

In opdracht van:  
Provincie Utrecht en gemeente Leusden

Projectnummer:  
M07772-R-E3

Datum:  
7 juli 2023



## Mobiliteitsonderzoek in gemeente Leusden

<b>1.</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>4</b>
1.1	Aanleiding	4
1.2	Doel onderzoek	4
1.3	Aanpak	4
1.4	Verantwoording inwoneronderzoek	4
<b>2.</b>	<b>MOBILITEITSARMOEDE</b>	<b>6</b>
<b>3.</b>	<b>LEUSDEN OP DE KAART</b>	<b>7</b>
3.1	Aanpak	7
3.2	Resultaat	8
<b>4.</b>	<b>LEUSDEN IN CIJFERS EN VERHALEN</b>	<b>11</b>
4.1	Drie groepen in Leusden	11
4.2	Het huidige gebruik	12
4.3	Aanbod en behoefte	14
4.4	Consequenties van missend aanbod	19
4.5	Samenvatting en conclusie	20
<b>5.</b>	<b>LEUSDEN IN BEWEGING</b>	<b>23</b>
5.1	Kenmerken van de oplossing	23
5.2	Mogelijke oplossingen	23
<b>6.</b>	<b>BIJLAGEN</b>	<b>25</b>
6.1	Bijlage 1 – dataverantwoording	25
6.2	Bijlage 2 – bronnen Leusden op kaart	28
6.3	Bijlage 3 – algemene kenmerken mobiliteitsarme en afhankelijke inwoners	29





*Colofon*

*Mirjam de Bok, Mobycon*

*Daan Stevens, Forseti*

*Babet Hendriks, Mobycon*

*Copyright*

*Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.*

*No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.*





## 1. INLEIDING

### 1.1 Aanleiding

In gemeente Leusden is er behoefte om inzicht te krijgen in de mobiliteitsbehoefte van de inwoners en of er sprake is van vormen van mobiliteitsarmoede. Tegelijkertijd heeft provincie Utrecht onderzoek gedaan naar mobiliteitsarmoede<sup>1</sup> in de provincie. Hierin staat uitgelegd wat Mobiliteitsarmoede is, op welke manieren het ervaren kan worden en welke maatregelen getroffen kunnen worden. Provincie Utrecht wil ook graag inzicht in wat nu werkelijk de mobiliteitsbehoefte is en hoe dit past bij het huidige mobiliteitsaanbod.

### 1.2 Doel onderzoek

Het doel van het onderzoek is om inzicht te krijgen in de mate waarin er mobiliteitsarmoede wordt ervaren in gemeente Leusden. Om dit doel te bereiken, beantwoorden we de onderstaande hoofdvraag:

**Wat zijn de belemmeringen en behoeftes van vervoer in Leusden: in het huidige systeem en eventueel in toekomstig aanvullend aanbod?**

In deze onderzoeksvraag wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen het huidige systeem en de toekomst. We zullen dit perspectief meenemen in het onderzoek.

### 1.3 Aanpak

Het onderzoek bestaat uit drie fases. In de eerste fase schetsten we een globaal beeld van gemeente Leusden. Dit deden we met behulp van algemene data. We bespraken dit met de klankbordgroep. In de tweede fase voerden we het inwonersonderzoek uit. We startten met een enquête en voerden daarna nog eens 30 interviews uit om door te vragen. In de derde fase zijn we weer bij elkaar gekomen met de klankbordgroep om te reflecteren op de resultaten. Dit heeft geleid tot aanvullende analyses. De resultaten van deze drie fases staan in dit eindrapport.

### 1.4 Verantwoording inwoneronderzoek

Het inwoneronderzoek is uitgevoerd door middel van een vragenlijst die verspreid is onder inwoners van de gemeente Leusden. Deze vragenlijst is opgesteld door Mobycon in samenspraak met gemeente Leusden en provincie Utrecht. Hieronder beschrijven we kort hoe de data zijn verzameld en hoe de respons is opgebouwd. Voor een gedetailleerde toelichting verwijzen we naar bijlage 1.

#### Dataverzameling

Respons onder inwoners van gemeente Leusden is verzameld op verschillende manieren:

- via een brief met een unieke link naar de online enquête;
- via telefonische interviews voor wie wel wil, maar niet in staat is om online mee te doen;
- via face-to-face enquêtes onder doelgroepen die we per brief niet of onvoldoende bereiken;
- via aanvullende interviews.

---

<sup>1</sup>MuConsult. (2021). *Mobiliteitsarmoede in de provincie Utrecht. Kwalitatief onderzoek naar ervaringen van mobiliteitsarmoede.*



### Respons

In totaal hebben 1.188 inwoners van Leusden de vragenlijst ingevuld. 917 daarvan via de uitnodigingslink in de brief en 217 hiervan zijn op straat geworven. Het streven was 150 ingevulde vragenlijsten per wijk, en 50 voor de wijk Stoutenburg. Voor alle wijken behalve Stoutenburg hebben we dit aantal ruim gehaald. Toch ligt ook hier het responspercentage op bijna 20% en mogen we tevreden zijn.

Tabel 1 Overzicht van respons

Wijk	Aantal uitnodigingen	Aantal ingevulde vragenlijsten	Responspercentage
Wijk 00 Leusden Centrum Oost	750	226	30%
Wijk 01 Leusden Centrum West	750	296	39%
Wijk 02 Leusden Zuid	750	240	32%
Wijk 03 Achterveld	750	210	28%
Wijk 04 Stoutenburg	250	44	18%
Wijk 05 't Ruige Veld	750	170	23%
<b>Totaal Leusden</b>	<b>4.000</b>	<b>1.188</b>	<b>30%</b>

### Betrouwbaarheid en representativiteit

Het uitgangspunt was een totaal van 800 ingevulde vragenlijst in de gehele gemeente om voor de gemeente als geheel uitspraken te kunnen doen die voor 95% betrouwbaar zijn. Met een respons van 1.188 is dit streven gehaald en is het mogelijk om voor de gemeente betrouwbare uitspraken te doen. Op wijkniveau zijn de resultaten wat minder betrouwbaar, dus daar moeten we wat voorzichtiger zijn met harde conclusies. Ze geven ons (binnen de financiële mogelijkheden van dit onderzoek) echter een goed beeld van de wijken, zeker omdat we de resultaten ook verdiepen door middel van interviews.





## 2. MOBILITEITSARMOEDE

In dit onderzoek bouwen we voort op het onderzoek ‘Mobiliteitsarmoede in provincie Utrecht’. We hanteren in dit onderzoek onderstaande definitie:

**Mobiliteitsarmoede** is het **niet of moeilijk kunnen bereiken van activiteitenlocaties** als gevolg van **gebrekkige vervoersmogelijkheden** (zowel objectief als gepercipieerd), in combinatie met de **sociaaleconomische en ruimtelijke omstandigheden** waarin mensen verkeren, **hun vaardigheden** en **hun ervaringen** met de vervoersmogelijkheden. Hierdoor worden zij belemmerd in hun **deelname aan het maatschappelijk leven**, waardoor de kwaliteit van leven negatief wordt beïnvloed.

In tegenstelling tot het begrip ‘vervoersarmoede’ kijkt mobiliteitsarmoede verder dan enkel de aanwezigheid van vervoersdiensten. Bovendien is het resultaat van mobiliteitsarmoede belangrijk: het al dan niet kunnen bereiken van werk, zorg, familie en vrienden, sport enzovoort.

Om concreter te maken door welke (combinatie van) factoren mobiliteitsarmoede kan ontstaan, onderscheiden we drie dimensies: hebben, kunnen en willen. De categorie **hebben** is de meest logische: je hebt een fiets, auto, ov-kaart en bus nodig om op weg te kunnen. Dit betekent niet automatisch dat je op weg kan. Je moet ook over de vaardigheden beschikken om op weg te **kunnen** gaan. Met ‘mentaal vaardig’ bedoelen we onder andere: in staat zijn om een reis te plannen, aan te passen als de reis anders gaat en de weg kunnen vinden. Kunnen lezen is een belangrijke voorwaarde om makkelijk op weg te kunnen gaan. Tot slot speelt **willen** ook een belangrijke rol. Dit gaat onder andere over vertrouwen hebben in je eigen vaardigheden, vertrouwen hebben in de dienstregeling en de sociale norm in jouw omgeving.

Tabel 2 Definitie van mobiliteitsarmoede verder uitgewerkt, naar MuConsult, 2021, Mobiliteitsarmoede

Dimensie	Factoren
<b>Hebben</b>	Vervoermiddel beschikbaar Voldoet aan randvoorwaarden (bezit rijbewijs, ov-chipkaart)
<b>Kunnen</b>	Fysiek in staat Mentaal vaardig genoeg Voldoende inkomen
<b>Willen</b>	Vertrouwen Moeite Gevoel van vrijheid, autonomie Cultuur, sociale norm





### 3. LEUSDEN OP DE KAART

Als eerste stap in het onderzoek hebben we een eerste beeld van mobiliteitsarmoede in gemeente Leusden gemaakt. Hiervoor is openbare data gebruikt waarvan we weten dat het indicatoren zijn voor de kans op mobiliteitsarmoede. Deze kaarten hebben we besproken met de klankbordgroep om zo een beter begrip te krijgen van wat er speelt in gemeente Leusden en aandachtspunten voor het inwonersonderzoek te bepalen.

#### 3.1 Aanpak

We startten met het in kaart brengen van algemene openbare data op gemeentelijk niveau. We onderzochten hoe de bevolking van Leusden is opgebouwd en welke algemene informatie er over Leusden beschikbaar is. Hierbij richtten we ons ook op het huidige mobiliteitsaanbod binnen gemeente Leusden.

Vervolgens zijn we gaan inzoomen op buurtniveau. We bepaalden welke indicatoren we op de kaart inzichtelijk wilden maken. Op basis van de definitie, zoals besproken in het vorige hoofdstuk, maakten we een lijst van beschikbare openbare data. De informatie die op buurtniveau beschikbaar is, hebben we gebruikt in de kaarten. Deze staan opgesomd in bijlage 2.

Daarna hebben we de data per indicator ingeschaald. We hebben de data van iedere indicator verdeeld in drie risicogroepen. Hierbij is risico 1 altijd het laagste en risico 3 het hoogste. Vervolgens berekenden we per buurt hoe de verdeling van risicogroepen is. Dit geeft een risicocijfer voor de buurt voor een bepaalde indicator. Dit hebben we voor alle indicatoren en buurten gedaan. In het kader hieronder staat ter illustratie de uitleg voor het risicocijfer voorzieningen.

#### Voorbeeld: afstand tot voorzieningen

In gebied A is per type basisvoorziening op basis van CBS-data bepaald wat de gemiddelde afstand is tot een basisvoorziening. De basisvoorzieningen die zijn meegenomen zijn: huisarts, supermarkt, basisschool, warehouse, winkel met overige levensmiddelen. Deze gemiddelde afstanden zijn ingeschaald in de risicogroepen 1 tot en met 3.

Risico 1 = gemiddelde afstand tot basisvoorzieningen is maximaal 400 meter.

Risico 2 = gemiddelde afstand tot basisvoorzieningen is tussen 400 meter en 1 kilometer.

Risico 3 = gemiddelde afstand tot basisvoorzieningen is groter dan 1 kilometer.

Stel dat in buurt A de verdeling als volgt is:

Huisarts = risico 1

Supermarkt = risico 2

Basisschool = risico 2

Warehouse = risico 3

Winkel met overige levensmiddelen = risico 1

Dan is het gemiddelde risico als volgt te berekenen:  $(1 + 2 + 2 + 3 + 1)/5 = 1,8$



We hebben ook twee totale kaarten gemaakt: totaal risico gemiddeld en totaal risico genormeerd. Beide geven een weergave van het risico op mobiliteitsarmoede op basis van de data die we in dit stadium hebben meegenomen. Het genormeerde risico houdt rekening met de score van een buurt op een indicator ten opzichte van andere buurten. Beide gemiddelden zijn relevant: een simpel gemiddelde is gevoelig voor uitschieters en is te gebruiken om een goed beeld te krijgen van de absolute totaalscore in een bepaalde buurt, een **genormeerd** gemiddelde is goed om inzicht te krijgen in de **gelaagdheid** van mobiliteitsarmoede en welke buurten minder scores op verschillende indicatoren.

### 3.2 Resultaat

In een werksessie op 24 januari hebben we met de klankbordgroep de algemene informatie en verschillende kaarten met risico indicatoren besproken. De aanvullingen die door de klankbordgroep zijn gedaan, zijn meegenomen in deze paragraaf.

#### Het algemene (mobiliteits)beeld van gemeente Leusden

Gemeente Leusden is in veel opzichten zelfvoorzienend, maar vanwege de ligging tegen Amersfoort ook sterk gericht op deze stad. In de gemeente Leusden wonen ruim 30.000 inwoners. Leusden is zelf de grootste kern. Daarnaast zijn er de dorpen Achterveld, Stoutenburg en Leusden-Zuid.

In gemeente Leusden wonen ruim 30.000 inwoners. Een relatief groot aandeel hiervan is 65 jaar of ouder: namelijk 23%. Landelijk is deze leeftijdsgroep 20%. Dankzij het buitengebied valt Leusden onder de categorie 'matig stedelijk' volgens het CBS. Het gevolg hiervan is dat voorzieningen voor sommige inwoners op een grotere afstand liggen. Er wonen in Leusden relatief veel Nederlanders zonder migratieachtergrond. Landelijk is dit 61% en in Leusden 79%. Als we deze cijfers bespreken met de klankbordgroep, wordt geconstateerd dat er wel veel mensen van buiten Leusden wonen. Hierdoor kan de sociale binding in buurten wellicht wat minder zijn. Vergeleken met Nederland ligt het percentage laaggeletterdheid in de gemeente Leusden lager. In Leusden is dit 8-11%, landelijk ligt dit rond 18%. Er zijn geen algemene cijfers bekend over digitale vaardigheid.

Het is makkelijk om met de auto van, naar en door Leusden te rijden. Leusden ligt bijvoorbeeld aan de A28 een het parkeren is overal gratis in de gemeente. Dat Leusden aantrekkelijk is voor autogebruik zien we terug in het mobiliteitsgedrag van de inwoners dat over het algemeen autogericht is. Het autobezit in Leusden (1,2) is hoger dan het Nederlandse gemiddeld (1,0). Ook het rijbewijsbezit (86%) onder Leusdenaren is hoger dan het aantal in heel Nederland.

Er is geen treinstation in gemeente Leusden maar Station Amersfoort is goed te bereiken met verschillende bussen. De bushaltes van lijn 17 zijn voor het grootste deel van de inwoners goed te bereiken aangezien de lijn een lus maakt en vrijwel alle wijken goed ontsluit. Lijn 80 en 82 ontsluiten Leusden-Zuid beter richting Amersfoort. Lijn 80 is de verbinding tussen Amersfoort en Station Veenendaal de Klomp. Lijn 82 is de verbinding tussen Amersfoort en Doorn via Leusden-Zuid en Woudenberg. Dan zijn er ook nog twee spitslijnen: 299 en 217. Streeklijn 299 geeft een directe verbinding vanuit Leusden naar Utrecht Rijnsweerd en UMC Utrecht. In de ochtend rijdt de bus van Leusden naar Utrecht en in de middagspits in tegenovergestelde richting. Lijn 217 is ook een spitsbus die in de spits een snelle verbinding vormt tussen Amersfoort centraal en het bedrijventerrein in Leusden. Daarnaast is er nog een buurtbus 509 die Leusden verbindt met de meer landelijke buurkernen Barneveld, Achterveld en Nijkerk.





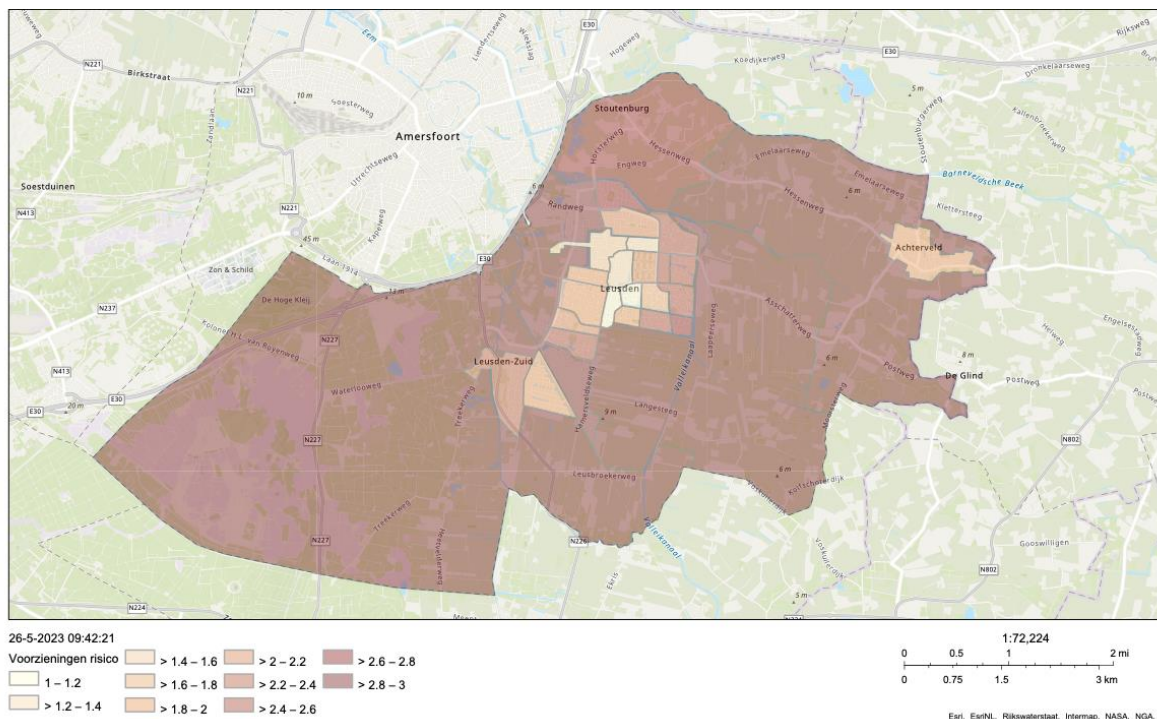
Op de fiets en te voet zijn in principe alle gebieden binnen Leusden goed te bereiken, ook richting Amersfoort onder de snelweg door. Er is beperkt aanbod van deelmobiliteit. In de Maanwijk zijn er deelauto's van We Drive Solar. Ook zijn er bij enkele bushaltes nog Keobike carroussels te vinden.

Daarnaast zijn er verschillende (vrijwilligers)initiatieven actief in gemeente Leusden om inwoners te helpen hun bestemming te bereiken. Zo zijn er twee afdelingen van Automaatje actief: in Leusden en in Achterveld. Automaatje is een initiatief van ANWB. Een lokale afdeling koppelt een mobiliteitsvraag aan een vrijwilliger die een auto heeft. Vrijwilligers brengen zo mensen tegen een kleine vergoeding naar familie, het ziekenhuis of de supermarkt. Er is ook een Plusbus.

Dit is geïndiceerd vervoer (mensen met een WMO-pas) dat door vrijwilligers wordt gereden. Uiteraard kunnen mensen ook gebruik maken van de regiotaxi: dit is openbaar vervoer van deur tot deur of van of naar een halte. Hier kunnen alle mensen gebruik van maken, niet alleen mensen met een indicatie. Voor reizen buiten de regio Leusden kunnen mensen met een mobiliteitsbeperking ook gebruik maken van Valys.

**Inzichten op buurtniveau**

Naast de algemene informatie hebben we ook inzichten op buurtniveau gedeeld tijdens de werksessie in januari 2023. In de [online omgeving](#) zijn de verschillende kaarten te zien. Iedere kaart met een individuele indicator laat een ander beeld zien van Leusden en waar het risico op mobiliteitsarmoede vermoedelijk het hoogste is. Dit is al een teken dat het totale beeld van risico op mobiliteitsarmoede niet heel uitgesproken is.



Figuur 1 Risico indicator afstand tot voorzieningen

Op bovenstaande kaart staat de risico indicator ‘afstand tot voorzieningen’. Deze indicator bestaat uit de afstand tot de huisarts, basisschool, grote supermarkt, detailhandel en warehouse. De tegenstellingen tussen de wijken zijn vrij groot. Dit is ook logisch omdat in het buitengebied de afstand tot voorzieningen vanzelfsprekend groter is. Ook de randwijken in Leusden, zoals ’t Vliet en Bosveld laten een relatief hoog risico zien.

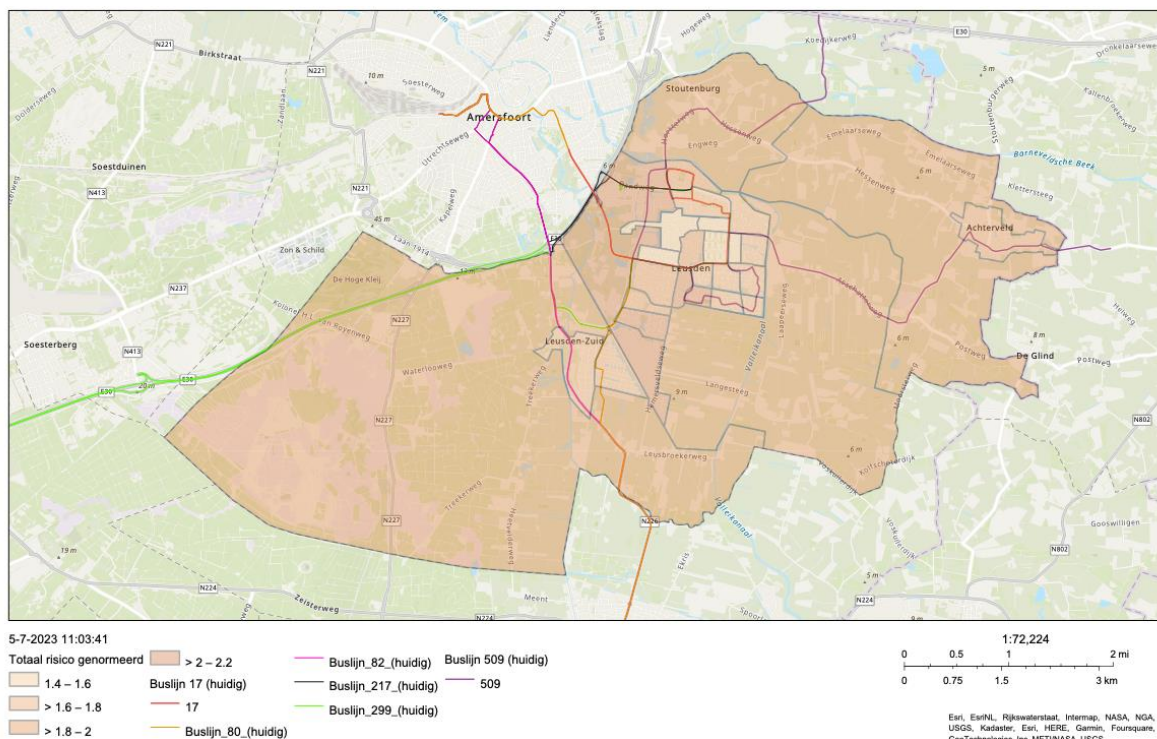


In gesprek met de klankbordgroep leren we dat Leusden de afgelopen periode veel heeft ingezet op wijkcentra en ontmoetingscentra. Deze voorziening is niet meegenomen in de kaart en zou het risico indicator van bijvoorbeeld Bosveld kunnen verlagen.

Op onderstaande kaart (figuur 2) staat het totaal genormeerde risico van de wijken in gemeente Leusden. Dit 'totaal genormeerde risico' is een weergave van de indicatoren eenzaamheid, gezondheid, inkomen, ov en afstand tot voorzieningen. In werkelijkheid zijn er meer indicatoren die invloed kunnen hebben op de mate waarin iemand risico heeft op mobiliteitsarmoede. Deze kaart geeft daarom een eerst indicatie maar is niet volledig. Het totaal genormeerde risico ligt tussen de 1.4 en 2.2 in gemeente Leusden waarbij 1 het laagste risico is en 3 het hoogste risico. Al met al liggen de scores van de buurten relatief dicht bij elkaar waardoor de kaart bijna één kleur lijkt. Dit duidt erop dat mobiliteitsarmoede verspreid is en niet op één plek verschijnt.

De wijken rond het centrum lijken het hoogste risico op mobiliteitsarmoede te hebben. We verwachten dat dit met name komt door het grotere aandeel ouderen in deze wijken. Een andere constatering die we doen is dat de wijken met een busverbinding niet per se minder kans maken op mobiliteitsarmoede ten opzichte van wijken zonder of met een lagere frequente busverbinding. De andere indicatoren die we in beeld hebben gebracht laten een ander beeld zien van het risico op mobiliteitsarmoede en dat beïnvloedt het totale beeld.

De algemene reactie vanuit de klankbordgroep op deze kaart is dat de verschillen binnen de wijken zijn vertroebeld. De CBS-buurtindeling legt de grenzen van de wijken niet zoals de aanwezigen in de klankbordgroep dat zouden doen.



Figuur 2 Totaal genormeerd risico op mobiliteitsarmoede in gemeente Leusden



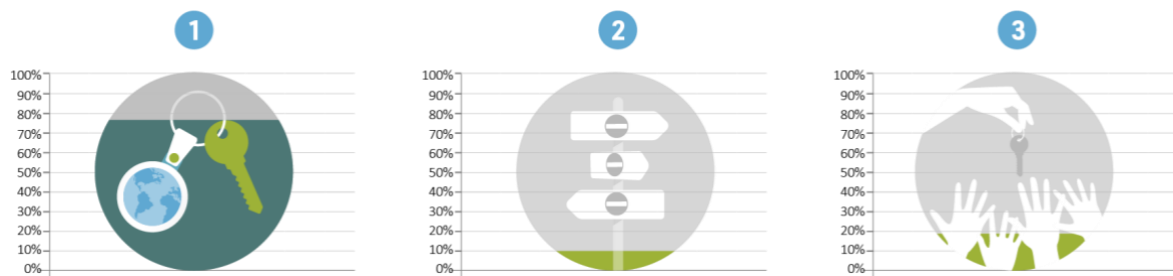
## 4. LEUSDEN IN CIJFERS EN VERHALEN

In dit hoofdstuk beantwoorden we de hoofdvraag en bijbehorende deelvragen. We starten met drie groepen die we in het onderzoek zijn tegengekomen, die ons helpen bij de beantwoording van de verschillende vragen. Vervolgens beantwoorden we de diverse deelvragen, waarbij we specifiek inzoomen op de verschillende doelgroepen. Tot slot geven we antwoord op de hoofdvraag.

### 4.1 Drie groepen in Leusden

In het onderzoek stuiten we op drie groepen in gemeente Leusden:

1. de groep die nu geen mobiliteitsarmoede ervaart (77%) (de **mobiele inwoners**);
2. de groep die nu wel mobiliteitsarmoede ervaart (10%) (de **mobiliteitsarme inwoners**);
3. de groep die kwetsbaar is om mobiliteitsarmoede te gaan ervaren (19%) (de **afhankelijke inwoners**).



Figuur 3 Overzicht van de drie groepen

Er zit een overlap tussen de eerste en laatste groep. Deze overlap wordt veroorzaakt doordat een deel van de derde groep heeft aangegeven geen problemen te hebben met het bereiken van bestemmingen, niet afhankelijk te zijn van andere mensen maar wel maar 1 voertuig hebben.



Op dit moment zien we dat het vervoersaanbod voor de meeste inwoners goed aansluit en zij zich niet beperkt voelen. De meeste van deze mensen hebben een auto en/of (elektrische) fiets. Een verklaring voor de 77% **mobiele inwoners**, is het hoge autogebruik. Het autogebruik is vergelijkbaar met andere gemeenten zoals Leusden: de auto wordt veel en voor alle soorten bestemmingen het meeste gebruikt. De afhankelijkheid van de auto lijkt hierdoor vrij hoog. Hierin schuilt een kwetsbaarheid.

We constateren dat er onder deze 77% inwoners een aantal zijn die nu afhankelijk is van één (eigen) vervoermiddel of van anderen, maar die (nog) geen hinder ondervinden in het bereiken van activiteiten. We lezen bijvoorbeeld in de open antwoorden: 'Als mijn man uitvalt, dan heb ik geen optie meer om auto te rijden'. Voor deze groep – de '**afhankelijke inwoners**' – ligt mobiliteitsarmoede op de loer. Zij gebruiken nu veelal de auto of de fiets, maar bij verminderde vaardigheden, het wegvallen van hun vangnet of budget, worden ze mobiliteitsarm. Van de 19% inwoners die we als 'afhankelijk' zien, heeft 41% een leeftijd van 65 jaar of ouder. Hiervan zijn er 56 (60%) 75 jaar of ouder. Ook een relatief groot aantal 'afhankelijke inwoners' is jonger dan 25 jaar. Zij zijn naar verwachting grotendeels afhankelijk van hun ouders/verzorgers.





Naarmate zij ouder worden zullen ze vaker zelfstandig op weg kunnen gaan en hier ligt niet direct het grootste probleem. Over inkomen en opleidingsniveau, bekende bepalende risicofactoren voor mobiliteitsarmoede, hebben we geen informatie. Het is daarom niet gezegd dat deze groep altijd mobiliteitsarmoede gaat ervaren op den duur. Een deel van deze groep zal zelf een oplossing kunnen organiseren.



Naast ruim driekwart van de inwoners die geen belemmeringen ervaart, zien we ook dat 1 op de 10 inwoners wel degelijk problemen ervaart in het bereiken van bestemmingen. De 10% inwoners die aangeeft bepaalde activiteiten niet te kunnen ondernemen omdat zij hier niet kunnen komen, duiden we hierna aan als **mobiliteitsarme inwoners**. Een relatief groot aandeel van deze groep (bijna de helft) is 65 jaar of ouder. De meesten daarvan (41 respondenten, bijna 70%) zijn zelfs 75 jaar of ouder. Zowel verhoudingsgewijs als absoluut gezien woont het grootste deel van deze groep in de wijken Leusden Centrum Oost of Achterveld, al liggen de aantallen dicht bij elkaar.

Met name de **mobiliteitsarme inwoners** (de inwoners die belemmeringen ervaren) en de groep inwoners die we als **'afhankelijke inwoners'** bestempelen, zijn een belangrijke doelgroep in dit onderzoek. Daarom lichten we deze groepen waar mogelijk verder uit bij het beantwoorden van de onderzoeksvragen in de volgende paragrafen. In bijlage 3 gaan we in meer detail in op de kernmerken van en verschillen tussen de groepen mobiliteitsarme en afhankelijke inwoners.

## 4.2 Het huidige gebruik

### Deelvraag 1: Wat van het huidige vervoersaanbod gebruiken mensen en waarvoor?

De auto wordt voor alle soorten verplaatsingen (boodschappen, werk, bezoek aan vrienden) het meeste gebruikt. Ongeveer de helft van de inwoners maakte in de afgelopen maand nooit gebruik van het openbaar vervoer (bus en trein). Voornaamste reden hiervoor is dat men het (te) lang vindt duren en/of geen goede verbinding (meer) heeft. Vaak geniet de auto dan de voorkeur boven het openbaar vervoer, zo blijkt ook uit de open antwoorden.

Voor veel inwoners is de auto dan ook een mogelijk alternatief: 85% van de inwoners heeft een auto tot zijn/haar beschikking. Gemeente Leusden is vrij gemiddeld als we kijken naar het aandeel autoritten ten opzichte van alle verplaatsingen, vergeleken met het Nederlandse gemiddelde. De meeste inwoners (88%) hebben ook een rijbewijs in bezit. Het zijn vooral de jongeren (onder de 25 jaar) die (nog) geen rijbewijs hebben. Van alle respondenten zonder rijbewijs, is 44% onder de 25 jaar. Daarna neemt het rijbewijsbezit toe, tot het moment dat men de leeftijd van 75 jaar of ouder bereikt. Vanaf 75 jaar moeten bestuurders voor het verlengen van een rijbewijs gekeurd worden. Vooral vanaf 80 jaar loopt het aantal rijbewijsbezitters terug, al heeft ook dan nog bijna 70% een rijbewijs.

Naast het hoge autobezit, heeft ongeveer twee derde van de inwoners een fiets en ongeveer 4 op de 10 inwoners een elektrische fiets. Daarmee ligt het aantal elektrische fietsgebruikers in Leusden boven het Nederlandse gemiddelde van ongeveer 3 op de 10<sup>2</sup>. Toch heeft 3% van de inwoners geen auto of (elektrische) fiets ter beschikking. 5% van de inwoners heeft *alleen* een auto, 7% heeft *alleen* een fiets en 2% heeft *alleen* een elektrische fiets.

<sup>2</sup> RIVM. (2022). Factsheet Elektrisch fietsen in Nederland



1% van het totaal aan respondenten geeft aan überhaupt geen voertuig te hebben. Dit betreft voornamelijk inwoners van 65 jaar en ouder (12 van de 16).

Verder:

- 65% van de respondenten heeft een ov-chipkaart, meestal zonder abonnement. De meesten van hen (23%) bevinden zich tussen de 60 en 70 jaar;
- 98% van de respondenten heeft *geen* wmo-indicatie, maar bijna 60% van hen weet wel wat dit is. Vanaf 50 jaar neemt de bekendheid met wat een wmo-indicatie is toe, en het bezit ervan neemt toe vanaf 65 jaar en ouder;
- 60% van de respondenten had al weleens van Automaatje gehoord. Ongeveer 40% van deze respondenten kende het alleen van naam, de andere 60% wist ook al wat het concept inhield. De meesten van hen hebben er nog niet eerder gebruik van gemaakt.

Van alle inwoners zonder vervoermiddel ter beschikking, bevindt zich het grootste aandeel in de groep mobiliteitsarmen (12 van de 16). Opvallend is wel dat de helft van de **mobilitieitsarme inwoners** over een auto en/of (elektrische) fiets beschikt. Hier maken zij ook relatief vaak gebruik van. Er zijn verschillende redenen waarom het hebben van een auto of fiets hebben niet genoeg is. We lezen dat de auto vaak in gebruik is door een ander gezinslid of dat mensen niet meer zelf kunnen rijden en afhankelijk zijn van hun partner. Voor fietsen is de afstand soms te groot of het weer slecht.



*'Wij hebben 1 auto, die wij moeten verdelen. Er zijn dus momenten dat ik wel weg wil, maar niet kan omdat ik geen vervoer heb.'*

De meeste inwoners die belemmeringen ervaren (69%) hebben een ov-chipkaart, vaak zonder abonnement. Het gebruik van de bus onder mobiliteitsarmen ligt iets hoger dan bij de andere groepen. 18 inwoners die aangeven bepaalde activiteiten niet te kunnen bereiken, hebben een wmo-indicatie. Verhoudingsgewijs is dat meer dan het totaal of de afhankelijke inwoners, al zijn de aantallen overal klein.

Ook van de **afhankelijke inwoners** heeft ongeveer de helft een auto of (elektrische) fiets ter beschikking. Zij maken relatief vaker dan de andere groepen gebruik van de (elektrische) fiets. Daarentegen is het percentage dat *nooit* gebruik maakt van de auto als bestuurder ook hoger binnen deze groep. Ook voor de afhankelijke inwoners is het bezitten van een auto geen garantie om hier (altijd) gebruik van te kunnen maken.



*'Wij hebben één auto. Mijn partner gebruikt de auto 5 dagen per week voor woon-werk verkeer.'*

Wel valt op dat het aantal respondenten zonder ov-chipkaart onder deze groep hoger is dan in het algemeen in Leusden en dan bij de inwoners die belemmeringen ervaren. Ook met Automaatje en de wmo-indicatie zijn zij over het algemeen minder bekend.



### 4.3 Aanbod en behoefte

#### Deelvraag 2: In welke mate sluit het huidige vervoersaanbod aan bij de vervoersbehoefte?

We leren uit het onderzoek dat 77% van de Leusdenaren altijd kan komen waar hij/zij wil. Dit komt doordat de mensen in deze groep in veel gevallen een auto hebben. 40% van de inwoners vindt het vervoersaanbod in Leusden op dit moment (zeer) compleet. We zien geen significant verband tussen de mate waarin men het vervoersaanbod compleet vindt, en het al dan niet ter beschikking hebben van een auto. 29% van de respondenten met een auto vindt het vervoersaanbod in de gemeente compleet, tegenover 35% van de respondenten zonder auto die het vervoeraanbod in de gemeente compleet vindt. In het gesprek met de klankbordgroep kwam naar voren dat dit mogelijk kan liggen aan de kosten van en/of onbekendheid met het ov voor de regelmatige auto-gebruiker. Bij de redenen om niet met het ov te reizen, geeft 16% aan het (te) duur te vinden.



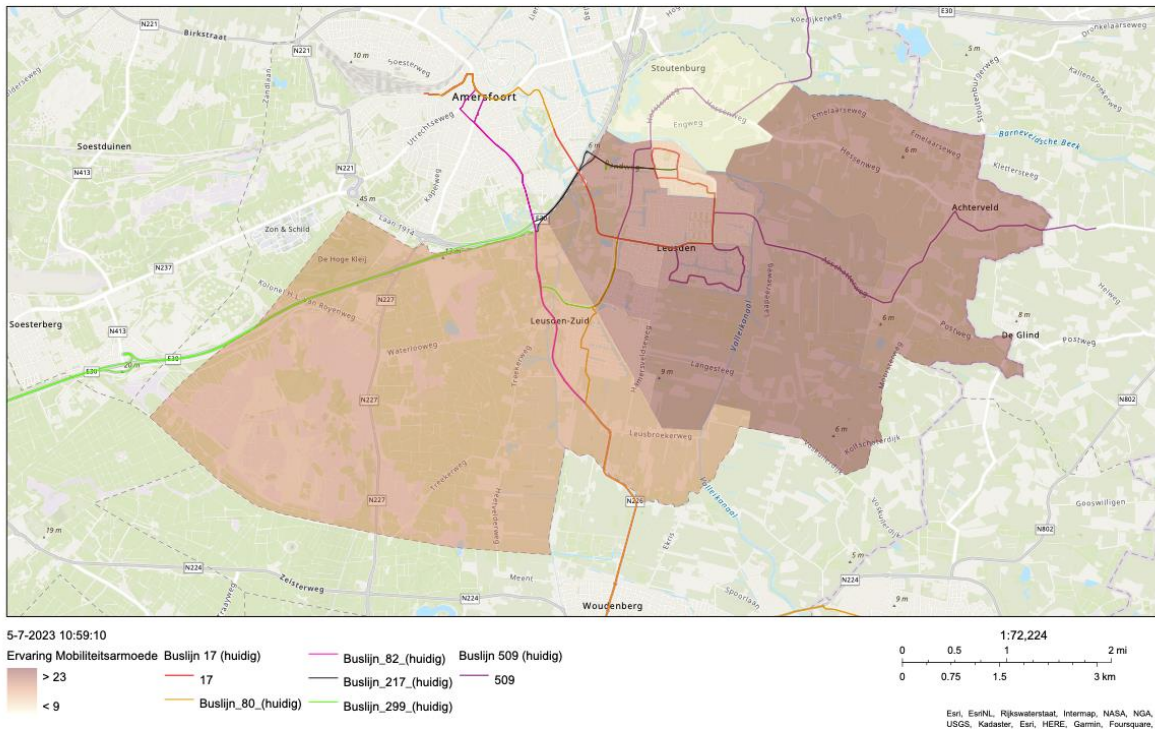
Slechts 22 van de 121 respondenten die belemmeringen ervaren (de **mobilitieitsarme inwoners**), vinden het vervoersaanbod in de gemeente (zeer) compleet. Voor de meesten van hen sluit het aanbod dus onvoldoende aan bij de vervoersbehoefte die zij hebben.



Van de **afhankelijke inwoners** vindt ongeveer de helft het vervoersaanbod in de gemeente (zeer) compleet. Zij ervaren op dit moment dan ook geen belemmeringen om te komen waar zij moeten/willen komen. Voor 48 van de 299 respondenten uit deze groep sluit het vervoersaanbod daarentegen *niet* goed aan, zij beoordelen het aanbod als (zeer) incompleet. Oudere respondenten vinden het vaker (zeer) incompleet dan jongere respondenten.

Als we inzoomen op waar mobiliteitsarmoede wordt ervaren in Leusden, zien we dat dit redelijk verspreid is door de gemeente. In tabel 6 in bijlage 3 staan de exacte cijfers per wijk. Deze wijkindeling is anders dan van de andere kaarten die in de GIS-viewer staan. Dit heeft te maken met het verschil tussen de CBS-indeling van de wijken in Leusden en de verdeling die gemeente Leusden zelf hanteert. Het inwonersonderzoek is uitgevoerd op basis van de wijkindeling die gemeente Leusden gebruikt. Het resultaat van dit onderzoek is afgebeeld op de kaart 'ervaren mobiliteitsarmoede' van figuur 4.

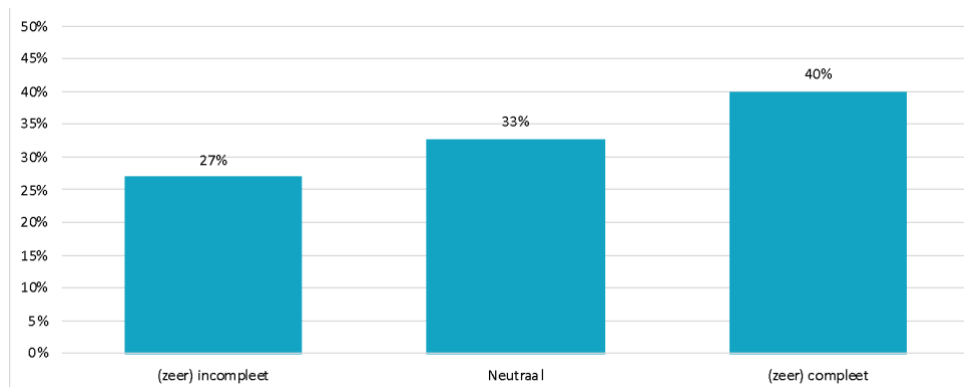
We zien dat het aanbod van busvervoer niet direct in verband staat met waar er mobiliteitsarmoede wordt ervaren. Dit was ook het verwachte beeld naar aanleiding van de kaarten die toegelicht zijn in hoofdstuk 3. De wijken die donkerder gekleurd zijn, zoals Leusden Centrum-West, hebben een goede verbinding met lijn 17. Dit zou kunnen betekenen dat het huidige aanbod van busvervoer nog onbekend is bij inwoners. Het kan zijn dat de eerste ervaring ontbreekt, mensen geen ov-chipkaart hebben of niet weten hoe ze de reis moeten plannen.



Figuur 4 Ervaren mobiliteitsarmoede

**Deelvraag 3: Is er missend aanbod?**

Ondanks dat de meerderheid geen problemen ervaart om te komen waar de gewenste bestemming, vindt 27% van de respondenten het huidige vervoersaanbod in Leusden (zeer) incompleet. Voor deze groep is er missend aanbod. 87% van deze groep heeft o.a. een auto ter beschikking. ‘Slechts’ 3% van deze respondenten geeft aan geen vervoermiddel ter beschikking te hebben. We lezen veel reacties over het busvervoer dat volgens sommige mensen onvoldoende is.



Figuur 3 In hoeverre vindt u de huidige vervoersmogelijkheden in de gemeente Leusden compleet? (N=1.188)



Voor de helft van de **mobilityarme inwoners** is het aanbod aan vervoer (zeer) incompleet. Uit de open antwoorden blijkt dat deze groep bijvoorbeeld een rechtstreekse verbinding vanuit Achterveld naar Amersfoort mist.

*'Busverbinding Achterveld naar Amersfoort centrum en station Amersfoort ontbreekt. Daarnaast ontbreekt een fietspad van Achterveld naar Terschuur.'*

Ook geven mensen aan dat de bushalte voor hen te ver weg is om te voet te bereiken.



Ook van de groep **afhankelijke inwoners** vindt een aantal (48) het huidige aanbod aan vervoer (zeer) incompleet. Ook hier lezen we in vrijwel alle toelichtingen opmerkingen over het busvervoer dat ontoereikend is.

*'Busvervoer in Leusden Zuid is zeer onbetrouwbaar! Ik zal meer met de bus willen reizen, maar het komt regelmatig te laat/vroeg, komt helemaal niet en soms rijdt zelfs zonder voor mij te stoppen! Zeer slecht geregeld!'*

#### Deelvraag 4: Wat zijn de belemmeringen in/of om gebruik te maken van het huidige systeem?

We zagen al eerder dat sommige inwoners belemmeringen ervaren in het gebruik van de auto, doordat deze op momenten in gebruik is door een familielid. Anderen vinden het simpelweg niet leuk om auto te rijden of hebben de auto niet nodig. Belemmeringen die worden ervaren in het gebruik van de (elektrische) fiets hebben veelal te maken met de weersomstandigheden of omdat de afstand te ver is. Omdat veel inwoners aangeven ontevreden te zijn over het busvervoer in de gemeente, is het relevant om te weten welke belemmeringen men hier vooral mee ervaart. Redenen om niet met de bus of trein te reizen zijn vooral<sup>3</sup>:

1. het duurt te lang (29%);
2. geen goede verbinding (meer) (29%);
3. anders, namelijk... (26%);
4. geen specifieke reden (21%);
5. de afstand tot de bushalte of het treinstation is te groot (20%).

In de open antwoorden bij 'anders, namelijk...' ging het vooral om de bestemming (zoals werk) die niet goed met ov te bereiken is, de gezondheid die reizen met het ov moeilijk maakt of omdat men het openbaar gewoonweg niet nodig heeft. Een deel kiest voor een ander vervoermiddel, zoals de fiets of – vaker – de auto, welke hen meer flexibiliteit en vrijheid bieden. In onderstaande tabel staan de belangrijkste redenen genoemd om ergens *geen* gebruik van te maken. In de rechterkolom staat het aantal mensen dat geen gebruik heeft gemaakt van een bepaalde vervoerswijze. Als dit lager is dan 50 dan geven percentages een vertekend beeld en noemen we de absolute getallen zoals bij auto.

<sup>3</sup> Meerdere antwoorden mogelijk





	Top 3 aan redenen om (in de afgelopen maand) geen gebruik te maken van deze vervoerswijze			N <sup>4</sup> =
<b>Lopen</b>	1. Het is te ver om te lopen (68%)	2. Ik geef de voorkeur aan een ander vervoermiddel (29%)	3. Anders, namelijk... (13%) <i>'Boodschappen zijn te zwaar en het is te veel om mee te lopen.'</i>	529
<b>Auto</b>	1. Ik vind het niet leuk om te rijden (13)	2. Ik heb de auto niet nodig (11)	3. Ik geef de voorkeur aan een ander vervoermiddel (10)	45
<b>Fiets</b>	1. Anders, namelijk... (42) <i>'Te koud, te ver, te veel boodschappen'</i>	2. Ik geef de voorkeur aan een ander vervoermiddel (35)	3. Ik vind het niet leuk om te fietsen (18)	114
<b>Elektrische fiets</b>	1. Anders, namelijk... (17) <i>'Te nat en te koud'</i>	2. Ik geef de voorkeur aan een ander vervoermiddel (8)	3. Geen specifieke reden (5)	31
<b>Bus of trein</b>	1. Ik heb geen goede verbinding (meer) (29%)	2. Ik vind het te lang duren (29%)	3. Anders, namelijk... (26%) <i>'Eng op met rollator uit te stappen. Dat lukt niet goed. Ik zou wel willen'</i>	451
<b>Deelmobiliteit</b>	1. Geen specifieke reden (43%)	2. Anders, namelijk... (26%) <i>'Dat moet je plannen en niet alles is te plannen'</i>	3. Ik ben er niet mee bekend (16%)	758
<b>Valys of Regiotaxi</b>	1. Anders, namelijk... (48%) <i>'Daar komen wij niet voor in aanmerking en zijn nog goed ter been'</i>	2. Geen specifieke reden (34%)	3. Ik geef de voorkeur aan een ander vervoermiddel (18%)	467

<sup>4</sup> Aantal respondenten dat er (in de afgelopen maand) geen gebruik van heeft gemaakt



Onder de **mobilitieitsarme inwoners** geven de meesten aan geen gebruik van het ov te maken doordat zij geen goede verbinding (meer) hebben (17) of omdat de afstand naar de bushalte of het treinstation te groot is (11). Ook geven enkele inwoners aan dat zij vanwege hun gezondheid (beperkt zicht, Parkinson of niet mobiel genoeg zijn) niet met het ov kunnen gaan.

*'Voor de bus moet ik 1km lopen en dat kan niet vanwege gezondheidsproblemen.'*



De **afhankelijke inwoners** geven minder vaak een specifieke reden op. Uit de open antwoorden blijkt wel dat zij regelmatig voor een ander vervoermiddel kiezen, vaak de fiets of auto (als passagier). Een enkeling geeft aan het openbaar vervoer te duur te vinden, zeker wanneer er met het hele gezin wordt gereisd.

*'Als ik met meerdere gezinsleden met het OV wil reizen, is dat een stuk duurder dan samen in een auto. Daarnaast is station relatief ver en zijn verbindingen niet altijd optimaal.'*

#### Deelvraag 6: Wat is de mobiliteitsvraag waar mensen die aanbod missen een oplossing voor zouden willen?

Uit de open antwoorden en interviews blijkt dat er vooral vragen liggen bij:

- spontane activiteiten (vooral voor mensen die afhankelijk zijn van anderen);
- activiteiten in de avonduren (vooral geantwoord door mensen die regelmatig gebruik maken van ov of de fiets);
- het aanbod van openbaar vervoer, en dan vooral rechtstreekse verbindingen en/of een bushalte dichterbij.



*'Spontaan. De scootmobiel kan maar 13 km/u. Valys en regiotaxi moet van tevoren gereserveerd worden.'*



*'Na bijvoorbeeld familiebezoek is het in de avonduren niet altijd plezierig om met het ov te reizen.'*



#### 4.4 Consequenties van missend aanbod

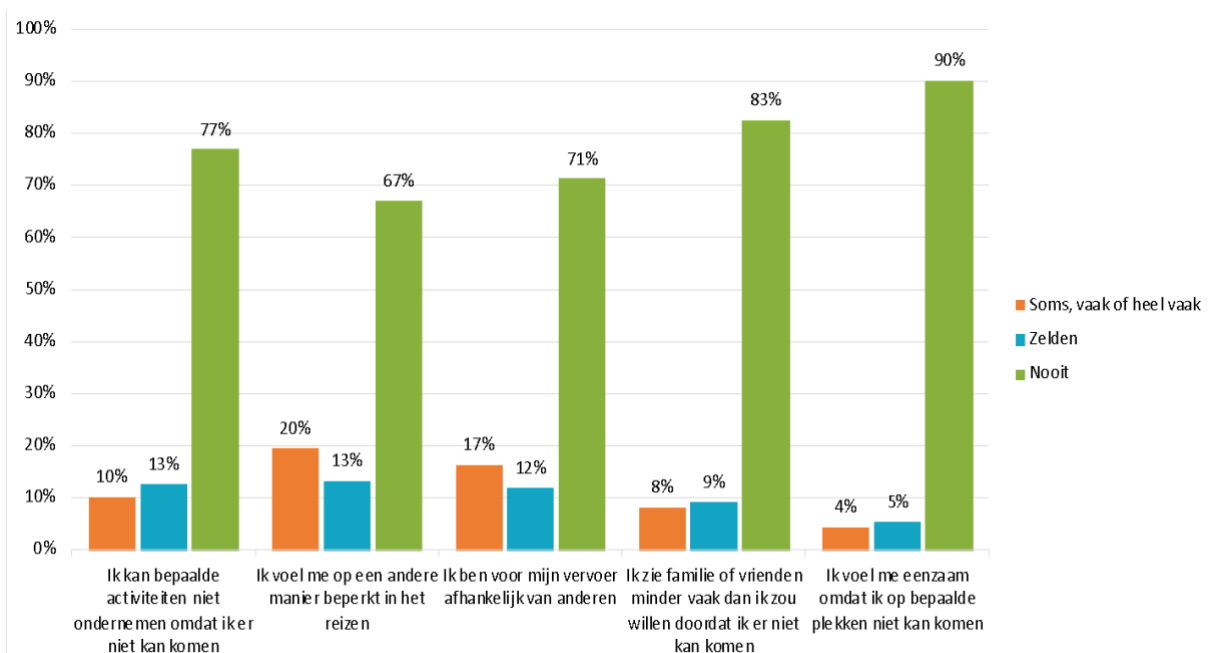
##### Deelvraag 5: Wat zijn de consequenties van deze belemmeringen en missend aanbod?

We zagen eerder al dat het aanbod aan vervoer voor ruim een kwart van de inwoners (zeer) incompleet is. En ondanks dat het sentiment van ontoereikend ov in Leusden duidelijk blijkt, zien we ook dat dit niet voor alle inwoners daadwerkelijk tot problemen leidt. Veel van hen zijn in staat op alternatieve manieren te reizen.

*‘Er is geen rechtstreekse bus [...] ik ga eerder met de fiets omdat ik niet hoeft over te stappen op station Amersfoort. Als er nou een rechtstreekse bus is, zou ik ook vaker met de bus gaan.’*

In hoeverre de ‘incompleteid’ van het aanbod ook daadwerkelijk problemen oplevert ligt weliswaar lager, toch kan 10% van de Leusdenaren soms, vaak of heel vaak ergens niet komen<sup>5</sup>. In paragraaf 4.1 noemden we hen al de **mobiliteitsarme inwoners**. Een groot aantal van hen is 75 jaar of ouder. Zij ervaren vooral problemen bij het bezoeken van familie en vrienden (79%). 8% van de respondenten geeft dan ook aan familie of vrienden minder vaak te zien dan zij zouden willen. Ook activiteiten als een dagje uit (64%) of winkelen (52%) kunnen soms, vaak of heel vaak niet worden ondernomen. Voor 4% van de respondenten levert het niet kunnen bereiken van activiteiten een gevoel van eenzaamheid op.

Ook geeft 17% van de inwoners aan (soms, vaak of heel vaak) afhankelijk te zijn van anderen om op sommige locaties te komen<sup>6</sup>. Meestal zijn zij afhankelijk van een familielid/partner. We zien dat respondenten zonder auto relatief vaker (gemiddeld 64% heel vaak of vaak) afhankelijk zijn van anderen in hun vervoer. Sowieso ligt het fietsbezit en -gebruik onder deze 17% hoger en wordt de auto (als bestuurder) minder vaak gebruikt. De auto (als passagier) daarentegen wordt onder deze groep relatief vaker gebruikt ten opzichte van het totaal (42% versus 31%).



Figuur 4 Hieronder beschrijven we een aantal situaties. Hoe vaak heeft u met deze situaties te maken? (N=1.188)

<sup>5</sup> Zij wonen verhoudingsgewijs met name in Achterveld en Leusden Centrum Oost.

<sup>6</sup> Ook zij wonen verhoudingsgewijs voornamelijk in Leusden Centrum Oost.



Ondanks dat 77% van de respondenten nooit problemen ervaart in het bereiken van activiteiten, zien we niet alleen in de bezit- en gebruikscijfers een hoge auto-afhankelijkheid terug. Ook in de open antwoorden en verdiepende interviews zien we dat de auto vaak de voorkeur heeft ten opzichte van het ov of de fiets. De auto is flexibeler dan het ov, kan grotere afstanden afleggen dan de fiets en is voor veel mensen comfortabeler. Een consequentie van de belemmeringen die mensen ervaren of het missend aanbod is de afhankelijkheid van de auto.



Onder de **mobiliteitsarme inwoners** zien we een voorzichtig verband tussen het niet kunnen bereiken van bestemmingen en het ter beschikking hebben van een auto. 78% van de respondenten die activiteiten *heel vaak* niet kan ondernemen heeft geen auto, tegenover 22% die wel een auto hebben. Het niet kunnen bereiken leidt bij 43 van deze respondenten tot een gevoel van eenzaamheid.

*'De mogelijkheid om spontaan ergens naar toe te kunnen. Ook b.v. Arts of ziekenhuis waar we regelmatig tegenaan lopen. Met spoed naar ziekenhuis waar ik verschillende keren problemen heb gehad.'*



52% van de **afhankelijke inwoners**, geeft aan soms, vaak of heel vaak afhankelijk te zijn van anderen. De andere helft ervaart dit zelden tot nooit. Toch zijn ook zij in zekere mate afhankelijk, meestal doordat zij 'slechts' 1 of geen voertuig ter beschikking hebben. Als bijvoorbeeld de auto wegvalt, zullen ze hulp of ondersteuning nodig hebben om weer gebruik te gaan maken van het ov of de (aangepaste) fiets.

*'Het is onmogelijk om zonder eigen vervoer {lees auto} op bestemmingen te komen, zoals winkels, gezondheidszorg e.d. Ik mis goed en betrouwbaar openbaar vervoer.'*

## 4.5 Samenvatting en conclusie

Allereerst vatten we voorgaande paragrafen samen door de deelvragen beknopt te beantwoorden.

### Deelvraag 1: Wat van het huidige vervoersaanbod gebruiken mensen en waarvoor?

Vooral de auto wordt veel en voor alle soorten verplaatsingen gebruikt. Ook beschikken veel Leusdenaren over een (elektrische) fiets. Opvallend is dat in de groep **mobiliteitsarme inwoners** en de **afhankelijke inwoners** de helft over een auto en/of (elektrische) fiets beschikt, die zij ook relatief vaak gebruiken. Afhankelijke inwoners maken relatief vaker gebruik van de (elektrische) fiets. Het gebruik van de bus ligt iets hoger in de groep mobiliteitsarme inwoners.

### Deelvraag 2: In welke mate sluit het huidige vervoersaanbod aan bij de vervoersbehoefte?

Meer dan driekwart van de Leusdenaren kan altijd komen waar hij/zij wil. Vaak doordat zij over een auto beschikken. 40% van de inwoners vindt het huidige aanbod aan vervoer (zeer) compleet, voor hen sluit het huidige vervoersaanbod dus voldoende aan bij de vervoersbehoefte.



Van de **afhankelijke inwoners** vindt ongeveer de helft het aanbod (zeer) compleet, onder de **mobilityarme inwoners** ligt dat aantal een stuk lager. Daarnaast is er geen directe relatie tussen het bus aanbod en waar mobilityarmoede wordt ervaren in gemeente Leusden.

### Deelvraag 3: Is er missend aanbod?

Er blijkt voor sommige inwoners wel degelijk aanbod te missen. In totaal vindt 27% van de inwoners het huidige aanbod (zeer) incompleet. Onder de **mobilityarme inwoners** zegt zelfs de helft het huidige aanbod (zeer) incompleet te vinden.

### Deelvraag 4: Wat zijn de belemmeringen in/of om gebruik te maken van het huidige systeem?

De ervaringen belemmeringen zijn heel divers. Specifiek voor de **mobilityarme inwoners** zien we terug dat ze ervaren dat een goede busverbinding voor hen ontbreekt of de afstand tot de bushalte te ver is. Een deel van hen geeft gezondheidsredenen op als belemmerende factor om gebruik te maken van het ov. Enkele van hen geven aan dat ze het niet kunnen betalen, bang zijn in het ov of hier niet zelfstandig gebruik van kunnen maken. Ook binnen de groep **afhankelijke inwoners** ervaren mensen dat het ov op te grote afstand is of onvoldoende beschikbaar is. We zien dat dit ook wordt benoemd door inwoners in wijken waar de bushalte wel dichtbij is. We schatten in dat onbekend zijn met het ov, het ov voor sommigen ook onbemand maakt. Dit wordt versterkt door het feit dat een relatief groot aantal in deze groep **afhankelijke inwoners** geen specifieke reden geeft om niet met de bus of trein te reizen.

### Deelvraag 5: Wat zijn de consequenties van deze belemmeringen en missend aanbod?

Ondanks dat ruim een kwart van de inwoners het huidige vervoersaanbod (zeer) incompleet vindt, ervaren zij hier niet allemaal ook daadwerkelijk gevolgen van. Zij kunnen komen waar ze moeten of willen komen. 17% van de inwoners is (soms) afhankelijk van anderen om onderweg te kunnen, en geeft op die manier alternatief invulling aan hun verplaatsingsbehoefte. Toch zien we ook een groep die wel gevolgen ervaart van belemmeringen en missen aanbod. 1 op de 10 inwoners kan bepaalde activiteiten niet (altijd) bereiken omdat zij er niet kunnen komen. Zij zijn veelal in de leeftijdsgroep van 75 jaar en ouder. Zij ondervinden voornamelijk consequenties hiervan in het bezoeken van familie en/of vrienden. Een klein deel hiervan ervaart als gevolg hiervan eenzaamheid. Ook zien we een groep van 19% die nu misschien nog geen mobilityarmoede ervaart, maar hier wel kwetsbaar voor is in de toekomst. Bijvoorbeeld als hun enige vervoermiddel of sociale vangnet wegvalt.

### Deelvraag 6: Wat is de mobilityvraag waar mensen die aanbod missen een oplossing voor zouden willen?

Inwoners die aangeven aanbod te missen, zouden voornamelijk een oplossing willen die invulling geeft aan:

- spontane activiteiten;
- activiteiten in de avonden;
- het aanbod van openbaar vervoer.

Tot slot beantwoorden we de centrale hoofdvraag: **Wat zijn de belemmeringen en behoeftes van vervoer in Leusden: in het huidige systeem en eventueel in toekomstig aanvullend aanbod?**

We zien dat een grote groep (77%) geen problemen ervaart in het bereiken van onder andere werk, school, zorg, familie en vrienden. Deze groep maakt regelmatig gebruik van de auto om ergens te komen, en heeft vaak ook een (elektrische) fiets ter beschikking. De auto wordt veel genoemd als alternatief voor het ov of de fiets, omdat deze sneller en comfortabeler is. Het geeft ze de snelle, rechtstreekse reis die ze met de bus vaak niet (denken te) kunnen maken. Ondanks dat ze geen belemmeringen ervaren om onderweg te kunnen, geeft een deel van deze groep toch aan het huidige mobilityaanbod (zeer) incompleet te vinden.



Zij vinden het ov onbetrouwbaar, missen een rechtstreekse reis en geven aan veel met de auto te reizen omdat ze 's avonds beperkt zijn in het terugreizen met ov of om spontaan de deur uit te gaan.

Daarnaast ervaart nu 10% van de inwoners mobiliteitsarmoede. Zij hebben soms, vaak of heel vaak moeite met het bereiken van werk, school, zorg, familie of vrienden. Als gevolg hiervan zien zij familie/vrienden minder vaak dan ze zouden willen, en bij een klein aantal leidt dit tot gevoelens van eenzaamheid. De groep 'mobiliteitsarmen' woont verspreid door de gemeente en is voornamelijk ouder dan 65 jaar. Van de inwoners zonder eigen vervoermiddel vallen de meesten binnen deze groep 'mobiliteitsarmen'. Voor deze groep zijn de belangrijkste belemmeringen: geen goede verbinding (meer) met de bus of een te grote afstand tot de bushalte. Vaak zijn ze vanwege hun gezondheid niet in staat (of voelen zij zich niet prettig) om alleen te reizen. Dit is ook vaak een reden om geen auto te rijden of niet te fietsen. Enkele inwoners geven aan dat ze het niet kunnen betalen, bang zijn in het ov of hier niet zelfstandig gebruik van kunnen maken. Dit gaat over hele kleine aantallen en betreft uiteenlopende redenen om niet op weg te kunnen. Ondanks de kleine aantallen geeft het ons wel handvatten om te werken aan oplossingen voor mobiliteitsarmoede. Het benadrukt wederom dat mobiliteitsarmoede niet door één homogene groep wordt ervaren maar door een combinatie van telkens andere barrières ontstaat. Oplossingen zijn daarom altijd maatwerk.

Tot slot is er een groep van 19% die (nog) geen problemen ervaart, maar afhankelijk is van iemand uit hun naaste omgeving en/of van één vervoersmiddel. Waar de huidige mobiliteitsarmen voornamelijk ouderen betreft, zijn inwoners die afhankelijk zijn vaker jong. 23% van deze groep is jonger dan 20. De verwachting is dat een groot aantal van hen mettertijd mobieler wordt, bijvoorbeeld omdat zij hun rijbewijs halen. Voor de ouderen binnen deze groep geldt dit niet. 40% van deze groep is ouder dan 65. Bij het wegvallen van hun vangnet of vervoermiddel raken zij mobiliteitsarm. Ook binnen deze groep wordt aangegeven dat het ov op te grote afstand is of onvoldoende beschikbaar is. We zien dat deze antwoorden ook worden gegeven in wijken waar de bushalte wel dichtbij is. We schatten in dat onbekend zijn met het ov, het ov ook onbemind maakt. Dit wordt versterkt door het feit dat een relatief groot aantal in deze groep geen specifieke reden geeft om niet met de bus of trein te reizen. Hier ligt een mogelijke oplossing in het voorkomen dat deze afhankelijke groep daadwerkelijk mobiliteitsarm wordt. Ook geeft een groot aantal aan onbekend te zijn met deelmobiliteit.



## 5. LEUSDEN IN BEWEGING

In dit hoofdstuk staan we stil bij de laatste deelvraag uit het onderzoek. Deze beschrijven we apart van de andere deelvragen omdat deze zich sterk richt op de toekomst en mogelijke oplossingen. In dit hoofdstuk beschrijven we welke kenmerken mogelijke oplossingen moeten hebben en hoe ze eruit kunnen zien. Per oplossing kan het verschillen welke organisatie er initiatief in neemt en/of de oplossing uitvoert.

### 5.1 Kenmerken van de oplossing

#### Deelvraag 7: welke (vervoers)oplossingen passen daar het beste bij?

Ook in het inwonersonderzoek hebben we gevraagd naar wat men op dit moment nog mist. Hier wordt vaak gewezen naar de bus terwijl veel van deze respondenten zelf (nog) geen problemen ervaren in het bereiken van bestemmingen. Dit blijkt ook in de interviews. Men geeft regelmatig aan dat het busvervoer ontoereikend is, maar wanneer wij hierop doorvragen geven zij aan hier zelf geen hinder van te ondervinden.

Voor een heel aantal inwoners mist er op dit moment niks in het aanbod aan vervoer. Zij kunnen zich goed zelfstandig verplaatsen met het vervoer dat zij ter beschikking hebben. Maar er blijken wel degelijk inwoners die belemmeringen ervaren, of die kwetsbaar zijn om belemmeringen te gaan ervaren. Tijdens de werksessie van 16 mei hebben we samen met gemeente, provincie en Duwgroep verkend welke type (vervoers)oplossingen voor deze groepen zouden kunnen helpen. Hierbij werd genoemd:

- een oplossing die werkt aan sociale netwerk en/of vangnet;
- een oplossing die inspeelt op 'onbekend is onbemind';
- een oplossing die geschikt is voor verspreide en kleine vraag;
- een oplossing die ook gericht is op jongeren die (nog) niet zelf autorijden;
- een oplossing die werkt aan sociaal veilige infrastructuur, bijvoorbeeld op de fietspaden;
- een oplossing die gebruik maakt van de grote hoeveelheid autoverkeer in de gemeente.

### 5.2 Mogelijke oplossingen

#### 1. Communicatie over aanbod aanbieden via de Sociale Kaart van gemeente Leusden en prikborden bij de wijkverenigingen

Mogelijk zijn inwoners niet volledig op de hoogte van (de kwaliteit van) het aanbod dat er wel is. 40% van de inwoners is bijvoorbeeld nog niet bekend met het aanbod van Automaatje. De afdelingen in Leusden en Achterveld zouden met behulp van extra promotie een boost kunnen krijgen. Automaatje is een oplossing die inspeelt op de verspreide en kleine vraag en het is een kostenefficiënte oplossing omdat vrijwilligers met hun eigen auto's rijden. Bovendien is de bijvangst dat er wordt gebouwd aan het sociale netwerk in de gemeente. Daarnaast is er voor sommige inwoners geen specifieke reden om geen gebruik te maken van de bus. Het is daarom mogelijk interessant om actiever te communiceren welke buslijnen er zijn en waar deze bussen je brengen. Tijdens de werksessie op 16 mei is geopperd om gebruik te maken van de prikborden van de wijkverenigingen of de sociale kaart van gemeente Leusden.

#### 2. Eerste ervaringen opdoen

Met name voor de **afhankelijke inwoners** kan het daarnaast interessant zijn om in te zetten op het uitproberen van de bus. Een relatief groot aandeel in deze groep heeft namelijk geen ov-chipkaart, en is om die reden mogelijk ook minder bekend met het openbaar vervoer.



Door deze mensen te stimuleren en te helpen om in elk geval incidenteel met de bus te reizen, kan ervoor zorgen dat ze flexibeler zijn als hun automobilititeit wegvalt. In de provincie zijn al ov-ambassadeurs en ov-opstap projecten actief waar de gemeente bij kan aansluiten.

Bij projecten waarmee ouderen worden gestimuleerd om een eerste ervaring op te doen is het belangrijk dat de drempel heel laag ligt. Uit diverse onderzoeken blijkt dat het aanvraagproces rond de ov-chipkaart voor veel doelgroepen complex is en een barrière vormt om gebruik te maken van het openbaar vervoer. Medio 2023 wordt overal in Nederland een nieuwe betaalvorm ingevoerd: OVpay. OVpay maakt het gebruik van ov onafhankelijk van een drager (een kaartje of pasje). De spelregels (tarief, budget, afstanden, bestemmingen, begeleider meenemen) kunnen daarmee worden gecombineerd tot allerlei unieke producten (abonnementsvormen, of budget en tariefafspraken). Dit maakt het goedkoper en aantrekkelijker dan voorheen om verschillende doelgroepen een aanbod op maat te geven.

Provincie Utrecht, gemeente Leusden en Syntus zouden samen tot een product kunnen komen waarmee ouderen verleid worden om met het ov naar bepaalde recreatieve bestemmingen in de regio te reizen. Die enkele ervaringen met het ov kunnen deze doelgroep helpen om in de toekomst makkelijker over te stappen naar het ov als hun automobilititeit wegvalt. Ook zou de ov-pas gebruikt kunnen worden als ‘voorportaal’ voor de Wmo-pas. Dit is dan gericht op inwoners die hun rijbewijs net kwijt zijn maar die met de bus en trein kunnen leren reizen. Consulent en inwoner kunnen samen na bijvoorbeeld een half jaar evalueren of dit ov-aanbod de vervoerbehoefte voldoende dekt.

*‘Wil leren reizen met de bus (bushalte weggehaald)’ – afhankelijke inwoner*

### 3. Laagdrempelig carpoolen

Om invulling te geven aan de kleine, verspreide vervoersvraag, kan ook worden gekeken naar de inzet van de Lariksbus (op afroep) buiten de eigen piekuren. In het buitenland zien we daarnaast successen met diverse carpool-oplossingen, zoals carpool apps of fysieke carpool voorzieningen als een *mitfahrbank*. Omdat de verplaatsingen vanuit Leusden veelal in de richting van Amersfoort centrum of station gaan, is dit een laagdrempelige mogelijkheid om vanuit Leusden naar dit centrale knooppunt te reizen.

*‘Vanuit Achterveld is er geen openbaar vervoer die je naar knooppunten brengt’ – afhankelijke inwoner*

De *mitfahrbank* heeft net als het goedlopende Automaatje in Leusden een belangrijke sociale component in zich.







## 6. BIJLAGEN

### 6.1 Bijlage 1 – dataverantwoording

#### Dataverzameling

##### Brief met link naar online enquête

Voor een hoge en kwalitatief hoogwaardige respons is het persoonlijk uitnodigen van respondenten de optimale methode. Daarom zijn er brieven verstuurd naar inwoners met daarin de uitnodiging deel te nemen aan het onderzoek. Omdat het niet noodzakelijk en erg kostbaar is om *alle* inwoners een persoonlijke brief te sturen, is er een aselechte steekproef getrokken per wijk. Daarvoor zijn we uitgegaan van 150 ingevulde vragenlijsten per wijk, met uitzondering van de wijk Stoutenburg. Met 255 inwoners van 25 jaar of ouder en 20% respons verwachten we hier een maximale respons van 50 ingevulde vragenlijsten. Onderstaande tabel geeft weer hoeveel uitnodigingen er zijn verstuurd per wijk.

Tabel 3 Aantal uitnodigingen per wijk

Wijk	Aantal inwoners vanaf 25	Aantal uitnodigingen
Wijk 00 Leusden Centrum Oost	6.465	750
Wijk 01 Leusden Centrum West	7.445	750
Wijk 02 Leusden Zuid	3.520	750
Wijk 03 Achterveld	2.040	750
Wijk 04 Stoutenburg	255	250
Wijk 05 't Ruige Veld	2.615	750
<b>Totaal Leusden</b>	<b>22.340</b>	<b>4.000</b>

Voor het versturen van de uitnodigingen heeft gemeente Leusden op basis van onze aanwijzingen een willekeurige personenstreekproef getrokken uit haar Basisregistratie Personen. Wij beschikken immers niet over mailadressen en een online panel geeft op gemeenteniveau niet voldoende dekking.

In totaal hebben 4.000 inwoners in Leusden een brief ontvangen met daarin een link naar de online vragenlijst.

##### Telefonische afname van de vragenlijst

In de brief die verspreid is onder 4.000 inwoners, is de mogelijkheid opgenomen om de vragenlijst telefonisch door te open. Via een rechtstreeks telefoonnummer konden inwoners die hier behoefte aan hadden contact opnemen en telefonisch de vragen beantwoorden. Hier is enkele keren gebruik van gemaakt.



Face-to-face enquête

Halverwege de looptijd van het onlineonderzoek, hebben we de respons gecontroleerd op samenstelling aan de hand van postcodecijfers (4-cijfers) en achtergrondkenmerken (zoals leeftijden). Op basis hiervan hebben we gekeken waar en wie (vooral jongvolwassenen) we aanvullend moesten werven via face-to-face onderzoek. Dit face-to-face onderzoek is uitgevoerd door 2 veldwerkers, op 4 verschillende dagen (22, 24, 25 en 28 maart) en op 6 verschillende locaties:

- Máximaplein;
- Sportcomplex Buiningpark;
- Mixed hockeyclub Leusden;
- Spar Achterveld;
- Biezenkamp;
- 't Erf.

Interviews

Invullers van de (online of face-to-face) enquête kregen aan het eind van de vragenlijst de mogelijkheid zich aan te melden voor een verdiepend interview. Hieruit zijn 30 respondenten geselecteerd, uit elke wijk ongeveer 5 willekeurige inwoners. Samen met hen zijn we in telefonische 1-op-1 interviews verder ingegaan op de ervaringen met het vervoersaanbod in Leusden en eventuele belemmeringen die hierbij worden ervaren.

**Respons**

In totaal hebben 1.188 inwoners van Leusden de vragenlijst ingevuld. 917 daarvan via de uitnodigingslink in de brief en 217 hiervan zijn op straat geworven. Het streven was 150 ingevulde vragenlijsten per wijk, en 50 voor de wijk Stoutenburg. Voor alle wijken behalve Stoutenburg hebben we dit aantal ruim gehaald. Toch ligt ook hier het responspercentage op bijna 20% en mogen we tevreden zijn.

Tabel 4 Overzicht van de respons

Wijk	Aantal uitnodigingen	Aantal ingevulde vragenlijsten	Responspercentage
<b>Wijk 00 Leusden Centrum Oost</b>	750	226	30%
<b>Wijk 01 Leusden Centrum West</b>	750	296	39%
<b>Wijk 02 Leusden Zuid</b>	750	240	32%
<b>Wijk 03 Achterveld</b>	750	210	28%
<b>Wijk 04 Stoutenburg</b>	250	44	18%
<b>Wijk 05 't Ruige Veld</b>	750	170	23%
<b>Totaal Leusden</b>	<b>4.000</b>	1.188	30%

**Betrouwbaarheid en representativiteit**

Het uitgangspunt was een totaal van 800 ingevulde vragenlijst in de gehele gemeente om voor de gemeente als geheel uitspraken te kunnen doen die voor 95% betrouwbaar zijn. Met een respons van 1.188 is dit streven gehaald en is het mogelijk om voor de gemeente betrouwbare uitspraken te doen. Op wijkniveau zijn de resultaten wat minder betrouwbaar, dus daar moeten we wat voorzichtiger zijn met harde conclusies. Ze geven ons (binnen de financiële mogelijkheden van dit onderzoek) echter een goed beeld van de wijken, zeker omdat we de resultaten ook verdiepen door middel van interviews.



### Samenstelling respons

Naast de omvang van de respons, is ook de samenstelling van de respons belangrijk. Dit bereiken we door een aselechte steekproef te trekken per wijk. Alle inwoners hebben op deze manier een gelijke kans gekregen om in de steekproef terecht te komen. Dit draagt bij aan een representatief onderzoek. Ook de man-vrouw verhouding is sterk vergelijkbaar met de daadwerkelijke verdeling in Leusden. Wat betreft leeftijden hebben we een lichte ondervertegenwoordiging van inwoners jonger dan 30 jaar. Omdat we alleen brieven hebben gestuurd naar inwoners van 25 jaar en ouder is dit echter goed te verklaren. De tabellen hieronder bevatten de responscijfers verdeeld naar bron (online of face-to-face), wijk, geslacht en leeftijd.

Tabel 5 Analyse samenstelling van de respons

Bron	Aantal
Online	917
Face-to-face	217
Totaal	1.188

Wijk	Aantal respondenten
Leusden Centrum Oost	226
Leusden Centrum West	296
Leusden Zuid	240
Achterveld	210
Stoutenberg	44
't Ruige Veld	170
Totaal	1.188

Geslacht	Aantal respondenten	Gemeente Leusden
Man	563	15.019
Vrouw	625	15.694
Totaal	1.188	30.713

Leeftijd	Aantal respondenten	Gemeente Leusden <sup>7</sup>
Jonger dan 20 jaar	75	6.901
20-30 jaar	36	2.787
30-40 jaar	138	3.333
40-50 jaar	149	3.678
50-60 jaar	226	4.644
60-70 jaar	264	4.393
70-80 jaar	205	3.278
80 jaar en ouder	95	1.751
Totaal	1.188	30.713

<sup>7</sup> Bron: CBS, 2022



## 6.2 Bijlage 2 – bronnen Leusden op kaart

Indicator	Data	Jaar	Bron
Inkomen	Huishouden in de laagste 40% qua inkomen	2019	<a href="http://www.cbsinuwbuurt.nl">www.cbsinuwbuurt.nl</a>
	Huishoudens onder het sociaal minimum	2019	<a href="http://www.cbsinuwbuurt.nl">www.cbsinuwbuurt.nl</a>
Voorzieningen	Afstand tot voorzieningen	2020	<a href="http://www.cbsinuwbuurt.nl">www.cbsinuwbuurt.nl</a>
Ov	Dienstregeling en locaties van bushaltes	2022	<a href="https://www.syntusutrecht.nl/nl-nl/dienstregeling">https://www.syntusutrecht.nl/nl-nl/dienstregeling</a>
Eenzaamheid	Beperkt en ernstig eenzaam	2020	<a href="https://statline.rivm.nl/#/RIVM/nl/dataset/50090NED/table">https://statline.rivm.nl/#/RIVM/nl/dataset/50090NED/table</a>
Gezondheid	WMO-cliënten	2019	<a href="http://cbsinuwbuurt.nl">cbsinuwbuurt.nl</a>
	Beperkt vanwege gezondheid	2020	<a href="https://statline.rivm.nl/#/RIVM/nl/dataset/50090NED/table">https://statline.rivm.nl/#/RIVM/nl/dataset/50090NED/table</a>
SEI	Aantal inwoners	2019	<a href="https://www.cbs.nl/nl-nl/cijfers/detail/84583NED">https://www.cbs.nl/nl-nl/cijfers/detail/84583NED</a>
	Opleidingsniveau Migratieachtergrond	2020 2022	<a href="http://www.allecijfers.nl">www.allecijfers.nl</a> <a href="https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/85318NED/table">https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/85318NED/table</a>



### 6.3 Bijlage 3 – algemene kenmerken mobiliteitsarme en afhankelijke inwoners

Tabel 6 Algemene kenmerken mobiliteitsarme en afhankelijke inwoners

		Mobiliteitsarme inwoners (N=121)		Afhankelijke inwoners (N=229)		Totaal (N=1.188)	
<b>Leeftijd</b>	Jonger dan 25	7	6%	54	24%	82	7%
	25-55 jaar	40	33%	43	19%	415	35%
	55-65 jaar	14	12%	39	17%	260	22%
	65-75 jaar	19	16%	37	16%	235	20%
	75 jaar en ouder	41	34%	56	24%	196	16%
<b>Woonwijk</b>	Leusden Centrum Oost	28	23%	47	21%	226	19%
	Leusden Centrum West	26	21%	69	30%	296	25%
	Leusden Zuid	20	17%	48	21%	240	20%
	Achterveld	27	22%	30	13%	210	18%
	Stoutenberg	4	3%	8	3%	44	4%
	't Ruige Veld	16	13%	27	12%	170	14%
<b>Voertuigbezit</b>	Auto	61	51%	122	54%	1.005	85%
	Fiets	60	50%	119	52%	781	66%
	Elektrische fiets	40	34%	44	19%	484	41%
	Bromfiets/snorfiets/scooter	5	4%	6	3%	41	3%
	Motor	1	1%	1	0%	53	4%
	Scootmobiel	8	7%	4	2%	14	1%
	Anders, namelijk...	18	15%	21	9%	69	6%
	Geen	12	10%	2	1%	16	1%
<b>Ov-chipkaartbezit</b>	Ja, met abonnement	34	28%	58	25%	266	22%
	Ja, maar zonder abonnement	49	40%	69	30%	502	42%
	Nee	38	31%	102	45%	420	35%
<b>Rijbewijsbezit</b>	Ja	79	65%	139	61%	1.043	88%
	Nee	42	35%	90	39%	145	12%
<b>Wmo-indicatie</b>	Ja	18	15%	5	2%	27	2%
	Nee, weet wel wat het is	56	46%	107	47%	686	58%
	Nee, ook niet mee bekend	47	39%	117	51%	475	40%
<b>Auto (als bestuurder) frequentie<sup>8</sup></b>	Hoogfrequent <sup>9</sup>	28	46%	40	33%	430	43%
	Middenfrequent <sup>10</sup>	25	41%	47	39%	505	50%
	Laagfrequent <sup>11</sup>	2	3%	6	5%	19	2%
	Nooit	6	10%	29	24%	51	5%

<sup>8</sup> Alleen voor respondenten die hebben aangegeven in de afgelopen maand geen gebruik te hebben gemaakt van dit vervoermiddel

<sup>9</sup> 4 dagen per week of vaker

<sup>10</sup> 1 tot 3 dagen per week of maand

<sup>11</sup> Minder dan 1 keer per maand



<b>Fiets frequentie<sup>12</sup></b>	Hoogfrequent	<b>24</b>	<b>40%</b>	<b>82</b>	<b>69%</b>	<b>346</b>	<b>44%</b>
	Middenfrequent	<b>24</b>	<b>40%</b>	27	23%	321	41%
	Laagfrequent	8	13%	4	3%	78	10%
	Nooit	4	7%	6	5%	36	5%
<b>Elektrische fiets frequentie<sup>13</sup></b>	Hoogfrequent	<b>19</b>	<b>48%</b>	<b>31</b>	<b>70%</b>	<b>227</b>	<b>47%</b>
	Middenfrequent	18	45%	12	27%	<b>226</b>	<b>47%</b>
	Laagfrequent	3	8%	0	0%	21	4%
	Nooit	0	0%	1	2%	10	2%
<b>Bus frequentie<sup>14</sup></b>	Hoogfrequent	7	6%	8	3%	28	2%
	Middenfrequent	35	29%	51	22%	225	19%
	Laagfrequent	24	20%	42	18%	269	23%
	Nooit	<b>55</b>	<b>45%</b>	<b>128</b>	<b>56%</b>	<b>666</b>	<b>56%</b>
<b>Mate van compleetheid</b>	Zeer incompleet	24	20%	18	8%	105	9%
	Incompleet	<b>38</b>	<b>31%</b>	30	13%	216	18%
	Neutraal	37	31%	72	31%	<b>390</b>	<b>33%</b>
	Compleet	20	17%	<b>84</b>	<b>37%</b>	355	30%
	Zeer compleet	2	2%	25	11%	122	10%

<sup>12</sup> Alleen voor respondenten die hebben aangegeven in de afgelopen maand geen gebruik te hebben gemaakt van dit vervoermiddel

<sup>13</sup> Alleen voor respondenten die hebben aangegeven in de afgelopen maand geen gebruik te hebben gemaakt van dit vervoermiddel

<sup>14</sup> Alleen voor respondenten die hebben aangegeven in de afgelopen maand geen gebruik te hebben gemaakt van dit vervoermiddel

