van een thesis minder obstakels uit de wegen moeten worden geruimd. Echter, het feit dat er eigen datavariabelen moesten worden gecreëerd en er met deze variabelen moest worden gevarieerd, heeft er wel voor gezorgd dat ik beter bekend ben geraakt met het programma SPSS, wat mij ten goede zal komen in de toekomst. Ik heb tevens gemerkt dat het een opgave is om echt gefocust te blijven op het onderwerp, aangezien er genoeg relevante literatuur omtrent de hoofdvraag beschikbaar is. Voor het schrijven van deze relatief korte thesis mag er niet te veel uitgewijd worden en moeten overige (minder) relevante aspecten geschrapt worden. Verder heb ik het schrijven van deze thesis als een behoorlijke uitdaging ervaren, waarbij kennis omtrent de obstakels verworven zijn, waardoor deze in de toekomst beter omzeild zouden kunnen worden.

## Literatuurlijst

Antrop, M. (2000). *Changing patterns in the urbanized countryside of Western Europe*. Landscape Ecology . April 2000, Volume 15, Issue 3, pp 257-270. Kluwer Academic Publishers.

Antrop, M. (2004). *Landscape change and the urbanization process in Europe*. Elsevier, maart 2004.

Antrop, M. (2007). *Perspectieven op het landschap*. Gent: Academia Press.

Appleyard, B. Ferrell, C.E. , Carroll, M.A. & Taeker, M. (2014). *Towards Livability Ethics. A Framework to Guide Planning, Design, and Engineering Decisions*. Journal of the Transportation Research Board of the National Academies. No. 2403. Washington. p. 62.

Bontje, M. & Burdack, J. (2005). *Edge Cities, European-style: Examples from Paris and the Randstad*. Elsevier, augustus 2005.

Castree, N. , Kitchin, R. & Rogers, A. (2013). *Dictionary of Human Geography*. Oxford University Press

De Chazal, J. (2010). *A systems approach to livability and sustainability: Defining terms and mapping relationships to link desires with ecological opportunities and constraints*. Systems Research and Behavioral Science. Volume 27. Issue 5. pp. 585-597.

Centraal Bureau voor de Statistiek (2014). *Landelijk gebied*. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek.

Clifford, N., French, S. & Valentine, G. (2010). *Key methods in geography*. second edition. Londen: SAGE.

Daalhuizen, F. , Van Dam, F. , Piek, M. & Sorel, N. (2008). *Plattelandsontwikkeling en de gevolgen voor het landschap*. Planbureau voor de Leefomgeving. NAI Uitgevers, Rotterdam.

Farrington, C. & Farrington, J. (2005). *Rural accessibility, social inclusion and social justice: towards conceptualisation*. Elsevier, 2005.

Gutberlet, J. & Hunter, A. (2008). *Social and environmental exclusion at the edge of Sao Paulo, Brazil*. Urban Design International. Pp. 3 - 20

Haggett, P. (1975). *Geography a modern synthesis*. Harper & Row, London.

Halfagree, K.H. (1993). *Locality and Social Representation: Space, Discourse and Alternative Definitions of the Rural*. Journal of Rural Studies, Vol. 9, No.1. pp. 23-37. Pergamon Press Limited.

Hankins, K.B. & Powers E.M. (2009). *The disappearance of the state from 'livable' urban spaces*. Antipode. Volume 41. Issue 5. pp. 845-866.

Holloway, L. & Hubbard, P. (2001). *People and place, the extraordinary geographies of everyday life*. Essex, UK: Pearson Education Ltd.

Janssen, L.H.J.M., Okker, V.R. & Schuur, J. (Red.) (2006). *Welvaart en leefbaarheid*. Bilthoven: RIVM.



- Jorgenson, B. S. & Stedman, R.C. (2005). *A comparative analysis of predictors of sense of place dimensions: attachment to, dependence on, and identification with lakeshore properties*. Journal of Environmental Management. Pag. 316–327.
- Leidelmeijer, K. & Van Kamp, I. (2003). *Kwaliteit van de leefomgeving en leefbaarheid; naar een begrippenkader en conceptuele inkadering*. RIGO en RIVM.
- Leidelmeijer, K., Marlet, G. , Van Iersel, J. , Van Woerkens, C. & Van der Reijden, H. (2008). *Leefbarometer: Leefbaarheid in Nederlandse wijken en buurten gemeten en vergeleken (rapportage instrumentontwikkeling)*. Amsterdam/Utrecht: Rigo/Atlas voor gemeenten.
- Lowe, M., Whitzman, C., Badland, H., Davern, M., Hes, D., Aye, L., Butterworth, I. & Giles-Corti, B. (2013). *Liveable, healthy, sustainable: What are the key indicators for Melbourne neighbourhoods?* Research Paper 1. Place, Health and Liveability Research Program, University of Melbourne
- Measham, T.G. (2006). *Learning about environments: The significance of primal landscapes*. Environmental Management 38(3), pp. 426–434.
- Nabielek K., Boschman, S., Harbers, A., Piek, M. & Vlonk, A., (2012). *Stedelijke verdichting: een ruimtelijke verkenning van binnenstedelijk wonen en werken*. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- Norusis, M. J. (2011). *IBM SPSS Statistics 19 Guide to Data Analysis*. New Jersey: Pearson Education International/Prentice Hall.
- Pacione, M. (1990). *Urban liveability: A review*. Urban Geography. Volume 11. Issue 1. pp. 1-30. Routledge. Taylor and Francis Group.
- Rijksoverheid. Ministerie van Volksgezondheid, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (2004). *Leefbaarheid van wijken*. RIGO in opdracht van VROM, Amsterdam.
- Rijksoverheid. Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2012). *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*. Den Haag: IenM, 13-03-2012.
- Rijksoverheid (2013). *Onderscheid in leefbaarheid. Ontwikkeling van de leefbaarheid 2012-2012*. RIGO Research en Advies/Atlas voor gemeenten.
- Rijksoverheid (2014). *WoonOnderzoek Nederland*. Den Haag: Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
- Saunders, M. , Lewis, P. , Thornhill, A. , Booi, M. & Verckens, J. (2011). *Methoden en technieken van onderzoek*. Vijfde editie. Pearson Education Limited.
- Steenbekkers, A. , Simon, C. & Veldheer, V. (Red.) (2006). *Thuis op het platteland. De leefsituatie van platteland en stad vergeleken*. Sociaal en Cultureel Planbureau: Den Haag.
- Thorborg, H.W.M., Leidelmeijer, K. & Dassen A.G.M. (2006). *Leefomgevingskwaliteit en leefbaarheid: naar beleidsevaluatie en onderzoek*. Rapport 500132001/2006. RIGO.

Van Wee, B., Annema, JA. & Banister, D. (2013). *The Transport System and Transport Policy*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing Inc.

Van Wee, B. & Annema, JA. (2009). *Verkeer en Vervoer in Hoofdlijnen*. Coutinho: Bussum.

Vermeij, L. & Mollenhorst, G. (2008). *Overgebleven dorpsleven . Sociaal kapitaal op het hedendaagse platteland*. Sociaal en Cultureel Planbureau. Den Haag.

Woods, M. (2005). *Rural geography*. Londen: SAGE Publications Limited.

Van de Wouden, R. , De Bruijne, E. & Wittebrood, K. (2001). *De stad in de omtrek. Problemen en perspectieven van de vier grootstedelijke gebieden in de Randstad*. Sociaal en Cultureel Planbureau. Den Haag

### **Websites**

ANWB routeplanner (2014) . Laatst geraadpleegd op 05 december 2014 via <http://www.anwb.nl/verkeer/routeplanner>.

Gemeente De Friese meren (2014). Laatst geraadpleegd op 5 december via [http://www.defriesemeren.nl/bestuur-organisatie/herindeling\\_41987/](http://www.defriesemeren.nl/bestuur-organisatie/herindeling_41987/)

Plattelandsgemeenten Nederland (2014). Laatst geraadpleegd op 2 januari 2014 via <http://p-10.nl/#home>

Ziekenhuis (2014). Laatst geraadpleegd via op 5 december 2014 via <http://www.ziekenhuis.nl/ziekenhuizen/item13>

# Bijlage

## Bijlage 1. Mate van verstedelijking in de gemeenten in Noord- Nederland

### 1. Gemeenten van de Provincie Groningen

	Mate van verstedelijking
Appingedam	Matig stedelijk
Bedum	Weinig stedelijk
Bellingwedde	Niet stedelijk
De Marne	Niet stedelijk
Delfzijl	Weinig stedelijk
Eemsmond	Niet stedelijk
Groningen	Zeer sterk stedelijk
Grootegast	Niet stedelijk
Haren	Weinig stedelijk
Hoogezand- Sappemeer	Matig stedelijk
Leek	Weinig stedelijk
Loppersum	Niet stedelijke
Marum	Niet stedelijk
Menterwolde	Niet stedelijk
Oldambt	Weinig stedelijk
Pekela	Weinig stedelijk
Slochteren	Niet stedelijk
Stadskanaal	Weinig stedelijk
Ten Boer	Niet stedelijk
Veendam	Weinig stedelijk
Vlagtwedde	Niet stedelijk
Winsum	Niet stedelijk
Zuidhorn	Niet stedelijk

### 2. Gemeenten van de provincie Friesland

	Mate van verstedelijking
Achtkarspelen	Niet stedelijk
Ameland	Niet stedelijk
Het Bildt	Niet stedelijk
Dantumadeel	Niet stedelijk
Dongeradeel	Niet stedelijk
Ferwerderadiel	Niet stedelijk
Franekerdeel	Weinig stedelijk
De Friese Meren	Geen gegevens
Harlingen	Matig stedelijk
Heerenveen	Matig stedelijk
Kollumerland en Nieuwkruisland	Niet stedelijk
Leeuwarden	Sterk stedelijk
Leeuwarderdeel	Weinig stedelijk
Littenseradiel	Niet stedelijk
Menaldumadeel	Niet stedelijk
Ooststellingwerf	Niet stedelijk
Opsterland	Niet stedelijk
Schiermonnikoog	Geen gegevens
Súdwest-Fryslân	Weinig stedelijk
Terschelling	Niet stedelijk
Tytsjerksteradiel	Niet stedelijk
Vlieland	Niet stedelijk
Weststellingwerf	Weinig stedelijk

### 3. Gemeenten van de provincie Drenthe

	Mate van verstedelijking
Aa en de Hunze	Niet stedelijk
Assen	Matig stedelijk
Borger- Odoorn	Niet stedelijk
Coevorden	Niet stedelijk
Emmen	Weinig stedelijk
Hoogeveen	Matig stedelijk
Meppel	Matig stedelijk
Midden-Drenthe	Niet stedelijk
Noorderveld	Weinig stedelijk
Tynaarlo	Niet stedelijk
Westerveld	Niet stedelijk
De Wolden	Niet stedelijk

## Bijlage 2. Bezoekadressen van de niet stedelijke gemeenten in Noord- Nederland

### 1. Provincie Groningen

Bellingwedde	Hoofdweg 2 9698 AE Wedde
De Marne	R. Ritzemastraat 2 9965 TD Leens
Eemsum	Hoofdstraat-West 1 9981 AA Uithuizen
Grootegast	Hoofdstraat 97 9861 AC Grootegast
Loppersum	Molenweg 12 9919 ZG Loppersum
Marum	Molenstraat 45 9363 BA Marum
Menterwolde	Kerkstraat 2 9649 GR Muntendam
Slochteren	Hoofdweg 10a 9621 AL Slochteren
Ten Boer	Hendrik Westerstraat 24 9791 CT Ten Boer
Vlagtwedde	Dorpsstraat 1a 9551 AB Sellingeren
Winsum	Hoofdstraat W. 70 9951 AC Winsum
Zuidhorn	Hooiweg 9 9801 AJ Zuidhorn

### 2. Provincie Friesland

Achtkarspelen	Stationsstraat 18 9285 NH Buitenpost
Ameland	Jelmeraweg 1 9162 EA Ballum
Het Bildt	Van Harenstraat 47 9076 BT St.-Annaparochie
Dantumadeel	Hynstebloem 4 9104 BR Damwâld
Dongeradeel	Koningstraat 13 9101 LP Dokkum
Ferwerderadeel	Hegebeintumerdyk 2 9172 PJ Ferwert
De Friese Meren	Geen SPSS gegevens
Kollumerland en Nieuwkruisland	Van Limburg Stirumweg 18 9291 KB Kollum
Littenseradeel	Keatsebaen 1 8731 BN Wommels
Melandumadeel	Dyksterbuorren 16 9036 MS Menaam
Ooststellingwerf	't Oost 11 8431 LE Oosterwolde
Opsterland	Hoofdstraat 82 9422 Beetsterzwaag
Schiermonnikoog	-
Terschelling	Burg. Van Heusdenweg 10a 8881 EB West-Terschelling
Tietjerkstradeel	Raadhuisweg 7 9251 GH Burgum
Vlieland	Dorpsstraat 127 8899 AE Vlieland

### 3. Provincie Drenthe

Aa en de Hunze	Spiekersteeg 1 9461 BH Gieten
Borger- Odoorn	Hoofdstraat 50 7875 AD Exloo
Coevorden	Kasteel 1 7741 GC Coevorden
Midden-Drenthe	Raadhuisplein 1 9411 NB Beilen
Tynaarlo	Kornoeljeplein 1 9481 AW Vries
Westerveld	Raadhuislaan 1 7981 EL Diever
De Wolden	Raadhuisstraat 2 7921 GD Zuidwolde

### Bijlage 3. Bezoekadressen van de ziekenhuizen in Noord Nederland

#### 1. Provincie Groningen

Delfzijl	OZG- locatie Delfzicht Jachtlaan 50 9934 JD Delfzijl
Groningen stad	UMCG Groningen Hanzeplein 1 9713 GZ Groningen
Stadskanaal	Refaja Ziekenhuis Boerhavestraat 1 9501 HE Stadskanaal
Winschoten	OZG- locatie Lucas Gassingel 18 9671 CX Winschoten

#### 2. Provincie Friesland

Dokkum	Birdaarderstraatweg 70 9101 DC Dokkum
Drachten	Ziekenhuis Nij Smellinghe Compagnonsplein 1 9202 NN Drachten
Harlingen	MLC Oranjeoord Achlumerdijk 2 8862 AJ Harlingen
Heerenveen	Ziekenhuis De Tjongerschans Thialfweg 44 8441 PW Heerenveen
Leeuwarden	MLC Leeuwarden Henri Dunantweg 2 8934 AD Leeuwarden
Sneek	Antionius Ziekenhuis Bolswarderbaan 1 8601 ZK Sneek

#### 3. Provincie Drenthe

Assen	Wilhelmina Ziekenhuis Europaweg-Zuid 1 9401RK Assen
Coevorden	Aleida Kramer Dagziekenhuis M. v.d. Thijnensingel 1 7741 GB Coevorden
Emmen	Scheper Ziekenhuis Boermarkeweg 60 7824 AA Emmen
Hoogeveen	Ziekenhuis Bethesda Dr. G.H. Amshoffweg 1 7909 AA Hoogeveen
Meppel	Diaconessenhuis Meppel Hoogeveenseweg 38 7943 KA Meppel

#### Bijlage 4. Reisdetails van niet stedelijke gemeenten in Noord-Nederland

##### 4.1. Reisdetails van bezoekadressen gemeenten in Groningen ten opzichte van dichtstbijzijnde stad

VAN (centrum gemeente)	NAAR (stad)	Afstand in kilometers	Reistijd met auto
Bellingwedde	Winschoten	12,0 km	17 minuten
De Marne	Groningen	26,4 km	34 minuten
Eemsmond	Delfzijl	25,1 km	30 minuten
Grootegast	Drachten	22,7 km	25 minuten
Loppersum	Delfzijl	13,6 km	18 minuten
Marum	Drachten	15,3 km	16 minuten
Menterwolde	Winschoten	20,6 km	20 minuten
Slochteren	Delfzijl	20,5 km	20 minuten
Ten Boer	Groningen	11,6 km	19 minuten
Vlagtwedde	Stadskanaal	24,9 km	24 minuten
Winsum	Groningen	15,5 km	23 minuten
Zuidhorn	Groningen	14,6 km	21 minuten

##### 4.2. Reisdetails van bezoekadressen gemeenten in Friesland ten opzichte van dichtstbijzijnde stad

VAN (centrum gemeente)	NAAR (stad)	Afstand in kilometers	Reistijd met auto
Achtkarspelen	Dokkum	15,3 km	19 minuten
Ameland	Dokkum	30,3 km	55 minuten
Het Bildt	Leeuwarden	19,0 km	25 minuten
Dantumadeel	Dokkum	3,8 km	6 minuten
Dongeradeel	Dokkum	1,4 km	4 minuten
Ferwerderadiel	Dokkum	13,3 km	17 minuten
Kollumerland & Nieuwkruisland	Dokkum	13,8 km	17 minuten
Littenseradiel	Sneek	12,0 km	17 minuten
Menaldumadeel	Leeuwarden	19,4 km	27 minuten
Ooststellingwerf	Drachten	21,5 km	25 minuten
Opsterland	Drachten	6,8 km	9 minuten
Terschelling	Harlingen	34,4 km	82 minuten
Tytsjerksteradiel	Drachten	16,2 km	17 minuten
Vlieland	Harlingen	43,4 km	98 minuten

##### 4.3. Reisdetails van bezoekadressen gemeenten in Drenthe ten opzichte van dichtstbijzijnde stad

VAN (centrum gemeente)	NAAR (stad)	Afstand in kilometers	Reistijd met auto
Aa en de Hunze	Assen	19,7 km	19 minuten
Borger-Odoorn	Emmen	13,6 km	20 minuten
Coevorden	Coevorden	< 1 km	< 5 minuten
Midden-Drenthe	Assen	17,8 km	17 minuten
Tynaarlo	Assen	11,5 km	19 minuten
Westerveld	Meppel	24,1 km	28 minuten
De Wolden	Hoogveen	7,1 km	12 minuten

## Bijlage 5. Uitkomsten één-factor variantie-analyse met bijhorende lineaire regressies

### ▪ Een- factor variantie-analyse met acht ranges

Descriptives								
Tevredenheid van de woonomgeving								
	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum
					Lower Bound	Upper Bound		
5 - 7,99 kilometer	103	4,3301	,78451	,07730	4,1768	4,4834	1,00	5,00
10 - 12, 99 kilometer	119	4,3782	,55222	,05062	4,2779	4,4784	3,00	5,00
13 - 15,99 kilometer	261	4,2031	,76016	,04705	4,1104	4,2957	1,00	5,00
16 - 18,99 kilometer	145	4,2483	,73154	,06075	4,1282	4,3684	1,00	5,00
19- 20,99 kilometer	149	4,2685	,74099	,06070	4,1485	4,3884	1,00	5,00
21 - 23,99 + kilometer	73	4,1918	,59296	,06940	4,0534	4,3301	3,00	5,00
24 - 26,99 kilometer	143	4,3357	,69144	,05782	4,2214	4,4500	2,00	5,00
27 + kilometer	11	4,5455	,52223	,15746	4,1946	4,8963	4,00	5,00
Total	1004	4,2749	,71176	,02246	4,2308	4,3190	1,00	5,00

### Lineaire regressies

- Range 5 – 9,99 kilometer

Coefficients <sup>a,b</sup>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	5,092	3,602		1,414	,161
	exacte afstand tot stad	-,110	,519	-,021	-,212	,833

a. ranges afstand tot stad = 5 - 9,99 kilometer

b. Dependent Variable: Tevredenheid van de woonomgeving

- Range 10 – 12, 99 kilometer

Coefficients <sup>a,b</sup>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	2,685	2,681		1,001	,319
	exacte afstand tot stad	,145	,230	,058	,632	,529

a. ranges afstand tot stad = 10 - 12, 99 kilometer

b. Dependent Variable: Tevredenheid van de woonomgeving



- Range 13 – 15, 99 kilometer

Coefficients <sup>a,b</sup>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	3,323	,848		3,917	,000
	exacte afstand tot stad	,061	,059	,064	1,039	,300
a. ranges afstand tot stad = 13 - 15,99 kilometer						
b. Dependent Variable: Tevredenheid van de woonomgeving						

- Range 16 – 18, 99 kilometer

Coefficients <sup>a,b</sup>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	3,837	1,307		2,935	,004
	exacte afstand tot stad	,024	,076	,026	,315	,753
a. ranges afstand tot stad = 16 - 18,99 kilometer						
b. Dependent Variable: Tevredenheid van de woonomgeving						

- Range 19 – 20, 99 kilometer

Coefficients <sup>a,b</sup>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	1,700	2,153		,790	,431
	exacte afstand tot stad	,129	,108	,098	1,193	,235
a. ranges afstand tot stad = 19- 20,99 kilometer						
b. Dependent Variable: Tevredenheid van de woonomgeving						

- Range 21 – 23, 99 kilometer

Coefficients <sup>a,b</sup>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	5,825	2,737		2,128	,037
	exacte afstand tot stad	-,075	,125	-,071	-,597	,553
a. ranges afstand tot stad = 21 - 23,99 + kilometer						
b. Dependent Variable: Tevredenheid van de woonomgeving						

- Range 24 – 26, 99 kilometer

Coefficients <sup>a,b</sup>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	6,451	1,891		3,412	,001
	exacte afstand tot stad	-,085	,076	-,094	-1,119	,265
a. ranges afstand tot stad = 24 - 26,99 kilometer						
b. Dependent Variable: Tevredenheid van de woonomgeving						

- Range 27+ kilometer

Coefficients <sup>a,b</sup>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	6,753	1,297		5,206	,001
	exacte afstand tot stad	-,066	,039	-,496	-1,712	,121
a. ranges afstand tot stad = 27 + kilometer						
b. Dependent Variable: Tevredenheid van de woonomgeving						

**Bijlage 6. Uitkomsten één-factor variantie-analyse met bijbehorende zeven lineaire regressies , met uitsluiting van data met betrekking tot de gemeenten Ameland, Terschelling en Vlieland.**

▪ Een-factor variantie- analyse met zeven ranges

Descriptives								
Tevredenheid van de woonomgeving								
	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum
					Lower Bound	Upper Bound		
5 - 9,99 kilometer	103	4,3301	,78451	,07730	4,1768	4,4834	1,00	5,00
10- 12,99 kilometer	119	4,3782	,55222	,05062	4,2779	4,4784	3,00	5,00
13 - 15,99 kilometer	261	4,2031	,76016	,04705	4,1104	4,2957	1,00	5,00
16 - 18,99 kilometer	145	4,2483	,73154	,06075	4,1282	4,3684	1,00	5,00
19 - 20,99 kilometer	149	4,2685	,74099	,06070	4,1485	4,3884	1,00	5,00
21 - 23,99	73	4,1918	,59296	,06940	4,0534	4,3301	3,00	5,00
24 + kilometer	143	4,3357	,69144	,05782	4,2214	4,4500	2,00	5,00
Total	993	4,2719	,71320	,02263	4,2275	4,3163	1,00	5,00

**Lineaire regressies**

- Range 5 - 9,99 kilometer

Coefficients <sup>a,b</sup>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	5,092	3,602		1,414	,161
	exacte afstand tot stad	-,110	,519	-,021	-,212	,833
a. ranges afstand tot stad = 5 - 9,99 kilometer						
b. Dependent Variable: Tevredenheid van de woonomgeving						

- Range 10 – 12,99 kilometer

Coefficients <sup>a,b</sup>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	2,685	2,681		1,001	,319
	exacte afstand tot stad	,145	,230	,058	,632	,529
a. ranges afstand tot stad = 10- 12,99 kilometer						
b. Dependent Variable: Tevredenheid van de woonomgeving						

- Range 13 – 15,99 kilometer

Coefficients <sup>a,b</sup>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	3,323	,848		3,917	,000
	exacte afstand tot stad	,061	,059	,064	1,039	,300
a. ranges afstand tot stad = 13 - 15,99 kilometer						
b. Dependent Variable: Tevredenheid van de woonomgeving						

- Range 16 – 18,99 kilometer

Coefficients <sup>a,b</sup>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	3,837	1,307		2,935	,004
	exacte afstand tot stad	,024	,076	,026	,315	,753
a. ranges afstand tot stad = 16 - 18,99 kilometer						
b. Dependent Variable: Tevredenheid van de woonomgeving						

- Range 19 – 20, 99 kilometer

Coefficients <sup>a,b</sup>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	1,700	2,153		,790	,431
	exacte afstand tot stad	,129	,108	,098	1,193	,235
a. ranges afstand tot stad = 19 - 20,99 kilometer						
b. Dependent Variable: Tevredenheid van de woonomgeving						

- Range 21 – 23,99 kilometer

Coefficients <sup>a,b</sup>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	5,825	2,737		2,128	,037
	exacte afstand tot stad	-,075	,125	-,071	-,597	,553
a. ranges afstand tot stad = 21 - 23,99						
b. Dependent Variable: Tevredenheid van de woonomgeving						

- Range 24 + kilometer

Coefficients <sup>a,b</sup>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	6,451	1,891		3,412	,001
	exacte afstand tot stad	-,085	,076	-,094	-1,119	,265
a. ranges afstand tot stad = 24 + kilometer						
b. Dependent Variable: Tevredenheid van de woonomgeving						