

Vervoersarmoede in krimpgemeenten

Een kwantitatieve analyse op lokaal schaalniveau



Naam	Renee ten Tije
Student nummer	S2744406
Email	r.ten.tije@student.rug.nl
Begeleiders	prof. dr. D. Strijker Dhr. S. van Lanen
Opleiding	Sociale Geografie en Planologie
Faculteit	Ruimtelijke Wetenschappen
Datum	21-01-2018
Omslagfoto	Dagblad van het Noorden

Samenvatting

Vervoersarmoede is een bekend fenomeen in Vlaanderen en Engeland (Bastiaansen et al, 2013) maar in Nederland is er tot op heden weinig onderzoek naar gedaan. Dit onderzoek geeft een analyse van vervoersarmoede en sociale uitsluiting in de krimpgemeenten van Noordoost-Groningen. Het doel van dit onderzoek is om te weten te komen of er sprake is van vervoersarmoede en welke aspecten van sociale uitsluiting in het bijzonder beïnvloed worden door vervoersarmoede. De hoofdvraag die daarbij gesteld is, luidt: **In hoeverre is er sprake van vervoersarmoede en welke aspecten van sociale uitsluiting worden in het bijzonder beïnvloed in krimpgemeenten?**

De data is verzameld door middel van enquêtes en zijn afgenomen onder inwoners van de DEAL-gemeenten. Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat er op dit moment geen sprake is van vervoersarmoede in krimpgemeenten maar dat de inwoners wel gevoelig zijn voor sociale uitsluiting als men niet in het bezit is van een auto of een adequate openbaar vervoer verbinding. Daarnaast kan er op basis van de resultaten van dit onderzoek geen concluderende uitspraak gedaan worden over welke aspecten van sociale uitsluiting in het bijzonder worden beïnvloed.

Inhoudsopgave

Samenvatting	1
1. Inleiding.....	3
1.1 Achtergrond	3
1.2 Onderzoeksprobleem	4
1.3 Structuur	4
2. Theoretisch kader	5
2.1 Sociale uitsluiting en vervoersarmoede	5
2.2 Oorzaken vervoersarmoede	5
2.3 Aspecten van sociale uitsluiting	6
2.4 Mobiliteit op het platteland	7
3. Conceptueel Model	8
4. Methodologie	9
4.1 Kwantitatief onderzoek.....	9
4.2 Methode	9
4.3 Case	10
4.4 Analyse van de data.....	10
4.5 Kwaliteit van de data	11
5. Resultaten	12
5.1 Overzicht data	12
5.2 De bereikbaarheid van voorzieningen	13
5.3 Aspecten van sociale uitsluiting	16
6. Conclusie	19
6.1 Discussie	19
7. Literatuurlijst	21
Bijlagen:	24
Bijlage 1 Kaart DEAL-gemeenten	24
Bijlage 2 Enquête	25
Bijlage 3 SPSS resultaten	30

1. Inleiding

1.1 Achtergrond

De fiets is in Nederland goed voor meer dan een kwart van al onze verplaatsingen en is daarmee een populair vervoersmiddel (Tour de Force, 2016). Echter, wordt de ruimtelijke structuur in Nederland steeds meer gericht op het gebruik van de auto (Bastiaansen et al., 2013). Nieuwe banen zijn te vinden op bedrijventerreinen langs snelwegen en voorzieningen komen te liggen aan stadsranden of zelfs buiten bewoonde gebieden. Om deze banen en voorzieningen te bereiken is een auto of een adequate Openbaar Vervoer (OV) verbinding noodzakelijk (Bastiaansen et al., 2013; Martens et al., 2011). Toch blijkt uit onderzoek van Harms (2008) dat er bezuinigd wordt op de frequentie waarmee het OV rijdt in Nederland. Dit kan een zekere afhankelijkheid van de auto creëren, vooral voor inwoners van het platteland waar de fiets niet altijd een oplossing is omdat de afstanden daar groter zijn (Harms 2008). Daarnaast zullen door nieuwe ontwikkelingen op het platteland voorzieningen wegtrekken waardoor de te overbruggen afstand nog groter wordt voor inwoners in ruraal gebied (Noordelijke Rekenkamer, 2017). Deze nieuwe ontwikkelingen worden nader toegelicht in sectie 1.2.

Wanneer mensen als gevolg van beperkte vervoersmogelijkheden niet in staat zijn om volledig deel te nemen aan het maatschappelijk leven, en hierdoor ernstige sociale gevolgen optreden, kan worden gesproken van vervoersarmoede. Door een gebrek aan een auto of een adequate OV-verbinding kan men niet alle voorzieningen bereiken die men zou willen bereiken. Voorbeelden hiervan zijn dat zorgvoorzieningen zich te ver weg bevinden om zorg te krijgen die nodig is of dat men vrienden en familie niet meer kan bereiken. Beperkte vervoersmogelijkheden kunnen zelfs werkloosheid met zich meebrengen omdat er geen banen in de buurt beschikbaar zijn (Bastiaansen et al., 2013). Het niet kunnen bereiken van voorzieningen of activiteiten kan daardoor sociale uitsluiting tot gevolg hebben (Martens et al., 2013; Kenyon et al., 2002).

In de laatste twee decennia is er veel onderzoek gedaan naar de relatie tussen mobiliteit en sociale uitsluiting in onder andere Schotland (Hine & Mitchell, 2003), Vlaanderen (Meert et al., 2003), Australië (Delbosc & Currie, 2011) en Zuidwest Wales (Shergold, 2010) maar in Nederland is er tot op heden weinig over bekend. Er kan verwacht worden dat vervoersarmoede in Nederland gering is vanwege de relatief compacte verstedelijking, de rol van de fiets en het openbaar vervoer. De geringe vervoersarmoede in Nederland wordt bevestigd in het onderzoek van Martens et al., (2011). Echter, onderzocht Martens et al., (2011) vervoersarmoede alleen op nationale schaal waardoor regionale verschillen buiten beeld bleven. Het meenemen van regionale verschillen is interessant om te onderzoeken vanwege de grote verschillen tussen het platteland en stedelijk gebied. Op het platteland zijn de afstanden vaak groter omdat activiteitenplaatsen op het platteland over grotere afstanden verspreid liggen. Ook de mogelijkheden om te verplaatsen zijn afwijkend van die in het stedelijk gebied, doordat er minder aanbod is van infrastructuur en minder aanbod van het OV (Harms, 2008).

1.2 Onderzoeksprobleem

Door de grote verschillen tussen het platteland en de stedelijke gebieden in Nederland met betrekking op de afstand en de mogelijkheid van het bereiken van voorzieningen is de kans op vervoersarmoede op het platteland groter. Daarnaast is krimp een nieuwe ontwikkeling op het platteland, wat gekenmerkt wordt door bevolkingsdaling. Krimp gaat gepaard met het verdwijnen en verplaatsen van voorzieningen waardoor de gemiddelde afstand naar die voorzieningen vaker groter dan kleiner wordt (Noordelijke Rekenkamer, 2017). Dit betekent dat deze voorzieningen steeds minder vaak in de eigen buurt, wijk of gemeente te vinden zijn. Voorzieningen bevinden zich vaak niet meer op loopafstand en om naar de supermarkt te gaan, moet men al snel een dorp verder reizen. Hierdoor moeten de inwoners vaker gebruik maken van de auto of van het OV, wat een zekere afhankelijkheid creëert. De veranderende bevolkingssamenstelling en verplaatsing van voorzieningen kan ertoe leiden dat er nog meer en eerder sprake is van vervoersarmoede in krimpgemeenten (Noordelijke Rekenkamer, 2017).

20 van de 23 Groningse gemeenten worden gerekend tot plattelandsgemeenten (CBS, 2015) en daarnaast worden twaalf van de 23 Groningse gemeenten door het Rijk aangemerkt als Krimpgemeenten (Blok, 2014; Provincie Groningen, 2017). Het is daarom van groot belang om vervoersarmoede in Groningen te onderzoeken. Het doel van dit onderzoek is onderzoeken in hoeverre er sprake is van vervoersarmoede en welke aspecten van sociale uitsluiting in het bijzonder beïnvloed worden in de krimpgemeenten van Noordoost-Groningen.

De hoofdvraag van het onderzoek is:

In hoeverre is er sprake van vervoersarmoede en welke aspecten van sociale uitsluiting worden in het bijzonder beïnvloed in krimpgemeenten?

De deelvragen van het onderzoek luiden als volgt:

1. In hoeverre is er sprake van vervoersarmoede in krimpgemeenten?

2. Welke aspecten van sociale uitsluiting worden in het bijzonder beïnvloed door vervoersarmoede in krimpgemeenten?

1.3 Structuur

Het onderzoek is als volgt opgebouwd. In het theoretisch kader worden de begrippen sociale uitsluiting en vervoersarmoede nader toegelicht. Ook wordt de relatie tussen vervoersarmoede en sociale uitsluiting verder beschreven. In het conceptueel model wordt vervolgens het theoretisch kader gevisualiseerd. De methodologie beschrijft welke onderzoeksmethode is toegepast, waarom deze is toegepast en wat de kwaliteit van de data is. In de resultaten wordt vervolgens antwoord gegeven op de deelvragen. In de conclusie wordt de hoofdvraag beantwoord en worden er verklaringen gegeven voor de uitkomsten. Daarnaast worden de sterke en zwakke punten van het onderzoek benoemd en tot slot worden er aanbevelingen gedaan voor vervolgonderzoek.

2. Theoretisch kader

2.1 Sociale uitsluiting en vervoersarmoede

Rajé (2003) geeft in haar onderzoek een overzicht van definities en concepten met betrekking tot sociale uitsluiting. Zij concludeert dat sociale uitsluiting verhindert dat individuen of groepen kunnen deelnemen aan 'normale activiteiten' van hun samenleving. Eén van de oorzaken van sociale uitsluiting die Rajé (2003) geeft in haar onderzoek is onvoldoende fysieke mobiliteit (Rajé, 2003). Ook Kenyon et al., (2002) beargumenteren dat het onvermogen om bepaalde diensten, kansen, goederen of netwerken te bereiken wegens ontoereikend vervoer een belangrijke oorzaak van sociale uitsluiting. Zij definiëren sociale uitsluiting als volgt:

'The process by which people are prevented from participating in the economic, political and social life of the community because of reduced accessibility to opportunities, services and social networks, due in whole or in part to insufficient mobility in a society and environment built around the assumption of high mobility.' P.210

De relatie tussen vervoersarmoede en de mobiliteit als oorzaak van sociale uitsluiting wordt bevestigd door de definitie van Meert et al., (2003). Zij omschrijven vervoersarmoede namelijk als volgt: men spreekt van vervoersarmoede als matige verplaatsingsmogelijkheden ervoor zorgen dat men niet in staat is op een algehele manier deel te nemen aan het maatschappelijk leven. Dat houdt in dat er voor een persoon geen verbinding mogelijk is naar een activiteit of voorziening die men wel graag zou willen bereiken.

2.2 Oorzaken vervoersarmoede

Ten grondslag aan het niet kunnen deelnemen aan activiteiten en het niet kunnen bereiken van voorzieningen liggen beperkingen. Hägerstrand (1970) onderscheidt drie soorten beperkingen: Capability, Coupling en Authority constraints. Deze beperkingen belichten de voornaamste oorzaken van vervoersarmoede en zullen hieronder nader toegelicht worden.

1. **Capability constraints:** Een fysieke handicap kan een belemmering zijn voor het gebruiken van het OV, de auto of de fiets. Ook de aanwezigheid en frequentie van het OV valt hieronder en of men het OV en/of de auto wel kan betalen. Een hoge ritprijs van het OV kan inwoners tegenhouden gebruik te maken van het OV.

2. **Coupling constraints:** Bepaalde personen en/of materialen zijn niet aanwezig om bepaalde activiteiten uit te voeren. Een partner heeft de auto mee of men is juist afhankelijk van een partner die wel een rijbewijs heeft. Afspraken zijn nodig met andere mensen om deel te nemen aan activiteiten en dit kan een beperkende invloed hebben in het bereiken van voorzieningen.

3. **Authority constraints:** Men wordt belemmerd omdat men geen gebruik *mag* maken van bepaalde vervoersmogelijkheden. Het niet hebben van een rijbewijs is hier een voorbeeld van.

De mogelijkheden van een individu om voorzieningen en/of activiteiten te bereiken worden mede bepaald door bovenstaande beperkingen.

Daarnaast kan vervoersarmoede volgens Church et al., (2000) ook beïnvloed worden door persoonlijke en culturele kenmerken zoals geslacht, leeftijd en etnische achtergrond. Zo zijn schoolgaande kinderen, ouderen, huisvrouwen en gehandicapten en niet-rijbewijsbezitters in het algemeen gevoeliger voor vervoersarmoede omdat van hen een basisvraag naar openbaar vervoer te verwachten is (Meert et al., 2003; Hine & Mitchell, 2003). Tevens concludeert Shergold (2010) dat inwoners op het platteland een groter risico hebben op sociale uitsluiting vanwege de verminderde vervoersmogelijkheden. Vooral ouderen in rurale gebieden zijn gevoelig voor sociale uitsluiting omdat zij fysiek minder in staat zijn gebruik te maken van het OV of geen auto meer kunnen of mogen rijden (Shergold, 2010; Harms, 2008).

Tot slot wordt beperkte mobiliteit grotendeels bepaald door de sociaaleconomische positie in de maatschappij van een individu. Door gebrek aan koopkracht kan men zich bijvoorbeeld niet veroorloven een auto aan te schaffen of door een beperkt sociaal netwerk kan men geen beroep doen op vrienden en familie om zich te verplaatsen (Meert et al., 2003).

2.3 Aspecten van sociale uitsluiting

In het onderzoek van Burchardt (2000) worden vijf dimensies van sociale uitsluiting benadrukt om zo het begrip sociale uitsluiting meetbaar te maken. De vijf aspecten van Burchardt (2000) van sociale uitsluiting zijn: inkomen, werkloosheid, politieke betrokkenheid, participatie (hobby's, sport) en de band met de sociale omgeving. Deze dimensies zijn reeds in verschillende onderzoeken toegepast (Delbosch & Currie, 2011; Church et al., 2000) en worden hieronder toegelicht.

1. **Inkomen:** Het inkomen van respondenten.
2. **Werkloosheid:** Respondenten die werkloos zijn of werk zoeken.
3. **Politieke betrokkenheid:** Er is gevraagd of de respondenten politiek betrokken zijn.
4. **Participatie:** Individuen werd gevraagd of ze deelnamen aan activiteiten zoals hobby's en sport.
5. **Sociale kring:** Individuen werd gevraagd of ze een beroep konden doen op vrienden en familie.

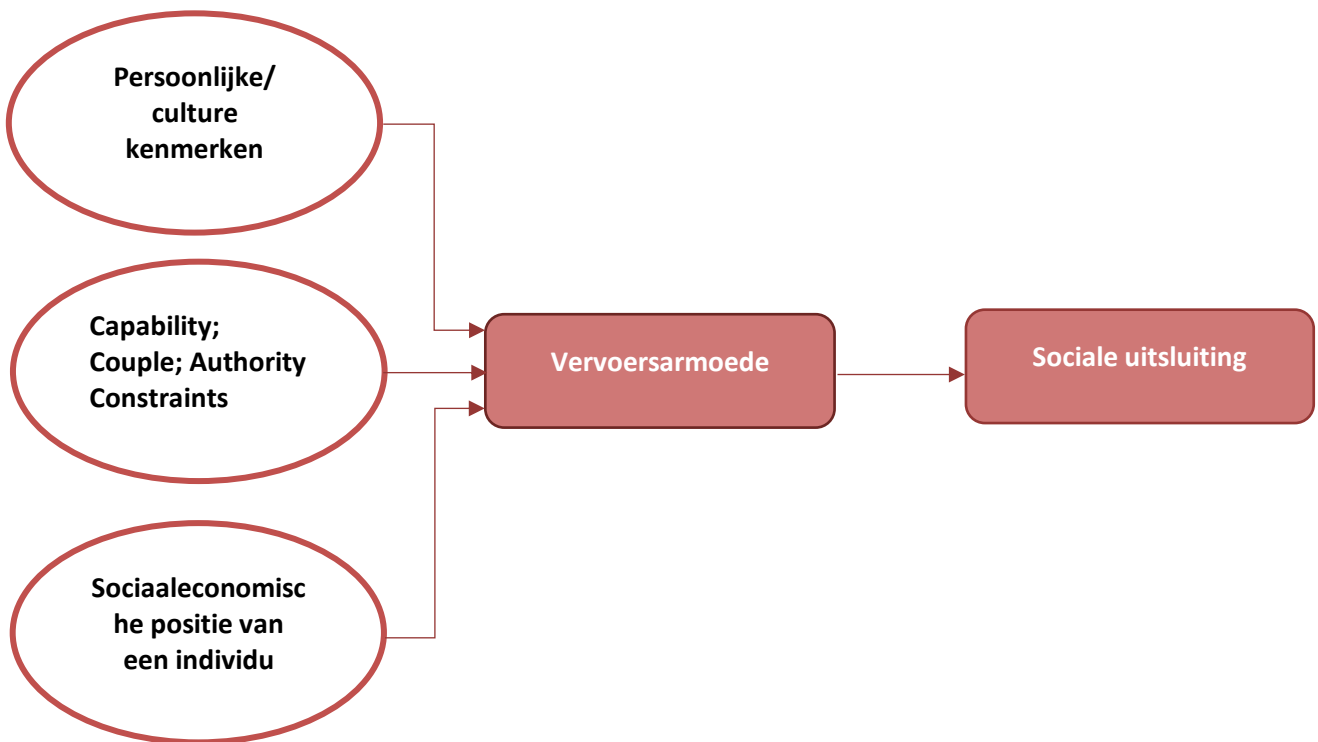
Respondenten werden gecategoriseerd naar aanleiding van bovenstaande criteria. Respondenten die werkloos waren, werden op dat vlak als sociaal uitgesloten gezien. Ook respondenten die aangeven niet politiek betrokken te zijn werden op dat vlak als sociaal uitgesloten gezien. Daarnaast werden respondenten onder een inkomensgrens ook als sociaal uitgesloten gezien. Tevens werden respondenten die geen beroep konden doen op vrienden en familie, en die niet deelnamen aan hobby's en sport als sociaal uitgesloten gezien. In dit onderzoek zullen deze vijf dimensies afzonderlijk gemeten worden zodat onderzocht kan worden welke aspecten van sociale uitsluiting in het bijzonder worden beïnvloed door vervoersarmoede.

2.4 Mobiliteit op het platteland

In dit onderzoek wordt specifiek gekeken naar de situatie op het platteland. Daarom is het van belang de theorie van Hägerstrand (1970) verder toe te spitsen op deze onderzoeksgroep; inwoners van het platteland. Deze doelgroep ervaart namelijk andere beperkingen dan stedelingen. Zo zijn de te overbruggen afstanden om van voorzieningen gebruik te maken op het platteland vaak groter dan in steden. Daarnaast zorgt krimp er op het platteland voor dat de afstanden om voorzieningen te gebruiken nog groter worden voor inwoners van het platteland (Noordelijke Rekenkamer, 2017).

In het onderzoek van Harms (2008) kwam ook het verschil naar voren dat inwoners op het platteland de prijs van het OV negatiever ervaren dan stedelingen. De hoge ritprijs van het OV is een voorbeeld van een Capability constraint. Er wordt daarom verwacht dat de inwoners van het platteland het OV niet als meest prettig vervoersmiddel ervaren. Daarnaast zien de inwoners de fiets ook niet als alternatief voor het OV of de auto. De snelheid en flexibiliteit worden negatief beoordeeld, vermoedelijk ingegeven door de gemiddeld genomen grotere afstanden, wat ook tot de Capability constraints behoort. Vooral voor woon-werkverkeer wordt de fiets als ongeschikt beoordeeld op het platteland (Harms, 2008). Inwoners op het platteland (67%) beoordelen de auto als meest praktische vervoersmiddel. Het niet in het bezit zijn van een auto kan daardoor tot gevolg hebben dat mensen activiteiten en voorzieningen niet meer kunnen bereiken. Op basis daarvan wordt verwacht dat deze Authority constraint de kans op vervoersarmoede bij niet-rijbewijsbezitters vergroot op het platteland.

3. Conceptueel Model



Figuur 1: het conceptueel model

In Figuur 1 is het theoretisch kader gevisualiseerd. De Capability, Couple en Authority constraints kunnen individuen beperken in hun verplaatsmogelijkheden en zijn dus eventuele oorzaken van vervoersarmoede. Zoals eerder benoemd zijn het ook de persoonlijke en culture kenmerken van een individu waardoor vervoersarmoede kan ontstaan. Ook de sociaaleconomische positie kan de kans op vervoersarmoede doen vergroten. Door vervoersarmoede kan men niet meer alle activiteiten en voorzieningen bereiken waardoor sociale uitsluiting in kan treden. Er wordt onderzocht welke aspecten van sociale uitsluiting (werk, opleiding, inkomen, zorgvoorzieningen, familie/vrienden) in het bijzonder beïnvloed worden door de beperkte verplaatsingsmogelijkheden.

Er wordt een positieve relatie verwacht tussen de oorzaken van vervoersarmoede en sociale uitsluiting. Er wordt ook verwacht dat de kans op vervoersarmoede groter is wanneer men de volgende eigenschappen bezit: hoge leeftijd en geen rijbewijs. Daarnaast wordt verwacht dat men door de Capability constraints ritprijs van het OV en fietsafstand een grotere kans heeft op vervoersarmoede. Ook wordt verwacht dat individuen met een lagere koopkracht een grotere kans hebben op vervoerarmoede.

4. Methodologie

4.1 Kwantitatief onderzoek

Het doel van het onderzoek is onderzoeken in hoeverre er sprake is van vervoersarmoede en welke aspecten van sociale uitsluiting beïnvloed worden in krimpgemeenten. In dit onderzoek is gekozen voor een kwantitatieve onderzoeksmethode, namelijk het afnemen van enquêtes. Het doel van enquêtes is opvattingen peilen van een grote groep mensen en er wordt getracht in dit onderzoek een beeld te geven van de inwoners van krimpgemeenten. Een nadeel van enquêtes is dat er niet kan worden onderzocht waarom de inwoners voor bepaalde antwoorden in de enquête kozen terwijl dit met interviews wel zou kunnen (Clifford et al., 2010).

4.2 Methode

De volledige enquête die gebruikt is voor dit onderzoek is te vinden in Bijlage 2. De enquête is opgedeeld in twee delen. In het eerste deel wordt onderzocht in hoeverre er sprake is van vervoersarmoede en in het tweede deel wordt gevraagd welke aspecten van sociale uitsluiting daardoor beïnvloed worden. Zoals in Bijlage 2, deel A te zien is, zijn de vragen over vervoersarmoede gebaseerd op het onderzoek van Meert et al., (2003). Om te onderzoeken of er sprake is van vervoersarmoede, is er gevraagd naar hoe goed voorzieningen te bereiken zijn, waar het merendeel van de voorzieningen ligt en hoe vaak men voorzieningen niet kan bereiken. Ook is gevraagd naar het inkomen, de leeftijd en rijbewijsbezit van de inwoners. Inwoners die een lager inkomen hebben, boven de 65 jaar zijn of niet in het bezit zijn van een rijbewijs, hebben een grotere kans op vervoersarmoede (Shergold, 2010; Harms, 2008; Meert et al., 2003).

Deel 2 van de enquête is gebaseerd op het onderzoek van Burchardt (2000). Zes stellingen moeten aangeven welke aspecten van sociale uitsluiting, zoals genoemd in het theoretisch kader, worden beïnvloed door vervoersarmoede. De zes stellingen zijn toegepast op het gebruik van de auto en het OV zoals te zien is in Bijlage 2, deel B. Voor de stellingen in de enquête is een 10-punts schaal gebruikt. In Nederland zijn mensen gewend te werken met deze cijfers en schaal, er kan dus vanuit worden gegaan dat de respondenten deze schaal weten toe te passen.

4.3 Case

De enquêtes worden afgenomen onder de inwoners van de gemeenten Delfzijl, Eemsmond, Appingedam en Loppersum ook wel afgekort tot de DEAL-gemeenten (Bijlage 1). Deze vier gemeenten werden het sterkst beïnvloed door krimp in de afgelopen jaren en zullen daarbovenop de komende 15 jaar 10.000 mensen kwijtraken, wat 13% is van de totale bevolking van de DEAL-gemeenten (WLP, 2016). Deze gemeenten zijn vooral interessant om te onderzoeken omdat de kans op vervoersarmoede groter wordt geacht in krimpgemeenten. Inwoners mochten de enquête alleen invullen als ze 18 jaar of ouder waren en woonachtig zijn in de DEAL-gemeenten. De enquête is online verspreid op de Facebookpagina's van de gemeenten Delfzijl en Appingedam en via de Twitteraccounts van de provincie Groningen en gemeente Loppersum. De inwoners van de gemeente Eemsmond zijn via de Facebookpagina Weggeefhoek Eemsmond bereikt.

4.4 Analyse van de data

De demografische gegevens van de steekproef zijn naast die van de populatie gelegd in sectie 5.1 om te onderzoeken of de steekproef een goede afspiegeling is van de populatie en of groepen over- of ondervertegenwoordigd zijn. De demografische gegevens zijn beschikbaar via het CBS: Demografische kerncijfers per gemeente 2015.

De enquêtevragen zijn geanalyseerd door middel van beschrijvende statistiek en met statistische toetsen. Vragen 1 t/m 4 (bereikbaarheid en reistijd van voorzieningen), vragen 6 t/m 8 (autobezit) en stellingen 13 t/m 23 (bereikbaarheid voorzieningen met fiets) (Bijlage 2, deel A) zijn meegenomen in de analyse om deelvraag 1 te beantwoorden. De genoemde vragen zijn grotendeels geanalyseerd door middel van beschrijvende statistiek. Om aan te tonen of vraag 6 (bent u in het bezit van een auto) verschilt voor inkomensgroepen is de chi-square toets gebruikt omdat het een binaire en ordinale variabele betreft. Stellingen 13 t/m 23 zijn in een meervoudige regressie analyse meegenomen met als onafhankelijke variabele Leeftijd. Omdat het ratio-variabelen betreft, is er een regressie analyse gebruikt. Met een regressie kan worden onderzocht wat de invloed is van de onafhankelijke variabelen op elke stelling afzonderlijk. Met betrekking tot bovengenoemde regressie is er op deze manier onderzocht wat de invloed van Leeftijd is op vervoersarmoede.

Welke aspecten van sociale uitsluiting worden beïnvloed door vervoersarmoede is beantwoord door twee keer, zes dezelfde stellingen (24 t/m 35) voor te leggen met wederom een 10-puntsschaal. Zes stellingen zijn gebaseerd op het gebruik van OV en zes stellingen zijn gebaseerd op het gebruik van de auto. Deze stellingen zijn meegenomen in een meervoudige lineaire regressie met als onafhankelijke variabele Leeftijd. Daarnaast zijn de stellingen meegenomen in een ordinale regressie met als onafhankelijke variabele Inkomen. Op deze manier is onderzocht welke aspecten van sociale uitsluiting in het bijzonder worden beïnvloed door gebrek aan OV of een auto en wat het effect van leeftijd en inkomen is op de aspecten van sociale uitsluiting.

4.5 Kwaliteit van de data

Om er zeker van te zijn dat de respondenten deel uitmaken van de te onderzoeken populatie, is er ter controle naar de postcode van de respondenten gevraagd. De enquêtes zijn alleen online afgenomen. Een voordeel daarvan is dat iedereen vrij is om de enquête in te vullen en de onderzoeker niet beslist wie benadert wordt. Een nadeel van online enquêteren via Facebook en Twitter is dat niet alle inwoners in het bezit zijn van een Facebook- of Twitteraccount. Toch heeft volgens Van der Veer (2017) Facebook in totaal 10,4 miljoen gebruikers in Nederland. 80% van de groep 15-19 jaar heeft een Facebookaccount, 89% van de categorie 20-39 jaar, 77% van de groep 40-64 jaar, 68% van de categorie 65-79 jaar en 61% van de mensen van 80 jaar en ouder hebben een Facebookaccount (Van der Veer, 2017). Echter, mensen met een visuele handicap zullen een enquête minder snel invullen, terwijl dit een doelgroep is die gevoeliger is voor vervoersarmoede (Meert et al., 2003). Wel kunnen mensen met een fysieke handicap beter bereikt worden met online enquêtes (Madge & O'Connor, 2002).

5. Resultaten

5.1 Overzicht data

Er zijn in totaal 124 enquêtes verzameld. De belangrijkste variabelen worden beschreven in onderstaande tabellen en/of figuren voor de steekproef en de populatie. De cijfers van de steekproef zijn gebaseerd op de resultaten van de enquête. De populatie geeft daarentegen de gemiddeldes weer van de DEAL-gemeenten (CBS, 2015).

	Steekproef:			Populatie:	
	Vrouw	Man	Missing	Man	Vrouw
N cases	83	23	18	-	-
Procent	66,9%	18,5%	14,5%	50%	50%

Tabel 1: Aantal cases en percentages man/vrouw in steekproef en populatie.

In Tabel 1 is de man/vrouw verdeling weergegeven voor zowel de steekproef als de populatie. 83 vrouwen hebben de enquête ingevuld en 23 mannen. Daarnaast hebben 18 respondenten deze vraag niet beantwoord.

	Steekproef		Populatie
	N cases	Percentage	Percentage
20 tot 30 jaar	27	21,8%	12,1%
30 tot 50 jaar	42	33,9%	30,4%
50 tot 65 jaar	30	24,2%	29,4%
65>	7	5,6%	28%
Missing	18	14,5%	-

Tabel 2: Aantal cases en percentages per leeftijdscategorie voor steekproef en populatie.

In Tabel 2 is de verdeling in leeftijdscategorieën weergegeven in zowel aantallen als percentages voor de steekproef en populatie. De steekproef is een goede afspiegeling voor de leeftijdscategorieën 30 tot 50 en 50 tot 65 jaar. In de interpretatie is er rekening mee gehouden dat de leeftijdscategorieën 20 tot 30 en 65> jaar ondervertegenwoordigd zijn.

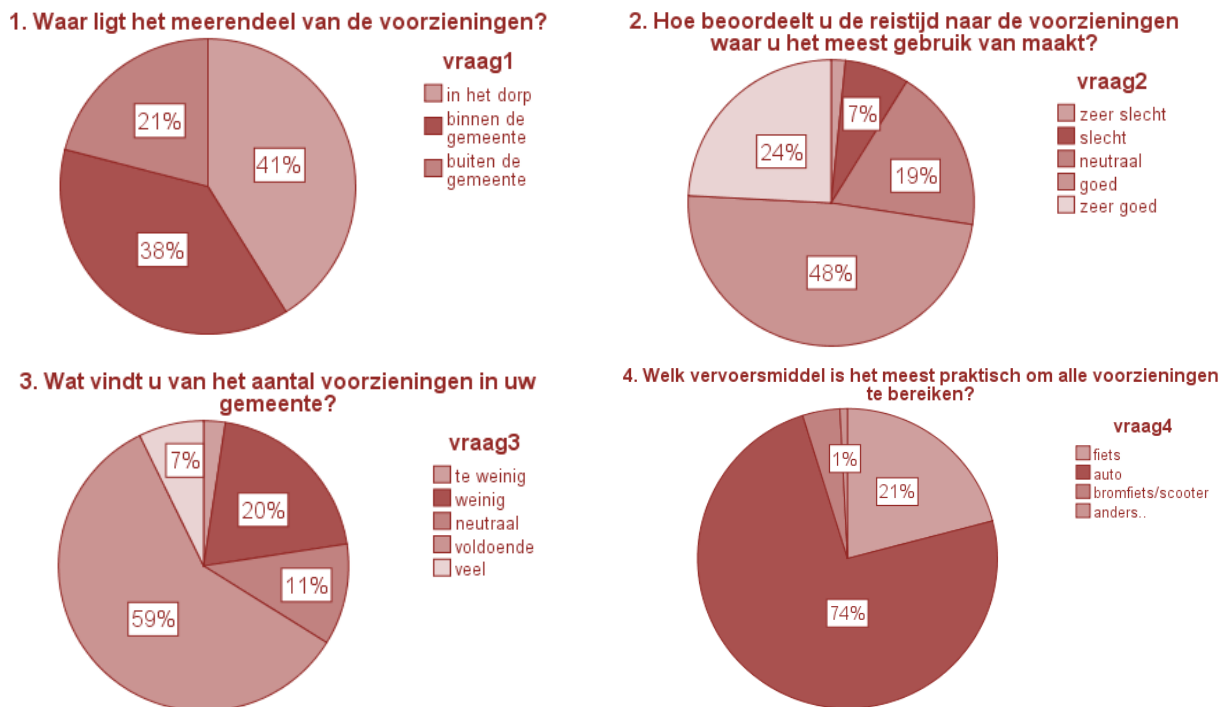
De inkomens van de steekproef zijn vergeleken met het gemiddelde inkomen van de gehele populatie. In 2013 was het gemiddeld besteedbaar inkomen voor de DEAL-gemeenten €2597 per maand (SPB, 2016). In de steekproef geeft 47% van de respondenten aan, een besteedbaar inkomen te hebben lager dan €2200 per maand. 33,9% van de respondenten geeft aan een besteedbaar inkomen te hebben hoger dan €2200 per maand. De overige 20% heeft een gemiddeld besteedbaar inkomen lager dan €1200 per

maand. Het is echter lastig hier een conclusie uit te trekken omdat uitschieters naar boven en naar beneden het gemiddelde besteedbaar inkomen sterk kunnen beïnvloeden.

5.2 De bereikbaarheid van voorzieningen

5.2.1 De voorzieningen

In deze paragraaf zijn de eerste vier enquêtevragen gevisualiseerd in Figuur 2, die een algemeen beeld geven van de bereikbaarheid van voorzieningen gebaseerd op de uitkomsten van de enquête vragen.



Figuur 2: Enquêtevragen 1 t/m 4 weergegeven in een cirkeldiagram.

41,7% van de respondenten geeft aan dat de meeste voorzieningen (supermarkten, drogisterij, sport, hobby verenigingen) in hun dorp of stad (Appingedam) liggen. Toch zegt het merendeel dat de meeste voorzieningen buiten hun dorp/stad te vinden zijn en zelfs buiten de gemeente (vraag 1). Ondanks dat veel voorzieningen niet in het dorp/stad te vinden zijn, wordt de reistijd door 24% als zeer goed, en door 48% als goed beschouwd (vraag 2). 59% van de respondenten vindt dan ook dat er voldoende voorzieningen beschikbaar zijn in hun gemeente (vraag 3). 74% van de respondenten beschouwt de auto als het meest praktisch om alle voorzieningen te bereiken, 67% is hierbij het landelijk gemiddelde (vraag 4)(Harms, 2008). Op basis van literatuur kan het hogere percentage in de DEAL-gemeenten verklaard worden door de grotere te overbruggen afstanden in deze gemeenten (Harms, 2008).

78% van de respondenten geven aan ook daadwerkelijk in het bezit te zijn van een auto. Dit kan de tevredenheid over de reistijd naar voorzieningen verklaren. Het in het bezit zijn van een auto verschildt

significant voor inkomensgroepen met een significantie van 0,01 met een zwak, positief verband (Bijlage 3, Tabel 1). Dit betekent dat inwoners die in het bezit zijn van een auto een significant hoger inkomen hebben dan inwoners zonder auto.

Daarmee hangt samen dat de meest voorkomende reden voor het niet in het bezit zijn van een auto, het ontbreken van een rijbewijs is. Op basis van literatuur kan deze Authority Constraint (Hägerstrand, 1970) te verklaren zijn doordat deze inwoners een significant lager inkomen hebben dan inwoners die wel in het bezit zijn van een auto en dus een rijbewijs minder goed kunnen betalen (Meert et al., 2003). Echter, zullen mensen die bewust geen rijbewijs hebben geen auto aanschaffen. Zoals genoemd beschikt 78% van de respondenten over een auto. Op basis van literatuur werd verwacht dat niet-rijbewijsbezitters gevoeliger zouden zijn voor vervoersarmoede. Echter, geeft 61,3% van de niet-autobezitters aan dat zij zelden of nooit voorzieningen niet kunnen bereiken. 12,9% van de niet-autobezitters kan daarentegen vaker dan één keer per week voorzieningen niet bereiken omdat men niet in het bezit is van een auto.

5.2.2 Bereikbaarheid van de voorzieningen met het OV en de fiets

In de vorige sectie is een beeld gegeven van hoe tevreden men is met het aantal voorzieningen en de reistijd, en of men daadwerkelijk voorzieningen niet kan bereiken. Hier kwam duidelijk naar voren dat de auto het meest praktische hulpmiddel is om voorzieningen goed kunnen bereiken. In deze sectie zullen andere vervoersmogelijkheden belicht worden, met name het OV en de fiets.

De bushalte en het treinstation zijn goed bereikbaar met een score van 7,9 en 7,5 op een schaal van 10 zoals te zien in Tabel 3. Toch kunnen we uit de vorige sectie afleiden dat de auto het meest praktisch is om alle voorzieningen te bereiken. De reden hiervoor kan zijn dat de inwoners de prijs van het OV gemiddeld met een 4 beoordelen, wat Harms (2008) ook constateerde in zijn onderzoek. Ook het aanbod van locaties die het OV verzorgt, wordt matig beoordeeld met een 6. Deze Capability constraint (Hägerstrand, 1970) kunnen het OV minder aantrekkelijk maken voor de inwoners.

Stelling:	Cijfer	St. deviatie	Min	Max
13. Hoe goed is de dichtstbijzijnde bushalte bereikbaar?	7,9	2,3	1	10
14. Hoe goed is het dichtstbijzijnde treinstation bereikbaar?	7,5	2,6	1	10
15. Hoe betaalbaar vindt u het openbaar vervoer?	4,3	2,2	1	10
17. Hoe vindt u de punctualiteit van het openbaar vervoer in uw gemeente?	6,7	2,0	1	10
18. Hoe vindt u het aanbod van locaties van het OV in uw gemeente?	6,2	2,2	1	10

Tabel 3: Stelling 13, 14, 15, 17 en 18 uit de enquête.

In de enquête is ook gevraagd naar hoe goed voorzieningen met de fiets te bereiken zijn. Zorgvoorzieningen en hobby's/sport zijn per fiets goed te bereiken volgens de inwoners van de DEAL-gemeenten en deze vragen scoren beiden een 7 (Tabel 4). Echter, de fiets is niet het meest handige middel om werk en opleiding te bereiken. Deze stellingen scoren een 5,6 en 5,2. Op basis van literatuur kan een verklaring hiervoor zijn dat de te overbruggen afstand te groot is (Harms, 2008). De supermarkt is daarentegen met een 7,5 wel goed te bereiken met de fiets zoals te zien in Tabel 4.

Stelling:	Cijfer	St. deviatie	Min	Max
19. Hoe goed zijn zorgvoorzieningen met de fiets te bereiken?	6,8	2,3	1	10
20. Hoe goed zijn hobby's/sport met de fiets te bereiken?	7,1	2,3	1	10
21. Hoe goed zijn opleidingen in het algemeen te bereiken met de fiets?	5,6	2,7	1	10
22. Hoe goed is werk in het algemeen te bereiken met de fiets?	5,2	2,9	1	10
23. Hoe goed zijn supermarkten te bereiken met de fiets?	7,6	2,2	1	10

Tabel 4: Stelling 19 t/m 23 uit de enquête.

Toets:	Meervoudige regressie
Significantie:	0,023
R square:	0,121

Tabel 5: stellingen 19 t/m 23 als afhankelijke variabelen in een regressie op de onafhankelijke variabele leeftijd.

Toch beoordelen niet alle leeftijdsgroepen de fiets als vervoersmiddel even hoog, daarom is er een meervoudige regressie toegepast op de stellingen 19 t/m 23 met als onafhankelijke variabele Leeftijd. De resultaten van deze regressies zijn te vinden in Bijlage 3, Tabel 2 en de significantie en de R-square ook in Tabel 5 hierboven. Er is een negatief significant verband gevonden tussen de stellingen 21 en 23 en de variabele Leeftijd. Dit betekent dat hoe ouder men wordt, des te slechter men opleidingen en supermarkten met de fiets vindt te bereiken. Naarmate men ouder wordt, verslechtert de fysieke toestand waardoor men minder goed gebruik kan maken van alle vervoersmogelijkheden (Shergold, 2010).

Concluderend kan er gesteld worden dat er op basis van dit onderzoek op dit moment geen sprake is van vervoersarmoede in de DEAL-gemeenten, ondanks dat de Capability constraint prijs OV en Authority constraint geen rijbewijs aanwezig zijn. De oorzaak hiervan is vermoedelijk dat 78% van de inwoners in het bezit is van een auto. Daarnaast biedt het OV ook nog voldoende mogelijkheden om voorzieningen

te bereiken. Het antwoord op deelvraag 1 luidt dan ook dat er op dit moment geen sprake is van vervoersarmoede in de DEAL-gemeenten.

5.3 Aspecten van sociale uitsluiting

Uit de vorige deelvraag is gebleken dat er op dit moment geen sprake is van vervoersarmoede in de DEAL-gemeenten. Toch kan er nog steeds onderzocht worden welke aspecten van sociale uitsluiting in het bijzonder beïnvloed worden wanneer men niet in het bezit is van een auto of een adequate OV verbinding.

5.3.1 Hoe belangrijk is het OV?

Om een antwoord te geven op deze vraag is de respondenten gevraagd 6 stellingen te beantwoorden. Deze stellingen geven weer in hoeverre het huidige OV een beperkende invloed heeft op het bereiken van verschillende activiteiten zoals sport, werk en het bezoeken van familie. Het betreft een schaal van 1 tot 10, met een 1 als niet beperkend en een 10 als heel erg beperkend. Dit betekent dat wanneer men een 1 geeft op stelling 24, het OV niet beperkend is om een opleiding en of cursus te bereiken. Wanneer een stelling beoordeeld wordt met een 10, kan men door het huidige OV activiteiten en/of voorzieningen niet bereiken.

Op een schaal van 1 tot 10, in hoeverre heeft het OV in uw gemeente een beperkende invloed	Cijfer	St. deviatie	Min.	Max.
24. op het volgen van een opleiding en of cursus?	4,8	3,0	1	10
25. op het vinden van een baan?	5,3	3,1	1	10
26. op het krijgen van medische hulpverlening? (dokter, ziekenhuis, tandarts)	4,9	2,9	1	10
27. op het zien/afspreken met vrienden en familie?	4,8	3,0	1	10
28. op het beoefenen van sport/hobby's?	4,5	2,8	1	10
29. op het actief zijn op politiek gebied?	4,3	2,8	1	10

Tabel 6: stellingen 24 t/m 29 uit de enquête.

Zoals te zien in Tabel 6, scoren alle stellingen tussen de 4,3 en de 5,3. Er kan dus geconcludeerd worden dat het huidige OV tot op zekere hoogte inwoners beperkt in het bereiken van voorzieningen/activiteiten. Uit de vorige deelvraag bleek dat busstations en treinstations goed bereikbaar zijn maar dat de ritprijs als negatief wordt ervaren. De ritprijs kan dus een belangrijke beperkende factor zijn in het bereiken van voorzieningen en/of activiteiten. Zoals te zien in Tabel 6, heeft het huidige OV de grootste beperkende invloed op het vinden van een baan. Echter, liggen de cijfers dicht bij elkaar waardoor geen duidelijke verschillen naar voren komen tussen de verschillende aspecten van sociale uitsluiting. Er kan daardoor

geen uitspraak worden gedaan welk aspect van sociale uitsluiting het meest wordt beïnvloed door vervoersarmoede met betrekking tot het OV.

In Bijlage 3, Tabel 3 zijn de stellingen 24 t/m 29 meegenomen in een meervoudige lineaire regressie op de onafhankelijke variabele Leeftijd. Er is geen significant verband tussen Leeftijd en de stellingen gevonden. Dit betekent dat het OV even beperkend is in het bereiken van voorzieningen/activiteiten, ongeacht de leeftijd van een inwoner. Ook is er een ordinale regressie toegepast op de stellingen ten opzichte van de onafhankelijke variabele Inkomen (Bijlage 3, Tabel 4). Er is een verband gevonden tussen Inkomen en stelling 26, “in hoeverre heeft het openbaar vervoer in uw gemeente een beperkende invloed op het volgen van een opleiding en of cursus?”. Dit betekent dat inwoners met een hoger inkomen, significant het openbaar vervoer beperkender vinden in het bereiken van opleidingen en cursussen in vergelijking met lagere inkomensgroepen. Dit wordt mogelijk verklaard doordat hogere inkomensgroepen vaak hoger opgeleid zijn (CBS, 2011). Deelname aan cursussen hangt vooral samen met opleidingsniveau waarbij hoger opgeleiden vaker cursussen volgen voor het werk dan lager opgeleiden (CBS, 2009).

5.3.2 Hoe belangrijk is een auto?

De vorige stellingen zijn ook gesteld ten opzichte van het gebruik van de auto. Deze stellingen geven weer in hoeverre het niet in het bezit zijn van een auto beperkend is in het bereiken en uitvoeren van verschillende activiteiten zoals sport, werk en het bezoeken van familie.

Op een schaal van 1 tot 10, in hoeverre heeft het ontbreken van een auto in uw gemeente een beperkende invloed	Cijfer	St.deviantie	Min.	Max.
30. op het volgen van een opleiding en of cursus?	5,3	3,4	1	10
31. op het vinden van een baan?	6,3	3,0	1	10
32. op het krijgen van medische hulpverlening? (dokter, ziekenhuis, tandarts)	5,6	3,0	1	10
33. op het zien/afspreken met vrienden en familie?	5,8	3,0	1	10
34. op het beoefenen van sport/hobby's?	4,9	2,9	1	10
35. op het actief zijn op politiek gebied?	4,4	2,9	1	10

Tabel 7: stellingen 30 t/m 35 uit de enquête.

Zoals te zien in Tabel 7, scoren alle stellingen tussen de 4,4 en de 6,3. Er kan geconcludeerd worden dat als men niet in het bezit is van een auto, activiteiten en/of voorzieningen minder goed te bereiken zijn. Het niet in het bezit zijn van een auto heeft volgens de inwoners van de DEAL-gemeenten een enigszins beperkende invloed op het bereiken van al deze voorzieningen/activiteiten. Zoals te zien in Tabel 7,

heeft het niet in het bezit zijn van een auto de grootste beperkende invloed op het vinden van een baan. Echter, liggen de cijfers dicht bij elkaar waardoor geen duidelijke verschillen naar voren komen tussen de verschillende aspecten van sociale uitsluiting. Er kan daardoor geen uitspraak worden gedaan welk aspect van sociale uitsluiting het meest wordt beïnvloed door vervoersarmoede met betrekking tot het niet bezitten van een auto.

In Bijlage 3, Tabel 5 zijn de stellingen 30 t/m 35 meegenomen in een meervoudige lineaire regressie voor de onafhankelijke variabelen Leeftijd en Inkomen. Er is geen aantoonbaar verband tussen Leeftijd en de stellingen gevonden. Dit betekent dat het niet in het bezit zijn van een auto ongeacht de leeftijd even beperkend is voor inwoners. Daarnaast is een ordinale regressie gebruikt om aan te tonen of er een verband is tussen Inkomen en de zes stellingen. Tussen de variabele Inkomen en de zes stellingen is ook geen aantoonbaar verband gevonden. Hieruit volgt dat het inkomensniveau geen invloed heeft op de auto als beperkende factor. Dit betekent dat inwoners, ongeacht hun inkomensniveau, de auto even belangrijk vinden in het bereiken van voorzieningen/activiteiten.

6. Conclusie

In dit onderzoek is gezocht naar een antwoord op de vraag: **In hoeverre is er sprake van vervoersarmoede en welke aspecten van sociale uitsluiting worden in het bijzonder beïnvloed in krimpgemeenten?** Hiervoor is een kwantitatief onderzoek uitgevoerd in de DEAL-gemeenten dat antwoord geeft op de volgende deelvragen: In hoeverre is er sprake van vervoersarmoede in krimpgemeenten? En welke aspecten van sociale uitsluiting worden in het bijzonder beïnvloed door vervoersarmoede in krimpgemeenten?

Op basis van het onderzoek van Harms (2008) werd verwacht dat men de auto als meest praktisch vervoersmiddel zou ervaren. Daarentegen werd verwacht dat niet-rijbewijsbezitters een grotere kans hebben op vervoersarmoede, maar deze groep gaf aan voorzieningen bijna altijd te kunnen bereiken. Uit de resultaten van dit onderzoek is gebleken dat er op dit moment geen sprake is van vervoersarmoede in krimpgemeenten. Doordat veel inwoners in het bezit zijn van een auto kunnen alle gewenste voorzieningen bereikt worden. Ook werd verwacht dat een hogere koopkracht minder snel tot vervoersarmoede leidt (Meert et al, 2003). Er is inderdaad gebleken dat hogere inkomensgroepen significant vaker in het bezit zijn van een auto dan lagere inkomensgroepen.

Tussen vervoersarmoede en sociale uitsluiting werd een positieve relatie verwacht. De inwoners zijn inderdaad afhankelijk van een auto en het OV. Als deze vervoersmogelijkheden wegvallen, kunnen veel activiteiten en voorzieningen tot op zekere hoogte niet meer bereikt worden. Er is in het onderzoek niet naar voren gekomen welke aspecten van sociale uitsluiting in het bijzonder worden beïnvloed ten gevolge van vervoersarmoede. Er is wel naar voren gekomen dat hogere inkomensgroepen vinden dat het OV een meer beperkende invloed heeft op het volgen van een opleiding of cursus in vergelijking met lagere inkomensgroepen. Dit wordt mogelijk verklaard doordat hogere inkomensgroepen vaak hoger opgeleid zijn (CBS, 2011). Deelname aan cursussen hangt vooral samen met opleidingsniveau waarbij hoger opgeleiden vaker cursussen volgen voor het werk dan lager opgeleiden (CBS, 2009).

6.1 Discussie

Voor dit onderzoek is een vragenlijst afgenomen onder de inwoners van de DEAL-gemeenten. Er zijn verhoudingsgewijs meer vrouwen in de steekproef vertegenwoordigd dan in de populatie. De variabele Geslacht is daarom meegenomen in de regressie analyses en daar kwam uit dat de ongelijke verdeling geen effect heeft op de belangrijkste conclusies. Daarnaast is de groep 65-plus in dit onderzoek ondervertegenwoordigd in vergelijking met de populatie. Dit kan verklaard worden door de onderzoeksopzet die is gebruikt. Het nadeel van de online enquête is dat weinig ouderen hem invuld hebben. Dit is vooral in dit onderzoek ongunstig omdat de doelgroep 65-plus vrouwen gevoeliger is voor vervoersarmoede (Shergold, 2010).

Het huidige onderzoek is een aanvulling op de bestaande literatuur over vervoersarmoede omdat het de noodzaak weergeeft van het in het bezit zijn van een auto en het gebruik kunnen maken van een adequate OV verbinding om voorzieningen en/of activiteiten te bereiken in plattelandsgemeenten die beïnvloed worden door krimp. Er werd van vervoersarmoede altijd gedacht dat het in Nederland gering is, omdat de fiets een veelgebruikt alternatief is. Uit dit onderzoek blijkt dat de fiets geen goed alternatief is om opleidingen en/of werk te bereiken. Het niet in het bezit zijn van een auto kan daardoor de kans op sociale uitsluiting vergroten. In dit onderzoek hebben niet-autobezitters aangegeven voorzieningen bijna altijd te kunnen bereiken. Dit zou verklaard kunnen worden doordat zij bewust op het platteland zijn gaan wonen en voor minder voorzieningen-activiteiten hebben gekozen.

Voor vervolgonderzoek kan het wellicht interessant zijn om lagere-sociaaleconomische klassen verder te onderzoeken met betrekking tot vervoersarmoede omdat zij de ritprijs van het OV sneller niet kunnen betalen en/of een auto eerder niet kunnen aanschaffen. Ook wordt het aanbevolen ouderen boven de 65 jaar beter te onderzoeken omdat de kans op vervoerarmoede voor die categorie ook hoger ligt.

7. Literatuurlijst

- Bastiaansen, J., Martens, K. & Polhuijs, G.J. (2013). *Vervoersarmoede in Rotterdam-Zuid (VK 5/2013)*. Geraadpleegd op 26-09-2017 via:
[http://www.verkeerskunde.nl/internetartikelen/vakartikelen/vervoersarmoede-in-rotterdam-zuid-\(vk-5-2013\).33957.lynkx](http://www.verkeerskunde.nl/internetartikelen/vakartikelen/vervoersarmoede-in-rotterdam-zuid-(vk-5-2013).33957.lynkx).
- Blok, S.A. (2014) *Kabinetsvisie naar aanleiding van de motie Barth c.s., de beleidsdoorlichting van het Programma Bevolkingsdaling & het rapport van het Team Review Bevolkingsdaling*. Minister voor Wonen en Rijksdienst, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Den Haag.
- Burchardt, T. (2000) 'Social exclusion: concepts and evidence', in D. Gordon and P. Townsend (eds) *Breadline Europe: The measurement of poverty*, Bristol: The Policy Press, pp 385-406.
- CBS (2009) Deelname aan cursussen voor het werk hangt vooral samen met opleidingsniveau. *Sociaaleconomische trends*. Centraal bureau voor de Statistiek.
- CBS (2011). *Inkomen hoogopgeleiden bijna het dubbele van dat van laagopgeleiden*. Geraadpleegd op 18-01-2018 via <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2011/12/inkomen-hoogopgeleiden-bijna-het-dubbele-van-dat-van-laagopgeleiden>
- CBS (2015) *Demografische kerncijfers per gemeente 2015*. Geraadpleegd op 05-12-2017 via https://www.google.nl/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&ved=0ahUKEwjT0fC4yfLXAhWCOhQKHYYoKBOsQFgg4MAI&url=https%3A%2F%2Fwww.cbs.nl%2F%2Fmedia%2Fimported%2Fdocuments%2F2015%2F50%2F2015a414-demografische-kerncijfers-per-gemeente-2015_web.pdf&usg=AOvVaw37gx5GopA_yF54LFdv_IK7. Centraal Bureau voor de Statistiek.
- Church, A., Frost, M. and Sullivan, K. (2000). Transport and social exclusion in London. *Transport Policy*, 7(3), pp.195-205.
- Clifford, N., Cope, M., Gillespie, T. and French, S. (2010). *Key methods in geography*. Los Angeles: SAGE. Pp.80
- Currie, G. and Delbosc, A. (2010). Modelling the social and psychological impacts of transport disadvantage. *Transportation*, 37(6), pp.953-966.
- Dagblad van het noorden (2015). *Organisaties werken samen voor Groninger Landschap*. Geraadpleegd op 21-01-2018 via <http://www.dvhn.nl/archief/Organisaties-werken-samen-voor-Groninger-Landschap-20855065.html>
- Delbosc, A. and Currie, G. (2011). The spatial context of transport disadvantage, social exclusion and well-being. *Journal of Transport Geography*, 19(6), pp.1130-1137.
- Hägerstrand, T. (1970). What about people in Regional Science? *Papers and Proceedings of the Regional Science Association*, 24, 7-21
- Harms, L. (2008). *Overwegend onderweg: De leefsituatie en de mobiliteit van Nederlanders*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau

- Hine, J. & Mitchell, F. (2003). Transport disadvantage and social exclusion: Exclusionary Mechanisms in Transport in Urban Scotland. *Aldershot: Ashgate*
- Kenyon, S., Lyons, G. and Rafferty, J. (2002). Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility. *Journal of Transport Geography*, 10(3), pp.207-219.
- Madge, C. and O'Connor, H. (2002). On-line with e-mums: exploring the Internet as a medium for research. *Area*, 34(1).
- Martens, K., Bastiaanssen, J., & Donkers, H. (2013). Sociale uitsluiting door gebrek aan vervoersmogelijkheden. *Geografie*, 8, 6-10.
- Martens, K., Holder, ten, M. en Thijssen, J. (2011) Vervoersarmoede bestaat. *Verkeerskunde*. Radboud Universiteit Nijmegen.
- Meert, H., Bourgeois, M., Van Hoof, K. & Asperges, T. (2003). *Immobil op het platteland: Omtrent rurale vervoersarmoede in Vlaanderen*. Brussel: Koning Boudewijnstichting
- Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (2009) *Provincie breed actieplan nodig voor Noordoost en Oost-Groningen, 9 november 2011*. Geraadpleegd op 1 november 2017 via <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-binnenlandse-zaken-en-koninkrijksrelaties/nieuws/2009/11/03/provinciebreed-actieplan-krimp-nodig-voor-noordoost-en-oost-groningen>
- Noordelijke Rekenkamer (2017) *Met de bus naar de stad: Openbaar busvervoer in perifere gebieden van de provincie Groningen*. Assen, 8 mei 2017.
- Provincie Groningen (2017). *Krimp, wat is onze kijk op krimp?* Geraadpleegd op 01-11-2017 via <https://www.provinciegroningen.nl/actueel/dossiers/krimp/>.
- Rajé, F. (2003). The impact of transport on social exclusion processes with specific emphasis on road user charging. *Transport Policy*, Volume 10, p.321-338
- Shergold, I. (2010). Transport-related social exclusion amongst older people in rural Southwest England and Wales. *Journal of Rural Studies* 28(4):412-421
- SPB (2016). *Gemiddeld besteedbaar inkomen totaal 2013 Gemeenten*. Geraadpleegd op 04-12-2017 via <http://www.sociaalplanbureau Groningen.nl/page/383/jive-werk-en-inkomen.html>. Sociaal Planbureau
- Tour de Force (2016). *Agenda fiets 2017-2020*. Hilversum, Tour de Force.

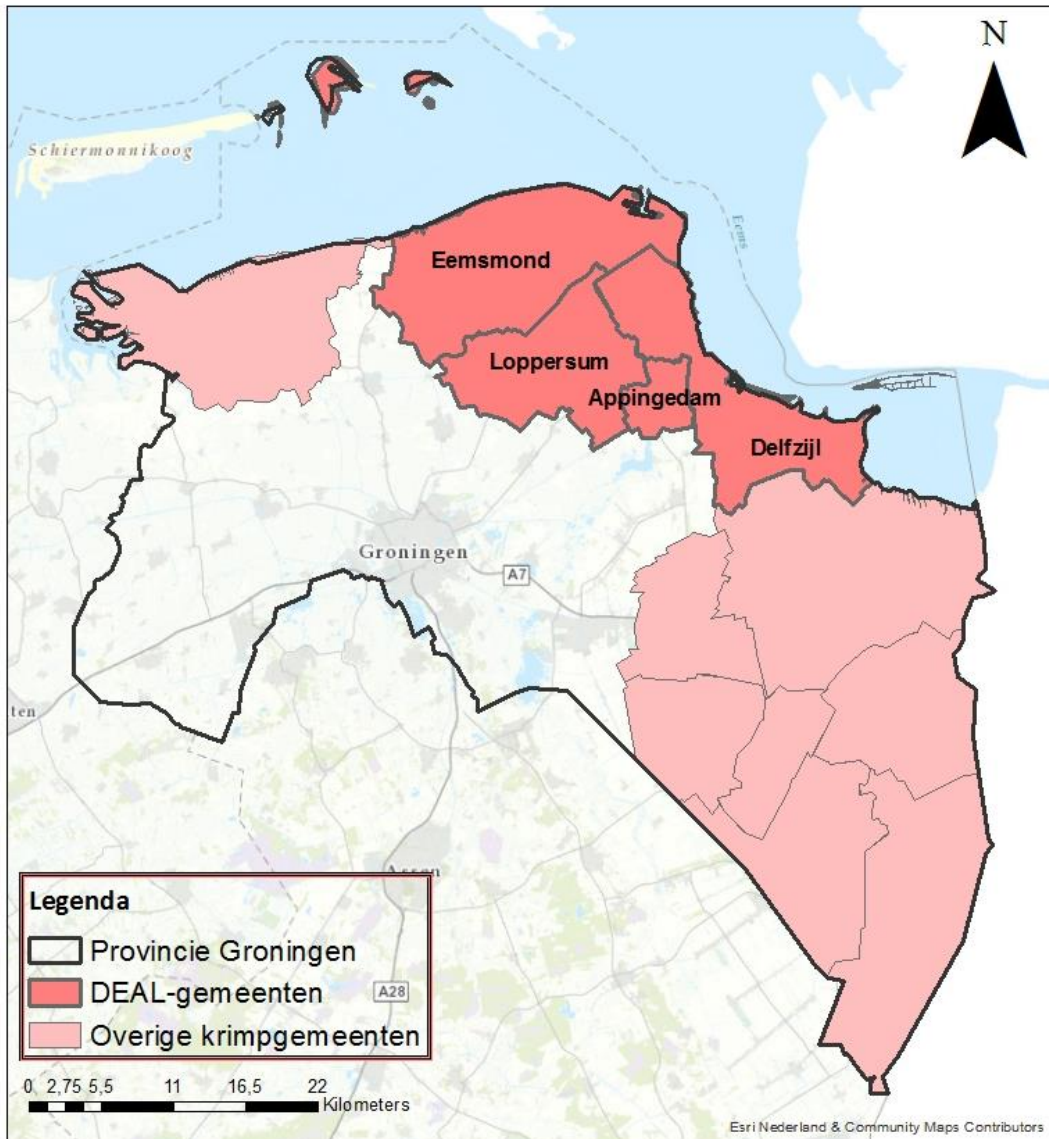
Renee ten Tije – s2744406

Veer, van der, N. (2017) *Social media onderzoek 2017*. Geraadpleegd op: 18-10-2017 via <https://www.newcom.nl/socialmedia2017?page=socialmedia2017>. Newcom, Research and Consultancy.

WLP (2016). *Noord Groningen leeft! Woon -en leefbaarheidsplan Noord-Groningen 2017-2020*. Provincie Groningen p12.

Bijlagen:

Bijlage 1 Kaart DEAL-gemeenten



Bijlage 2 Enquête

Enquête over vervoersproblemen in de gemeenten Delfzijl, Eemsmond, Appingedam en Loppersum (DEAL).

Mijn naam is Renee ten Tije en ik ben bachelor student Sociale Geografie en Planologie aan de Rijksuniversiteit te Groningen. Ik ben bezig met het schrijven van mijn scriptie en daarbij doe ik onderzoek naar de vervoersmogelijkheden in de DEAL-gemeenten. Door middel van deze enquête probeer ik te ontdekken hoe het met de verplaatsingsmogelijkheden gesteld is, en hoe goed alle voorzieningen te bereiken zijn. De enquête kan volledig anoniem worden ingevuld en wordt niet voor andere doeleinden gebruikt dan voor mijn onderzoek. Alle gegevens zullen vertrouwelijk behandeld worden en u kunt deze enquête te allen tijde beëindigen. Mocht u geïnteresseerd zijn in de uitkomst van het onderzoek, laat dan uw emailadres achter aan het eind van de enquête.

Voordat u aan de enquête begint, wil ik graag nog even 1 begrip ophelderen: Voorzieningen: Onder voorzieningen vallen alle activiteiten die u in het dagelijks leven wilt bereiken. U kunt hierbij denken aan: winkelcentra, supermarkten, sportclubs, dorpshuizen, zorginstellingen, scholen, hobby centra.

Alvast heel erg bedankt voor het invullen van de enquête. Mocht u vragen of opmerkingen hebben, kunt u mij altijd bereiken op het volgende emailadres: r.ten.tije@student.rug.nl.

Met vriendelijke groet,

Renee ten Tije

Deel A

1. Waar ligt het merendeel van de voorzieningen (hierbij kunt u denken aan winkelcentra, sportclubs, scholen, zorginstellingen etc.) waarvan u gebruik zou willen maken?

- In het dorp
- Binnen de gemeente
- Buiten de gemeente

2. Hoe beoordeelt u de reistijd naar de voorzieningen waar u het meest gebruik van maakt?

- Zeer goed
- Goed

- Neutraal
- Slecht
- Zeer slecht

3. Wat vindt u van het aantal voorzieningen in uw gemeente?

- Veel
- Voldoende
- Neutraal
- Weinig
- Te weinig

4. Stel dat u over alle vervoermiddelen zou beschikken, welk vervoersmiddel is dan het meest praktisch om alle voorzieningen te bereiken?

- Fiets
- Auto
- Bromfiets/ Scooter
- Openbaar Vervoer
- Anders.....

5. Hoe mobiel beschouwt u zichzelf op een schaal van 1 tot 10?.....

6. Heeft u een auto tot uw beschikking?

- Ja (Ga naar vraag 9)
- Nee

7. Wat is de reden dat u geen auto heeft?

- Slecht voor het milieu
- Geen plaats om te parkeren
- Te duur in aanschaf/ onderhoud
- Overig namelijk:.....

8. Hoe vaak kunt u voorzieningen niet bereiken doordat u niet in het bezit bent van een auto?

- Zelden of nooit
- 1x per maand

- 1x in de twee weken
- 1x per week
- Vaker dan 1 x per week

9. Maakt u gebruik van het openbaar vervoer?

- Ja
- Nee (Ga naar vraag 11)

10. Hoe vaak maakt u gebruik van het openbaar vervoer?

- Zelden of nooit
- 1x per maand
- 1x in de twee weken
- 1x per week
- Vaker dan 1x per week

De volgende vragen kunt u ook beoordelen met een cijfer van 1 tot 10 (1: slecht bereikbaar, 10: heel goed bereikbaar)

11. Hoe goed zijn voorzieningen binnen de gemeente bereikbaar?....

12. Hoe goed zijn voorzieningen buiten de gemeente bereikbaar?.....

13. Hoe goed is de dichtstbijzijnde bushalte bereikbaar?.....

14. Hoe goed is het dichtstbijzijnde treinstation bereikbaar?.....

15. Hoe betaalbaar vindt u het openbaar vervoer?.....

16. Hoe vindt u de reistijd met het openbaar vervoer vanuit uw gemeente?.....

17. Hoe vindt u de punctualiteit van het openbaar vervoer in uw gemeente?.....

18. Hoe vindt u het aanbod van locaties van het OV in uw gemeente?.....

19. Hoe goed zijn zorgvoorzieningen met de fiets te bereiken?.....

20. Hoe goed zijn hobby's/sport met de fiets te bereiken?.....

21. Hoe goed zijn opleidingen in het algemeen te bereiken met de fiets?.....

22. Hoe goed is werk in het algemeen te bereiken met de fiets?.....

23. Hoe goed zijn supermarkten te bereiken met de fiets?.....

Deel B

Op een schaal van 1 tot 10, in hoeverre heeft het openbaar vervoer in uw gemeente een beperkende invloed (10 is erg beperkend, 1 is niet beperkend)

- 24. op het volgen van een opleiding en of cursus?
- 25. op het vinden van een baan?
- 26. op het krijgen van medische hulpverlening? (dokter, ziekenhuis, tandarts).....
- 27. op het zien/afspreken met vrienden en familie?.....
- 28. op het beoefenen van sport/hobby's?.....
- 29. op het actief zijn op politiek gebied?.....

Op een schaal van 1 tot 10, in hoeverre heeft het ontbreken van een auto een beperkende invloed

- 30. op het volgen van een opleiding en of cursus?
- 31. op het vinden van een baan?
- 32. op het krijgen van medische hulpverlening? (dokter, ziekenhuis, tandarts).....
- 33. op het zien/afspreken met vrienden en familie?.....
- 34. op het beoefenen van sport/hobby's?
- 35. op het actief zijn op politiek gebied?.....
- 36. Wat is uw leeftijd?
.....

37. Wat is uw geslacht?

- Man
- Vrouw
- Overig

38. Wat is op u van toepassing?

- Werkend
- Student

- Huisvrouw/man
- Werkloos/WIA//Wajong etc.
- Gepensioneerd
- Anders nml.....

39. Wat is uw gemiddeld maandelijks netto gezinsinkomen?

- Onder €1200
- Tot €2200
- Boven €2200

40. Wat is uw viercijferige postcode?

.....

Einde van de enquête.

Mocht u geïnteresseerd zijn in de uitkomsten van dit onderzoek, kunt u uw emailadres achterlaten:

Bijlage 3 SPSS resultaten

Tabel 1:

Chi-square	
Significantie:	0,001
Correlatiecoëfficiënt/Lamba	0,017

Tabel 2:

Meervoudige lineaire regressie	
Significantie	0,023
R	0,348
R square	0,121
F	2,75

Collineariteit:	Sig.	Unstandardized B
vraag 19	2,293	0,971
vraag 20	0,233	-1,303
vraag 21	0,016	1,790
vraag 22	0,809	--,140
vraag 23	0,049	-1,730

Tabel 3:

Meervoudige lineaire regressie	Leeftijd
Significantie	0,106
R square	0,099
Nagelkerke R square	-

Tabel 4:

Ordinale regressie op inkomen	Sig.	Estimate
In hoeverre het OV een beperkende invloed op:		
24. het volgen van een opleiding en of cursus?	0,014	-0,349
25. op het vinden van een baan?	0,636	0,062
26. op het krijgen van medische hulpverlening? (dokter, ziekenhuis, tandarts)	0,675	-0,052
27. op het zien/afspreken met vrienden en familie?	0,449	0,104
28. op het beoefenen van sport/hobby's?.....	0,167	0,172
29. op het actief zijn op politiek gebied?	0,127	-0,153
31. Leeftijd	0,211	0,018
37. Geslacht	0,099	-0,848

Tabel 5:

	Meervoudige lineaire regressie	Ordinale regressie
Onafhankelijke variabele:	Leeftijd:	Inkomen:
Significantie	0,639	0,122