



Verdiepingsdocument **Bereikbaarheid (kleine) kernen Noordoost-Brabant**

Colofon

Bereikbaarheid (kleine) kernen Noordoost-Brabant

Ondertitel: Verkenning voor en samen met inwoners van (kleine) kernen

Opdrachtgever: Regio Noordoost-Brabant

Referentie: Z/24/170375, D/24/1939741

Inhoudsopgave

1. Bureaustudie	4
2. Mobiliteitsprofielen	6
2.1 Zeven Mobiliteitsprofielen	6
2.2 Data analyse	13
2.3 Methode mobiliteitsprofielen en data-analyse	25
3. Burgerperspectieven	28
3.1 Verdieping vragenlijstonderzoek	28
3.2 Verdieping focusgroepen	43
3.2.1 Gesprekken	43
3.2.2 Resultaten	43
3.2.3 Focusgroepen	45
3.3 Methode burgerperspectieven	60

1. Bureaustudie

Vervoer, Voorzieningen, Barrières en kansen

Meerdere onderzoeken brengen indicatoren van mobiliteitsvoorzieningen in kaart en relateren deze aan de afstand en/of reistijd naar voorzieningen. Het onderzoek van het PBL naar de bereikbaarheidsindicatoren voor stedelijke en landelijke gebieden vormde de aanleiding voor deze verkenning [1]. Uit het onderzoek bleek dat mensen in landelijke gebieden aanzienlijk minder bereikbaar zijn, vooral wanneer ze afhankelijk zijn van openbaar vervoer en de fiets. De auteurs pleiten daarom voor de ontwikkeling van bereikbaarheidsindicatoren die inzicht geven in de ontplooiingsmogelijkheden van mensen.

In een uitgebreid literatuuronderzoek van het KiM [2] zijn bereikbaarheidsaspecten geïdentificeerd rondom mobiliteitsarmoede. In dit onderzoek wordt mobiliteitsarmoede gezien als een domein-overstijgend concept. In een conceptueel raamwerk wordt mobiliteitsarmoede gerelateerd aan (gepercipieerde) gebrekkige vervoersmogelijkheden, (in)competenties en sociale achterstand. Zo kan landgebruik zorgen voor een beperking van activiteiten in de nabijheid. Ook financiële barrières worden aangehaald in studies, waaronder de recente onderzoeken van TNO naar energiearmoede door hoge brandstofprijzen [3] en KiM [4]. De mate waarin iemand bereikbaarheidsbeperkingen ervaart wordt dus niet alleen bepaald door de kwaliteit van het vervoersnetwerk. Zo blijkt uit een studie dat ongeveer 20% van de bevolking in Den Haag en Rotterdam bereikbaarheidsproblemen ervaart, ondanks het uitgebreide vervoersaanbod. Dit probleem wordt deels veroorzaakt door hoge OV-kosten en onveiligheid [5].

Risicogroepen

Meerdere onderzoeken hebben risicogroepen geïdentificeerd voor een verminderde bereikbaarheid [2,6]. Deze risico's zijn gebaseerd op persoonlijke factoren, middelen, mogelijkheden en vaardigheden. Ook culturele barrières, zoals fietsen in de regen, kunnen de bereikbaarheid beperken. In de literatuur worden op hoofdlijnen de volgende doelgroepen geformuleerd.

- mensen met een laag inkomen
- werkzoekenden werklozen
- ouderen (met name vrouwen)
- mensen met een migratieachtergrond
- niet-rijbewijsbezitters
- mensen met een functiebeperking
- bewoners van rurale gebieden
- één-ouder gezinnen
- Laaggeletterden/digibeten

Omgaan met bereikbaarheidsproblemen

Over de manier waarop risicogroepen omgaan met bereikbaarheidsproblemen is steeds meer bekend. Deze onderzoeken [7] naar de 'copingmechanismen' van mensen laten zien dat wanneer mensen barrières ervaren in hun reis, dit niet altijd betekent dat een activiteit wordt vermeden. Het onderzoek van het KiM concludeert dat mensen met bereikbaarheidsproblemen vaak manieren vinden om toch op hun bestemming te komen, zij het soms met veel moeite. Door de beperkte reisopties hebben zij wel minder keuze in activiteiten en bestemmingen en zijn ze kwetsbaar voor veranderingen. Verschillende mechanismen om hiermee om te gaan zijn:

- Hulp van familie, vrienden en officiële instanties
- Digitaal alternatief (thuiswerken)
- Aanpassen naar omstandigheden: anders plannen, incasseren, zwartrijden, etc. ("roeien met de riemen")
- Aanpassen verplaatsingswens. Het naar beneden bijstellen van behoeften

Verzachten mobiliteitsarmoede

Verschillende studies benadrukken de mogelijkheden om de bereikbaarheid met de fiets en e-bike te verbeteren [8, 9]. Een kwalitatieve verkenning naar fietsinitiatieven in Brabant liet zien dat goed opgezette projecten kunnen bijdragen aan het verminderen van mobiliteitsarmoede. Onderzoek naar de mobiliteitskansen in de regio Assen wees uit dat fiets- en OV-bereikbaarheid cruciaal zijn voor het mobiel houden van kwetsbare groepen. Het handelingsperspectief adviseerde daar om goedkoper OV aan te bieden.

Daarnaast kan het slim implementeren van digitale diensten, en deze toegankelijk maken voor mensen met minder digitale vaardigheden, helpen om het mobiliteitssysteem inclusief te houden. Uit verschillende onderzoeken blijkt bijvoorbeeld dat het plannen van een OV-reis voor sommige mensen een barrière vormt. De introductie van deelmobiliteit als dienst om de bereikbaarheid te vergroten wordt ook steeds vaker genoemd. Echter, er is nog weinig inzicht in de daadwerkelijke potentie en haalbaarheid, vooral in kleinere gemeenschappen [5, 6].

Er zijn dus diverse oplossingsrichtingen, maar het is belangrijk om deze te richten op de doelgroepen die de mobiliteitsproblemen ervaren.

1. PBL (2022) Toegang voor iedereen
2. KiM (2018) Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem?
3. TNO (2024) De energietransitie en het risico op vervoersarmoede
4. KiM (2024) Betaalbare Mobiliteit?
5. Van der Bijl en Van der Kamp (2018) Vervoersarmoede in de grote stad ontrafelen
6. DIGNITY (2022) – Literature review Effects of digitalization in mobility in society
7. KiM (2023) Beperkte bereikbaar - Een kwalitatieve studie naar bereikbaarheidsarmoede
8. PNB & Mobycon (2019) Mobiliteitsarmoede verzachten door fietsgebruik
9. 50 tinten groen (2024), een nieuwe kijk

2. Mobiliteitsprofielen

2.1 Zeven Mobiliteitsprofielen

1. Eenvoudig en onafhankelijk

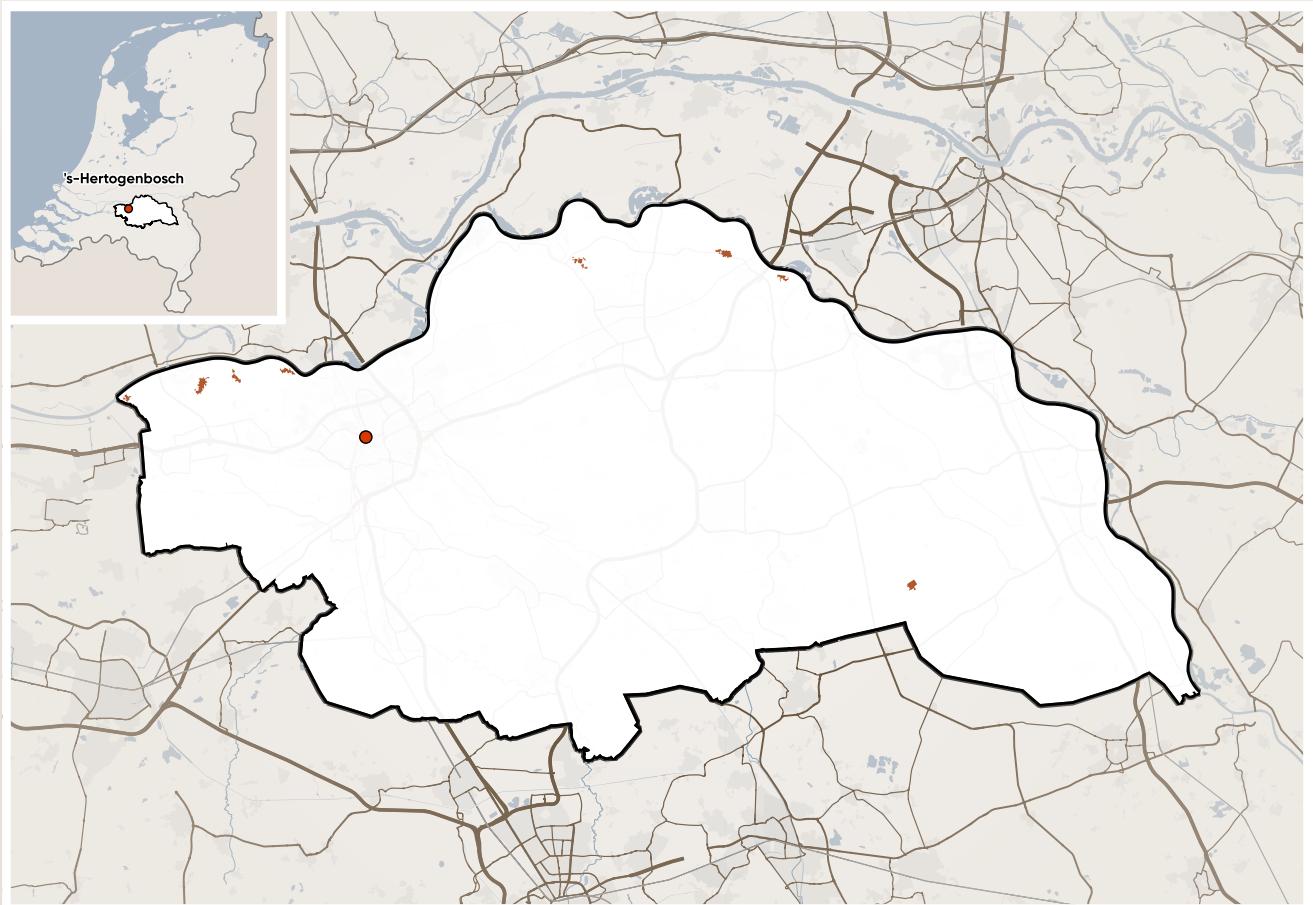
Mobiliteitsprofiel 1: *Eenvoudig en onafhankelijk* wordt gekenmerkt door een onafhankelijk karakter. Naar verwachting is een groot deel van de inwoners zelfredzaam en is het aandeel inwoners met speciale zorgen beperkt. Vaak zijn dit kernen met weinig armoede en een beperkt aandeel ouderen en minder mobiele.

Het onafhankelijke karakter van de inwoners is vereist, omdat de afstand tot het bovenlokale mobiliteitsnetwerk groot is. Dit gebrek aan verbondenheid wordt vaak veroorzaakt door het ontbreken van OV-verbindingen, zoals een treinstation en nachtelijk OV. Daarnaast zijn er kernen binnen dit profiel waarbij de afstanden tot het fiets- en autonetwerk groot zijn. Naast het gebrek aan verbondenheid met het bovenlokale mobiliteitsnetwerk is het voorzieningenaanbod in deze kernen beperkt, waardoor basisvoorzieningen zoals onderwijs- en zorgvoorzieningen kunnen ontbreken. Dit versterkt de noodzaak dat inwoners onafhankelijk zijn in hun reisbehoeften, omdat ze bijvoorbeeld naar naastliggende kernen moeten reizen voor deze voorzieningen.

Kwetsbare doelgroepen kunnen door het gebrek aan toegang tot bovenlokale mobiliteit en het beperkte voorzieningenaanbod beperkte bereikbaarheid ervaren.

Kernen binnen MP 1: Bokhoven, Deursen-Dennenburg, Doeveren, Hedikhuizen, Herpt, Landhorst, Neerloon, Teeffelen

Een groot aandeel van de MP1-kernen ligt in het noorden, tegen de grens met Gelderland. Daarnaast is er één kern in het Zuidoosten van de Regio. De kernen zijn relatief klein en liggen ver van grote kernen.



2. Afgelegen en eigen

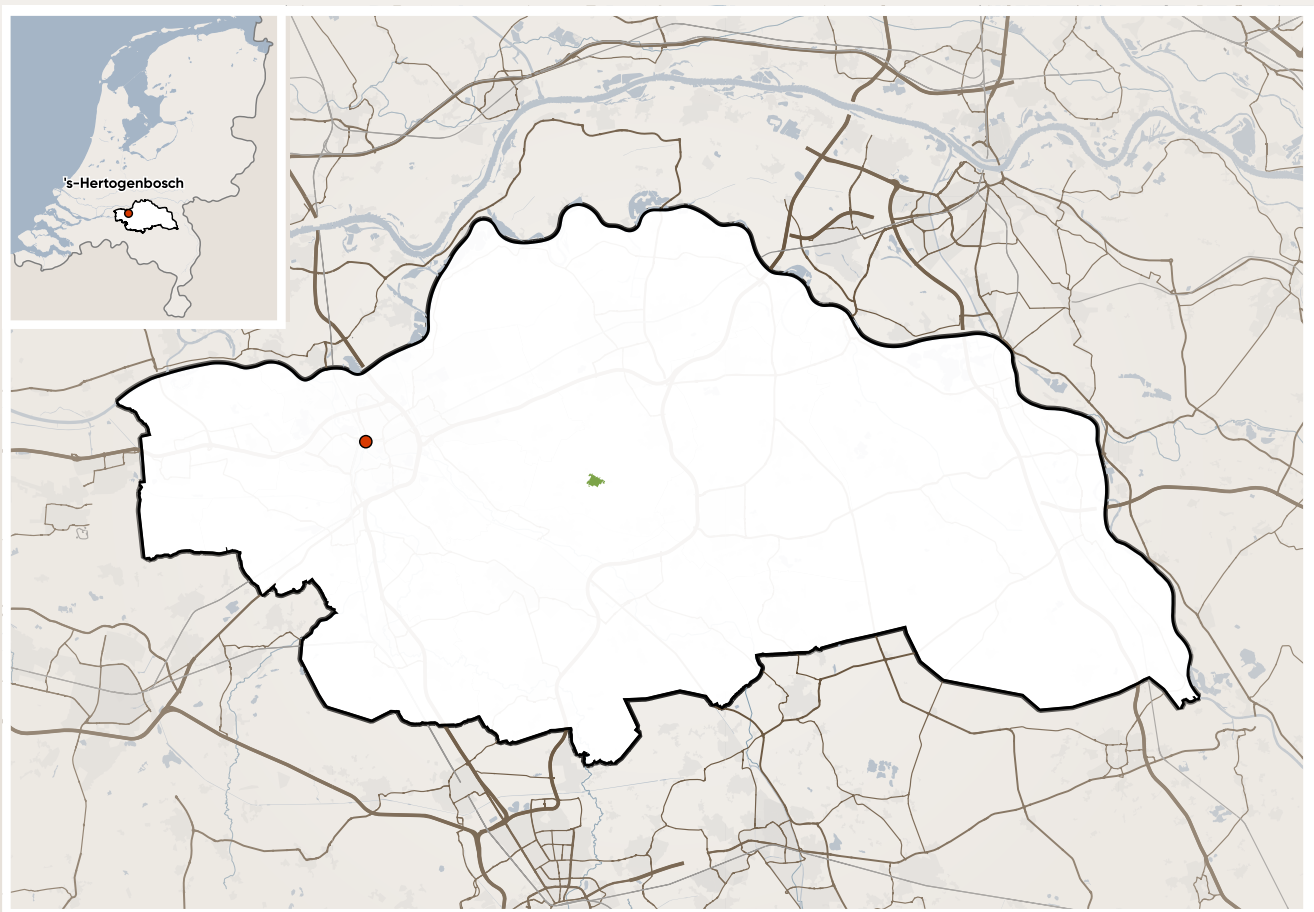
Mobiliteitsprofiel 2: *Afgelegen en eigen* kenmerkt zich door een zekere mate van zelfredzaamheid binnen de kern. Deze zelfredzaamheid blijkt uit het aanbod van voorzieningen dat inwoners in staat stelt om basisactiviteiten binnen hun eigen kern te ondernemen. Zo beschikt dit profiel over een aantal basisvoorzieningen zoals: een basisschool, apotheek, huisarts en/of supermarkt. De middelbare school en/of een ziekenhuis zijn op relatief korte afstand. Het voorzieningenaanbod maakt het voor inwoners minder noodzakelijk om lange afstanden af te leggen.

De toegang tot het bovenlokale netwerk is in deze profielen beperkt door het ontbreken van een treinverbinding en openbaar vervoer (in de avond). Daarnaast is de toegang tot het fietsnetwerk beperkt door ontbrekende schakels. Hierdoor is het voor inwoners moeilijker om voorzieningen buiten de kern te bereiken zonder een auto. Het autobezit in deze kernen is dan ook gemiddeld, waardoor sommige huishoudens beperkte toegang hebben tot het autonetwerk.

De bevolkingssamenstelling binnen dit MP is gemiddeld, waardoor een groot deel van de inwoners zelfredzaam is. Er zijn echter doelgroepen met speciale behoeften die minder veerkrachtig zijn, zoals ouderen en mensen in armoede.

Kern binnen MP 2: Loosbroek

In regio Noordoost-Brabant is er één kern met dit mobiliteitsprofiel: Loosbroek. Loosbroek ligt relatief ver van andere (grote) kernen.



3. Gezellig en toegankelijk

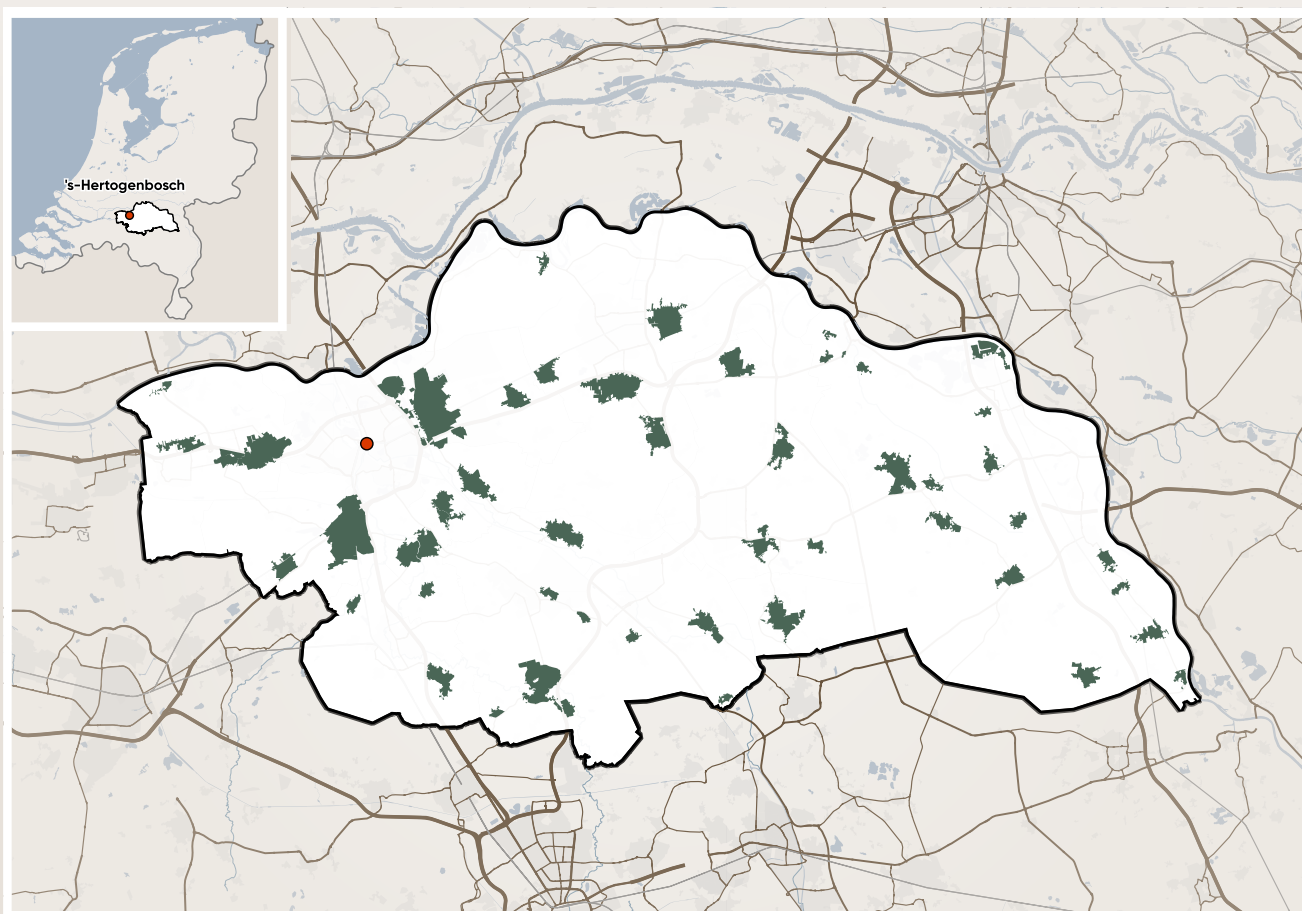
Mobiliteitsprofiel 3 Gezellig en Toegankelijk. De kwaliteit van dit profiel ligt in het toegankelijke karakter, zowel wat betreft toegang tot bovenlokale mobiliteit als het aanbod van basisvoorzieningen. Kernen binnen dit profiel zijn multimodaal bereikbaar en liggen gunstig ten opzichte van verschillende netwerken. Het OV aanbod in de avond en/of het weekend kan voor deze kernen ontbreken.

Naast mobiliteit scoort ook de nabijheid van voorzieningen hoog in deze kernen. Basisvoorzieningen op het gebied van zorg, onderwijs, supermarkten en recreatie zijn aanwezig. Daarnaast liggen secundaire voorzieningen, zoals ziekenhuizen en voortgezet onderwijs, relatief dichtbij. In sommige gevallen scoren deze kernen echter minder goed op de nabijheid van hoger- en middelbaar onderwijs.

De grootste uitdagingen in deze kernen liggen op het gebied van persoonlijke toegankelijkheid. Er zijn doelgroepen die naar verwachting in beperkte mate zelfredzaam zijn. Deze kwetsbare doelgroepen kunnen door verschillende barrières, zoals reiskosten, fysieke beperkingen en laaggeletterdheid, moeite ervaren bij het maken van een reis. Ondanks het ruime aanbod aan reismogelijkheden en voorzieningen, kan het zijn dat deze kwetsbare doelgroep extra aandacht nodig heeft om aan hun individuele behoeften te voldoen.

Kernen binnen MP 3: Berghem, Berlicum, Boekel, De Groote Wielen, Den Dungen, Elshout, Empel, Erp, Esch, Escharen, Geffen, Gemonde, Haps, Haren, Heesbeen, Helvoirt, Katwijk, Heesch, Heeswijk-Dinther, Nistelrode, Liempde, Lithoijen, Macharen, Maashees, Mill, Nieuwkuijk, Nuland, Odiliapeel, Oeffelt, Overloon, Rijkevoort, Rosmalen, Sambeek, Schaijk, Schijndel, Sint Agatha, Sint Anthonis, Sint Hubert, Sint-Michielsgestel, Sint-Oedenrode, Veghel, Velp, Vianen, Vierlingsbeek, Vlijmen, Volkel, Vortum-Mullem, Vught, Wanroij, Zeeland

In Kernen met dit profiel zijn in de basisvoorzieningen aanwezig of ze zijn goed bereikbaar door de nabijheid van (grotere) nabijgelegen kernen. Hierdoor is vaak ook de toegang tot het bovenlokale netwerk beter.



4. Verbonden en mobiel

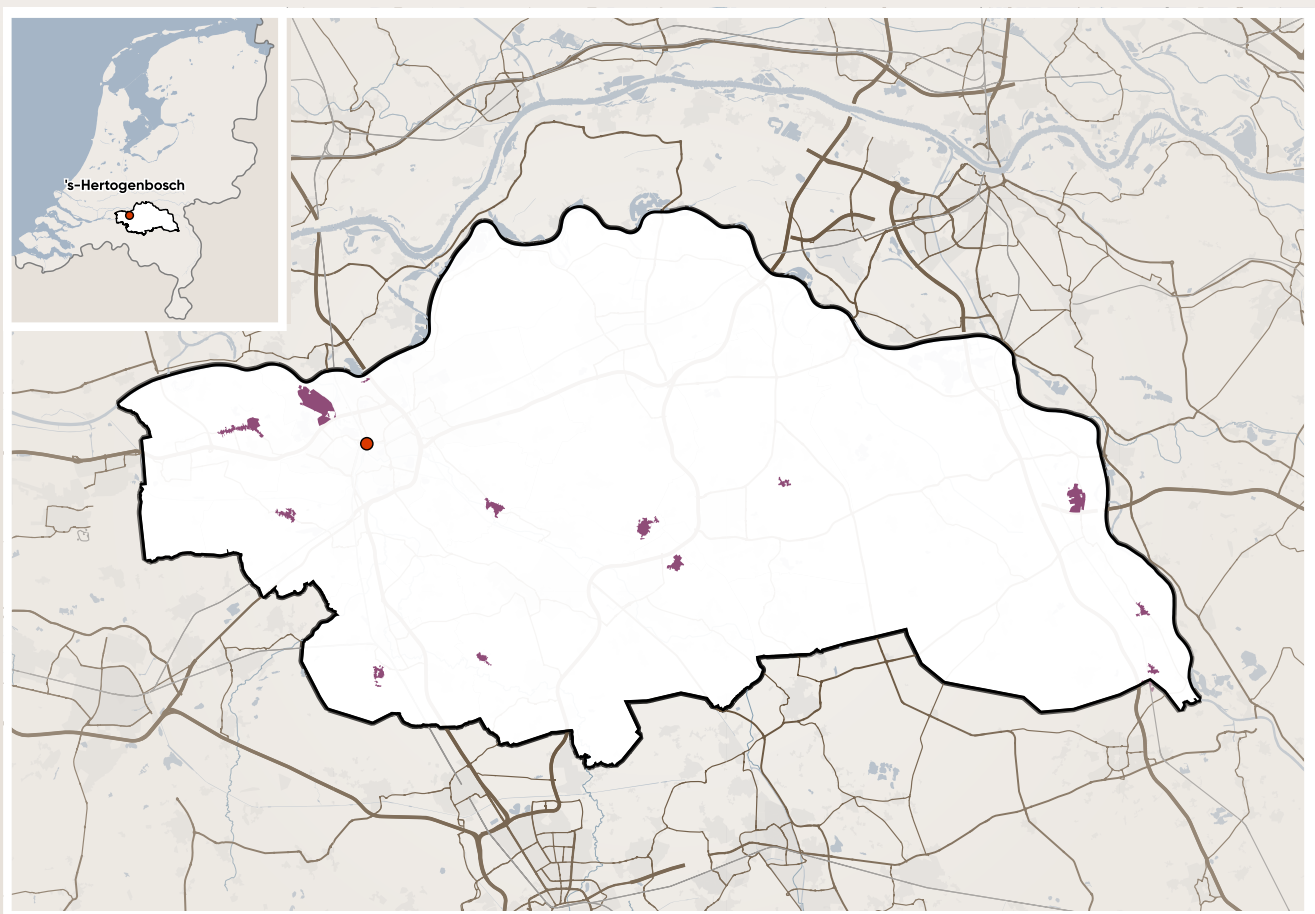
Mobiliteitsprofiel 4, *Verbonden en Mobiel* kenmerkt zich door een verbonden vervoerssysteem en mobiele inwoners. Kernen binnen dit profiel liggen gunstig ten opzichte van multimodale netwerken. Vrijwel alle kernen binnen dit profiel bevinden zich in de nabijheid van autosnelwegen en zijn verbonden met het busnetwerk. Er zijn verschillen tussen de kernen binnen dit profiel: sommige zijn beter bereikbaar met het openbaar vervoer, bijvoorbeeld door een nabijgelegen treinverbinding, terwijl andere kernen gunstiger liggen ten opzichte van het bovenlokale fietsnetwerk.

De goede ligging in het bovenlokale mobiliteitsnetwerk wordt versterkt doordat naar verwachting een groot deel van de inwoners zelfredzaam is, wat de persoonlijke toegankelijkheid positief beïnvloedt. Kijkend naar de bevolkingssamenstelling valt op dat een groot deel van de bevolking veerkrachtig is. Een relatief klein aandeel mensen heeft moeite met rondkomen en het percentage laaggeletterden en minder mobiele is klein. Het aandeel kwetsbare doelgroepen is hiermee beperkt.

Kernen binnen dit profiel hebben een grote nabijheid van basisvoorzieningen, zoals basisonderwijs, apotheken, huisartsen en supermarkten. Grotere secundaire voorzieningen, zoals voortgezet en hoger onderwijs, liggen wat verder weg maar zijn over het algemeen goed bereikbaar via het autonetwerk, openbaar vervoer verbindingen en het doorfietsnetwerk.

Kernen binnen MP 4: Beugen, Cromvoirt, Engelen, Groeningen, Haarsteeg, Holthees, Lennisheuvel, Oud-Empel, Oventje, Mariaheide, Middelrode, Sint-Oedenrode, Vorstenbosch, Zeeland

Kernen binnen dit MP zijn relatief kleine dorpen. Hoewel ze een relatie hebben met grotere kernen, liggen ze op grotere afstanden, waardoor secundaire voorzieningen zoals hoger onderwijs en ziekenhuizen ver weg kunnen liggen.



5. Bruisend en divers

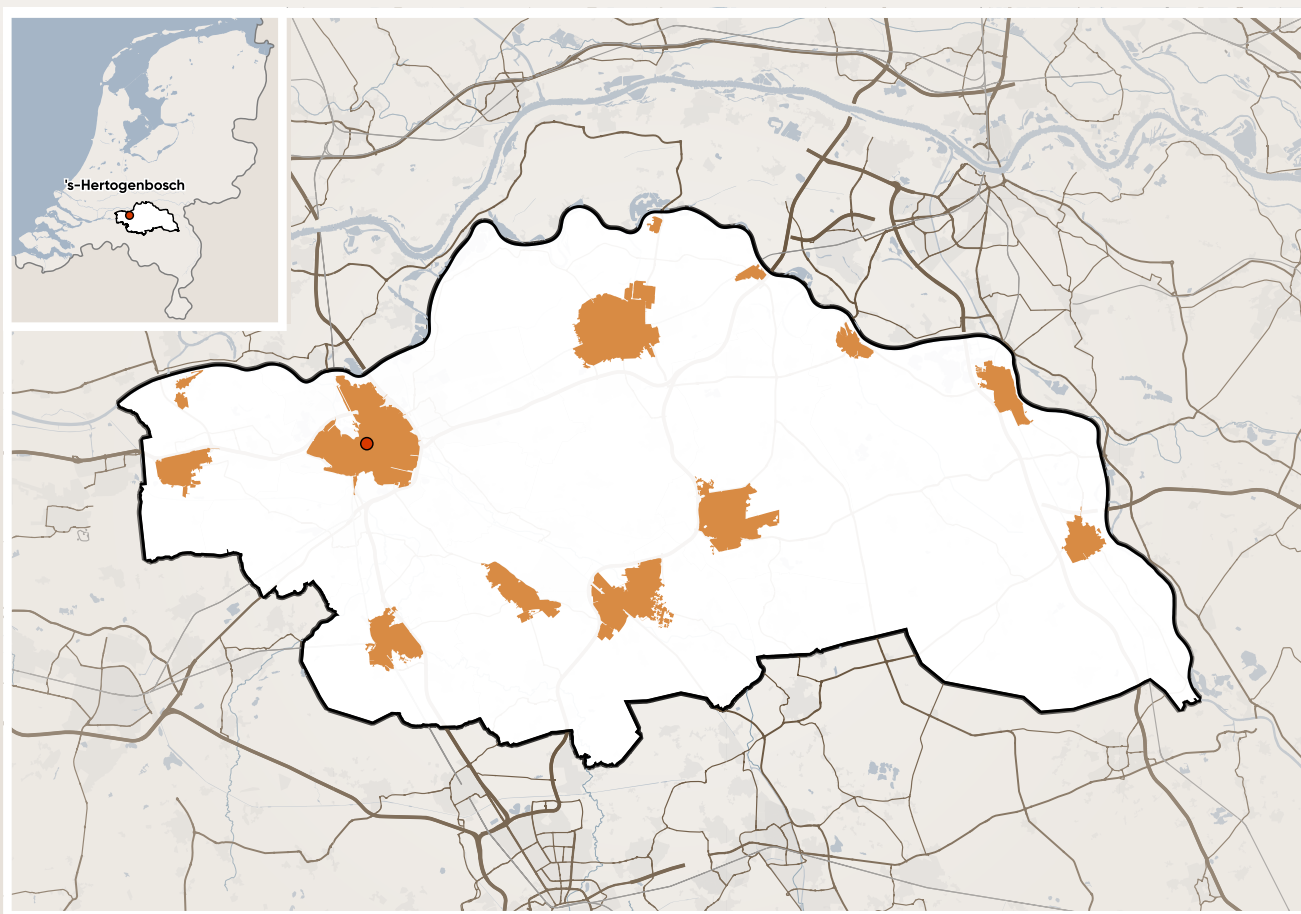
Kernen binnen het vijfde mobiliteitsprofiel: *Bruisend en divers* hebben zelf een ruim voorzieningenaanbod en en toegang (eigen stations) tot bovenlokale mobiliteit. Deze bereikbaarheidsaspecten worden bepaald door de ligging ten opzichte van grote kernen en bovenlokale netwerken. De kernen liggen rondom multimodale knooppunten en zijn sterk geïntegreerd in het bovenlokale OV-netwerk.

Een ruim aanbod aan primaire voorzieningen, zoals supermarkten, basis- en voortgezet onderwijs, en huisartsen, evenals secundaire voorzieningen, zoals ziekenhuizen en hoger onderwijs is nabij. De bereikbaarheid van onderwijslocaties scoort hoog, wat blijkt uit de relatief korte reistijden met het openbaar vervoer.

De grootste uitdagingen in deze kernen liggen op het gebied van persoonlijke toegankelijkheid. Naar verwachting zijn er meerdere doelgroepen die in beperkte mate zelfredzaam zijn. Deze kwetsbare doelgroepen kunnen door verschillende barrières, zoals reiskosten, fysieke beperkingen en laaggeletterdheid, moeite ervaren bij het maken van een reis. Daarom hebben deze groepen extra aandacht nodig om hun reis af te stemmen op hun behoeften.

Kernen binnen MP 5: Boxmeer, Boxtel, Cuijk, Drunen, Grave, Heusden, Megen, Oss, Oud-Heusden, Schijndel, Uden, Ravenstein, Veghel, 's Hertogenbosch binnen de snelwegenring en Maaspoort.

Alle middelgrote kernen en het grootste deel van 's-Hertogenbosch en Oss hebben dit mobiliteitsprofiel. Daarnaast zijn er een aantal kleinere kernen waarbij er een goede verbondenheid is met andere grotere en middelgrote kernen.



6. Afgelegen en divers

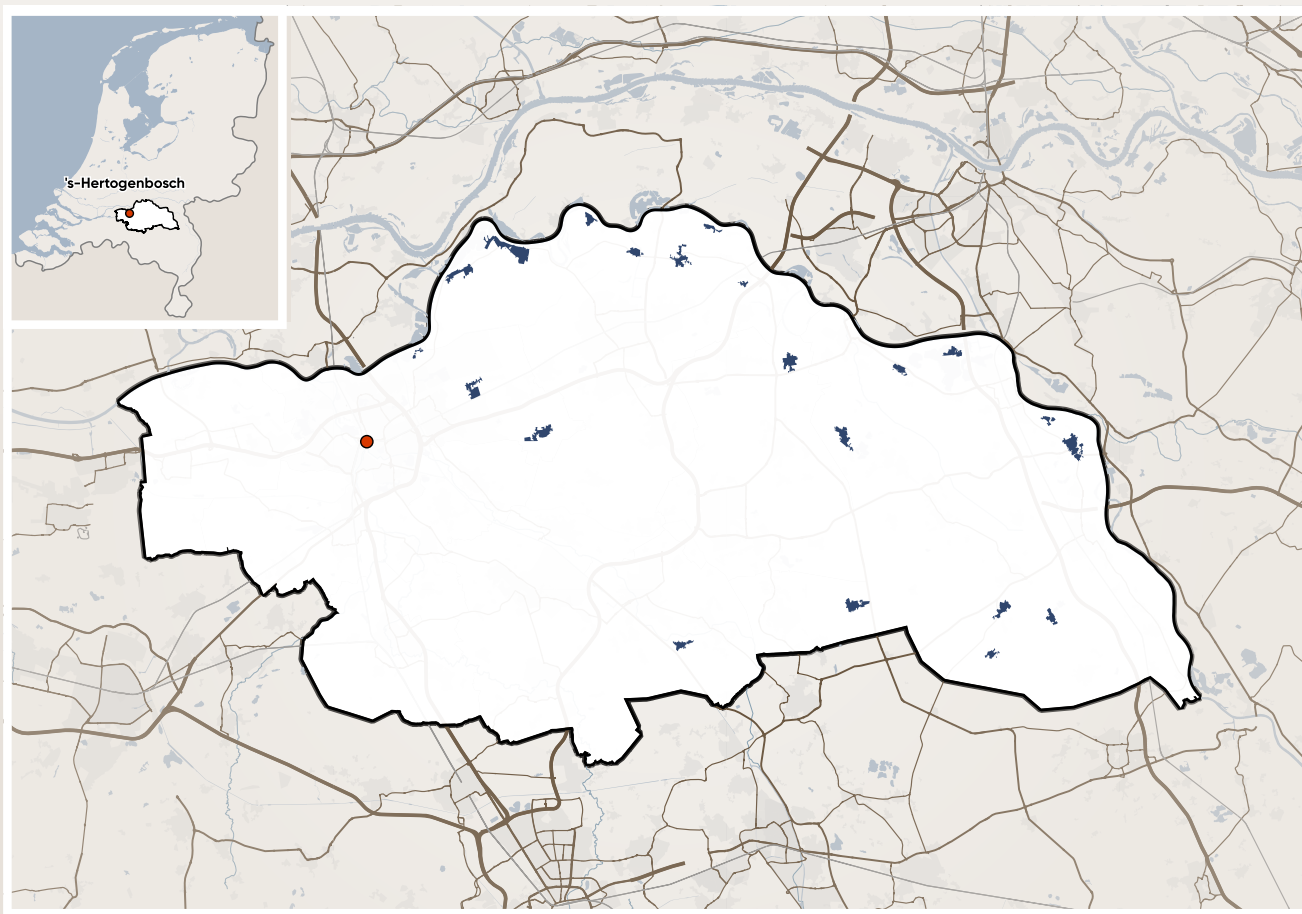
Kernen met mobiliteitsprofiel 6: Afgelegen en divers liggen verder weg van zowel het bovenlokale mobiliteitsnetwerk als de nabijheid tot voorzieningen. Binnen deze kernen is er sprake van beperkte trein en busverbindingen en is de afstand tot netwerken groter. Dit vergroot de auto afhankelijkheid, waardoor er een hoog autobezit van huishoudens is. De kernen liggen relatief ver van het autonetwerk.

Wat betreft het voorzieningenaanbod hebben de kernen in dit profiel een beperkt aanbod aan basisvoorzieningen zoals apotheken, supermarkten en huisartsen. De meeste kernen hebben een basisschool, maar voor voortgezet onderwijs moet vaak worden gereisd naar nabijgelegen grotere kernen. Dit maakt de verbondenheid met buurkernen belangrijk.

De bevolkingssamenstelling van de kernen binnen dit profiel kent doelgroepen met een beperkte zelfredzaamheid. Het gebrek aan nabijgelegen voorzieningen in combinatie met een slechte OV-bereikbaarheid zorgt ervoor dat deze doelgroepen een verminderde bereikbaarheid van hun basisbehoeften kunnen ervaren. Het verdwijnen van basisvoorzieningen uit deze kernen versterkt dit effect.

Kernen binnen MP 6: Deursen en Dennenburg, Gassel, Huisseling, Keldonk, Kruisstraat, Langenboom, Linden, Lith, Maren-Kessel, Oijen, Oploo, Reek, Stevensbeek, Venhorst, Vinkel, Westerbeek, Wilbertoord.

De kernen binnen profiel zes liggen op relatief grote afstand van grotere kernen. De meeste kernen bevinden zich in het noorden en oosten van de regio. Deze kernen zijn relatief klein en liggen ver van auto- en OV-netwerken.



7. Verbonden maar lokaal

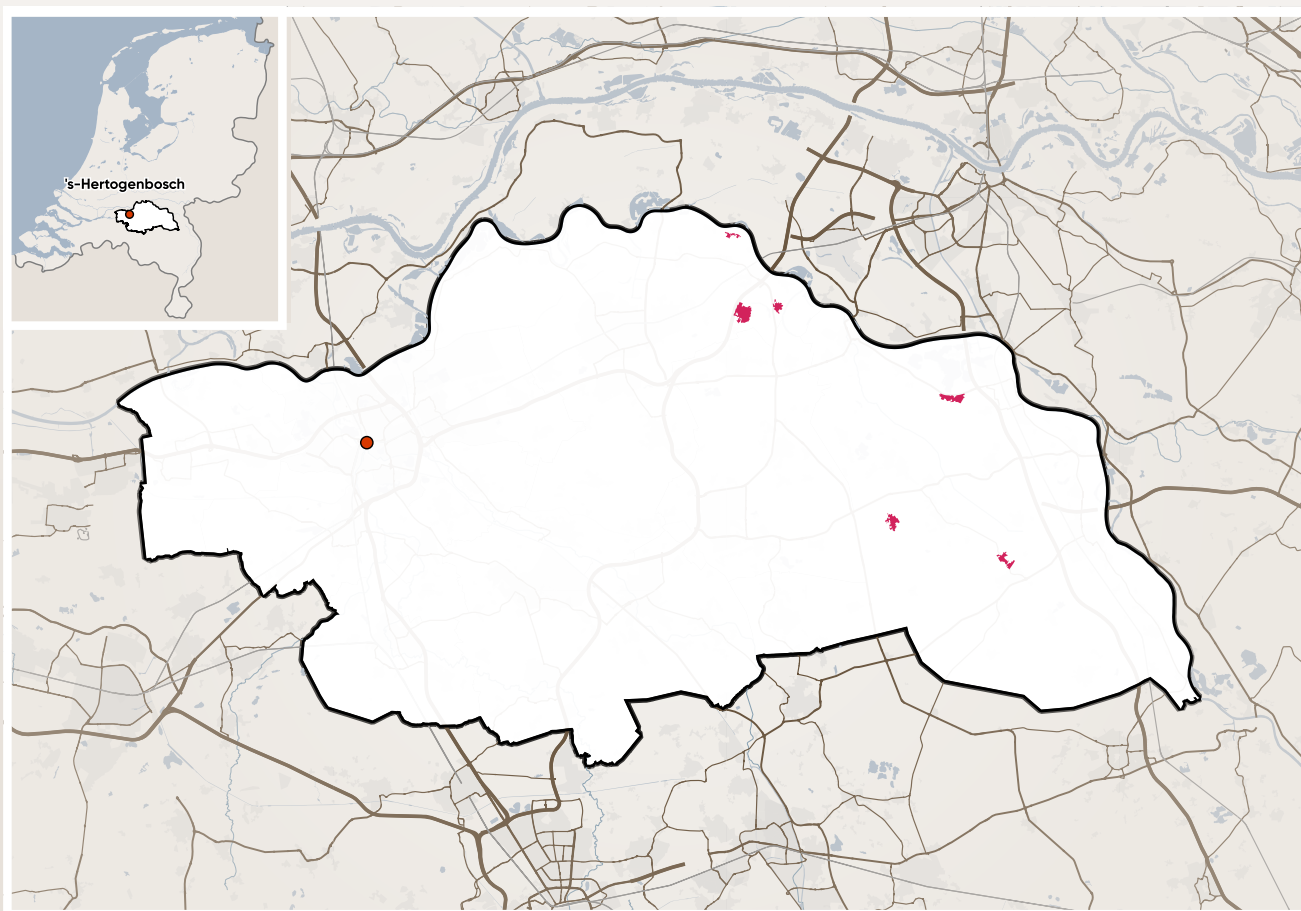
Het zevende mobiliteitsprofiel: *Verbonden maar lokaal* wordt gekenmerkt door kernen die, ondanks hun lokale karakter, sterk verbonden zijn met het bovenlokale mobiliteitsnetwerk. Deze kernen liggen nabij vervoersassen zoals autosnelwegen en treinverbindingen, waardoor ze goed scoren op toegang tot het bovenliggende netwerk.

Het voorzieningenaanbod in deze kernen heeft echter een meer lokaal karakter. Het aanbod aan basisvoorzieningen is beperkt, waardoor zorg en onderwijs minder goed bereikbaar zijn. De geïsoleerde ligging van de kernen zorgt dat inwoners relatief grote afstanden moeten afleggen om voorzieningen in naastgelegen kernen te bereiken. Zo is er in geen van deze kernen voortgezet onderwijs aanwezig, wat het belang van het goede mobiliteitsnetwerk extra benadrukt.

Binnen deze kernen bevinden zich kwetsbare doelgroepen die in zekere mate minder zelfredzaam zijn. Deze groepen kunnen het beperkte aanbod aan basisvoorzieningen als een beperking ervaren, waardoor zij genooddaakt zijn grotere afstanden te reizen. Hoewel de verbondenheid met het bovenlokale netwerk helpt, kan het zijn dat deze doelgroepen extra ondersteuning nodig hebben om hier gebruik van te maken.

Kernen binnen MP 7: Beers, Demen, Herpen, Ledeacker, Overlangel, Wilbertoord

De profielen liggen langs de noord-zuid assen in het oosten van de RNOB, zoals autowegen en spoorlijnen. Ze zijn relatief klein en bevinden zich op grotere afstanden van grotere kernen.



2.2 Data analyse

Toegang tot bovenlokale mobiliteit

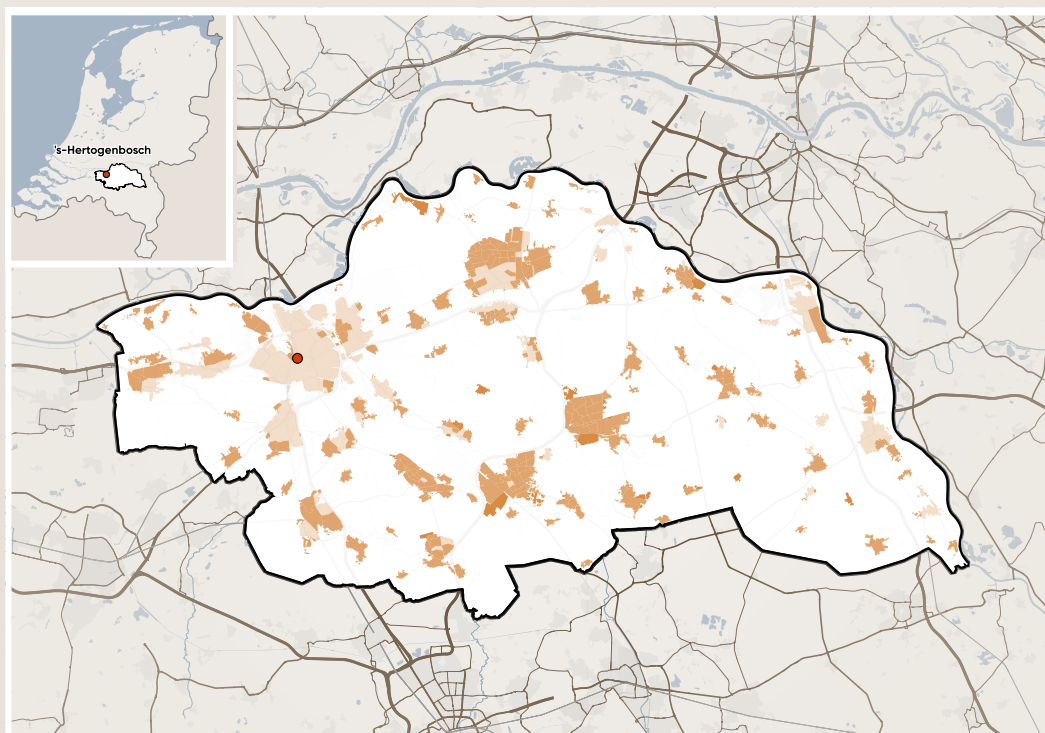
De verschillen in de toegang tot mobiliteit zijn in kaart gebracht op basis van de geografische kenmerken van netwerken en mobiliteitsdienstverlening. Grotere afstanden tot het netwerk en een lagere beschikbaarheid van een auto leiden tot risico's die de bereikbaarheid van inwoners beperken.

Toegang tot bovenlokale mobiliteit	
Toegang doorfietsnetwerk	Afstand
Mate van beschikbaarheid bus	Afstand tot bushalte
Mate van beschikbaarheid bus avond	Afstand tot bushalte met dienstregeling na 20.00
Mate van beschikbaarheid trein	Afstand tot treinstation
Toegang Autonetwerk	Reistijd oprit snelweg
Beschikbaarheid auto	Autobezit per huishouden

De onderstaande kaart toont geografisch de gebieden met hogere, gemiddelde en lagere risico's op het gebied van toegang tot bovenlokale mobiliteit. In kernen en wijken die verder van netwerken en voorzieningen weg liggen en mensen met de regio verbinden, is er een verhoogde kans op verminderde bereikbaarheid.

Het verschil in risicofactor uit zich met name in de (al dan niet) aanwezigheid van trein- en busverbindingen. Mensen woonachtig in kernen met een grote afstand tot deze netwerken hebben minder mogelijkheden voor reizen buiten de eigen kern. Deze mogelijkheden nemen 's avonds en in het weekend nog verder af. Kernen met een goede trein- en busverbinding scoren daarnaast in het algemeen ook hoog op de connectiviteit met andere netwerken (auto en fiets).

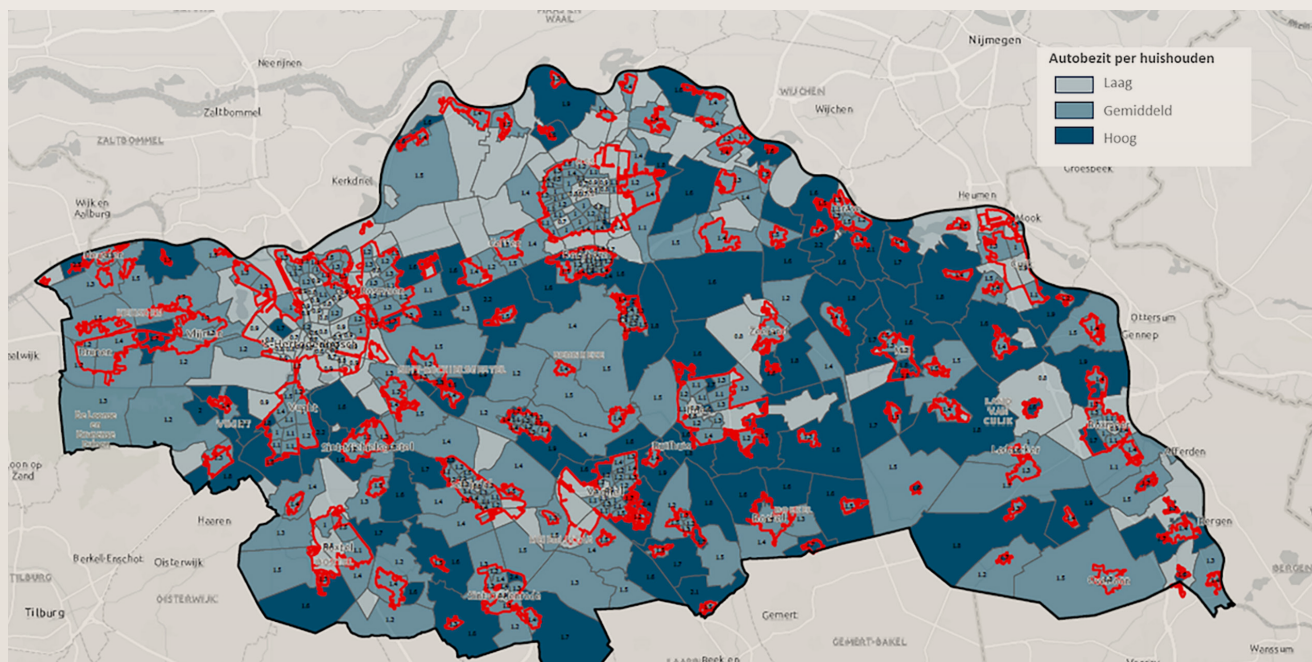
Voor een aantal kernen in de grensregio Noord-Limburg (Landhorst, Stevensbeek) en Gelderland (Lithoijen) en het midden van de regio (Loosbroek, de randen van Grave, Heeswijk-Dinther Uden, Veghel, Sint-Oedenrode en Boekel) is een hoger risico met betrekking tot de toegang tot bovenlokale mobiliteit berekend. Dit is verklaarbaar door het ontbreken van bus- en fietsverbinding naar deze kernen. Bij de grensregio met Noord-Limburg zijn er een aantal kernen ook minder goed verbonden met het bovenlokale fietsnetwerk.



Auto netwerk

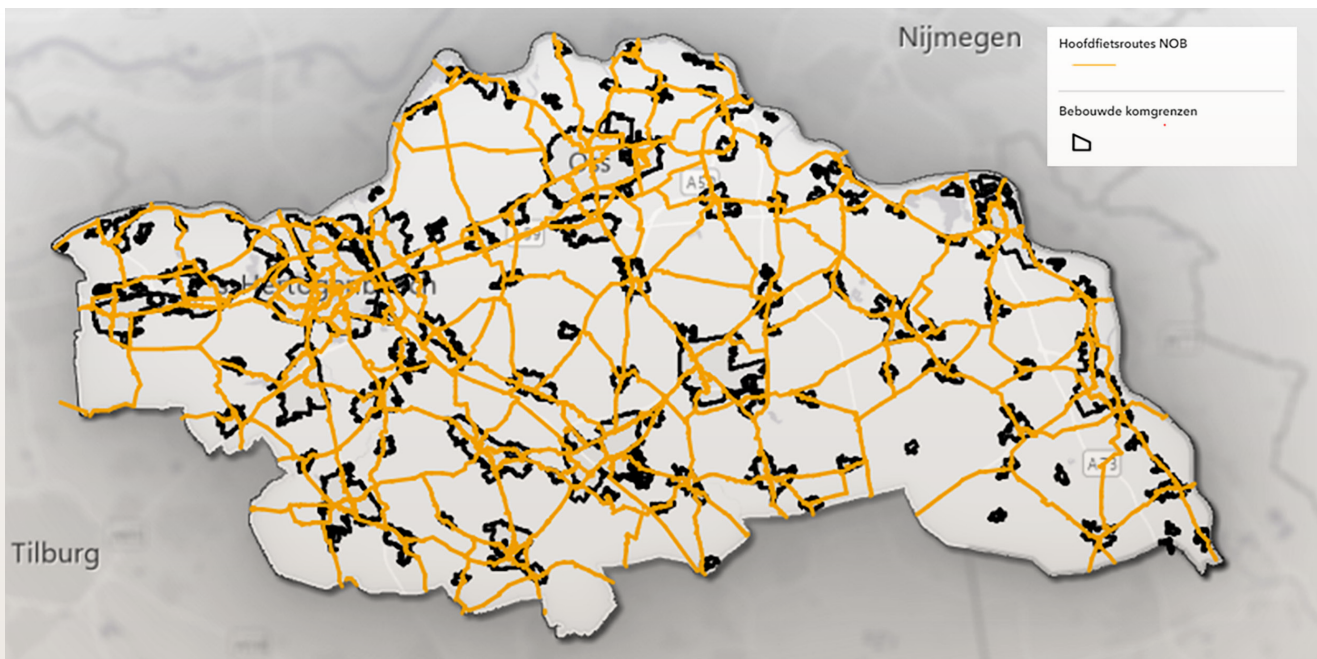
Alle kernen zijn via het autonetwerk goed verbonden en te bereiken met gemeentelijke en provinciale wegen. Al is er een verschil in de afstand tot de snelwegen, vanuit elke kern ben je binnen 12,5 minuut bij de oprit van een snelweg (wanneer er geen file is) en vanuit 70% van de buurten ben je binnen 5 minuten bij een snelweg.

Het verschil in auto bezit per huishouden in RNOB is minimaal, het grootste deel van de buurten heeft 1 tot 1,5 auto's per huishouden. In 20% van buurten hebben huishoudens meer dan 1,5 auto's per huishouden, waarvan 3% meer dan 2 auto's. In 12% van de buurten is er minder dan 1 auto beschikbaar per huishouden.



Fietsnetwerk

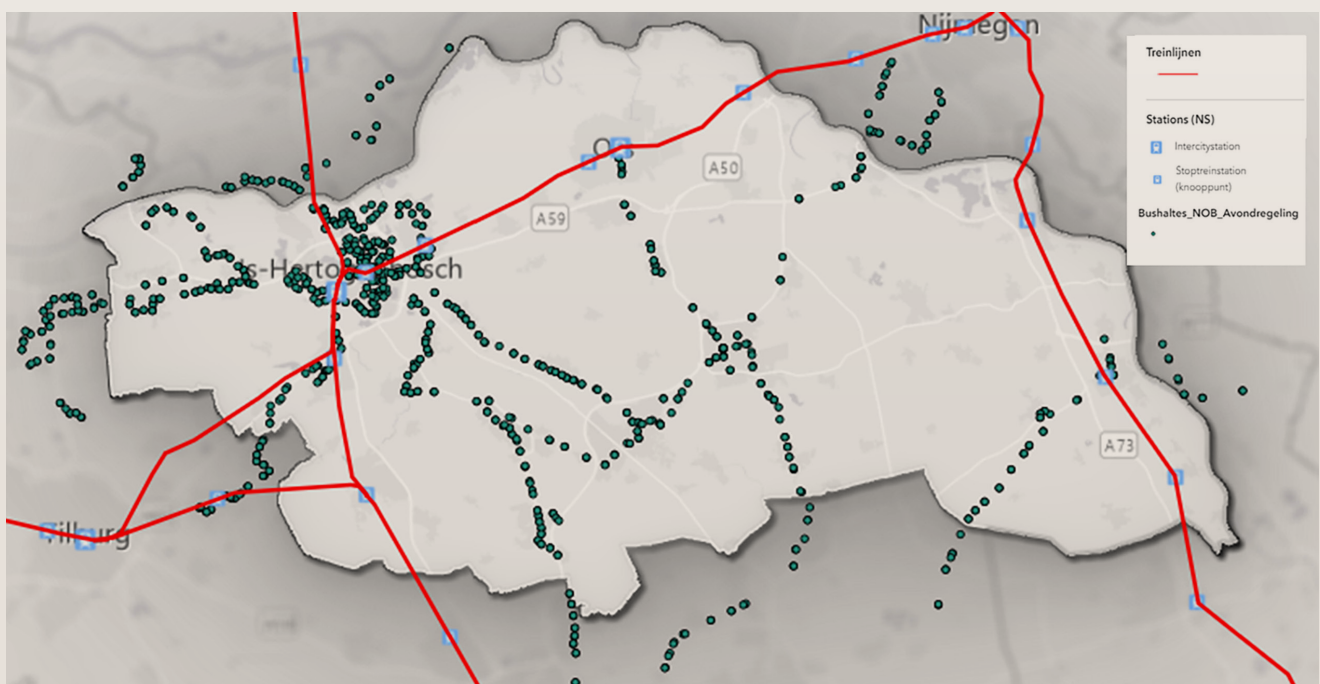
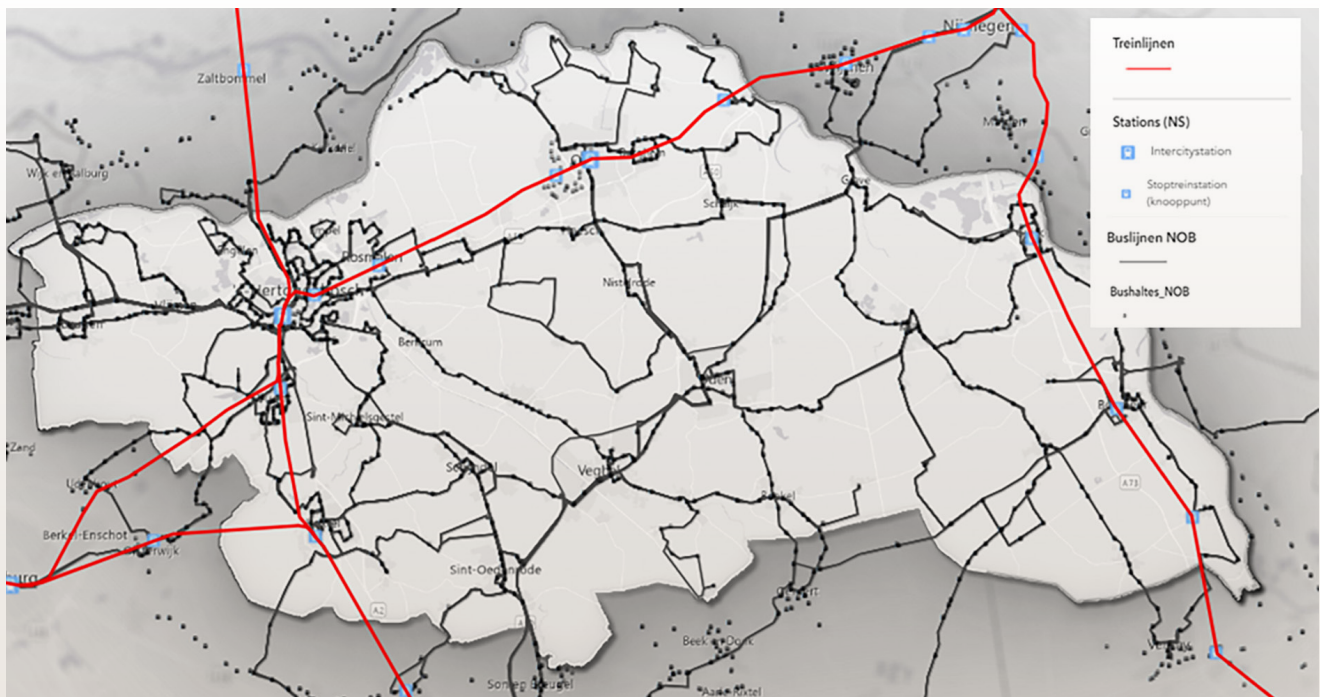
Het regionale (door)fietsroutenetwerk ('hoofd fietsroutes') bevat een aantal missende verbindingen. Vanuit de meeste kernen is een hoofd fietsroute binnen 1 km te bereiken. Er zijn enkele buurten waarbij dit het niet geval is. Dit zijn: Landhorst, Westerbeek inclusief, Stevensbeek, buitengebied De Peel, Vrikkhoven, Neerloon, Holthees, Dieden en De Baarzen. Daarnaast is te zien dat sommige kernen wel verbonden zijn met het hoofd fietsnetwerk maar niet via dit netwerk met alle naastliggende kernen met voorzieningen zoals bijvoorbeeld Loosbroek of Gemonde. Het hoofd fietsnetwerk in het oosten van de regio is minder fijnmazig dan in het westen en midden. De hiërarchie of kwaliteit van de fietsverbindingen is op basis van deze data niet te zien.



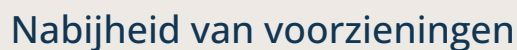
Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer dekt niet alle kernen, voor 53% van de buurten is de afstand tot een bushalte meer dan 400m en voor 28% van de buurten is dit verder dan 800m. De treinverbindingen zijn gekoppeld aan buslijnen (bushalte bij treinstation), met uitzondering van de stations Vierlingsbeek en Oss west. Deze stations zijn wel verbonden met het hoofd fietsroute netwerk.

's Avonds (na 20.00 uur) is er geen busdienstregeling in veel kernen. Op een aantal routes geldt dit ook voor de avond dienstverlening. Opvallend is ook dat de stations Boxtel, Cuijk, Oss West en Ravenstein dan niet meer bereikbaar zijn met de bus.



Er is een variatie aan mobiliteitsdiensten in Regio Noordoost Brabant. Sommige mobiliteitsdiensten zijn enkel voor specifieke doelgroepen toegankelijk (denk aan lokale initiatieven voor ouderen of mensen die minder mobiel zijn). Om deze reden zijn de mobiliteitsdiensten niet meegenomen in de afwegingscriteria. De variantie in mobiliteitsdiensten zijn wel in kaart gebracht.

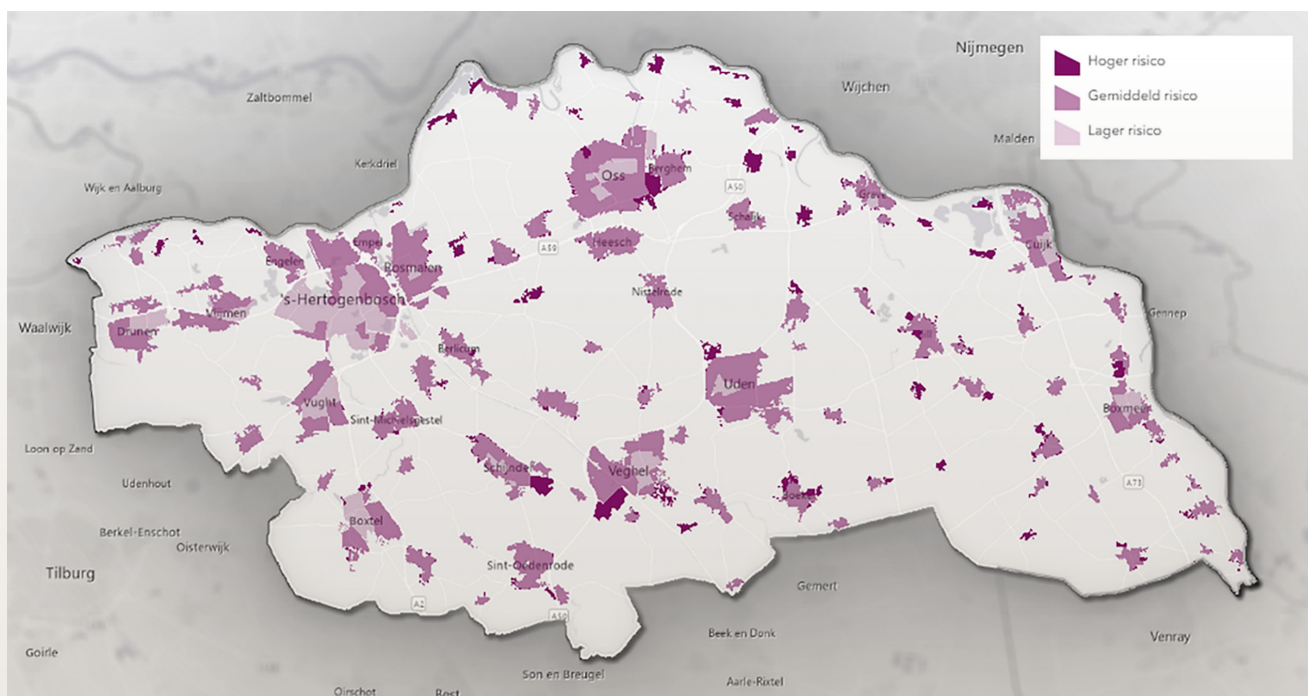


Nabijheid voorzieningen	
Apotheek + Huisarts + Supermarkt	Percentage dekingsgraad per buurt
Ziekenhuis	Afstand met de auto
Basisonderwijs	Afstand te voet
Voortgezet onderwijs	Afstand met de fiets
Sportvoorzieningen	Afstand met de fiets
MBO	Reistijd openbaar vervoer
HBO	Reistijd openbaar vervoer
Universiteit	Reistijd openbaar vervoer
Arbeitsplaatsen	Aantal

Haskoning

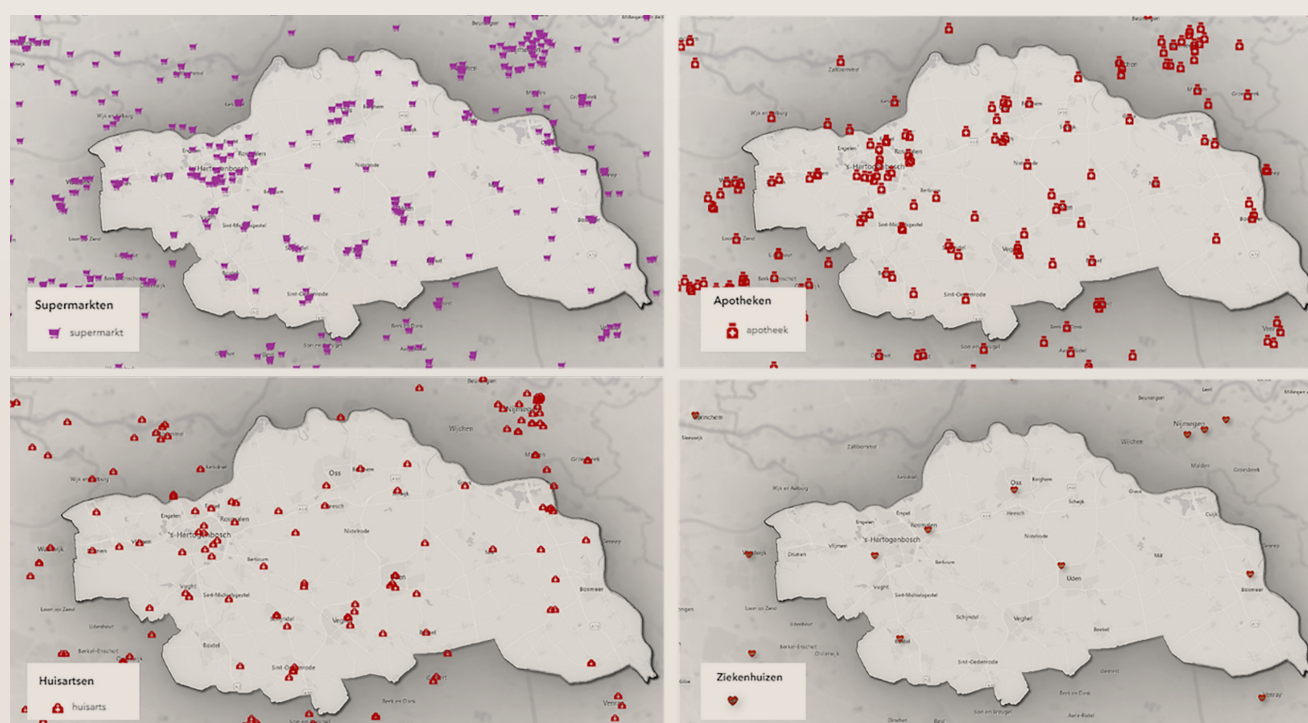
Het aanbod van basisvoorzieningen is logischerwijs makkelijker te bereiken in de centra van de grote kernen. Voor de randen van de grotere kernen en kleine kernen zijn de verschillen groot; zo heeft 's-Hertogenbosch in vergelijking met Oss een grotere diversiteit in aanbod van basisvoorzieningen.

Aan de westkant van de regio is de bereikbaarheid van basisvoorzieningen beter dan de oostzijde. Voor de kernen nabij de (provincie)grens met Gelderland en Noord-Limburg is de bereikbaarheid van basisvoorzieningen beperkter. Het beperkte voorzieningenaanbod in het noordelijke deel van de regio wordt deels veroorzaakt door de natuurlijke barrièrewerking van de Maas. Door de verspreide en afgelegen ligging van de kernen tussen Uden en Boxmeer hebben deze een slechtere bereikbaarheid van basisvoorzieningen.



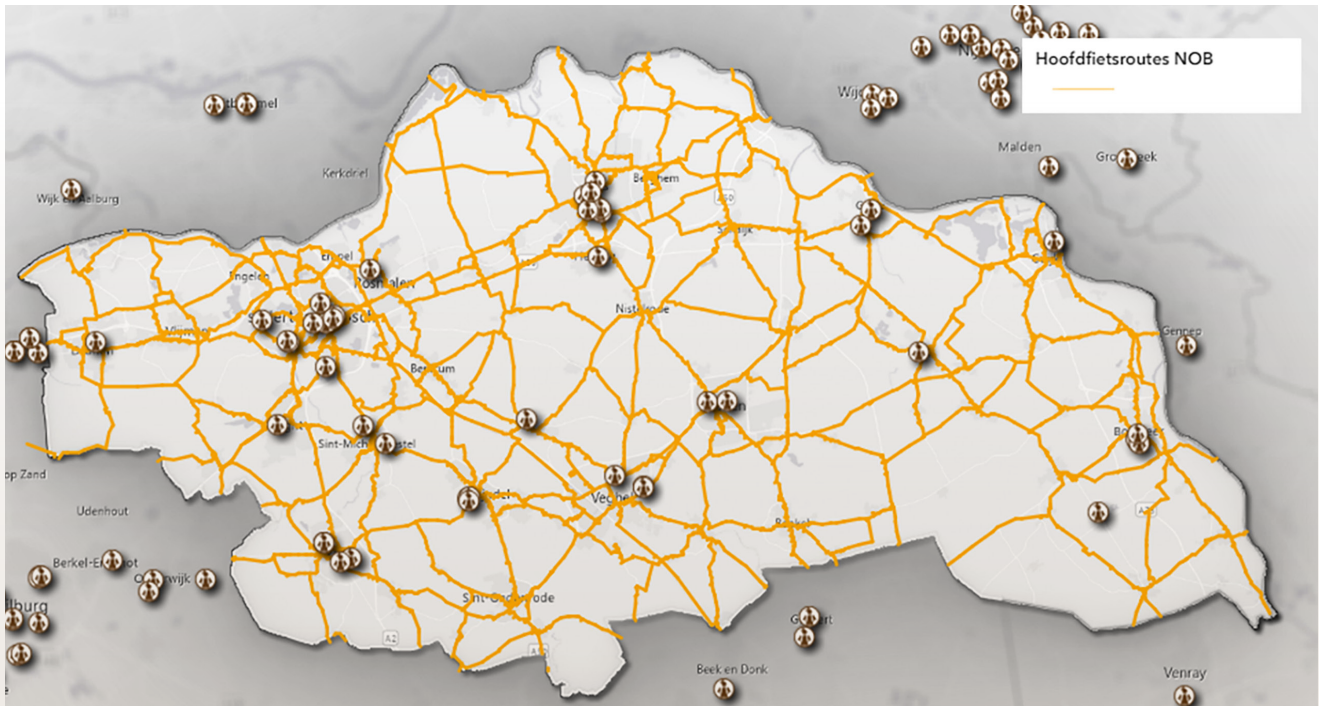
Verdeling supermarkt en zorgvoorzieningen

Supermarkten en zorgvoorzieningen als de huisarts, apotheek en het ziekenhuis zijn verspreid door de regio aanwezig. Er is een groter aantal voorzieningen in zowel grotere als kleinere kernen in het westen en midden ten opzichte van het oosten.



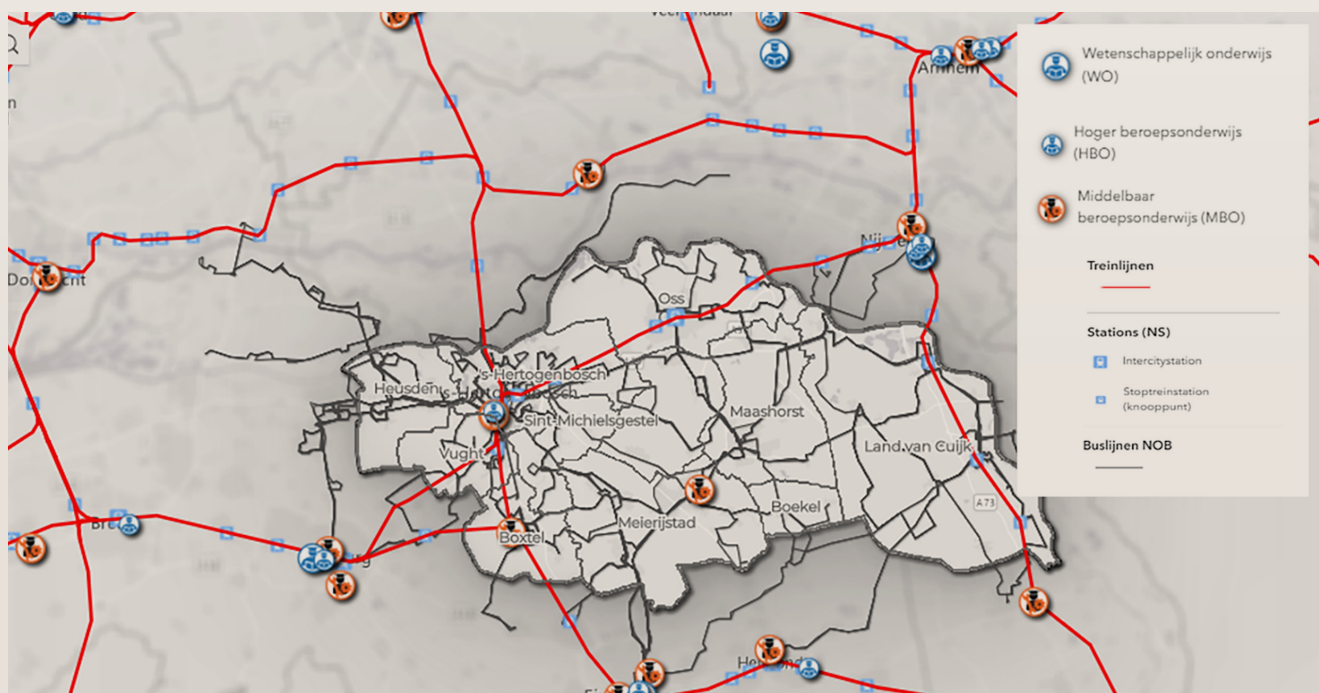
Middelbare scholen en het fietsnetwerk

Middelbare scholen zijn door de hele regio aanwezig, waarbij er meer middelbare scholen in westen zijn. In het oosten en aan de noordelijk en zuidelijke grens zijn de afstanden vanuit de verschillende kernen naar middelbaar onderwijs daardoor relatief groot ($> 7\text{km}$). Vrijwel alle middelbare scholen zijn verbonden met het hoofdfietsnetwerk. Enkel de middelbare school in Stevensbeek lijkt op basis van de data niet aangesloten op het hoofdfietsnetwerk. In de praktijk blijkt er een goede vrijliggende fietsverbinding vanuit Sint Anthonis en Overloon naar Stevensbeek te zijn.



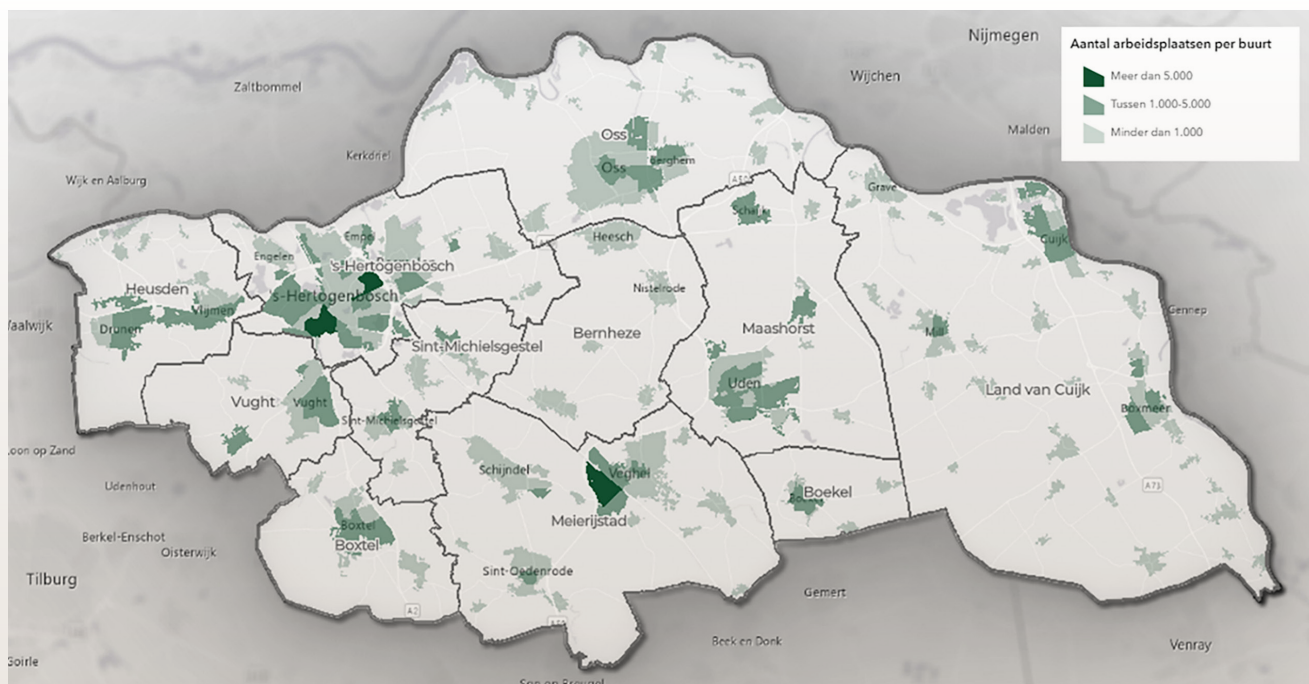
Hoger onderwijs en het openbaar vervoer netwerk

De hoger- en middelbare beroepsonderwijslocaties zijn vanuit de kleine kernen minder goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Dit heeft twee oorzaken: enerzijds zijn veel van de onderwijslocaties gecentreerd in grote kernen, anderzijds zijn niet alle kleine kernen even goed geïntegreerd in het OV-netwerk. Hierdoor kunnen studenten in deze gebieden een verminderde bereikbaarheid ervaren.



Arbeidsplaatsen en toplocaties

Het aantal arbeidsplaatsen is verdeeld over de regio, waarbij in 's-Hertogenbosch en Veghel de hoogste concentratie arbeidsplaatsen per buurt aanwezig zijn. Ook Uden, Oss, Schaik, Zeeland, Boxtel, Vught, Helvoirt, kernen langs de A59, Cuijk, Mill en Boxmeer en Boekel kennen buurten met een hoge dichtheid aan arbeidsplaatsen. Daarnaast zijn er een aantal vitale toplocaties die een belangrijke functie voor de regio vervullen op het gebied van cultuur, onderwijs, gezondheidszorg, centrumgebieden, distributie of kantoorlocaties. Zowel de vitale toplocaties als de gebieden met een hoge concentratie arbeidsplaatsen zijn in het algemeen goed ontsloten door het hoofdfietsnetwerk en het autonetwerk. Het openbaar vervoer netwerk sluit niet overal goed aan. Zo bevinden het Havenkwartiergebied in Veghel, bedrijventerrein Kruisstraat in gemeente 's-Hertogenbosch, vitale toplocaties Bedrijvenpark Laarakker, Health Campus Maasziekenhuis en bedrijventerrein Sterckwijk zich op grote afstand van een bushalte.



Persoonlijke kenmerken

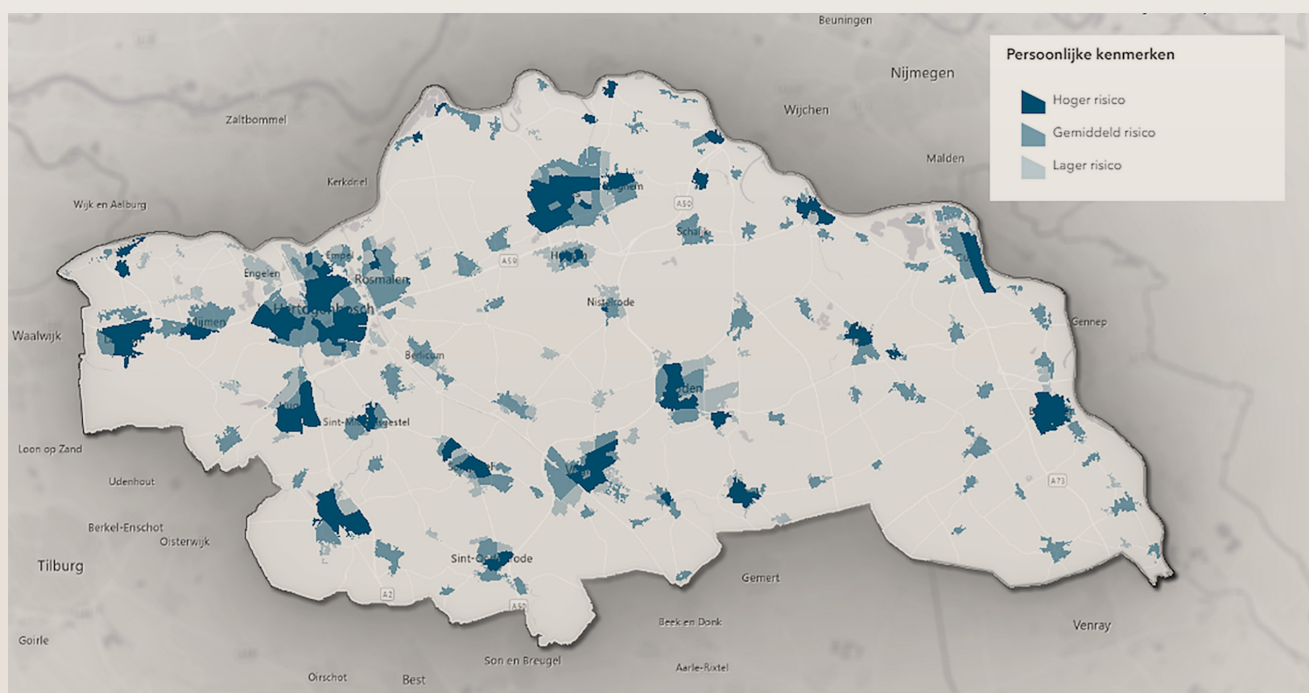
De derde invalshoek van bereikbaarheid is de bereikbaarheid op basis van persoonlijke kenmerken. Op basis van de bureaustudie zijn verschillende doelgroepen die een mogelijk risico lopen op beperking van bereikbaarheid als gevolg van persoonlijke kenmerken geïdentificeerd. In gebieden met een hoger percentage risicogroepen worden door meer mensen drempels en barrières ervaren die zorgen voor een beperking van persoonlijke bereikbaarheid.

Persoonlijke kernmerken	
Migratieachtergrond	Percentage
Laaggeletterdheid	Percentage
Percentage ouderen	Percentage
Beperking in bewegen	Percentage
Moeite met rondkomen	Percentage
Lage veerkracht	Percentage

Onderstaande kaart toont de spreiding van de risicogroepen in de regio en de mate van risico. De kaart geeft inzicht in de gebieden waar zelfredzaamheid lager is, en inwoners naar verwachting meer ondersteuning nodig hebben om gebruik te kunnen maken van het mobiliteitsnetwerk.

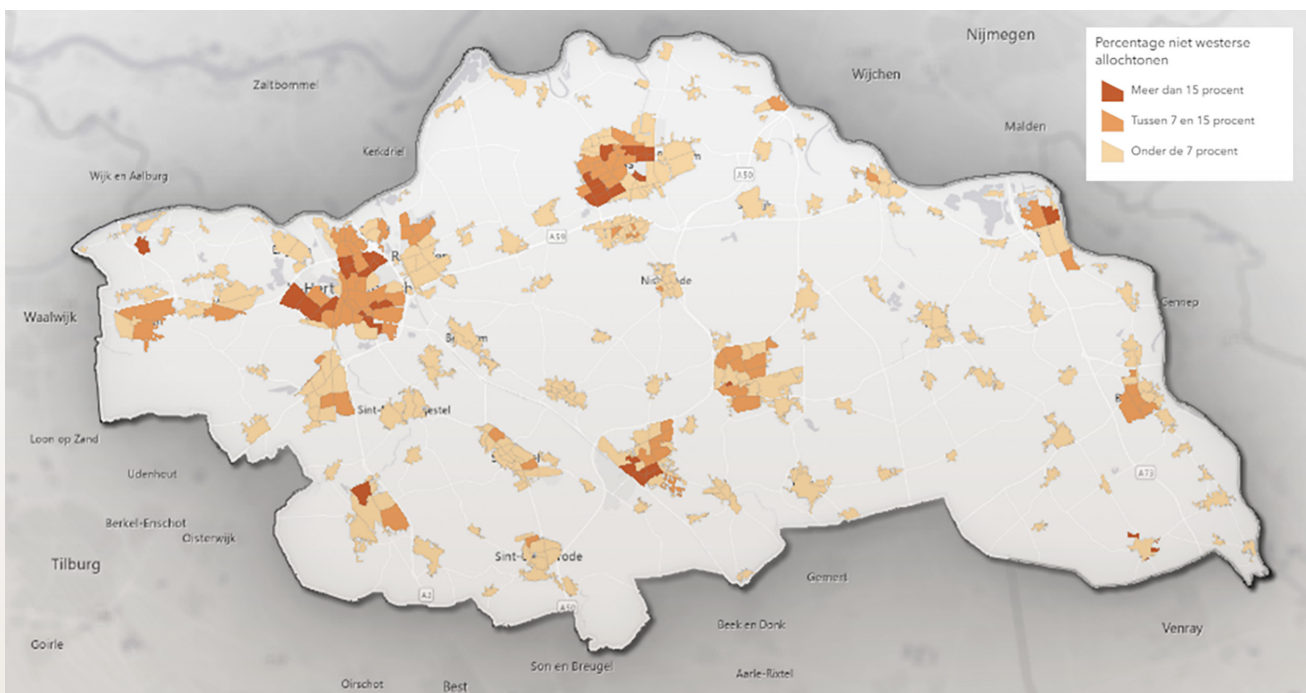
Grote en middelgrote kernen hebben relatief het grootste aandeel risicogroepen die door persoonlijke kenmerken barrières kunnen ervaren bij het maken van een reis. Deze barrières kunnen variëren van te hoge reiskosten door armoede, mogelijke fysieke beperkingen tot moeite met het plannen van een reis. Daarnaast woont er rondom de grote steden een relatief groot aandeel mensen met een lagere veerkracht, waardoor deze groepen kwetsbaarder zijn voor bijvoorbeeld prijsstijgingen van het openbaar vervoer of kosten van brandstof.

Tussen de kleine kernen is er sterke variatie in het aandeel kwetsbare doelgroepen. De aspecten waarin deze kernen verschillen zijn vooral armoede, veerkracht, aandeel ouderen en mobiliteitsbeperkingen. Het aandeel mensen met een migratieachtergrond is in de kleine kernen lager, waardoor taalbarrières een minder groot probleem vormen. Vergrijzing is daarentegen wel sterker in de kleine kernen.



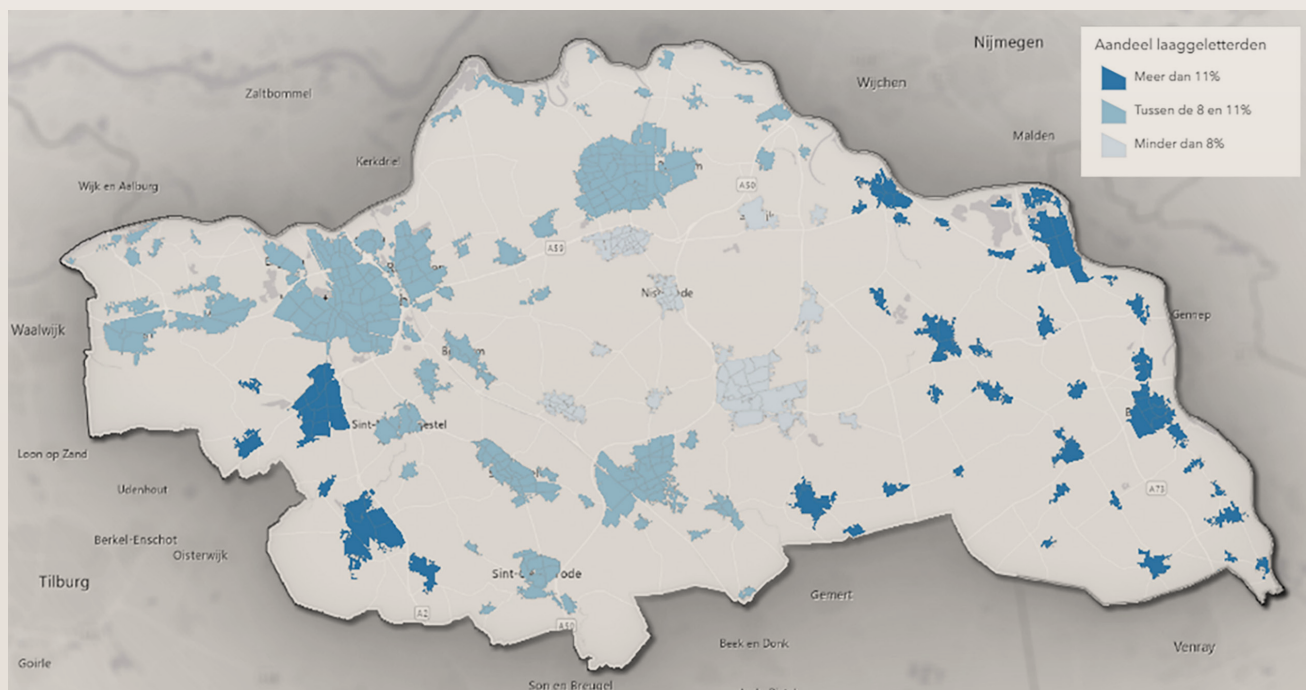
Verdeling inwoners Niet-Westerse Migratieachtergrond

In kleine kernen is het aandeel inwoners met een niet-westerse achtergrond over het algemeen laag, behalve in Oud Heusden en het buitengebied van Overloorn. In grotere kernen woont een gemiddeld aandeel mensen met een niet-westerse achtergrond. Er zijn enkele buurten in 's-Hertogenbosch, Oss, Boxtel, Veghel en Grave met een hogere concentratie.



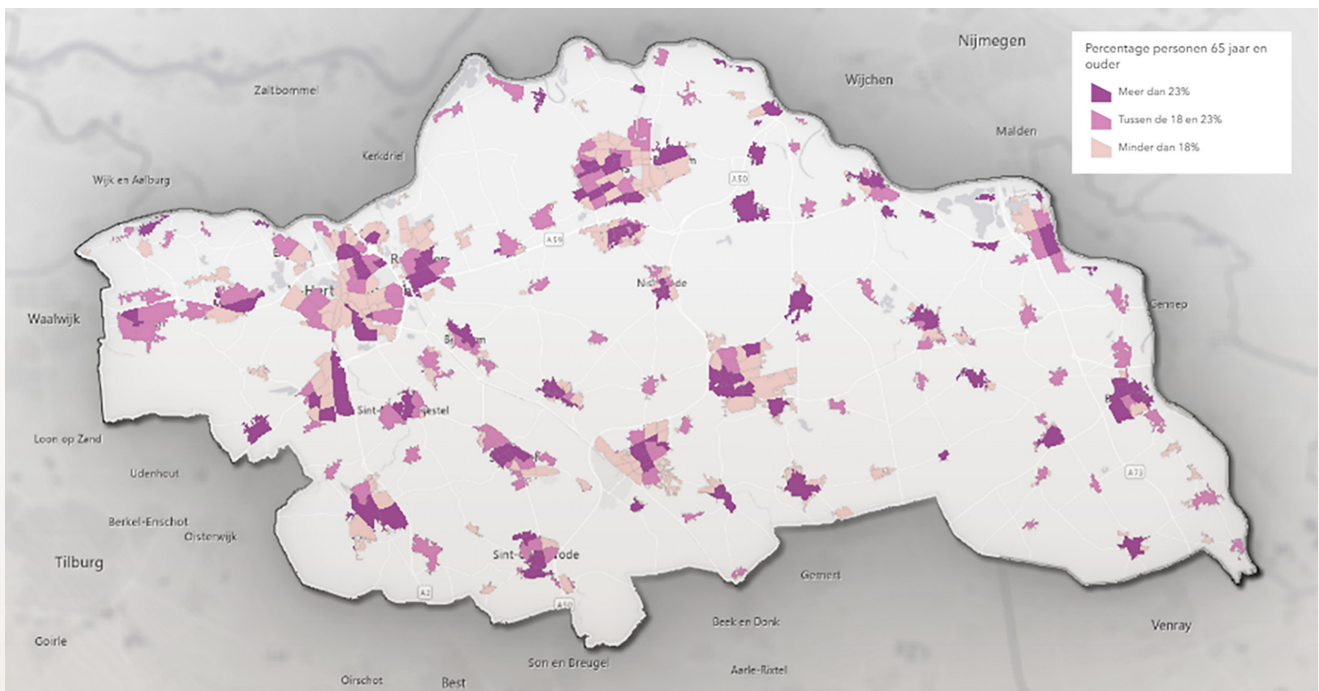
Verdeling relatief aandeel van inwoners laaggeletterdheid

De data van het aandeel inwoners met een lage geletterdheid is alleen op gemeenteniveau inzichtelijk. Er zijn kleine verschillen in de spreiding van het aantal laaggeletterden. In de gemeenten Bernheze en Maashorst is dit relatief laag, in de gemeenten 's-Hertogenbosch, Heusden, Meierijstad, Oss en Sint-Michielsgestel is het aandeel laaggeletterden gemiddeld en in de gemeenten Boekel, Boxtel, Land van Cuijk en Vught is het hoger.



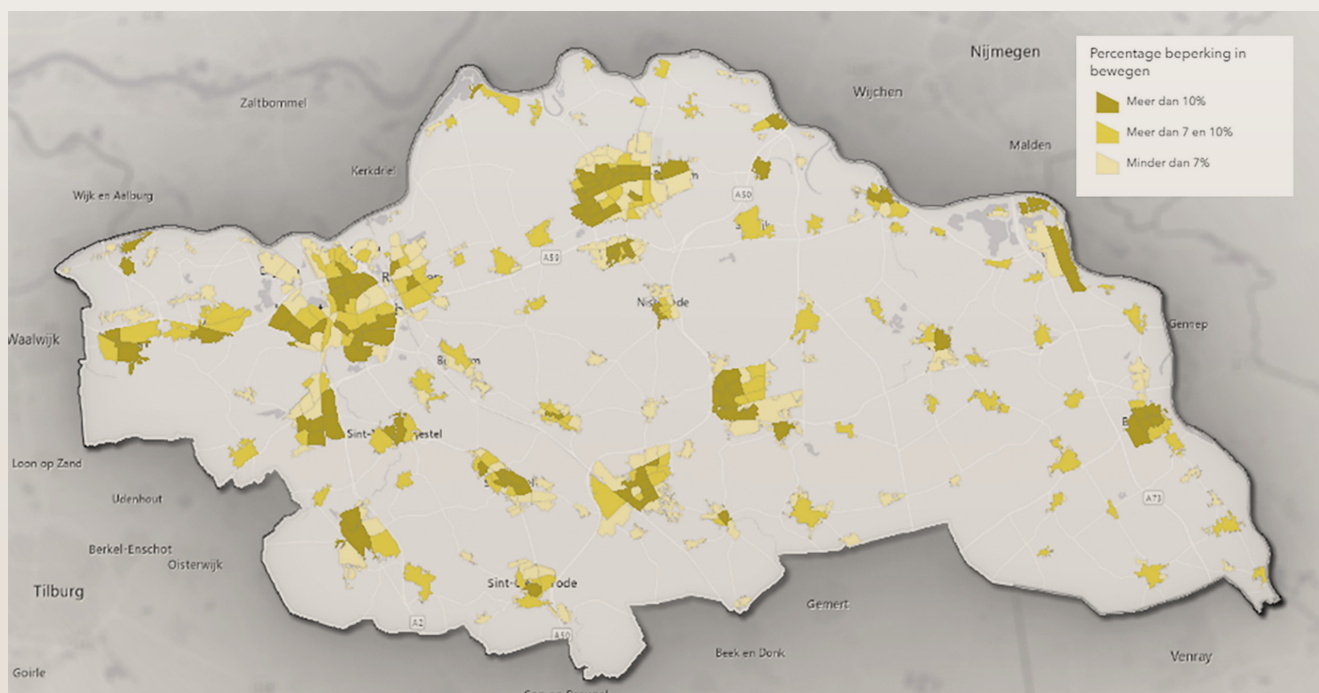
Verdeling relatief aandeel 65 jaar en ouder

Het relatieve aandeel van inwoners met een leeftijd van 65 jaar en ouder varieert door de gehele regio.



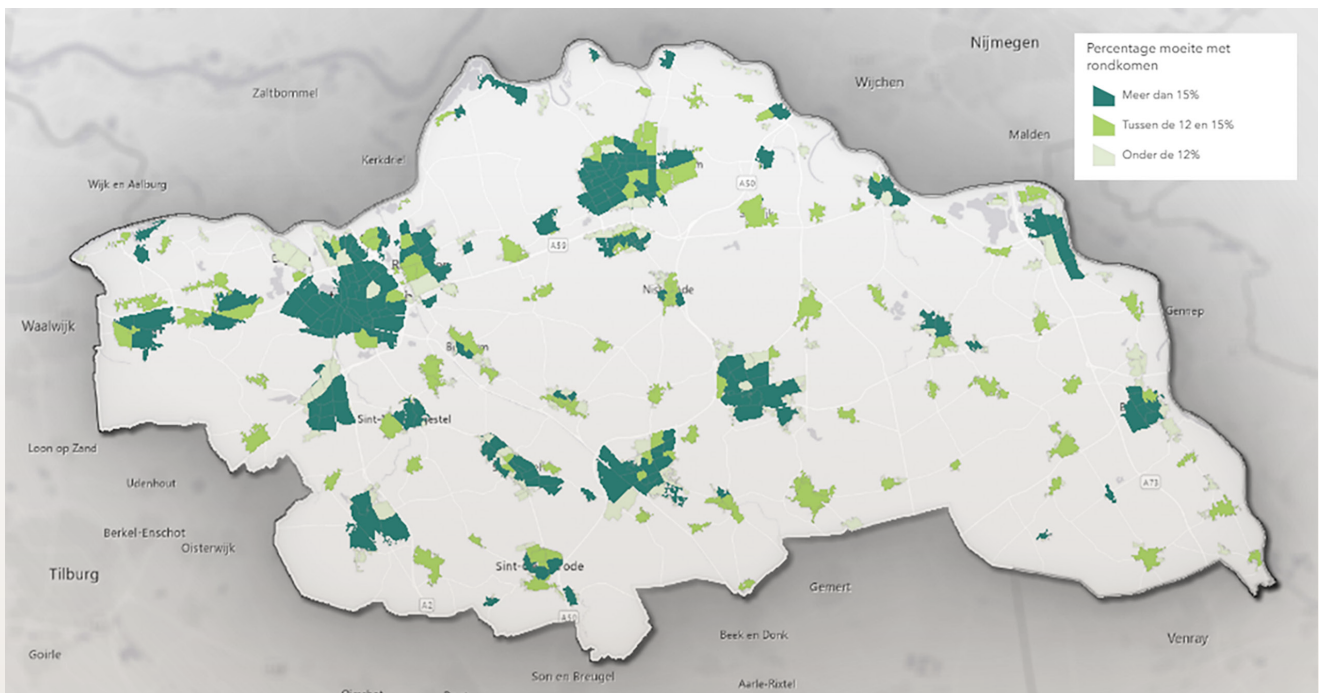
Verdeling relatief aandeel van inwoners met een beperking in bewegen

Het aandeel inwoners met een beperking in bewegen is het hoogst in delen van grote en middelgrote kernen (Boxmeer, Boxtel, Cuijk, Drunen, Erp, Grave, Heesch, Heeschwijk-Dinther, 's-Hertogenbosch, Mill, Nistelrode, Oss, Rosmalen, Schijndel, Sint-Michielsgestel, Sint-Oedenrode, Uden, Vlijmen). In kleinere kernen is het aandeel laag of gemiddeld, met uitzondering van Heusden, Herpen, Katwijk, delen van Lith en Oud Heusden.



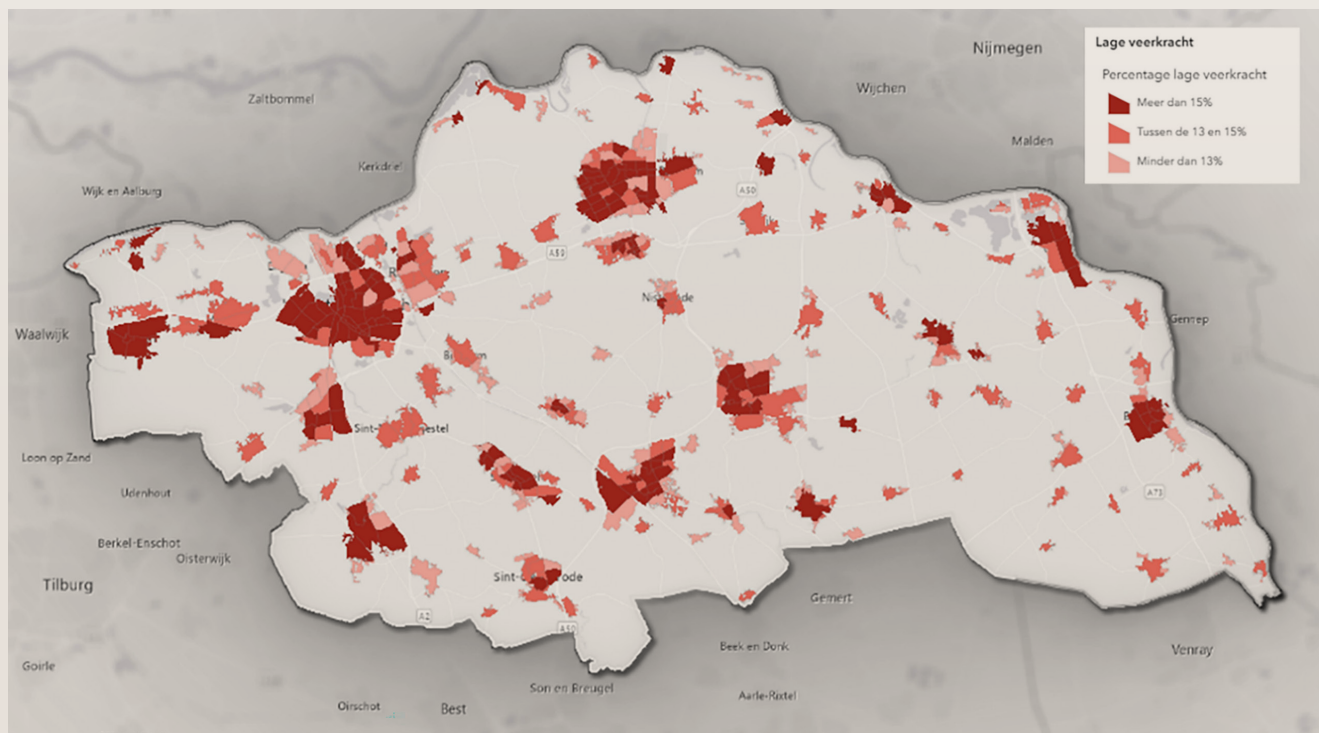
Verdeling relatief aandeel van inwoners die moeite hebben met rondkomen

Het aandeel inwoners die moeite hebben met rondkomen is het hoogst in delen van grote en middelgrote kernen (Boxmeer, Boxtel, Cuijk, Drunen, Grave, Heesch, Heeschwijk-Dinther, 's-Hertogenbosch, Mill, Nistelrode, Oss, Rosmalen, Schijndel, Sint-Michielsgeste, Sint-Oedenrode, Uden, Veghel, Vlijmen, Vught). In kleinere kernen is het aandeel over het algemeen laag of gemiddeld, met uitzondering van Boskant, Heusden, Herpen, Lith, Megen, Nijnsel, Oijen, Oud Heusden, Stevensbeek, en delen van Ravenstein, Westerbeek.



Verdeling relatief aandeel van inwoners met een lage veerkracht

Het aandeel inwoners met een lage veerkracht is het hoogst in delen van grote en middelgrote kernen (Boekel, Boxmeer, Boxtel, Cuijk, Drunen, Grave, Heesch, Heeschwijk-Dinther, 's-Hertogenbosch, Mill, Nistelrode, Oss, Rosmalen, Schijndel, Sint-Michielsgeste, Sint-Oedenrode, Uden, Vlijmen, Vught). In kleinere kernen is het aandeel over het algemeen laag of gemiddeld, met uitzondering van Heusden, Herpen, Megen, Odiliapeel, Oud Heusden, Sint Hubert en delen van Lith, Maren-Kessel en Ravenstein.



2.3 Methode mobiliteitsprofielen en data-analyse

Het ontwikkelen van mobiliteitsprofielen was een iteratief proces. De opbouw begon met een uitgebreid literatuuronderzoek, waarbij bereikbaarheidsaspecten zijn geselecteerd. Deze aspecten zijn vervolgens omgezet in meetbare indicatoren. Met behulp van data-analyse zijn representatieve mobiliteitsprofielen opgebouwd. In de laatste stap zijn deze profielen door expert judgement verrijkt.

Definiëren van bereikbaarheidsaspecten en identificeren variabelen

Met behulp van een uitgebreid literatuuronderzoek zijn de invalshoeken van het concept bereikbaarheid, waarop de mobiliteitsprofielen zijn gebaseerd, vastgesteld. Aan de hand van deze invalshoeken zijn representatieve bereikbaarheidsaspecten geïdentificeerd, waar vervolgens de data voor is verzameld.

Data verzameling en verwerking

Op basis van de gedefinieerde bereikbaarheidsaspecten zijn meetbare variabelen gedefinieerd en datasets opgebouwd waarmee de data-analyse is uitgevoerd. Voor deze stap is gebruik gemaakt van openbare databronnen. In een aantal gevallen is de data verrijkt om deze bruikbaar te maken voor het bepalen van de bereikbaarheidsaspecten. Een voorbeeld hiervan is de reistijd tot onderwijsinstellingen met OV, wat door middel van de Network Analyst in ArcGIS Pro is berekend.

Na de data-verzameling en -analyse zijn representatieve indicatoren voor beperkingen in mobiliteit bepaald, uitgedrukt in minimum- en maximumwaarden. Op deze manier is op individueel niveau het risico op mobiliteitsbeperkingen beoordeeld, wat een genuanceerder beeld op heeft geleverd.

Per criteria zijn grenswaarden bepaald. Deze grenswaarden zijn gekozen op basis van andere onderzoeken en data analyses (afstand bushaltes, afstand voorzieningen), algemeen gehanteerde grenswaarden in het vakgebied (bijvoorbeeld 7 km fietsen voor middelbare scholieren, 15 min reistijd), of de spreiding in de data (autobezit en persoonlijke kenmerken).

Alle data zijn op het kleinste schaalniveau van vierkantstatistieken of buurtniveau ingeladen. De data met betrekking tot laaggeletterdheid was in het kleinste aggregatieniveau op gemeenteniveau beschikbaar. De data-items waarvoor de indicatoren op vierkantstatistiek niveau zijn berekend, zijn vervolgens geschaald naar buurt- en wijkniveau door het gewogen gemiddelde (o.b.v. inwonersaantal) te berekenen.

Thema	Categorie	Eenheid	Databron	Risico op beperking van mobiliteit					
				Lager risico		Gemiddeld risico		Hoog risico	
				Min	Max	Min	Max	Min	Max
Algemene demografie	Inwoners	Aantal	CBS Wijk, buurt & vierkantstatistieken	-	-	-	-	-	-
	Geslacht	Verdeling	CBS Wijk, buurt & vierkantstatistieken	-	-	-	-	-	-
	Leeftijd	Verdeling	CBS Wijk, buurt & vierkantstatistieken	-	-	-	-	-	-
	Inkomen	Verdeling	CBS Wijk, buurt & vierkantstatistieken	-	-	-	-	-	-
Toegang tot mobiliteit	Auto bezit	Per huishouden	CBS Wijk, buurt & vierkantstatistieken	≥1.5	9999	≥1	<1.5	≥-9999	<1
	Auto netwerk	Reistijd tot snelweg	GIS-analyse o.b.v. NWB	-9999	<2	≥2	<7	≥7	9999
	Mate van beschikbaarheid trein	Afstand	CBS Wijk, buurt & vierkantstatistieken	-9999	<4	≥4	<7	≥7	9999
	Mate van beschikbaarheid bus	Afstand in meters	GIS-analyse i.c.m. OpenOV.nl	-9999	<400	≥400	<800	≥800	9999
	Doorfiets netwerk	Afstand in meters	GIS-analyse i.c.m. MMMP	-9999	<300	≥300	<600	≥600	9999
	Mate van beschikbaarheid bus avond	Afstand bushalte na 20.00u	OpenOV.nl i.c.m. Moovit	-9999	400	≥400	<800	≥800	9999
Nabijheid van voorzieningen	Apotheek+Huisarts+Supermarkt	percentage	GIS-analyse o.b.v. OSM POI/ VZ Info	≥0,5	≤1	≥0,25	<0,5	0	<0,25
	Ziekenhuis	Kilometer	CBS Wijk, buurt & vierkantstatistieken	-9999	<7	≥7	<15	≥15	9999
	Basisonderwijs	Kilometer	CBS Wijk, buurt & vierkantstatistieken	-9999	<1	≥1	<2	≥2	9999
	Voortgezet onderwijs	Kilometer	CBS Wijk, buurt & vierkantstatistieken	-9999	<2	≥2	<7	≥7	9999
	Sportvoorzieningen	Meter	GIS-analyse i.c.m. DSA	-99999	<500	≥500	<1000	≥1000	99999
	MBO	Reistijd	GIS-analyse i.c.m. DUO data	-9999	<25	≥25	<50	≥50	9999
	HBO	Reistijd	GIS-analyse i.c.m. DUO data	-9999	<25	≥25	<50	≥50	9999
	Universiteit	Reistijd	GIS-analyse i.c.m. DUO data	-9999	<60	≥60	<80	≥80	9999
	Arbeidsplaatsen	Aantal	GIS-analyse i.c.m. BBMA 2019	≥1200000	<99999999	≥400000	<1200000	≥-99999	<400000
Persoonlijk kenmerken	Migratieachtergrond	Percentage	CBS Wijk, buurt & vierkantstatistieken	-9999	<7	≥7	<15	≥15	9999
	Laaggeletterdheid	Percentage	GeletterdheidInZicht dashboard Nederland	-9999	<8	≥8	<11	≥11	9999
	Percentage ouderen	Percentage	CBS Wijk, buurt & vierkantstatistieken	-9999	<18	≥18	23	≥23	9999
	Moeite met rondkomen	Percentage	buurtatlas.vzinfo.nl	999	<12	≥12	<15	≥15	9999
	Beperking in bewegen	Percentage	buurtatlas.vzinfo.nl	-9999	<7	≥7	<10	≥10	9999
	Lage veerkracht	Percentage	buurtatlas.vzinfo.nl	-9999	<13	≥13	<15	≥15	9999

Interpretatie data en toedeling kernen

De mobiliteitsprofielen zijn in een iteratief proces ontwikkeld. Om deze profielen betekenis te geven, zijn ze geografisch in kaart gebracht. Met de regionale context en opschaalbaarheid naar andere regio's in gedachten, zijn de profielen verder gedetailleerd. Hierbij is betekenis gegeven aan de profielen op basis van het risico per invalshoek. Een clustering van de 3 risico's per invalshoek resulteerde in 8 onderscheidende profielen, waarvan er 7 in de regio Noordoost Brabant voorkomen. De onderstaande tabel geeft de clustering van risico per invalshoek en toedeling aan het mobiliteitsprofiel weer.

De mobiliteitsprofielen zijn als volgt toebedeeld aan de verschillende kernen:

- 1 tot meerdere wijken per kern: dominante mobiliteitsniveau binnen de bebouwde komgrens
- Kern is onderdeel van het wijk niveau van een grote kern: dominante buurniveau binnen de bebouwde kom.

Toegang tot bovenlokale mobiliteit	Nabijheid van voorzieningen	Persoonlijke kenmerken	Mobiliteitsprofiel
Hoger risico Gemiddeld risico	Hoger risico Hoger risico	Lager risico Lager risico	1: Eenvoudig en onafhankelijk
Hoger risico Hoger risico	Gemiddeld risico Lager risico	Lager risico Lager risico	2: Afgelegen en eigen
Gemiddeld risico Gemiddeld risico Lager risico Lager risico	Gemiddeld risico Lager risico Gemiddeld risico Lager risico	Gemiddeld risico Gemiddeld risico Gemiddeld risico Gemiddeld risico	3: Gezellig en toegankelijk
Gemiddeld risico Gemiddeld risico Lager risico Lager risico	Gemiddeld risico Lager risico Gemiddeld risico Lager risico	Lager risico Lager risico Lager risico Lager risico	4: Verbonden en mobiel
Gemiddeld risico Gemiddeld risico Lager risico Lager risico	Gemiddeld risico Lager risico Gemiddeld risico Lager risico	Hoger risico Hoger risico Hoger risico Hoger risico	5: Bruisend en divers
Hoger risico Hoger risico Hoger risico Hoger risico Gemiddeld risico Gemiddeld risico	Hoger risico Hoger risico Gemiddeld risico Gemiddeld risico Hoger risico Hoger risico	Hoger risico Gemiddeld risico Hoger risico Gemiddeld risico Hoger risico Gemiddeld risico	6: Afgelegen en divers
Lager risico Lager risico	Hoger risico Hoger risico	Hoger risico Gemiddeld risico	7: Verbonden maar lokaal
Lager risico Hoger risico Hoger risico	Hoger risico Lager risico Lager risico	Lager risico Hoger risico Gemiddeld risico	8. Uniek

3. Burgerperspectieven

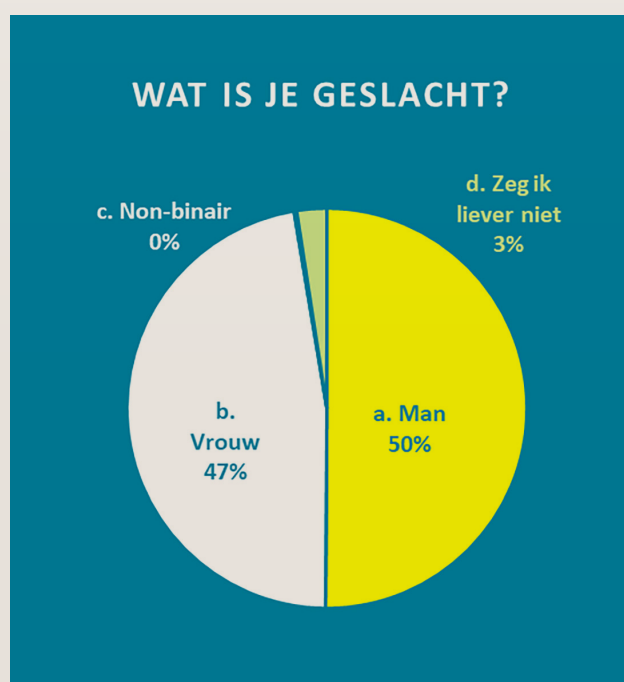
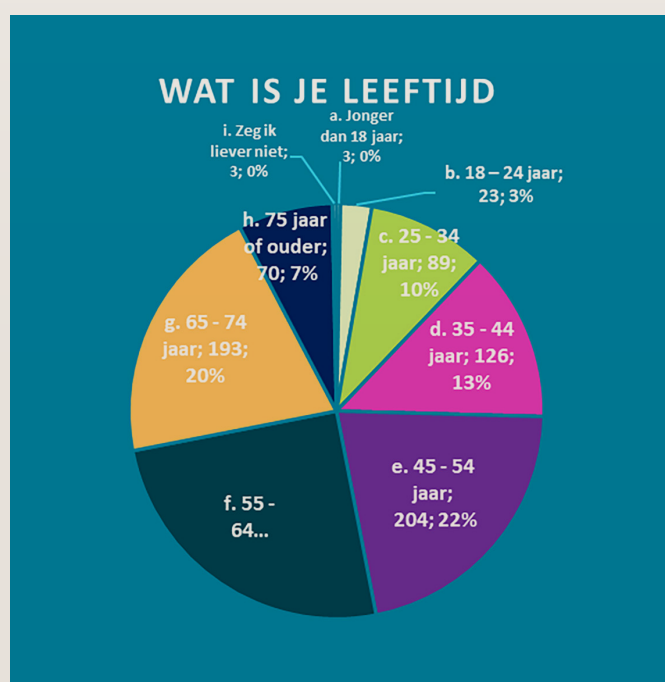
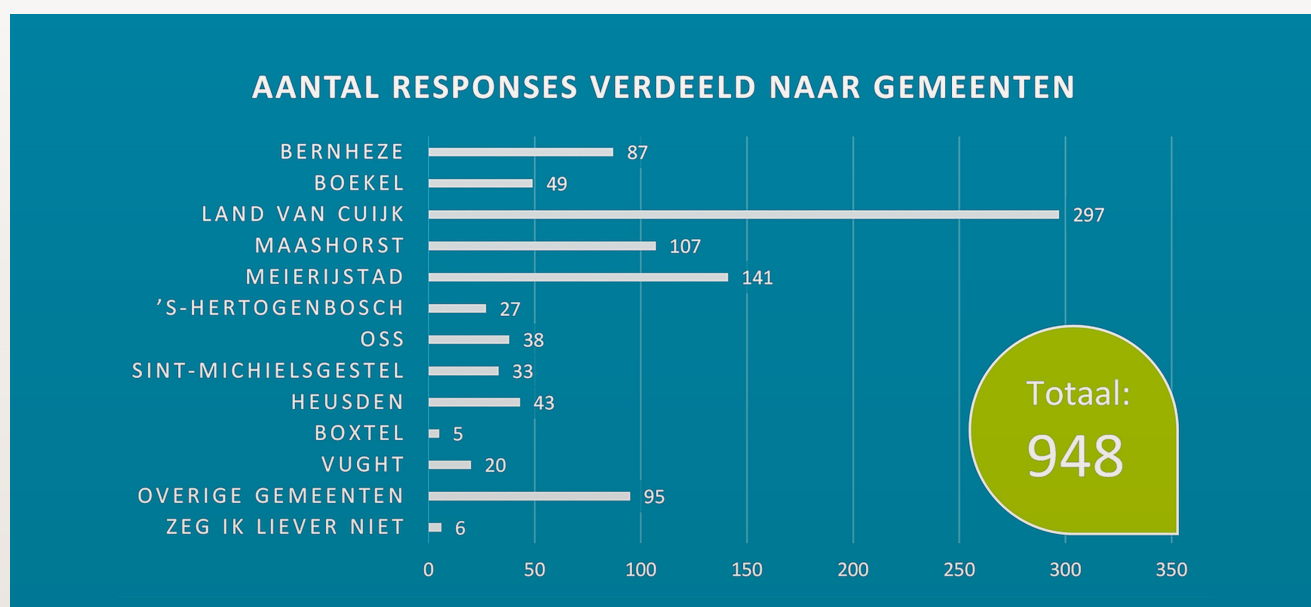
3.1 Verdieping vragenlijstonderzoek

Een uitgebreide vragenlijst vroeg respondenten naar persoonlijke mogelijkheden en beleving van bereikbaarheid. 948 respondenten hebben de complete vragenlijst ingevuld.

3.1.1 Resultaten

Respondenten

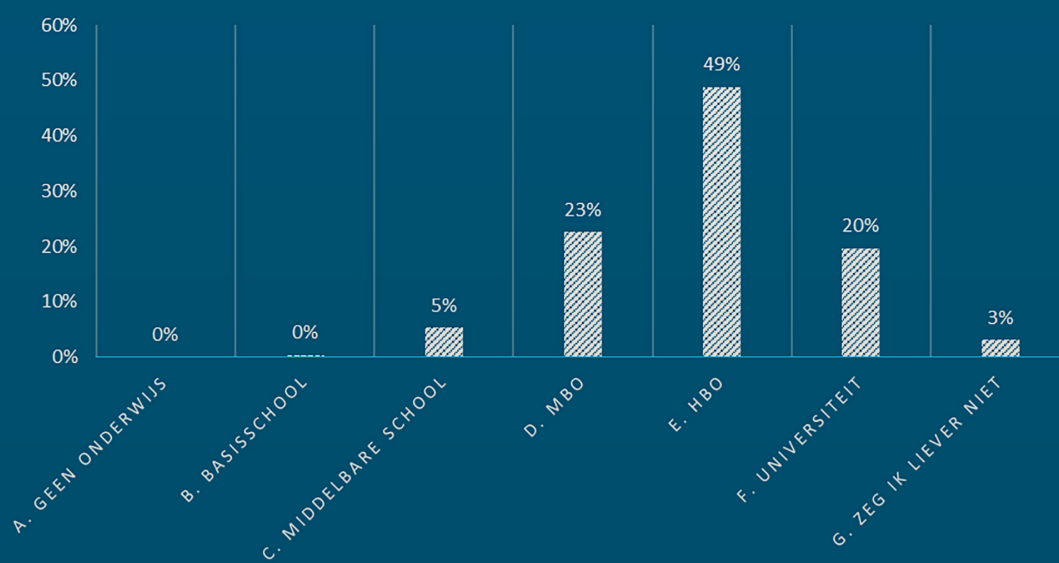
De vragenlijst is door 948 respondenten, woonachtig in de verschillende gemeenten van de regio, compleet ingevuld. De respondenten vallen binnen de leeftijdscategorie 18 t/m 75 jaar of ouder. De de leeftijdsgroep 55 tot 64 jaar is het meest vertegenwoordigd, echter blijven de groepen 45 t/m 54 jaar en 65 t/m 74 jaar niet ver achter. De verhouding man-vrouw is ongeveer gelijk.



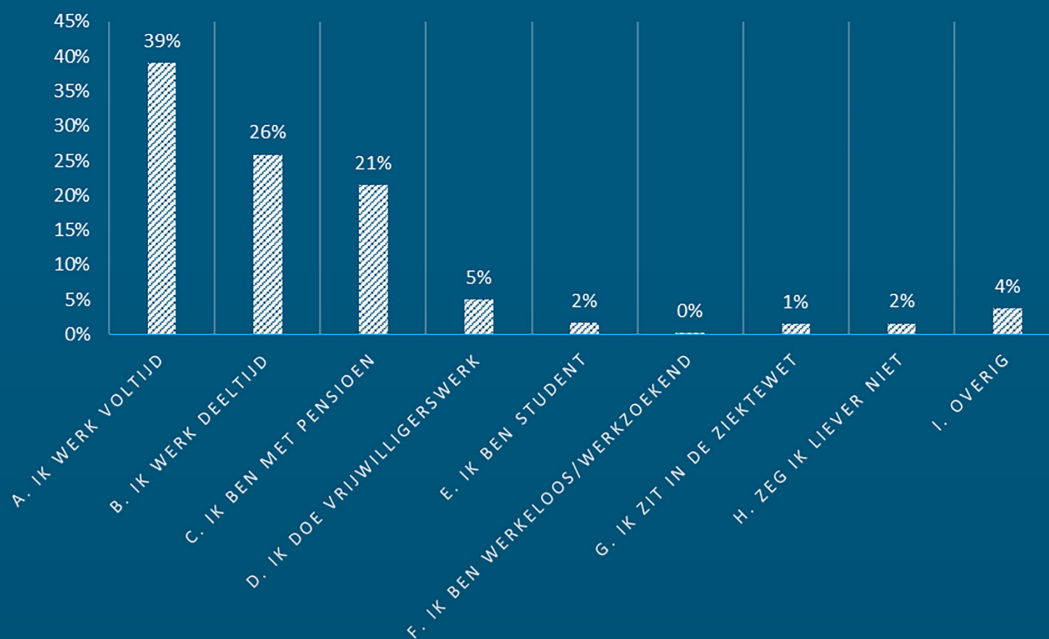
Meer dan 75% vormt zijn/haar huishouden met partner (en thuiswonend(e) kind(eren)). Ongeveer de helft van de ondervraagden is HBO geschoold en de meeste werken voltijd, deeltijd of zijn met pensioen.



WAT IS JE HOOGSTGENOTEN OPLEIDING?



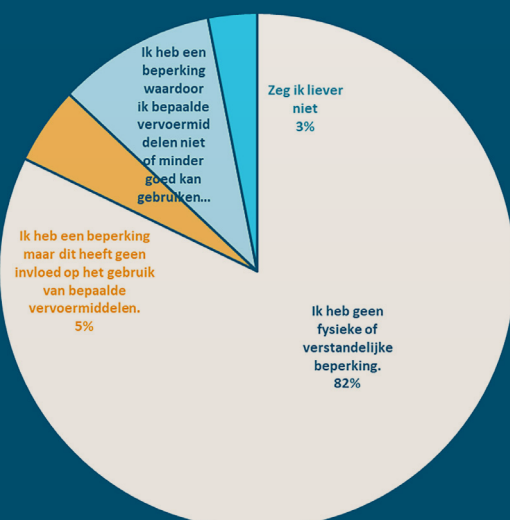
WAT IS JE WERKSITUATIE?



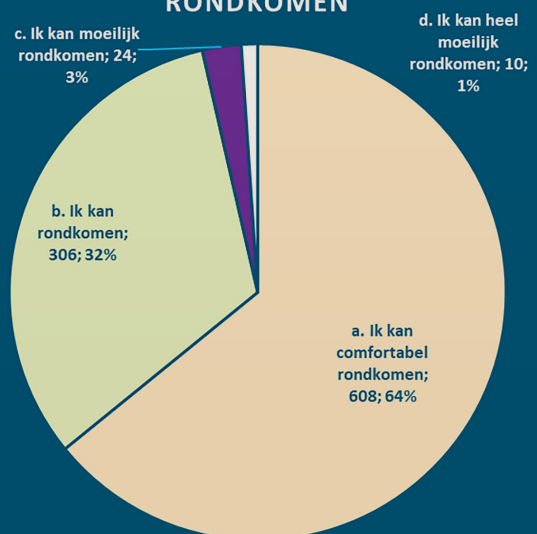
10% van de ondervraagden geeft aan door zijn/haar beperking bepaalde vervoermiddelen niet of minder goed te kunnen gebruiken. 4% van de ondervraagden kan (heel) moeilijk rondkomen. Vrijwel iedere ondervraagde spreekt (heel) goed Nederlands en de meeste ondervraagden (88%) kunnen (heel) goed overweg met digitale hulpmiddelen zoals een telefoon of computer.

De meeste ondervraagden zijn in staat te reizen zonder hulp van anderen, hoewel een kleine 30% ook gebruik maakt van hulp van anderen. Indien mensen samen reizen, is dit m.n. met hun partner, familie of vrienden.

FYSIEKE MOGELIJKHEDEN

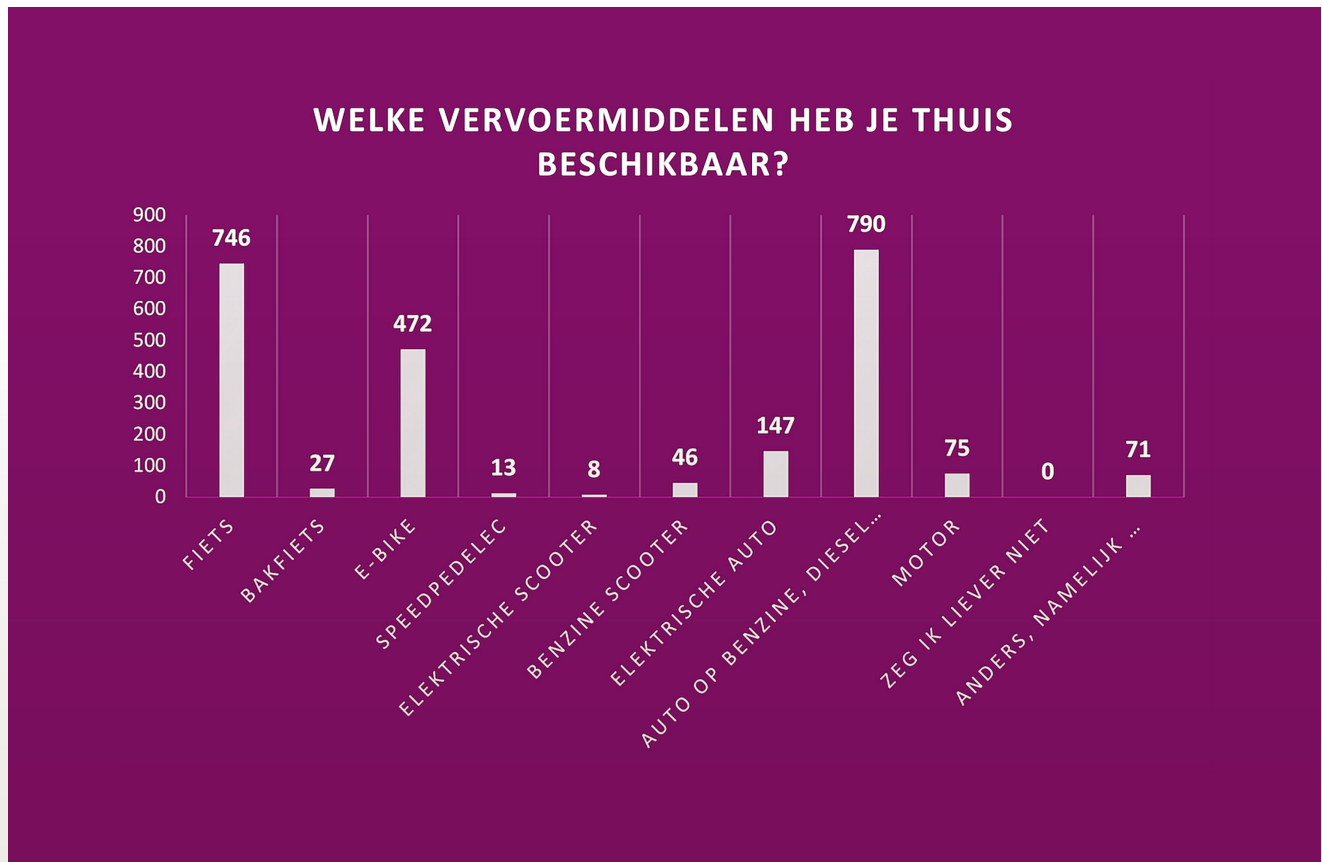


RONDKOMEN



Beschikking over een vervoermiddel:

Voor het totaal aantal ondervraagden in de regio geldt dat vrijwel iedereen beschikking heeft over een vervoersmiddel, waarbij het aandeel dat een auto (benzine, diesel of LPG), fiets of e-bike heeft veruit het grootst is. Opvallend is dat de helft van de personen inmiddels een e-bike ter beschikking heeft.



Beschikking over een auto

Ondervraagden die niet de beschikking hebben over een auto hebben hier verschillende redenen voor. Bij de antwoordoptie 'Anders, namelijk...' zijn er medische gezondheidsredenen genoemd en er is aangegeven dat men geen rijbewijs heeft.

Waarom heb je geen beschikking over een auto?



Het aandeel ondervraagden dat beschikking heeft over een auto (benzine, diesel of LPG) geeft aan dat zij een elektrische auto (nog) te duur te vinden en/of vinden dat de afstand die ze kunnen rijden met een elektrische auto (nog) te kort is.

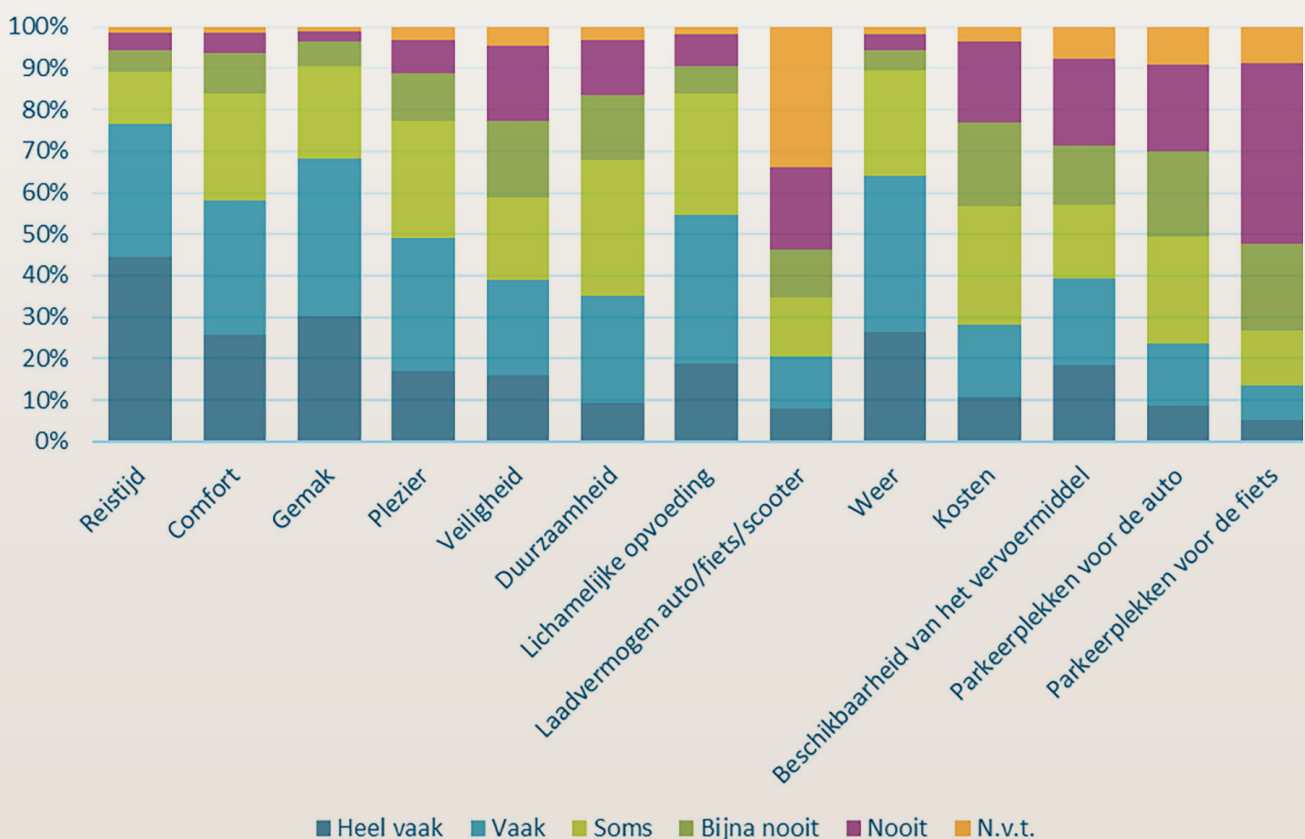
Het aandeel ondervraagden dat beschikking heeft over een elektrische auto is beperkt. Hiervan geeft de helft van het aandeel respondenten dat beschikking heeft over een elektrische auto aan dat zij een elektrische auto hebben om duurzame redenen.

Motivatatie en gebruik van vervoersmiddelen

Meer dan de helft van de ondervraagden (72%) geeft aan vaak of altijd te bedenken met welk vervoermiddel zij ergens naartoe gaan, voorafgaand aan hun reis.

Over het algemeen kiest meer dan 60% van de ondervraagden (heel) vaak hun vervoermiddel op basis van reistijd, gemak en/of het weer. Daarnaast wordt die keuze voor meer dan de helft (bijna) nooit gebaseerd op basis van beschikbare parkeerplekken voor de fiets/auto of op basis van hoe ver de elektrische auto/scooter/ fiets kan rijden.

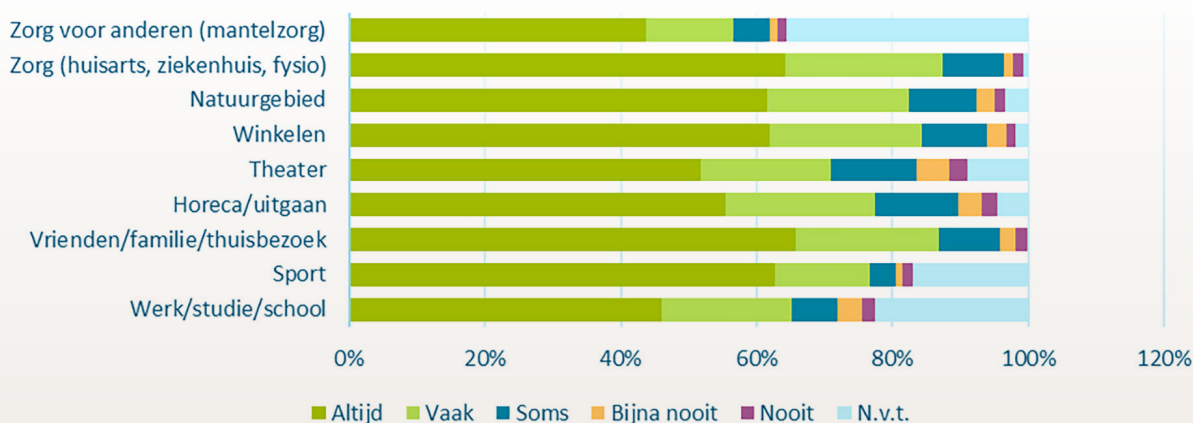
OP BASIS WAARVAN KIES JE VOOR EEN VERVOERMIDDEL?



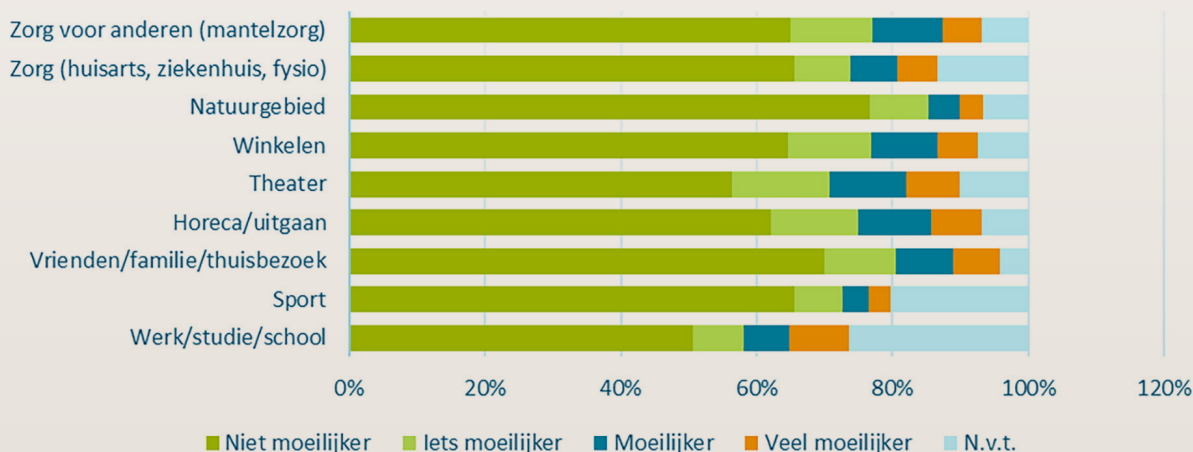
Bereikbaarheid van bestemmingen:

Over het algemeen kunnen de meeste bestemmingen vaak of altijd bereikt worden. Deze vraag was ook gesteld voor de bereikbaarheid van bestemmingen 's avonds. Hierbij zie dat er voor alle activiteiten een deel van de respondenten aangeven dat dit veel moeilijker is. In het bijzonder vragen de zorg voor anderen (mantelzorg), theaters, horeca- of uitgaansgelegenheden aandacht.

HEB JE HET GEVOEL DAT JE DE VOLGENDE ACTIVITEITEN KUNT BEREIKEN ZOALS JIJ DAT WILT?



GEEF AAN OF DE VOLGENDE BESTEMMING MOEILIJKER TE BEREIKEN ZIJN IN DE AVOND DAN OVERDAG.

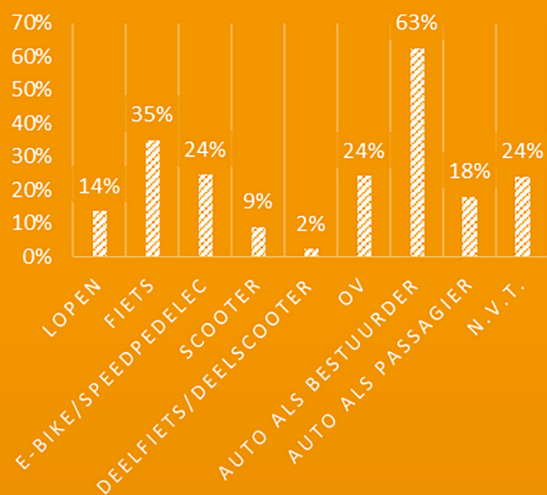


In de vragenlijst is door middel van meerdere vragen de beleving van bereikbaarheid van activiteiten met vervoerswijzen onderzocht. Uit de antwoorden blijkt dat, over het algemeen, activiteiten vaak het beste te bereiken zijn per fiets of met de auto als bestuurder of passagier.

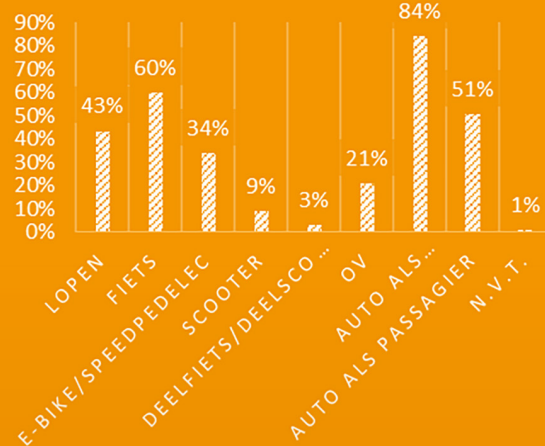
Bereikbaarheid van activiteiten met het OV is relatief laag. Activiteiten als het theater, musea, uitgaan, winkelen en werk, studie of school vinden ondervraagden relatief beter te bereiken met het OV dan zorg, natuurgebieden, boodschappen.

De activiteiten theater en zorg voor anderen (mantelzorg) zijn per fiets minder goed bereikbaar. In het specifiek zijn natuurgebieden lopend relatief goed bereikbaar. Bestemmingen zijn met name minder goed te bereiken per deelfiets/(deel)scooter en in mindere mate bereikbaar met het openbaar vervoer.

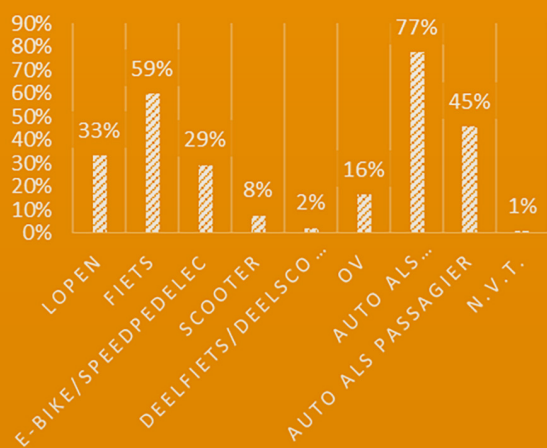
WERK/STUDIE/SCHOOL



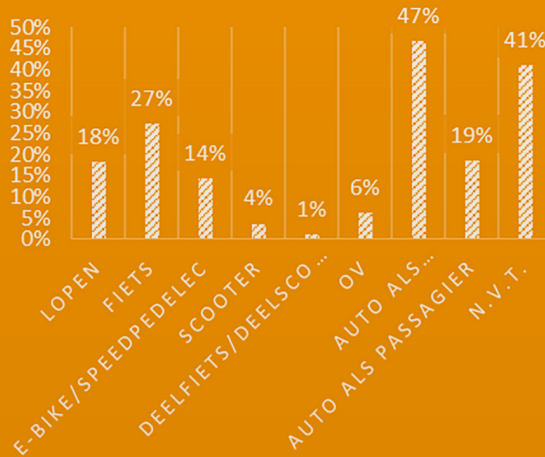
VRIENDEN/FAMILIE/ THUISBEZOEK



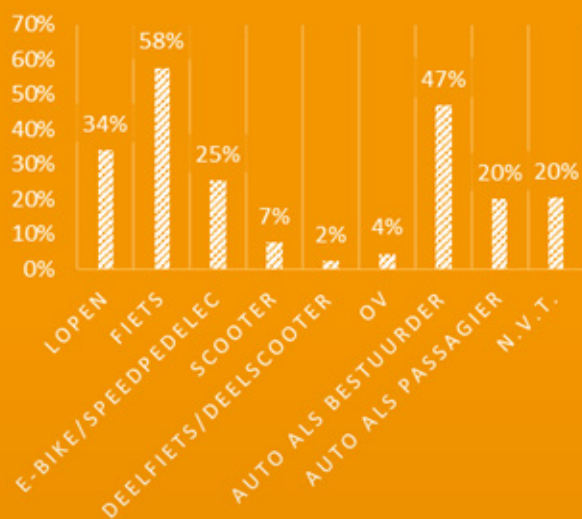
ZORG (HUISARTS, ZIEKENHUIS, FYSIO)



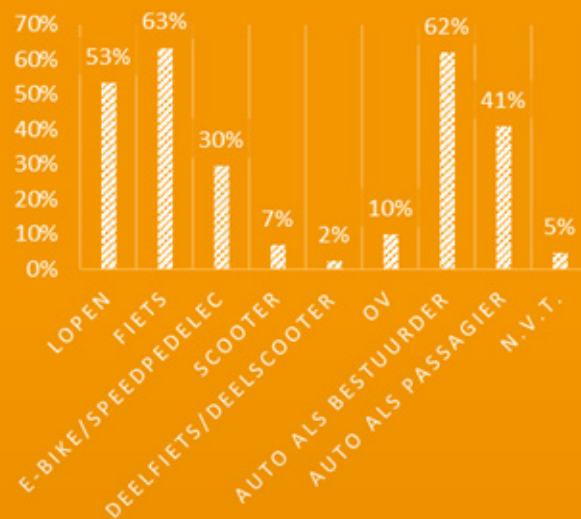
ZORG VOOR ANDEREN (MANTELZORG)



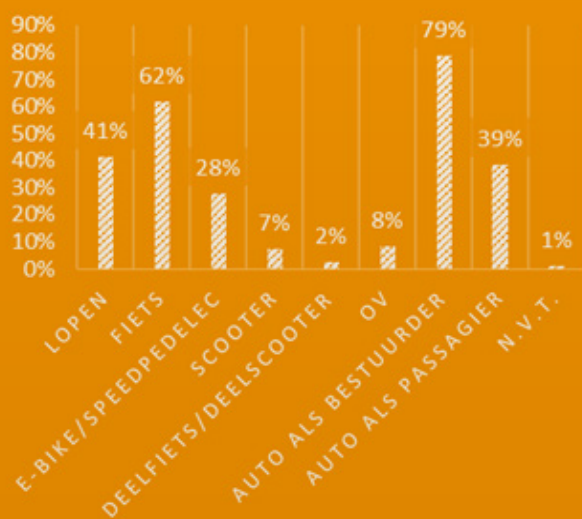
SPORT



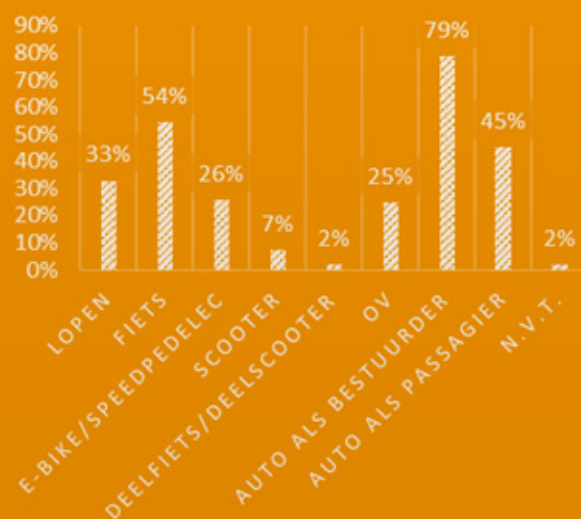
NATUURGEBIEDEN



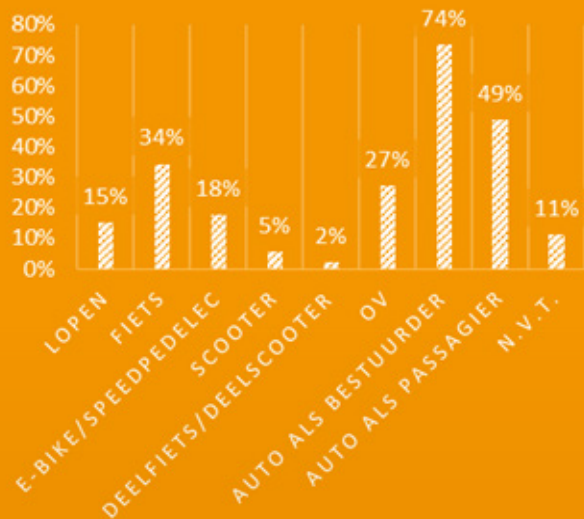
BOODSCHAPPEN



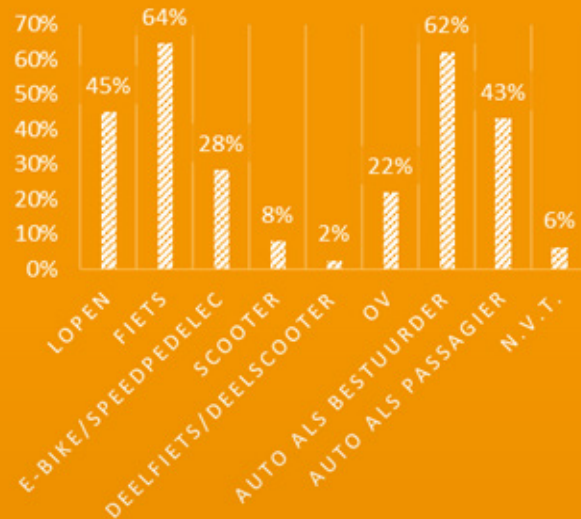
WINKELN



THEATER/MUSEUM



HORECA/UITGAAN



Ervaren drempels bij gebruik van vervoersmiddelen:

Wanneer er gevraagd werd naar de drempels van het gebruik van verschillende vervoermiddelen, worden de minste drempels ervaren bij het meerijden als passagier, lopen, als bestuurder van een auto en gebruik van de fiets.

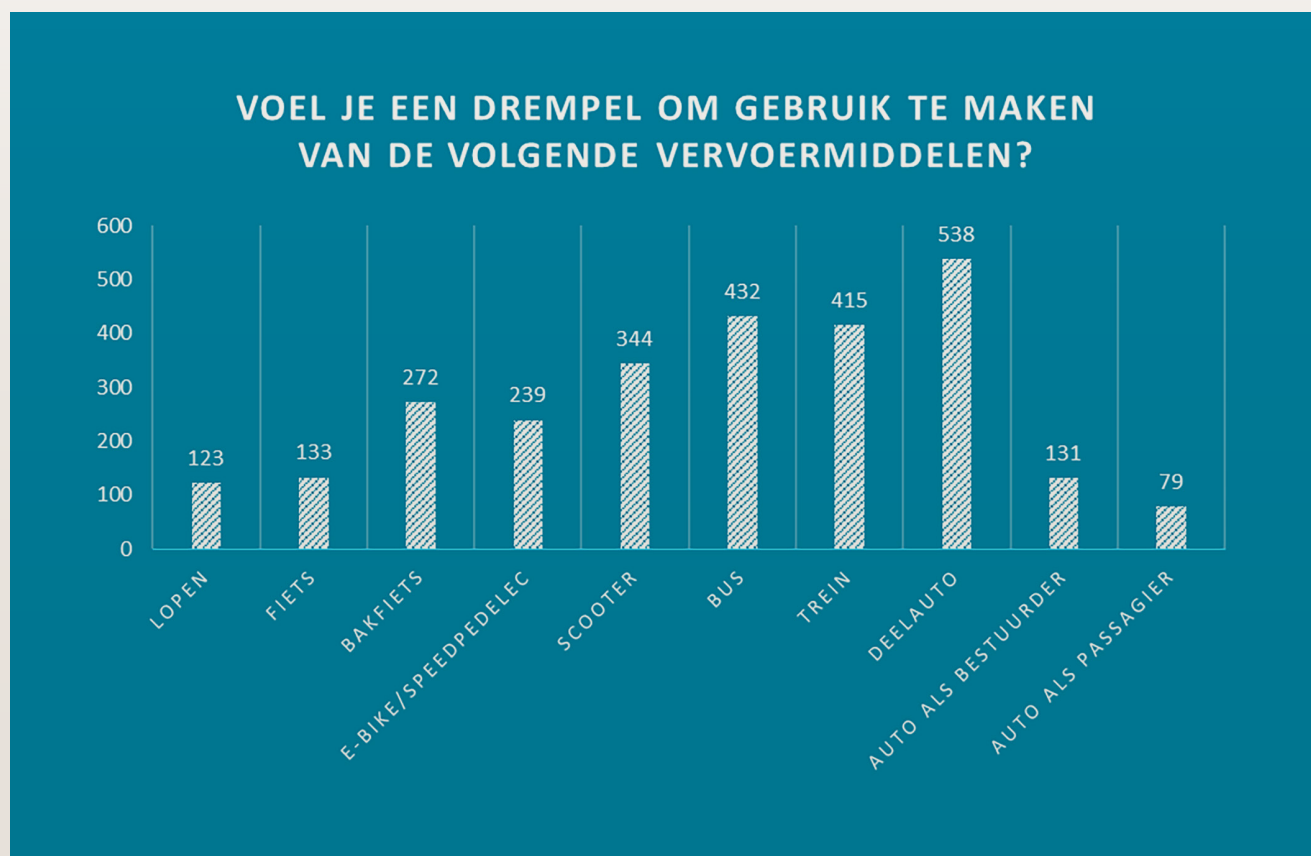
De drempels die door voetgangers en fietsers worden ervaren betreffen persoonlijke omstandigheden zoals: Long Covid, last met lopen, chronische ziekte, prikkelgevoeligheid, angst voor op besmetting. Omgevingsomstandigheden zoals het weer en kwaliteit van voet- en fietspaden. En de afstand tot bestemmingen. Voor de e-bike bakfiets en/of speedpedelec wordt ook aangegeven dat deze te duur zijn, niet sportief genoeg zijn en dat mensen er overlast van ervaren.

De drempels die worden ervaren met gebruik van de auto zijn het niet hebben van een rijbewijs, het niet meer durven rijden, de beschikbaarheid van de auto (binnen een huishouden). Met betrekking tot de elektrische auto is er een drempel betreft de betrouwbaarheid van het laadvermogen en de kosten.

Voor andere vervoerswijzen worden door meer respondenten drempels ervaren, met name bij het gebruik van de deelauto (ca 50%) en het openbaar vervoer, zowel de bus als de trein (ca. 45%).

De drempel om gebruik te maken van openbaar vervoer wordt m.n. veroorzaakt doordat het te veel tijd kost om op bestemming te komen, er weinig of geen openbaar vervoer beschikbaar is en/of omdat het openbaar vervoer te duur bevonden wordt. Ook persoonlijke voorkeuren met betrekking tot comfort zijn genoemd.

De drempel om gebruik te maken van een deelauto heeft verscheidene redenen, waaronder de voorkeur voor het rijden in een eigen auto, er zijn niet genoeg deelauto's in de omgeving, het gebruik van de deelauto is te ingewikkeld en/of ondervraagd zijn bang dat de deelauto niet beschikbaar is wanneer nodig.



WAAROM ERVAAR JE EEN DREMPEL BIJ HET GEBRUIK VAN DE BUS OF TREIN?

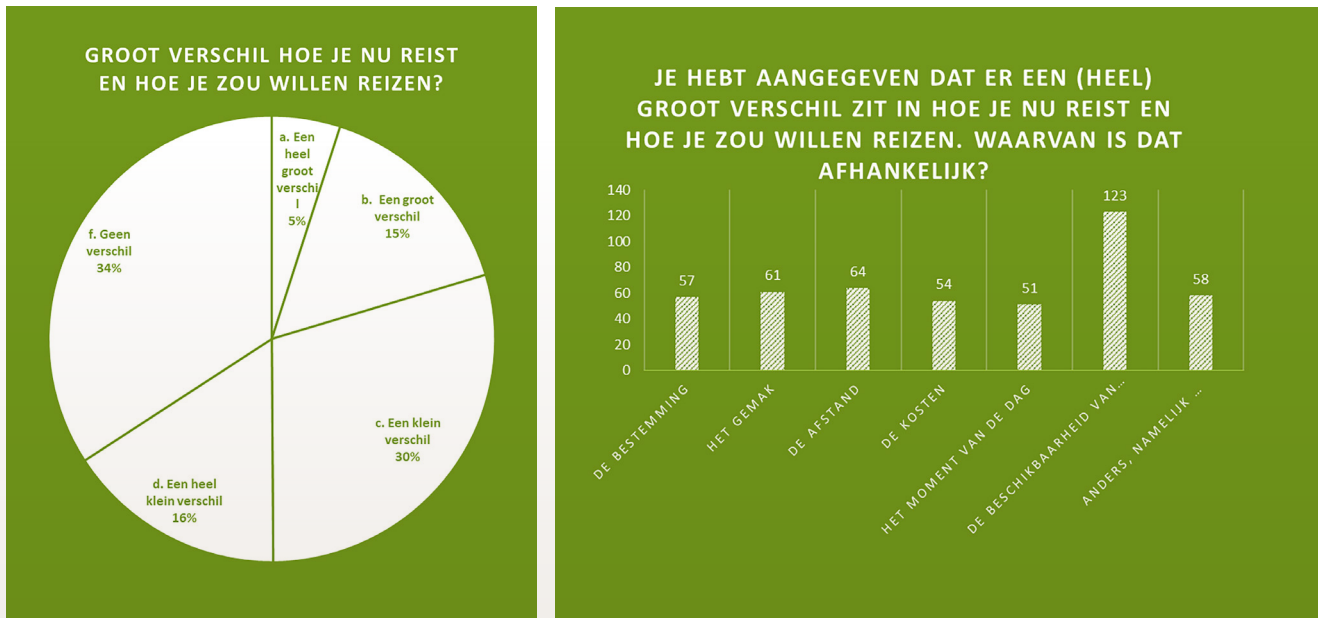


WAAROM ERVAAR JE EEN DREMPEL OM GEBRUIK TE MAKEN VAN EEN DEEL AUTO?



Wensen

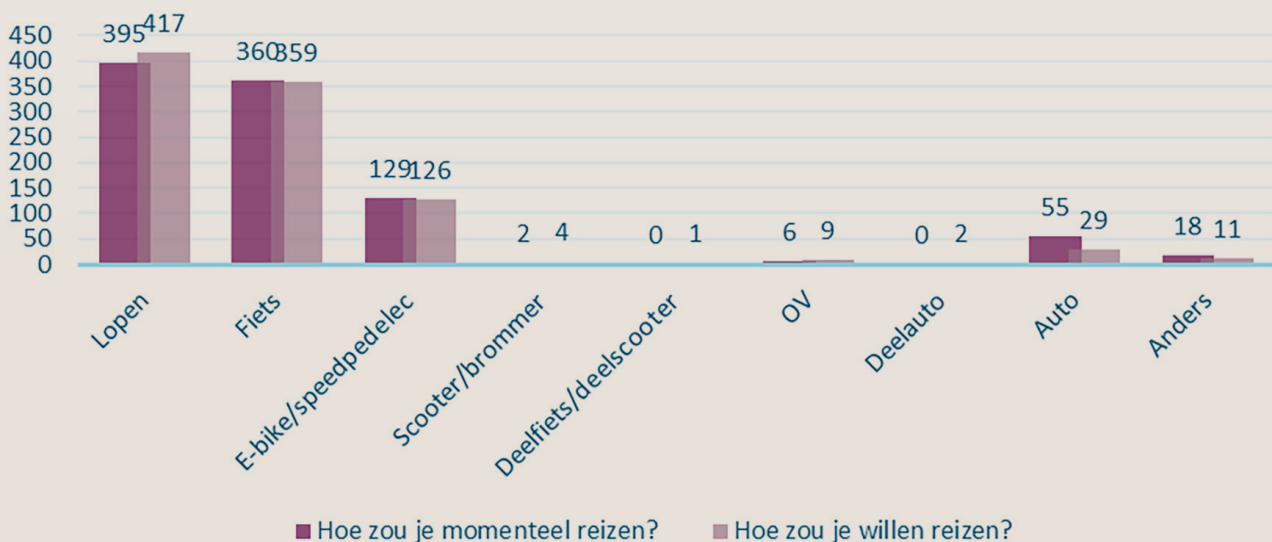
80% van de ondervraagden geeft aan dat er een (heel) klein verschil of geen verschil zit in hoe ze op dit moment reizen en hoe ze zouden willen reizen. Onder de ondervraagden die een (heel) groot verschil aangaven is (het niet hebben van) de beschikking over een vervoermiddel het meest aangegeven knelpunt. Naast de bestemming, gemak, kosten, afstand, zijn er bij anders redenen ingevuld die te maken hebben met tijd, met name in relatie tot het wegbrengen van kinderen naar school, de veiligheid van fietspaden, de beschikbaarheid van het openbaar vervoer, wetgeving van elektrische stappen en fysieke gezondheidsredenen.



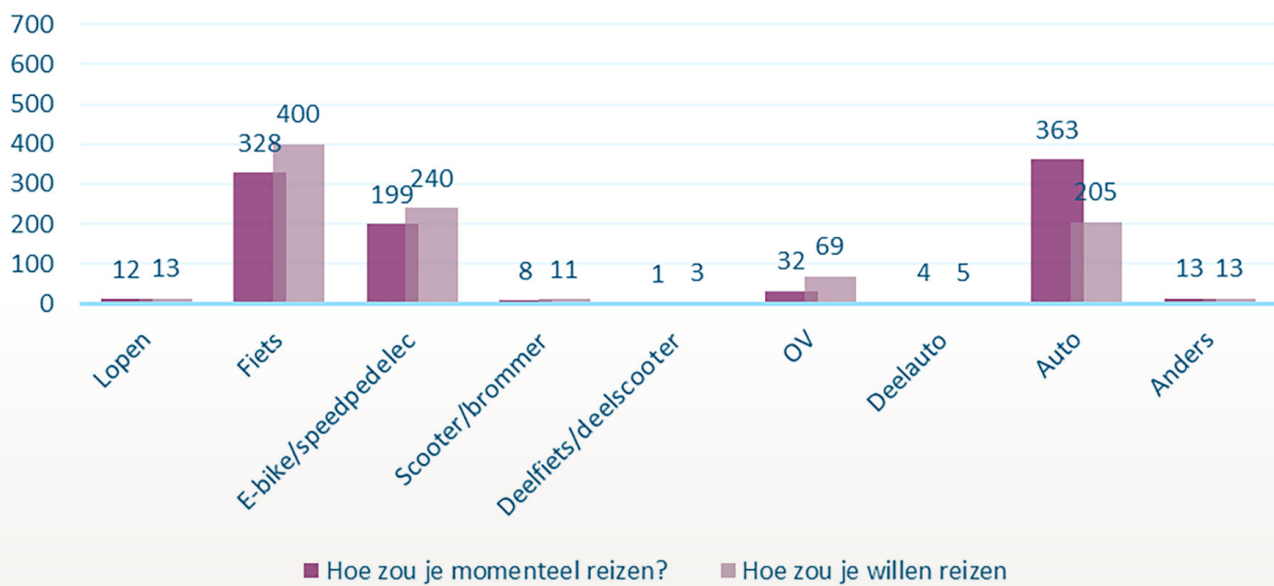
Wanneer we vragen hoe mensen momenteel reizen en hoe ze zouden willen reizen naar bestemmingen op 1 km, 5 km en 10 km afstand, zien we weinig verschil tussen de huidige en gewenste situatie voor een afstand van 1 kilometer. Respondenten reizen graag per fiets of te voet.

Over een afstand van 5 kilometer vindt een verschuiving plaats m.b.t. hoe ondervraagden op dit moment reizen en hoe ze het liefst zouden willen reizen. Zo geven ondervraagden aan het liefst minder met de auto te reizen, en meer per fiets of met het openbaar vervoer. Ook over een afstand van 10 kilometer is eveneens een verschuiving te zien. Wederom geven ondervraagden aan minder te willen reizen per auto. In plaats van de auto zouden ze meer gebruik willen maken van het openbaar vervoer en/of een (elektrische) fiets/speedpedelec.

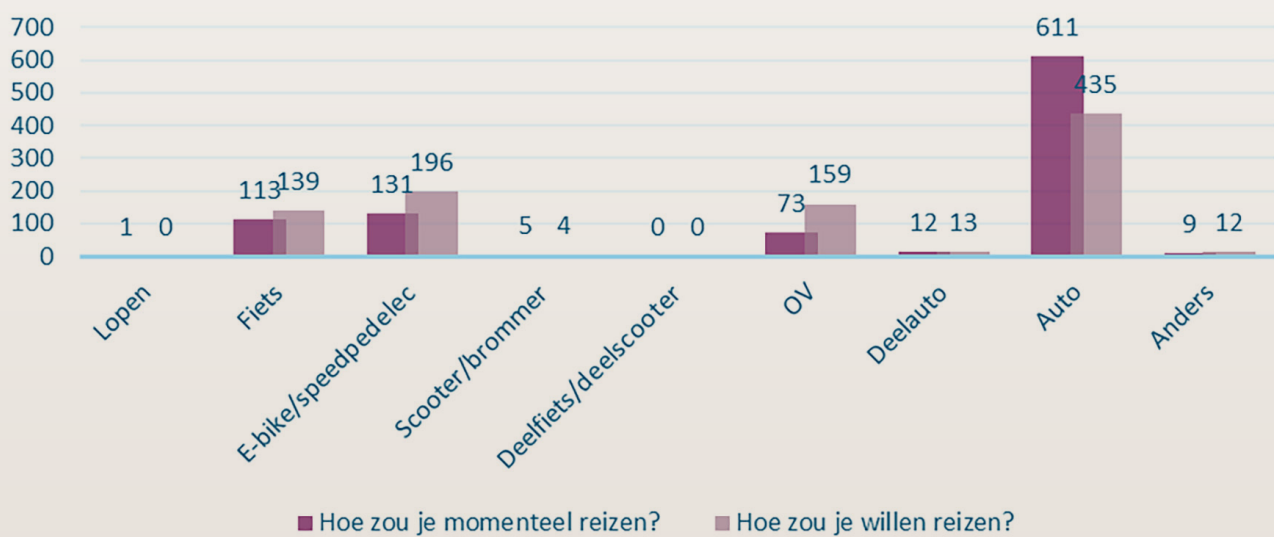
Bestemming op 1 km afstand



Bestemming op 5 km afstand



Bestemming op 10 km afstand



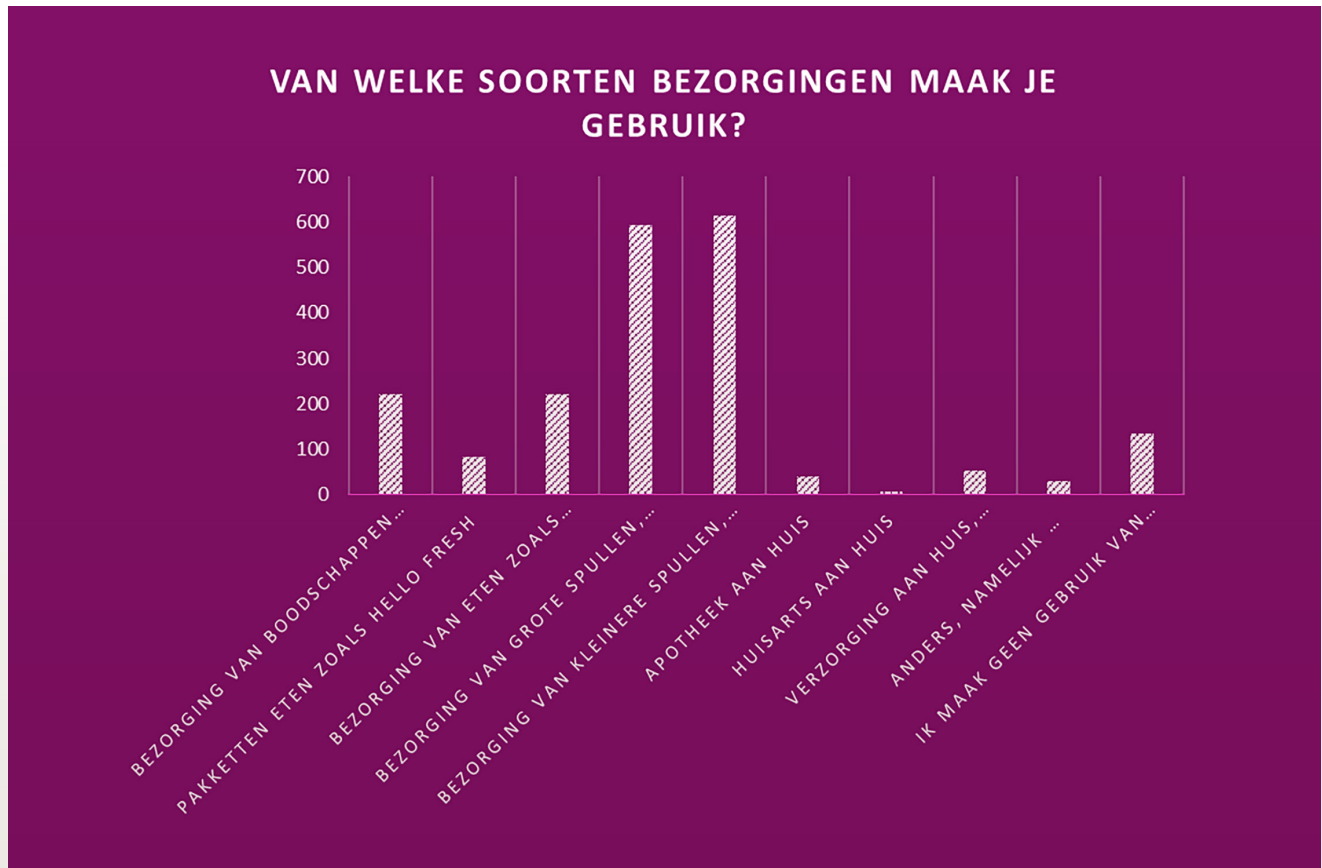
Er is ook gevraagd naar het verschil in reizen tussen dag en nacht. 51% geeft aan altijd, regelmatig of soms anders te reizen. In een verdiepingsslag zien we dit geldt voor 39% van de mannen, 63% van de vrouwen. In open antwoorden geven ondervraagden aan dat dit is vanwege:

- Veiligheid: een onveilig gevoel, donkerte, harde snelheden van gemotoriseerd verkeer, veiligheid op de fiets.
- Sneller thuis zijn
- Beperkt zichtvermogen
- Minder of geen openbaar vervoer
- Mogelijkheid 's avonds met iemand mee te rijden.
- Nuttigen van alcohol



Bezorgdiensten

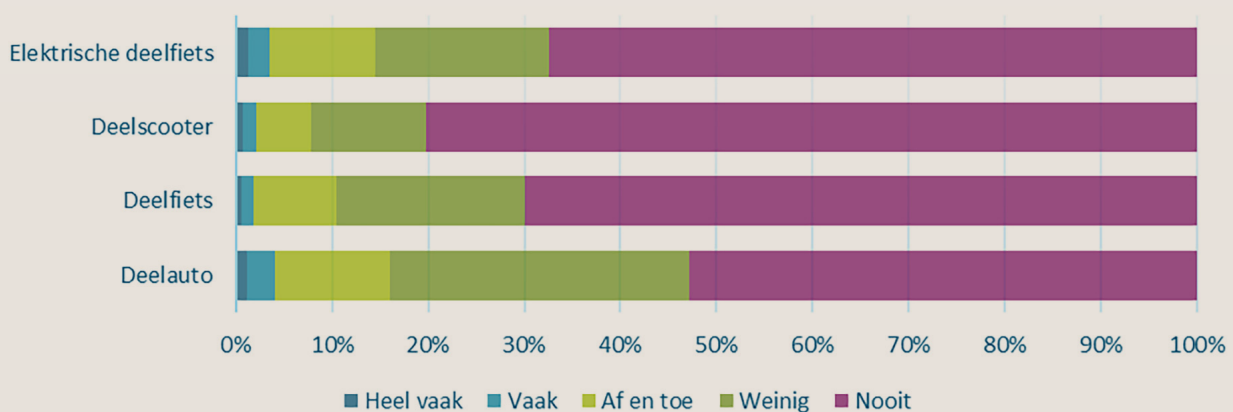
De meeste ondervraagden maken wel eens gebruik van bezorgingsdiensten, veelal voor bezorging van kleine en grote spullen, en in mindere mate ook voor bezorging van boodschappen/eten. Er wordt nog weinig gebruik gemaakt van een apotheek/huisarts/verzorging aan huis.



Deelvervoer

Meer dan de helft van de ondervraagden is bekend met deelvervoer (zoals beschreven). Echter, slechts een klein percentage zou (heel) vaak gebruik maken van de aangeboden dienst.

IN HOEVERRE ZOU JE GEBRUIKMAKEN VAN DEELVERVOER?



3.2 Verdieping focusgroepen

In het kader van het onderzoek hebben we focusgroepen georganiseerd om inzicht te krijgen in de mobiliteitsbehoeften van diverse doelgroepen.

3.2.1 Gesprekken

In totaal zijn er gesprekken gevoerd met 97 personen uit 26 kernen. Er vonden 10 focusgroepen plaats in verschillende kernen en daarnaast werden er 2 interviews gehouden met personen in een elektrische rolstoel en 2 regiogesprekken met inwoners uit verschillende gemeenten. De diversiteit van deelnemers was groot; we spraken met vrouwen van niet-westerse achtergrond, laaggeletterden, gehandicapten, senioren en jongeren.

3.2.2 Resultaten

Multimodaal, flexibel reizen en het overkomen van drempels en barrières

In (kleine) kernen geven eigen vervoersmiddelen de meeste vrijheid en flexibiliteit. Binnen de kernen wordt veel gelopen en gefietst. Afhankelijk van de afstanden is actieve mobiliteit ook de belangrijkste manier van reizen naar het volgende dorp. De elektrische fiets of een scooter heeft voor meerdere mensen voor het vergroten van de bereikbaarheid gezorgd.

- Gemak, duurzaamheidsoverwegingen en behoefte aan beweging zijn motivaties om met de elektrische fiets te reizen.
- Onveilige, smalle en kwalitatief slechte fietspaden weerhouden gezonde inwoners van het fietsen van (lange) afstanden.

Vanuit kleine kernen wordt er door veel inwoners flexibel gereisd, veel verschillende ketenreizen tot ver buiten de regiogrenzen zijn standaard. Er wordt met name veel gebruikt gemaakt van P+R overstappunten bij de treinstations. Afhankelijk van de afstand tot de trein wordt de fiets, e-fiets, bus of auto gebruikt. Het reizen met de bus wordt door mensen in de regio verschillend ervaren. Over het algemeen wordt de dienstverlening als belangrijk bestempeld. Tegelijkertijd wordt reizen met de bus als complex ervaren en afhankelijk van de dienstverlening zien inwoners de bus wel of niet als mogelijke manier om te reizen. Voor lokale details zie de focusgroep gesprekken.

- Jongeren zijn afhankelijk van het openbaar vervoer en missen onderwijs door volle bussen, bussen die niet komen of treinstakingen.
- De (buurt)bussen worden gewaardeerd als belangrijke voorzieningen. De dienstverlening is lokaal succesvoller of minder succesvol. Dit heeft vaak te maken met de tijden waarop doelgroepen er gebruik van (zouden willen) maken, de (perceptie) betrouwbaarheid en de aansluiting op andere lijnen.
- Het openbaar vervoer wordt door veel mensen uit verschillende doelgroepen als complex ervaren. Het is vaak niet bekend hoe de OV-chipkaart werkt, of dat men met de bankpassen kan inchecken. Ook het uitzoeken van de reis met routes en tijden wordt als complex ervaren.
- Het openbaar vervoer brengt voor mensen met een handicap, bijvoorbeeld voor mensen in een elektrische rolstoel, onnodig extra drempels mee. Dit terwijl het wel de onafhankelijkheid van deze doelgroep kan vergroten en de noodzaak om gebruik te maken van WMO-vervoer kan verkleinen.

De privéauto is voor de meeste mensen een belangrijk voertuig in het dagelijks leven, maar niet voor iedereen. Daar waar goede bus- en treinverbindingen zijn, maken er minder mensen gebruik van de auto. Waar de dienstverlening van het openbaar vervoer lager is, ervaren inwoners afhankelijkheid van de auto, en de meest mensen zijn hier erg bewust van. Inwoners van kernen die nog niet kunnen of mogen rijden, tijdelijk niet kunnen rijden, of niet meer mogen rijden ondervinden hier een grote impact van in hun leven.

- Jongeren overwegen te verhuizen naar locaties waar het voorzieningenniveau en toegang tot mobiliteit hoger is vanuit duurzaamheidsoverwegingen, kosten, verbondenheid en onderwijs.
- Senioren maken zich zorgen of zelfstandig in eigen buurt blijven wonen wel mogelijk is, met name wanneer het voorzieningenniveau laag is. 's Nachts rijden door verminderd zicht wordt als eerste gemeden. Sommigen proberen bewust te oefenen met alternatieven reisopties anderen laten de situatie zich overkomen. De hulpvraag stellen wordt niet als prettig ervaren, met name voor sociale afspraken.
- Gezondheidsredenen waardoor men niet kan autorijden zorgen voor een grote beperking van vrijheid en

deelname aan de samenleving. Mensen zijn meestal aangewezen op de hulp van anderen.

In de regio zijn veel verschillende aanvullende dienstverleningen, vaak op een specifieke doelgroep afgestemd. Regiotaxi is een bekende dienst, maar ook lokale initiatieven als automaatje, de Zonnebus, Welzijnsorganisaties, ondersteuning vanuit het sociaal domein zijn aanwezig. Daarnaast zijn er in de regio ook voorbeelden van succesvolle initiatieven van deelmobiliteit. Tijdens focusgroepen zijn vaak enkele inwoners hiermee bekend. Er wordt ook regelmatig behoefte uitgesproken over een overzicht van mobiliteitsmogelijkheden. Tegelijkertijd is er in focusgroepen een welwillendheid uitgesproken om als kern of gemeenschap een rol te spelen bij mobiliteitsinitiatieven, op sommige plekken gebeurt dit ook al.

Leefbaarheid van kernen

Mobiliteit hangt nauw samen met het voorzieningenniveau. Er is een grote zorg onder mensen dat wanneer er geen beschikking is over een auto, of wanneer rijden niet meer mogelijk is deelname aan de samenleving moeilijker wordt. Voorzieningen op korte afstand zijn door alle doelgroepen goed te bereiken, te voet, met de rollator, (elektrische) rolstoel of met de fiets. In sommige kernen is het voorzieningenniveau echter laag én is een volgende kern dusdanig ver weg dat zelfstandig in de kern wonen lastig is. Redenen om te verhuizen, al is dit vaak niet zomaar mogelijk. De zorg tot een leegloop van kernen en eenzaamheid leeft daardoor onder sommige inwoners.

- Er zijn zorgen over het bestaansrecht van voorzieningen en de wijze om deze te blijven bereiken in de toekomst.
- Er zijn zorgen over de leefbaarheid van kleine kernen en de aantrekkelijkheid hier te wonen voor andere doelgroepen.

3.2.3 Focusgroepen

Vrouwen met niet westerse achtergrond

Conclusies

- Inkomen beperkt vrijheid en prijsverlagende maatregelen voor OV sluiten niet altijd aan bij de reisbehoeften.
- Reizen met openbaar vervoer is te complex en de informatievoorziening is niet geschikt voor deze doelgroep.
- Reizen in/naar drukke steden wordt vermeden vanwege complexiteit en parkeerkosten.
- Er wordt veel samen gereisd en een hulpvraag stellen/hulp ontvangen lijkt geen barrière te vormen.
- Reizen naar het ziekenhuis gebeurt meestal met familie en de auto.

Aanwezigen

- 4p uit Boxmeer [Bruisend en divers]
- 1p Mill [Gezellig en toegankelijk]
- 1p Sint Anthonis [Gezellig en toegankelijk]
- 1p begeleider uit Cuijk [Bruisend en divers]

Inzichten uit het gesprek

Deze deelnemers reizen veel samen en ontvangen regelmatig hulp bij reizen van partners, familie of bekenden. Niet iedereen is goed ter been. Toch wordt er wel door iedereen gelopen, maar soms minder ver.

Kosten zijn een belangrijke factor voor deze personen en weerhoudt mensen om ergens naar toe te gaan of het OV te gebruiken. Parkeerkosten in bijv. Nijmegen zijn erg hoog. Reizen met de buurtbus en de bus wordt ook als duur benoemd. De trein is goedkoper. Een persoon heeft een voor haar financieel gunstig abonnement. Echter voor belangrijke afspraken zoals een bezoek naar het ziekenhuis is gebruik van kortingen niet mogelijk, bijvoorbeeld omdat de afspraak niet valt in daluren of omdat de bus niet meer direct langs het ziekenhuis gaat. Afspraken worden vaak later gepland zodat de deelnemers met familie met de auto naar een afspraak kunnen gaan.

Daarnaast wordt openbaar vervoer door een aantal als complex en lastig ervaren. Er zijn buslijnen weggefallen en de deelnemers weten niet precies welke lijnen dit zijn. Wel weten de deelnemers dat niet alle bussen in de avond rijden. Welke dit zijn is onbekend. "Het is een uitdaging om op het internet te vinden hoe het OV werkt." Dit houdt een aantal vrouwen tegen om met het OV te reizen. Ook gebruik van de OV-chipkaart is een drempel, deelnemers weten niet hoe je moet betalen. Gebruik van de betaalpas is bij een enkeling bekend. Als OV goedkoper of gratis zou zijn, zouden deelnemers er vaker gebruik van maken, dat scheelt ook files.

Ook rijden in grote, drukke steden wordt als complex ervaren en wordt vermeden.

Laaggeletterden/ mensen die deelnemen aan de taallessen

Conclusies

- Complexiteit van een reis en de informatievoorziening weerhoudt personen van het gebruik van het openbaar vervoer.
- Licht elektrische voertuigen (scootmobiel, e-bike) zorgen voor vrijheid ook op grotere afstanden en zijn minder complex.
- Een hulpvraag stellen/hulp ontvangen lijkt geen barrière te vormen voor deze personen.

Aanwezigen

- 2p Cuijk [Bruisend en divers]
- 1p buitengebied Cuijk [Buitengebied]

Inzichten uit het gesprek

Het reisgedrag en behoefte van de drie deelnemers in deze doelgroep varieert. Waar de ene persoon weinig en lokaal reist, trekt een ander er wat vaker op uit. Alleen zijn ze naar eigen beleving onafhankelijk in hun mobiliteit met de auto, e-fiets of scootmobiel. Voor een ziekenhuisbezoek zijn alle deelnemers eerder samen met hun familie met de auto gereisd. Eén persoon verplaatst zich recreatief met paard en wagen. Deze persoon reisde in zijn werkende leven met collega's samen naar locatie (Bouwsector).

Er wordt weinig tot geen gebruik gemaakt van de busverbindingen. Er wordt aangegeven dat reizen met eigen vervoermiddelen (auto, e-bike en scootmobiel) makkelijker is, ook voor reizen buiten Cuijk zoals Boxmeer en tot aan Duitsland (~15km). De bus is minder direct, de omroep van haltes zijn niet altijd duidelijk en de deelnemers weten niet waar de bus heen rijdt. Zo werd tijdens het groepsgesprek opgezocht of er een bus naar het ziekenhuis gaat. Een persoon, zonder rijbewijs (maar met e-bike) reist incidenteel met de trein, bestemming Leeuwarden werd benoemd. Daarbij werd aangegeven dat het OV zonder korting erg duur is. Eén persoon heeft een keer gebruik gemaakt van de Zonnebus. Op de vraag hoe hij weet van het bestaan van de Zonnebus, antwoordt hij dat hij de bus een keer heeft zien rijden, bij de halte het telefoonnummer heeft gezien en dit telefoonnummer heeft gebeld.

De drie personen volgen taalles voor lezen en schrijven. Twee personen hebben geen computer en zijn minder digitaal vaardig, daarbij worden ze ondersteund door familie. Deze deelnemers geven aan dat reizen van nu een stuk moeilijker is, waarbij de apps en dergelijke een drempel vormen. Maar ook binnen de bebouwde kom van Cuijk is het niet zo makkelijk iets te vinden. De persoon die wel digitaal vaardig is, zet chatGTP in om duidelijke informatie te ontvangen.

Deelnemers geven aan dat het belangrijk is dat er een plek is om vragen te stellen (bijv. voor een bezoek aan het ziekenhuis of de gemeente voor het aanvragen van een paspoort). Daarbij werd ook de organisatie Sociom genoemd voor advies over huur- en zorgtoeslag.

“Met mijn scootmobiel kan ik komen waar ik wil”. “Nu heb ik een elektrische fiets en kan daar grote afstanden mee afleggen.” “Het is belangrijk dat er een plek is om vragen te stellen, bijvoorbeeld wanneer ik naar het ziekenhuis ga of naar het gemeentehuis moet”

Senioren in Wilbertoord

Conclusies

- Er zijn zorgen over het bestaansrecht van voorzieningen en de wijze om deze te blijven bereiken in de toekomst.
- Er zijn zorgen over de leefbaarheid van Wilbertoord en de aantrekkelijkheid hier te wonen voor andere doelgroepen (jongeren en gezinnen)
- Voor deze doelgroep is autonomie, zelfstandigheid, erg belangrijk en het stellen van een hulpvraag wordt als vervelend ervaren.

Aanwezigen

- 7p personen uit Wilbertoord [Verbonden maar lokaal]
- 1p uit Mill [Gezellig en toegankelijk]

Inzichten uit het gesprek

Momenteel ervaren de deelnemers van dit gesprek een goede vrijheid van mobiliteit, zelfstandigheid en autonomie worden als erg belangrijk beschouwd. Er wordt gelopen, en gefietst en alle deelnemers maken gebruik van de auto. Barrières die persoonlijk worden ervaren zijn de toegankelijkheid van voetpaden en fietspaden. Cuijk en Uden zijn goed bereikbaar met de buurtbus en lijn 91, al zou de aansluiting richting Uden met een aantal kleine aanpassingen geoptimaliseerd kunnen worden. Naar de toekomst toe zijn er zorgen, bijvoorbeeld wanneer de fysieke of financiële mogelijkheden afnemen.

De regiotaxi komt vanuit Oss, echter wordt benoemd dat het niet altijd zeker is of er een tijdslot beschikbaar is en spontaniteit van activiteiten is niet mogelijk. Ook wordt er een barrière ervaren in relatie tot de gebiedsgrens richting Noord-Limburg. Een deelneemster gaf aan dat een buurtgenoot werd toegewezen aan een verzorgingstehuis op het randje met Noord-Limburg. Met de regiopas kan je niet grensoverschrijdend rijden, de sociale kring van de buurtgenoot woont echter voornamelijk in Wilbertoord, de persoon in het verzorgingstehuis krijgt daardoor geen/veel minder bezoek.

Deze personen maken zich wel zorgen over de bereikbaarheid en leefbaarheid van de kern en de kern als aantrekkelijke woonplek. Voor de meeste voorzieningen en activiteiten zijn mensen gericht op de voorzieningen van de kern Mill. Naar de toekomst toe is er een gevoel van onzekerheid of deze bestemmingen bereikbaar blijven. Dit gevoel van onzekerheid heerst ook met betrekking tot het bestaansrecht van voorzieningen, zowel de bestemmingen (o.a. horeca) die nog wel in Wilbertoord zijn als die daarbuiten. De senioren in Wilbertoord maken zich bijvoorbeeld ook zorgen over de bereikbaarheid van werk en onderwijs van inwoners. Hierbij wordt onder andere anekdotes beschreven van reizen van jongeren naar 's-Hertogenbosch en de afhankelijkheid van de auto voor volwassenen. Er worden teruglopende ledenaantallen van sportverenigingen benoemd en er wordt gesproken van afwegingen voor de woonplaats in relatie tot werk. De wens van aandacht voor de lokale situatie wordt geuit.

Momenteel zijn er veel lokale initiatieven en individuele sociale groepen. Zo komen 35 verenigingen samen bij het gemeenschapshuis waar ook het groepsgesprek plaatsvond. Er is ook ondersteuning van mantelzorgers en vrijwilligers, waarvoor financiële vergoedingen zijn. Dit is niet bij iedereen bekend en een behoefte voor centrale informatievoorziening is geuit. Tegelijkertijd wordt het gesprek ook benoemd dat hulpvragen stellen als vervelend en lastig wordt ervaren.

Jeugd, volwassenen en senioren in Gassel

Conclusies

- Voor korte afstanden en recreatieve doeleinden is er de voorkeur om te lopen of te fietsen. Voor langere afstanden wordt structureel het openbaar vervoer of de auto gebruikt.
- Reizen met de bus vanuit Gassel wordt als tijdrovend ervaren en biedt minder mogelijkheden, vooral 's avonds. Ook is niet iedereen bekend met de OV-chipkaart of het inchecken met de bankpas.
- Senioren maken zich zorgen over hun mobiliteit en zelfstandigheid als ze geen auto meer kunnen rijden.
- Sommigen ervaren al beperkingen in de avonduren door slecht zicht, met name 's avonds.
- Er is een wens voor meer voorzieningen, zoals een supermarkt, om de leefbaarheid te verbeteren.
- Initiatieven zoals de zorgcirkel van Sociom en Welzijn ouderen Grave bieden ondersteuning, maar niet iedereen is hiervan op de hoogte.

Aanwezigen

10p uit Gassel [afgelegen en divers]

Inzichten uit het gesprek

In Gassel hebben er twee gesprekken plaats gevonden, elk met 5 personen. Een persoon is met de fiets naar het groeps gesprek gekomen, alle andere deelnemers te voet. Voor kortere afstanden en recreatieve doeleinden wordt door deze personen meestal gelopen of gefietst. Een enkeling fietst ook verder, zo reist een gespreksdeelnemer voor werk met de fiets naar Nijmegen (20 km). Voor langere afstanden wordt vaak het openbaar vervoer en/of de auto gebruikt.

Reizen met het openbaar vervoer wordt met name gedaan voor recreatieve doeleinden: uitjes en vakanties. Met name de trein wordt als een prettige manier van reizen ervaren. De verbinding via Grave naar Nijmegen is vanuit Gassel omschreven als goed. De bus daarentegen biedt minder mogelijkheden. Reizen met de bus vanuit Gassel vraagt veel meer tijd dan reizen met de auto en doordat de bus 's avonds laat niet meer rijdt biedt dit niet altijd een mogelijkheid. "Anderhalf uur i.p.v. 35 minuten". Er zijn ook deelnemers die niet weten hoe ze met het openbaar vervoer reizen. Daarbij wordt de betaling als eerste drempel genoemd. Niet iedereen is bekend de OV- chipkaart of weet niet dat je met de bankpas kan inchecken.

De auto biedt mensen flexibiliteit, echter geven enkele deelnemers ook aan dat ze proberen niet afhankelijk te zijn van de auto. Met het oog op de toekomst is er bij een groot deel van de senior deelnemers de zorg voor een beperking van mobiliteit, zelfstandigheid en een sociaal en kleurrijk leven wanneer men geen auto kan rijden. Sommige deelnemers ervaren dit momenteel in de avonduren; beperkt zicht in het donker weerhoudt mensen van auto rijden en het ondernemen van activiteiten. Sommige inwoners durven niet meer te rijden, de bus heeft dan voor sommige de voorkeur. Anderen vragen om hulp in hun sociale netwerk, dit gebeurt echter alleen voor noodzakelijke reizen, zoals een bezoek aan het ziekenhuis en niet voor bijvoorbeeld sociale activiteiten. De hulpvraag stellen wordt als vervelend ervaren, door de chauffeur te vergoeden wordt dit enigszins makkelijker, echter het gevoel van afhankelijk zijn van anderen wordt als zeer onprettig ervaren. Zelfstandigheid en autonomie worden gewaardeerd. Een deelnemer reist om deze reden heel bewust af en toe de bus, zodat hij voorbereidt is om op deze wijze te reizen wanneer autorijden niet meer mogelijk of wenselijk is.

"Gassel is een dorp waar iedereen voor elkaar klaarstaat. Het wordt een probleem als je structureel hier een beroep op moet doen."

De zorg om langer zelfstandig te blijven wonen uit zich tijdens de gesprekken ook in relatie tot de leefbaarheid van de kern en het bereiken van essentiële voorzieningen of sociale activiteiten. Tijdens de gesprekken geven sommige mensen aan te kijken naar andere woonomgevingen, met gelijkgestemden in een omgeving met meer voorzieningen. Anderen blijven liever zo lang mogelijk thuis wonen, of in ieder geval in de dezelfde kern. Een hoger voorzieningenniveau, zo wordt de wens voor een supermarkt uitgesproken, maakt het makkelijker in kernen te blijven wonen. Daarnaast wordt aangegeven "Voorzieningen zijn belangrijk in dorpen voor leven in de brouwerij".

In Gassel zijn meerdere initiatieven om mensen te ondersteunen, onder andere op het gebied van mobiliteit. De zorgcirkel van Sociom zorgt voor ondersteuning in de buurt en inwoners kunnen ook terecht bij Welzijn

ouderen Grave. Niet iedereen is bekend met deze initiatieven, er wordt wel interesse geuit. In het gesprek is informatievoorziening en bewustwording van reismogelijkheden besproken. Hierbij wordt aangegeven dat het vooral belangrijk is dat het leuk is. Daarnaast hebben sommige deelnemers de verwachting niet genoeg kennis te hebben om mee te komen met digitale ontwikkelingen en dit steeds moeilijker wordt.

“Er worden weleens bijeenkomsten georganiseerd om ouderen te informeren hierover, maar hiervoor is geen animo. Ze komen wel voor de gezelligheid.”

Jongvolwassene, volwassenen en senioren in Vierlingsbeek

Conclusies

- De treinverbinding is een belangrijke dienstverlening. Met informatievoorziening, beheer van de kwaliteit en sturing op normen en waarden van reizigers, gericht op volwassenen en senioren, kan dit verder worden benut.
- Reizen met de auto op langere afstanden en de fiets op korte tot middellange afstanden biedt mensen flexibiliteit en zelfstandigheid.
- Er is behoefte aan verbinding met Brainportregio Eindhoven.
- Er zijn zorgen over mobiliteit wanneer men niet meer zelfstandig kan reizen.

Aanwezigen

- 8p uit Vierlingsbeek [Gezellig en toegankelijk]
- 1p uit Groeningen [Verbonden en mobiel]
- 1p uit Overloon [Gezellig en toegankelijk]

Inzichten uit het gesprek

De meeste deelnemers zijn met de fiets of te voet gekomen. Vierlingsbeekenaren en een inwoner uit Overloon zijn met de gewone fiets, te voet en een inwoner uit Groeningen met de elektrische fiets. Voor één inwoner maakte dit gesprek uit van een ketenreis en kon met iemand meerijden.

De treinverbinding tussen Nijmegen en Venlo wordt als zeer waardevol omschreven. Richting Nijmegen is het erg makkelijk. Treinreizen naar Eindhoven (overstap Blerick) komen niet ter sprake, terwijl er wel een behoefte wordt geuit voor een goede verbinding naar Eindhoven. Een aantal deelnemers maakte hier zelf veel gebruik van. Ook de mogelijkheid die het biedt voor jongeren en jongvolwassenen uit het dorp en bezoekers is zeer positief. Het treinstation ligt iets uit de kern, maar de afstand voor de reis naar het station toe wordt niet als een barrière ervaren. Het gevoel van onveiligheid dat hierdoor ontstaat wel, met name 's avonds. Dit gevoel wordt versterkt doordat sociale normen en waarden niet worden nageleefd in de trein. Zo is algemeen bekend dat er veel wordt zwart gereisd en er asociaal gedrag plaats vindt. De treinen worden ook als onhygiënisch ervaren: *"Ze zijn vaak erg vies, ook in de ochtend"*. Ten tijde van stakingen, wat iets van alle generaties blijkt te zijn, wordt er onderwijs gemist.

De Buurtbus is kort ter sprake gekomen, evenals de Zonnebus. De meeste gespreksdeelnemers wisten hier niets tot weinig over.

De (elektrische) fiets wordt door alle deelnemers gebruikt, met name voor reizen binnen Vierlingsbeek en van en naar omliggende kernen. Eenieder voelt zich *"op dit moment fit genoeg"* om te fietsen. Het wordt als een gemakkelijk vervoermiddel ervaren waarmee men flexibiliteit en zelfstandigheid heeft. De kwaliteit van de fietsverbindingen worden niet als positief omschreven, hier is ruimte voor verbetering.

Ook reizen met de auto wordt als positief ervaren. *"Je bent vanuit hier [Vierlingsbeek] zo op de A3"*. De ontsluiting naar Eindhoven kan worden verbeterd. Je moet of omrijden via Venlo of binnendoor via Deurne. Gebruik van de auto biedt een aanzienlijke mate van vrijheid voor veel deelnemers. Het bespaart tijd en geeft de zekerheid van vervoer. Volwassenen en senioren waarderen dit erg en de jongvolwassene kijkt uit naar het rijbewijs en eigen auto.

Voor recreatieve en culturele activiteiten wordt aangegeven dat niet iedereen de auto niet altijd wilt gebruiken. Met name 's avonds wanneer het zicht slechter is of men een drankje wil drinken. Er wordt ervaren dat er niet altijd goede alternatieven zijn richting Noord-Limburg. Er wordt een wens om een taxi te kunnen bellen geuit. Deze dienstverlening is er al lang niet meer richting Vierlingsbeek. Tijdens het gesprek kwam ook ter sprake dat er zorgen zijn over de vrijheid en deelname aan de samenleving wanneer men niet (meer) zelf kan reizen, met de fiets, auto of trein. Anekdoten zijn gedeeld over tijdelijke afhankelijkheid van anderen door medische situaties. Daarnaast zijn er zorgen over de toekomst en mobiliteit bij ouder worden. Er is angst voor lichamelijke achteruitgang. Door een aantal wordt mogelijke afhankelijkheid van het openbaar vervoer als problematisch ervaren en als ingewikkeld omschreven. Initiatieven als de voorzorgcirkel in samenwerking met Sociom en het initiatief "Automaatje" worden als positief omschreven.

Jongvolwassenen, volwassenen en senioren in Landhorst

Conclusies

- De auto is een belangrijk vervoersmiddel voor veel mensen in de kern
- Goede fietsverbindingen naar nabijliggende kernen en opstap locaties HOV en trein vergroten de bereikbaarheid.
- Meerdere inwoners zouden incidenteel of structureel gebruik willen maken van een goede busverbinding met name in combinatie met een treinreis.
- De mate van organisatie van inwoners in deze kern is erg hoog wat kan bijdragen aan het organiseren van succesvolle mobiliteitsinitiatieven.

Aanwezigen

- 15 uit Landhorst [Eenvoudig en onafhankelijk]

Inzichten uit het gesprek

Veel deelnemers zijn lopend of op de fiets naar de focusgroep gekomen. Acht van de deelnemers waren te voet naar het groepsgesprek gereisd, vier aanwezigen waren met de fiets en één persoon met de elektrische fiets. Twee aanwezigen kwamen later binnen, daarvan is onbekend hoe ze naar de focusgroep zijn gekomen.

Tijdens het groepsgesprek blijkt dat de auto een belangrijk vervoersmiddel is voor inwoners én bewoners. *“Zonder auto kun je niets en ben je bijna niets”*. Er zijn weinig aantrekkelijke alternatieven om voor langere afstanden, structureel anders te reizen. Over het algemeen vinden de meeste deelnemers het niet erg afhankelijk te zijn van de auto. Er zijn wel meerdere anekdotes gedeeld waaruit blijkt wanneer je (tijdelijk) niet (meer), of nog niet kan rijden dit voor problemen zorgt. Zo zijn er maar een beperkt aantal stageplekken bereikbaar voor studenten. Ook andersom wordt dit ervaren, bedrijven hebben moeite om werknemers of stagiairs aan te trekken. Het rijden 's avonds wordt ook als barrière ervaren. Er zijn geen taxiservices meer in de buurt.

Ook het aantal auto's in de kern en bij voorzieningen geeft blijk van de auto afhankelijkheid. Dit wordt niet als overlast ervaren, er is immers voldoende ruimte in Landhorst. Doorstroming en snelheid zijn belangrijk voor de deelnemers van het groepsgesprek, het zorgt voor een betere verbondenheid met andere kernen binnen én buiten de regio. Daarnaast heeft de auto ook een belangrijk plek in de ketenreis en voor het bieden van ondersteuning aan anderen. Zo wordt de auto gebruikt in de rit naar stations (Ravenstein, Boxmeer en Deurne zijn benoemd) om met de trein verder te reizen of bezoek op te halen. Daarnaast wordt ook verteld dat er veelvuldig auto's met fietsen achterop rijden. Voor de reis naar de basisschool in Wanroij worden regelmatig kinderen van meerdere gezinnen meegenomen. De afstand naar de basisschool is namelijk te ver voor jonge kinderen om te fietsen. Voor sport of uitjes organiseren inwoners vaak carpoolafspraken en de voorzorgcirkel georganiseerd door Sociom kan een rol spelen als iemand ondersteuning nodig heeft. Daarnaast werd ANWB-automaatje benoemd als positief voorbeeld. Momenteel is dat geen dienst die in Landhorst actief is.

Naast de auto komt ook het reizen met de fiets ter sprake. Een aantal deelnemers gaan of gingen met de fiets naar het werk. Voor sommige deelnemers die een elektrische fiets hebben heeft dit een groot verschil gemaakt, maar niet voor iedereen. Eén deelnemer gaf aan dat de elektrische fiets hem mogelijkheden heeft geboden om verder te reizen, bijvoorbeeld voor de boodschappen in Mill en Boekel. Een andere deelnemer gaf aan dat de elektrische fiets erg welkom is naast de enige auto van het huishouden en nu alles met de fiets doet. De fietsverbinding naar Boekel wordt ook genoemd in de ketenreis naar Eindhoven, vanaf Boekel rijdt de bus. Tijdens het gesprek blijkt verder dat veilige fietsverbindingen in de omgeving ontbreken. Onveiligheid wordt ervaren langs de provinciale weg, door het bos en op de route naar school. In de richting van Cuijk wordt ook een verbinding gemist, je kan dan namelijk vanaf Cuijk doorfietsen op de goede verbinding naar Nijmegen.

De mogelijkheden en het gebruik van het openbaar vervoer is ook uitvoerig besproken. Het openbaar vervoer wordt als duur ervaren, onder andere omdat kosten voor de auto gemaakt zijn en het openbaar vervoer de auto niet kan vervangen. Voor studenten gaat dit niet op, het OV is gratis. Voor de autorit naar een treinstation is alsnog een aanzienlijk deel van de bijbaanverdiensten nodig. De treinverbindingen naar Eindhoven (via Deurne) en 's-Hertogenbosch (via Ravenstein) zijn belangrijk voor onderwijs, werk en vakantie reizen (verbinding richting Schiphol). Ook wordt gesproken over een goede busverbinding tussen Eindhoven/Helmond en het

station in Boxmeer. Deelnemers van het gesprek zouden daar graag gebruik van maken, er is alleen geen halte in Landhorst. Een halte bij woon-werk gemeenschap Bronlaak wordt als mogelijkheid genoemd en als positief beoordeeld door de gespreksdeelnemers. Een halte hier zou een goede opstap locatie zijn voor scholieren en inwoners van kernen in de omgeving daarnaast zou het mogelijkheden bieden voor het aantrekken van werknemers van de woon-werk gemeenschap.

In Landhorst zelf rijdt er een buurtbus via Mill naar Boxmeer, dat wordt erg gewaardeerd. Wel wordt aangegeven dat je vaak met de fiets net zo snel bent. Het feit dat de buurtbus niet in het weekend of de avond rijdt zijn redenen om de buurtbus niet te gebruiken. Maar ook de betrouwbaarheid van de dienstverlening is een zorg. Deelnemers zijn bang dat ze niet op de bus kunnen rekenen. Een idee wordt geopperd om het mogelijk te maken dat de chauffeur kan zien dat er reizigers willen opstappen. De buurtbus wordt door senior reizigers en veel scholieren gebruikt, met name in de winter. De buurtbus sluit niet aan op de verbinding richting Veghel, en wordt gevraagd of dit een mogelijkheid is. Ook Elsendorp is niet met de bus bereikbaar, hier zit wel de huisarts van de meeste inwoners.

Een aantal voorzieningen komen ook naar de kern Landhorst toe. Er wordt gebruik gemaakt van verschillende besteldiensten, zoals supermarkten en Hellofresh. Maar ook verzorging- en gezondheidsdiensten komen langs, zoals thuiskappers, de pedicure, bloedprikken een keer in de week en de griep prik een keer per jaar.

Jongeren, volwassenen en senioren in Olland

Conclusies

- De flexibiliteit en zelfstandigheid die de auto biedt wordt gewaardeerd.
- Het Sprinter-treinstation (Boxtel, 8km), kan beter worden benut door optimalisering van verbindingen met bus en fiets.
- Mobiliteitsinitiatieven vanuit het sterke sociale netwerk kunnen worden ondersteund en versterkt door middel van informatievoorziening, pilots of infrastructuur.

Aanwezigen

- 10p uit Olland [Verbonden en mobiel]

Inzichten uit het gesprek

Iedereen is te voet naar de focusgroep gekomen. Langere afstanden worden met de auto, fiets of buurtbus gedaan, dit verschilt per deelnemer. De deelnemers zijn over het algemeen positief over wonen in Olland, het is voor de aanwezigen een bewuste keuze hier te wonen. De kern Olland wordt beschreven als een rijke kern, een jonge kern met weinig vergrijzing en een kern met een sterk sociaal netwerk.

“Olland ligt midden tussen ‘s-Hertogenbosch en Eindhoven, eigenlijk apart is dat er niks [geen openbaarvervoer] zit”.

Tijdens het gesprek wordt benoemd dat een perceptie van alles met de auto doen sterk leeft in Olland. De flexibiliteit en zelfstandigheid die de auto biedt wordt gewaardeerd. Uit de verhalen van de deelnemers blijkt ook dat andere vervoerswijzen regelmatig worden gekozen. Daarbij worden wel meer drempels en barrières ervaren.

In algemene zin de kwaliteit en de verlichting van fietspaden beschreven als barrière. Een verbetering maakt het mogelijk dat er voor meerdere reizen de fiets of brommer gebruikt kunnen worden, in het specifiek voor het bereiken van het station en de sportvelden.

Mensen in Olland maken regelmatig gebruik van het station in Boxtel. De busverbinding naar het treinstation is beperkt. Op een vroeg tijdstip en in het weekend, rijdt de buurtbus niet en kan daar geen gebruik van worden gemaakt. Vanwege de veiligheid op fietspaden (kwaliteit en verlichting) wordt dan voor het vervoer de auto gebruikt. Uit de opmerkingen over het openbaar vervoer blijkt dat dit als complex wordt ervaren. Het is onvoldoende duidelijk hoe je van het OV gebruikt maakt *“OV-regels verschillen regelmatig, het is onduidelijk”*.

Vooraf voor de jongere deelnemers zijn de beperkte tijden wanneer er van het OV gebruik wordt gemaakt een probleem. Zij hebben de busverbinding nodig om op tijd op school of studie te komen. Er is een anekdote beschreven dat mensen in Olland op elkaar letten, zoals wanneer *“een student een lift ontving toen hij de bus gemist had”*. Tijdens het gesprek ontstond een idee van een carpool initiatief naar een treinstation of richting een grote stad. De Dorpsraad van Olland wil met plezier bijdragen aan het verkennen van mogelijkheden voor jongeren om vaker met inwoners mee te rijden.

Tijdens het gesprek werd ook het concept van de deelauto besproken. In het gebruik worden nog wel belemmeringen gezien met betrekking tot de flexibiliteit en beschikbaarheid.

Verder blijkt uit de verhalen in Olland het sterk sociale karakter. Als mensen (tijdelijk) niet meer kunnen rijden is er niet direct een angst dat men niet meer mee kan doen aan de samenleving. De hulpvraag stellen lijkt geen drempel. Ook wordt er betoogd eenzaamheid en financiële zaken veel geregeld. De deelnemers gaven aan dat de bekendheid van mogelijkheden zoals Ommekaar nog verder vergroot mogen worden.

Volwassenen en senior in Veghel

Conclusies

- Er wordt multimodaal gereisd in Veghel en omgeving. Er is echter veel overlast van files en (sluip)verkeer en er lijkt nog veel ruimte in het verbeteren van alternatieven (fiets, bus) naar belangrijke bestemmingen zoals industrieterrein.
- De P+R's van stations Rosmalen en 's-Hertogenbosch-Oost worden gebruikt als overstappunt.
- Deelinitiatieven in de kleine kernen Zijtaart en Boerdonk worden benoemd als succesvol.

Aanwezigen

- 2p Zijtaart [Gezellig en toegankelijk]
- 1p Veghel [Bruisend en divers]

Inzichten uit het gesprek

Het reisgedrag en het gebruik van vervoermiddelen in Veghel verschilt per gespreksdeelnemer. Waar de een twee auto's ter beschikking heeft en dit het belangrijkste vervoersmiddel is waar de meest reizen mee worden gemaakt, doet degene die in Veghel centrum woont veel op de e-bike (langere afstanden) en te voet (korte afstanden). *"Reden voor de e-bike: beweging, natuur, interactie met omgeving."* Een deelnemer, bewust van zijn mobiliteitsgedrag, probeert ook wel eens samen te reizen bijvoorbeeld met collega's, maar deze persoon stuitte hierbij op weerstand. De deelnemer denkt dat het komt omdat mensen graag hun eigen moment in de auto hebben, met eigen muziek, rijstijl. Soms is het misschien ook flexibiliteit, de combinatie met andere activiteiten op een dag.

Uit meerdere anekdotes lijkt het erop dat het gebruik van de auto in Veghel hoog is. Er is veel filevorming ook buiten spijtstijden. Zo werd er met herkenning gereageerd wanneer een deelnemer de volgende situatie beschreef *'45 minuten reizen met de auto naar de supermarkt door filevorming bij rotondes, ik was juist in de middag gegaan'*. Deelnemers geven aan dat er weinig alternatieven zijn voor het reizen met de auto. En knelpunten ontstaan ook doordat er maar enkele verbindingen over het kanaal, bruggen vormen een bottleneck. Ook is er veel vertraging op de N279. In het bijzonder voor landbouwvoertuigen, die niet alle bruggen kunnen gebruiken door een verlaagde aslast. Er wordt ook benadrukt dat er overlast wordt ervaren door het vele (sluip)verkeer in de kern. Er is een zorg dat met de uitbreidingsplannen deze problematiek nog groter wordt.

Tegelijkertijd wordt in Veghel ervaren dat de busverbindingen niet altijd aansluiten bij relevante bestemmingen. Zo kan je bijvoorbeeld niet makkelijk met de bus bij de het Havenkwartier (Noordkade) komen, de loopafstand naar HOV-lijn is erg groot (800m-4km). De HOV-verbinding Veghel-Eindhoven wordt wel omschreven als een goede verbinding. Desondanks reizen meerdere deelnemers multimodaal, er wordt dan met de auto naar station 's-Hertogenbosch-Oost of Rosmalen gereisd om vervolgens over te stappen op de trein.

Met de fiets worden korte en middellange afstanden afgelegd, bijvoorbeeld naar 's-Hertogenbosch. Goede (parkeer)voorzieningen bij aankomst op de eindhalte of tussenhalte worden gewaardeerd, evenals goede kwaliteit van de infrastructuur en verlichting. Met betrekking tot de infrastructuur wordt echter wel opgemerkt dat daar ruimte voor verbetering is. In het gesprek zijn ook de initiatieven van de deelauto in Zijtaart en Boerdonk benoemd. Ze worden omschreven als succesvol. Je kan dan gereden worden of de auto zelf meenemen. Hier zijn heel positieve ervaringen mee.

Personen verbonden aan uniek sporten in Maashorst

Conclusies

- Er is een duidelijk verschil in zelfstandigheid tussen korte en middellange afstanden bij droog weer en lange afstanden of slecht weer voor mensen in een elektrische rolstoel/scootmobiel.
- Er zijn mogelijkheden om met het openbaar vervoer te reizen, echter zijn deze niet altijd betrouwbaar.
- De regiotaxi en de Valys taxi is efficiënter en makkelijker dan reizen met de bus of trein, hoewel het wel meer planning vereist.

Aanwezigen

- Veghel [Bruisend en divers]
- Vinkel [afgelegen en divers]

Inzichten uit het gesprek

De twee interviews vonden separaat van elkaar plaats. Een bij gemeente Maashorst in Uden, de deelnemster was hier met de regiotaxi naar toe gereisd. Ze maakt gebruik van een scootmobiel. Het tweede interview heeft digitaal plaatsgevonden, deze deelnemster maakt het gebruik van een elektrische rolstoel met harnas en hoofdband.

Een groot deel van de mobiliteit van deze deelnemers is afhankelijk van hun elektrische rolstoel/scootmobiel. Daarnaast zijn ze afhankelijk van de dienstverlening van de regio en Valys taxi. Dit is georganiseerd via de Wet Maatschappelijke Ondersteuning.

Reizen binnen het dorp of naar het volgende dorp gebeurt, bij mooi weer, via voet- en fietspaden waar dit kan. Dit zijn bijvoorbeeld ritten naar de supermarkt, huisarts, apotheek, tandarts, dagbesteding, werkafspraken in de buurt of bushalte. Het is niet mogelijk om tijdens regenachtig weer lang buiten te rijden, er kan dan kortsluiting ontstaan in het voertuig. Reistijden tot een half uur worden niet als vervelend genoemd. Op mooie dagen zijn afstanden van 15 km ook te overbruggen. Echter hiervoor blijkt wel dat je het juiste voertuig nodig hebt. Er zijn grote verschillen in vermogen en snelheid. Zelfstandig met elektrische rolstoel of scootmobiel reizen is prettig vanwege de onafhankelijkheid die het geeft in vertrektijden. *“Brede fietspaden zijn prettig, dan is er wat meer ruimte voor iedereen, wat veiliger is.”* Enige drukte wordt overigens als positief ervaren. *“Fietspaden zijn meestal druk, waardoor er altijd wel mensen zijn die willen helpen”.*

Tijdens ritten met de scootmobiel of elektrische rolstoel worden er wel regelmatig barrières tegengekomen, zoals trappen, stoepenranden zonder schuine rand en drukknoppen bij het verkeerslicht. Waar geen fietspaden aanwezig zijn en het voetpad te smal is of vol staat, zijn rolstoelgebruikers genoodzaakt de weg te gebruiken. Heeft de weg een bolling in het wegdek dan zijn rolstoel en scootmobiel gebruikers genoodzaakt midden op de weg te rijden zodat ze niet omvallen.

Voor werkafspraken, sociale contacten, ophalen bijzondere medicatie en uitjes verder weg wordt overwegend gebruik gemaakt van de regiotaxi (binnen de regio) en Valys taxi (buiten de regio). Dit vraagt veel organisatie capaciteit en planning. De ritten dienen tijdig geboekt te worden en gebruik is afhankelijk van het aantal km's dat je per jaar in kan zetten. Ondanks dat je het liefst spontaan zou willen vertrekken wanneer je wilt, begrijpen de deelnemers dat dit moeilijk te organiseren is. Ze benoemen dat na een periode van strengere regels door tekorten er nu weer wat versoepeling is, dat waarderen de deelnemster enorm.

De bus en trein werd door een van de deelnemers regelmatig gebruikt. *“Voor een concert in Amsterdam pak ik bijvoorbeeld de heenreis de trein en de terugreis de taxi.”* De mogelijkheid wordt als prettig ervaren omdat ze wat meer vrijheid heeft en ze de taxi-kilometers niet verbruikt. Ook hier zijn wel een aantal barrières en drempels. Zo kan de deelnemster alleen gebruik maken van de buurtbus in het volgende dorp, de halte is op een afstand van 4 km. Ze zit in een elektrische rolstoel, die wel eens verward wordt met een scootmobiel. Omdat scootmobielen niet in de bus mogen mag ze niet altijd mee met de bus. Van de trein wordt gebruik gemaakt als de reis niet te lang is, er weinig of geen overstappen nodig zijn, en het station bemand is met NS-personeel. Voor assistentie is namelijk minimaal een overstap van een kwartier nodig, en eerdere ervaringen met extern personeel verliepen niet helemaal goed. Gebruik van het OV in de avond wordt vermeden. Als er iets fout gaat en het is donker dan wordt dit niet als prettig ervaren.

Een van de deelnemers werkt als sociaal werker op verschillende locaties, waaronder Uden, Oss en Heeze. Haar werk vereist veel reizen voor afspraken met inwoners, wat flexibiliteit vraagt. Momenteel is zij afhankelijk van haar vader voor vervoer naar haar werk. Hij ontvangt hiervoor een vergoeding. De deelnemer overweegt een tweedehands aangepaste auto aan te schaffen, om door anderen gereden te kunnen worden. Dit zou haar meer vrijheid geven. Echter, de investering is aanzienlijk en zij zou altijd een chauffeur nodig hebben, waardoor het moeilijk is in te schatten of de investering de moeite waard is.

Beide personen reizen regelmatig en hebben letterlijk en figuurlijk hun weg gevonden. Ze weten dat dit niet voor iedereen even makkelijk is. Via contacten met gelijkgestemde delen ze hun ervaring en informatie.

Gehandicapten platform Bernheze

Conclusies

- Verbetering van toegankelijkheid in de praktijk vergoot de bereikbaarheid van voorzieningen voor mensen met een beperking.
- Samenwerking met de doelgroep tijdens de planfase helpt bij het realiseren van een toegankelijke omgeving.
- Het betrekken van mensen met een beperking zorgt ervoor dat in de praktijk de toegankelijkheid wordt vergoot.

Aanwezigen

- 2p Heesch [Gezellig en toegankelijk]
- 1p Loosbroek [Afgelegen en eigen]
- 1p Nistelrode [Gezellig en toegankelijk]

Inzichten uit het gesprek

Drie van de vier deelnemers zijn met de auto naar het gesprek gekomen, een persoon woonachtig op 700m van het gesprek kwam met de rolstoel. Drie personen hebben zelf een handicap. Naast de deelnemer zittend in haar rolstoel, had een persoon zuurstofgebrek bij geboorte dat zorgt voor spasme in benen en een persoon heeft een stofwisselingsziekte die invloed heeft op groei. Twee van deze personen hebben een invalideparkeerkaart en één persoon heeft een passagierskaart. De vierde deelnemer heeft zelf geen handicap, ze draagt als vrijwilliger bij aan het werk van het platform.

Tijdens het gesprek zijn positieve als negatieve ervaringen met betrekking tot toegankelijkheid beschreven. Hierin wordt meermaals het verschil zichtbaar tussen een welkome, inclusieve en goed onderhouden omgeving welke rekening houdt met beperkingen van mensen ten opzichte van een omgeving met obstakels zoals trappen, slingerpaden en voet- en fietspaden in slechte staat. Maar ook de toegang tot het openbaar vervoer werd benoemd en drukte van fietsen op plekken met blinde geleide tegels kwam ter sprake. Dit laatste werd als voorbeeld genoemd tussen correcte theorie en obstakels in de praktijk.

De toegang van een voorziening en de reis hiernaartoe vraagt in Nederland heel erg veel planning en in veel gevallen ook een rechtsomkeert. De meeste positieve verhalen kwamen vanuit ervaringen in het buitenland zoals Zweden en de Verenigde Staten. Hierbij is aangegeven dat toegankelijkheid niet alleen gaat over praktische zaken, maar ook over hoe anderen gehandicapten behandelen.

"Als je er met een rolstoel komt, moet je al een beetje slalommen. Mobiele mensen kunnen rechtdoor, maar wie minder mobiel is, moet rechtsaf. Het voelt bijna alsof je via de achterkant naar binnen wordt geleid."

Tijdens het reizen wordt de invalide parkeerkaart als positief ervaren. Een parkeerplaats dichtbij bestemming maakt het voor deelnemers mogelijk een bestemming te bezoeken, zonder zou dit niet mogelijk zijn. De parkeerpilot in 's-Hertogenbosch wordt ook als erg waardevol benoemd. Aan de hand van een app is het mogelijk te zien waar er invalide parkeerplaatsen zijn. Het geeft in real-time de beschikbaarheid weer. De deelnemers zijn ook

In het gesprek is ook de samenwerking voor verbetering van toegankelijkheid benoemd. Een positief voorbeeld was een samenwerking met een gemeente bij herinrichting van wegen. Na veel overlast van slechte voet- en fietspaden is er gezamenlijk tot een oplossing gekomen om diep wortelende bomen terug te planten. Daartegenover staat echter ook dat samenwerking kan worden verbeterd. Het Platform voor gehandicapten in Bernheze geeft de wens aan vaker mee te kunnen en willen denken. Hiervoor zijn ze onder andere gestart met het samenwerken met de Katholieke Bond van Ouderen (KBO).

Regiogesprek in 2 groepen

Conclusies

- Het is waardevol dat het gesprek op regioniveau plaatsvond met inwoners van verschillende kernen omdat ervaren uitgewisseld werden en reizen ook voornamelijk buiten de kernen plaats vindt.
- In kernen zoals Westerbeek, Oud-Velp, Odiliapeel en Vorstenbosch zijn inwoners sterk afhankelijk van de auto vanwege de beperkte OV-opties. In kernen als Uden maken meer deelnemers gebruik van het openbaar vervoer, al blijft voor andere Udenaren de auto favoriet.
- Voor enkele inwoners is duurzaamheid belangrijk, maar de kosten en tijdsinvestering vormen een obstakel.
- Jongvolwassenen ervaren lange reistijden, en volle bussen naar onderwijs en zien verhuizen of het behalen van een rijbewijs als een manier om meer vrijheid te krijgen.
- De effectiviteit van het (buurt)busvervoer varieert sterk per kern, met bijvoorbeeld goede verbindingen in Sint Anthonis en een mismatch van busvervoer met doelgroepen in Vorstenbosch en Heesch. Het stroomlijnen van buslijnen in Uden wordt niet als positief ervaren.

Aanwezigen

- 7p Uden, Maashorst [Bruisend en divers]
- 1p Volkel, Maashorst [Bruisend en divers]
- 1p Zeeland, Maashorst [Gezellig en toegankelijk]
- 2p Odiliapeel, Maashorst [Afgelegen en divers]
- 2p Vorstenbosch, Bernheze [Verbonden en mobiel]
- 1p Heesch, Bernheze [Gezellig en toegankelijk]
- 2p Sint Anthonis, LVC [Gezellig en toegankelijk]
- 6p Westerbeek, LVC [Afgelegen en divers]
- 1p Oud-Velp, LVC [Afgelegen en divers]
- 1p Cuijk, LVC [Bruisend en divers]
- 1p Olland, Meierijstad [Verbonden en mobiel]

Inzichten uit het gesprek

In de regiogesprekken kwamen overeenkomsten en verschillen tussen kernen en doelgroepen duidelijk naar voren. Zo zijn er kernen, zoals Westerbeek, Oud-Velp, Odiliapeel en Vorstenbosch waarbij inwoners sterk afhankelijk zijn van de auto. Hierdoor is het niet aantrekkelijk of mogelijk om structureel over te stappen op het OV. Gebruik van de bus en de trein brengen extra kosten met zich mee. Tegelijkertijd biedt de dienstverlening inwoners vaak weinig vrijheid en flexibiliteit doordat buslijnen minder frequent rijden en geen avondregeling hebben. *“Als je een auto hebt, is het ov relatief heel duur, omdat je voor de auto al veel kosten hebt gemaakt zonder dat je hem gebruikt.”*

Voor drie personen is duurzaamheid erg belangrijk, deze principes kosten echter veel tijd en geld. Daarnaast zijn mensen die zelf (tijdelijk) niet kunnen rijden of geen auto ter beschikking hebben afhankelijk van anderen voor langere reizen. Deelnemers benoemen ook dat ze drempels ervaren als ze bezoek willen ontvangen dat gewend is met het OV te reizen.

Jongvolwassen deelnemers geven aan dat reistijd naar onderwijs erg lang is, ook wordt de sociale verbinding voor deze doelgroep benoemd. Drie van de vijf (uit Westerbeek en Uden) jongvolwassenen kijkt uit naar het halen van het rijbewijs omdat dit voor meer vrijheid zorgt. De vierde (uit Uden) maakt de afweging tussen het halen van het rijbewijs en verhuizen naar een kern met treinstation. Het is herkenbaar in deze kernen dat sommige huishoudens 3-4 auto's in bezit hebben omdat jongvolwassenen een auto aanschaffen en langer bij hun ouders blijven wonen. In één van de gesprekken kwam naar voren dat initiatieven voor deelmobiliteit zijn niet ver kent.

De jongvolwassenen stonden hiervoor open. Een van de deelnemers gaf aan dat kosten, afstand en beschikbaarheid belangrijk waren. Een andere jongvolwassene, die verhuizing overweegt, benadrukte dat het duurzamer is dan autobezit en toch voorkeur had om zo lang mogelijk niet in een auto te rijden. Jongvolwassene: *“Mensen gaan eigenlijk meteen voor de auto. Dat is de enige optie. OV is heel lastig, daarom beginnen ze er ook niet snel mee. Er zijn ook jongeren die wel gratis OV hebben, maar er geen gebruik ervan maken.”*

Er wordt in relatie tot de doelgroepen jongvolwassenen en senioren ook gesproken over de effectiviteit van het openbaar vervoer. Door senioren uit Sint Anthonis wordt aangegeven dat de verbindingen, dienstregeling en betrouwbaarheid goed is, en er veel gebruik wordt gemaakt van de buurtbus. In Vorstenbosch en Heesch blijkt dit niet het geval, hierbij wordt aangegeven dat de buurtbus er vaak niet is en deze niet is afgestemd op schooltijden. Ook blijkt in Heesch de streekbus afgeschaald, hierbij was geen rekening gehouden met het AZC dat er kwam. In Land van Cuijk was er juist een extra dienstregeling voor het AZC opgezet. De verbinding (lijn 23) tussen Westerbeek en Deurne blijkt niet betrouwbaar, terwijl een belangrijke ontsluiting is richting Eindhoven. Een mevrouw heeft daarom voor haar dochter een scooter gekocht.

In kernen (Uden, Cuijk) die met trein of bus beter verbonden zijn, maken inwoners meer gebruik van het OV. In Cuijk wordt de treinverbinding gewaardeerd, en de busverbindingen naar treinstation Oss en Deurne zijn belangrijk. Hier wordt wel ervaren dat de dienstregeling is veranderd. Haltes worden uit de dienstregeling gehaald. Een deelnemer uit Uden zonder rijbewijs geeft aan "Waarom moeten parkeerplaatsen binnen 200m bereikbaar zijn en mag de bushalte tegenwoordig 800m lopen worden?". In Uden blijkt ook dat bussen op de verbinding richting Eindhoven zo vol zijn dat jongvolwassenen onderwijs missen omdat ze niet meer mee kunnen.

Tijdens het gesprek komt ook ter sprake dat brommers, scooters, e-bikes en de (race)fiets belangrijke vervoersmiddelen zijn tussen kernen en voor de reis naar treinstations (bijvoorbeeld Westerbeek – Deurne). Goede fietspad verbindingen tussen kernen worden als positief ervaren, zo werd specifiek de verbinding via Veghel naar Eindhoven en Oss genoemd. Andersom wordt juist in de omgeving van de Peel benoemd dat de fietsverbindingen onveilig zijn; ze zijn smal of het zijn fietsstroken op N-wegen. Dit terwijl fietspaden worden gezien als belangrijke verbindingen tussen (kleine) kernen en naar grotere kernen met meer voorzieningen. Ook 's avonds wordt hier gebruik van gemaakt.

In de gesprekken is kort ook het voorzieningenniveau ter sprake gebracht. Een senior deelnemer uit Odiliapeel uit zijn zorgen zo lang mogelijk in eigen dorp te blijven wonen, met voorzieningen verder weg wordt dit een probleem. Daarnaast werd een trend benoemd dat voorzieningen steeds meer verplaatsen naar grotere kernen en steden. Voor voorzieningen zoals het theater zou men wel van het openbaar vervoer gebruik willen maken, maar er rijdt 's avonds niet overal een bus.

Informatievoorziening en ondersteuning

In veel focusgroepen kwam naar voren dat er informatie over of ondersteuning met mobiliteitsdiensten wenselijk is. Tijdens één van de regio groeps gesprekken is verkend hoe de informatievoorzieningen over nieuwe manieren van reizen of nieuwe reisdiensten inwoners konden bereiken.

Conclusies:

- Stem de boodschap en het kanaal af op de doelgroep
- Gebruik bestaande lokale communicatiekanalen en lokale organisaties

Een vergelijkingswebsite of een overzicht van de dienstverlening per kern wordt als waardevol beschreven. Ook een vervoerskaart voor de regio zou nuttig zijn. De informatie zou zowel digitaal als via een gemeenteloket beschikbaar moeten zijn. Het is belangrijk dat de informatie actueel en up-to-date is, wat digitaal voor veel mensen goed mogelijk is, maar niet voor iedereen.

Jongvolwassenen geven aan dat sociale media platforms zoals Instagram, TikTok en Reddits kunnen worden gebruikt om deze informatie te delen. Een campagne of reclame op deze platforms zou kunnen helpen om een breder publiek te bereiken.

Volwassenen en senioren geven aan dat communicatie ook kan plaatsvinden via een brief of brochure die bij de mensen thuis wordt bezorgd. In kleinere gemeenschappen kan gebruik worden gemaakt van de bestaande infrastructuur, zoals de dorpsraad. Ook de lokale krant wordt vaak goed gelezen. Een bericht met eventueel een QR-code naar meer digitale informatie kan ook een effectief communicatiemiddel zijn.

Het is belangrijk om de informatie op verschillende manieren te herhalen, zoals huis-aan-huis verspreiding, digitale kanalen en het ophangen van informatie bij centrale punten. Het inlevingsvermogen in de leeftijdsgroep wordt genoemd als een belangrijke factor bij het communiceren van deze informatie.

3.3 | Methode burgerperspectieven

Verspreiding vragenlijst, werving en organisatie focusgroepen

Voor de verspreiding van de vragenlijst en werving en organisatie van de focusgroepen zijn er uitgebreide stakeholderlijsten samengesteld voor de vijf betrokken gemeenten bij deze studie: Bernheze, Boekel, Land van Cuijk, Maashorst en Meierijstad. Hierbij is in het bijzonder aandacht geschonken aan de diversiteit van verschillende doelgroepen. Er is actief gezocht naar contact met doelgroepen die een mogelijk beperkte bereikbaarheid ervaren, zoals gedefinieerd in de bureaustudie.

De uitnodiging voor de vragenlijst is op twee manieren verspreid:

1. Via de bestaande communicatiekanalen van Regio Noordoost-Brabant en gemeenten. (Websites, sociale media berichten).
2. Via de stakeholdersorganisaties van gemeenten die ons hielpen de doelgroepen te bereiken.

Op deze wijzen zijn zo veel mogelijk inwoners direct, en zo persoonlijk mogelijk, bereikt met inachtneming van de AVG-wetgeving.

Voor de werving van focusgroepen zijn in samenspraak met de betrokken gemeenten een aantal kernen en doelgroepen geselecteerd. Hierbij is gezorgd dat er een focusgroep heeft plaatsgevonden in alle zeven verschillende mobiliteitsprofielen en met zoveel mogelijk doelgroepen die mogelijk een beperking van mobiliteit ervaren. Er is extra aandacht geweest voor het feit dat sommige doelgroepen niet vertegenwoordigd waren in de vragenlijst. De uitnodiging voor de focusgroepen is verstuurd per mail en er is telefonisch contact gezocht.

De focusgroepen zijn zoveel mogelijk georganiseerd binnen de kernen waar deelnemers woonachtig zijn. Een aanvullend regiogesprek in twee groepen is georganiseerd in Uden voor deelnemers die graag in gesprek wilden maar waarvoor de kern niet was geselecteerd op basis van geografische ligging of mobiliteitsprofiel. Dit bood ook de ruimte voor personen die bij de vragenlijst hadden aangegeven graag in gesprek te gaan. Vanwege organisatorische, praktische overwegingen en voorkeur van gesprekspartners in een elektrische rolstoel hebben er ook twee interviews plaats gevonden. Eén in Uden en één digitaal via Teams.

Vragenlijst en analyse

De vragenlijst was door respondenten in te vullen via de online tool MWM2. MWM2 voldoet aan de hoogste nationale en internationale normen op het gebied van marktonderzoek, databeveiliging en privacy. De tool is ISO20252, ISO27001 en ISO27701 gecertificeerd en biedt een veelvoud aan voorzieningen m.b.t. vragenlijstonderzoek, waarmee ervaringen van de doelgroep inzichtelijk in beeld worden gebracht.

De vragen en daarmee ook de antwoorden zijn onder te verdelen in verschillende thema's: -

Beschikking over een vervoermiddel, vervoermiddel, ervaren drempels/barrières, bereikbaarheid, vervoerswijze, bezorging van goederen/diensten, deelvervoer en demografische gegevens.

Voor de analyse is als eerste de data opgeschoond. Alleen complete vragenlijsten zijn meegenomen in de data-analyse. Vragen zijn vervolgens gebundeld in de volgende categorieën:

- Demografische gegevens
- Beschikking over een vervoermiddel,
- Motivatie en gebruik vervoermiddel,
- Ervaren drempels/barrières,
- Bereikbaarheid van bestemmingen i.c.m. vervoerswijze,
- Nieuwe ontwikkelingen (bezorging van goederen/diensten, deelvervoer).

Conclusies op basis van de resultaten zijn vervolgens per categorie gedeeld.

Semi-gestructureerde focusgroepen en clusteranalyse

De focusgroepen zijn allen georganiseerd aan de hand van een semigestructureerde opzet. Er waren bij alle groepsgesprekken twee personen aanwezig: één gespreksfacilitator en één persoon voor verslaglegging. De interviews waren in een 1-op-1 setting.

De focusgroepen startten met een welkom en toelichting van het doel bijeenkomst en de context van de opdracht. Dit werd gevolgd door een korte kennismaking aan de hand van de vraag Stel jezelf voor en vertel hoe je naar het gesprek bent gereisd.

De verkenningsfase van het gesprek startte met de vraag Wat betekent bereikbaarheid voor jou in 1 tot 2 woorden. Vervolgens werd er ruimte gegeven aan de deelnemers kort te delen of ze iets voorbereid hadden, of een onderwerp ter tafel wilde brengen dat voor hen belangrijk was om te delen. De gespreksfacilitator zocht daarbij de balans tussen de beschikbare tijd en het uitweiden van een onderwerp dat aandacht vroeg voor verduidelijking of discussie in de groep.

Na de verkenning werd er verdieping gezocht in persoonlijke ervaringen. Tijdens de focusgroepen werd hiermee gestart aan de hand van het invullen van een vrijheid in mobiliteitsgrafiek (afbeelding X). Bij de interviews was er ruimte om dit als gesprek door te nemen. Door te reflecteren op eigen mobiliteit in het verleden en de toekomst werd de aandacht verschoven naar een gesprek over ervaringen van individuen. Dit maakte het mogelijk de verbinding te leggen met universele waarden conform de technieken van verbindende communicatie. Dit leidde er vervolgens ook toe dat er een gedetailleerder inzicht ontstond in de barrières en drempels en de zorgen die hiermee gepaard gaan.

De focusgroepen zijn afgesloten met een check-out, bijvoorbeeld door een laatste rondvraag. Afhankelijk van de gespreksleider en het groepsgesprek werd hier vorm aangegeven.

Alle deelnemers ontvingen een waardebon van €35 euro ter compensatie van hun tijd en inzet.

Tijdens de focusgroepen zijn gespreksverslagen gemaakt. Op basis van de gespreksverslagen is een clusteranalyse uitgevoerd om uitspraken te clusteren naar thema. In de clusteranalyse zijn de volgende thema's in lijn met de structuur van de verkenning geïdentificeerd:

- Onderwerpen die een raakvlak hebben met **Toegang tot bovenlokale mobiliteit** zoals: Vervoersmiddelen (lopen, fietsen, bus, trein, auto), infrastructuur (fietspaden, snelheden, weginrichting en obstakels), mobiliteitsdienstverlening (bus en trein routes, deelvervoer), en de verkeerssituatie (file, bezetting en kwaliteit OV, staking).
- Onderwerpen die een raakvlak hebben met **Voorzieningenniveau** zoals: Leefbaarheid kernen, faciliteiten in een dorp (supermarkt, huisarts, basisscholen, bibliotheek), bestemmingen (sociale contacten, cultuur, werk, onderwijs), dienstverlening op locatie (bezorging van boodschappen of goederen, bloedprikken, huiskappers).
- Onderwerpen die een raakvlak hebben met **Persoonlijke kenmerken**: Principes, normen en waarden (hulp, zelfstandigheid, autonomie, verbinding, contact, vrijheid), persoonlijke mogelijkheden (financiële situatie, gezondheidssituatie)

Aanvullend zijn nog twee thema's geïdentificeerd:

- Samenwerkingen en organisatorisch vermogen
- Informatievoorziening en kennis van mobiliteitsdiensten