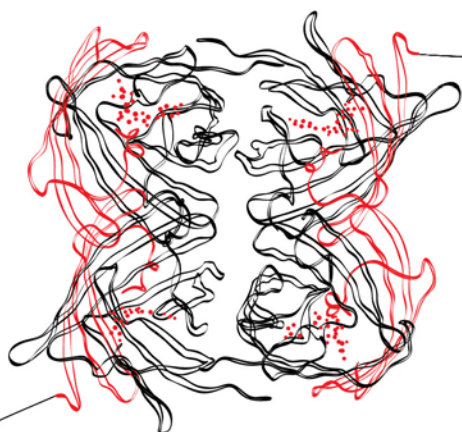
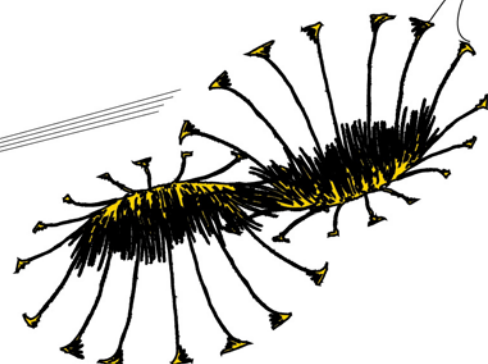




RAPPORT INVENTARISATIE POTENTIËLE GEBRUIKERS BELBUS

Data verzameld: februari 2014

Onderzoek uitgevoerd i.s.m. medewerkers van
Zorggroep Tellens, Locatie Nij Stapert





Rapport Inventarisatie Potentiële Gebruikers Belbus
Data verzameld: februari 2014
Onderzoek uitgevoerd i.s.m. medewerkers van Zorggroep Tellens, Locatie Nij Stapert
Rick Schotman, Universiteit Twente, Enschede, 2014

Inleiding

Aanleiding

In maart 2014 heeft Tellens-locatie Nij Stapert in Wommels mobiliteitsdienst Belbus “Efkes d’r op út” geïntroduceerd. Het doel van deze dienst (ook wel product-service systeem genoemd) is het aanvullen van de mobiliteit van de inwoners van Wommels. Het systeem is geënt op Skewiel Mobiel, de mobiliteitsdienst van locatie Skewiel.

Skewiel Mobiel vormt een testbed binnen het onderzoek van Rick Schotman. Hij doet onderzoek naar de acceptatie van product-service systemen en hij gebruikt Skewiel Mobiel om uit te zoeken welke factoren van belang zijn voor de acceptatie van deze dienst. Volgens Rick zijn deze factoren gerelateerd aan zogenaamde gewoontes van de Skewiel Mobiel gebruikers. Hij ziet dat Skewiel Mobiel vooral wordt gebruikt voor trips die de gebruikers vroeger met grote regelmaat uitvoerden en daarom in hun gewoontepatroon pasten. Door fysieke achteruitgang zijn deze gewoontes niet meer vol te houden en Skewiel Mobiel stelt ze weer in staat deze gewoontes voort te zetten.

Om uit te zoeken of (verloren) gewoontes een voorspellende werking hebben, volgt Rick de uitbreiding van deze mobiliteitsdienst zeer nauwlettend. De introductie van de Belbus in Wommels is een zeer goede gelegenheid om de theorie aan de praktijk te toetsen.

Voorafgaand aan de introductie van de Belbus is een 0-meting gehouden onder Nij Stapert-cliënten. Bij deze 0-meting is het mobiliteitsgedrag van de geëncquêteerden in kaart gebracht en gecategoriseerd, aan de hand waarvan Rick voorspellingen wil gaan doen voor toekomstige gebruikers. Gedurende de gebruikperiode van de Belbus zullen cliënten geëvalueerd worden op basis van deze voorspelling. Door te onderzoeken of gebruikers inderdaad passen binnen de categorisatie, kan de theorie over verloren gewoontes verder gevalideerd worden.

Methode

Het onderzoek is uitgevoerd door naar 161 extramurale cliënten een schriftelijke enquête te sturen. 80 cliënten hebben de enquête (deels) ingevuld teruggestuurd. 1 is onbezorgd teruggekomen en 4 zijn oningevuld, en dus onbruikbaar, retour gestuurd. De brieven zijn verstuurd uit naam van de locatiedirectrice van Nij Stapert en gingen gepaard met een brief met daarin uitleg over de achtergrond van het onderzoek en de vraag om deel te nemen. De enquêtes zijn anoniem ingevuld om ervoor te zorgen dat de geëncquêteerden de antwoorden zo eerlijk mogelijk gaven. Aan het eind van de enquête is gevraagd de geboortedatum in te vullen, zodat men later geëvalueerd kan worden. Het onderzoek is dan ook afgerond als de Belbus wordt gebruikt door een aanzienlijke hoeveelheid gebruikers (> 20) die akkoord zijn gegaan met het doorgeven van hun leeftijd.

Resultaten

Het onderzoek wordt afgesloten door gebruikers van de Belbus te koppelen aan een ranglijst, waarmee gevalideerd kan worden of verloren gewoontes een voorspellend effect hebben op het gebruik van de dienst.

Relevantie

Deze 0-meting is van belang voor het onderzoek van Rick om zijn theorie deels mee te valideren. Verder geven de resultaten van het onderzoek inzicht in het type gebruiker van de Belbus. Zodoende is de dienstverlening beter af te stemmen op bestaande gebruikers, of is de dienstverlening aan te passen om andere typen cliënten aan te spreken. In algemene zin geven de resultaten van deze 0-meting een goed beeld van de mobiliteit van Nij Stapert-cliënten. Inzicht in cliënten is nuttig voor een goed begrip van mogelijke impact van diensten en kan een voedingsbodem zijn voor nieuw te ontwikkelen diensten.

Het rapport

Dit rapport geeft een overzicht van de antwoorden op de verstuurde enquêtes. Het rapport zal de vragen en antwoorden niet letterlijk behandelen, maar richt zich er voornamelijk op interessante verbanden in kaart te brengen en te interpreteren.

Mogelijke gebruikers

Het primaire doel van de 0-meting is het in kaart brengen van potentiële Belbus gebruikers. Deze karakterisatie is gemaakt op basis van gegevens, gewonnen van Skewiel Mobiel, aangevuld met theorie over verloren gewoontes. Uit interviews met Skewiel Mobielgebruikers bleek dat vrijwel alle respondenten niet de beschikking hadden over een auto of een fiets. Daarnaast woonde een groot deel alleen. Skewiel Mobiel wordt verder voornamelijk gebruikt voor korte afstanden die met andere vervoersopties niet haalbaar zijn. Een verschil is wel dat Skewiel Mobiel gebruikers mobieler zouden kunnen zijn dan de potentiële Belbusgebruikers. Dit komt simpelweg door het feit dat Skewiel Mobiel gebruikers al beschikking hebben over een mobiliteitsdienst.

Karakterisatie 1

We maken de aanname dat ieder mens onafhankelijk wil zijn. Als iets erop wijst dat men niet onafhankelijk is, vergroot dat de kans dat men de Belbus gaat gebruiken. Skewiel Mobiel, en dus ook de Belbus, wordt gezien als alternatief voor zelfstandige modaliteiten (auto, fiets) en iemand die over een van beide beschikt, zal naar verwachting geen gebruik maken van een mobiliteitsdienst. Echter, de kans bestaat dat iemand wel beschikt over een modaliteit, maar deze niet gebruikt. In dat geval zou de mobiliteitsdienst gebruikt kunnen worden voor een beperkt aantal activiteiten.

Het inschatten van iemands mobiliteit doen we vanuit twee perspectieven. Het eerste perspectief redeneert vanuit het niet-gebruik van zelfstandig te gebruiken modaliteiten. De som van niet te gebruiken modaliteiten resulteert in de “modaliteitsfactor”. Het tweede perspectief richt zich op factoren die op afhankelijkheid wijzen. De som van deze factoren resulteert in de “afhankelijkheidsfactor”.

Beide factoren worden met elkaar vermenigvuldigd. Op die manier kan iemand die wel een van de twee zelfstandige modaliteiten kan gebruiken toch hoog scoren, als deze hoog scoort op afhankelijkheid. Blijkbaar wordt de zelfstandige modaliteit dan niet gebruikt om onafhankelijk te zijn. Van potentiële Belbusgebruikers wordt zo een ranglijst opgesteld. Mensen die hoog scoren (6 t/m 12 punten) worden geschat als waarschijnlijke Belbusgebruiker, waarbij iemand met 12 punten de grootste kans heeft.

De volgende formule is opgesteld om de ranglijst samen te stellen:

$$KANS\ OP\ BELBUSKANDIDAAT = (NIETA + NIETF) * (S+A+W+L+B+M)$$

De modaliteitsfactor wordt bepaald door de volgende twee factoren:

- Kan niet zelfstandig auto rijden (nietA);
- Kan niet fietsen (nietF);

De afhankelijkheidsfactor wordt bepaald aan de hand van de volgende factoren:

- Gaat niet lopend naar de supermarkt (S);
- Woont alleen (A);
- Gebruikt WMO vervoer (W);
- Geeft aan minimaal 1 locatie niet meer te kunnen bereiken (L);
- Haalt boodschappen niet zelf (B);
- Haalt medicijnen niet zelf (M).

Karakterisatie 2

Naast het verlies van mobiliteit en afhankelijkheid, gebruiken we WMO gebruik als afzonderlijke indicatie. Iemand die WMO vervoer gebruikt en locaties dichtbij niet meer kan bereiken, zou de Belbus kunnen zien als WMO-vervoer voor korte afstanden. Binnen de ranglijst zijn enkele gebruikers vetgedrukt. Deze vallen onder karakterisatie 2. Daaruit valt op te maken dat karakterisatie 2 zich in de hogere regionen van de ranglijst bevindt.

PP nr	Kans	VIDAT
7	12	19-mrt-1929
33	12	15-okt-1928
39	12	6-jul-1930
66	12	24-nov-1923
2	10	5-nov-1926
17	10	null
23	10	30-okt-1920
31	10	6-mei-1923
41	10	18-jan-1924
57	10	25-apr-1929
58	10	11-apr-1927
62	10	21-feb-1924
79	10	15-mrt-1921
4	8	15-aug-1957
5	8	12-jun-1934
14	8	26-jun-1929
15	8	29-jan-1935
16	8	null
19	8	22-nov-1922
43	8	7-jun-1923
47	8	10-jan-1924
74	8	22-apr-1927
1	6	20-apr-1932
10	6	null
13	6	24-mrt-1934
21	6	6-aug-1925
22	6	17-feb-1942
24	6	4-mrt-1924
26	6	19-feb-1933
51	6	9-dec-1935
54	6	2-sep-1931
60	6	27-jan-1929
36	5	10-jul-1932
75	5	4-jul-1927
6	4	5-mrt-1929
18	4	13-sep-1934
30	4	17-apr-1926
38	4	12-mei-1927
44	4	17-apr-1924
46	4	14-jul-1939
49	4	13-feb-1936
53	4	12-dec-1922
59	4	3-sep-1929
69	4	26-nov-1930
73	4	13-dec-1928
78	4	29-okt-1932
12	3	26-okt-1933
20	3	11-nov-1936
25	3	9-mrt-1962
42	3	2-aug-1926
48	3	9-jun-1919
8	2	19-okt-1939
9	2	3-jan-1926
32	2	null
34	2	9-sep-1937
35	2	11-mei-1931
55	2	9-mrt-1931
56	2	16-apr-1931
63	2	25-apr-1927
68	2	7-aug-1920
71	2	29-nov-1931
50	1	20-mrt-1928
65	1	29-mei-1918
76	1	14-jun-1930
3	0	24-mrt-1924
11	0	15-aug-1921
27	0	1-okt-1929
28	0	1-jan-1920
29	0	20-feb-1926
37	0	23-mei-1977
40	0	15-sep-1928
45	0	null
52	0	10-mrt-1930
61	0	7-feb-1934
64	0	6-dec-1928
67	0	9-jun-1922
70	0	20-aug-1922
72	0	7-jul-1941
77	0	14-okt-1925
80	0	26-dec-1967

Ranglijst potentiële Belbusgebruikers

Formule en Skewiel Mobiel-gebruikers

Om de formule te testen, zijn de in eerder onderzoek geïnterviewde Skewiel Mobiel gebruikers beoordeeld. Afgaande op het selectieproces zouden de gebruikers hoog moeten scoren, maar enkel pp1 en pp5 scoren erg hoog op de lijst. De overige scores zijn vrij laag, vergeleken met potentiële belbusgebruikers.

De lage scores lijken vooral veroorzaakt te worden door het feit dat de helft van de Skewiel Mobiel gebruikers aangaf lopend naar de supermarkt te gaan, en door het feit dat boodschappen en medicijnen doorgaans zelf worden gehaald en dus bezorgdiensten (bekenden of “georganiseerde” bezorgdiensten) niet worden gebruikt.

De reden waarom Skewiel Mobiel gebruikers niet lopend naar de supermarkt gaan, kan juist komen door het gebruik van Skewiel Mobiel. Uit ritdata van Skewiel Mobiel blijkt namelijk dat deze vaak wordt gebruikt voor korte afstanden. De ritten gaan dan ook vooral naar de supermarkt, de bakker, de slager, kortom: aanbieders van dagelijks gebruikte producten. Vanwege het dagelijkse karakter is ingeschat dat iemand die niet lopend naar de supermarkt gaat (en ook geen andere modaliteiten gebruikt) een alternatief zal kiezen die hem/haar wel in staat stelt deze boodschappen te krijgen. Vandaar dat deze factor is meegenomen.

Voor selectie hebben we ingeschat dat gebruik van bezorgdiensten (bekenden en “georganiseerde” bezorgdiensten) erop kan wijzen dat een potentiële Belbusgebruiker een beter alternatief zou willen gebruiken. Skewiel Mobiel vervult mogelijk de behoefte die men anders via een bezorgdienst had vervuld, wat het verschil kan verklaren tussen het vele gebruik van bezorgdiensten bij de geënquêteerden en het weinige gebruik bij Skewiel Mobiel-gebruikers.

Als er een verband bestaat onder de in de formule genoemde factoren, geeft het een goede indicatie van de mate waarin Skewiel Mobiel mensen mobiel maakt. Tegelijk laat het de potentie van de Belbus zien en kan de formule gebruikt worden als haalbaarheidsgereedschap voor toekomstige Belbus-diensten.

PP nr		Geen fiets		Niet lopend naar supermarkt		Kan minimaal 1 locatie niet meer bereiken (vertaald als: mist u activiteiten?)		Haalt medicijnen niet zelf	
	Geen auto		Woont alleen		Gebruik WMO		Haalt boodschappen niet zelf		Totaal
1	1	1	1	1		1	1	1	10
2	1	1	1		1	1			6
3	1	1	1	1	1				6
4	1		1		1	1			3
5	1	1	1	1	1		1	1	10
6	1	1	1		1			?	4
7	1	1			1	1			4
8	1	1			1				2

Mobiliteitsfactoren gebruikers Skewiel Mobiel

Verder gebruik onderzoeksdata

Naast de potentiële Belbusgebruikers, is er meer informatie uit de enquêtes te halen. Daar zal in de volgende pagina's op doorgegaan worden. In de interpretatie zullen nu en dan percentages worden genoemd, vooral als meer dan 2 categorieën worden vergeleken. Omdat niet alle respondenten per vraag een antwoord hebben gegeven, kan het voorkomen dat het aantal respondenten lager is dan 80, of dat de opgetelde percentages niet op 100% uitkomen. Zie daarom de tabellen voor de specifieke aantallen.

Algemene demografie

Leeftijd

Van de 80 respondenten, hebben 75 hun geboortedatum ingevuld. De gemiddelde leeftijd van de respondenten is bijna 83 jaar oud. Dit is lager dan 85 jaar, de gemiddelde leeftijd van de extramurale cliënten van Nij Stapert en dus dan de gemiddelde leeftijd van de geenqueteerden. Waarschijnlijk hebben vooral de oudere cliënten de enquête niet teruggestuurd.

De jongste respondent was 36, de oudste was 95. De gemiddelde leeftijd van bewoners van de locaties rondom Nij Stapert is hoger dan de gemiddelde leeftijd van de respondenten in en buiten het dorp.

Woonsituatie

41% van de respondenten woont in het dorp Wommels, 4 erbuiten, 2 in Nij Stapert en de rest woont in de Bining (39%) of de Skeakel (13%).

Van de respondenten woont 71% alleen en 25% samen. 3 personen hebben niets aangegeven.

Modaliteitsgebruik

Er bestaan grote verschillen in de mate van mobiliteit. In dit rapport onderscheiden we vier categorieën:

1. Wel auto – Wel fiets
2. Wel auto – Geen fiets
3. Geen auto – Wel fiets
4. Geen auto – Geen fiets

Van deze categorieën heeft meer dan de helft van de respondenten geen beschikking over een auto of een fiets. Iets minder dan een kwart (22%) van de respondenten heeft enkel beschikking over een fiets. Dit betekent dat een erg grote groep redelijk tot ernstig beperkt is om zelfstandig afstanden af te leggen die groter zijn dan wandelafstand. Ze zijn daardoor afhankelijk van anderen of van gereguleerd vervoer. Overigens is dit wel een interessante groep voor de Belbus. Mensen die geen auto en geen fiets kunnen gebruiken, worden als kansrijke Belbusgebruiker ingeschat en mensen die enkel over een fiets beschikken, zouden de Belbus kunnen gebruiken voor trips naar naburige dorpen of bij trips met meer bagage.

Slechts 16% heeft de beschikking over zowel een auto als een fiets en enkelen beschikken slechts over een auto.

N	Valid	75
	Missing	5
Mean		82,92
Median		85.00
Std. Deviation		10,117
Range		59
Minimum		36
Maximum		95

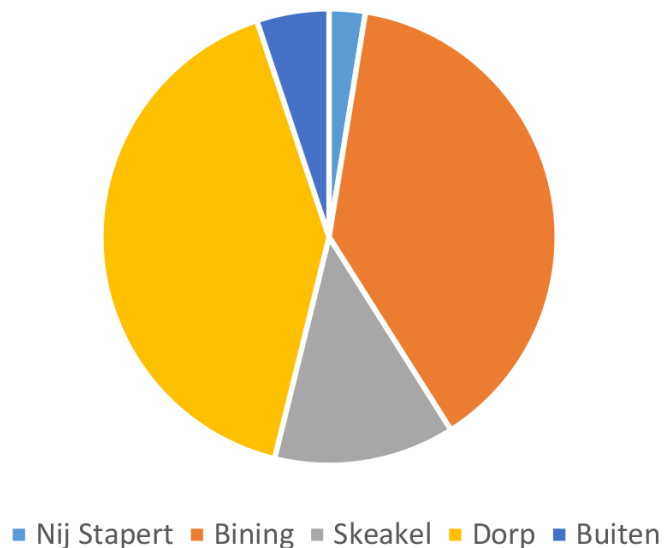
Demografie geenqueteerden

Nij Stapert	89
Bining	85
Skeakel	87
Dorp	81
Buiten	67

Gemiddelde leeftijd per locatie

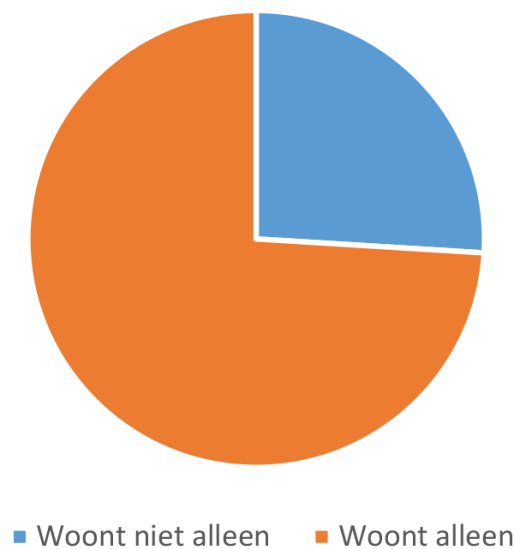
	Responses	
	N	Percent
Nij Stapert	2	2,60%
Bining	30	38,50%
Skeakel	10	12,80%
Dorp	32	41,00%
Buiten	4	5,10%
Totaal	78	100,00%

Waar woonachtig?



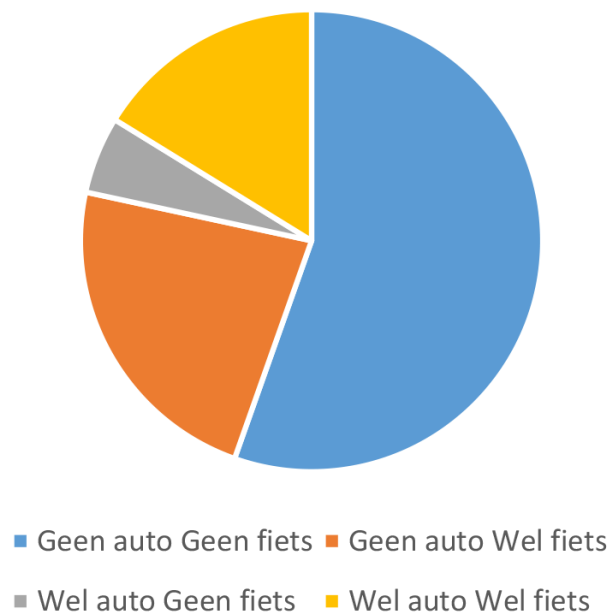
	Frequency	Percent
Woont niet alleen	20	25%
Woont alleen	57	71,30%
Total	77	96,30%
Missing	3	3,80%
Totaal	80	100%

Samenwoonvorm



			Totaal
	Geen fiets	Wel fiets	
Geen auto	41	17	58
Wel auto	4	12	16
Totaal	45	29	74

Verdeling fiets/auto



Modaliteitsgebruik

Hoe mobiel zijn de mensen in verschillende gebieden?

Respondenten die in een van de Nij Stapert-locaties wonen (Nij Stapert, De Bining, De Skeakel) lijken over het algemeen minder mobiel te zijn dan respondenten die in het dorp wonen. In De Bining en De Skeakel wonen vooral mensen die geen auto én geen fiets gebruiken. In het dorp is de verdeling fietsers/niet-fietsers bij benadering gelijk. Bovendien zijn er in het dorp naar verhouding meer autogebruikers. Dit is verklaarbaar, gezien de reden waarom mensen in aanleunwoningen rondom Nij Stapert wonen.

Geen auto/fiets & hoe naar locaties

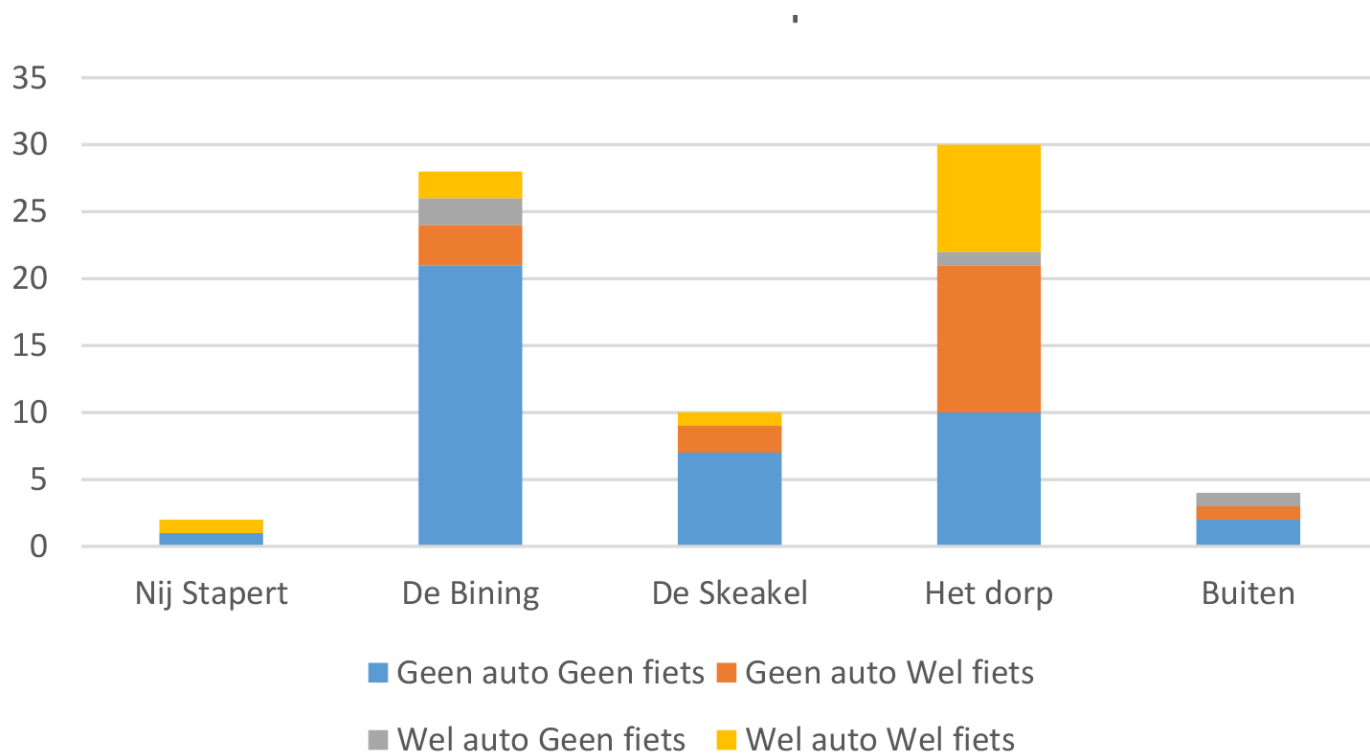
Als we kijken naar het gebruik van modaliteiten, blijkt het dat mensen sterk vasthouden aan hun vervoersmiddelen. Mensen die over een fiets beschikken gaan vrijwel altijd met de fiets naar locaties dichtbij, zoals de supermarkt, de bakker en de apotheek. Als men verder dan het dorp reist (winkels buiten het dorp, familie) nemen autogebruikers doorgaans de auto. Respondenten die geen auto (meer) gebruiken, gebruiken in zulke situaties soms de fiets, maar ze rijden doorgaans mee.

Mensen die zowel geen gebruik van fiets als van auto maken, blijken vaak lopend naar locaties dichtbij te gaan. Meerijden komt hier ook voor. Echter, ongeveer de helft van deze groep gaf aan helemaal niet naar locaties te gaan. Enkel familie wordt nog bezocht, en dat gebeurt doorgaans door meerijden of door WMO.

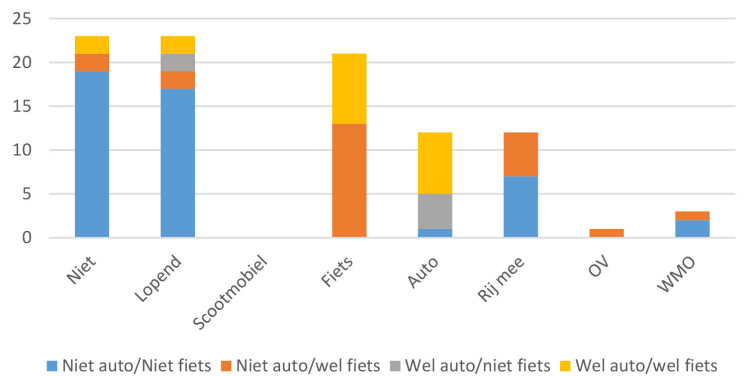
Kortom, er lijkt een sterk verband te zijn tussen de beschikbaarheid van modaliteiten en bewegingsvrijheid. Vooral wanneer de fiets verdwijnt, verkleint de bewegingsvrijheid zich tot locaties op loopafstand, of reduceert deze tot niets.

		Autogebruik		Totaal
		Geen auto	Wel auto	
Nij Stapert	Niet-fietsgebruiker	1	0	1
	Wel-fietsgebruiker	0	1	1
	Totaal	1	1	2
Bining	Niet-fietsgebruiker	21	2	23
	Wel-fietsgebruiker	3	2	5
	Totaal	24	4	28
Skeakel	Niet-fietsgebruiker	7	0	7
	Wel-fietsgebruiker	2	1	3
	Totaal	9	1	10
Dorp	Niet-fietsgebruiker	10	1	11
	Wel-fietsgebruiker	11	8	19
	Totaal	21	9	30
Buiten	Niet-fietsgebruiker	2	1	3
	Wel-fietsgebruiker	1	0	1
	Totaal	3	1	4

Waar woont men en hoe mobiel is men daar?

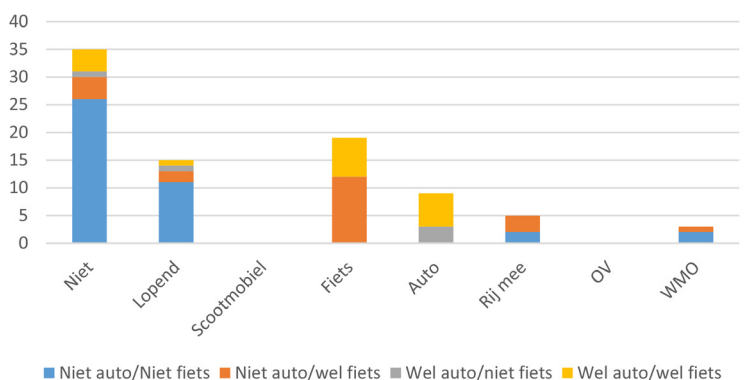


		Geen auto	Wel auto	Totaal
Geen fiets	Niet	19	0	19
	Lopend	17	2	19
	Auto	1	4	5
	Rij mee	7	0	7
	WMO	2	0	2
	Totaal	39	4	43
Wel fiets	Niet	2	2	4
	Lopend	2	2	4
	Fiets	13	8	21
	Auto	0	7	7
	Rij mee	5	0	5
	OV	1	0	1
	WMO	1	0	1
	Totaal	17	11	28



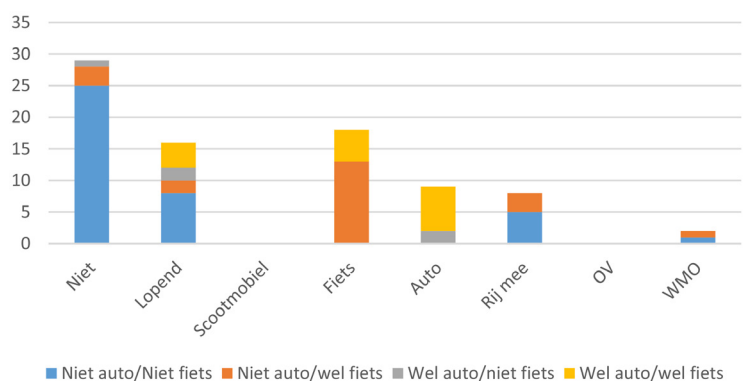
Hoe gaat men naar de supermarkt?

		Geen auto	Wel auto	Totaal
Geen fiets	Niet	25	1	26
	Lopend	8	2	10
	Auto	0	2	2
	Rij mee	5	0	5
	WMO	1	0	1
	Totaal	35	4	39
Wel fiets	Niet	3	0	3
	Lopend	2	4	6
	Fiets	13	5	18
	Auto	0	7	7
	Rij mee	3	0	3
	WMO	1	0	1
	Totaal	17	11	28



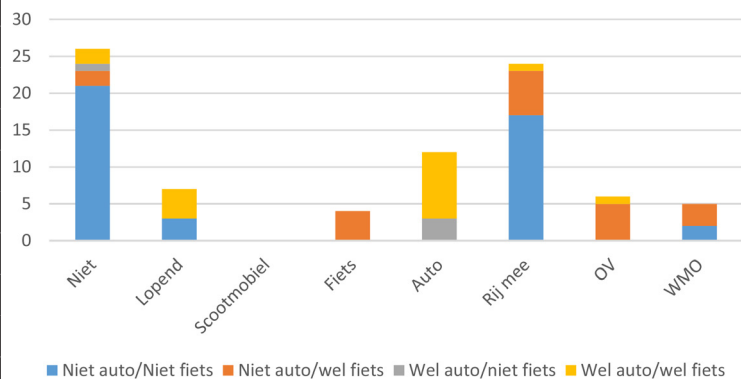
Hoe gaat men naar de bakker?

		Geen auto	Wel auto	Totaal
Geen fiets	Niet	25	1	26
	Lopend	8	2	10
	Auto	0	2	2
	Rij mee	5	0	5
	WMO	1	0	1
	Totaal	35	4	39
Wel fiets	Niet	3	0	3
	Lopend	2	4	6
	Fiets	13	5	18
	Auto	0	7	7
	Rij mee	3	0	3
	WMO	1	0	1
	Totaal	17	11	28



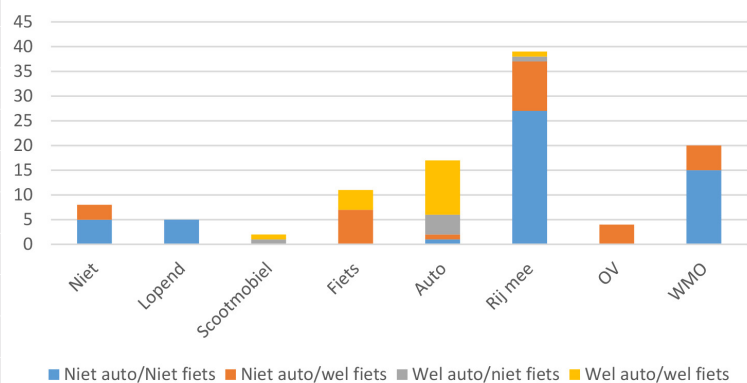
Hoe gaat men naar de apotheek?

		Geen auto	Wel auto	Totaal
Geen fiets	Niet	21	1	22
	Lopend	3	0	3
	Auto	0	3	3
	Rij mee	17	0	17
	WMO	2	0	2
	Totaal	37	4	41
Wel fiets	Niet	2	2	4
	Fiets	4	4	8
	Auto	0	9	9
	Rij mee	6	1	7
	OV	5	1	6
	WMO	3	0	3
	Totaal	15	11	26



Hoe gaat men naar winkels buiten het dorp?

		Geen auto	Wel auto	Totaal
Geen fiets	Niet	5	0	5
	Lopend	5	0	5
	Scootmob.	0	1	1
	Auto	1	4	5
	Rij mee	27	1	28
	WMO	15	0	15
	Totaal	39	4	43
Wel fiets	Niet	3	0	3
	Fiets	7	4	11
	Scootmob.	0	1	1
	Auto	1	11	12
	Rij mee	10	1	11
	OV	4	0	4
	WMO	5	0	5
	Totaal	16	12	28



Hoe gaat men naar familie?

Afhankelijkheid

Hulp van anderen

Veel respondenten hebben aangegeven minstens eens mee te rijden. Dit vertaalt zich vooral in meerijden met bekenden, maar WMO-vervoer en het OV worden ook nu en dan gebruikt. Er lijkt geen groot verschil te zijn tussen het meerijddgedrag van alleenwonenden en niet-alleenwonenden. De absolute getallen laten verschillen zien, maar vergeleken met de verhouding tussen wel- en niet-alleenwonende respondenten gaat het erg gelijk op. Wat wel opvalt, is dat alleenwonenden vaker meerijden naar de supermarkt dan niet-alleenwonenden. Verder is het opmerkelijk dat ze voor andere dichtbij zijnde locaties (bakker en apotheek) niet noemenswaardig veel meerijden. Mogelijk sluiten deze respondenten zich aan bij anderen als ze boodschappen nodig hebben en laten ze het bezoek aan de bakker of de apotheek achterwege.

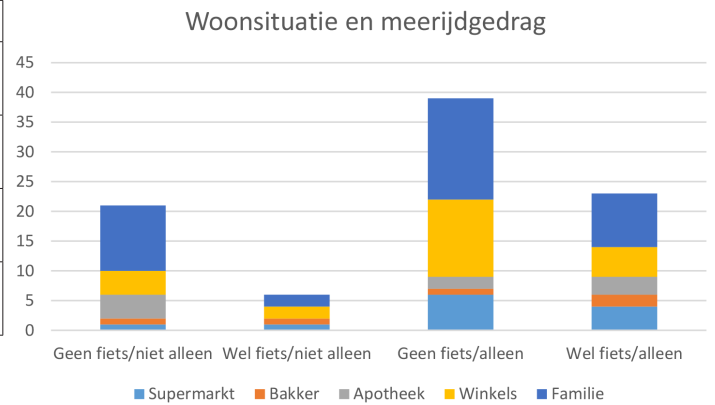
Duidelijke verschillen ontstaan als meerijddgedrag wordt gecategoriseerd aan de hand van modaliteitsgebruik. Dan zien we dat het hebben van een auto het meerijddgedrag sterk reduceert. Blijkbaar geeft de auto de respondenten genoeg vrijheid om alle gewenste locaties te bezoeken. Het hebben van een fiets lijkt vooral invloed te hebben op meerijddgedrag bij grotere afstanden (winkels buiten het dorp, familie).

	Totaal meerijders	Totaal populatie	Aantal meerijders per populatie
Woont niet alleen	16	20	80%
Woont alleen	43	57	75%

Verdeling wel-/niet-alleenwonend en meerijddgedrag

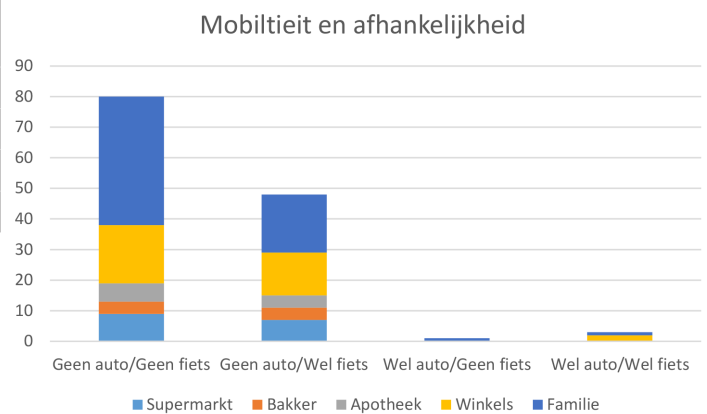
	Superm	Bakker	Apotheek	Winkels	Familie
Geen fiets/ niet alleen	1	1	4	4	11
Wel fiets/ niet alleen	1	1	0	2	2
Geen fiets/ alleen	6	1	2	13	17
Wel fiets/ alleen	4	2	3	5	9

Verdeling woonsituatie en meerijddedrag



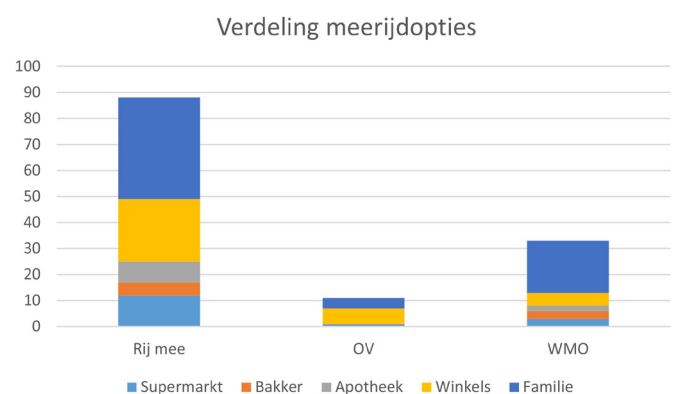
Meerijddend	totaal	totaal respondenten	Aandeel meerijddend
Geen auto/Geen fiets	36	41	88%
Geen auto/Wel fiets	16	17	94%
Wel auto/Geen fiets	1	4	25%
Wel auto/Wel fiets	2	12	17%

Verdeling modaliteitsgebruik en meerijddedrag



	Rij mee	OV	WMO
Supermarkt	12	1	3
Bakker	5	0	3
Apotheek	8	0	2
Winkels	24	6	5
Familie	39	4	20

Verdeling locaties en modaliteitsgebruik



Gebruik bezorgdiensten

Hoe komen de mensen aan hun spullen?

Het gebruik van bezorgdiensten geeft een indicatie van de afhankelijkheid van mensen. Onder bezorgdiensten verstaan we in dit rapport zowel “georganiseerde” bezorgdiensten, zoals de bezorgdienst van de apotheek, als bekenden die goederen meenemen.

Hoewel binnen de meeste groepen zowel wordt bezorgd als wordt gehaald, is er een duidelijke piek in zelfstandig halen van boodschappen en medicijnen onder dorpsbewoners. Door de respondenten uit Nij Stapert, De Skeakel en De Bining wordt het minst gefietst en auto gereden. Dit lijkt zich te vertalen in intensiever gebruik van bezorgdiensten. Onder deze bewoners wordt meer bezorgd, maar met betrekking tot de boodschappen is de verhouding tussen bezorgen en zelf halen vergelijkbaar met de dorpsbewoners. Wel zijn er grote verschillen bij de medicijnen. Daar wordt bij de genoemde locaties duidelijk meer bezorgd en in het dorp meer gehaald.

Doorgaans worden boodschappen door bekenden gebracht en medicijnen door bezorgdiensten. Dit valt bijvoorbeeld op bij bewoners van De Bining; een tamelijk grote groep respondenten. Zij laten de boodschappen vaak door bekenden brengen, maar gebruiker een bezorgdienst voor de medicijnen. Als zelfstandig halen buiten beschouwing wordt gelaten, is dit in lijn met de totale groep respondenten. Een mogelijke verklaring is dat de bezorgdienst van de lokale apotheek, gevestigd in Nij Stapert, graag wordt gebruikt. Een andere verklaring is dat het voor bekenden eenvoudiger is om boodschappen te halen dan om medicijnen te halen.

Woonsituatie en gebruik bezorgdiensten

Net als bij het meerijden, lijkt er geen duidelijk verband te zijn tussen wel- of niet-alleenwonen en het gebruik van bezorgdiensten. Er bestaan absolute verschillen in het gebruik van bezorgdiensten tussen alleenwonenden en samenwonenden, maar dit lijkt vooral te komen door het verschil in groepsgrootte tussen wel- en niet-alleenwonenden (in de grafieken weergegeven door een gelijke vorm, maar verschil in afmetingen). Zoals gezegd blijkt enkel bij de boodschappen een verschil waargenomen te worden tussen wel- en niet-alleenwonenden. Alleenwonenden zonder auto halen vaker zelfstandig boodschappen, terwijl niet-alleenwonenden zonder auto vaker via bekenden aan hun boodschappen komen. Mogelijk wijst dit op de partner die de boodschappen doet. Dit geldt dan weer niet bij medicijnen. Daar gaat de verdeling tussen wel- en niet-alleenwonenden gelijk op.

Geen auto/geen fiets en gebruik bezorgdiensten

Duidelijker verschillen ontstaan als het modaliteitsgebruik wordt meegenomen. Respondenten die over een auto of een fiets beschikken, laten hun boodschappen zelden brengen. Voor medicijnen geldt dat iets vaker van een bezorgdienst gebruik gemaakt wordt, maar nog steeds halen de meeste respondenten die een auto of fiets ter beschikking hebben, hun medicijnen zelf op. Het aandeel “gebruikers van bezorgdiensten” is zeer groot onder mensen die geen auto en geen fiets gebruiken. Dit vertaalt zich in de grafieken in een duidelijke punt over de as “bekenden” voor boodschappen en over de as “bezorgdienst” voor medicijnen.

Woonlocatie	Bezorgdienst	Bekenden	Zelf	Totaal
Nij Stapert	0	1	1	2
Bining	3	13	17	30
Skeakel	1	5	4	9
Dorp	2	6	23	31
Buiten	2	2	0	4
Totaal	8	27	45	76

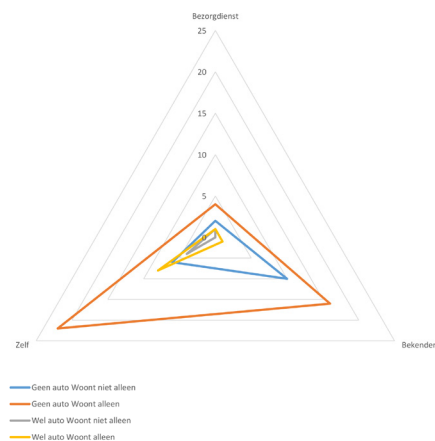
Hoe komt men aan de boodschappen?

Woonlocatie	Bezorgdienst	Bekenden	Zelf	Totaal
Nij Stapert	2	0	0	2
Bining	25	2	3	29
Skeakel	4	2	4	10
Dorp	6	4	21	31
Buiten	1	1	2	4
Totaal	38	9	30	76

Hoe komt men aan de medicijnen?

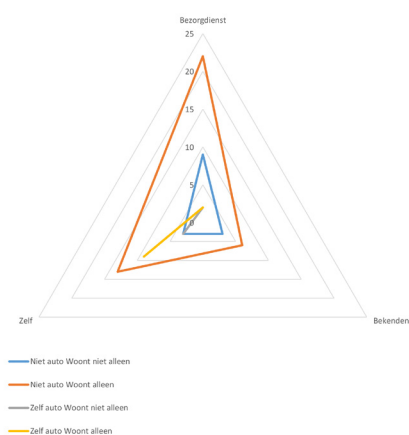
		Bezorgdienst	Bekenden	Zelf	Totaal
Geen auto	Woont niet alleen	2	10	6	15
	Woont alleen	4	16	22	41
Wel auto	Woont niet alleen	1	0	4	5
	Woont alleen	1	1	8	10

Hoe komt men aan de boodschappen?



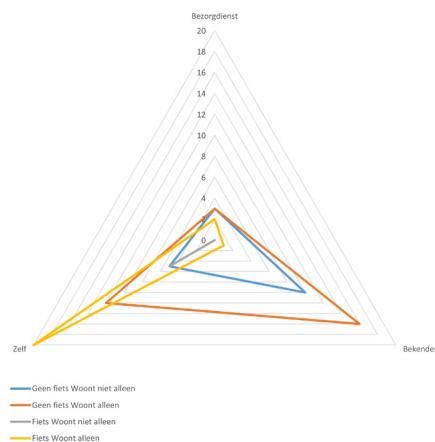
		Bezorgdienst	Bekenden	Zelf	Totaal
Geen auto	Woont niet alleen	9	3	3	15
	Woont alleen	22	6	13	41
Wel auto	Woont niet alleen	2	0	3	5
	Woont alleen	2	0	9	10

Hoe komt men aan de medicijnen?



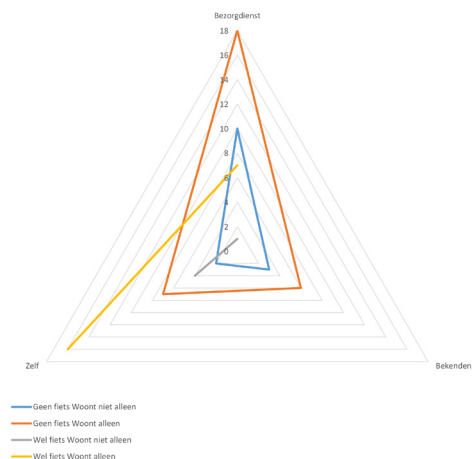
		Bezorgdienst	Bekenden	Zelf	Totaal
Geen fiets	Woont niet alleen	3	10	5	15
	Woont alleen	3	16	12	30
Fiets	Woont niet alleen	0	0	5	5
	Woont alleen	2	1	20	23

Hoe komt men aan de boodschappen?



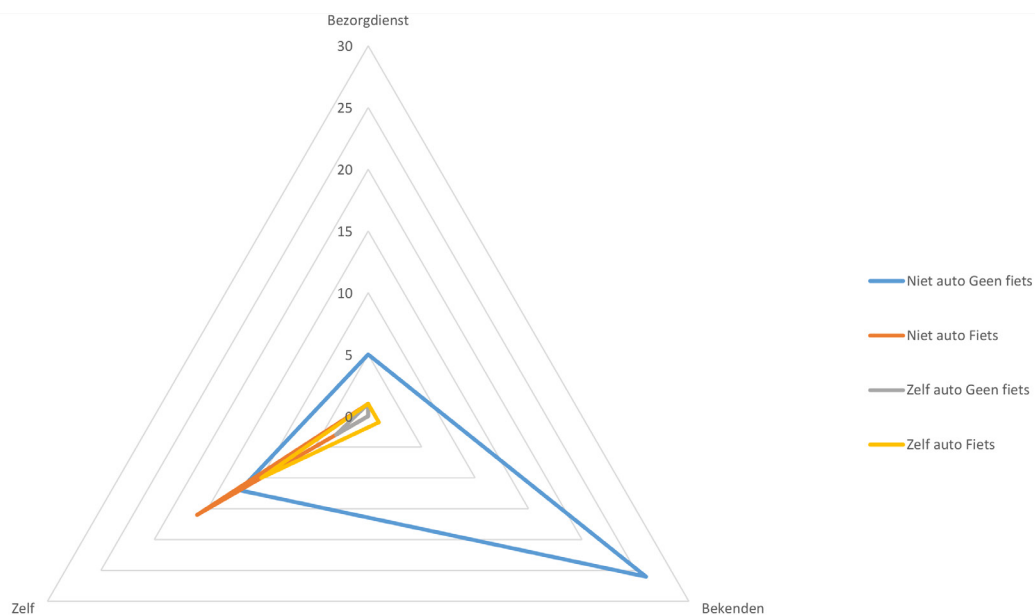
		Bezorgdienst	Bekenden	Zelf	Totaal
Geen fiets	Woont niet alleen	10	3	2	15
	Woont alleen	18	6	7	30
Wel fiets	Woont niet alleen	1	0	4	5
	Woont alleen	7	0	16	23

Hoe komt men aan de medicijnen?



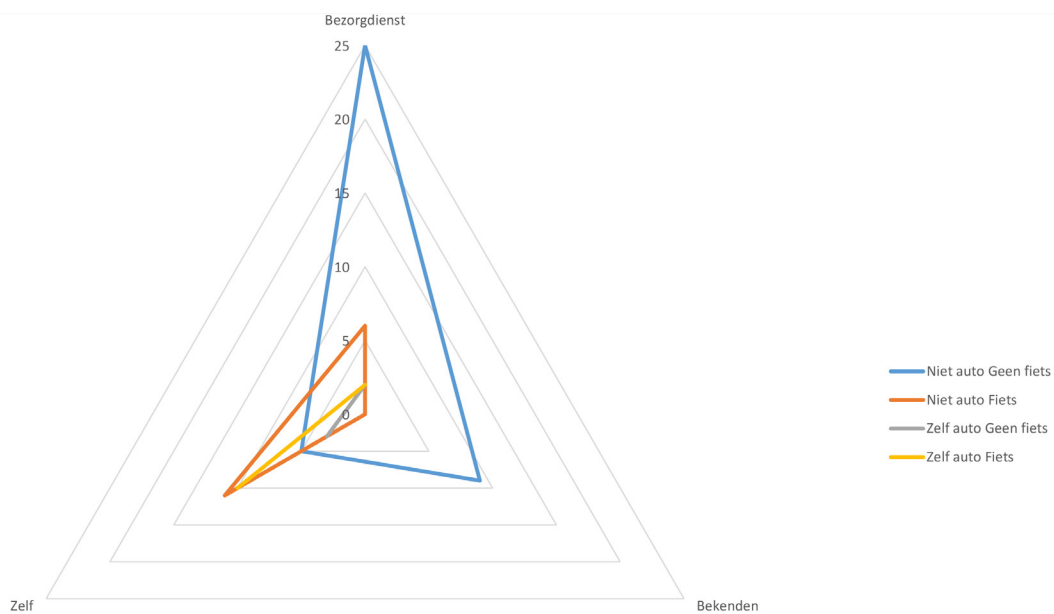
		Bezorgdienst	Bekenden	Zelf	Total	Bezorgdienst	Bekenden	Zelf
Geen auto	Geen fiets	5	26	12	39	12,80%	66,70%	30,80%
	Wel fiets	1	0	16	17	5,90%	0,00%	94,10%
Wel auto	Geen fiets	1	0	3	4	25,00%	0,00%	75,00%
	Wel fiets	1	1	10	12	8,30%	8,30%	83,30%

Hoe komt men aan de boodschappen?



		Bezorgdienst	Bekenden	Zelf	Total	Bezorgdienst	Bekenden	Zelf
Geen auto	Geen fiets	25	9	5	39	64,10%	23,10%	12,80%
	Wel fiets	6	0	11	17	35,30%	0,00%	64,70%
Wel auto	Geen fiets	2		3	4	50,00%	0,00%	75,00%
	Wel fiets	2		10	12	16,70%	0,00%	83,30%

Hoe komt men aan de medicijnen?



Supermarktgang en bezorgdiensten

Men kent binnen Wommels een SRV wagen die op gezette dagen door het dorp rijdt. Deze stopt ook bij Nij Stapert. Binnen het onderzoek is met deze dienst geen rekening gehouden. Van gebruikers van de SRV wagen is dus niet bekend of ze de dienst als bezorgdienst hebben ingeschat, of bij “zelf” er vanuit gingen dat dit over de SRV wagen ging.

Overigens is de verwachting dat het assortiment van de SRV wagen niet afdoende is. Daarom zullen mensen nog steeds behoefte hebben aan supermarktproducten, waardoor de enquêtes inzicht kunnen geven in de eventuele verplaatsingen naar de supermarkt. Wij beschouwen de verplaatsing naar de supermarkt als indicatie van onafhankelijkheid. De gedachte hierachter is dat ieder mens boodschappen nodig heeft en dus waarschijnlijk zo lang mogelijk naar de supermarkt probeert te gaan. Op het moment dat dat niet meer kan, zijn wij van mening dat deze mensen ernstig in hun mobiliteit worden beperkt.

De beperking wordt in kaart gebracht door onderscheid te maken tussen mensen die wel of geen fiets en/of auto gebruiken en door het gegeven dat men wel of niet lopend naar de supermarkt gaat. Uit de enquêtes blijkt dat de respondenten voornamelijk lopend of fietsend naar de supermarkt gaan. Van de 13 respondenten die aangeven de auto te gebruiken om naar de supermarkt te gaan, gebruiken namelijk 4 ook de fiets en gaan 4 anderen ook lopend. Mogelijk gebruiken deze mensen de auto als ze meer boodschappen willen halen. Verder blijkt dat men doorgaans niet of lopend naar de supermarkt gaat als er geen auto of fiets aanwezig is.

Een belangrijke waarneming is dat bijna een derde van de respondenten hun boodschappen laat brengen. Deze groep bestaat voor een zeer groot deel uit mensen die geen fiets hebben en niet lopend naar de supermarkt gaan. Omdat het niet gaan naar de supermarkt bepalend lijkt voor mobiliteit, zou dit betekenen dat bijna een derde van de respondenten zeer beperkt is en waarschijnlijk zelden het huis verlaat.

		Bezorgdienst	Bekenden	Zelf	Totaal
Niet lopend	Geen fiets	6	21	2	26
	Wel fiets	2	1	22	25
	Totaal	8	22	24	51
Lopend	Geen fiets		5	15	19
	Wel fiets		0	4	4
	Totaal		5	19	23

Verdeling mobiliteitsgebruik naar de supermarkt en fietsgebruik

		Bezorgdienst	Bekenden	Zelf	Totaal
Niet lopend	Geen auto	6	21	15	39
	Wel auto	2	1	9	12
	Totaal	8	22	24	51
Lopend	Geen auto		5	13	17
	Wel auto		0	4	4
	Totaal		5	17	21

Verdeling mobiliteitsgebruik naar de supermarkt en fietsgebruik

Onmogelijkheden

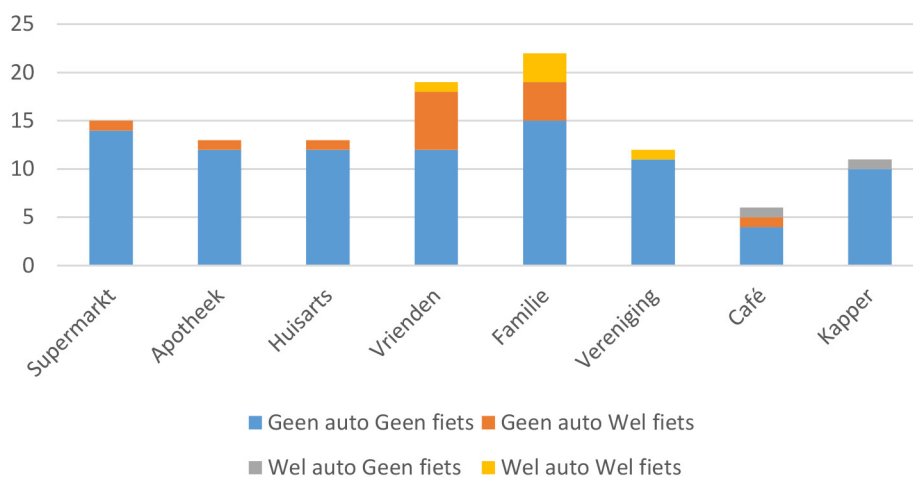
Waar kan men niet meer naartoe?

Om in kaart te brengen hoe beperkt respondenten zich voelen, is gevraagd welke locaties men niet meer kan bereiken. Het blijkt dat vooral mensen die geen auto en geen fiets meer gebruiken, een of meerdere locaties niet meer kunnen bereiken. De respondenten die niet meer beschikken over een auto, kunnen vooral verderop gelegen locaties niet meer bereiken, zoals vrienden of familie. Zelfs respondenten die fiets en auto kunnen gebruiken, geven deze locaties op als onbereikbaar. Mogelijk wonen hun vrienden of familie te ver, of durven ze geen grote afstanden meer te rijden.

Het aantal respondenten dat onbereikbare locaties aangeeft, komt overeen met het aantal dat gebruik maakt van bezorgdiensten voor boodschappen. Overigens is het aantal dat aangeeft niet meer naar de supermarkt te kunnen, lager dan het aantal dat aangeeft niet meer naar de supermarkt te gaan. Hieruit kan opgemaakt worden dat niet iedereen de behoefte heeft naar de supermarkt te gaan. Mogelijk vanwege tevredenheid over bezorging, of vanwege een partner die de boodschappen doet.

		Supermarkt	Apotheek	Huisarts	Vrienden	Familie	Vereniging	Café	Kapper	Totaal
Geen auto	Geen fiets	14	12	12	12	15	11	4	10	25
	Wel fiets	1	1	1	6	4	0	1	0	6
	Totaal	15	13	13	18	19	11	5	10	31
Wel auto	Geen fiets				0	0	0	1	1	1
	Wel fiets				1	3	1	0	0	3
	Totaal				1	3	1	1	1	4

Waar kan men niet meer naartoe?



Verdeling modaliteitsgebruik en onbereikbare locaties

Conclusies

Dit rapport heeft de mobiliteit van extramurale cliënten van Tellens in kaart gebracht. De cijfers hebben inzicht gegeven in de verplaatsingen van de cliënten, het modaliteitsgebruik, het gebruik van bezorgdiensten en de beperkingen die men ondervindt. Het is opvallend hoeveel mensen zowel geen fiets, als geen auto (meer) kunnen gebruiken. Een deel van deze groep kan lopen naar locaties dichtbij, maar een groter deel is afhankelijk van anderen voor de meeste afstanden. Afhankelijkheid beperkt de vrijheid om te gaan en staan waar men wil en het aanbieden van een dienst die de afhankelijkheid verkleint of de vrijheid teruggeeft, kan bijzonder succesvol zijn. We verwachten dan ook dat een groot deel van de extramurale cliënten de Belbus kan gebruiken.

Voorafgaand aan het rapport is een karakterisatie gemaakt van mensen die een hoge kans hebben om de Belbus te gebruiken. Het vervolgonderzoek zal dan ook als doel hebben om te onderzoeken wie van de respondenten de Belbus gaat gebruiken. Daarbij is het nuttig om de karakterisatie te valideren en eventueel bij te stellen. Daarnaast wordt hiermee onderzocht welke factoren van invloed lijken op het gebruik van de Belbus. Inzicht in deze factoren kan de dienstverlening van de Belbus verder verbeteren. Bovendien zorgt inzicht in deze factoren ervoor dat de service, met onderbouwing, in gelijke of aangepaste vorm uitgebreid kan worden naar andere gebieden.

2014
Rick Schotman, Universiteit Twente



UNIVERSITEIT TWENTE.