

Bachelorthesis

**Effecten van beperkte bereikbaarheid op de leefbaarheid in het
Waddengebied**



**Juni 2015
Luuk Bos – s2394669
Thema leefbaarheid Waddengebied
Begeleider: R.H. Rijnks**

Samenvatting

Leefbaarheid is een breed begrip dat op vele manieren te interpreteren valt en daarmee erg context gebonden is. Leefbaarheid bestaat volgens Doi et al. (2008) uit vijf elementen; veiligheid en beveiliging, economische kansen, service en culturele kansen, ruimtelijke voorzieningen en een schone omgeving. In deze thesis is voortgeborduurd op het onderdeel ruimtelijke voorzieningen. Een leefbare gemeenschap is eentje die een matige dichtheid kent, divers, voetgangersvriendelijk, veilig, betaalbaar, bereikbaar en goed aangesloten op het openbaar vervoer is (Miller et al., 2013). Hieruit valt op te maken dat bereikbaarheid een component is van de leefbaarheid van een gebied. Bereikbaarheid is hier het gemak waarmee bepaalde activiteiten bereikt kunnen worden van een bepaalde plek met een bepaald systeem van transport (Lofti & Koohsari, 2009). Het verband is tussen de leefbaarheid en bereikbaarheid is ook meermaals gelegd in de literatuur. Miller et al. (2013) en Lofti & Koohsari (2009) stellen dat bereikbaarheid een sleutelfactor is voor een leefbare en duurzame gemeenschap. Voor de Waddeneilanden is dit een interessant fenomeen om te onderzoeken, aangezien de Waddeneilanden vrijwel alleen per boot te bereiken zijn en daarmee een beperkte bereikbaarheid kennen. Daarom staat de vraag wat voor effect de gelimiteerde bereikbaarheid van de Waddeneilanden voor effect heeft op de leefbaarheid van de eilandbewoners centraal. Het kan ook zijn dat eilandbewoners een bewuste keuze maken om op het eiland te gaan wonen vanwege het eilandgevoel, waardoor ze de beperkte bereikbaarheid graag voor lief nemen (Sijtsma et al., 2008). Dit concept is samen met de bereikbaarheid en leefbaarheid opgenomen in een online enquête, welke uitgerold is op een achttal Waddeneilanden en een gelijk aantal kustgemeenten in het waddengebied van Nederland, Duitsland en Denemarken. De respons van de eilandbewoners kwam neer op een aantal van 21, op basis waarvan resultaten zijn gegenereerd. Telkens is middels regressies onderzocht of bereikbaarheid of eilandgevoel in verband stond met één van de schaalniveaus waar leefbaarheid op gemeten is (straat, buurt, plaats en eilandniveau). Wellicht de meest opvallende uitkomst is het verband tussen de bereikbaarheid en leefbaarheid op eilandniveau. Daar wijst de regressie uit dat hoe hoger de bereikbaarheid gewaardeerd wordt, hoe lager de score voor de leefbaarheid is. Dit kan bijvoorbeeld komen door het eilandgevoel, waardoor eilandbewoners denken dat een hogere bereikbaarheid het eilandgevoel en daarmee de bereikbaarheid doet afnemen. Er is namelijk ook naar voren gekomen dat er een positief verband is tussen het eilandgevoel en de bereikbaarheid. Hoe hoger het eilandgevoel gewaardeerd wordt, hoe hoger de score voor de leefbaarheid is. Wellicht is de interactie tussen het eilandgevoel en de leefbaarheid sterker dan de bereikbaarheid en de leefbaarheid. Toch geeft de helft van de eilandbewoners aan dat de bereikbaarheid wel verbeterd mag worden. De veerdienst moet sneller, stipter, frequenter en goedkoper. Het is echter een lastige kwestie wie hiervoor verantwoordelijk is. Is het de taak van de overheid om de burger tegemoet te komen, of moeten de desbetreffende veerdiensten zelf voor een betere dienst zorgen?

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Probleemstelling	4
1.3 Opbouw van deze thesis	5
2. Theoretisch kader	5
2.1 Leefbaarheid	5
2.2 Bereikbaarheid	6
2.3 Verband bereikbaarheid en leefbaarheid	6
2.4 Leefbaarheid en bereikbaarheid op de Waddeneilanden	6
2.4 Tegenhanger: Eilandgevoel	7
2.5 Conceptueel model	7
2.6 Hypothesen	8
3. Methodologie	8
3.1 Gebruikte onderzoeksmethode	8
3.2 Dataverzameling	8
3.3 Data-analyse	11
3.4 Reflectie en kwaliteit data	12
3.5 Ethische vraagstukken	13
4. Resultaten	13
4.1 Achtergrond	13
4.2 Betrouwbaarheid vragenlijst	14
4.3 Correlatie vragen thema's bereikbaarheid en eilandgevoel	14
4.4 Verbanden tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en eilandgevoel	16
4.5 Suggesties respondenten verbeteren bereikbaarheid	18
5. Conclusie/discussie	19
6. Reflectie	19
Literatuurlijst	21
Bijlage 1 – Enquête	23
Bijlage 2: Bronnen absolute bereikbaarheid	37

1. Inleiding

In deze thesis wordt de nadruk gelegd op de koppeling tussen leefbaarheid en bereikbaarheid. Dit wordt gedaan aan de hand van een aantal begrippen zoals subjectieve bereikbaarheid, absolute bereikbaarheid en het eilandgevoel. Deze begrippen zijn getracht samen te vangen in een enquête en het belangrijkste onderzoek van deze thesis probeert een correlatie tussen leefbaarheid en bereikbaarheid van de bewoners van de Waddeneilanden aan te tonen.

1.1 Aanleiding

Leefbaarheid is een zeer context gebonden begrip en kan dus op veel manieren uitgelegd of onderzocht worden. Leefbaarheid is volgens Felce & Perry (1995) en Doi et al. (2008) een breed begrip en zowel de individuele als collectieve leefbaarheid wordt beïnvloed door vele factoren, zoals economische, emotionele, fysieke, sociale en materiële factoren. De fysieke factor van leefbaarheid staat centraal in deze thesis en kent een subcategorie genaamd transport en infrastructuur, wat wil zeggen dat de bereikbaarheid (*accessibility*) van een gebied deel uitmaakt van de beoordeling van de leefbaarheid in dat gebied (Felce & Perry, 1995). De bereikbaarheid van een bepaald gebied kan gezien worden als de gemakkelijker waarmee activiteiten in dat gebied bereikt kunnen worden met een bepaalde manier van transport (Lofti & Koohsari, 2009).

De leefbaarheid van bewoners in een bepaald gebied wordt dus mede beïnvloed door het transportsysteem ofwel de bereikbaarheid van en in een bepaald gebied. Deze link is ook meerdere malen in de literatuur gelegd. Zo moeten volgens Miller et al. (2013) de ideale en leefbare gemeenschappen makkelijk te bereiken zijn (*accessible*) en ook goed aangesloten zijn op het openbaar vervoer (Miller et al., 2013). Het transportdepartement van de Verenigde Staten heeft dan ook een goede en diverse bereikbaarheid opgenomen in één van de zes beginselen van leefbaarheid in een duurzame gemeenschap (USDOT, 2009). Ook stellen Doi et al. (2008) dat bereikbaarheid één van de vijf onderdelen waaruit de *Quality of Life* in een gebied bepaald kan worden. De *Quality of Life* is een multilevel concept dat de tevredenheid en het welzijn van een individu meet op basis van vijf elementen en kent veel overeenkomsten met de leefbaarheid (Doi et al., 2008)

De koppeling die in de literatuur tussen bereikbaarheid en leefbaarheid wordt aangetoond is een interessant fenomeen om te bestuderen op de Waddeneilanden. Het grootste gedeelte van de eilanden in het Waddengebied is namelijk slechts per boot of vliegtuig/helikopter te bereiken. Wat heeft de beperkte bereikbaarheid van de eilanden voor invloed op de leefbaarheid ervan? Volgens Sijtsma et al. (2008) wordt de huidige bereikbaarheid op de Nederlandse Waddeneilanden door inwoners en toeristen dan ook als ‘zwak’ geïnclassificeerd en de kust en zee als ‘matig’. Dit komt door het ontbreken van spoor- en autobruggeten en daarnaast is de veerpont prijzig en vertrekt om bepaalde vaste tijden, waarmee deze niet flexibel genoeg is. Dit wordt ook wel een eilanddilemma genoemd, zowel als troef (uniek en echt eilandgevoel) als handicap (slecht en duur) (Sijtsma et al., 2008).

Wat heeft de gelimiteerde bereikbaarheid of eilanddilemma bijvoorbeeld voor uitwerking op de leefbaarheid van de eilandbewoners? Dit vraagstuk staat centraal in deze thesis. Heeft deze beperkte bereikbaarheid daadwerkelijk een negatief effect op de leefbaarheid of maakt de bewoners het niet uit dat er alleen een bootverbinding is? Het kan namelijk ook zo zijn dat eilandbewoners bewust op hun eiland zijn gaan wonen en de beperkte bereikbaarheid voor lief nemen (Sijtsma et al., 2008). Dit is een interessant punt om te onderzoeken, aangezien het eilandgevoel de waardering van de beperkte bereikbaarheid teniet kan doen.

Daarnaast zijn er ook ‘eilanden’ in Duitsland en Denemarken (Sylt en Rømø) die geen bootverbinding maar brugverbinding hebben. Hier is de situatie rondom het eilandgevoel en bereikbaarheid misschien weer helemaal anders en dat is een interessant punt voor internationaal vergelijkend onderzoek.

Ook lijkt het mij interessant om te onderzoeken of bewoners het wenselijk vinden om de bereikbaarheid te vergroten en hoe dat gerealiseerd dient te worden. Een groot deel van deze thesis gaat namelijk over het meten van hoe tevreden zijn met hun bereikbaarheid, leefbaarheid en eilandgevoel, maar niet wat eraan gedaan kan worden.

1.2 Probleemstelling

Bereikbaarheid is een component van leefbaarheid en deze twee concepten staan sterk met elkaar in verband, er wordt gesteld dat de bereikbaarheid van een gebied de waardering van de leefbaarheid van de bewoners in dat gebied beïnvloed (Felce & Perry, 1995; Doi et al., 2008; Lofti & Koohsari, 2009; Miller et al., 2013). Een goed bereikbaar gebied kan resulteren in een duurzame en leefbare gemeenschap (USDOT, 2009). Met andere woorden, een slechte of matige bereikbaarheid kan resulteren in een lagere leefbaarheid voor de inwoners van een gebied. Zo heeft het USDOT (2009) bereikbaarheid als één van de zes pijlers opgenomen voor een leefbare samenleving en stellen Doi et al. (2008) dat bereikbaarheid één van de vijf onderdelen is om de leefbaarheid (*Quality of life*) van een gebied te kunnen meten.

Daarmee is het doel van dit onderzoek om erachter te komen of en wat de gelimiteerde bereikbaarheid van de Waddeneilanden voor uitwerking heeft op de leefbaarheid van de inwoners. Heeft deze beperkte bereikbaarheid daadwerkelijk een negatieve invloed op de leefbaarheid van de inwoners, zoals verschillende onderzoeken suggereren? Of heeft dit eventuele negatieve effect zich op doordat het ‘eilandgevoel’ de leefbaarheid van de bewoners juist vergroot? Veel van de eilandbewoners maken immers een bewuste keuze om daar te gaan wonen (Sijtsma et al., 2008). Dit wordt gedaan middels de volgende onderwerpen: hoe de bereikbaarheid van de te onderzoeken eilanden is; of en hoe dit de leefbaarheid van de inwoners beïnvloed; wat voor rol het ‘eilandgevoel’ heeft ten opzichte van leefbaarheid en een internationale vergelijking tussen de eilanden die afwegend wel en niet een brugverbinding kennen.

Daarnaast is een subdoel van dit onderzoek om inzicht te krijgen in de wensen van eilandbewoners met betrekking tot de bereikbaarheid, wat willen de inwoners graag van de overheid zien? Dit wordt gedaan op een aantal van de Waddeneilanden van Nederland, Duitsland en Denemarken.

Om deze doelstellingen te onderzoeken zijn de volgende hoofd- en deelvragen opgesteld:

Hoofdvraag

Wat voor effect heeft de gelimiteerde bereikbaarheid van de Waddeneilanden op de leefbaarheid van de eilandbewoners?

Deelvragen

- Hoe tevreden zijn eilandbewoners met de huidige bereikbaarheid?
- Hoe waarden/beoordelen de eilandbewoners de leefbaarheid op hun eiland?
- Hoe vinden inwoners dat de beperkte bereikbaarheid hun leefbaarheid beïnvloed?
- Hoe verschilt de leefbaarheid tussen eilanden die wel en geen brugverbinding hebben en dus direct per auto, trein of eigen vervoer te bereiken zijn?
- Wat vinden bewoners wenselijk om de bereikbaarheid van hun eiland te verbeteren?

1.3 Opbouw van deze thesis

In hoofdstuk twee wordt eerst de relevantie van het onderzoek en de theoretische achtergrond uitgezet in het theoretische kader in de vorm van een literatuurbespreking. In dit hoofdstuk worden tevens de begrippen bereikbaarheid, leefbaarheid en eilandgevoel uitgelegd en wordt een conceptueel model van deze thesis geschetst. Dit hoofdstuk wordt afgesloten met een aantal hypothesen. In het daaropvolgende hoofdstuk drie wordt in de methodiek uitgelegd hoe dat precies onderzocht wordt. Vervolgens wordt er in hoofdstuk vier de resultaten gepresenteerd en worden daar in hoofdstuk vijf conclusies uit getrokken. Als laatste zal er in hoofdstuk zes afgesloten worden met een reflectie op het onderzoeksproces.

2. Theoretisch kader

In deze literatuurbespreking wordt eerst ingegaan op de begrippen leefbaarheid en bereikbaarheid afzonderlijk. Vervolgens wordt de koppeling tussen deze twee aangetoond en onderbouwd met wetenschappelijke bronnen. De theorie wordt daarna toegepast op het onderzoeksgebied en wordt het concept 'eilandgevoel' als tegenhanger van de bereikbaarheid geïntroduceerd.

2.1 Leefbaarheid

Leefbaarheid kan vanuit veel invalshoeken bekeken worden en wordt ook vaak een breed en abstract begrip genoemd. Leefbaarheid is daardoor zeer context gebonden en beslaat veel terreinen. Volgens Miller et al. (2013) kennen de ideale leefbare gemeenschappen een matige dichtheid en zijn daarnaast divers, voetgangersvriendelijk, veilig, betaalbaar, bereikbaar en goed aangesloten op het openbaar vervoer. In de Engelse literatuur wordt leefbaarheid vaak als synoniem gezien van de *quality of life (QoL)*. Volgens Doi et al. (2013) bestaat leefbaarheid (*QoL*) uit vijf elementen: veiligheid en beveiliging, economische kansen, service en culturele kansen, ruimtelijke voorzieningen en een schone omgeving. Veenhoven (1999) voegt hieraan toe dat leefbaarheid voor zowel het individu (micro) als op omgevingsniveau (macro) gemeten kan worden.

Leefbaarheid kan op veel manieren gemeten en geanalyseerd worden, maar belangrijk is dat er geen universele theorie of universeel model is om dit te doen. Leefbaarheid is namelijk zeer context gebonden en kan vanuit verschillende invalshoeken bekeken worden, denk aan economische, sociale en materiële (Felce & Perry, 1995). Er is geen 'juiste' benadering. Auteurs benaderen het concept van leefbaarheid elk op een andere manier en daarom bestaan er zoveel verschillende definities van het concept. Het ligt eraan welke definitie het meest bruikbaar is voor een bepaald onderzoek. Duidelijk is dat leefbaarheid zeer context gebonden is. In elke context wordt leefbaarheid anders ingevuld. Waar de een denkt dat het een concept is wat in een getal te vangen is, bijvoorbeeld een monitor, denkt de ander dat het vooral een kwalitatief concept is waar de ervaringen, gevoelens en meningen van mensen een grote rol spelen. Beide sluiten elkaar echter niet uit, leefbaarheid kan zowel kwantitatief als kwalitatief gemeten worden.

Door Felce & Perry (1995) en Doi et al. (2008) wordt leefbaarheid gemeten op basis van factoren zoals economische, emotionele, fysieke, sociale en materiële leefbaarheid. Bereikbaarheid (*accessibility, infrastructure/transport*) is daar ook een onderdeel van en valt in het model van Felce & Perry (1995) onder de categorie materiële leefbaarheid. In deze thesis wordt de nadruk gelegd op de factor bereikbaarheid binnen het concept van

leefbaarheid, aangezien dit voor de Waddeneilanden met de beperkte bereikbaarheid een interessante interactie is.

2.2 Bereikbaarheid

Bereikbaarheid is volgens Lofti & Koohsari (2009) de gemakkelijker waarmee activiteiten op een bepaalde plaats bereikt kunnen worden met een bepaalde manier van transport en beslaat niet alleen de fysieke bereikbaarheid, maar ook de mentale, economische en financiële vlakken. Bereikbaarheid gaat dus over zowel de absolute als de mentale tijd die het duurt om van A naar B te komen in combinatie met de bijbehorende kosten. Dit kan zowel objectief als subjectief gemeten worden (Lofti & Koohsari, 2009).

Het objectief meten gaat op basis van de volgende drie gebieden (Geurs & Ritsema van Eck, 2003, p. 70)

1. “Infrastructure-based measures describe the level of service in transport infrastructure. Typical measures are level of congestion and average traveling speed on the road network.
2. Activity-based measures describe the level of access to spatially distributed activities. Activity-based measures can be subdivided into: (a) potential-accessibility measures, analyzing accessibility on the macrolevel (b) Time—space measures, in which accessibility is analyzed at the microlevel.
3. Utility-based measures focus on the (economic) benefits people derive from access to spatially distributed activities.”

Het meten van de subjectieve bereikbaarheid gaat over het mentale beeld van de inwoners van de bereikbaarheid (Lofti & Koohsari, 2009). De perceptie staat centraal. Hoe makkelijk is een gebied te bereiken bijvoorbeeld?

2.3 Verband bereikbaarheid en leefbaarheid

In de literatuur wordt meermaals aangetoond en gesteld dat er een verband is tussen de leefbaarheid van een gemeenschap of individu en de bereikbaarheid van zowel het gebied waarin hij/zij leeft als de bereikbaarheid van een gebied waarin het dagelijks leven van de persoon zich afspeelt. Zo stellen Miller et al. (2013) en Lofti & Koohsari (2009) dat bereikbaarheid een sleutelfactor is voor een leefbare en duurzame gemeenschap. Kwaliteit, type en locatie van transport ten behoeve van de bereikbaarheid legt de basis voor het bereiken van gemeenschapsdoelen, zoals een goede baan, goede kwaliteit huizen, goede scholen en veilige straten (USDOT, 2010). Hierbij wegen volgens Doi et al. (2008) drie elementen het zwaarst: de tijd waarin een gebied te bereiken is, het aantal mogelijkheden om een gebied te bereiken (typen vervoer + absolute aantal wegen et cetera) en de kwaliteit van het openbaar vervoer in het gebied. Vaak wordt er door de overheid gebrand op een goede infrastructuur om de leefbaarheid in het gehele land te bewaken (Miller et al., 2013). Hiermee is de overheid een belangrijke factor in het faciliteren van de bereikbaarheid en dus de leefbaarheid in een gebied.

2.4 Leefbaarheid en bereikbaarheid op de Waddeneilanden

Nu bekend is dat er een verband is tussen leefbaarheid en bereikbaarheid, is het van belang te kijken naar het onderzoeksgebied. Op welke manier zijn de concepten bereikbaarheid en leefbaarheid van toepassing op de Waddeneilanden en hoe worden deze concepten gemeten?

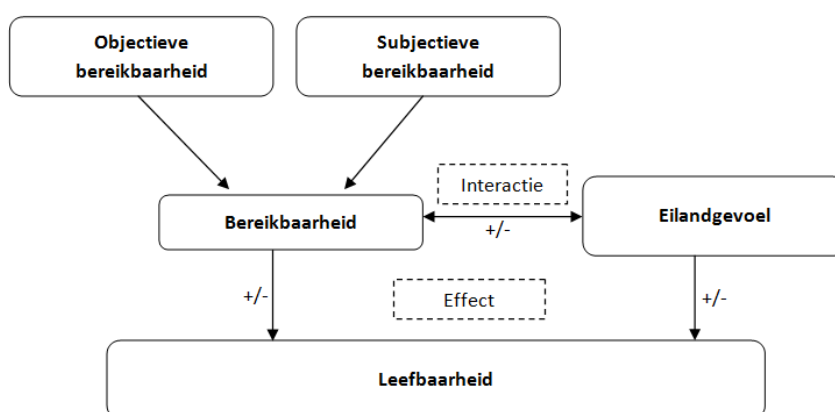
Het onderzoeken van de koppeling tussen leefbaarheid en bereikbaarheid op de Waddeneilanden is relevant omdat het grootste gedeelte van de eilanden slechts per boot, of anders gezegd beperkt bereikbaar zijn. De bereikbaarheid van de Nederlandse Waddeneilanden wordt bijvoorbeeld in het rapport van Sijtsma et al. (2008) beoordeeld als ‘zwak’ en de zee en kust als ‘matig’. Dit wil dus zeggen dat de bereikbaarheid in het waddengebied beperkt is. Daarnaast stelt het Inter-regional Wadden Sea Cooperation (2000) dat de bereikbaarheid ook in het gehele waddengebied te wensen over laat en dat de toegangswegen vooral smal zijn en vaak files kennen door het grote aantal toeristen op de eilanden. Wat voor effect heeft deze slechte beoordeling op de algehele leefbaarheid op de Waddeneilanden? Een manier om dit te onderzoeken is om te kijken naar of er verbanden of correlaties aan zijn te tonen tussen de waardering van de leefbaarheid en de bereikbaarheid van de eilandbewoners.

2.4 Tegenhanger: Eilandgevoel

Nu lijkt het allemaal alsof de beperkte bereikbaarheid van de Waddeneilanden daadwerkelijk de leefbaarheid negatief beïnvloed, maar Sijtsma et al. (2008) benoemen een reden waarom een beperkte bereikbaarheid misschien niet erg is voor de eilandbewoners. In het rapport van Sijtsma et al. (2008) wordt gesteld dat het zogenoemde eilandgevoel een belangrijke eigenschap is waarom mensen Waddeneilanden waarderen, 15 procent van de ondervraagden geeft aan dat het eilandgevoel een aansprekende eigenschap is van de Waddeneilanden. Daarentegen geeft ook 15 procent aan dat het afhankelijk zijn van de boot/veerdiensten een niet aansprekende eigenschap is en daarbovenop 10 procent vindt dat de eilanden te ver weg zijn of te lang gereisd moet worden. Uit het rapport van Sijtsma et al. (2008) is niet duidelijk te halen of het positieve effect van het eilandgevoel het negatieve effect van de beperkte bereikbaarheid in verhouding staan. Een vakere bootfrequentie of andere vormen van verbeterde bereikbaarheid kunnen dan bijvoorbeeld het eilandgevoel doen afzakken, wat weer negatieve effecten heeft op de leefbaarheid (Sijtsma et al., 2008).

2.5 Conceptueel model

Bovenstaande theorie wordt schematisch weergegeven in onderstaand figuur 1.



Figuur 1: Conceptueel model bereikbaarheid, eilandgevoel en leefbaarheid

De bereikbaarheid van een gebied bestaat uit twee componenten: de objectieve en de subjectieve bereikbaarheid. De objectieve bereikbaarheid is gemeten in hoeveelheden, hoeveel kilometers, hoeveel toegangswegen, frequentie en dichtheid van het openbaar vervoer et cetera. De subjectieve bereikbaarheid gaat over de perceptie, hoe goed is een gebied bereikbaar volgens iemand? Vervolgens wordt onderzocht wat voor effect de bereikbaarheid

heeft op de leefbaarheid (positief of negatief). Bij een positieve interactie zal een goede bereikbaarheid resulteren in een hogere leefbaarheid en vice versa.

Daarnaast wordt onderzocht wat voor effect het eilandgevoel heeft op de leefbaarheid, bij een positieve interactie zal het eilandgevoel een positieve uitwerking hebben op de leefbaarheid en wederom vice versa.

Als laatste zal de interactie tussen het eilandgevoel en de bereikbaarheid onderzocht worden. Bij een positieve interactie zal een hogere bereikbaarheid resulteren in een lager eilandgevoel en vice versa.

2.6 Hypothesen

De verwachting is dat een slechte bereikbaarheid een negatief effect heeft op de leefbaarheid van de inwoners. Bij het onderzoek horen de volgende hypothesen die getest gaan worden:

- De leefbaarheid van de eilandbewoners wordt negatief beïnvloed door de beperkte bereikbaarheid van de eilanden.
- De leefbaarheid van de eilandbewoners wordt positief beïnvloed door het eilandgevoel.
- De interactie tussen bereikbaarheid en eilandgevoel zal negatief zijn, aangezien een hogere frequentie van boten of bijvoorbeeld een brugverbinding het eilandgevoel zal doen afnemen.
- De bewoners zullen aangeven dat een betere bereikbaarheid gerealiseerd kan worden door meer boten, niet door een brug.

3. Methodologie

In dit hoofdstuk zal in de eerste paragraaf de keuze van de gebruikte methode toegelicht worden, vervolgens het proces van dataverzameling en data-analyse besproken worden. Daarna zal gereflecteerd worden op het proces en de kwaliteit van de data en tot slot zullen enkele ethische vraagstukken besproken worden.

3.1 Gebruikte onderzoeksmethode

De benodigde data is verkregen door het houden van een online enquête. Een enquête is volgens McLafferty (2010) een valide methode voor het verzamelen dan data over het gedrag, een karakter en meningen van grote groepen mensen. Met een groep van tien onderzoekers binnen hetzelfde project is een gezamenlijke enquête opgesteld waarin eenieder zijn of haar eigen vragen in heeft verwerkt. De vragen die vooral voor deze scriptie van toepassing zijn komen in de delen *kenmerken van de woonomgeving*, vraag 3.1 *stellingen over bereikbaarheid en ideeën voor de leefbaarheid* aan bod.

Uit alle individuele vragen is een enquête ontstaan die ongeveer 15-30 minuten duurt voor de respondent om in te vullen. Er is voor deze methode gekozen omdat de verwachting is dat er met een gezamenlijke enquête, waarmee elk individu mee gaat werven in de desbetreffende gebieden, er een hoge respons komt van ongeveer 500 man.

3.2 Dataverzameling

Allereerst is er onderzoek gedaan naar de absolute bereikbaarheid van de Waddeneilanden, deze informatie is niet middels de enquête verkregen maar hiervoor is op internet onderzoek gedaan naar de reistijd, frequentie van boten en de reiskosten voor een retourtocht voor één volwassene in het hoogseizoen. Hieruit is overzicht gemaakt van de absolute reistijd, ofwel de

huidige situatie betreft de bereikbaarheid van de eilanden. De objectieve bereikbaarheid zal meer als achtergrondinformatie dienen waarmee de lezer een gevoel heeft hoe de huidige situatie daadwerkelijk in elkaar steekt.

De overige hypothesen betreft de interactie tussen bereikbaarheid, eilandgevoel en leefbaarheid worden verwerkt in de enquête. Bij elk thema hoort een set vragen (welke ook terug te vinden is in bijlage 1):

- Leefbaarheid (vier schaalniveaus) vraag 1.2 – hoe aantrekkelijk vindt u:
 - Uw straat
 - Uw buurt
 - Uw woonplaats
 - De Waddeneilanden
- Bereikbaarheid – vraag 1.6 + 3.1:
 - Openbaar vervoer
 - Reisgemak kust – eiland
 - Kosten reis kust – eiland
 - Reistijd kust – eiland
 - De bereikbaarheid tussen kust en eiland(en) moet verbeterd worden
 - Hoe zou de bereikbaarheid verbeterd kunnen worden
- Eilandgevoel – vraag 1.5:
 - Het waddengebied is een deel van mij
 - Ik voel me thuis in het waddengebied
 - Ik mis het waddengebied als ik er niet ben
 - Ik wil blijven wonen in het waddengebied
 - Het waddengebied is onvervangbaar
 - In het waddengebied kan ik de dingen doen die ik het liefste doe

De input van ieder individu is gebundeld tot één gezamenlijke enquête die verspreid is over het Nederlandse, Duitse en Deense waddengebied. De groep is hiervoor opgedeeld in 3 kleine groepen, waarvan elke groep naar een land is gegaan en daar flyers heeft uitgedeeld en posters opgehangen om zo respons te vergaren. Dit is gedaan in de volgende gebieden:

- Eilanden
 - Nederland: Terschelling, Ameland, Vlieland
 - Duitsland: Borkum, Langeoog, Sylt
 - Denemarken: Rømø, Fanø
- Vaste landgemeenten
 - Nederland: Dongeradeel, Franekeradeel, Delfzijl
 - Duitsland: Emden, Esens, Galmsbüll/Klanxbüll
 - Denemarken: Esbjerg, Tonder

Voor de verduidelijking is in figuur 2 tot en met 5 een grafische weergave van het onderzoeksgebied toegevoegd. Hierin zijn alleen de eilanden gemarkeerd aangezien deze alleen van belang zijn voor deze specifieke thesis.



Figuur 2: Gehele onderzoeksgebied Nederland, Duitsland en Denemarken



Figuur 3: Uitsnede Nederlands onderzoeksgebied



Figuur 4: Uitsnede Duits onderzoeksgebied



Figuur 5: Uitsnede Duits (vervolg) en Deens onderzoeksgebied

Daarnaast is er op Facebook en in de lokale kranten ook volop geadverteerd. De uiteindelijke dataset waarmee gewerkt wordt bestaat uit 75 respondenten, wat de verwachtingen helaas bij lange na niet voldoet. Van deze 75 respondenten wonen er 21 op de Waddeneilanden en het merendeel op de Nederlandse Waddeneilanden. Het analyseren van de data wordt hierdoor bemoeilijkt, maar toch zal de eerste insteek doorgezet, hoewel de uitspraken daardoor minder krachtig kunnen zijn door een kleinere en misschien minder representatieve steekproef.

3.3 Data-analyse

De kern van het analyseren van de data gaat over de interacties tussen bereikbaarheid, eilandgevoel en leefbaarheid. Voordat deze verbanden gemeten kunnen worden, moeten er eerst een tweetal toetsen uitgevoerd. Eerst zal er een Cronbach's Alfa worden uitgevoerd om de betrouwbaarheid van de vragenlijst te meten (alleen de vragen in de paragraaf 'dataverzameling' gesteld zijn, zijn meegenomen). Dit is belangrijk om te weten hoe sterk je

uitspraken in de conclusies zullen zijn. Daarnaast heb ik geconstateerd dat de vragen, zoals te zien zijn in voorgaande paragraaf, binnen de thema's bereikbaarheid en eilandgevoel op elkaar lijken en met elkaar kunnen correleren. Om dit vermoeden te bevestigen of verwerpen wordt er een Principal Components Analyse uitgevoerd. Hier wordt gekeken naar of de vragen opnieuw geschaald kunnen worden naar fictieve vragen, ook wel componenten genoemd. De Principal Components Analyse wordt niet gedaan voor het thema leefbaarheid, aangezien hier al in verschillende schaalniveaus gemeten wordt en aangenomen mag worden dat deze op zichzelf staan.

Nadat deze toetsen zijn uitgevoerd wordt er overgegaan tot de kern van het onderzoek: erachter komen of en wat voor verbanden er zijn tussen eilandgevoel, leefbaarheid en bereikbaarheid. Dit wordt gedaan door middel van regressies. De leefbaarheid wordt van 0-10 gemeten en is daarmee een ratiovariabele. Het eilandgevoel en de bereikbaarheid worden door middel van een likert schaal gemeten en daarmee mag verondersteld worden dat respondenten weten dat verschillen tussen antwoorden gelijk zijn en daarmee de data als intervaldata gebruikt kan worden (Allen & Seaman, 2007). Resultaat is een combinatie van ratio en intervalvariabelen waarop regressies uitgevoerd worden. In deze regressies is leefbaarheid telkens de afhankelijke variabele, aangezien er verondersteld wordt dat de bereikbaarheid en het eilandgevoel de leefbaarheid beïnvloeden. Regressies zijn goed geschikt om deze interacties te meten, aangezien er onderzocht wordt of er een lineair verband is tussen de variabelen en welke richting dit verband heeft. Wel dient in acht genomen te worden dat uitspraken minder sterk kunnen zijn door een lage respons.

Om de eerste hypothese te onderzoeken of de leefbaarheid negatief beïnvloed wordt door de beperkte bereikbaarheid van de eilanden, wordt er per schaalniveau van leefbaarheid een regressie uitgevoerd met bereikbaarheid. Wordt bij een lagere leefbaarheid de bereikbaarheid ook lager gewaardeerd door de respondent en vice versa? Bij een positieve correlatie is er een positief verband tussen de bereikbaarheid en leefbaarheid. Dus als de bereikbaarheid lager gewaardeerd wordt, dan de leefbaarheid ook en vice versa. Bij een negatieve correlatie dan is er een negatief verband tussen de bereikbaarheid en de leefbaarheid, wat wil zeggen dat als de bereikbaarheid hoger beoordeeld wordt, dan de algehele leefbaarheid lager en andersom.

Voor de tweede hypothese, of en welk verband er tussen het eilandgevoel en de leefbaarheid is, worden er ook vergelijkbare regressies uitgevoerd tussen deze twee thema's. De variabele eilandgevoel komt dan in de plaats van bereikbaarheid.

Bij de laatste regressie (hypothese drie) wordt gekeken naar de interactie tussen eilandgevoel en bereikbaarheid. Er wordt verondersteld dat de mate van bereikbaarheid van invloed is op het eilandgevoel. Het eilandgevoel is hier dus de afhankelijke variabele.

Tot slot wordt er in de enquête de vraag gesteld hoe de bereikbaarheid verbeterd kan worden en of er andere ideeën zijn om de leefbaarheid te verbeteren. Deze vraag moet antwoord geven op de hypothese wat de bewoners graag willen zien gebeuren om de bereikbaarheid te vergroten tussen kust en eiland. Dit zal een meer beschrijvende paragraaf worden waarin citaten en analyses van de suggesties van eilandbewoners aan bod komen.

3.4 Reflectie en kwaliteit data

Het proces van dataverzameling ging goed totdat het moment kwam dat mensen moesten reageren. De respons bleek laag te zijn en dat beïnvloedde de rest van het onderzoeksproces. Methodiek werd aangepast en resultaten zijn misschien anders dan bij meer respons. Hier was echter niets meer aan te doen en er moest gewerkt worden met de data die beschikbaar was. Dit waren slechts 21 eilandbewoners. De kwaliteit van deze data is echter wel goed,

aangezien het alleen volledig ingevulde enquêtes zijn. Wat wel een punt van discussie kan zijn is doordat de vragenlijst lang was, mensen op de automatische piloot vragen gaan beantwoorden en er minder aandacht is om de vraag écht goed te lezen.

3.5 Ethische vraagstukken

Ethische vraagstukken zijn tevens aan de orde. Bij enquêtes is het belangrijk dat de respondent gerespecteerd wordt en anoniem blijft. De anonimiteit is bij deze enquête echter wel in het geding aangezien de respondent ook zijn of haar e-mail adres achterlaat. De respondent dient ook expliciet toestemming gegeven te hebben en daar op de hoogte van te zijn (informed consent). Deelname is tevens vrijwillig en niet schadelijk voor de respondent. Ook zullen de vragen in de enquête vrij van waardeoordelen moeten zijn. Er moet zo objectief mogelijk onderzoek gedaan worden en antwoorden mogen niet door de vraagstelling van de onderzoeker beïnvloed worden. Gegevens moeten beveiligd bewaard worden (maximaal 1 jaar) en te allen tijde opvraagbaar door een respondent. Dit is echter achteraf niet goed gecommuniceerd met de respondent, aangezien dit nergens in de enquête zelf terug te vinden is.

Er is ethische dilemma's de richtlijnen van het boek Key Methods in Geography gevolgd (Clifford et al., 2010).

4. Resultaten

In dit hoofdstuk wordt er ingegaan op de uitkomsten van de toetsen op de dataset. Er zal eerst een algemene paragraaf volgen met hoe de eilanden bereikbaar zijn in absolute aantallen (reistijd, kosten en frequentie van veerdiensten). Daarna de betrouwbaarheid van de vragenlijst vastgesteld worden middels een Cronbach's alfa. Aangezien de vragen over bereikbaarheid en het eilandgevoel sterk gecorreleerd met elkaar lijken te zijn, zal er middels een Principal Components Analyse gekeken worden of de vragen samengevoegd kunnen worden. Vervolgens zijn er regressies uit gevoerd op de interactie tussen bereikbaarheid met leefbaarheid, eilandgevoel met leefbaarheid en eilandgevoel met bereikbaarheid. Als laatste zullen de suggesties van de respondenten betreft verbeteren van de bereikbaarheid uiteen worden gezet.

4.1 Achtergrond

Om een beeld te geven van de huidige absolute bereikbaarheid is er een overzicht gemaakt betreft de reistijd, reiskosten en de frequentie van veerdiensten indien van toepassing. Deze zijn gebaseerd op de drie gebieden van Geurs & Ritsema van Eck (2003). Dit is om een gevoel te krijgen met de huidige situatie en dient in acht te worden genomen bij het lezen van verdere resultaten.

	Veerboot	Sneldienst	Auto	Trein	Bus
Vlieland	90	45	-	-	-
Terschelling	120	45	-	-	-
Ameland	45	15	-	-	-
Borkum (NL)	50	25	-	15*	-
Borkum (DE)	120*	60*	-	15*	-
Langeoog	50*	-	-	10*	-
Sylt	-	-	22	25	25
Romo	-	-	15	-	-
Fano	12	-	-	-	-

* Boot en trein bij elkaar opgeteld geeft reistijd tot centrum eiland

Tabel 1: Reistijden in minuten kust-eiland (enkel)

	Veer- boot	Snel- dienst
Vlieland	3	2
Terschelling	3-4	3
Ameland	7-14	2
Borkum (NL)	4	-
Borkum (DE)	2	4
Langeoog	6-9	-
Sylt (Trein)	30	-
Rømø	-	-
Fanø	48	-

Tabel 2: Frequentie veerdiensten
Gemiddelde frequentie per dag in hoogseizoen

	Veer- boot	Snel- dienst
Vlieland	26,18	38,72
Terschelling	26,18	38,72
Ameland	14,70	25
Borkum (NL)	32,80	43,80
Borkum (DE)	36,20	47,20
Langeoog	24,70	-
Sylt (Trein)	5,70	-
Rømø	-	-
Fanø	6,03	-

Tabel 3: Reiskosten
Gemiddelde kosten retour volwassene in hoogseizoen

De getallen komen van de internetsites van de desbetreffende bedrijven die de overtocht verzorgen. Een compleet overzicht van de bronnen is te vinden in bijlage 2.

Te zien is een grote variatie in de absolute bereikbaarheid, waar Fanø bijvoorbeeld 48 boten per dag heeft in het hoogseizoen, wordt Vlieland slechts 5 keer bediend. Daarnaast is een overtocht naar Borkum bijvoorbeeld veel duurder dan dat naar Ameland.

4.2 Betrouwbaarheid vragenlijst

Er is naar de betrouwbaarheid van de gebruikte vragen gekeken middels de Cronbach's alfa. De vragen die van toepassing zijn voor deze thesis, zoals beschreven zijn in het hoofdstuk over methodiek, zijn allemaal meegenomen in de alfa.

Cronbach's Alfa	Cronbach's Alfa gebaseerd op gestandaardiseerde items	Hoeveelheid items
0,727	0,654	16

Tabel 4: Cronbach's Alfa

Zoals in bovenstaande tabel 1 te zien is, geeft Cronbach's alfa 0,727. Dit valt in de categorie van 0,7-0,9 (Norusis, 2011), wat wil zeggen dat de resultaten in de klasse 'goed' vallen. Een vragenlijst is tevens bruikbaar om betrouwbare uitspraken over te kunnen doen als de Cronbach's alfa een waarde heeft van meer dan 0,7.

4.3 Correlatie vragen thema's bereikbaarheid en eilandgevoel

Hoewel de gebruikte vragen allemaal betrouwbaar genoeg zijn om een uitspraak over te doen, is het aannemelijk dat een aantal vragen met elkaar correleert of dusdanig overeenkomt binnen hetzelfde thema dat de antwoorden samengevoegd kunnen worden tot één variabele. De vragen van bereikbaarheid gaan bijvoorbeeld over de reistijd, reiskosten, frequentie en het openbaar vervoer. De kans is groot dat deze vragen in verband staan met elkaar en om dit vermoeden te bevestigen is een Principal Component analyse uitgevoerd om te kijken hoe de vragen met elkaar correleren. De uitkomsten daarvan zijn te zien in onderstaande tabel 5 en 6.

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy		0,567
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi Square	43,912
	df	6
	Sig	0,000

Tabel 5: KMO en Bartlett's test of Sphericity van thema bereikbaarheid

	Component 1
Reistijd kust-eiland (retour)	0,927
Reisgemak kust-eiland	0,823
Kosten reis kust-eiland	0,807
Openbaar vervoer	0,622

Tabel 6: Principal Component matrix van thema bereikbaarheid

Uit tabel 5 valt op te maken dat de KMO sampling adequacy met 0,567 niet erg hoog is. Normaal wordt een minimale waarde van 0,6 gesteld om een Principal Component Analyse uit te mogen voeren (Norusis, 2011). Er is hier echter wel gekeken naar de uitslagen van de componenten aangezien Bartlett's Test een significante uitslag aangeeft, wat wil zeggen dat bepaalde vragen correleren met elkaar. De nulhypothese met dat de correlatiematrix een 'identity matrix' is, komt te vervallen. Dat de vragen met elkaar correleren is te zien in tabel 6. De analyse genereerde slechts 1 component voor alle vragen, waardoor er met zekerheid gezegd kan worden dat de vragen over bereikbaarheid met elkaar in verband staan. Voor de regressies verderop in dit hoofdstuk zijn de vragen over bereikbaarheid dan ook samengevoegd tot de variabele Bereikbaarheid1. De variabele Bereikbaarheid2 beslaat de vraag 'de bereikbaarheid tussen kust en eiland moet verbeterd worden'.

Nu bewezen is dat de vragen over de bereikbaarheid met elkaar correleren, is er gekeken naar de vragen over het eilandgevoel van de respondenten. Hier bestaat ook een sterk vermoeden dat de vragen met elkaar in verband staan. Wederom is dit getest middels de Principal Component Analyse, waarvan de uitkomst te zien is in tabellen 7 en 8.

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy		0,656
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi Square	75,050
	df	15
	Sig	0,000

Tabel 7: KMO en Bartlett's test of Sphericity van thema eilandgevoel

	Component 1
Voel me thuis Waddengebied	0,899
Dingen die ik liefste doe ik in Waddengebied	0,815
Waddengebied deel van mij	0,813
Wil blijven wonen in Waddengebied	0,808
Waddengebied onvervangbaar	0,762
Mis als ik er niet ben	0,739

Tabel 8: Principal Component matrix van thema eilandgevoel

In tabel 7 is te zien dat de KMO Sampling Adequacy wel een waarde van boven de 0,6 kent. Ook is er weer een significante uitslag op de Bartlett's Test, waardoor de nulhypothese dat de correlatiematrix een 'identity matrix' is kan worden verworpen. Bepaalde vragen correleren dus met elkaar. Dit is te zien in tabel 8. Ook bij het eilandgevoel wordt er slechts één principal component gecreëerd, wat wil zeggen dat alle vragen sterk met elkaar correleren en gereduceerd kunnen worden tot één vraag. De vragen met bijbehorende antwoorden betreft

het thema eilandgevoel zijn daarom samengevoegd tot één variabele, genaamd 'Eilandgevoel'.

Voor de vragen binnen het thema leefbaarheid is geen Principal Components Analyse uitgevoerd, aangezien deze vragen verschillende schaalniveaus betreffen en onafhankelijk van elkaar gezien moeten worden. Het aantal variabelen is nu gereduceerd tot twee over bereikbaarheid, één over eilandgevoel en vier over leefbaarheid. Deze variabelen dienen als input voor de lineaire regressie analyse.

4.4 Verbanden tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en eilandgevoel

Om de interactie te bepalen tussen de variabelen leefbaarheid, bereikbaarheid en eilandgevoel is gekozen voor een lineaire regressie, aangezien de verwachting is dat de bereikbaarheid en/of het eilandgevoel invloed hebben op de leefbaarheid. Dit maakt leefbaarheid de afhankelijke variabele. Er is per schaalniveau (straat, buurt, plaats en eiland) een regressie uitgevoerd om te kijken wat voor invloed de bereikbaarheid en eilandgevoel hebben op de leefbaarheid.

Allereerst is er gekeken naar het effect van de bereikbaarheid op de leefbaarheid van de respondenten op de Waddeneilanden. Dit is gedaan door middel van een meervoudige lineaire regressie, aangezien bereikbaarheid uit twee variabelen bestaat (de samengevoegde variabele en de variabele over verbetering van bereikbaarheid). Uit de regressies voor leefbaarheid op schaalniveaus straat, buurt en plaatsniveau heeft bereikbaarheid geen invloed op de leefbaarheid. De significantieniveaus waren hier respectievelijk 0,839; 0,423 en 0,194. De nulhypothese dat er geen lineair verband is tussen leefbaarheid en bereikbaarheid mag dus niet verworpen worden. Uit de regressie tussen bereikbaarheid en leefbaarheid op eilandniveau kwam wel een significante uitkomst, dit is te zien in onderstaande tabellen 9 en 10.

Model	Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig
Regressie	22,546	2	11,273	3,597	0,048
Residu	56,406	18	3,134		
Totaal	78,952	20			

Tabel 9: ANOVA regressie leefbaarheid (eiland) en bereikbaarheid

Model	Niet gestandaardiseerde Coëfficiënten		Gest. Coëfficiënten		Sig	95% betrouwbaarheidsinterval B	
	B	Std. Error	Beta	t		Ondergrens	Bovengrens
Constant	5,928	1,323		4,482	0,000	3,149	8,707
Bereikbaarheid1	1,255	0,469	0,569	2,675	0,015	0,269	2,241
Bereikbaarheid2	-0,208	0,281	-0,158	-0,741	0,468	-0,799	0,382

Tabel 10: Coëfficiënten regressie leefbaarheid (eiland) en bereikbaarheid

Het significantieniveau van de regressie is 0,048, wat lager is dan 0,05 en dus kan er gezegd worden dat er een lineair verband is tussen de waardering van bereikbaarheid en de leefbaarheid op eilandniveau. Opmerkelijk is het positieve verband tussen Bereikbaarheid1 (samengevoegde vragen) en de leefbaarheid. De schaal van leefbaarheid loopt namelijk op van 1-10 (slecht-perfect) en de schaal van bereikbaarheid af (van ++ naar --). Dit betekent bij

een hogere waardering van de bereikbaarheid een lagere leefbaarheid en vice versa. Dit is een opmerkelijk resultaat dat in de conclusie besproken zal worden.

Vervolgens is er middels vier enkelvoudige lineaire regressies gekeken naar of er een lineair verband is tussen het eilandgevoel en leefbaarheid op de vier schaalniveaus. Uit deze regressies bleek dat er geen verband is tussen eilandgevoel en leefbaarheid op straat en buurtniveau. De significantieniveaus waren hier respectievelijk 0,070 en 0,073 wat net binnen de 95% betrouwbaarheidsinterval valt. Op het schaalniveau plaats en eiland is er echter wel een verband te stellen tussen de waardering van het eilandgevoel en de leefbaarheid. De resultaten van deze regressies zijn te vinden in tabellen 11 t/m 14.

Model	Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig
Regressie	20,517	1	20,517	8,849	0,008
Residu	44,054	19	2,319		
Totaal	64,571	20			

Tabel 11: ANOVA regressie leefbaarheid (plaats) en eilandgevoel

Model	Niet gestandaardiseerde Coëfficiënten		Gest. Coëfficiënten		Sig	95% betrouwbaarheidsinterval B	
	B	Std. Error	Beta	t		Ondergrens	Bovengrens
Constant	10,802	0,954		11,325	0,000	8,806	12,799
Eilandgevoel	-1,710	0,575	-0,564	-2,975	0,008	-2,913	-0,507

Tabel 12: Coëfficiënten regressie leefbaarheid (plaats) en eilandgevoel

Model	Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig
Regressie	26,396	1	26,369	9,543	0,006
Residu	52,556	19	2,766		
Totaal	78,952	20			

Tabel 13: ANOVA regressie leefbaarheid (eiland) en eilandgevoel

Model	Niet gestandaardiseerde Coëfficiënten		Gest. Coëfficiënten		Sig	95% betrouwbaarheidsinterval B	
	B	Std. Error	Beta	t		Ondergrens	Bovengrens
Constant	11,398	1,042		10,940	0,000	9,217	13,578
Eilandgevoel	-1,939	0,628	-0,578	-3,089	0,006	-3,253	-0,507

Tabel 14: Coëfficiënten regressie leefbaarheid (eiland) en eilandgevoel

Het significantieniveau van de regressie tussen eilandgevoel en leefbaarheid op plaatsniveau is 0,008 en op het schaalniveau van het eiland 0,006. Deze zijn beide lager dan 0,05 waardoor er aangenomen kan worden dat er een lineair verband is tussen het eilandgevoel en de leefbaarheid op plaats- en eilandniveau. Dit verband is negatief, wat wil zeggen dat naarmate het eilandgevoel hoger gewaardeerd wordt, het cijfer van de leefbaarheid ook hoger is. Dit komt doordat de leefbaarheid van 1-10 (slecht-perfect) gemeten wordt en het eilandgevoel precies andersom. Een hoge waardering (in getal) bij leefbaarheid is daadwerkelijk een hoge waardering, terwijl een hoog cijfer voor het eilandgevoel juist een slechte waardering is.

Hierdoor moet een negatief verband anders bekeken worden. De resultaten van deze regressies zullen uitgebreider besproken in de conclusies.

Om er zeker van te zijn dat er een verband is tussen de bereikbaarheid en de leefbaarheid op eilandniveau; het eilandgevoel en de leefbaarheid op plaats en eilandniveau is er een Pearson correlatie uitgevoerd tussen deze variabelen. Per combinatie van variabelen geldt hier als nulhypothese dat er geen verband (correlatie) is tussen de variabelen. De correlaties met bijbehorende significantieniveaus zijn te zien in onderstaande tabel 15.

		Straat	Buurt	Plaats	Eiland
Bereikbaarheid1	Pearson Correlatie	0,007	0,250	0,405	0,514
	Sig.	0,976	0,275	0,068	0,017
Bereikbaarheid2	Pearson Correlatie	-0,128	-0,072	0,098	0,041
	Sig.	0,582	0,757	0,673	0,861
Eilandgevoel	Pearson Correlatie	-0,403	-0,400	-0,564	-0,578
	Sig.	0,070	0,073	0,008	0,006

Tabel 15: Pearson correlatie matrix Leefbaarheid (straat, buurt, plaats, eiland) met bereikbaarheid en eilandgevoel

Hier is inderdaad een significantie uitkomst te zien tussen de bereikbaarheid en leefbaarheid op eiland schaalniveau. Daarnaast is er ook een significante uitkomst tussen het eilandgevoel en de leefbaarheid op plaats- en eiland schaalniveau. De nulhypothese dat er geen correlatie is tussen deze variabelen kan dus verworpen worden voor deze combinaties. Dit komt overeen met de regressies.

Als laatste is er door middel van regressies gekeken naar de interactie tussen het eilandgevoel en de bereikbaarheid. Hier is er gekozen voor het eilandgevoel als afhankelijke variabele aangezien het vermoeden was dat een betere bereikbaarheid een eilandgevoel juist af kan zwakken. Uit de regressie kwam een significantieniveau van 0,75 dus wordt de nulhypothese dat er geen lineair verband is tussen het eilandgevoel en de bereikbaarheid aangenomen.

4.5 Suggesties respondenten verbeteren bereikbaarheid

Bij de open vraag ‘hoe zou de bereikbaarheid verbeterd kunnen worden?’ hebben tien van de 21 respondenten een suggestie gegeven voor het verbeteren van de bereikbaarheid tussen eiland en kust. Er wordt bijvoorbeeld opgemerkt dat er ‘*meer bootdiensten, zeker in de winter*’, ‘*betere veerdiensten en meer faciliteiten voor eilanders*’ en ‘*goede afvaart die op tijd gaat*’ moeten komen. Deze suggesties vertellen dat er meer boten moeten varen en bovendien op tijd moeten afvaren. Daarnaast wordt er ook gevraagd om meer flexibiliteit van de veerdienst ten behoeve van de reistijd. Zo worden er ‘*een goedkopere, flexibele sneldienst voor eilanders*’ genoemd, dat het ‘*vervoer aangepast wordt op de omstandigheden*’, dat er ‘*een ander soort boten moeten komen die ook op tijd kunnen varen met eb*’ en dat er ‘*meer gebagard moet worden zodat de reistijd niet zo lang is.*’

Uit de citaten van de respondenten komt vooral naar voren dat de veerdienst sneller, stipter, frequenter en goedkoper kan en/of moet. Wie dit moet doen en waar de verantwoordelijkheden (moeten) liggen zal besproken en bediscussieerd worden in de conclusie.

5. Conclusie/discussie

De regressies hebben daadwerkelijk verbanden of interacties tussen bereikbaarheid en leefbaarheid en eilandgevoel en bereikbaarheid aangetoond op een aantal schaalniveaus. De waardering van de bereikbaarheid lijkt echter niet in verband te staan met de score van het eilandgevoel. Opvallend is dat het gevonden verband tussen bereikbaarheid en leefbaarheid op eilandniveau haaks op de uitspraken van het theoretische kader staan. Hier is een verband gevonden waar een hogere waardering van de bereikbaarheid een lagere waardering van de algehele leefbaarheid geeft. De eerste hypothese kan dus deels aangenomen worden, er is een verband, alleen dit verband is niet negatief maar positief. Het is moeilijk te zeggen daardoor dit komt aangezien daar geen extra open vragen met een beschrijvend karakter over gesteld zijn. Wel kan dit misschien verklaard worden door de tegenhanger eilandgevoel. Een betere bereikbaarheid doet misschien het eilandgevoel teniet, wat eilandbewoners niet graag willen zien. Dit is echter lastig hard te maken aangezien er geen significant verband gevonden is tussen de bereikbaarheid en het eilandgevoel. De derde hypothese kan dus niet aangenomen worden. Hier is misschien verder onderzoek voor nodig dat zich echt op dit verband focust, want de wisselwerking tussen het eilandgevoel en de bereikbaarheid wordt in literatuur weldegelijk aangetoond (Sijtsma et al., 2008). Wel is aangetoond dat het eilandgevoel in een positief verband staat met de leefbaarheid op plaats en eilandgevoel, wat wil zeggen dat hoe hoger het eilandgevoel gewaardeerd wordt, hoe hoger de score voor de algehele leefbaarheid is en vice versa. Dit is in overeenstemming met de literatuur van het theoretische kader (Sijtsma et al., 2008) en de tweede hypothese kan hiermee aangenomen worden. Het eilandgevoel zorgt inderdaad voor een leefbaarder eiland. Waardoor dit komt en hoe dit wordt ervaren is niet duidelijk omdat er alleen gesloten vragen gesteld zijn. Een belangrijke aanbeveling voor volgend onderzoek is om antwoord te krijgen op de waarom vraag, het verhaal achter de interacties tussen leefbaarheid, bereikbaarheid en eilandgevoel. Als laatste is er wel ingegaan op of bewoners het wenselijk vinden om de bereikbaarheid te vergroten en hoe ze dit het liefste zien. Uit de citaten komt naar voren dat de veerdienst vooral sneller, frequenter, stipter en goedkoper moet. Nu roept de vraag wel op van wie dit de taak is. De overheid kan bijvoorbeeld het systeem met de veerdiensten zien als openbaar vervoer, het baggeren en het onderhoud van de vaargeulen wordt uitbesteed aan een externe partij, waarop vervolgens een partij over mag aan gaan bieden. Hierdoor bouw je meer concurrentie in en zorg je ervoor dat veerdiensten tot het uiterste gaan om de klant (eilandbewoner) zo ver mogelijk tegemoet te komen. Aan de andere kant zou je kunnen zeggen dat de overheid erop toe moet zien dat de eilandbewoners (haar volk) goed overal heen kan reizen. Weer een ander perspectief is dat het gewoon zaak is van de veerdienst om haar klanten zo goed mogelijk te bedienen en alle bijbehorende verantwoordelijkheden daarbij te nemen.

6. Reflectie

De eerste insteek dat er een gezamenlijke enquête op werd gesteld, waarvoor we met zijn allen zo veel mogelijk respons proberen te vergaren, was een goed idee. Hoe meer data, hoe makkelijker het werkt in SPSS. De praktijk bleek echter anders, de respons was met 75 volledig ingevulde enquêtes zeer laag. Hiervan waren slechts 21 respondenten woonachtig op de Waddeneilanden en dus bruikbaar voor deze thesis. Het is dus logisch dat uitspraken gegenereerd op basis van 21 respondenten verdeeld over 8 gebieden met een kritisch oog bekeken moeten worden wat betreft representativiteit en robuustheid. Persoonlijk denk ik dat de enquête te lang was en dat mensen niet de tijd en moeite nemen om na een flyer in de bus een online enquête van een half uur in te gaan vullen. Ook was de data scheef verdeeld aangezien veel respondenten uit Nederland kwamen. Misschien was ieder voor zich een korte

enquête van 1 a 2 kantjes beter geweest, dan kun je de enquêtes uitprinten en terplekke in laten vullen door mensen. De output van de data was ook niet bepaald netjes, maar na lang kijken zat er enige logica in. Het is goed gelukt om een toetsbare dataset te krijgen en daarbij kregen we voldoende assistentie. Al met al ben ik tevreden met de verkregen resultaten ondanks de lage respons. Het is ook wel weer een uitdaging om je weg hierin te kunnen vinden, wat ook bij onderzoek doen hoort.

Literatuurlijst

- Allen, I. E., & Seaman, C. A. (2007). Likert scales and data analyses. *Quality Progress*, 40(7), 64-65.
- Clifford, N., French, S. & Valentine, G. (2010). *Key methods in Geography*. 2e editie.
- Doi, K., Kii, M., & Nakanishi, H. (2008). An integrated evaluation method of accessibility, quality of life, and social interaction. *Environment and planning. B, Planning & design*, 35(6), 1098-1116.
- Felce, D., & Perry, J. (1995). Quality of life: Its definition and measurement. *Research in developmental disabilities*, 16(1), 51-74.
- Geurs, K. T., & Ritsema van Eck, J. R. (2003). Evaluation of accessibility impacts of land-use scenarios: The implications of job competition, land-use, and infrastructure developments for the Netherlands. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 30, 69–87.
- Hemert, D.A. van., Vijver, F.J.R. van de & Poortinga, Y.H. (2002). The Beck Depression Inventory as a measure of subjective well-being: a cross-national study. *Journal of Happiness Studies*, 3(3), 257-286.
- Lotfi, S., & Koohsari, M. J. (2009). Analyzing accessibility dimension of urban quality of life: Where urban designers face duality between subjective and objective reading of place. *Social indicators research*, 94(3), 417-435.
- Miller, H. J., Witlox, F., & Tribby, C. P. (2013). Developing context-sensitive livability indicators for transportation planning: a measurement framework. *Journal of transport geography*, 26, 51-64.
- McLafferty, S. L. (2010). Conducting Questionnaire Surveys. In N. Clifford & S. French & G. Valentine (Red.), *Key Methods in Geography* (pp. 77 – 88). 2^e Editie. London: SAGE Publications
- Norusis, M. (2011). *IBM SPSS Statistics 19 Guide to Data Analysis*. 19e editie. Pearson.
- Sijtsma, F.J., Werner, G.J. & Broersma, L. – Raad voor de wadden. (2008). Recreatie en toerisme in het waddengebied. Analyserapport 2008/05. Leeuwarden: Raad Voor De Wadden.
- The Inter-regional Wadden Sea Cooperation. (2000). Sustainable Tourism Development and Recreational Use in the Wadden Sea Region. Final Rapport. Denemarken: The Inter-regional Wadden Sea Cooperation.
- USDOT (United States Department of Transportation). (2009). “Partnership sets forth six ‘livability principles’ to coordinate policy,” press release, U.S. Department of Transportation, Office of Public Affairs, DOT 80-0916 June 2009; <http://www.dot.gov/affairs/2009/dot8009.htm>.

USDOT (United States Department of Transportation). (2010). *Livability in Transportation Guidebook: Planning Approaches that Promote Livability*, U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, Federal Transit Administration, FHWA-HEP-10-028.

Veenhoven, R. (1999). Quality-of-life in individualistic society. *Social Indicators Research*, 48(2), 159-188.

Bijlage 1 – Enquête

Enquete leefbaarheid van het Waddengebied

Deze leefbaarheidsmonitor heeft drie onderdelen van elk ongeveer 5 minuten.

Bij het invullen van deze enquête maakt u kans op één van de Amazon gift vouchers ter waarde van €50,-

Als u kans wilt maken op een van de bonnen of op de hoogte gehouden wilt worden van de resultaten, vul dan hier uw emailadres in aan het einde van deze enquête.

Wat is uw postcode

.....

Deel 1: aantrekkelijkheid van de leefomgeving

1. Leefomgeving

1.1 Wat maakt het leven voor u hier aantrekkelijk?

Kunt u in uw eigen woorden aangeven waarom u hier graag woont?

1.2 Hoe aantrekkelijk vindt u ...? (1 = extreem onaantrekkelijk, 10 = perfect)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Uw Straat	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Uw buurt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Uw woonplaats	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De Waddeneilanden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De Waddenkust	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

1.3 In welke mate zou u uw leefomgeving aanraden aan vrienden/familie/collega's? (1= zeer onwaarschijnlijk, 10 = zeer waarschijnlijk)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

1.4 Ik verwacht dat ik in ieder geval de komende vijf jaar in mijn woonplaats kan blijven wonen. (1= zeer onwaarschijnlijk, 10 = zeer waarschijnlijk)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Waarom wel / niet :

1.5 Beoordeel de volgende stellingen over het Waddengebied

	Helemaal mee oneens	Oneens	Neutraal	Eens	Helemaal mee eens
Het Waddengebied is een deel van mij	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik voel me thuis in het Waddengebied	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik mis het Waddengebied als ik er niet ben	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik wil blijven wonen in het Waddengebied	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Het Waddengebied is onvervangbaar	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
In het Waddengebied kan ik de dingen doen die ik het liefste doe	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

KENMERKEN VAN UW WOONOMGEVING

1.6 Elementen: Waardeer de aantrekkelijkheid van uw woonomgeving op basis van de volgende criteria, alsmede het belang van de criteria.

Wonen (aantrekkelijkheid)						Wonen (belang)					
	++	+	0	-	--		++	+	0	-	--
Uw woning						Uw woning					
Woonkosten						Woonkosten					
Leegstand						Leegstand					
Kwaliteit van de woningen (anders dan uw eigen)						Kwaliteit van de woningen (anders dan uw eigen)					
Openbare Ruimte (aantrekkelijkheid)						Openbare ruimte (Belang)					
	++	+	0	-	--		++	+	0	-	--
Landschap en natuur						Landschap en natuur					
Openbare parken en groen						Openbare parken en groen					
Straten en wegen						Straten en wegen					
Straatmeubilair						Straatmeubilair					
Parkeervoorzieningen						Parkeervoorzieningen					
Voorzieningen (aantrekkelijkheid)						Voorzieningen (belang)					
	++	+	0	-	--		++	+	0	-	--
Mogelijkheid tot werk						Mogelijkheid tot werk					
Winkels in uw woonomgeving						Winkels in uw woonomgeving					
Ontmoetingsplaatsen						Ontmoetingsplaatsen					
Sociale contacten						Sociale contacten					
Uitgaansvoorzieningen						Uitgaansvoorzieningen					
Sportfaciliteiten						Sportfaciliteiten					
Faciliteiten voor jongeren						Faciliteiten voor jongeren					
Faciliteiten voor senioren						Faciliteiten voor senioren					
Gezondheidsvoorzieningen						Gezondheidsvoorzieningen					
Onderwijsvoorzieningen						Onderwijsvoorzieningen					
Kinderopvang						Kinderopvang					
Bereikbaarheid (aantrekkelijkheid)						Bereikbaarheid (belang)					
	++	+	0	-	--		++	+	0	-	--
Openbaar vervoer						Openbaar vervoer					
Reisgemak kust – eiland						Reisgemak kust - eiland					
Kosten reis kust – eiland						Kosten reis kust - eiland					
Reistijd kust – eiland (retour)						Reistijd kust – eiland (retour)					

1.8 Wat zijn naar uw idee de veranderingen de afgelopen 5 jaar in uw omgeving wat betreft de aanwezigheid van uw voornaamste dagelijkse voorzieningen

	Toename	Geen veranderingen	Afname
--	---------	--------------------	--------

De aanwezigheid van uw
voornaamste dagelijkse
voorzieningen



Evt toelichting.....

2.1 DAGELIJKSE ACTIVITEITEN

2.1.1 Wat zijn één of twee van de meest belangrijke plekken die je op een dagelijkse basis bezoekt en wat doe je op die plaatsen?

Noem deze activiteit.

- werk
- leren en studeren
- winkelen
- sport en vrije tijd
- vrienden en familie bezoeken
- iets anders, namelijk:.....

2.1.2 In welke plaats vindt deze activiteit plaats

.....

2.1.3 Hoe komt u daar? Welke wijze van transport gebruikt u?(meerdere antwoorden mogelijk)

- te voet
- met de fiets
- met de motor
- met de auto (als chauffeur)
- met de auto (als passagier)
- met de bus
- met de trein
- met de taxi
- met de boot/veerboot
- Anders, namelijk:.....

2.1.4 Wat vindt u van de reistijd?

(1=zeer problematisch, 5=helemaal niet problematisch)

1	2	3	4	5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

2.2 WEEKEND

Wat is in het weekend (vrije tijd) Wat zijn in het weekend of in uw vrije tijd één of twee van de meest belangrijke plekken die u bezoekt en wat doet u op die plaatsen?

2.2.1 Noem deze activiteit.

- wandelen
- sport
- culturele activiteiten/events (bioscoop, theater, concerten...)
- boodschappen
- winkelen
- kerk
- naar een café of een restaurant
- activiteiten met vrienden of familie
- werken in je eigen tuin
- relaxen (thuis)
- anders, namelijk:.....

2.2.1 In welke plaats vindt deze activiteit plaats?

.....

2.2.2 Hoe komt u daar? Welke wijze van transport gebruikt u? (meerdere antwoorden mogelijk)

- te voet
- met de fiets
- met de motor

- met de auto (als chauffeur)
- met de auto (als passagier)
- met de bus
- met de trein
- met de taxi
- met de boot/veerboot
- anders, namelijk:.....

2.2.3 Wat vindt u van de reistijd?

(1=zeer problematisch, 5=helemaal niet problematisch)

1	2	3	4	5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

3.1 Stellingen:

Ontwikkeling toerisme, tweede woningen en bereikbaarheid

Beoordeel de volgende stellingen

	Helemaal mee oneens	Oneens	Neutraal	Eens	Helemaal mee eens	Niet van toepassing
Toerisme						
Toerisme maakt goederen en diensten duurder.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Toerisme zorgt voor betere voorzieningen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Toerisme zorgt voor overlast.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Toerisme is belangrijk voor de werkgelegenheid.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Toerisme versterkt onze culturele identiteit.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik heb persoonlijk belang bij de aanwezigheid van toerisme.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik steun de ontwikkeling van toerisme.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tweede woningen						
Tweede woningen zorgen voor stijgende huizenprijzen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tweede woningen dragen bij aan lokale werkgelegenheid	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tweede woningen stimuleren gemeenschapsgevoel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tweede woningen zorgen voor politieke spanningen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tweede woningen veroorzaken meer verstedelijking (meer verkeer, asfalt, bebouwing en minder groen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tweede woningen leiden tot meer duurzaamheid in de leefomgeving	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Reistijd kust-eilanden						
De bereikbaarheid tussen kust en eiland(en) moet verbeterd worden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hoe zou de bereikbaarheid verbeterd kunnen worden					

3.3 Windenergie

	Negatief	Neutraal	Positief
Hoe staat u tegenover windenergie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

	Ze er ontevreden	Ontevreden	Neutraal	Tevreden	Ze er tevreden	Niet van toepassing
Hoe tevreden bent u met de volgende aspecten omtrent de (mogelijke) aanleg van windmolenparken in het waddengebied?						
Informatieverstrekking over de (mogelijke) komst van windmolenparken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De mogelijkheid tot inspraak	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wat er wordt gedaan met de resultaten van (eventuele) inspraak	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De algemene aanpak van windmolenparkprojecten door de overheid in het waddengebied	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Eventuele Toelichting:						

Beoordeel de volgende stellingen over toerisme in uw gemeenschap:

	Helemaal mee oneens	Oneens	Neutraal	Eens	Helemaal mee eens	Niet van toepassing
Werelderfgoed						
Voorafgaand aan de benoeming van het Waddengebied tot UNESCO Werelderfgoed stond ik positief tegenover deze status.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Voorafgaand aan de benoeming van het Waddengebied tot UNESCO Werelderfgoed zijn de gevolgen van deze status voor mij, als inwoner van het gebied, goed gecommuniceerd.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik ervaar beperkingen van de benoeming van het Waddengebied tot UNESCO Werelderfgoed.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Toelichting:						
De benoeming van het Waddengebied tot UNESCO Werelderfgoed biedt mij kansen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Toelichting:						
Door de benoeming van het Waddengebied tot UNESCO Werelderfgoed is het Waddengebied als leefomgeving positief veranderd.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Toelichting:						
Vraag						
De unieke natuur van het waddengebied wordt vaak gebruikt als 'merk' om belangstellenden te trekken naar het gebied. Denk hier bijvoorbeeld aan de eilanden die omschreven worden als rustoorden met grenzeloze luchten waar je zehonden kunt spotten.						
Ik zie dit beeld terug in mijn dagelijkse leefomgeving	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Toelichting (eventueel):					

Vraag

Bij de vorming van het ´merk´
van het Waddengebied:

Word ik niet betrokken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Word ik geïnformeerd	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wordt er gevraagd naar mijn ideeën	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wordt er geluisterd naar mijn ideeën	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Heb ik invloed	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zou ik graag meer betrokken willen worden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Toelichting (eventueel): ...

Ideeën voor verbetering leefbaarheid.

4.1 Heeft u nog een idee om de leefbaarheid van het Waddengebied te verbeteren:

Idee 1:

Idee 2:

Idee 3:

4.2 Vermeld alstublieft in welke categorie uw idee valt.

- Woonomgeving
- Openbaar vervoer
- Voorzieningen
- Landschap
- Anders, namelijk:

Algemene informatie over de respondent

4.1 Leeftijd:




4.2 Hoogst genoten onderwijs

- Basisschool
- VMBO
- HAVO
- VWO
- MBO
- HBO
- WO
- Anders namelijk.... *Open antwoord optie*

Geslacht:

- man
- vrouw

Huishouden

-  1 of 2 volwassenen, geen kinderen
-  1 of 2 volwassenen met 1 kind. Leeftijd van uw kind:
-  1 of 2 volwassenen met 2 of meer kinderen thuis. Leeftijd van uw kinderen:
- Overige.

Hoe lang woont u al in het Waddengebied? In totaal jaar.

In welke sector bent u (evt) werkzaam?

- Niet werkzaam
- Agricultuursector
- Energiesector
- Milieu/natuur organisatie sector
- Toerismesector
- Visserijsector
- Andere sector

U bent bijna klaar. Graag willen we u bedanken voor het invullen van deze vragenlijst. Wilt u ook een email ontvangen met een link naar de resultaten van de vragenlijst?

E-mail adres:

.....

Mogen wij u eventueel nog eens benaderen voor vragen over leefbaarheid?

Ja/nee

Opmerkingen/suggesties

.....

Als u uw kansen tot het winnen van... wilt verdubbelen, vul dan twee emailadressen in van mensen uit het Waddengebied die u kent. Als zij deze vragenlijst ook invullen maakt u dubbel zoveel kans op het winnen van de prijs!

Email adres 1 :

Email adres 2 :

Bijlage 2: Bronnen absolute bereikbaarheid

De gegevens uit de tabellen reistijd, reiskosten en frequentie zijn van de websites gehaald van desbetreffende veerdiensten. Voor de frequentie van de veerdiensten is de tweede zaterdag in augustus als uitgangspunt genomen.

Overzicht uitvoerende maatschappijen + websites:

Nederland

- Vlieland
Rederij Doeksen - <http://www.rederij-doeksen.nl/>
- Terschelling
Rederij Doeksen - <http://www.rederij-doeksen.nl/>
- Ameland
Wagenborg Passagiersdiensten B.V. - <http://www.wpd.nl/>

Duitsland

- Borkum
AG-Ems Borkumlijn - <http://www.borkumlijn.nl/>
- Langeoog
Schiffahrt Langeoog - <http://www.schiffahrt-langeoog.de/>
- Sylt
Geen boot – Trein: Deutsche Bahn - <http://www.bahn.de/p/view/index.shtml>

Denemarken

- Rømø
Geen boot, geen trein.
- Fanø
Faergen - <http://www.faergen.com/>