

Heeft mobiliteit prioriteit?

De beleving van mobiliteit door burgers

Lisa Timmerman

Augustus 2014

Heeft mobiliteit prioriteit?

De beleving van mobiliteit door burgers

Lisa Timmerman
S2453231

Masterthesis Culturele Geografie
Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen
Rijksuniversiteit Groningen
Langedijk, augustus 2014

Supervisor: dr. T. Haartsen en prof. dr. P.P.P. Huigen
Stage: Sociaal Planbureau Groningen, dr. C. Simon

Samenvatting

Mensen maken in het dagelijks leven op velerlei manieren en op verschillende tijden gebruik van voorzieningen. Boodschappen doen, geld pinnen, naar het werk gaan zijn hier voorbeelden van. Het overbruggen van de afstand tot voorzieningen is niet voor elk individu even gemakkelijk, want de grootte van de afstand tot voorzieningen kan individuen beperken in hun verplaatsingsmogelijkheden. Het kost meer tijd en geld en er moet meer moeite gedaan worden om grote, in plaats van kleine, afstanden tot (noodzakelijke) voorzieningen te overbruggen. Door demografische krimp, stijging van het autobezit en schaalvergroting neemt de gemiddelde afstand tot voorzieningen in landelijke gebieden alleen maar toe.

Over de omvang van de bevolkingsgroep die problemen ervaart om voorzieningen te bereiken, over de waardering die zij hechten aan hun dagelijkse mobiliteit en over de factoren die de aanwezigheid van mobiliteitsproblemen en de mobiliteitswaardering beïnvloeden, is relatief weinig bekend. Hierdoor heeft het onderhavige onderzoek een verkennend karakter waarbij de beleving van mobiliteit (mobiliteitswaardering en ervaren van mobiliteitsproblemen) door individuen het uitgangspunt is.

Gebaseerd op bronnen in de literatuur is de verwachting dat persoonskenmerken en locatiekenmerken invloed hebben op de mobiliteitswaardering en de aanwezigheid van mobiliteitsproblemen.

De data voor dit onderzoek zijn in april 2014, in samenwerking met het Sociaal Planbureau Groningen, verzameld. Het Sociaal Planbureau Groningen beheert het Groninger Panel, waarvan de leden een digitale enquête over mobiliteit hebben ingevuld. In totaal heeft het panel 1.750 leden, 69% van de leden (1.201 leden) heeft deze enquête ingevuld.

Aan de hand van regressieresultaten wordt duidelijk dat de kenmerken gezondheid, autobezit, vervoermiddelengebruik, aanbod van openbaar vervoer, afgelegen dorp significant van invloed zijn op de mobiliteitswaardering. Ten aanzien van mobiliteitsproblemen zijn de kenmerken autobezit, klein dorp, eenzaamheid, alleenwonend, MBO opleiding en aanbod van openbaar vervoer significant. Mensen zonder auto en/of wonend in een klein dorp en/of die zich (wel eens) eenzaam voelen en/of samenwonen en/of lager zijn opgeleid en/of het aanbod openbaar vervoer negatief waarderen, ondervinden vooral mobiliteitsproblemen.

Zeer veel respondenten geven een hoge waardering aan hun dagelijkse mobiliteit, het gemiddelde rapportcijfer is een 9,2. Voorts geven 1185 respondenten aan nauwelijks tot geen mobiliteitsproblemen te ervaren (94%). Blijkbaar is iedereen tevreden over zijn dagelijkse mobiliteit en heeft iedereen voldoende toegang tot vervoersmogelijkheden.

Er is echter een kleine groep die wel mobiliteitsproblemen ervaart (6%, 42 respondenten) en een lage waardering geeft aan de dagelijkse mobiliteit (2%, 27 respondenten). Onafhankelijk van het aantal mensen die mobiliteitsproblemen ervaart, zijn de problemen voor deze kleine groep groot en is de verwachting dat het meervoudige karakter van mobiliteitsproblemen toeneemt.

Maatregelen ter vermindering van mobiliteitsproblemen dienen specifiek op de behoeften van de groep (die mobiliteitsproblemen ervaart) te worden gericht. Hierbij dient het beleid oog te hebben voor het meervoudig karakter van de mobiliteitsproblematiek.

Tegelijkertijd dient wel beseft te worden dat nooit aan alle mobiliteitsproblemen tegemoet kan worden gekomen. Mobiliteitsproblemen zullen altijd blijven bestaan.

Voorwoord

Voor u ligt mijn masterthesis welke de afsluiting vormt van de master Culturele Geografie aan de Rijksuniversiteit Groningen. Het was een pittig jaar, waarin hard gestudeerd moest worden om de gewenste resultaten te behalen, maar zeker ook een leuk jaar vol uitdagingen, vooral tijdens de creatie van deze masterthesis. Ik realiseer mij dat ik zonder de hulp van een aantal personen nooit zo ver was gekomen. Ik wil deze gelegenheid dan ook gebruiken om de personen die hebben bijgedragen aan de totstandkoming van deze masterthesis te bedanken.

Allereerst een woord van dank voor Tialda Haartsen, die mij tijdens de start van de thesis en de afsluiting ervan enthousiast heeft begeleid en gemotiveerd. Haar kritische en positieve adviezen gaven mij de juiste stof tot nadenken. Tijdens haar afwezigheid heb ik voortgangsgesprekken gehad met Paulus Huigen. Een inspirerende begeleider die mij op het pad richting afstuderen hield, zijn feedback heeft grote invloed gehad op het onderhavig resultaat.

De masterthesis maakte onderdeel uit van een stage bij Sociaal Planbureau Groningen. Tijdens mijn stage kon ik altijd een beroep doen op mijn begeleider Carola Simon. Zij heeft mij steeds voorzien van gedetailleerde feedback. Mede door haar prettige begeleiding kijk ik met een positief gevoel terug op mijn stageperiode.

Verder gaat ook mijn dank uit naar de leden van het Groninger Panel, zonder hen was het onderzoek niet van de grond gekomen.

Tenslotte wil ik ook degenen uit mijn naaste omgeving bedanken en in het bijzonder mijn moeder, voor haar ongelofelijke steun in dit hele proces.

Ik wens iedereen veel plezier met het lezen van mijn masterthesis. Het heeft me, naast dat het bloed, zweet en tranen heeft gekost, toch zeker ook leerzame ervaringen opgeleverd.

Lisa Timmerman

Langedijk, augustus 2014

Inhoudsopgave

1. Inleiding	6
1.1 Aanleiding	6
1.2 Probleemstelling	6
1.3 Leeswijzer	7
2. Mensen, verbindingen, activiteiten	8
2.1 Definitie van mobiliteit	8
2.2 Mobiliteitsmotieven	9
2.3 Maatschappelijke invloeden op mobiliteit	9
2.4 Mobiliteitsinperkingen	10
2.5 Mobiliteitspotentieel bepalende kenmerken	11
2.6 Conceptueel model	13
3. Methodologie	14
3.1 Kwantitatief onderzoek middels een burgerpanel	14
3.2 Data verzameling	14
3.3 Analysemethoden	14
3.4 Operationalisatie	15
4. Resultaten	17
4.1 Mobiliteitswaardering – frequenties onafhankelijke variabelen	17
4.2 Mobiliteitswaardering – regressie	19
4.3 Mobiliteitsproblemen – frequenties onafhankelijke variabelen	23
4.4 Mobiliteitsproblemen – regressie	25
5. Conclusie	29
5.1 Beantwoording van de centrale vraagstellingen	29
5.2 Discussie	29
6. Literatuurlijst	31

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Mensen maken in het dagelijks leven op velerlei manieren en op verschillende tijden gebruik van voorzieningen. Boodschappen doen, geld pinnen, naar het werk gaan zijn hier voorbeelden van. Doorgaans zijn voorzieningengebruikers in staat om voorzieningen te bereiken, maar voor sommigen is de af te leggen afstand tot een voorziening te groot om te overbruggen. Zij kunnen onder andere door de grootte van de afstand tot voorzieningen beperkt worden in hun verplaatsingsmogelijkheden, omdat het hen meer tijd en geld zal kosten en er meer moeite gedaan moet worden om van (noodzakelijke) voorzieningen gebruik te kunnen maken. Over de omvang van de bevolkingsgroep die problemen ervaart om voorzieningen te bereiken en over de waardering die zij hechten aan hun dagelijkse mobiliteit, is weinig bekend. Deze masterthesis gaat over de mobiliteitswaardering en de mobiliteitsproblemen die individuen ervaren in de dagelijkse mobiliteit.

1.2 Probleemstelling

Hoe tevreden is de voorzieningengebruiker over zijn dagelijkse mobiliteit? Wie ervaren problemen om voorzieningen te bereiken? In onderzoek en beleid vormen subjectieve aspecten van de verplaatsing van A naar B een onderbelicht thema. Er is wel bekend hoe vaak mensen onderweg zijn, welke afstanden ze afleggen, waarheen, met welk vervoermiddel en op welk tijdstip (Centraal Bureau voor de Statistiek, 2013a). Maar over de waardering en problemen waarmee dit gepaard gaat is veel minder bekend. Om hier meer inzicht in te verkrijgen, wordt in onderhavig onderzoek aandacht besteed aan de (subjectieve) beleving van mobiliteit (mobiliteitswaardering en ervaren van mobiliteitsproblemen). Voordeel van een onderzoek naar de mobiliteitswaardering en ervaring van mobiliteitsproblemen is dat de mate van overeenstemming tussen het aanbod van vervoermogelijkheden en de behoeften van individuen duidelijk wordt. Ontevredenheid over de nabijheid van voorzieningen, zoals een bushalte, geeft inzicht in de mate waarin beleid tegemoet komt aan de wensen van burgers, waarbij de eigen beleving als uitgangspunt wordt genomen.

Het onderzoeksgebied betreft het Noorden van Nederland, de provincie Groningen. In de landelijke gebieden van Groningen is de spreiding van voorzieningen hoog en de afstanden tot voorzieningen relatief groot in vergelijking met stedelijke gebieden. Mogelijk zal de afstand tot voorzieningen in landelijke gebieden alleen maar toenemen; door onder andere het wegtrekken van jongeren (ontgroening) en het steeds ouder worden van de bevolking wordt het draagvlak van lokale voorzieningen aangetast en kunnen bepaalde voorzieningen niet meer (zelfstandig) blijven bestaan (Hoofdstuk 2 paragraaf 2.3). Inwoners van de landelijke gebieden moeten door de hoge spreiding en grote afstanden tot voorzieningen (steeds) meer moeite doen om een voorziening te bereiken in vergelijking met de inwoners van stedelijke gebieden. Mobiliteit is daarom een punt van aandacht, zoals ook blijkt uit de kennisagenda van het Kennisnetwerk Krimp Noord-Nederland (2013) en de onderzoeksagenda van het Sociaal Planbureau Groningen (2013).

Hoewel er mogelijk een verschil is tussen inwoners van landelijke gebieden en inwoners van stedelijke gebieden in de mobiliteitswaardering en de aanwezigheid van mobiliteitsproblemen, richt dit onderzoek zich daarnaast ook op andere factoren (zoals leeftijd, sociaaleconomische positie) die invloed hebben op de dagelijkse mobiliteit van individuen.

Het onderhavige onderzoek heeft als doel een antwoord te vinden op de volgende onderzoeksvragen:

- 1. Hoe waarderen de inwoners van de provincie Groningen hun dagelijkse mobiliteit en welke factoren hebben invloed op deze waardering?*
- 2. Welke inwoners van de provincie Groningen ervaren mogelijk mobiliteitsproblemen, welke mobiliteitsproblemen zijn dit en welke factoren hebben invloed op de aanwezigheid van mobiliteitsproblemen?*

In samenwerking met mevr. dr. Carola Simon van Centrum Maatschappelijke Ontwikkeling is in opdracht van het Sociaal Planbureau Groningen (SPG) een breed mobiliteitsonderzoek uitgevoerd in de provincie Groningen. Dit mobiliteitsonderzoek heeft geleid tot vijf factsheets (Sociaal Planbureau Groningen, 2014). Het onderhavige onderzoek is een verdiepend onderdeel van het brede mobiliteitsonderzoek en sluit aan bij de factsheet “tevredenheid ten aanzien van eigen mobiliteit”.

1.3 Leeswijzer

De masterthesis is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 1 is de aanleiding tot het maken van deze thesis geschetst en de probleemstelling geformuleerd. De theoretische achtergrond wordt in hoofdstuk 2 beschreven. Hieruit zullen enkele theorieën en hypothesen volgen. Vervolgens worden in hoofdstuk 3 de methoden en technieken van het onderzoek uiteengezet. De keuze voor de onderzoeksmethoden wordt nader toegelicht alsmede de dataverzameling. In hoofdstuk 4 zullen vervolgens de resultaten worden gepresenteerd. Tenslotte richt hoofdstuk 5, de conclusie, zich op het beantwoorden van de probleemstelling en onderzoeksvragen.

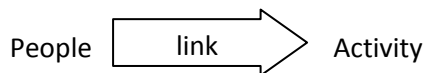
2. Mensen, verbindingen, activiteiten

In dit hoofdstuk wordt de wetenschappelijke achtergrond van het onderzoek beschreven. Naar aanleiding van de beschreven probleemstelling (hoofdstuk 1) is literatuurstudie verricht naar de verschillende theorieën, begrippen, oorzaken en gevolgen omtrent mobiliteitswaardering en mobiliteitsproblemen. Het hoofdstuk is onderverdeeld in de paragrafen: definitie van mobiliteit, mobiliteitsmotieven, maatschappelijke invloeden op mobiliteit, mobiliteitsinperkingen, mobiliteitspotentieel bepalende kenmerken en conceptueel model.

2.1 Definitie van mobiliteit

Het begrip mobiliteit heeft in de laatste tien jaar een verandering doorgemaakt. Mobiliteit werd eerst gezien als de verplaatsing van mensen van A naar B, maar inmiddels heeft het begrip betrekking op verplaatsingen van mensen, objecten, afbeeldingen, informatie en afval (Urry, 2000; Urry 2007; Featherstone, 2004; Adey, 2010).

In het onderhavige onderzoek betekent mobiliteit de fysieke verplaatsing die een mens aflegt of waartoe een mens in staat is, om een andere ruimtelijke locatie te bereiken. In een schematisch overzicht kan mobiliteit als volgt worden weergegeven (Moseley et al. 1977, in Van Dam, 1995):



Mobiliteit bestaat uit drie verschillende componenten. De componenten zijn; de mensen (people), de activiteiten (activity) en de verbindingen tussen beide (link). Het gaat om mensen die met behulp van verbindingen voorzieningen willen bereiken (of hierdoor bereikt willen worden) (Van Dam, 1995), hiervoor is altijd mobiliteit nodig.

Er kan onderscheid worden gemaakt tussen actuele mobiliteit en potentiële mobiliteit (Sheller & Urry, 2006). Actuele mobiliteit is de letterlijk uitgeoefende verplaatsing van een individu om een voorziening te bereiken, of ruimer gesteld om aan een activiteit deel te nemen. Potentiële mobiliteit heeft te maken met de mogelijkheden van een individu tot verplaatsing om aan een activiteit deel te nemen. Deze mogelijkheden tot verplaatsing worden beïnvloed door sociale, fysieke en juridische inperkingen, dit wordt verder toegelicht in paragraaf 2.4 Mobiliteitsinperkingen.

De actuele mobiliteit kan de potentiële mobiliteit beïnvloeden. Volgens Cresswell (2006) speelt de ervaring van de actuele mobiliteit namelijk mee in de beleving van de potentiële mobiliteit. Als iemand negatieve ervaringen heeft met het openbaar vervoer, dan is het mogelijk dat hij vervolgens geen gebruik meer maakt van het openbaar vervoer en indirect de eigen mobiliteitsmogelijkheden (mogelijkheden om een voorziening te bereiken) beperkt. De potentiële mobiliteit kan ook de actuele mobiliteit beïnvloeden. Zodra iemand denkt dat hij niet in staat is om zelf auto te rijden dan zal dit in de praktijk ook niet zo snel plaatsvinden.

De actuele mobiliteit en potentiële mobiliteit hebben in de praktijk invloed op elkaar. Beide worden daarom betrokken bij dit onderzoek. Vanaf nu wordt in dit onderzoek de woorden “mobiliteit” en “mobiliteitspotentieel” gebruikt voor potentiële mobiliteit en het woord “verplaatsing” voor de actuele mobiliteit.

2.2 Mobiliteitsmotieven

Hoewel er veel verschillende motieven zijn voor verplaatsingen, hebben de meeste motieven te maken met co-presentie ofwel samenzijn (Urry, 2007). Volgens Larsen et al (2006) heeft zelfs elk mobiliteitsmotief met samenzijn te maken. Hij stelt dat elke verplaatsing dient om aan een activiteit deel te nemen waar andere mensen (of andere plaatsen, objecten en/of evenementen) bij betrokken zijn.

Om aan een activiteit deel te kunnen nemen moet een fysieke afstand overwonnen worden (Sager, 2006). Ondanks de vermeende 'dood van de afstand' (Cairncross 1997, in Haugen, 2011) blijft afstand altijd belangrijk in de ruimtelijke organisatie en interactie van menselijke activiteiten (e.g. Miller 2007, in Haugen, 2011). Anderen sluiten hierbij aan, zo verklaart Kaufmann (2010) dat het succes van sociale integratie afhangt van fysieke deelname aan activiteiten en stellen onder andere Castells (2000) en Urry (2007) dat face-to-face interactie de meest gewaardeerde communicatiemethode blijft. Afstanden zullen dus altijd overbrugd moeten worden om aan een activiteit deel te kunnen nemen, waardoor mobiliteit altijd zal blijven bestaan en een belangrijke factor is in het bestaan van de mens.

2.3 Maatschappelijke invloeden op mobiliteit

De mogelijkheden die mensen hebben om bepaalde voorzieningen te bereiken zijn aan veranderingen onderhevig. Als bijvoorbeeld de afstand tot een bepaalde voorziening toeneemt, dan beperkt dat de mogelijkheden van bepaalde individuen om van de voorziening gebruik te kunnen maken. Op het model van Moseley et al. (1977 in Van Dam, 1995) (people, link, activity) zijn maatschappelijke processen van invloed:

1. Een aantal gemeenten en regio's van Groningen hebben een fors dalend inwonersaantal (Sociaal Planbureau Groningen, 2013), dit proces wordt aangeduid als demografische krimp. Demografische krimp gaat gepaard met ontgroening (wegtrekkende jongeren) en vergrijzing (ouder wordende bevolking). Ontgroening leidt onder andere tot een afname van de bevolking en vergrijzing tot een verandering in de samenstelling van de bevolking, de gemiddelde leeftijd van de bevolking neemt toe. Door zowel ontgroening als vergrijzing daalt en verschuift de vraag naar bepaalde voorzieningen. Een daling van de vraag leidt tot minder economische omzet voor bijvoorbeeld supermarkten. Door de verschuiving van de vraag naar bepaalde voorzieningen vindt er een behoefteverandering plaats, zo kan de behoefte aan een plaatselijke jongerensoos afnemen en de behoefte aan een ouderensoos toenemen. De daling en verschuiving in de vraag naar bepaalde voorzieningen leiden vervolgens tot een aantasting van het draagvlak van voorzieningen, waardoor bepaalde voorzieningen niet meer (zelfstandig) kunnen blijven bestaan en dus verdwijnen. Door het verdwijnen van voorzieningen worden afstanden tot bepaalde voorzieningen groter. Om de afstanden tot voorzieningen te kunnen overbruggen wordt het voor de voorzieningengebruiker steeds belangrijker om mobiel te zijn.
2. Het verdwijnen van voorzieningen wordt niet alleen veroorzaakt door een afgenomen vraag, maar is ook afhankelijk van ontwikkelingen aan de aanbodzijde. Door schaalvergroting (toenemende omvang en ruimtelijke clustering van voorzieningen) treden wijzigingen op in het spreidingspatroon van voorzieningen. Het algemene beeld is dat door deze wijzigingen de bereikbaarheid van voorzieningen terugloopt (Scoop, 2013). Bereikbaarheid is het gemak waarmee een voorziening kan worden bezocht (Handy & Clifton 2001, in Haugen 2011) en is daarom locatiegebonden (Scoop, 2013). Voorzieningen liggen niet altijd meer om de hoek,

wat van invloed kan zijn op het belang van mobiliteit. Zo zou een afname van het aantal voorziening en/of een clustering van voorzieningen kunnen leiden tot een gemiddeld grotere afstand tot voorzieningen. Terwijl geografische nabijheid een belangrijke factor is voor de bereikbaarheid van voorzieningen (Haugen, 2011) omdat dagelijkse activiteiten vooral plaats vinden in de lokale ruimte (e.g. Holloway & Hubbard, 2011).

3. Veranderingen ten aanzien van verbindingen tussen waar mensen wonen en waar voorzieningen gevestigd zijn, hebben vooral te maken met autogebruik. In Nederland groeit de automobilititeit en neemt het aantal autokilometers toe, in 2020 reizen Nederlanders naar verwachting 30% meer met de auto dan in 2002 (Scoop, 2013). Het openbaar vervoer staat hierdoor onder druk want door het toenemend autogebruik is de vraag naar en het gebruik van het openbaar vervoer flink afgenomen. Daarnaast is er, waar het de verbindingen tussen mensen en voorzieningen betreft, sprake van stijgende kosten van zowel openbaar vervoer als autovervoer (Van Dam, 1995; Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2010a).

Voorts heeft de toegenomen (auto)mobilititeit geleid tot een verminderd gebruik van de lokaal aanwezige voorzieningen. Autogebruikers zijn in staat zijn om met hun auto verder gelegen voorzieningen makkelijker te bereiken, waardoor ze minder afhankelijk zijn geworden van de lokale voorzieningen.

Over het algemeen is er sprake van een gemiddelde toename van afstand tot voorzieningen en een afname van verschillende vervoersmogelijkheden tot voorzieningen in krimpgebieden. De gemiddelde toename van afstand tot voorzieningen kan leiden tot mobiliteitsproblemen, niet iedereen is namelijk in staat om grotere afstanden tot voorzieningen af te leggen.

2.4 Mobiliteitsinperkingen

Ieder individu is in zijn dagelijkse mobiliteit gebonden aan inperkingen van sociale, fysieke en juridische aard (Hagerstrand, 1970). Deze inperkingen bepalen voor een zeer belangrijk deel het mobiliteitsgedrag van individuen (Huigen, 1986).

- Inperkingen van sociale aard
Deze inperkingen hebben te maken met het samenzijn van een individu met andere individuen, werktuigen of materialen (Huigen, 1986). Vaak is de aanwezigheid van anderen nodig om een activiteit mogelijk te maken. Door demografische krimp worden achterblijvers beperkt in potentiële dagelijkse activiteiten (Kaufmann, 2002), omdat bijvoorbeeld de jongerensoos door een afnemend ledenaantal niet meer in stand kan worden gehouden.
- Inperkingen van fysieke aard
Deze inperkingen hebben te maken met de basisbehoeften van de mens, de ondeelbaarheid van de mens en de beschikbaarheid van vervoermiddelen. Basisbehoeften zijn activiteiten (slapen, eten) die grote delen van de beschikbare tijd beslaan om het voortbestaan van het individu mogelijk te maken (Huigen, 1986). Tijd die niet meer dan één keer voor een activiteit kan worden gebruikt. De tweede inperking in deze categorie is de ondeelbaarheid van de mens; hij kan op elk moment maar op één plaats in de ruimte zijn, waardoor het individu een beperkte mogelijkheid heeft om meer dan één activiteit tegelijkertijd te verrichten (Huigen, 1986). Bovendien kosten de verplaatsingen tussen verschillende punten in de ruimte tijd, de beschikbaarheid van (snelle) vervoermiddelen kan de fysieke inperking verminderen.
- Juridische inperkingen
Deze inperkingen betreffen de zeggenschap over de omstandigheden waarin een activiteit,

zaak of gebeurtenis doorgang kan vinden. Door deze inperkingen zijn de activiteiten niet op elk moment voor iedereen toegankelijk. Zo kan er bijvoorbeeld na acht uur 's avonds niet gewinkeld worden, want over het algemeen zijn de winkels dan gesloten.

Wellicht hebben mobiliteitsinperkingen invloed op de mobiliteitswaardering. Mensen die veel inperkingen ondervinden, kunnen hun dagelijkse mobiliteit lager waarderen, omdat het hen meer tijd, geld en moeite kost om een afstand te overbruggen.

2.5 Mobiliteitspotentieel bepalende kenmerken

De mobiliteitsinperkingen gelden voor elk individu. De mobiliteitsproblemen die met de mobiliteitsinperkingen gepaard gaan zijn echter groter voor bepaalde individuen die, binnen de algemene inperkingen, een eigen problematiek kennen ten aanzien van hun mobiliteit. Dit kunnen bijvoorbeeld ouderen, niet-autobezitters en/of gehandicapten zijn. Factoren die bepalend kunnen zijn voor een verminderd mobiliteitspotentieel zijn in te delen naar persoonskenmerken en locatiekenmerken. Opgemerkt moet worden dat mensen die op basis van deze kenmerken als minder mobiel worden bestempeld niet per definitie ook daadwerkelijk minder mobiel zijn. Het zijn de mensen die de (hoogste) potentie hebben om als minder mobiel te worden aangemerkt; ze zijn potentieel minder mobiel.

Persoonskenmerken

- **Geslacht**
Geslacht is gerelateerd aan mobiliteitsmogelijkheden en activiteitenpatronen (Prashker et al., 2008 in Haugen, 2011). Activiteitenpatronen van vrouwen verschillen met die van mannen, omdat vrouwen bijvoorbeeld vaker huishoudelijke taken verrichten. Indien gekeken wordt naar mobiliteitsmogelijkheden, dan ligt het gemiddelde autobezit voor mannen hoger dan bij vrouwen (Centraal Bureau voor de Statistiek, 2013b), mannen beschikken daardoor over meer mobiliteitsmogelijkheden dan vrouwen. Geslacht beïnvloedt de mobiliteit van personen, waarbij vooral vrouwen potentieel minder mobiel zijn (Uteng & Cresswell, 2008).
- **Leeftijd**
Ouderen besteden relatief meer tijd in en rond hun woning. Naarmate de leeftijd toeneemt, groeit de behoefte om thuis te blijven (Schwanen et al, 2001) en neemt de mobiliteit af. Wellicht neemt de (behoefte aan) mobiliteit van ouderen af omdat vooral ouderen bereikproblemen ervaren (Tacken 1998). Zij zijn over het algemeen fysiek minder goed in staat om grote afstanden af te leggen.
- **Sociaal economische positie (opleiding, inkomen en werk)**
Naarmate de sociaal-economische positie toeneemt, neemt de mobiliteit toe (Huijgen, 1986). Prashker et al. (2008 in Haugen 2011) sluit hierbij aan, door te vermelden dat afstand minder belangrijk is als het inkomen stijgt. Het kost personen zonder werk, een lage opleiding en/of een laag inkomen meer moeite om een fysieke afstand te overbruggen, hun mobiliteit wordt daardoor ingeperkt.
- **Gezondheid**
Gezondheid is de staat van de fysieke en mentale gesteldheid (Schwanen en Ziegler, 2011). Volgens Marottoli e.a. (2000) leidt een verminderde mobiliteit tot een slechtere gezondheid. Het kan echter ook zo zijn dat door een slechtere gezondheid de mobiliteit van een individu afneemt, omdat hij door zijn gezondheid meer weerstand ondervindt om een afstand

af te leggen. Onafhankelijk van de verschillende standpunten in de literatuur is duidelijk dat een individu met een slechte gezondheid meer moeite moet doen om een afstand te overbruggen, waardoor de mobiliteit van deze persoon beperkter is.

- Eenzaamheid

De relatie tussen eenzaamheid en mobiliteit is in de literatuur tegenstrijdig. Enerzijds staat vermeld dat een verminderde mobiliteit eenzaamheid veroorzaakt (Peplau en Goldston 1984) en anderzijds staat vermeld dat er onvoldoende bewijs is voor een relatie tussen eenzaamheid en een verminderde mobiliteit (De Jong, 1987). Een verminderde mobiliteit kan eenzaamheid veroorzaken doordat individuen zich niet meer kunnen verplaatsen om zo een optimaal netwerk van sociale relaties te onderhouden (o.a. Peplau en Goldston, 1984; Bowling, et al., 1989; Pinquart en Sorensen, 2010).

- Vervoermiddelenbezit

In Nederland wordt de helft van alle verplaatsingen met de auto afgelegd (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2013). De auto speelt een belangrijke rol in de dagelijkse mobiliteit. Niet-autobezitters zijn voor hun dagelijkse mobiliteit afhankelijk van anderen (Schwanen et al, 2001; Becker, 1994). Deze afhankelijkheid wordt door niet-autobezitters als (zeer) nadelig ervaren (Schwanen et al., 2001), want het beperkt hen in hun mobiliteit.

- Beschikking over vervoermiddelen (auto)

Er wordt onderscheid gemaakt tussen autobezit en autobeschikking. Niet autobezit maar de beschikking over een auto is cruciaal volgens Moseley (1979, in Huigen, 1986). Als een huishouden één auto bezit en er zijn meer personen met een rijbewijs, dan kan niet ieder lid van het huishouden tegelijkertijd over de auto beschikken. Moseley (1979) stelt dat problemen met betrekking tot het bereiken van voorzieningen vooral aangetroffen worden bij mensen die niet over een auto kunnen beschikken.

- Omvang, positie en samenstelling van huishouden

De invloed van de omvang, positie en samenstelling van het huishouden op bereik en bereikbaarheidsproblemen is gemakkelijk voor te stellen wanneer men denkt aan bijvoorbeeld het wegbrengen van kinderen naar school. De aanwezigheid van kinderen heeft invloed op het activiteitenpatroon van een huishouden. Globaal gesproken geldt dat naarmate kinderen ouder worden, de mobiliteit van de volwassenen af neemt (Huigen, 1986).

Locatiekenmerken

- Woongebied (stad, platteland, krimpgebied, niet-krimpgebied)

In de landelijke gebieden van Groningen is het aanbod van voorzieningen relatief schaars en de spreiding ervan relatief ruim. Door demografische krimp neemt de schaarsheid en spreiding van het aanbod van voorzieningen verder toe. Hierdoor zullen de kosten in tijd en geld om de grotere afstanden tot voorzieningen te overbruggen voor de bewoners van landelijke gebieden ook toenemen (Huigen, 1986). Zij moeten in vergelijking met de bewoners van stedelijke gebieden meer moeite doen om een voorziening te bereiken. Hierdoor zijn mobiliteitsproblemen voor de bewoners van landelijke gebieden groter.

- Leefbaarheid

Vaak wordt de leefbaarheid afgezet tegen mobiliteit. Zo wordt een snelweg naast de woning als een afname van de leefbaarheid van de woonomgeving beschouwd. Het kan echter ook anders, de leefbaarheid van de woonomgeving kan de mobiliteit beïnvloeden (Haugen,

2011). Mocht bijvoorbeeld de onveiligheid van de woonomgeving men ervan weerhouden om boodschappen met de fiets te doen, dan kan de leefbaarheid een belemmering vormen voor de dagelijkse mobiliteit.

- Aanbod openbaar vervoer

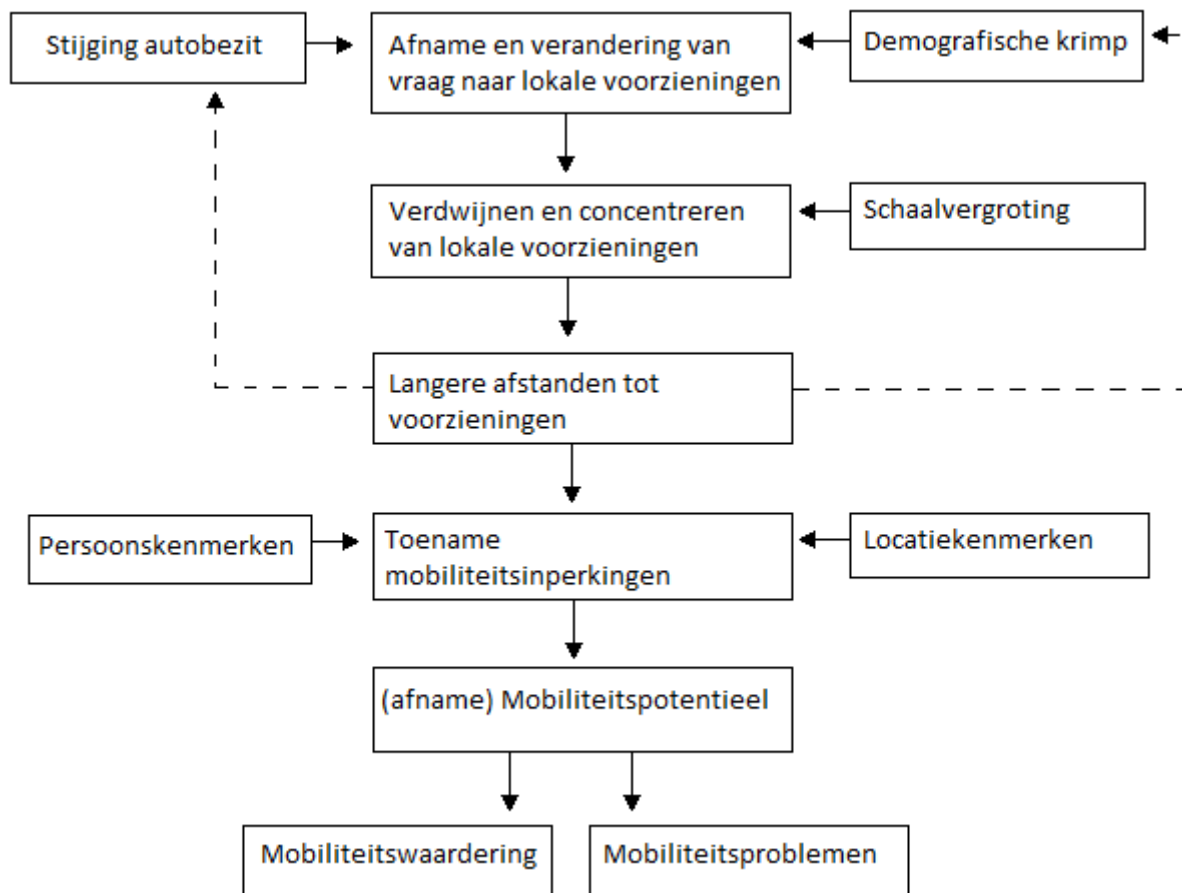
Slechts één op de twintig van alle verplaatsingen in Nederland wordt met de het openbaar vervoer afgelegd (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2013). De minimale vraag kan leiden tot een afname van het aanbod van openbaar vervoer. Inwoners van gebieden met een lage frequentie van openbaar vervoer beschikken over minder verplaatsingsmogelijkheden, wat kan leiden tot een lagere mobiliteitswaardering en mobiliteitsproblemen.

Bovenstaande kenmerken die de dagelijkse mobiliteit van individuen beïnvloeden, hebben veelal een meervoudig karakter. Een lager inkomen gekoppeld aan de noodzaak om in landelijke gebieden relatief grotere afstanden af te leggen om de voorzieningen te bereiken, maken de mobiliteitsproblematiek in de landelijke gebieden tot een belangrijke kwestie.

2.6 Conceptueel model

Als afsluiting en ter conclusie van het hoofdstuk is de theorie in een conceptueel model (figuur 2) verwerkt.

Figuur 1. Conceptueel model van de invloeden op de mobiliteitswaardering en de aanwezigheid van mobiliteitsproblemen.



3. Methodologie

In dit hoofdstuk wordt de keuze van de onderzoeksmethode toegelicht en verantwoord. Vervolgens wordt beschreven wanneer en hoe het onderzoek heeft plaatsgevonden. Daarna volgen een toelichting op de gebruikte onderzoeksvariabelen en een bespreking van de data verwerking.

3.1 Kwantitatief onderzoek middels een burgerpanel

Om de onderzoeksvragen van het onderzoek zo goed mogelijk te beantwoorden is er kwantitatief onderzoek uitgevoerd. Er is gekozen voor kwantitatief onderzoek omdat de focus van het onderzoek ligt op de verschillen in de beleving van mobiliteit door bevolkingsgroepen. Een uitgebreide dataset, bestaande uit persoonskenmerken en de locatiekenmerken die mogelijk de mobiliteitwaardering en de aanwezigheid van mobiliteitsproblemen beïnvloeden, is van belang om mogelijke verschillen in de beleving van mobiliteit te ontdekken.

De dataset is samengesteld aan de hand van antwoorden van een burgerpanel; het Groninger Panel. Een voordeel van het Groninger Panel is dat het representatief is voor de bevolking van de provincie Groningen (vanaf 18 jaar) ten aanzien van leeftijd, geslacht en woongebied (stad/platteland). Door de representativiteit van het Groninger Panel, hebben de resultaten van het onderzoek betrekking op de hele bevolking van de provincie Groningen. Een tweede voordeel van het Groninger Panel is dat de resultaten van alle enquêtes, die panelleden hebben ingevuld, met elkaar vergeleken kunnen worden, wat uitgebreide statistieken oplevert. Tot slot is het Groninger Panel vanwege de omvang (1.750 leden) uitermate geschikt voor kwantitatieve analysetechnieken. Zo beargumenteren Miles en Shevlin (2000 in Lievaart, 2009) bijvoorbeeld dat een toename in de omvang van een steekproef de standaardfout zal terugdringen en daarmee de kans op het vinden van een significant verband zal vergroten.

3.2 Data verzameling

De data voor dit onderzoek zijn in april 2014, in samenwerking met het Sociaal Planbureau Groningen, verzameld. Het Sociaal Planbureau Groningen beheert het Groninger Panel, waarvan de leden een digitale enquête over mobiliteit hebben ingevuld. In totaal heeft het panel 1.750 leden, 69% van de leden (1.201 leden) heeft deze enquête ingevuld.

De dataset van dit onderzoek bestaat uit statistieken afkomstig van de enquête naar mobiliteit en uit statistieken afkomstig van twee voorgaande enquêtes die leden van het Groninger Panel hebben ingevuld. Alle enquêtes zijn binnen een tijdsbestek van acht maanden (september 2013 tot april 2014) ingevuld door panelleden. Dit maakt de statistieken van deze enquêtes valide genoeg voor nader onderzoek.

3.3 Analysemethoden

De statistische berekeningen zijn met behulp van het SPSS Statistics softwareprogramma berekend. Allereerst is gebruik gemaakt van frequentieverdelingen. Deze statistische methode maakt het mogelijk om descriptieve statistieken te generen.

Vervolgens is de correlatie tussen de mobiliteitswaardering en de aanwezige hoeveelheid mobiliteitsproblemen aan de hand van de Pearson Correlation test onderzocht. Als er sprake is van een lage mobiliteitswaardering dan zouden er zich veel mobiliteitsproblemen moeten voordoen in het dagelijks leven van de respondenten en als er sprake is van een hoge mobiliteitswaardering, dan een lage hoeveelheid mobiliteitsproblemen.

Welke variabelen van invloed zijn op de mobiliteitswaardering en de aanwezigheid van

mobiliteitsproblemen is getoetst middels lineaire meervoudige regressieanalyse. Deze analysemethode maakt het mogelijk om de invloed van meerdere onafhankelijke variabelen op een afhankelijke variabele te onderzoeken (Babbie, 2004 in Lievaart, 2009). Op zoek naar een verklaring voor de waardering van mobiliteit en de aanwezigheid van mobiliteitsproblemen zijn in dit onderzoek beide variabelen als afhankelijk beschouwd, afhankelijk van persoonskenmerken en locatiekenmerken van de respondenten. De persoonskenmerken en locatiekenmerken die van invloed kunnen zijn op de mobiliteitswaardering van en op de aanwezigheid van mobiliteitsproblemen in het dagelijks leven van inwoners van de provincie Groningen, zijn op basis van de literatuur vastgesteld.

3.4 Operationalisatie

De enquête over mobiliteit bestaat uit vijf delen: "Ervaren mobiliteit", "Beschikbaarheid over vervoermiddelen", "Verplaatsingsgedrag", "Ervaren mobiliteitsproblemen", "Behoeften ten aanzien van mobiliteit". In dit onderzoek zijn niet alle gestelde vragen geanalyseerd, omdat dit onderzoek een verdiepend onderdeel is van een breder onderzoek naar mobiliteit (hoofdstuk 1, paragraaf 1.2). In verband met de representativiteit van het onderzoek zijn drie kenmerken (leeftijd, geslacht en woongebied) van de 1.201 respondenten in de dataset vergeleken met de dataset 'Kerncijfers wijken en buurten, provincie Groningen, 2013' van het Centraal Bureau voor de Statistiek (2013c). Verschillende Chi-kwadrat toetsen geven aan dat leeftijd, geslacht en woongebied niet significant zijn ($p > 0,005$). De respondenten van het onderhavige onderzoek zijn representatief voor de Groningse bevolking op basis van leeftijd, geslacht en woongebied.

De mobiliteitswaardering is gemeten aan de hand van de vraag: *'Hoe mobiel beschouwt u uzelf op een schaal van 1 tot 10?'*. Waarbij 1 betekent dat de respondent niet mobiel is en veel vervoersproblemen ervaart om bijvoorbeeld de supermarkt te bereiken. Een 10 betekent dat de respondent goed mobiel is en helemaal geen vervoersproblemen ervaart.

Om te weten of er zich mobiliteitsproblemen in het dagelijks leven van inwoners van Groningen voordoen, is gevraagd in hoeverre, op een vijfpuntschaal, de respondent zich in de volgende stellingen herkent:

17.1 *'In mijn dagelijks leven vormt vervoer een obstakel'*

17.2 *'Veel plekken waar ik naar toe wil kan ik moeilijk bereiken'*

17.4 *'Ik zou mobieler willen zijn, zodat ik mij buitenshuis makkelijker kan verplaatsen'*

(1= zeer oneens, 2= oneens, 3= neutraal, 4= eens, 5= zeer mee eens)

19.1 *'Ik blijf thuis omdat vervoer te veel geld kost'*

19.2 *'Ik maak geen afspraken buitenshuis omdat het vervoer er naar toe lastig is'*

19.3 *'Ik zeg een afspraak af omdat er geen vervoer is'*

(1=dagelijks, 2= minstens 1x per week, 3= 1 à 2x per maand, 4= <1x per maand, 5= nooit)

Om het concept 'mobiliteitsproblemen' te gebruiken in nader onderzoek is het noodzakelijk om van deze zes stellingen een samengestelde variabele te ontwerpen. Bij het ontwerpen van de samengestelde variabele zijn de stellingen 17.1, 17.2 en 17.4 gehercodeerd, want de schalen van deze afzonderlijke variabelen lopen op in plaats van af, in tegenstelling tot de stellingen 19.1, 19.2, 19.3.

Na de hercodering zijn de stellingen 17.1, 17.2, 17.4, 19.2 en 19.3 samengevoegd tot de variabele *'mobiliteitsproblemen'*. De samengestelde variabele betreft een gemiddelde van de score op alle stellingen per respondent. De variabele *'mobiliteitsproblemen'* loopt van veel naar weinig

mobiliteitsproblemen en heeft een Cronbach's Alpha van 0,848. De Cronbach's Alpha van deze nieuwe variabele is zeer hoog, de nieuwe variabele '*mobiliteitsproblemen*' is valide genoeg om te gebruiken voor vervolgonderzoek.

Stelling 19.1 is niet meegenomen in de nieuwe variabele '*mobiliteitsproblemen*', omdat deze de waarde van Cronbach's Alpha laat dalen en de nieuwe variabele dus onbetrouwbaarder maakt.

Beschikking over vervoermiddelen is één van de persoonskenmerken die de mate van mobiliteitsinperkingen beïnvloedt (hoofdstuk 2, paragraaf 2.5). In de enquête is in plaats van beschikking over vervoermiddelen naar vervoermiddelengebruik gevraagd. Ten eerste omdat vragen over vervoermiddelengebruik gemakkelijker beantwoord kunnen worden door respondenten en ten tweede omdat er in dit onderzoek van uit wordt gegaan dat gebruik samenvalt met beschikking; als een respondent drie dagen per week een auto gebruikt dan betekent het dat de respondent die drie dagen per week over een auto beschikt.

4. Resultaten

In hoofdstuk 2 Mensen, verbindingen, activiteiten is geconcludeerd dat persoonskenmerken en locatiekenmerken wellicht invloed hebben op de mobiliteitswaardering en de aanwezigheid van mobiliteitsproblemen in het dagelijks leven van individuen. In dit hoofdstuk zal deze veronderstelling worden getoetst met behulp van diverse regressieanalyses.

Voorafgaand aan de regressieresultaten wordt eerst een indruk gegeven van de responsgroep, middels descriptieve statistieken.

4.1 Mobiliteitswaardering - frequenties onafhankelijke variabelen

Respondenten van het Groninger panel waarderen de eigen (dagelijkse) mobiliteit zeer goed. Het gemiddelde rapportcijfer is een 9,2. Er zijn 770 respondenten (64%) die hun eigen mobiliteit een 10 geven. Toch is niet iedereen tevreden over zijn mobiliteit, want in totaal geven 27 van de 1.201 respondenten een onvoldoende (2%). De spreiding in de antwoorden is klein, 80% van de gegeven rapportcijfers ligt tussen de 9 en de 10. Dat betekent dat veel mensen dezelfde beleving over hun mobiliteit delen.

De hoge rapportcijfers voor de mobiliteitswaardering kunnen twee beweegredenen hebben. Allereerst kan er daadwerkelijk sprake zijn van een hoge mate van tevredenheid over de eigen dagelijkse mobiliteit onder inwoners van de provincie Groningen. Anderzijds kunnen de resultaten mogelijk deels beïnvloed zijn door Cognitieve Dissonantie Reductie (CDR). Bij CDR “praten mensen hun eigen gedrag goed” (Festinger, 1962), als een persoon een auto heeft gekocht en dat eigenlijk zelf te duur vindt, zal hij naar argumenten zoeken om de aankoop te rechtvaardigen. In een onderzoek naar meningen van personen heeft CDR daarom mogelijk invloed op onderzoeksresultaten. In dit onderzoek is ter indicatie van CDR de correlatie tussen de mobiliteitswaardering en de hoeveelheid mobiliteitsproblemen aan de hand van de Pearson correlation test, getest. Er bestaat een sterke correlatie tussen de mobiliteitswaardering en de aanwezigheid van mobiliteitsproblemen, de waarde van de Pearson correlation is 0,591. Dit betekent dat de mensen die een lager cijfer geven aan hun mobiliteit meer mobiliteitsproblemen ervaren. Door de sterke correlatie tussen de mobiliteitsproblemen en de mobiliteitswaardering blijkt dat CDR nauwelijks de onderzoeksresultaten heeft beïnvloed en dat de variabele ‘*mobiliteitswaardering*’ valide genoeg is voor verdiepend onderzoek.

In tabel 1 staan de statistieken weergegeven die de onafhankelijke variabelen van onderhavig onderzoek betreffen. Voor alle variabelen is een Pearson chi-square test uitgevoerd, deze toetst op een mogelijk verband tussen twee categorische variabelen (Field, 2009). Alle onafhankelijke variabelen, (de persoonskenmerken en locatiekenmerken uit hoofdstuk 2 Mensen, verbindingen, activiteiten) zijn getoetst aan de afhankelijke variabele mobiliteitswaardering (onvoldoende rapportcijfer <6 en voldoende rapportcijfer >6). Het aantal cases per variabele is verschillend, omdat data van verschillende enquêtes zijn gebruikt. Niettemin is het aantal respondenten, dat een onvoldoende geeft aan de eigen dagelijkse mobiliteit, laag waardoor in tabel 1 alleen indicaties over deze kleine groep respondenten gegeven kunnen worden.

Tabel 1 Descriptieve statistieken van persoonskenmerken en locatiekenmerken (percentages) naar mobiliteitswaardering onvoldoende (rapportcijfer <6) en voldoende (rapportcijfer >6)

		Mobiliteitswaardering		
		Onvoldoende N=27	Voldoende N= 1.174	Totaal N= 1.201
Persoonskenmerken				
Geslacht*	Vrouw	76,9	51,1	51,6
	Man	23,1	48,9	48,4
		100%	100%	100%
Leeftijd	<24 jaar	0,0	1,5	1,4
	25-34 jaar	7,7	14,3	14,2
	35-44 jaar	3,8	18,2	17,9
	45-54 jaar	15,4	19,8	19,7
	55-64 jaar	42,3	22,0	22,4
	65-74 jaar	23,1	21,2	21,3
	>75 jaar	7,7	3,0	3,1
	100%	100%	100%	
Hoogst voltooide opleiding	Lager onderwijs	42,3	26,3	26,6
	MBO (MTS, MEAO, UTS)	19,2	20,5	20,4
	HBO (HTS, HEAO, HAS, WO-bachelor)	30,8	35,4	35,3
	WO	7,7	17,9	17,7
	100%	100%	100%	
Betaald werk*	Nee	74,1	38,3	39,1
	Ja	25,9	61,7	60,9
	100%	100%	100%	
Inkomen*	Onbekend	22,2	11,1	10,3
	Beneden modaal <31.000	51,9	20,3	21,0
	Modaal 31.000<35.000	7,4	23,2	22,9
	Boven modaal >35.000	18,5	45,3	44,7
		100%	100%	100%
Gezondheid	Matig tot slecht	78,3	9,7	11,2
	Redelijk tot goed	21,7	90,3	88,8
	100%	100%	100%	
Eenzaamheid	Niet eenzaam	56,5	69,4	69,1
	(wel eens) Eenzaam	43,5	30,6	30,9
	100%	100%	100%	
Autobezit	Nee			
	Ja	40,7	9,6	10,3
		59,3	90,4	89,7
	100%	100%	100%	
Vervoermiddelengebruik	Anders	0,0	29,0	28,7
	Alleen gebruik auto	40,0	24,7	24,9
	Alleen gebruik fiets	20,0	12,7	12,8
	Dagelijks gebruik auto en fiets	10,0	23,1	22,9
	Regelmatig gebruik auto en fiets	0,0	8,3	8,2
	Geen vervoermiddelengebruik	30,0	2,2	2,5
	100%	100%	100%	
Omvang van huishouden	<2 personen	88,5	70,2	70,6

	2<4 personen	11,5	24,5	24,2
	4<6 personen	0,0	5,4	5,3
		100%	100%	100%
Positie in huishouden	Anders	3,8	5,4	5,3
	Hoofdkostwinner	65,4	78,0	77,7
	Partner van hoofdkostwinner	30,8	16,7	17,0
		100%	100%	100%
Samenstelling van huishouden*	Anders	0,0	2,0	1,9
	Woont alleen	50,0	23,3	23,9
	Woont met partner	30,8	44,2	43,9
	Woont met partner en kinderen	11,5	27,6	27,3
	Woont met kinderen	7,7	2,8	3,0
		100%	100%	100%
Locatiekenmerken				
Dorpsgrootte	Stad	42,3	45,1	45,0
	Groot dorp	19,2	23,0	21,9
	Klein dorp	38,5	32,9	33,0
		100%	100%	100%
Dorpstype	Stad	42,3	45,1	45,0
	Dorp dichtbij stad	3,8	10,7	10,6
	Dorp afgelegen	53,8	44,2	44,4
		100%	100%	100%
Woonregio	Geen krimpgebied	50,0	61,6	61,3
	Krimpgebied	50,0	38,4	38,7
		100%	100%	100%
Leefbaarheid	Onvoldoende	9,1	4,1	4,2
	Voldoende	90,9	95,9	95,8
		100%	100%	100%
Aanbod openbaar vervoer	Onvoldoende	41,2	16,5	17,0
	Voldoende	58,8	83,5	83,0
		100%	100%	100%

*significant ($p < 0,05$) Chi-kwadraat test

In tabel 1 is er een significant verband tussen geslacht en de mobiliteitswaardering waarneembaar. In verhouding geven meer vrouwen dan mannen een onvoldoende aan hun dagelijkse mobiliteit. Mogelijk heeft dit te maken met het verschil in activiteitenpatronen tussen mannen en vrouwen zoals in de literatuur vermeld wordt (Hoofdstuk 2, paragraaf 2.5).

Wat betreft de sociaaleconomische positie zijn van de drie variabelen opleiding, werk en inkomen alleen de variabelen werk en inkomen significant. Respondenten zonder betaald werk of met een beneden modaal inkomen geven in verhouding vaker een onvoldoende aan hun dagelijkse mobiliteit dan respondenten met werk of een modaal of boven modaal inkomen. In de literatuur wordt dit bevestigd, hoe hoger de sociaal economische positie, hoe mobieler de mens (Huigen, 1986) en mogelijk hoe beter de waardering van de eigen mobiliteit.

De samenstelling van het huishouden is eveneens een significante variabele; er bestaat een verband tussen de samenstelling van het huishouden en de waardering voor de eigen dagelijkse mobiliteit. De respondenten die vaker een onvoldoende geven aan hun dagelijkse mobiliteit wonen veelal alleen.

4.2 Mobiliteitswaardering - regressie

Op zoek naar een verklaring voor de mobiliteitswaardering is aan de hand van lineaire regressies onderzocht welke variabelen van de persoonskenmerken en locatiekenmerken de mobiliteitswaardering kunnen voorspellen. De resultaten van de regressies zijn verwerkt in twee modellen (tabel 2). In model 1 zijn alleen de persoonskenmerken van de respondenten toegevoegd. In model 2 zijn naast de persoonskenmerken ook de locatiekenmerken toegevoegd. Voor de regressies zijn alle cases met missende waarden uit de dataset verwijderd. Hierdoor zijn van de 1.201 'slechts' 578 cases over gebleven.

Uit tabel 2 valt op te maken dat het tweede regressiemodel het best voorspellende model is ten aanzien van de mobiliteitswaardering. Met een R kwadraat waarde van 0,175 verklaart model 2 18% van de variantie in de mobiliteitswaardering. Dit is een hoger percentage dan het eerste model en is een vrij hoog percentage in een onderzoek waar vele factoren van invloed zijn op de afhankelijke variabele. Daarnaast verklaart model 2 een significante proportie van de variantie (sig. is <0,0005).

Tabel 2 Regressiemodel Mobiliteitswaardering

		Model 1	Model 2
Persoonskenmerken		B	B
Geslacht	0 = vrouw, 1 = man	-,015	-,009
Leeftijd		,053	,063
Hoogst voltooide opleiding	(Ref. categorie = lager onderwijs)		
	MBO	-,052	-,044
	HBO	,044	,050
	WO	-,036	-,067
Betaald werk	0 = nee, 1 = ja	,346*	,297*
Inkomen	(Ref. categorie = onbekend)		
	Beneden modaal	,001	,022
	Modaal	,000	-,006
	Boven modaal	,050	,040
Gezondheid	0 = matig tot slecht, 1 = redelijk tot goed	,788*	,749*
Eenzaamheid	0 = niet eenzaam, 1 = (wel eens) eenzaam	-,063	-,063
Autobezit	0 = nee, 1 = ja	,628*	,755*
Vervoermiddelengebruik	(Ref. categorie = anders)		
	Alleen gebruik auto	-,048	-,001
	Alleen gebruik fiets	-,025	-,019
	Dagelijks gebruik auto en fiets	-,038	-,019
	Regelmatig gebruik auto en fiets	-,020	-,015
	Wel vervoermiddelengebruik	1,071*	1,120*
Omvang van huishouden		,007	,019
Positie in huishouden	(Ref. categorie = anders)		
	Hoofdkostwinner	,062	,060
	Partner van hoofdkostwinner	-,040	-,039
Samenstelling van huishouden	(Ref. categorie = anders)		
	Woont alleen	,061	,046
	Woont met partner	-,059	-,054
	Woont met partner en kinderen	,011	,017
	Woont met kinderen	-,008	-,002
Locatiekenmerken			
Woonlocatie	(Ref. categorie = stad)		

	Groot dorp	-	,001
	Klein dorp	-	,024
	Dorp dichtbij stad	-	,024
	Dorp afgelegen	-	,294*
Woonregio	Krimpgebied	-	,027
Leefbaarheid	0 = onvoldoende, 1 = voldoende	-	,064
Aanbod openbaar vervoer	0 = onvoldoende, 1 = voldoende	-	,364*
Constante		6,813	6,539
N		578	578
Adjusted R square		,144	,175

*significant ($p < 0,05$)

Het resultaat van de regressieanalyse levert de volgende gegevens op: van alle gebruikte variabelen zijn in model 2 alleen de variabelen 'Betaald werk', 'Gezondheid', 'Autobezit', 'Wel vervoermiddelengebruik', 'Woonlocatie (dorp afgelegen)', 'Aanbod openbaar vervoer' significant van invloed op de mobiliteitswaardering.

Dit betekent dat mensen met een slechte gezondheid of die geen auto hebben of die geen vervoermiddelen gebruiken of die niet werken of die het aanbod van openbaar vervoer negatief waarderen of die in een afgelegen dorp wonen, een lagere waardering geven aan hun dagelijkse mobiliteit.

De groep respondenten die én een matig tot slechte gezondheid heeft én geen auto bezit én geen vervoermiddelen gebruikt én in een afgelegen dorp woont én geen werk heeft én een lage waardering geeft aan het aanbod van openbaar vervoer, is klein (1 respondent). Deze respondent geeft het rapportcijfer 2 aan zijn/haar dagelijkse mobiliteit. Alle andere respondenten die een onvoldoende geven aan hun dagelijkse mobiliteit (26 respondenten), bezitten dus niet alle kenmerken. De significante variabelen uit regressiemodel 2 (tabel 2) zijn nader geanalyseerd om nauwkeuriger te kunnen achterhalen welke respondenten hun dagelijkse mobiliteit negatief waarderen. De resultaten van deze nadere analyse staan vermeld in tabel 3. Zo wordt in tabel 3 weergegeven dat van de mensen met een slechte gezondheid die hun dagelijkse mobiliteit negatief waarderen, 9% geen vervoermiddelen gebruikt.

Tabel 3 Kenmerken van respondenten die hun mobiliteit negatief waarderen, in percentages (N= 27)

	Slechte gezondheid	Geen auto	Geen vervoermiddelen gebruik	Afgelegen dorp	Werkt niet	Negatief over OV aanbod	Vrouw	>65 jaar	Lager opgeleid	<Modaal inkomen
Slechte gezondheid	-	19	9	48	69	21	56	33	60	35
Geen auto	21	-	12	5	61	10	72	31	49	63
Geen vervoer middelen gebruik	35	35	-	57	74	6	61	35	65	52
Afgelegen dorp	12	20	3	-	43	27	48	26	56	21
Werkt niet	19	16	5	48	-	17	55	59	56	37

Negatief over OV aanbod	14	8	1	65	41	-	48	22	41	23
----------------------------	----	---	---	----	----	---	----	----	----	----

Gezondheid

In het theoretisch kader is beschreven dat mobiliteit sterk wordt beïnvloed door het feit of iemand al dan niet gezond is. Dit kan worden bevestigd op basis van de regressiemodellen in tabel 2.

In tabel 2 blijkt de variabele 'gezondheid' de op twee na grootste gestandaardiseerde regressie coëfficiënt te hebben (0,749) en een belangrijke verklarende variabele in het regressiemodel te zijn. De waarde van Bèta is positief, dus hoe beter de gezondheid, hoe hoger de mobiliteitswaardering. Volgens Tacken (1998) zijn het vooral ouderen die door een slechte gezondheid een verminderde mobiliteit hebben. Dit wordt bevestigd door een bivariate correlatie test, volgens deze test is er een significant negatief verband tussen de variabele 'leeftijd' en de variabele 'gezondheid' (Pearson correlation is -0,155). Dit betekent dat naarmate de leeftijd toeneemt, de gezondheid afneemt. Uit tabel 3 blijkt dat één op de drie respondenten van 65 jaar of ouder, die zijn mobiliteit negatief waardeert, een slechte tot matige gezondheid heeft. Voorts blijkt uit tabel 3 dat respondenten met een slechte tot matige gezondheid, die hun mobiliteit negatief waarden veelal niet werken; de fysieke en mentale gesteldheid van iemand verminderd wellicht het vermogen van een persoon om te werken.

Autobezit

De variabele 'autobezit' is met een waarde van 0,755 de op één na grootste verklarende variabele van mobiliteitswaardering in het regressiemodel van tabel 2. Autobezitters waarden hun dagelijkse mobiliteit hoger dan mensen die geen auto bezitten.

Uit tabel 3 blijkt dat van de niet-autobezitters, die hun mobiliteit negatief waarden, er één op de tien geen vervoermiddelen gebruikt (12%). Bijna negen op de tien niet-autobezitters gebruiken dus andere vervoermiddelen, dan de auto, om voorzieningen te bereiken (88%).

Dat vrouwen minder vaak een auto bezitten dan mannen (Centraal Bureau voor de Statistiek, 2013b) blijkt in onderhavig onderzoek ook het geval, van de niet-autobezitters die hun mobiliteit negatief waarden, is 72% vrouw en 28% man (tabel 3). Voorts zijn niet-autobezitters veelal werkloos (61%) en hebben een beneden modaal inkomen (63%).

Vervoermiddelengebruik

Het aangetroffen verband tussen 'wel vervoermiddelengebruik' en de mobiliteitswaardering in tabel 2 is significant en zeer sterk ($B = 1,120$). Hieruit kan worden geconcludeerd dat mensen die vervoermiddelen gebruiken een hogere waardering geven aan hun dagelijkse mobiliteit (tabel 2, model 1). Drie op de honderd respondenten (3%) maakt niet of nauwelijks gebruik van een auto, fiets, openbaar vervoer of ander vervoermiddel (geen vervoermiddelengebruik).

Geslacht en leeftijd gaan hier sterk samen. Driekwart van de niet of nauwelijks mobiele respondenten (74%) is 55 jaar of ouder en bijna drie op de vijf is vrouw (61%). Oudere vrouwen hebben anderhalf keer zoveel kans als oudere mannen om gespeend te zijn van zowel auto, fiets, openbaar vervoer als andere vervoersmiddelen en dus waarden ze hun mobiliteit met een lager cijfer. Dit kan de reden zijn dat de categorie 'niet-werkend' zo groot is (74%), ouderen en vrouwen vallen voornamelijk in deze categorie.

Woongebied

Van alle woongebieden (stad, groot dorp, klein dorp, dorp dichtbij stad en afgelegen dorp) die in dit onderzoek betrokken zijn, blijkt alleen de variabele *'afgelegen dorp'* significant. De Bèta van de variabele is negatief ($B = -0,294$), dus als de respondent in een afgelegen dorp woont, dan geeft hij/zij een lagere mobiliteitswaardering (tabel 2). Wellicht komt dit omdat het aanbod van voorzieningen in de afgelegen dorpen relatief schaars en de spreiding van voorzieningen relatief ruim is. De inwoners van afgelegen dorpen hebben in vergelijking met inwoners van dorpen dichtbij steden minder vervoersmogelijkheden; het openbaar vervoer komt er niet altijd en de afstanden tot voorzieningen zijn soms te groot om per fiets of ter voet te overbruggen.

Betaald werk

Een van de drie variabelen die gezamenlijk de sociaaleconomische positie vormen, is significant van invloed op de mobiliteitswaardering (tabel 2). De variabelen inkomen en opleiding hebben geen significante invloed op de mobiliteitswaardering, in tegenstelling tot de variabelen *'werk'* ($B = 0,297$). Door de afwezigheid van een significant verband tussen inkomen, opleiding en mobiliteitswaardering kan de invloed van een sociaaleconomische positie op mobiliteitswaardering niet bevestigd worden. Een mogelijke verklaring voor het significante verband tussen werk en mobiliteitswaardering is dat door het overbruggen van (flinke) afstanden van-en-naar werk (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2013) iemand zich mobiel voelt en een hoger rapportcijfer geeft aan de eigen dagelijkse mobiliteit.

Waardering aanbod van openbaar vervoer

Ondanks dat maar één op de twintig Nederlanders gebruik maakt van het openbaar vervoer voor zijn/haar verplaatsingen (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2013), is het aanbod van openbaar vervoer significant van invloed op de mobiliteitswaardering. De waarde van Bèta is positief (0,364) dus respondenten die het aanbod van openbaar vervoer positief waarderen, zijn ook positiever over hun dagelijkse mobiliteit. Bijna drie kwart van de respondenten die het aanbod van openbaar vervoer en de eigen dagelijkse mobiliteit negatief waardeert, woont in een afgelegen dorp (65%) (tabel 3), mogelijk wordt dit veroorzaakt door het veelal minimale aanbod van openbaar vervoer in afgelegen dorpen.

4.3 Mobiliteitsproblemen - frequenties onafhankelijke variabelen

Weinig respondenten ervaren mobiliteitsproblemen, in totaal 42 (6%). Van dit percentage ondervindt 2% veel ofwel dagelijks mobiliteitsproblemen en 4% regelmatig mobiliteitsproblemen. Het grootste deel van de respondenten ondervindt dus weinig tot geen mobiliteitsproblemen (94%).

Uit tabel 4 blijkt dat zes variabelen een significant verband met mobiliteitsproblemen vertonen; *'geslacht'*, *'betaald werk'*, *'inkomen'*, *'eenzaamheid'*, *'omvang van het huishouden'* en *'samenstelling van het huishouden'*.

Vrouwen, niet-werkenden, mensen met een lager inkomen, alleenwonenden, mensen die zich (wel eens) eenzaam voelen of met minder dan drie personen wonen, ervaren voornamelijk mobiliteitsproblemen.

Tabel 4 descriptieve statistieken van persoonskenmerken en locatiekenmerken (percentages) naar het 'Niet' en 'Wel' ervaren van mobiliteitsproblemen in het dagelijks leven

		Mobiliteitsproblemen		
		Geen	Wel	Totaal
		N=1.159	N=42	N=1.201
Persoonskenmerken				
Geslacht*	Vrouw	50,8	73,8	51,6
	Man	49,2	26,2	48,4
		100%	100%	100%
Leeftijd	<24 jaar	1,5	0,0	1,4
	25-34 jaar	14,2	12,5	14,2
	35-44 jaar	18,1	12,5	17,9
	45-54 jaar	19,7	20,0	19,7
	55-64 jaar	22,2	30,0	22,4
	65-74 jaar	21,3	20,0	21,3
	>75 jaar	3,1	5,0	3,1
		100%	100%	100%
Hoogst voltooide opleiding	Lager onderwijs	26,3	35,0	26,6
	MBO (MTS, MEAO, UTS)	20,5	20,0	20,4
	HBO (HTS, HEAO, HAS, WO-bachelor)	35,4	32,5	35,3
	WO	17,8	12,5	17,7
		100%	100%	100%
Betaald werk*	Nee	37,8	73,8	39,1
	Ja	62,2	26,2	60,9
		100%	100%	100%
Inkomen*	Onbekend	11,3	14,3	11,3
	Beneden modaal <31.000	19,4	66,7	21,0
	Modaal 31.000<35.000	23,5	4,8	22,9
	Boven modaal >35.000	45,8	14,3	44,7
		100%	100%	100%
Gezondheid	Matig tot slecht	10,0	48,5	88,8
	Redelijk tot goed	90,0	51,5	11,2
		100%	100%	100%
Eenzaamheid*	Niet eenzaam	69,7	48,5	69,1
	(wel eens) Eenzaam	30,3	51,5	30,9
		100%	100%	100%
Autobezit	Nee	8,8	52,4	10,3
	Ja	91,2	47,6	89,7
		100%	100%	100%
Vervoermiddelengebruik	Anders	29,3	4,8	28,7
	Alleen gebruik auto	25,2	9,5	24,9
	Alleen gebruik fiets	11,7	61,9	12,8
	Dagelijks gebruik auto en fiets	23,3	9,5	22,9
	Regelmatig gebruik auto en fiets	8,3	4,8	8,2
	Geen vervoermiddelengebruik	2,3	9,5	2,5
		100%	100%	100%
Omvang van huishouden*	2 of minder personen	69,8	90,0	70,6
	3 of 4 personen	24,7	10,0	24,2
	5 of meer personen	5,4	0,0	5,2

		100%	100%	100%
Positie in huishouden	Anders	5,1	12,5	5,3
	Hoofdkostwinner	77,9	72,5	77,7
	Partner van hoofdkostwinner	17,0	15,0	17,0
		100%	100%	100%
Samenstelling van huishouden*	Anders	2,0	0,0	1,9
	Woont alleen	23,0	50,0	23,9
	Woont met partner	44,3	32,5	43,9
	Woont met partner en kinderen	28,1	5,0	27,3
	Woont met kinderen	2,6	12,5	3,0
		100%	100%	100%
Locatiekenmerken				
Dorpsgrootte	Stad	45,0	47,5	45,0
	Groot dorp	22,0	17,5	22,0
	Klein dorp	33,0	35,0	33,0
		100%	100%	100%
Dorpstype	Stad	45,0	47,5	45,0
	Dorp dichtbij stad	10,9	2,5	10,6
	Dorp afgelegen	44,1	50,0	44,4
		100%	100%	100%
Woonregio	Geen krimpgebied	61,5	57,5	61,3
	Krimpgebied	38,5	42,5	38,7
		100%	100%	100%
Leefbaarheid	Onvoldoende	4,2	5,6	4,2
	Voldoende	95,8	94,4	95,8
		100%	100%	100%
Aanbod openbaar vervoer	Onvoldoende	16,6	25,7	17,0
	Voldoende	83,4	74,3	83,0
		100%	100%	100%

* significant $p < 0,05$ Chi-kwadraat test

4.4 Mobiliteitsproblemen - regressie

Aan de hand van lineaire regressies zijn twee regressiemodellen gevormd, waarvan model 2 een R kwadraat waarde heeft van 0,270. Dit betekent dat model 2 27% van de variantie in de aanwezigheid van mobiliteitsproblemen in het dagelijks leven van respondenten verklaart, dit is een hoog percentage.

Voor de regressies ten aanzien van mobiliteitsproblemen en mobiliteitswaardering zijn dezelfde onafhankelijke variabelen gebruikt (persoonskenmerken en locatiekenmerken). Ook het aantal cases komt overeen.

Tabel 5 Regressiemodel Mobiliteitsproblemen

		Model 1	Model 2
Persoonskenmerken		B	B
Geslacht	0 = vrouw, 1 = man	,035	,042
Leeftijd		,023	-,023
Hoogst voltooide opleiding	(Ref. categorie = lager onderwijs)		
	MBO	-,700*	-,601*
	HBO	-,017	,004

	WO	,018	,012
Betaald werk	0 = nee, 1 = ja	,437*	,072
Inkomen	(Ref. categorie = onbekend)		
	Beneden modaal	-1,457*	-1,513*
	Modaal	,041	,034
	Boven modaal	,011	,017
Gezondheid	0 = matig tot slecht, 1 = redelijk tot goed	1,574*	1,594*
Eenzaamheid	0 = niet eenzaam, 1 = (wel eens) eenzaam	-,906*	-,931*
Autobezit	0 = nee, 1 = ja	2,462*	2,751*
Vervoermiddelengebruik	(Ref. categorie = anders)		
	Alleen gebruik auto	-,024	,029
	Alleen gebruik fiets	,055	,024
	Dagelijks gebruik auto en fiets	-,073	-,049
	Regelmatig gebruik auto en fiets	,036	,040
	Wel vervoermiddelengebruik	,029	,044
Omvang van huishouden		,035	,048
Positie in huishouden	(Ref. categorie = anders)		
	Hoofdkostwinner	-,022	-,004
	Partner van hoofdkostwinner	,052	,038
Samenstelling van huishouden	(Ref. categorie = anders)		
	Woont alleen	,908*	,754*
	Woont met partner	-,022	-,038
	Woont met partner en kinderen	,036	,052
	Woont met kinderen	-,033	-,030
Locatiekenmerken			
Woonlocatie	(Ref. categorie = stad)		
	Groot dorp	-	-,018
	Klein dorp	-	-,667*
	Dorp dichtbij stad	-	,036
	Dorp afgelegen	-	-,049
Woonregio	Krimpgebied	-	,020
Leefbaarheid	0 = onvoldoende, 1 = voldoende	-	,049
Aanbod openbaar vervoer	0 = onvoldoende, 1 = voldoende	-	,940*
Constante		19,425	18,877
N		578	578
R square		,225	,270

*significant ($p < 0,05$)

In regressiemodel 2 zijn de variabelen 'autobezit', 'gezondheid', 'inkomen (beneden modaal)', 'woonlocatie (klein dorp)', 'eenzaamheid', 'waardering OV aanbod', 'samenstelling van huishouden (woont alleen)' en 'opleiding (MBO)' significant (tabel 5). Er zijn in het model meer variabelen significant van invloed op de aanwezigheid van mobiliteitsproblemen dan in de descriptieve statistieken (tabel 4).

Er is niemand van de respondenten die geen auto bezit én een laag inkomen heeft én een matige tot slechte gezondheid heeft én (wel eens) eenzaam is én het aanbod van openbaar vervoer een onvoldoende geeft én niet alleen woont én in een klein dorp woont én laag opgeleid is. Naar aanleiding hiervan is elke significante variabele uit regressiemodel 2 (tabel 5) afzonderlijk geanalyseerd om nauwkeuriger te kunnen achterhalen welke respondenten mobiliteitsproblemen ervaren. De resultaten van deze nadere analyse staan vermeld in tabel 6. Zo wordt in tabel 3 weergegeven dat van de mensen die geen auto hebben en mobiliteitsproblemen ervaren, 21% een matig tot slechte gezondheid heeft.

Tabel 6 Kenmerken van respondenten die mobiliteitsproblemen ervaren, in percentages (N= 42)

	Geen auto	Lager inkomen	Slechte gezondheid	(wel eens) Eenzaam	Negatief over aanbod OV	Woont alleen	Klein dorp	Lager opgeleid	Vrouw	>65 jaar
Geen auto	-	63	21	47	10	69	9	49	72	31
Lager inkomen	30	-	18	45	17	52	28	69	64	35
Slechte gezondheid	19	35	-	42	21	31	36	60	56	33
(wel eens) Eenzaam	16	32	15	-	18	42	32	50	64	26
Negatief over aanbod OV	8	23	14	33	-	24	72	41	48	22
Woont alleen	28	45	14	52	16	-	22	49	68	37
Klein dorp	3	18	12	29	39	16	-	54	46	26
Lager opgeleid	11	31	14	32	16	26	38	-	49	27

Autobezit

Naast dat autobezit invloed heeft op de mobiliteitswaardering (tabel 2) is er ook een significant verband tussen autobezit en de aanwezigheid van mobiliteitsproblemen waarneembaar (tabel 5). 'Autobezit' is de grootste verklarende variabele in model 2, de Bèta is 2,751 (tabel 5). Respondenten die een auto bezitten, ervaren minder mobiliteitsproblemen.

Voorts blijkt uit tabel 6, net als uit tabel 3, dat niet-autobezitters die mobiliteitsproblemen ervaren vooral vrouwen (72%) zijn en/of een lager inkomen hebben (63%) en/of lager zijn opgeleid (49%). Nieuw is echter het hoge percentage mensen dat geen auto heeft, mobiliteitsproblemen ervaart en niet alleen woont; bijna zeven op de tien niet-autobezitters woont samen (69%). Mogelijk bezitten de partner of kinderen een auto en is het niet mogelijk of noodzakelijk om een eigen auto te bezitten.

Inkomen en opleiding

Uit tabel 5 blijkt dat de Bèta voor de variabele '*beneden modaal inkomen*' significant en negatief is (-1,513). Respondenten met een beneden modaal inkomen ervaren dus meer mobiliteitsproblemen. De groep mensen met een beneden modaal inkomen bestaat vooral uit vrouwen en lager opgeleiden (respectievelijk 64% en 69%) (tabel 6).

Voorts ervaren inwoners van de provincie Groningen die lager zijn opgeleid (MBO niveau of lager), meer mobiliteitsproblemen. De waarde van Bèta is -0,601 (tabel 5).

Kortom, respondenten met een lager inkomen en een lagere opleiding ervaren meer mobiliteitsproblemen, de sociaaleconomische positie heeft dus invloed op de aanwezigheid van mobiliteitsproblemen. De theorie dat de sociaaleconomische positie een verband heeft met mobiliteit (Huigen 1986) wordt hierdoor onderbouwd.

Gezondheid

Gezondheid heeft een Bèta waarde van 1,594 (tabel 5). Hoe gezonder de mens, hoe minder mobiliteitsproblemen hij/zij ervaart. De literatuur sluit hierbij aan, zie hoofdstuk 2 Mensen,

verbindingen en activiteiten.

Opvallend is dat 60% van de mensen met een matige tot slechte gezondheid, die mobiliteitsproblemen ervaren, laag is opgeleid (tabel 6). Een verklaring hiervoor kan zijn dat mensen met een lage opleiding fysiek zwaarder werk verrichten, wat ten koste kan gaan van hun gezondheid.

Eenzaamheid

De Bèta van de variabele '*eenzaamheid*' is -0,931 (tabel 5). Respondenten die aangeven (wel eens) eenzaam te zijn, ervaren meer mobiliteitsproblemen. Eenzaamheid heeft een dusdanige invloed op mobiliteit dat het zich uit in een lagere mobiliteitswaardering (tabel 2) en de aanwezigheid van mobiliteitsproblemen (tabel 5).

335 respondenten geven aan naast mobiliteitsproblemen te ervaren, zich ook (wel eens) eenzaam te voelen (30%), deze respondenten zijn vooral vrouw (64%) en lager opgeleid (50%) (tabel 6).

Waardering aanbod openbaar vervoer

Zodra de waardering over het aanbod van openbaar vervoer positief is, doen er zich minder mobiliteitsproblemen voor. De Bèta waarde van deze variabele is 0,940 (tabel 5). Ondanks dat maar één op de twintig Nederlanders het openbaar vervoer gebruikt voor zijn/haar verplaatsingen (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2013), is het aanbod van openbaar vervoer bepalend voor de aanwezigheid van mobiliteitsproblemen.

Bijna drie kwart van de respondenten die het aanbod van openbaar vervoer negatief waardeert en mobiliteitsproblemen ervaart, woont in een klein dorp (72%) (tabel 6). Mogelijk wordt dit veroorzaakt door het veelal minimale aanbod van openbaar vervoer in kleine dorpen.

Van de respondenten die het aanbod van openbaar vervoer negatief beoordelen en mobiliteitsproblemen ervaren, heeft 8% geen auto (tabel 6), 92% is wel in het bezit van een auto. De relatie tussen het negatieve oordeel van het openbaar vervoer en het autobezit kan tweeledig zijn;

1. autobezitters zijn bekend met de voordelen (zoals onafhankelijkheid en tijd) die een auto biedt en waarderen daardoor het openbaar vervoer negatief
2. door het minimale aanbod van openbaar vervoer, wordt het openbaar vervoer negatief beoordeeld en vormt de aanleiding tot het aanschaffen van een auto

Samenstelling van huishouden

Van de verschillende woonsituaties (woont alleen, woont met partner, woont met partner en kinderen, woont met kinderen) die bij het onderhavige onderzoek betrokken zijn, is alleen de variabele '*woont alleen*' significant. De waarde van Bèta is hier positief (0,754) dat betekent dat alleenwonenden minder mobiliteitsproblemen ervaren (tabel 5). De alleenwonenden die mobiliteitsproblemen ervaren, zijn vooral vrouwen (68%), zie tabel 6.

Woonlocatie

'*Klein dorp*' is als enige variabele van de verschillende woonlocaties (stad, dorp dichtbij stad, afgelegen dorp, groot dorp en klein dorp) significant van invloed op de aanwezigheid van mobiliteitsproblemen. Inwoners van kleine dorpen ervaren meer mobiliteitsproblemen (Bèta is -0,667). Mobiliteitsproblemen doen zich vaker voor in de kleine dorpen omdat de vervoersmogelijkheden beperkter zijn; het aanbod van bus- en treinverbindingen is laag en door de grotere afstanden tot voorzieningen kost fietsen of lopen veel tijd, geld en moeite.

5. Conclusie

In dit laatste hoofdstuk worden de onderzoeksvragen beantwoord en wordt gereflecteerd op de belangrijkste onderzoeksbevindingen.

5.1 Beantwoording van de onderzoeksvragen

In onderhavig onderzoek stonden de volgende onderzoeksvragen centraal

- 1. Hoe waarderen de inwoners van de provincie Groningen hun dagelijkse mobiliteit en welke factoren hebben invloed op deze waardering?*
- 2. Welke inwoners van de provincie Groningen ervaren mogelijk mobiliteitsproblemen en welke factoren hebben invloed op de aanwezigheid van mobiliteitsproblemen?*

Inwoners van de provincie Groningen geven over het algemeen zeer hoge waarderingcijfers aan hun dagelijkse mobiliteit, het gemiddelde rapportcijfer van de mobiliteitswaardering is een 9,2. Hieruit blijkt dat (vrijwel) iedereen tevreden is over de eigen dagelijkse mobiliteit en blijkbaar voldoende vervoersmogelijkheden heeft om voorzieningen te bereiken.

Uit de resultaten van het onderzoek valt op te maken dat de volgende kenmerken significant van invloed zijn op de mobiliteitswaardering: Betaald werk, gezondheid, autobezit, wel vervoermiddelengebruik, dorp afgelegen, aanbod openbaar vervoer.

Naast een hoge mobiliteitswaardering, geven inwoners van Groningen aan (bijna) geen mobiliteitsproblemen te ondervinden in hun dagelijks leven. 1158 respondenten geven aan geen mobiliteitsproblemen te ondervinden (96%). De inwoners van de provincie Groningen die wel mobiliteitsproblemen ondervinden in hun dagelijks leven zijn vooral vrouwen zonder auto, met een lager inkomen en een matig tot slechte gezondheid. Verder hebben ook de factoren autobezit, woonlocatie (klein dorp), eenzaamheid, waardering OV aanbod, samenstelling van huishouden (woont alleen) en opleiding (MBO) invloed op de aanwezigheid van mobiliteitsproblemen.

De persoonskenmerken; autobezit en gezondheid en het locatienkenmerk; aanbod van openbaar vervoer zijn zowel significant van invloed op de mobiliteitswaardering als op de aanwezigheid van mobiliteitsproblemen. Van deze drie kenmerken heeft autobezit in de regressiemodellen (tabel 2 en 5) de grootste Bèta waarde. Dat de auto een belangrijke rol speelt in het dagelijks leven (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2013), wordt bevestigd door de resultaten. Het niet hebben van een auto leidt vaak tot een lage mobiliteitswaardering en mobiliteitsproblemen.

Dat mobiliteitsproblemen veelal een meervoudig karakter hebben (Huigen 1986) wordt duidelijk in het onderhavige onderzoek. Door een beneden modaal inkomen wordt, door de hoge kosten, het bezitten van een auto bemoeilijkt. Door de afwezigheid van een auto kost het voorzieningengebruikers meer tijd en moeite om voorzieningen te bereiken en ervaren zij mogelijk mobiliteitsproblemen. Door het meervoudig karakter vormen mobiliteitsproblemen een belangrijke kwestie. Er is sprake van grote problemen voor kleine groepen.

5.2 Discussie

Wat betreft mobiliteitsproblemen lag de focus van dit onderzoek onder andere op de hoeveelheid mobiliteitsproblemen die zich in het dagelijks leven van inwoners van de provincie Groningen voordoen. Er is niet gekeken naar de soorten mobiliteitsproblemen, zo kan het ene mobiliteitsprobleem meer invloed hebben op het mobiliteitspotentieel dan het andere mobiliteitsprobleem. Over mobiliteitsproblemen is in de literatuur relatief weinig bekend, daarom is

gekozen eerst de omvang van mobiliteitsproblemen te onderzoeken in plaats van soorten mobiliteitsproblemen.

Subjectieve aspecten van de verplaatsing van A naar B vormen een onderbelicht thema in onderzoek en beleid. Door aandacht te besteden aan de subjectieve beleving van mobiliteit (mobiliteitswaardering en ervaren van mobiliteitsproblemen) heeft het onderzoek hopelijk een bescheiden maatschappelijke en wetenschappelijke bijdrage kunnen leveren aan het onderzoeksveld.

Er zijn verschillende toekomstscenario's voor de mobiliteitproblematiek denkbaar. Allereerst is het scenario van een steeds groter wordende mobiliteitsproblematiek voor een steeds groter wordende groep mensen mogelijk. Door demografische krimp, stijging van autobezit en schaalvergroting zijn afstanden tot voorzieningen in landelijke gebieden groter geworden. Dit proces zet zich in de toekomst voort (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2010b). Hierdoor neemt het aantal mensen die een lange afstand tot voorzieningen moeten afleggen toe, met mogelijk meer mobiliteitsproblemen als gevolg.

Een ander scenario schetst dat de groep die mobiliteitsproblemen ervaart zal afnemen, want door healthy ageing worden ouderen steeds gezonder oud en door technologische ontwikkelingen zoals de scootmobiel en elektrische fiets blijven mensen in staat om grote afstanden te overbruggen. Volgens dit scenario is er sprake van steeds grotere mobiliteitsproblemen voor een steeds kleinere groep mensen.

Onafhankelijk van het aantal mensen die mobiliteitsproblemen ervaart, is de algemene verwachting dat mobiliteitsproblemen steeds groter worden; het meervoudige karakter van een mobiliteitsprobleem neemt toe. Mobiliteitsproblemen verdienen daarom de nodige aandacht in theorie en praktijk.

Maatregelen ter vermindering van mobiliteitsproblemen dienen specifiek op de behoeften van de groep (die mobiliteitsproblemen ervaart) te worden gericht. Hierbij dient het mobiliteitsbeleid oog te hebben voor het meervoudig karakter van deze problematiek.

Tegelijkertijd dient wel beseft te worden dat nooit aan alle mobiliteitsproblemen tegemoet kan worden gekomen. Mobiliteitsproblemen zullen altijd blijven bestaan.

Literatuurlijst

Adey, P., 2010. *Mobility*. New York: Routledge.

Bowling, A., Edelman, R., Leaver, J. & Hoekel, T., 1989. *Loneliness, mobility, well-being and social support in a sample of over 85 year olds*, Great Britain: Pergamon Press.

Castells, M., 2000. *The Rise of the Network Society, The Information Age: Economy, Society and Culture*. West Sussex: Blackwell publishing.

Centraal Bureau voor de Statistiek, 2013a. *Statline, Mobiliteit in Nederland; persoonskenmerken en vervoerswijzen, regio's*. [Online]

Available at:

<http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?DM=SLNL&PA=81128NED&D1=a&D2=0&D3=a&D4=0&D5=a&D6=0&D7=l&VW=T>

[Geopend 7 7 2014].

Centraal Bureau voor de Statistiek, 2013b. *Statline Personen in bezit van auto of motor; persoonskenmerken*. [Online]

Available at: <http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?VW=T&DM=SLNL&PA=81844NED&LA=NL>

[Geopend 7 7 2014].

Centraal Bureau voor de Statistiek, 2013c. *Statline, Kerncijfers Wijken en Buurten 2013*. [Online]

Available at: [http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?DM=SLNL&PA=82339ned&D1=0,3-](http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?DM=SLNL&PA=82339ned&D1=0,3-10,91,115-)

[16&D2=1,9,19,45,60,90,171,192,209,266,299,327,418,451,485,506,623,668,9681,12287,12415,14373,15035&HDR=T&STB=G1&VW=T](http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?DM=SLNL&PA=82339ned&D1=0,3-16&D2=1,9,19,45,60,90,171,192,209,266,299,327,418,451,485,506,623,668,9681,12287,12415,14373,15035&HDR=T&STB=G1&VW=T)

[Geopend 7 7 2014].

Cresswell, T., 2006. *On the Move: Mobility in the Modern western World*. New York: Routledge.

Cresswell, T., 2010. Towards a politics of mobility. *Environment and planning. D: Society & space*, Volume 28, pp. 17-31.

De Jong, J., 1987. Developing and Testing a Model of Loneliness. *Journal of Personal and Social Psychology*, 1(53), pp. 119-128.

Featherstone, M., 2004. Automobilities. *Theory, Culture & Society*, 21(4), pp. 1-24.

Festinger, L., 1962. Cognitive dissonance. *Scientific American*, 4(207), pp. 93-107.

Gedeputeerde staten van Groningen, 2013. *Onderzoeksagenda 2013-2014 Sociaal Planbureau Groningen (CMO)*, Groningen: Gedeputeerde staten van Groningen.

Hägerstrand, T., 1970. What about people in regional science?. *Papers in regional science*, 24(1), pp. 6-21.

Haugen, K., 2011. The Advantage of 'Near': which Accessibilities Matter to Whom?. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, Volume 11 (4), pp. 368-388.

Haugen, K. et al., 2011. Proximity, accessibility and choice: A matter of taste or condition?. *Papers in Regional Science*, pp. 65-84.

Holloway, L. & Hubbard, P., 2001. *People and Place The extraordinary geographies of everyday life*. Harlow: Prentice Hall.

Huigen, P. P., 1986. *Binnen of buiten bereik? Een sociaal-geografisch onderzoek in zuidwest-friesland*. Utrecht: Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap.

Kaufmann, V., 2002. *Re-thinking Mobility: Contemporary sociology*. Aldershot: Ashgate publishing Ltd.

Kaufmann, V., 2010. Mobile social science: creating a dialogue among the sociologies. *British Journal of Sociology*, 61(1), pp. 267-372.

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2010a. *Krimp en mobiliteit. Gevolgen van demografische veranderingen voor mobiliteit*, Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2010b. *Mobiliteitsbalans 2010*, Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2013. *Mobiliteitsbalans 2013*, Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Kennisnetwerk Krimp Noord-Nederland, 2013. *Update kennisagenda krimp*, sl: Kennisnetwerk Krimp Noord-Nederland.

Larsen, J., Urry, J. & Axhausen, K., 2006. *Mobilities, Networks, Geographies*. Abingdon: Ashgate publishing group.

Lievaart, N., 2009. *Bowling alone without public trust*, Amsterdam: sn

Marotolli, R., Leon de Mendes, C., Glass, T. & Williams, C., 2000. Consequences of driving cessation: decreased out-of-home activity levels. *The Journals of Gerontology*, 6(55), pp. 334-340.

Peplau, L. & Goldston, S., 1984. Loneliness research: a survey of empirical findings. In: *Preventing the harmful consequences of severe and persistent loneliness*. sl:U.S. Government Printing Office, pp. 13-40.

Pinquart, M. & Sorensen, S., 2010. *Influences on Loneliness in Older Adults: A Meta-Analysis*, London: Routledge.

Sager, T., 2006. Freedom as Mobility: Implications of the distinction between actual and potential travelling. *Mobilities*, 1(3), pp. 465-488.

Schwanen, T., Dijst, M. & Dieleman, F., 2001. Leisure trips of senior citizens: determinants of modal choice. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 92(3), pp. 347-360.

Sheller, M. & Urry, J., 2006. The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38(2), pp. 207-226.

Sociaal Planbureau Groningen, 2013. *Demografische ontwikkeling in Groningen*. [Online]
Available at: <http://sociaalplanbureaugroningen.nl/>
[Geopend 10 9 2014].

Sociaal Planbureau Groningen, 2014. *April 2014: Mobiliteit, factsheet 1-5*. [Online]
Available at: <http://sociaalplanbureaugroningen.nl/resultaten/>
[Geopend 7 7 10].

Tacken, M., 1998. Mobility of the elderly in time and space in the Netherlands: An analysis of the Dutch National Travel Survey. *Transportation*, Volume 25 (4), pp. 379-393.

Urry, J., 2000. *Sociology beyond societies: mobilities for the twenty-first century*. London: Routledge.

Urry, J., 2007. *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.

Uteng, T. & Cresswell, T., 2008. *Gendered mobilities*. Hampshire: Ashgate Publishing Ltd..

Van Dam, F., 1995. *Meer voor minder: schaalveranderingen en bereikbaarheid van voorzieningen in landelijke gebieden in Nederland*. Utrecht: Faculteit Geowetenschappen Universiteit Utrecht.

Ziegler, F. & Schwanen, T., 2011. 'I like to go out to be energised by different people': an exploratory analysis of mobility and wellbeing in later life. *Ageing and Society*, 31(5), pp. 798-781.