

Bevolgingskrimp en mobiliteit in Noord-Nederland



Quirine Ritmeester

11 januari 2011

Colofon

Titel: Bevolkingskrimp en mobiliteit in Noord-Nederland

Auteurs: Quirine Ritmeester (1503235)

Opleiding: Rijksuniversiteit Groningen
Master Planologie
Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen



rijksuniversiteit
 groningen

Begeleider: dr. ir. T. Tillema

Tweede begeleider: drs. T. van der Meulen

Stagebedrijf: Goudappel Coffeng



Voorwoord

Dit onderzoek, over bevolkingskrimp en mobiliteit in Noord-Nederland, is het eindresultaat van mijn studietijd in Groningen. In 2006 ben ik bij de Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen van de Rijksuniversiteit Groningen begonnen met de bachelor Sociale Geografie & Planologie. Daarna volgde logischerwijs de master Planologie waarvan deze master thesis de zogenaamde 'laatste horde' was.

Het onderzoek ben ik in eerste instantie in opdracht van het bedrijf Goudappel Coffeng gestart. Gedurende vijf maanden heb ik in stage verband onder andere literatuuronderzoek gedaan, interviews afgenomen en heb ik de eerste hoofdstukken geschreven. Door omstandigheden heb ik het onderzoek later in Groningen afgemaakt.

Allereerst wil ik mijn begeleider vanuit de Faculteit, de heer Taede Tillema, bedanken voor het begeleiden van mijn onderzoek.

Daarnaast ben ik de mensen die mij dierbaar zijn dankbaar voor het geduldig aanhoren van mijn gezeur gedurende het hele onderzoeksproces.

Quirine Ritmeester,

Groningen, 11 januari 2011.

Samenvatting

Bevolkingskrimp is de laatste jaren steeds vaker het onderwerp van gesprek. Dat er in sommige delen van Nederland krimp voorkomt en dat dit gevolgen kan hebben voor bepaalde facetten van de maatschappij mag duidelijk zijn, maar hoe deze gevolgen tot uiting zullen komen is tot op heden (nog) niet geheel duidelijk. Desondanks worden, door krimp bedreigde, gemeenten vanuit de rijksoverheid aangespoord voor dit onderwerp beleid te schrijven.

Een ander onderwerp dat in dit onderzoek aan de orde komt is mobiliteit op het platteland. Hoewel mobiliteit, net als in de rest van Nederland, ook op het platteland nog steeds groeit, kunnen demografische veranderingen, zoals bevolkingskrimp en vergrijzing, op het platteland grotere gevolgen hebben op mobiliteit dan in de stad. In dit onderzoek ligt de nadruk op de relatie tussen bevolkingskrimp en mobiliteit in Noord-Nederland. De twee onderzoeksvragen die hierbij staan zijn:

- Wat is bevolkingskrimp en zijn er aanwijsbare verbanden tussen bevolkingskrimp, mobiliteit en vergrijzing?
- Wat is de situatie omtrent krimp en mobiliteit in Oost-Groningen en hoe gaan de gemeenten hiermee om?

Om uiteindelijk tot passende conclusies te komen is het onderzoek verdeeld in twee delen, namelijk een theoretisch en een empirisch deel. In het theoretische gedeelte worden de overkoepelende begrippen bevolkingskrimp en mobiliteit nader onderzocht. In het empirische gedeelte wordt de focus verlegd van Nederland en Europa naar twee gemeenten in het oosten van de provincie Groningen.

Binnen het theoretische deel is door middel van een literatuuronderzoek alle informatie verzameld. Allereerst komt het in dit deel het thema bevolkingskrimp aan de orde. De oorzaken die kunnen leiden tot bevolkingskrimp worden uitgebreid besproken, net als de verschillende definities die er voor dit begrip in omloop zijn. Tevens wordt er stilgestaan bij bevolkingskrimp in Frankrijk en Duitsland en is er kort aandacht voor vergrijzing.

In het hierop volgende hoofdstuk wordt besproken op welke manier de rijksoverheid en de drie noordelijke provincies momenteel beleid naleven dat betrekking heeft op bevolkingskrimp. Hierna komt het onderwerp mobiliteit aan de orde. Mobiliteit krijgt op het Nederlandse platteland een andere invulling dan in de Nederlandse steden. Om hier een beeld over te kunnen vormen is eerst het Nederlandse platteland kort onder de loep genomen en vanuit dit oogpunt is vervolgens het begrip mobiliteit uitgebreid behandeld. Er is niet alleen stil gestaan bij verschillende maatschappelijke ontwikkelingen die invloed hebben op mobiliteit, maar ook bij begrippen die onlosmakelijk met mobiliteit zijn verbonden zoals bereikbaarheid en verplaatsingsgedrag. De reden dat er aandacht is besteed aan de relatie tussen mobiliteit en vergrijzing is dat de ouderen van tegenwoordig steeds hogere leeftijden bereiken en langer gezond zijn, hierdoor zijn er bijvoorbeeld relatief veel ouderen zijn die tot op hoge leeftijd zelfstandig kunnen reizen, met alle gevolgen voor het Nederlandse verkeer van dien. Het theoretische gedeelte van dit onderzoek wordt afgesloten met een paragraaf die is gericht op mobiliteit op het platteland. Hierin wordt onder andere kort ingegaan op het feit dat op het platteland de auto een zeer belangrijke rol

speelt en de reden waarom het draagvlak voor het openbaar vervoer op het platteland niet groot is.

Na het theoretische deel komt het empirische deel van dit onderzoek aan bod. Dit empirische gedeelte heeft de vorm van een case study waarvoor er binnen twee gemeenten in Oost-Groningen een viertal dorpen is geselecteerd.

Om te beginnen zijn er binnen de geselecteerde dorpen observaties en tellingen uitgevoerd, waarbij onder andere werd gelet op het aantal winkels, bushaltes, scholen, zorgvoorzieningen, etc. Het achterliggende doel hiervan was om op basis van de verzamelde informatie een beeld te kunnen vormen van de huidige stand van zaken in dorpen die binnen een met bevolkingskrimp bedreigde regio liggen. Als aanvulling hierop zijn er een aantal gemeentemedewerkers geïnterviewd en zijn de meningen van verschillende dorpsbewoners door middel van enquêtes geïnventariseerd. De interviews waren gericht op het beleid dat de gemeenten op dit moment voeren met betrekking tot bevolkingskrimp en mobiliteit. De intentie van de enquêtes was om de mening van dorpsbewoners ten aanzien van een aantal onderwerpen, zoals bevolkingskrimp, beleid, leefbaarheid en mobiliteit, duidelijk naar voren te krijgen. Het achterliggende doel van dit gedeelte was tweeledig. Ten eerste diende het om te onderzoeken of de meningen van dorpsbewoners overeenkwamen met het beeld van de situatie in de dorpen zoals na het uitvoeren van de observatie naar voren kwamen. Daarnaast was het ook bedoeld om te bekijken of dorpsbewoners bevolkingskrimp als probleem zien en of hun verplaatsingsgedrag als gevolg van bevolkingskrimp verandert.

Uiteindelijk heeft de combinatie van het theoretische en het empirische deel geleid tot een aantal conclusies, welke in het laatste hoofdstuk van dit verslag worden gepresenteerd. Tevens worden er verschillende aanbevelingen behandeld die betrekking hebben op de aanpak van bevolkingskrimp en mobiliteit.

De belangrijkste conclusie van dit onderzoek is dat bevolkingskrimp in Nederland niet zulke dramatische vormen aan zal nemen als in andere delen van Europa. In sommige delen van Frankrijk zijn immers als gevolg van bevolkingskrimp spookdorpen ontstaan, in zal dit zo'n vaart niet lopen omdat de afstanden tussen dorpen in Nederland simpelweg te klein is. Mochten gemeenten bevolkingskrimp willen aanpakken, dan is het van belang dat ze rekening houden met het feit dat elke situatie waar bevolkingskrimp een rol in speelt anders is en andere gevolgen met zich mee brengt. Hierdoor kan er door de overheid niet generaliserend worden opgetreden en dient er per subregio een plan van aanpak te worden uitgestippeld, ofwel er moet rekening worden gehouden met het gegeven dat 'de aanpak van krimp maatwerk is' (Van Wissen, 2010)¹.

¹ Interview afgenomen op 28 mei 2010.

Inhoudsopgave

VOORWOORD	V
SAMENVATTING	VII
INHOUDSOPGAVE	IX
LIJST MET FIGUREN EN TABELLEN	XI

HOOFDSTUK 1: INTRODUCTIE **11**

1.1 AANLEIDING	11
1.2 DOELSTELLING	12
1.3 VRAAGSTELLING	12
1.4 METHODOLOGIE	13
1.5 CONCEPTUEEL MODEL	16
1.6 LEESWIJZER	17

HOOFDSTUK 2: BEVOLKINGSKRIMP **18**

2.1 INLEIDING	18
2.2 OORZAKEN VAN BEVOLKINGSKRIMP	18
2.2.1 <i>ECONOMISCHE ONTWIKKELINGEN</i>	19
2.2.2 <i>DEMOGRAFISCHE TRENDS</i>	19
2.2.3 <i>POLITIEKE ONTWIKKELINGEN</i>	19
2.2.4 <i>SOCIALE, CULTURELE EN OVERIGE FACTOREN</i>	19
2.2.5 <i>DEFINITIE BEVOLKINGSKRIMP</i>	20
2.3 BEVOLKINGSKRIMP IN NEDERLAND	20
2.4 BEVOLKINGSKRIMP IN DE DRIE NOORDELIJKE PROVINCIES.	21
2.4.1 <i>DRENTHE</i>	22
2.4.2 <i>FRIESLAND</i>	24
2.4.3 <i>GRONINGEN</i>	25
2.5 KRIMP IN EUROPA	27
2.5.1 <i>DUITSLAND</i>	29
2.5.2 <i>FRANKRIJK</i>	30
2.6 KRIMP EN VERGRIJZING IN NEDERLAND	32
2.7 TYPOLOGIE BEVOLKINGSKRIMP	33
2.7.1 <i>DEMOGRAFISCHE KRIMP</i>	34
2.7.2 <i>ECONOMISCHE KRIMP</i>	35

HOOFDSTUK 3: BELEID MET BETREKKING TOT BEVOLKINGSKRIMP **37**

3.1 INLEIDING	37
3.2 NATIONAAL BELEID	37
3.3 PROVINCIAAL BELEID	38
3.3.1 <i>BELEID VAN DE PROVINCIE DRENTHE</i>	39
3.3.2 <i>BELEID VAN DE PROVINCIE FRIESLAND</i>	40
3.3.3 <i>BELEID VAN DE PROVINCIE GRONINGEN</i>	40

HOOFDSTUK 4: HET PLATTELAND EN DE RELATIE MET MOBILITEIT	42
4.1 INLEIDING	42
4.2 HET PLATTELAND	42
<i>4.2.1 HET PLATTELAND EN VERGRIJZING</i>	<i>43</i>
4.3 MOBILITEIT	43
<i>4.3.1 BEREIKBAARHEID</i>	<i>47</i>
<i>4.3.2 VERPLAATSGEDRAG</i>	<i>47</i>
<i>4.3.3 MOBILITEIT EN VERGRIJZING</i>	<i>47</i>
4.4 VERKEER OP HET PLATTELAND.	49
HOOFDSTUK 5: CASE STUDY BEVOLKINGSKRIMP & MOBILITEIT.	52
5.1 INLEIDING	52
5.2 ONTSTAANSGESCHIEDENIS VAN DE DORPEN.	53
5.3 VOORZIENINGEN IN DE DORPEN	56
5.4 VOORZIENINGEN EN MOBILITEIT	57
<i>5.4.1 NABIJHEID VAN VOORZIENINGEN</i>	<i>57</i>
<i>5.4.2 BEREIKBAARHEID.</i>	<i>60</i>
5.5 GEMEENTELIJK BELEID	62
<i>5.5.1 BEVOLKINGSKRIMP</i>	<i>63</i>
<i>5.5.2 MOBILITEIT</i>	<i>65</i>
5.6 CONCLUSIE	66
HOOFDSTUK 6: CASE STUDY DE MENING VAN DE BEWONERS.	68
6.1 INLEIDING	68
6.2 BEVOLKINGSKRIMP	68
6.2.1 BELEVING VAN LEEFBAARHEID	69
<i>6.2.2 DE DORPEN EN OMLIGGENDE KERNEN</i>	<i>74</i>
6.3 MOBILITEIT	76
<i>6.3.1 BELEVING BEREIKBAARHEID</i>	<i>77</i>
6.4 CONCLUSIE	78
HOOFDSTUK 7: CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	79
7.1 INLEIDING	79
7.2 CONCLUSIES	79
7.3 AANBEVELINGEN	83
7.4 REFLECTIE	83
LITERATUUR	85
BIJLAGE 1: UITWERKING VAN DE OPENBAAR VERVOER NETWERKEN ROND DE DORPEN.	91

Lijst met figuren en tabellen

- Figuur 1.1: Conceptueel model van het onderzoek.
- Figuur 2.1: Bevolkingsontwikkeling per gemeente.
- Figuur 2.2: Bevolkingsontwikkeling in de drie noordelijke provincies.
- Figuur 2.3: Prognose bevolkingsopbouw provincie Drenthe.
- Figuur 2.4: Verwachte krimp per gemeente in Drenthe.
- Figuur 2.5: Prognose bevolkingsopbouw provincie Friesland.
- Figuur 2.6: Verwachte krimp per gemeente in Friesland.
- Figuur 2.7: Prognose bevolkingsopbouw provincie Groningen.
- Figuur 2.8: Verwachte krimp per gemeente in Groningen.
- Figuur 2.9 : Gebiedsindeling provincie Groningen.
- Figuur 2.10: Prognose bevolkingsomvang in Europa tot 2050.
- Figuur 2.11: Bevolkingsprognose Europa.
- Figuur 2.12: Krimpgebieden in Duitsland.
- Figuur 2.13: Indeling naar type gebied.
- Figuur 2.14: Ontwikkeling van 65-plussers van 1990-2040.
- Figuur 2.15: Percentage 65-plussers per provincie.
- Figuur 4.1: Factoren die de omvang van personenmobiliteit bepalen.
- Figuur 4.2: Overzicht van categorieën van personenvervoer.
- Figuur 4.3: Schema ter illustratie van het begrip mobiliteitsgroei.
- Figuur 4.4: Verplaatsingen, afgelegde afstand en reisduur van ouderen.
- Figuur 5.1: Referentiekkaart van de provincie Groningen, incl gemeenten.
- Figuur 5.2: Aantal inwoners per kern op 1 januari 2010.
- Figuur 5.3: Aantal winkels rondom de kernen.
- Figuur 5.4: Aantal voorzieningen in de gezondheidszorg rondom de kernen.
- Figuur 5.5: Aantal scholen in de omgeving van de kernen.
- Figuur 5.6: Aantal horeca voorzieningen rondom de kernen.
- Figuur 6.1: Samenstelling van de huishoudens van de geënquêteerden.
- Figuur 6.2: Voorzieningen die de inwoners van Bad Nieuweschans missen.
- Figuur 6.3: Ontbrekende voorzieningen in Nieuwolda.
- Figuur 6.4: Ontbrekende voorzieningen in Bourtange.
- Figuur 6.5: Ontbrekende voorzieningen in Sellingen.
- Figuur 6.6: In welke omliggende kernen maken bewoners gebruik van voorzieningen.
- Figuur 6.7: Vervoermiddel gebruik van de geënquêteerden.
-
- Tabel 6.1: Gemiddelde waardering in rapportcijfers per dorp.
- Tabel 6.2: Gemiddelden per onderwerp in Bad Nieuweschans
- Tabel 6.3: Gemiddelden per onderwerp in Nieuwolda.
- Tabel 6.4: Gemiddelden per onderwerp in Bourtange.
- Tabel 6.5: Gemiddelden per onderwerp in Sellingen.

Hoofdstuk 1: Introductie

1.1 Aanleiding

Wereldwijd is krimp al jaren een bekend verschijnsel, maar in Nederland is het relatief nieuw. Althans, echt nieuw is niet, want in de perifere delen van Nederland is in de jaren '70 van de vorige eeuw al bevolgingskrimp geconstateerd. Toen dacht men alleen dat het wel 'los zou lopen' met de bevolgingskrimp. Nu het besef er is dat ook Nederland in serieuze mate te maken krijgt met bevolgingskrimp is er sinds een aantal jaar, zowel in de media als in de politiek, meer aandacht voor. Met de term bevolgingskrimp, waar hierboven al kort aan is gerefereerd, wordt in dit onderzoek 'demografische krimp' bedoeld. Dit begrip wordt door Van Dam et al. (2006) als volgt gedefinieerd: een afname in het bevolkingsaantal als gevolg van migratie of veranderende geboorte- en sterftcijfers.

Vergeleken met andere landen in Europa is Nederland relatief laat met het onder de aandacht brengen van krimp. In Duitsland en op het platteland van Frankrijk heeft men al langere tijd te maken met krimp, wat in delen van Frankrijk zelfs heeft geresulteerd in 'Spookdorpen' (Van Dam et al. 2006). Dat men hier ook in Nederland bang voor is blijkt uit diverse artikelen uit de landelijke dagbladen. Voorbeelden zijn:

'Wie stopt de verspoking van het Friese platteland?' (Volkskrant, 2007)

'Dorpen: pas op met krimp' (Dagblad van het Noorden, 2010).

Het eerste artikel heeft betrekking op dorpen in het noordwesten van de provincie Friesland. Deze dorpen worden langzaam maar zeker bedreigd, want de dorpen lopen leeg. Jongeren die toe zijn aan het hoger onderwijs vertrekken naar de steden, voorzieningen verdwijnen en de werkgelegenheid in het dorp zelf stakt. In het tweede artikel worden beleidsmakers gewaarschuwd door de vereniging Groninger Dorpen, een vereniging voor dorpsbelangen en dorpshuisorganisaties. Zij stelt dat krimp een regionale trend is en elk dorp er anders op reageert, waardoor er eigenlijk per dorp beleid moet worden geschreven.

Noordwest Friesland en Noordoost Groningen zijn niet de enige regio's in Nederland die op dit moment met krimp te maken hebben. Hoewel de bevolking van Nederland in zijn geheel pas in 2035 zal gaan krimpen (CBS, 2007), is ook in delen van Limburg, Zeeland en Gelderland krimp op het moment een veel besproken onderwerp.

Volgens de heer Van Wissen² (2010), professor aan de Rijksuniversiteit Groningen, zullen er in Nederland geen spookdorpen ontstaan zoals in sommige delen van Frankrijk het geval is, maar de gevolgen van krimp zijn al wel in de dorpen merkbaar. Doordat mensen wegtrekken uit dorpen kunnen veel voorzieningen niet in stand worden gehouden. Mensen worden op deze manier verplicht uit te wijken naar andere kernen voor simpele zaken als een bezoek aan de huisarts of voor het doen van hun boodschappen. Dit betekent automatisch dat er meer mobiliteit ontstaat en met name automobilititeit. Dit is ook te herleiden tot de niet optimale dienstregeling van het openbaar vervoer omdat daar simpelweg geen draagvlak voor is. Er worden zoveel mogelijk dorpen in de omgeving aangedaan, waardoor men met het openbaar vervoer veel langer onderweg is. Bewoners uit de regio kiezen hierdoor, vanwege de hoge mate van onafhankelijkheid (je kan komen en gaan wanneer het jou

² Interview afgenomen op 28 mei 2010.

uitkomt), vaker voor de auto. Het is een snellere vervoerswijze dan het openbaar vervoer en uiteindelijk is reizen met de auto zelfs goedkoper. Bovenstaande redenen geven voor veel huishoudens in krimpregio's de doorslag om meerdere auto's te bezitten (Adema, 2010). Naast dat bevolkingsgroei leidt tot de toename van mobiliteit, lijkt dit ook voor bevolkingskrimp zo te zijn.

Inmiddels zijn gemeenten en provincies druk met het thema krimp, terwijl heel recent de ernst van de zaak ook bij de Rijksoverheid in Den Haag is doorgesijpeld. Pas toen de voormalige minister voor Wonen, Wijken en Integratie, Eberhard van der Laan, in 2009 de krimpregio Parkstad in Limburg bezocht en met eigen ogen de gevolgen van krimp zag, werd bevolkingskrimp in 'Den Haag' op de agenda gezet. Als reactie hierop is er meer geld beschikbaar gemaakt om krimp aan te pakken en is men gestart om de huidige stand van zaken met betrekking tot krimp in de krimpregio's in kaart te brengen.

Op dit moment zijn de provincies en gemeenten druk bezig met de vragen rondom bevolkingskrimp. Een ontwikkeling die sterk met bevolkingskrimp samenhangt is vergrijzing. Ook hier dient men rekening mee te houden, het kan namelijk grote gevolgen hebben voor bijvoorbeeld het type voorzieningen, het woningaanbod, de openbaar vervoer regelingen enzovoort. Zulke randverschijnselen maken bevolkingskrimp een moeilijk te isoleren verschijnsel. Per dorp kan bevolkingskrimp andere gevolgen en effecten hebben, waardoor krimpregio's de komende jaren te maken krijgen met complexe veranderingen (Companen, 2010). Om hier als dorp en gemeente zo goed mogelijk op in te spelen is er nog veel gedegen onderzoek nodig. Wellicht biedt dit onderzoek een begin.

1.2 Doelstelling

Er staan in dit onderzoek drie problemen centraal, namelijk:

- Inzicht krijgen in de theorie over bevolkingskrimp. Wat is bevolkingskrimp en hoe groot is op dit moment het probleem in (Noord-) Nederland?
- Wat is het verband tussen bevolkingskrimp en mobiliteit?
- Hoe pakt het bovenstaande probleem in de praktijk uit, gekeken naar een aantal dorpen in twee laag stedelijke gemeenten in de provincie Groningen.

Deze drie problemen leiden tot de volgende doelstelling:

- Het inzichtelijk maken van het verschijnsel bevolkingskrimp en wat de effecten hiervan zijn op mobiliteit en op voorzieningen in dorpen in Noord-Nederland. Dit dient als basis voor een case study die de situatie in een aantal dorpen in de provincie Groningen in kaart brengt. Het onderzoek zal uiteindelijk leiden tot een aantal aanbevelingen ten aanzien van bevolkingskrimp en het effect van bevolkingskrimp op mobiliteit en op de voorzieningen de dorpen.

1.3 Vraagstelling

De doelstelling uit paragraaf 1.2 wordt in dit onderzoek verder uitgewerkt in twee hoofdvragen en de bijbehorende deelvragen. Deze zullen hieronder worden behandeld:

- Hoofdvraag 1:
Wat is bevolkingskrimp en zijn er aanwijsbare verbanden tussen bevolkingskrimp, mobiliteit en vergrijzing?
 - Deelvraag 1.1:

Wat zijn de oorzaken die leiden tot bevolkingskrimp en wat is bevolkingskrimp?

- Deelvraag 1.2:
In welke mate is bevolkingskrimp op dit moment een probleem in Nederland?
 - Deelvraag 1.3:
Is er bevolkingskrimp in andere landen, zoals bijvoorbeeld in Duitsland en Frankrijk?
 - Deelvraag 1.4:
Wat is het verband tussen bevolkingskrimp, mobiliteit en vergrijzing?
- Hoofdvraag 2:
Wat is de situatie omtrent krimp en mobiliteit in Oost-Groningen en hoe gaan de gemeenten hiermee om?
- Deelvraag 2.1:
Welke voorzieningen zijn er momenteel in dorpen in Oost-Groningen en heeft bevolkingskrimp hier invloed op?
 - Deelvraag 2.2:
Wat voor beleid voeren de gemeenten momenteel ten aanzien van bevolkingskrimp en mobiliteit?
 - Deelvraag 2.3:
Is voor de dorpsbewoners bevolkingskrimp al merkbaar?
 - Deelvraag 2.4:
Hoe ziet het mobiliteitspatroon eruit van de bewoners in de desbetreffende dorpen en verandert dit als gevolg van bevolkingskrimp?

Het onderzoek bestaat uit twee fasen, namelijk uit de literatuurstudie en de case study. De eerste fase correspondeert met hoofdvraag 1. De tweede fase is meer praktijkgericht, hier correspondeert hoofdstuk 2 mee. Hoe er antwoord op deze vragen wordt gegeven komt in paragraaf 1.4 aan de orde.

1.4 Methodologie

Zoals ook in paragraaf 1.3 is te zien bestaat dit onderzoek uit twee fasen, het theoretische gedeelte en de case study. De verschillende methoden die voor de fasen worden gebruikt worden hierna stapsgewijs besproken.

Fase 1:

Om een beeld te kunnen vormen van bevolkingskrimp, mobiliteit en het Nederlandse platteland wordt er eerst een uitgebreid literatuuronderzoek gedaan naar bestaande wetenschappelijke literatuur en benaderingen met betrekking tot deze onderwerpen. Deze theorie wordt ondersteund door visies van experts op het gebied van krimp en mobiliteit. Een combinatie van het voorgaande vormt het kader voor fase 2.

Fase 2:

Voor het bepalen van de mate van krimp in Noord Nederland wordt er gebruik gemaakt van een case study naar twee gemeenten in de provincie Groningen. Per dorp zijn er twintig straatinterviews afgenomen met de bewoners. Daarnaast zijn de voorzieningen per dorp in

kaart gebracht. Deze op dorpsniveau verzamelde kwalitatieve data dienen, in combinatie met gesprekken met experts en diepte interviews met gemeentemedewerkers, als input voor de aanbevelingen op het gebied van krimp en mobiliteit.

Selectie van de gemeenten en dorpen.

Het gehele onderzoek is gericht op bevolgingskrimp en mobiliteit in Noord-Nederland. Voor de case study is daarom gekozen voor één van de drie provincies van Noord-Nederland. De reden dat voor Groningen is gekozen, is omdat volgens de prognose van PEARL (2006)³ wordt verwacht dat deze provincie de komende jaren het meest zal krimpen in verhouding tot Friesland en Drenthe. De reden er vervolgens is gekozen voor twee laagstedelijke gemeenten in het oosten van de provincie, is omdat er verwacht wordt dat dat deel van de provincie sterker zal krimpen dan de stad Groningen en de gemeenten die daar direct omheen liggen. Dit laatste is volgens de heer Van Wissen⁴, professor aan de Rijksuniversiteit Groningen, te wijten aan het zogenaamde 'roltrapeffect'. Het 'roltrapeffect' is dat jongeren uit de provincie Groningen naar de stad trekken om er een vervolgopleiding te volgen, waardoor de stad dus blijft groeien. De omliggende gemeenten krimpen niet hard vanwege de zich daar vestigende forenzen.

Voorts is er bij de selectie van de gemeenten binnen de provincie gekeken naar statistische gegevens verzameld door het CBS (2010). Bij deze selectie ging de voorkeur uit naar twee laagstedelijke gemeenten, die de komende decennia met krimp te maken krijgen.

De gemeente Oldambt is gekozen, omdat het een grote laagstedelijke gemeente in het oosten van provincie Groningen betreft, met een grote diversiteit aan kernen. De gemeente is recentelijk ontstaan uit een fusie van drie gemeenten te weten Scheemda, Reiderland en Winschoten. Op 1 januari 2010 telde de gehele gemeente 36486 inwoners (CBS, 2010). Volgens de prognose van PEARL (2006) zal de gemeente, qua bevolkingsomvang, in 2030 met 10-20% zijn gekrompen. Het is een vooruitstrevende gemeente die druk bezig is met de aanpak van bevolgingskrimp.

De andere geselecteerde gemeente is de gemeente Vlagtwedde. Het is een langgerekte gemeente, die in het oosten met de volledige lengte aan Duitsland grenst en in het zuiden aan de provincie Drenthe. Men verwacht dat deze gemeente, net als de gemeente Oldambt, in 2030 met 10-20% gekrompen zal zijn (PEARL, 2006). Op 1 januari 2010 telde de gemeente 16264 inwoners (CBS, 2010).

Binnen de geselecteerde gemeente zullen niet alle kernen even hard getroffen worden door krimp. Of een kern wordt getroffen, hangt allereerst af van de grootte van een kern. Grotere kernen zullen logischerwijs minder zwaar door krimp worden getroffen dan kleine kernen (Dijkstal & Mans, 2009). Met betrekking tot de grootte van een kern zijn er zes categorieën in te onderscheiden (provincie Friesland, 2010):

1. Minder dan 500 inwoners
2. Tussen de 500- 1000 inwoners
3. Tussen de 1000- 2500 inwoners
4. Tussen de 2500- 10.000 inwoners
5. Tussen de 10.000- 25.000 inwoners

³ PEARL staat voor Projecting population Events At Regional Level, bevat bevolking-, allochtonen-, en huishoudenprognoses. Het wordt gebruikt door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) en het Ruimtelijk Planbureau (RPB).

⁴ Interview afgenomen op 28 mei 2010.

6. Meer dan 25.000 inwoners

In Friesland en Groningen vallen de meeste kernen in de derde categorie. Dit is de reden dat de dorpen, die in de case study van Oost- Groningen worden onderzocht, in deze categorie zullen vallen.

Daarnaast wordt er binnen de twee gemeenten een onderscheid gemaakt tussen een dorp dat een attractie heeft en een dorp wat dit niet heeft. De reden hiervan is om te onderzoeken of het bezitten van een 'attractie' betekent dat er minder bevolgingskrimp is in het dorp. Onder een 'attractie' wordt in dit geval geen groot winkelcentrum bedoeld, zoals bijvoorbeeld Winschoten, maar een voorziening die bedoeld is om bepaalde groepen aan te trekken. De twee geselecteerde dorpen met een 'attractie' zijn Bad Nieuweschans (gemeente Oldambt) en Bourtange (gemeente Vlagtwedde). Bad Nieuweschans beschikt over een kuurcentrum, te weten Fontanabad Nieuweschans en Bourtange is een in ere hersteld vestingstadje.

De andere twee dorpen die zijn geselecteerd, worden getypeerd door de afwezigheid van een 'attractie'. Ze hebben zelf weinig of geen voorzieningen meer en zijn dus in hoge mate afhankelijk van nabijgelegen kernen. De eerste tekenen van bevolkingkrimp dienen zich aan, al zijn ze nog niet overduidelijk. De dorpen die in deze categorie zijn geselecteerd zijn Nieuwolda (gemeente Oldambt) en Wedde (gemeente Vlagtwedde).

Dataverzameling

Eerst is er in literatuur achtergrondinformatie gezocht met betrekking tot de kernen en de regio waarin zij liggen. Daarna is er een bezoek gebracht aan de afzonderlijke dorpen. Met behulp van observaties en tellingen zijn het aantal voorzieningen, zoals winkels, scholen, bushaltes, groenvoorzieningen et cetera in de dorpen in kaart gebracht. Ook de kwaliteit hiervan is beoordeeld. Deze wijze van observeren en beoordelen is noodzakelijk, want de kwaliteit van voorzieningen komt niet uit de cijfers naar voren, maar bepaalt wel de leefbaarheid van een dorp.

Met behulp van een typologie van krimp is bepaald naar welke soorten krimp er binnen de dorpen is gekeken, de stratenquêtes sluiten hier op aan. In de stratenquêtes is gevraagd naar de mening van bewoners, met betrekking tot krimp, mobiliteit en leefbaarheid.

Naast de enquêtes zijn er interviews afgenomen met de plaatselijke wethouders/ambtenaren en plaatselijke middenstand. Er is voor stratenquêtes diepte interviews gekozen omdat hiermee kwalitatief goede en betrouwbare informatie kan worden verzameld.

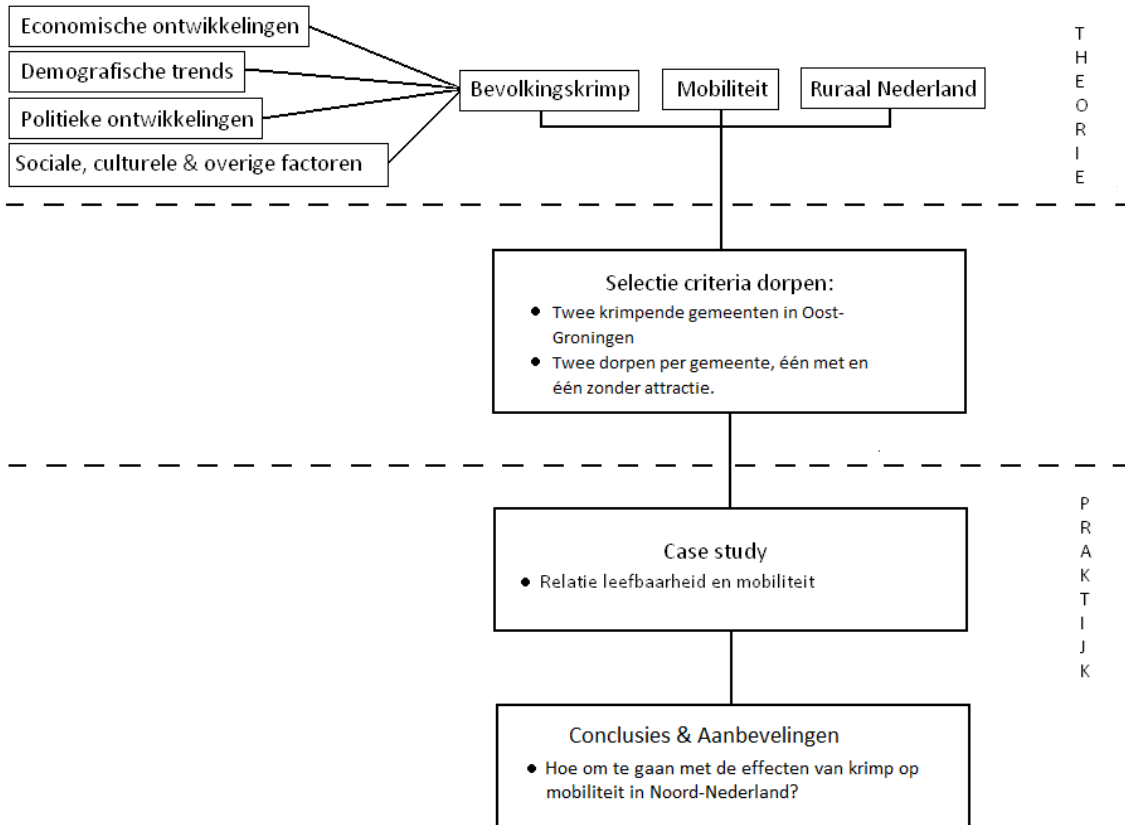
Als extra onderbouwing zijn er ook nog een aantal gesprekken gevoerd met experts op het gebied van krimp, zoals een professor demografie en economische geografie van de Rijksuniversiteit Groningen en twee senior onderzoekers van Goudappel Coffeng.

Fase 3:

Nadat alle data is geanalyseerd wordt onder andere duidelijk wat het effect van bevolgingskrimp is op mobiliteit in de onderzochte kernen. Daarnaast worden er aanbevelingen voor de twee gemeenten opgesteld. Deze aanbevelingen zijn gericht op het omgaan met de effecten van krimp en mobiliteit. Alle richtlijnen met betrekking tot krimp zijn vaak op provinciaal niveau, er is nog weinig verschenen op lokaal niveau. Het is wellicht dus interessant voor gemeenten dat dit onderzoek zich richt op het lokale niveau, net als

de aanbevelingen die hieruit zijn voort gevloeid. Omdat het in sommige gevallen als achtergrond zou kunnen dienen bij het schrijven van beleid voor bevolkingskrimp.

1.5 Conceptueel model



Figuur 1.1: Conceptueel model van het onderzoek.

Het bovenstaande conceptuele model geeft de ruwe stappen aan die tijdens dit onderzoek zullen worden gezet. Allereerst wordt het begrip bevolkingskrimp ontrafeld. Er zijn een aantal factoren die dit verschijnsel beïnvloeden, alleen zijn ze niet allemaal van toepassing op de bevolkingskrimp in Oost-Groningen. In hoofdstuk 2 wordt hier nadere invulling aan gegeven. De andere twee onderwerpen die worden onderzocht zijn mobiliteit en ruraal Nederland. Bij ruraal Nederland wordt stilgestaan omdat bevolkingskrimp een verschijnsel is dat zich in Nederland op het platteland afspeelt. Om een goed beeld te kunnen vormen van de gevolgen van bevolkingskrimp is het dus belangrijk inzicht te krijgen in het platteland van Nederland. Ook op het onderwerp mobiliteit wordt dieper ingegaan. De relatie tussen bevolkingskrimp en mobiliteit staan centraal in dit onderzoek, waardoor mobiliteit niet een onderbelichte factor mag zijn. Nadat deze drie onderwerpen zijn onderzocht is het theoretische deel afgesloten. Nu komt de case study aan bod. Hiervoor zijn er twee gemeenten in het krimpende Oost-Groningen geselecteerd. Waarbinnen per gemeente vervolgens twee dorpen zijn geselecteerd. Hierbij is er op gelet dat het ene dorp een attractie moet bevatten en het andere dorp niet. In deze dorpen zijn observaties en tellingen gedaan en zijn er enquêtes gehouden onder de bewoners. Daarnaast zijn er gemeente medewerkers geïnterviewd met betrekking tot het beleid voor bevolkingskrimp en mobiliteit. Waarna er conclusies worden getrokken en aanbevelingen worden gedaan.

1.6 Leeswijzer

In dit onderzoek staan de relaties tussen bevolkingskrimp en mobiliteit centraal. Dit is aan de hand van verschillende hoofdstukken stapsgewijs onderzocht. Allereerst wordt er in hoofdstuk 2 ingegaan op de oorzaken die leiden tot bevolkingskrimp. Vervolgens wordt er vanuit deze invalshoeken toegewerkt naar een omschrijving van het begrip bevolkingskrimp. Daarnaast wordt in dit hoofdstuk de huidige stand van zaken omtrent bevolkingskrimp in kaart gebracht. De gebieden waar in dit hoofdstuk naar wordt gekeken zijn (noord-) Nederland, Duitsland en Frankrijk. Na hoofdstuk 2 wordt er in hoofdstuk 3 stilgestaan bij het beleid met betrekking tot bevolkingskrimp zoals dit door de rijksoverheid en provincies wordt gevoerd en hoe dit wordt geïmplementeerd. Omdat dit onderzoek over bevolkingskrimp gaat en dit een verschijnsel is dat voornamelijk op het platteland voorkomt, wordt er in hoofdstuk 4 het Nederlandse platteland kort onder de loep genomen. Daarnaast wordt er in dit hoofdstuk ingegaan op het onderwerp mobiliteit. Met betrekking tot dit laatste onderwerp wordt er gekeken naar bereikbaarheid, verplaatsingsgedrag en de relatie tussen mobiliteit en vergrijzing. Ook wordt er aandacht geschonken aan verkeer op het platteland in het algemeen. Met hoofdstuk 4 is er een einde gekomen aan het theoretische deel van dit onderzoek. Hoofdstuk 5 en 6 bevatten de case study. In hoofdstuk 5 wordt gestart met een analyse van bevolkingskrimp en mobiliteit in twee gemeenten in Oost-Groningen, namelijk de gemeente Oldambt en de gemeente Vlagtwedde. Dit gebeurt op basis van tellingen en observaties in de dorpen zelf. Daarna wordt er in hoofdstuk 6 uitgebreid ingegaan op de meningen van de bewoners. Tot slot zullen alle hoofdstukken resulteren in hoofdstuk 7. In dit hoofdstuk worden de conclusies en aanbevelingen besproken, waarna dit onderzoek met een korte reflectie wordt afgesloten.

Hoofdstuk 2: Bevolkingskrimp

2.1 Inleiding

Bevolkingskrimp is een complex verschijnsel. Het doel van dit hoofdstuk is om erachter te komen wat bevolkingskrimp precies inhoudt en wat de achterliggende oorzaken zijn. In Nederland is bevolkingskrimp een relatief nieuw verschijnsel, althans zo lijkt het. Toch komen verschillende soorten krimp al sinds eeuwen voor. Voorbeelden hiervan zijn de trek van het platteland naar de steden met de intentie om in de steden werk te vinden, of krimp als gevolg van een epidemie of hongersnood (Van Dalen & Engelen, 2008). Momenteel zijn er in Nederland een aantal gebieden dat te maken heeft met bevolkingskrimp.

Wat de oorzaken van bevolkingskrimp zijn en wat voor verschijningsvormen het kent wordt in paragraaf 2.2 besproken. Ook wordt er in deze paragraaf ingegaan op welke definitie van bevolkingskrimp in dit onderzoek zal worden gebruikt. In paragraaf 2.3 wordt de situatie, met betrekking tot bevolkingskrimp in Nederland nader worden toegelicht. Op dit moment kent Nederland een aantal verschillende krimpgebieden, te weten delen in Zeeland, Limburg en Noord-Oost Nederland (Dicke-Ogenia et al., 2009). Dit onderzoek concentreert zich voornamelijk op de twee noordelijke provincies Friesland en Groningen.

Bevolkingskrimp komt echter niet alleen maar in Nederland voor. In grote delen van de wereld had men al eerder te maken met bevolkingskrimp. Hierbij valt te denken aan onder andere Amerika, Rusland, Polen en Roemenië, maar ook dichterbij huis hebben landen, zoals Frankrijk en Duitsland, te maken of te maken gehad met bevolkingskrimp. In paragraaf 2.4 wordt gekeken wat voor beleid Frankrijk en Duitsland hebben gevoerd ten aanzien van bevolkingskrimp en wat voor effect dit heeft gehad op de krimpgebieden in die landen. Er is gekozen voor Frankrijk en Duitsland omdat ze geografisch vrij dicht bij Nederland liggen en de kwetsbare gebieden in deze landen overeenkomsten hebben met die in Nederland.

Een begrip dat nauw verweven is met bevolkingskrimp is vergrijzing. Het is een feit dat de Nederlandse bevolking de komende jaren steeds ouder wordt. Dit komt onder andere doordat de 'baby-boom' generatie langzamerhand de 65-jarige leeftijd bereikt. In paragraaf 2.5 wordt de relatie tussen vergrijzing en krimp nader toegelicht.

Tot slot worden in paragraaf 2.6 een aantal visies van experts op het gebied van krimp, mobiliteit en vergrijzing besproken. Deze visies ondersteunen de selectie van de dorpen voor de case study in hoofdstuk 5.

2.2 Oorzaken van bevolkingskrimp

Bevolkingskrimp is geen nieuw verschijnsel. Al sinds de oudheid kennen steden perioden van groei, die vroeg of laat werden afgewisseld door een periode van krimp. Binnen Europa geldt Philip Oswald als één van de meest toonaangevende denkers met betrekking tot bevolkingskrimp. In 2006 schreef hij samen met Tim Rienits de 'Atlas der schrumpfenden Städte'. Zoals de titel al doet vermoeden gaat dit boek over krimpende steden, terwijl dit onderzoek meer naar regio's kijkt. Er wordt in dit onderzoek aan het werk van Oswald & Rienits gerefereerd, omdat een stad niet los kan worden gezien van de regio waar zij in ligt. Stad en regio beïnvloeden elkaar continu (Scott, 1998).

Volgens Oswald & Rienits (2006) zijn er veel verschillende factoren die invloed hebben op bevolkingskrimp. In de hierop volgende subparagrafen worden deze behandeld.

2.2.1 Economische ontwikkelingen

Een regionale economie wordt door allerlei factoren beïnvloed. Zo kunnen er enerzijds grote historische ontwikkelingen, zoals deïndustrialisatie, invloed hebben op een regio. Maar er zijn ook socio-economische trends, bijvoorbeeld de toenemende arbeidsparticipatie van vrouwen, of veranderende mobiliteitspatronen van inwoners, die een grote invloed hebben op een regio (Latten & Musterd, 2009).

In regio's resulteert het vertrek van economische activiteit in een afname van werkgelegenheid. Als er wordt gekeken naar een voormalig industriële regio, is te zien dat de regio, door de afname van werkgelegenheid, te maken kreeg met een overschot aan laag geschoolde arbeiders en een gebrek aan hoger opgeleiden. Dit bracht vervolgens economische stagnatie met zich mee, wat nadelig is voor een regio. Economische vitaliteit is namelijk essentieel voor de aantrekkelijkheid van een regio. Als werknemers vertrekken van de lokale arbeidsmarkt kan dit leiden tot werkloosheid, een braindrain, en potentiële nieuwkomers blijven weg. In zo'n regio ligt krimp op de loer (Oswalt & Rieniets, 2006).

2.2.2 Demografische trends

Ondanks dat economische ontwikkelingen een grote invloed kunnen hebben op bevolgingskrimp, blijft het een demografisch verschijnsel. Demografische ontwikkelingen worden beïnvloed door veranderingen in levensverwachting, geboorte- en sterftcijfers. Een demografische ontwikkeling die de komende jaren een grote rol gaat spelen in Nederland en de rest van Europa is vergrijzing. Deze trend wordt hierna kort toegelicht.

Vergrijzing is het resultaat van twee ontwikkelingen: een dalend sterftcijfer en een dalend geboortecijfer. Na 2011 zal de generatie die is geboren na de Tweede Wereldoorlog (hierna te noemen: 'baby-boom generatie') de 65-jarige leeftijd bereiken. Nu is in Nederland 14% vijftenzestig jaar en of ouder, in 2040 verwacht men dat dit 25% zal zijn (Derks, et al 2006).

Deze demografische veroudering heeft consequenties voor allerlei aspecten van de samenleving. Zo brengt het extra kosten met zich mee voor onder andere de zorgsector en pensioenvoorzieningen. Omdat de ouderen van de toekomst, hoger opgeleid zijn, langer gezond en vitaal blijven dan de ouderen van weleer, heeft vergrijzing bijvoorbeeld ook invloed op leefstijlpatronen en mobiliteit (Jorritsma & Olde Kalter, 2008).

2.2.3 Politieke ontwikkelingen

Ontwikkelingen in de politieke situatie in een land of regio, zoals oorlogen, staatgrepen, omslag van een dictatuur naar een democratie, leiden al eeuwen tot demografische veranderingen. Er treedt bijvoorbeeld een afname van de bevolking op doordat mensen worden vermoord of vluchten. Ook een verandering als de val van de Berlijnse muur in 1989 kan grote gevolgen hebben. Door deze gebeurtenis trokken veel mensen vanuit het arme Oost-Duitsland richting West-Duitsland in de hoop daar werk te vinden. Het gevolg was dat heel Oost-Duitsland te maken kreeg met een enorme urbane en rurale bevolgingskrimp (Elzerman, 2010).

2.2.4 Sociale, culturele en overige factoren

Sociale en culturele factoren als volkshuisvesting, onderwijs en recreatie worden sterk beïnvloed door economische ontwikkelingen. De meeste van deze factoren, zoals bijvoorbeeld suburbanisatie, vallen onder demografische trends, al geldt dit lang niet voor alle factoren. Er zou dan namelijk onder andere te kort worden gedaan aan factoren als

historie, religie, taal en folklore van een regio. Dit zijn factoren die voor sommige bewoners ook een deel van hun identiteit bepalen. Ze zien zichzelf bijvoorbeeld als ‘iemand van Wagenborgen’, een dorpje in de provincie Groningen (interview Van Wissen, 2010). Daarnaast kunnen overige factoren als epidemieën en natuurrampen grote gevolgen hebben voor de bevolkingsamenstelling van een regio. Een grote epidemie in de Europese geschiedenis was de pestuitbraak in de veertiende eeuw. De ziekte was erg besmettelijk en eiste zeer veel slachtoffers. Waarschijnlijk stierf een derde van de Europese bevolking als gevolg van de pestepidemie, waardoor veel dorpen en steden volledig uitstierven (NRC handelsblad, 2006).

Een voorbeeld van een natuurramp waarbij veel slachtoffers vielen is bijvoorbeeld de tsunami die in 2004 ongeveer 230.000 slachtoffers eiste (NRC handelsblad, 2004). Een recenter voorbeeld van een natuurramp is de aardbeving waar Haïti in januari 2010 door werd getroffen. Naar schatting zijn hierbij 200.000 slachtoffers gevallen (NRC handelsblad, 2010).

2.2.5 Definitie bevolgingskrimp

Nu de oorzaken die tot bevolgingskrimp leiden kort zijn besproken kan over worden gegaan op het definiëren van bevolgingskrimp. Er is gebleken dat het begrip krimp wordt gebruikt om uiteenlopende situaties te beschrijven.

De meest algemene definitie is de definitie uit het woordenboek de ‘Dikke van Dale’. Zij omschrijft krimp als: ‘samentrekking en verkleining’ (2010). Deze definitie is echter niet specifiek voor bevolgingskrimp, maar is op tal van producten en verschijnselen van toepassing. Tegen het einde van de twintigste eeuw, deed het begrip bevolgingskrimp zijn intrede. Bevolgingskrimp is een vorm van bevolgingsontwikkeling. De bevolgingsontwikkeling van een land wordt bepaald door de verhouding tussen het aantal geborenen en het aantal sterfgevallen, in combinatie met migratiestromen (Jorna et al., 2010).

Bevolgingskrimp is het resultaat van bovenstaande ontwikkelingen, kortweg omschreven als: een bevolgingsdaling is het gevolg van een dalend geboortecijfer en sterfteoverschot (Derks, 2009).

Deze definitie werd, onder andere door het Centrum voor Bevolgingsdaling, verfijnd tot: een structurele daling van de bevolking (BNA, 2009). Het Topteam Krimp (2009) heeft het nog verder verfijnd en definieert krimp als volgt: ‘de substantiële en structurele bevolkings- en huishoudendaling in een bepaalde regio’.

Het verschil tussen bevolkings- en huishoudendaling zit in het feit dat bij bevolgingsdaling wordt gekeken naar de absolute daling van de bevolking. Ofwel de bevolking van een land neemt af. Bij huishoudendaling is sprake van relatieve krimp. Hierbij daalt niet het totaal aantal inwoners van een land, maar de verdeling naar leefstijl verandert, waardoor er op dat moment minder mensen trouwen en het land minder huishoudens telt (Schnabel, 2009).

2.3 Bevolgingskrimp in Nederland

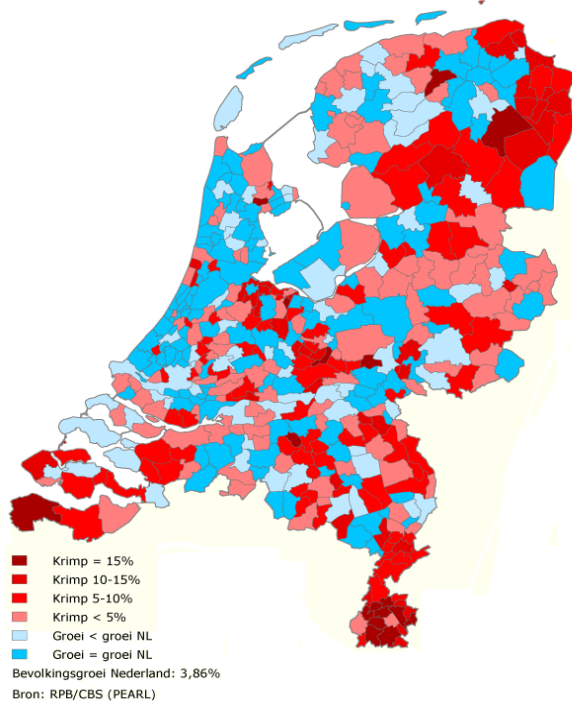
Kijkend naar de kaart van figuur 2.1 is te zien dat in de periode 2005-2025 meer dan de helft van de Nederlandse gemeenten te maken zullen krijgen met krimp (PBL, 2009).

Bevolgingskrimp komt vooral voor in gebieden die, ten opzichte van de Randstand, tot perifeer Nederland behoren (Schnabel, 2009). In Nederland betreft dit op dit moment de gebieden: Groningen, Oost-Nederland, Zeeland en Limburg (Marcuse & Van Kempen, 1999). In de toekomst verwacht men dat geheel Nederland te maken zal krijgen met

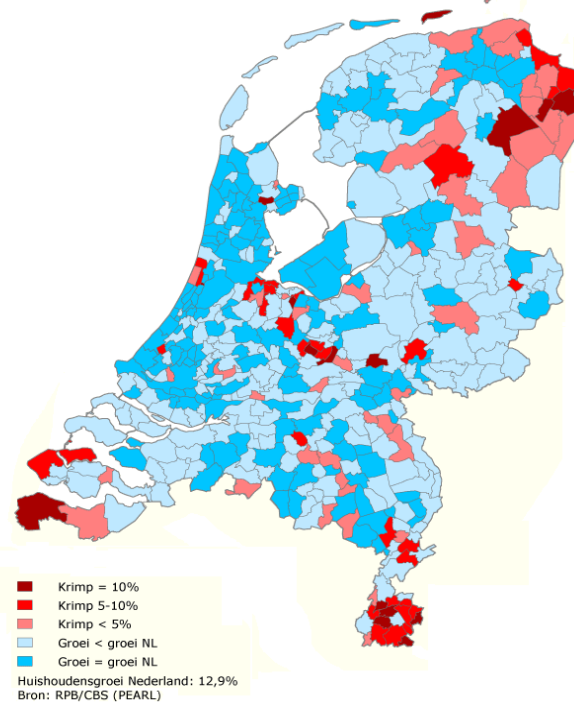
bevolkingskrimp, waardoor logischerwijs sommige gebieden harder zullen worden getroffen dan andere (Schnabel, 2009).

Tot voorkort werd bevolkingskrimp door de Nederlandse overheid ontkend en genegeerd, ze bleef zelfs uitgaan van bevolkingsgroei. Maar omdat het nu steeds duidelijker wordt dat Nederland wel degelijk te maken gaat krijgen met bevolkingskrimp moeten bestuurders de komende jaren hun beleid aan gaan passen. Verwacht wordt dat dit een langzaam proces zal zijn, zeker omdat in het grootste deel van Nederland nog niets van krimp te merken is (Derks et al., 2006).

Prognose bevolkingsontwikkeling per gemeente (2005-2025)



Prognose ontwikkeling van het aantal huishoudens per gemeente (2005-2025)



Figuur 2.1: Bevolkingsontwikkeling per gemeente. Bron: RPB, 2005.

In Nederland bestaan, met betrekking tot krimp, grote regionale verschillen. Verwacht wordt dat de komende jaren vooral de bevolking van de stedelijke gebieden nog zal groeien en dat de bevolking van bepaalde landelijke delen van Nederland zal gaan dalen (Latten, 2009).

In dit onderzoek wordt alleen gekeken naar Noord- Nederland in de volgende paragraaf zal dit deel van Nederland worden behandeld.

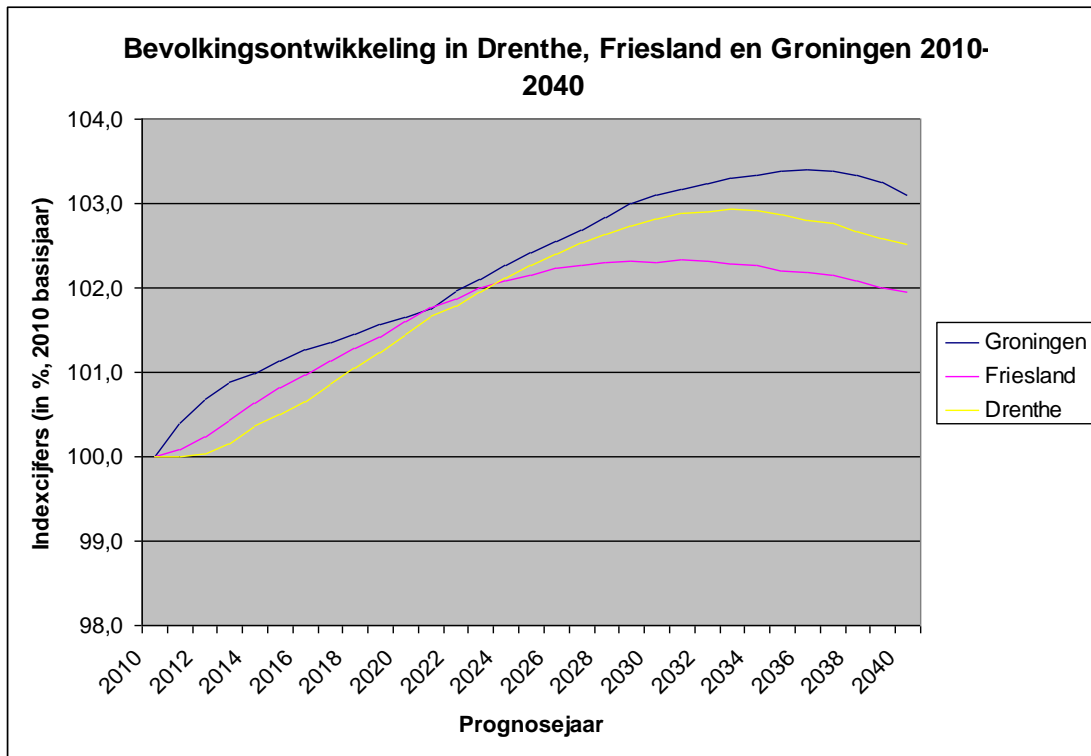
2.4 Bevolkingskrimp in de drie noordelijke provincies.

Met Noord- Nederland worden in dit onderzoek de provincies Drenthe, Friesland en Groningen bedoeld. Om bevolkingsontwikkelingen te voorspellen worden in Nederland een aantal verschillende prognosemodellen gebruikt. De modellen onderscheiden zich onderling door een andere input en rekenmethode. Daar zal hier verder niet op in worden gegaan. Als de topografische kaart van Noord- Nederland goed wordt bekeken valt het op dat de regio een groot aantal kleine dorpen en nederzettingen kent. In Nederland is geen ander gebied te vinden met zo'n grote concentratie dorpen.

Een kleine inventarisatie leert ons dat 70% van de dorpen in de provincie Friesland minder dan 1.000 inwoners telt. In de provincies Drenthe en Groningen is dit ongeveer

60% (Hoogstra, 1998).

In figuur 2.2 is te zien dat de bevolking van de provincies nog tot ongeveer 2037 zal stijgen en dat daarna de krimp pas echt in zal zetten.

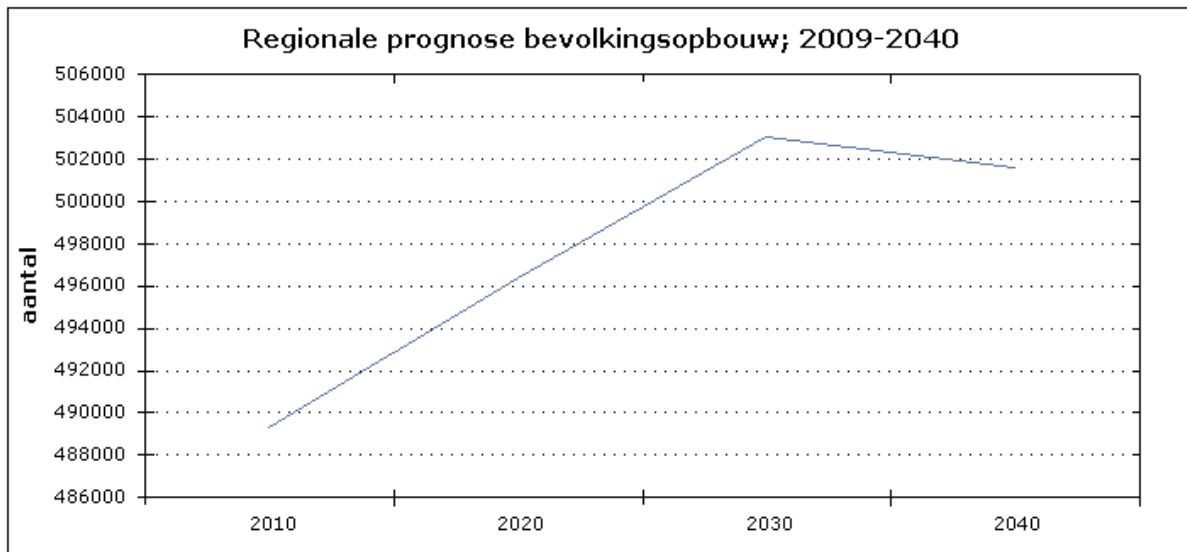


Figuur 2.2: Bevolkingsontwikkeling in de drie noordelijke provincies. Bron: PEARL, 2006.

Niet alle gemeenten in het noorden zullen krimpen, er zullen ook gemeenten gaan groeien. Kortom bestuurders van de drie noordelijke provincies krijgen binnen hun bestuursregio de komende jaren te maken met zowel groei als krimp. Hierna zal per provincie de situatie met betrekking tot krimp worden besproken.

2.4.1 Drenthe

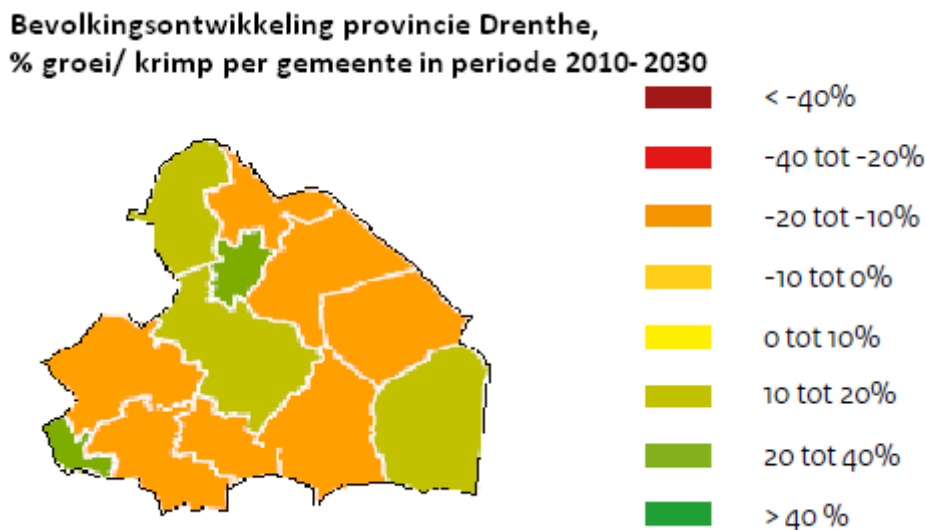
Figuur 2.3 laat de PEARL prognose voor de provincie Drenthe zien. Hieruit wordt duidelijk dat de provincie Drenthe tot 2030 te maken heeft met een groei van de bevolking en dat de bevolking vanaf 2030 met ongeveer 0.3% gaat dalen (CBS/PBL, 2010).



Figuur 2.3: Prognose bevolkingsofbouw provincie Drenthe. Bron: PEARL, 2006.

Niet overal in de provincie zal bevolgingskrimp in dezelfde mate optreden. In figuur 2.4 is te zien welk percentage groei of krimp in de periode van 2010 tot 2030 in elk van de 12 gemeenten van Drenthe wordt verwacht.

Het gebied Oost- Drenthe zal als eerste te maken krijgen met krimp. Om de leefbaarheid te kunnen waarborgen en te behouden is de provincie Drenthe een samenwerking aangegaan met een aantal gemeenten (Companen, 2010).



Figuur 2.4: Verwachte krimp per gemeente in Drenthe. Bron: CBS, 2010.

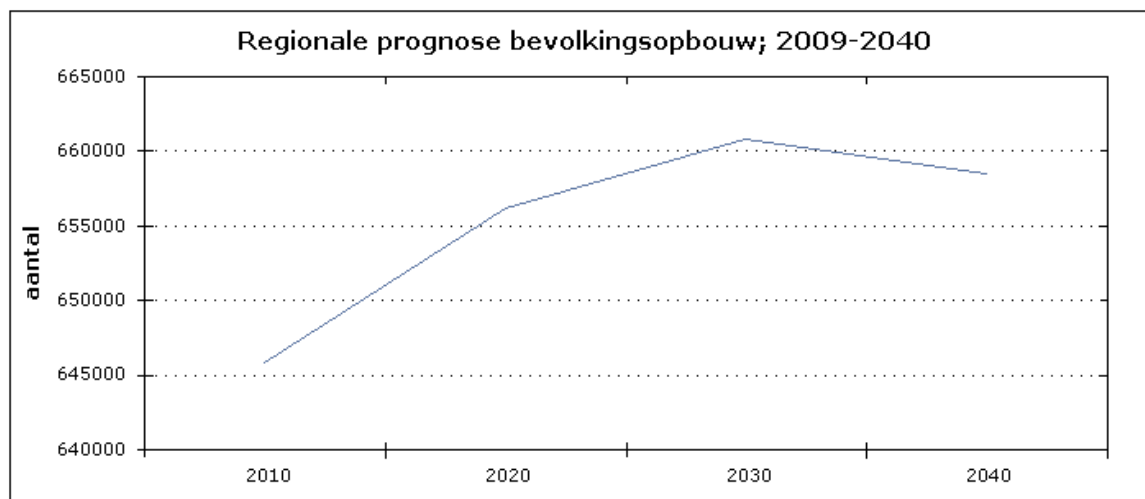
In de gemeenten waar in figuur 2.4 groei voor wordt voorspeld, is het makkelijker om de leefbaarheid te waarborgen. Huidige inwoners zijn eenvoudiger te binden en door nieuwbouwprojecten te starten kunnen buitenstaanders worden aangetrokken. Hierdoor kan vervolgens het voorzieningenniveau op peil worden gehouden et cetera. In de gebieden waar in figuur 2.4 krimp wordt verwacht, is het lastiger om inwoners vast te houden. Er zit een beperking aan het aantal nog te starten nieuwbouwprojecten en de leefbaarheid gaat langzaam achteruit. Dit is het eerst te merken aan het dalende voorzieningenniveau en

leegstand. Dit proces is moeilijk tegen te gaan en zal vooral moeten komen uit de beleidstrategie van de overheid (Companen, 2010).

2.4.2 Friesland

Net als een aantal andere perifeer gelegen regio's in Nederland, krijgt ook de provincie Friesland met krimp te maken. De bevolking van de provincie zal vanaf 2030 met ongeveer 0.3% gaan krimpen (figuur 2.5).

Friesland telt 32 gemeenten, waarvan de gemeenten rond de stedelijke gebieden rond Leeuwarden, Sneek, Heerenveen en Drachten in eerste instantie, nog groei blijven vertonen.



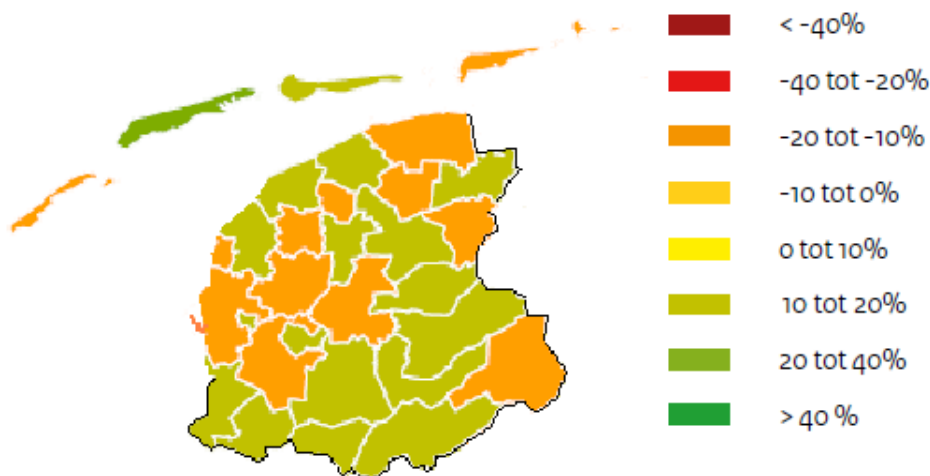
Figuur 2.5: Prognose bevolkingsopbouw provincie Friesland. Bron: PEARL, 2006.

Dit in tegenstelling tot dorpen in het noordwesten van de provincie, die nu, anno 2010, al krimpen (Volkskrant, 2007). Dit is ook te zien in figuur 2.6.

De provincie Friesland heeft in 2010 het rapport 'Krimp en Groei' uitgebracht. Hieruit blijkt dat tussen 2000 en 2008, 48% van de kleinere dorpen (tot vijftienghonderd inwoners) is gekrompen. Dit zal, zoals hierboven ook al is aangegeven, de komende jaren nog wat oplopen doordat vanaf 2030 uiteindelijk ook de grotere kernen niet aan krimp zullen ontkomen (Doarpswurk, 2010).

Hoe de bevolgingskrimp in een gemeente doorwerkt kan onderling erg verschillen, waardoor er binnen één gemeente naast elkaar kernen zullen voorkomen die met krimp, groei, vergroening en vergrijzing te maken krijgen. Bij het analyseren van dorpen kan men niet generaliseren, waardoor er eigenlijk voor elk dorp apart beleid zal moeten worden geschreven (Van Wissen, 2010). Hier zal in hoofdstuk 4 dieper op worden ingegaan. Met name in de kleinere dorpen kan bevolgingskrimp verstrekkende gevolgen hebben voor het voorzieningenniveau en de leefbaarheid van een dorp.

**Bevolkingsontwikkeling provincie Friesland,
% groei/ krimp per gemeente in periode 2010- 2030**



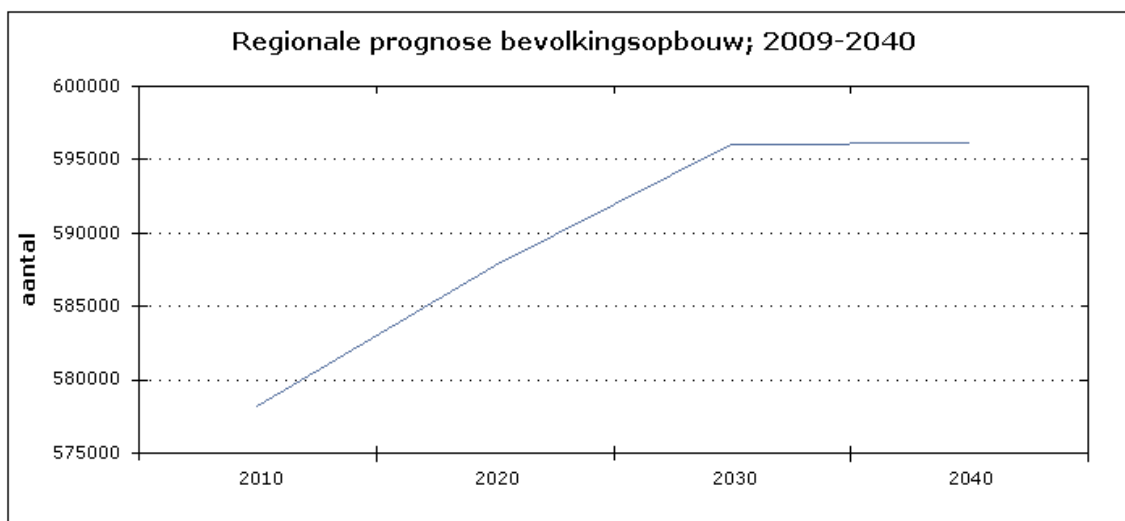
Figuur 2.6: Verwachte krimp per gemeente in Friesland. Bron: CBS, 2010.

Maar vooralsnog vindt men over het algemeen de dorpen in Friesland nog aantrekkelijk als vestigingsgebied. Waarschijnlijk komt dit door het imago van Friesland als vakantiestreek. Want met name in de iets kleinere dorpen die verder van grote kernen en vaarwegen af liggen wordt het al moeilijker om de leefbaarheid op peil te houden (CBS, 2007).

2.4.3 Groningen

De provincie Groningen telt 25 gemeenten en krijgt op gemeentelijk niveau de komende jaren te maken met de grootste groei/krimp tegenstelling van het noorden (figuur 2.5). Dit komt doordat de stad Groningen wel blijft groeien, terwijl de ommelanden leegtrekken. Toch voorspelt PEARL dat het aantal inwoners voor de provincie Groningen als geheel blijft groeien, in tegenstelling tot de provincie Friesland.

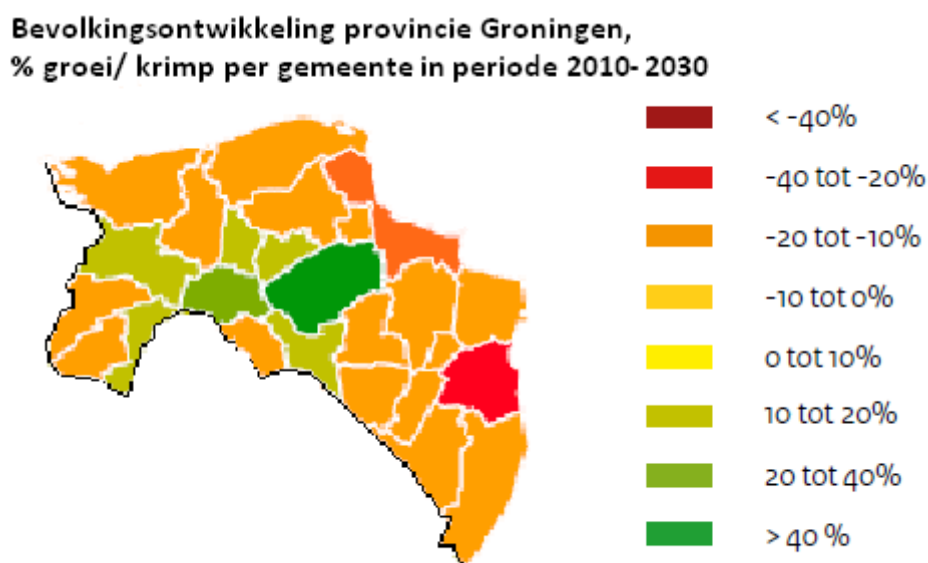
Verwacht wordt dat de bevolking van 2010-2020 met 1.6% zal groeien, van 2020-2030 met 1.4% en van 2030- 2040 vrijwel niet meer (CBS, 2010). De groei neemt dus wel geleidelijk af, maar van krimp is nog geen sprake. Dit is ook te zien in onderstaande grafiek (figuur 2.7).



Figuur 2.7: Prognose bevolkingsopbouw provincie Groningen. Bron: PEARL, 2006.

Uit figuur 2.7 is af te leiden dat de komende twee decennia in zeventien van de vijfentwintig Groningse gemeenten het inwoneraantal zal gaan dalen. In de provincie Groningen staan de regio's Oost- Groningen en de Eemsdelta het meest onder druk. De bevolking van Oost-Groningen zal naar verwachting tussen 2008 en 2025 met 9% dalen. In de Eemsdelta verwacht men tot 2025 een daling van 16% (Topteam krimp, 2006).

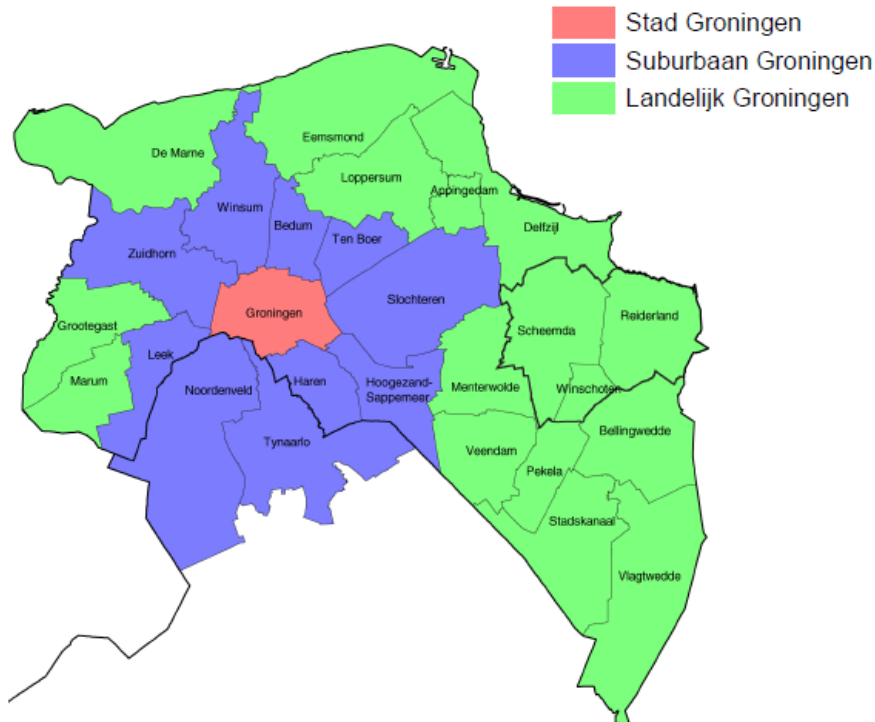
Zoals in de eerste alinea al is aangegeven is het voor de provincie als geheel opvallend dat het aantal inwoners blijft stijgen. Dit is te verklaren doordat de stad Groningen en het stedelijk gebied eromheen blijft groeien. Of anders gezegd, de stad Groningen heeft een 'roltrap functie'. Dit wil zeggen dat jongeren opgroeien op het platteland, ze naar de stad trekken om een vervolgopleiding te doen en vervolgens de stad Groningen verlaten om carrière te maken in de Randstad van Nederland. Een deel van deze hoger opgeleiden keert vervolgens na hun pensioen of al eerder met hun gezin terug naar hun geboortestreek (Van Wissen, 2009).



Figuur 2.8: Verwachte krimp per gemeente in Groningen. Bron: CBS, 2010.

Dit is echter niet voldoende om de gehele bevolgingskrimp tegen te gaan, maar het zou wel een deel van de stijging van het aantal inwoners van de bevolking verklaren. De gebiedsindeling van de provincie naar stad, suburbaan en landelijk gebied is te zien in figuur 2.9

Desalniettemin gaat het in het landelijke gebied in het oosten van de provincie slecht met de economische sector en ook de landbouw- en industriese sector zijn lang niet meer zo welvarend als twintig jaar geleden.



Figuur 2.9 : Gebiedsindeling provincie Groningen. Bron: Van Eikeren et al., 2010.

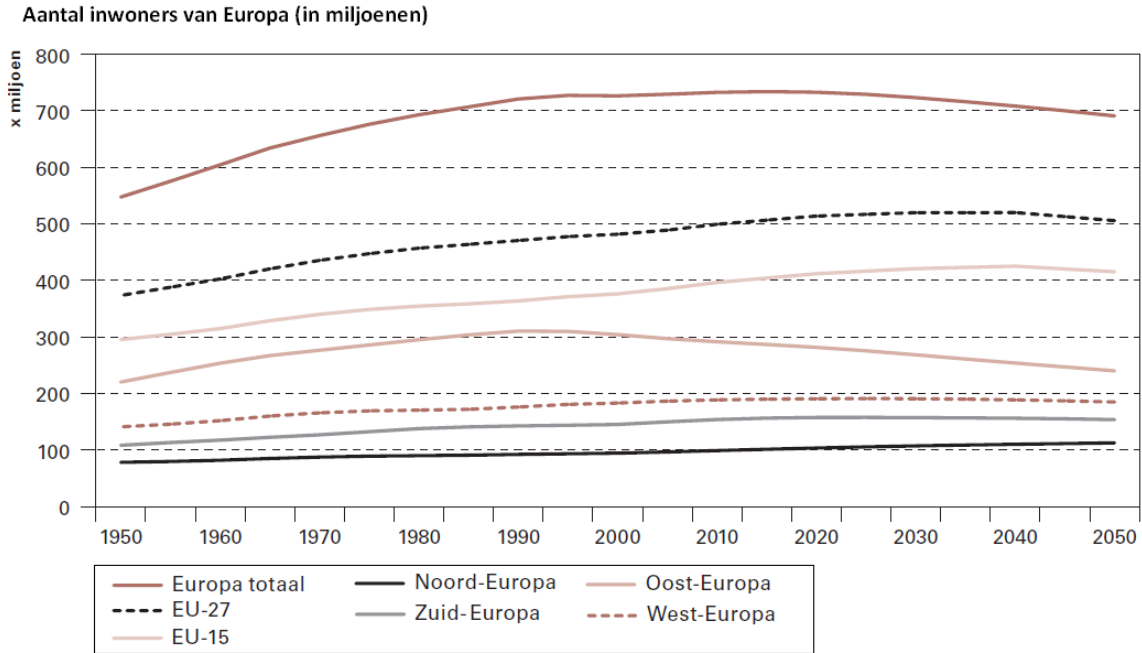
Als reactie hierop zijn in die regio de koopkrachtige mensen weggetrokken en heeft de regio te kampen met het hoogste werkloosheidscijfer van Nederland van dit moment (Abrahamse & Webbink, 1998).

2.5 Krimp in Europa

Krimp mag in Nederland pas sinds kort een actueel onderwerp zijn, in de rest van Europa is krimp al jaren een bekend verschijnsel. Delen van Duitsland, Frankrijk, Italië, Polen en Spanje hebben al tientallen jaren te maken met krimp (Van Eikeren et al., 2010).

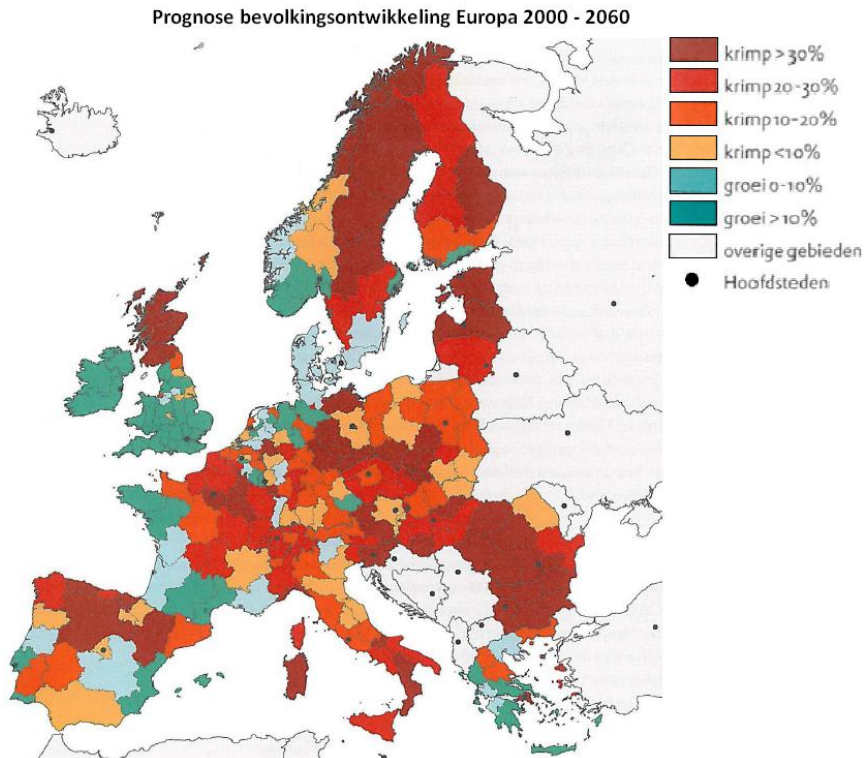
In figuur 2.10 is de bevolkingsomvang voor de periode van 1950 tot 2050 te zien. Gekeken naar het totaal aantal inwoners van Europa valt op dat dit vanaf 2035 zal gaan afnemen. Verder vertoont Noord- Europa nog lichte groei en vertonen West- en Zuid- Europa een zeer minimale daling. De grootste daling vindt plaats in Oost- Europa. Daar krimpt de bevolking al sinds de jaren '90 van de vorige eeuw.

Op dit moment draagt niet de natuurlijke bevolkingsaanwas mee aan de Europese bevolkingsgroei, maar immigratie. Deze immigratiestroom bestaat per jaar uit ruim één miljoen mensen, afkomstig van buiten de Europese grenzen. Daarnaast zijn binnen Europa ook grote migratiestromen. Veel werkzoekende jonge Oost-Europeanen trekken richting het westen van Europa (Hossmann, 2008). Om hier een voorbeeld van te geven, in 2008 werkten er ongeveer twee miljoen Polen, niet in hun eigen land maar elders in Europa (Van Eikeren, 2010).



Figuur 2.10: Prognose bevolgingsomvang in Europa tot 2050. Bron: Demos, 2009.

In het grootste gedeelte van de Europese gebieden die te maken hebben met krimp heeft krimp geleid tot een leegloop van het platteland richting de stad. Dit vertrek wordt versterkt als er in die naburige stad een kennisinstituut (bijvoorbeeld een hogeschool of universiteit) aanwezig is (Van Dam et al., 2009). In Figuur 2.11 is de situatie per land te zien in de periode van 2000 – 2060. Aan de hoeveelheid rood is te zien dat het overgrote deel van Europa te maken krijgt met krimp en er wordt verwacht dat Oost-Europa nog verder leeg zal lopen (Van Eikeren et al., 2010).



Figuur 2.11: Bevolgingsprognose Europa. Bron: Van Eikeren et al., 2009.

Als verklaring voor de veranderende bevolkingsamenstelling in Europa noemt Hossmann (2008) lage vruchtbaarheidscijfers, vergrijzing, toenemende migratiestromen van landen buiten Europa. In de hierop volgende subparagraaf wordt dieper ingegaan op de situatie in Duitsland, omdat Duitsland al langer dan Nederland te maken heeft met krimp. Voor de val van de Berlijnse muur was er sprake van krimp in het westen van het land. Maar na de val van de Berlijnse muur trokken mensen uit het arme, communistische oosten massaal naar West- Duitsland op zoek naar werk waardoor het probleem zich verlegde (Müller & Siedentop, 2004). Omdat drie van de vier krimpregio's in Nederland in het oosten des lands liggen en Nederland daar aan Duitsland grenst, is het interessant de Duitse situatie nader te bekijken.

Op Frankrijk wordt dieper ingegaan omdat het met name op het platteland grote problemen heeft met krimp. Er zijn daar in de loop der tijd spookdorpen ontstaan. De heer van Wissen⁵ (2010), professor aan de Rijksuniversiteit Groningen, verwacht niet dat dit in Nederland zal gebeuren, maar omdat het studiegebied van dit onderzoek zich concentreert op het platteland van Oost- Groningen is het interessant om de situatie op het Franse platteland te bestuderen.

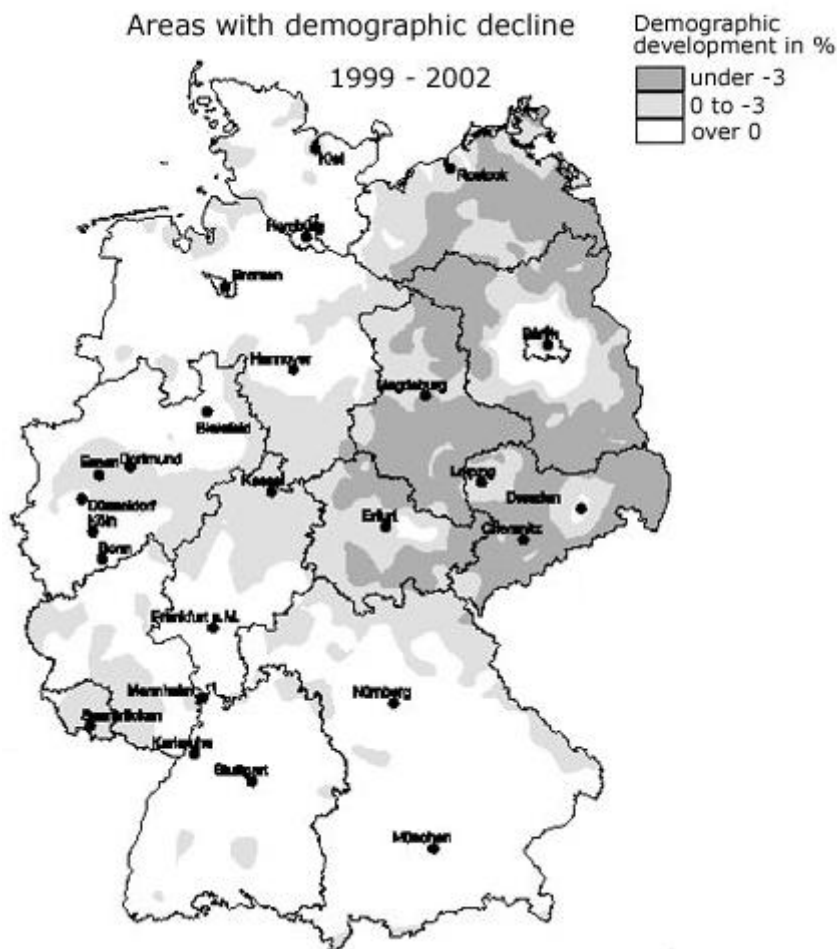
2.5.1 Duitsland

Hierboven is ook al kort aangehaald dat Duitsland een langere historie met betrekking tot krimp heeft dan Nederland. Verwacht wordt dat ook Duitsland, net als de rest van de landen in Europa, de komende twintig jaar nog verder zal krimpen. In figuur 2.12 is te zien dat dit met name in Oost- Duitsland het geval is (Müller & Siedentop, 2004).

Volgens Müller en Siedentop (2004) worden, als de bevolgingskrimp de komende decennia doorzet, vooral de steden in West- Duitsland en de perifere rurale gebieden in Oost- Duitsland sterk beïnvloed. De suburbane en rurale gebieden in West- Duitsland en de binnensteden van de Oost- Duitse steden zullen amper worden beïnvloed. Dit is ook te zien in figuur 2.12, in de periode van 1999- 2000 groeiden grote delen van het voormalig West- Duitse rurale gebied. Er zijn echter wel al wat donkerdere gebieden te onderscheiden rond de grote steden. Wat de bovenstaande verwachting van Müller en Siedentop (2004) bevestigt. De steden in het westen van Duitsland zijn aangetast door bevolgingskrimp. Koziol (2004) spreekt van een 'bevolgingskrimp wig' tussen Oost- en West- Duitsland. Hierbij valt alleen op dat dit voor er een aantal regio's niet opgaat, bijvoorbeeld voor Berlijn en haar omgeving. In tegenstelling tot het omliggende gebied groeien Berlijn en haar suburbane gebied nog steeds.

De belangrijkste drijfveer achter demografische ontwikkelingen in Duitsland wordt de komende jaren gevormd door immigratie. Dit is een natuurlijke ontwikkeling die de overheid zal stimuleren. Op deze manier hoopt de overheid gebieden die 'leeglopen' op te kunnen vullen en zelfs van de ondergang te redden. Uit onderzoek van de overheid is namelijk gebleken dat onder migranten huizenbezit amper voorkomt. Migrantengroepen zullen dus moeten huren en dit is zeer goed mogelijk in de leeglopende binnensteden van de voormalige industriesteden van het westen (Koziol, 2004).

⁵ Interview afgenomen op 28 mei 2010.

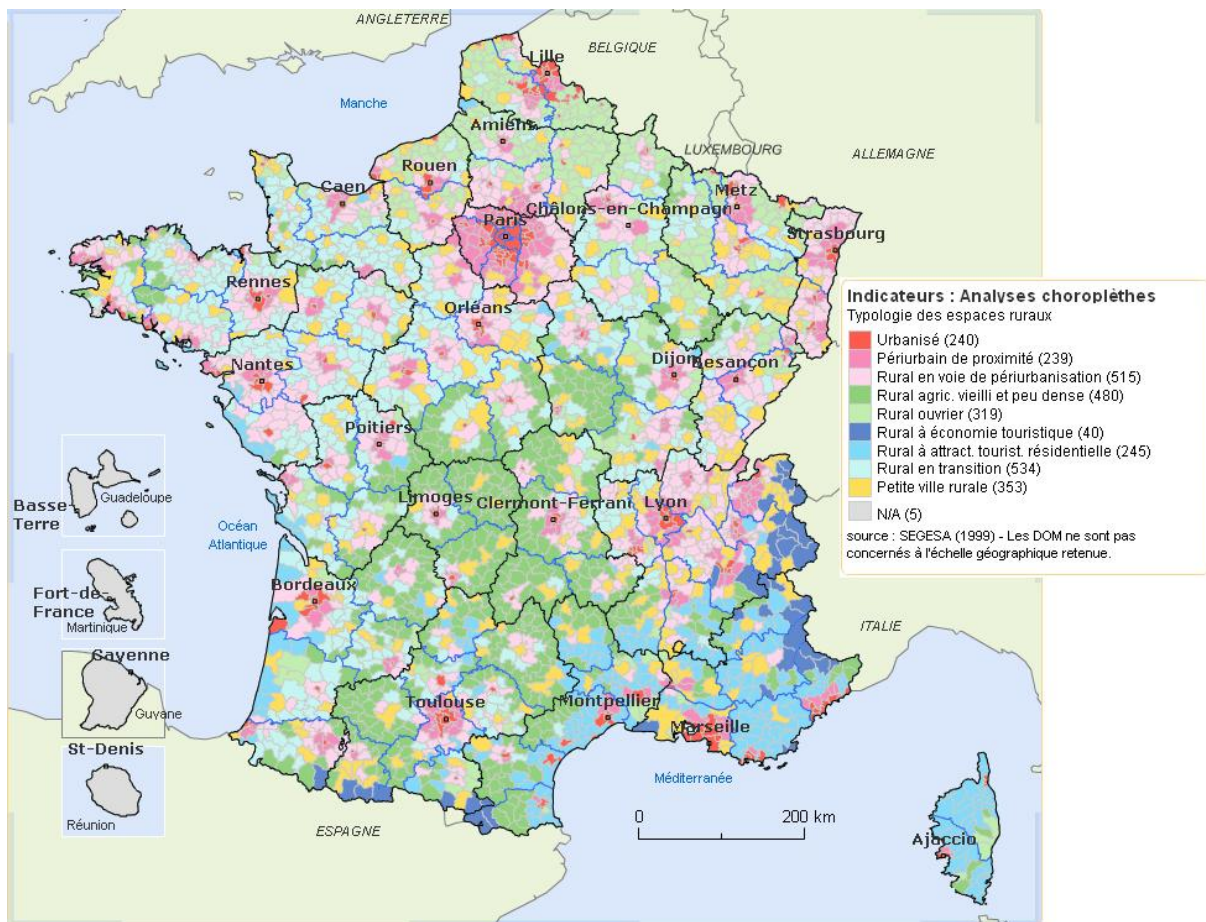


Figuur 2.12: Krimpgebieden in Duitsland. Bron: Müller & Siedentop, 2004.

De tussentijdse conclusie van Müller en Siedentop (2004) ten tijden van het uitkomen van hun rapport is, dat het aannemelijk is dat ontwikkelingen in Oost- en West- Duitsland ook in de toekomst sterk gepolariseerd zullen zijn. Tegelijkertijd zal er een sterkere ruimtelijke differentiatie zijn tussen de twee landsdelen, waarbij in Oost- Duitsland langzaam eilandjes zullen ontsaan die minimale groei vertonen in een overwegend krimpende regio. West- Duitsland zal de komende twintig jaar worden geconfronteerd met stagnatie en krimp.

2.5.2 Frankrijk

Al in 1919 werd over het 'Verdrag van Versailles' opgemerkt dat er niets in stond over het te voeren bevolkingsbeleid en dat terwijl de gezinnen steeds kleiner werden. Hoewel de overheid niemand kan verplichten om kinderen te krijgen, is het wel het begin geweest van een veelomvattend proces, namelijk bevolkingskrimp en vergrijzing (Van Dalen, 2008). In Frankrijk heeft men met name op het platteland al enkele jaren te maken met een hoge mate van krimp. Het is een zeer complexe ontwikkeling die uiteindelijk heeft geresulteerd in een massale leegloop van Franse dorpen die ver van grote kernen af liggen. Het veranderen van normale Franse plattelandsdorpen in spookdorpen, gebeurde niet van de ene op de andere dag. Het begon in eerste instantie doordat aan het einde van de negentiende eeuw het vruchtbaarheidscijfer van de Franse bevolking daalde, waardoor de natuurlijke bevolkingsaanwas afnam (Conseil de l'Europe, 1983).



Figuur 2.13: Indeling naar type gebied. Bron: *Ministre de l'espace rural et de l'aménagement du territoire, 2010.*

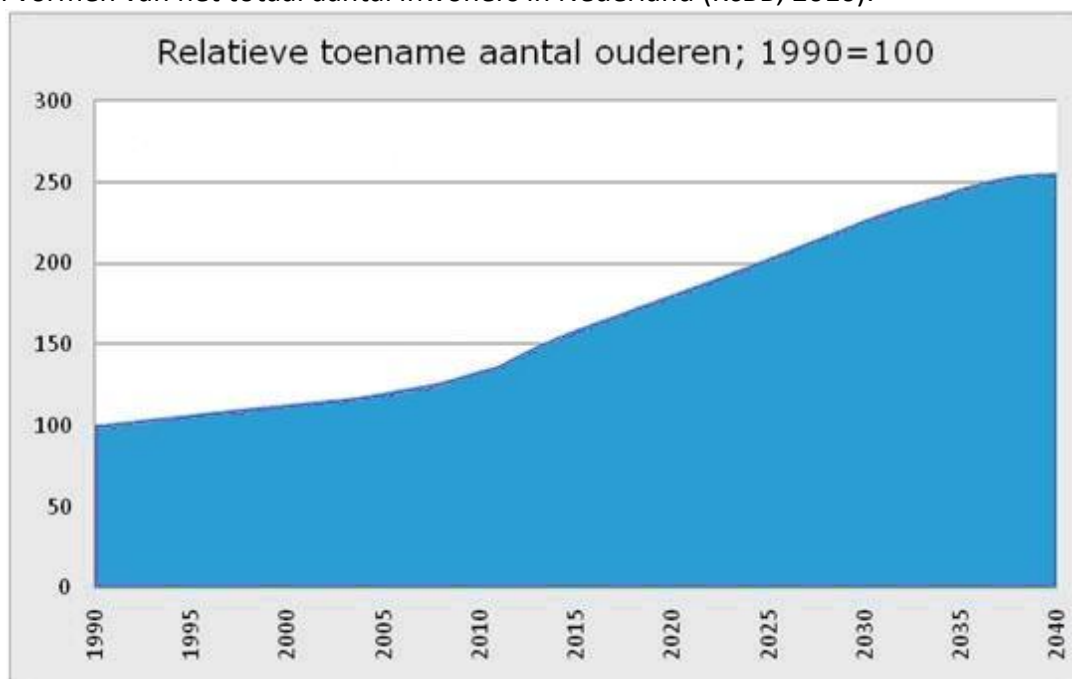
Daarnaast daalde op het platteland het aantal inwoners in de dorpen door de mechanisatie, door alle machines waren er aanzienlijk minder landarbeiders nodig. Ook andere arbeidsvoorzieningen kwamen onder druk te staan, de plaatselijke winkeltjes zoals de kruidenier of slager waren bijna niet over te nemen omdat mensen langer vitaal bleven en ouder werden. Voor het openen van nieuwe winkeltjes hadden de meeste dorpen simpelweg niet genoeg inwoners. Bovenstaande ontwikkelingen leidde ertoe dat de meeste jongeren wegtrokken naar de steden op zoek naar werk of om een vervolgopleiding te volgen. Kenmerkend voor de zogenaamde spookdorpen, is dat ze meer dan vijftien kilometer van andere kernen afliggen en agrarisch georiënteerd zijn (Vergeau, 2004). Vrij recent is er echter een nieuwe ontwikkeling opgetreden. Sommige spookdorpen is nieuw leven ingeblazen, doordat de Franse hogesnelheidslijn (TGV) op het leeglopende platteland stations heeft gevestigd. De dorpen rond de stations zijn weer in trek, omdat de grond en huizenprijzen lager zijn dan de buitengebieden van steden en omdat mensen op een comfortabele manier en zonder files naar hun werk of naar de stad kunnen reizen. Hierdoor worden de plattelandsgebieden weer wat aantrekkelijker voor starters op de arbeidsmarkt en jonge gezinnen. Dit geldt echter alleen voor de gebieden rond de TGV spoorlijn. In andere rurale delen van Frankrijk heeft men nog steeds te maken met spookdorpen, hier blijft vergrijzing het voornaamste probleem (Vergeau, 2004). Zoals ook hierboven duidelijk is geworden bereikt niet alleen in Nederland een groot deel van de bevolking rond 2011 de 65-jarige leeftijd. Ook in de rest van Europa heeft de 'babyboom generatie' grote uitwerking. Naar schatting zal in veel regio's rond 2030 het percentage 65-plussers rond de 18% liggen. In de volgende paragraaf zal dieper in worden

gegaan op vergrijzing in combinatie met krimp (Haartsen & Venhorst, 2009; Hossmann, 2008).

2.6 Krimp en vergrijzing in Nederland

Het is al eerder genoemd. Krimp is een moeilijk te isoleren ontwikkeling, want het hangt sterk samen met twee andere demografische ontwikkelingen, te weten: ontgroening en vergrijzing (Topteam Krimp, 2009).

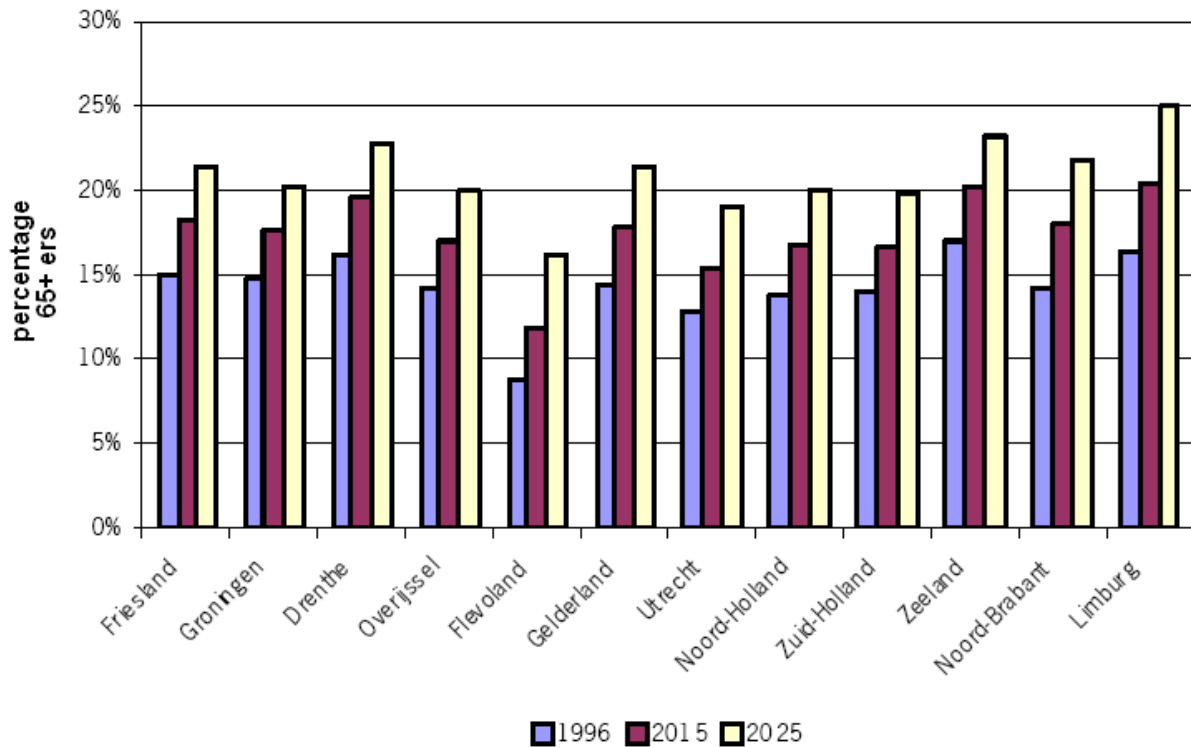
Kort omschreven is ontgroening het wegtrekken van jonge mensen uit een regio, wat dus vergrijzing tot gevolg kan hebben (KcBB, 2010). Onder vergrijzing verstaat men, de ontwikkeling waarbij het aantal 65-plussers groeit. Deze leeftijdsgroep zal een steeds groter deel gaan vormen van het totaal aantal inwoners in Nederland (KcBB, 2010).



Figuur 2.14: Ontwikkeling van 65-plussers van 1990-2040. Bron: CBS, 2010.

In Nederland is men al tientallen jaren bekend met vergrijzing. Dit was altijd een geleidelijke beweging, maar het zal na 2011 gaan versnellen. Na 2011 bereikt de 'babyboom-generatie', de geboortegolf van na de Tweede Wereldoorlog, de 65-jarige leeftijd. Op dit moment is het aantal 65-plussers al 30% hoger dan het in 1990 was. Verwacht wordt dat dit aantal de komende drie decennia verdubbelt (KcBB, 2010). In figuur 2.14 is dit in een grafiek weergegeven (CBS, 2010).

In 2015 zal 17,3% van de totale Nederlandse bevolking bestaan uit 65-plussers. In 2025 zal dit oplopen tot 20,7%. De top van deze stijging, als ongeveer 25% van de Nederlandse bevolking 65 jaar en ouder is, verwacht men rond 2038. Na 2038 zal het aantal 65-plussers in Nederland langzaam gaan dalen. Er moet echter wel bij worden vermeld dat vergrijzing niet een verschijnsel is dat gelijkmatig over Nederland plaatsvindt. Bij vergrijzing zijn altijd regionale verschillen waarneembaar (Vader et al., 2008). In figuur 2.15 is duidelijk te zien dat de vergrijzing per Nederlandse provincie verschilt (CBS, 2010).



Figuur 2.15: Percentage 65-plussers per provincie, bron: CBS, 2010

Vergrijzing hoeft voor een regio niet per se negatief te zijn, het kan ook kansen bieden. Dit wordt ook wel de *'silver economy'* genoemd. Al moet er dan wel voor worden gezorgd dat de leefbaarheid van de regio op peil wordt gehouden. Parkstad Limburg is een voorbeeld van een regio die te maken kreeg met zowel krimp als vergrijzing en ontgroening (Latten & Musterd, 2009). De regio vergrijst in een hoog tempo, doordat de natuurlijke aanwas uitblijft. Dit proces heeft men eerst willen aanpakken door de woningbouw te herstructureren, maar dit bleek niet voldoende. Om krimp en vergrijzing het hoofd te bieden moest er ook op economisch, maatschappelijk en ruimtelijk gebied het één en ander veranderen. Inmiddels heeft de regio krimp geaccepteerd, het is op dit moment een aantrekkelijk woongebied voor ouderen. Om verdere vergrijzing tegen te gaan, probeert de regio huidige inwoners te binden en jongeren met een actieve levensloop te winnen (Latten & Musterd, 2009).

Ondanks dat gemeenten en provincies bezig zijn met beleid omtrent vergrijzing blijft het een onderwerp dat veel mensen angst inboezemt. Dit is echter ten onrechte, want als men het anders interpreteert kan vergrijzing ook twee zegeningen met zich meebrengen (Buiter et al., 2007). Zo kan vergrijzing worden gezien als een resultaat van vooruitgang. En kan vergrijzing in de toekomst leiden tot overwegingen als: Hoe zou vergrijzing hand in hand kunnen gaan met bijvoorbeeld emancipatie en innovatie? Kortom, vergrijzing hoeft geen probleem te zijn, mits overheden in vergrijzing een kans zien en er op die manier beleid voor schrijven. Het is in ieder geval geen verschijnsel waar men bang voor hoeft te zijn (Buiter et al., 2007).

2.7 Typologie bevolgingskrimp

In de meeste literatuur wordt er geen duidelijke verdeling in 'soorten bevolgingskrimp' gemaakt. Toch zijn er wel degelijk verschillen te onderscheiden. In dit hoofdstuk twee is al ingegaan op het algemene begrip bevolgingskrimp. In deze paragraaf wordt hier dieper op

ingegaan, de twee meest voorkomende typen bevolgingskrimp zijn: demografische krimp en economische krimp. Dit zijn ook de soorten krimp die van toepassing zijn op het gebied waar de case study plaatsvindt. Allereerst wordt in paragraaf 2.6.1 demografische krimp behandeld, daarna wordt er in paragraaf 2.6.2 ingegaan op economische krimp.

2.7.1 Demografische krimp

Net zoals in hoofdstuk 2 de definitie van bevolgingskrimp is geïntroduceerd, definieert men demografische krimp in artikelen en in de discussie over krimp meestal als afname van het totaal aantal inwoners. Volgens Van Dam, De Groot & Verwest (2006) is dit echter een te beperkte definitie. Demografische krimp is namelijk een veel meer omvattend verschijnsel. Naast een afname van het totaal aantal inwoners kan, demografische krimp ook betekenen dat het aantal huishoudens daalt of een afname van het aantal leden van een bepaalde groep van de bevolking. Bij dit laatste moet gedacht worden aan leeftijdsgroepen (leeftijdsspecifieke krimp) of etnische bevolkingsgroepen (etnisch- specifieke krimp). Hoewel dit een eenvoudige beschrijving lijkt, spelen er op de achtergrond complexe processen. Zo is bijvoorbeeld krimp in de omvang van een bevolking het resultaat van een aantal ontwikkelingen, die los van elkaar kunnen optreden waardoor de invloed minder groot is. Maar ze kunnen ook in combinatie met elkaar voorkomen, waardoor ze elkaar versterken en het effect op een bevolking vele malen groter is. Of ze kunnen elkaar juist compenseren, waardoor er geen verandering in de omvang optreedt. De ontwikkelingen waar hierboven aan is gerefereerd zijn achtereenvolgens, een dalend geboortecijfer, een oplopend sterftecijfer en een negatief migratiesaldo (Van Dam et al., 2006).

Aan krimp in de samenstelling van de bevolking, levert leeftijdsspecifieke krimp de grootste bijdrage. Hieronder valt bijvoorbeeld het begrip 'ontgroening', dit is een verschijnsel waarbij in het aantal jongeren in een dorp afneemt. Een begrip dat vaak met zowel ontgroening als bevolgingskrimp in één adem wordt genoemd is 'vergrijzing'. Echter houdt 'vergrijzing' geen krimp van een leeftijdsspecifieke groep in, maar een toename, namelijk een toename van het aantal mensen van vijftenzestig en ouder. Wel is er in de meeste gevallen een direct verband aan te wijzen tussen 'ontgroening' en 'vergrijzing' in een bepaald gebied. Het spreekt voor zich dat er relatief meer ouderen overblijven in een dorp als het 'ontgroent' (Beets, 2008).

De andere vorm die bijdraagt aan krimp in de samenstelling van de bevolking is de etnisch-specifieke krimp. Deze vorm van krimp wordt gedomineerd door buitenlandse migratie, maar ook binnenlandse migratie speelt een belangrijke rol. Vaak willen mensen uit een bepaalde land op regio bij elkaar in de buurt wonen, vanwege taal, geloofsovertuiging en cultuurgebonden normen en waarden. Hierdoor treedt in sommige gebieden regionale migratie op, met als gevolg dat de vertrek- regio te maken krijgt met krimp. De etnisch-specifieke krimp vormt echter een gering aandeel van de totale demografische krimp (Van Nimwegen & Heering, 2009).

Naast de verschillende ontwikkelingen en verschijningsvormen van demografische krimp, moet bij het bestuderen van demografische krimp rekening worden gehouden met de omvang van de demografische krimp en de snelheid waarmee de krimp inzet (Van Dam et al., 2006).

Hierbij is van belang dat er rekening wordt gehouden met het schaalniveau waarop de studie geschiedt en dat er niet snel wordt gegeneraliseerd. Dit wil zeggen dat aanzienlijke afname van het aantal inwoners of huishoudens in een dorp, niet hoeft te betekenen dat dit voor de

gehele regio hetzelfde is. Met andere woorden, de aanpak van bevolgingskrimp is maatwerk (Van Wissen, 2009).

Kortom, demografische krimp kan ruw gesplitst worden in twee soorten (Van Dam et al. 2006):

- krimp in omvang, dus een afname van bevolkingsomvang of afname van het aantal huishoudens.
- krimp in de samenstelling van de bevolking, ofwel de leeftijdsspecifieke of etnisch-specifieke krimp.

2.7.2 Economische krimp

In eerste instantie wordt bij economische krimp gedacht aan een teruggang in de economie, of extremer aan een economische crisis. Minder snel wordt het verband gelegd tussen economische krimp en bevolgingskrimp, terwijl het persoonlijke inkomen en de economische situatie van een land veel invloed hebben op bevolkingsontwikkelingen.

In de artikelen in opiniebladen wordt economische krimp omschreven als een teruggang in de economie ten opzichte van vorige kwartalen (Van Kemenade, 2009). Dit is een zeer algemene definitie. Als economische krimp meer door een demografische bril wordt bekeken is het te omschrijven als een afname van het bruto regionaal product of eenvoudiger, als een afname van het aantal arbeidsplaatsen.

Een onderdeel van economische krimp, dat onlosmakelijk is verbonden met het in paragraaf 2.6.1 behandelde begrip huishoudenskrimp, is inkomenskrimp. Inkomenskrimp houdt een daling in van het inkomen van een persoon of huishouden. Het inkomen bepaalt in hoge mate wat voor soort huis men zich kan veroorloven en of men het aandurft om kinderen te krijgen (Van Dam et al., 2006).

In Nederland hebben, de afgelopen jaren, vooral de grote steden te maken gehad met een afname van het aantal huishoudens in de midden en hogere inkomensklassen. Dit was volgens Atzema en Van Dam (1996) het gevolg van het niet goed aansluiten van de woningaanbod op de vraag naar woningen, waardoor de huishoudens uit de midden en hogere inkomensklassen zich gingen vesten in randgemeenten (suburbanisatie) of vertrokken naar landelijke delen van Nederland.

De andere vorm van huishoudenskrimp is het krijgen van minder kinderen per gezin. Een ontwikkeling die al van oudsher sterk wordt beïnvloed door het inkomen van het huishouden. Zoals ook al in paragraaf 2.6.1 is besproken, draagt een dalend geboortecijfer direct bij aan demografische krimp (De Jong & Verwest, 2009).

Economische krimp is een verschijnsel dat vooral merkbaar is op regionaal niveau. Zo kan het voorkomen dat er bijvoorbeeld in de landelijke cijfers nauwelijks te zien is dat er in een regio een complete bedrijfstak verdwijnt, terwijl dit op regionaal niveau een enorme impact heeft op zowel de regionale economie als op de demografische samenstelling van die regio. Een aantal bekende voorbeelden hiervan zijn: het faillissement van General Motors en de daaraan gekoppelde teloorgang van de gehele automobiellindustrie in Detroit. En bijvoorbeeld de sterk gekrompen landbouwsector in Frankrijk. Deze twee voorbeelden hebben in de desbetreffende regio's geleid tot enorme demografische krimp, als gevolg van massale werkloosheid en de daardoor vrijwel gedwongen migratie (Van Dam et al., 2006). In Nederland zijn de regio's minder groot en afstanden kleiner dan in Amerika en Frankrijk, waardoor de impact van een verdwijnende bedrijfstak minder groot zal zijn, omdat mensen

ook elders in de regio werk kunnen vinden (Van Wissen⁶, 2010). Met andere woorden in Nederland gaan economische en demografische krimp niet automatisch 'hand in hand'. In Nederland treedt, in verhouding tot andere landen, minder migratie op vanuit gebieden met een hoogwerkloosheidscijfer naar gebieden waar wel werkgelegenheid is. De Nederlandse beroepsbevolking schoolt zich eerder om dan dat ze migreert (Van Dam et al., 2006).

In de grensgebieden van Nederland kan in sommige gevallen wel een direct verband worden gelegd met economische krimp. De afnemende werkgelegenheid in de agrarische en voorzieningensector speelt hierin een belangrijke rol. Als dit niet meer is te compenseren met de woonfunctie van het dorp, treedt er functieverlies op. Waardoor mensen in hun dorp niet meer het optimale woongenot ervaren en er dus een reden ontstaat om weg te trekken uit het dorp (Thissen & Poelman, 2009).

Voor sommigen is het verdwijnen van voorzieningen geen reden om te vertrekken, dit zijn zogenaamde 'woondorpen'. Deze liggen altijd dichtbij een grotere kern die de voorzieningen die in het eigen dorp ontbreken wel heeft. Deze 'voorzieningsdorpen' staan in grensgebieden echter wel onder druk omdat ze te maken krijgen met concurrentie in het buurland (Pot, 2010). Dit is zowel in Limburg als in Oost- Groningen het geval. Net over de grens verrijzen in Duitsland enorme winkelcentra met uitstekende parkeergelegenheid. Een ontwikkeling waar de regionale middenstand niet tegen op kan. Ook zijn er mensen die in Nederland werken en naar Duitsland emigreren. Ze gaan dan net over de grens wonen, want de huizen zijn daar goedkoper, er is meer bouwgrond beschikbaar, autorijden is in Duitsland goedkoper, net als de gezondheidszorg. Kortom het levert heel wat fiscale voordelen op (Pechholt et al., 2008).

Hoewel er duidelijk verbanden zijn tussen economische en demografische krimp, blijft het tot op heden moeilijk te bepalen in welke mate de twee ontwikkelingen elkaar beïnvloeden.

⁶ Interview afgenomen op 28 mei 2010.

Hoofdstuk 3: Beleid met betrekking tot bevolkingskrimp

3.1 Inleiding

Het is al eerder aangehaald, het thema ‘bevolkingskrimp stond kort geleden nog niet op de agenda van de Rijksoverheid. Hoewel er al op 31 maart 2008, door de Raad voor het openbaarbestuur (Rob) en de Raad voor de financiële verhoudingen (Rfv), een advies was uitgebracht met betrekking tot bevolkingsdaling wat leidde tot een kabinetsstandpunt, was de overheid pas na het bezoek van de toenmalig minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), dhr. Van der Laan, aan Parkstad Limburg in 2009, van de ernst van de zaak doordrongen en werd er besloten om maatregelen te nemen (www.vrom.nl, 2010). Dit was nodig omdat de nota ruimte niet voorziet in een algemeen nationaal beleid voor de problematiek rond bevolkingskrimp. Wel wordt in de Nota Ruimte opgemerkt dat ruimtelijke kwaliteit niet kan worden gewaarborgd in de door bevolkingskrimp getroffen gebieden (VROM, 2006).

Na een aantal Kamervragen en brieven is er een onderzoek gestart naar de ernst van bevolkingskrimp. Dit heeft echter tot op heden niet geleid tot nationaal beleid voor bevolkingskrimp, maar wel tot een aantal initiatieven. Een voorbeeld van een initiatief is het ‘interbestuurlijk actieplan bevolkingsdaling’ (KEI, 2009). Dit plan werd nog in hetzelfde jaar van het bezoek van voormalig minister Van der Laan door de overheid goedgekeurd. Hoewel in het plan wordt vermeld dat bevolkingsdaling op zich geen probleem hoeft te zijn, omdat de overheid verwacht dat het een voorspelbaar en geleidelijk verlopend proces is, werd besloten dat er toch beleidsrichtlijnen nodig waren om provincies en gemeenten te begeleiden bij het schrijven van beleid met betrekking tot bevolkingskrimp.

In paragraaf 3.2 wordt dieper ingegaan op de werking van het ‘interbestuurlijk actieplan bevolkingsdaling’, waarna in paragraaf 3.3 kort wordt ingegaan op het beleid op provinciaal niveau.

3.2 Nationaal beleid

De discussie omtrent krimp is in 2006 gestart door de heer W. Derks, professor aan de universiteit van Maastricht. Alleen duurde het wat langer voordat de overheid het als probleem erkende. Inmiddels is dat wel het geval en wordt er regionaal gewerkt aan beleidsplannen en maatregelen die bevolkingskrimp en de gevolgen ervan in goede banen zouden moeten leiden.

De eerste stap die het Rijk heeft gezet in het proces om bevolkingskrimp aan te pakken was het starten van een onderzoek om de problemen die bevolkingskrimp met zich meebrengt te onderzoeken. Voor dit onderzoek werd het Topteam Krimp, bestaande uit Hans Dijkstal en Jan Mans opgericht. Dit team heeft op verzoek van minister Van der Laan en staatssecretaris Bijleveld de problemen en gevolgen van bevolkingskrimp onderzocht in Parkstad Limburg, Noordoost-Groningen en in Zeeuws-Vlaanderen. De onderzoeken van het Topteam hebben een belangrijke bijdrage geleverd aan de totstandkoming van het ‘interbestuurlijk actieplan bevolkingsdaling’. Daarnaast hebben ze geresulteerd in adviezen met betrekking tot de aanpak van bevolkingskrimp.

Als tweede stap is er, op advies van het Topteam Krimp, een actieplan opgesteld. Dit gebeurde door middel van een samenwerking tussen het rijk, het Interprovinciaal Overleg (IPO) en de vereniging van Nederlandse gemeenten (VNG). Het tweeledige doel van dit actieplan is, enerzijds richting geven aan gezamenlijke acties met betrekking tot de aanpak

van bevolgingskrimp. Dit gebeurt onder andere door het starten van een onderzoek naar de problemen en gevolgen van bevolgingskrimp, die op dit moment in de betreffende regio spelen. Anderzijds het begeleiden van gemeenten bij het schrijven van passend regionaal beleid.

Deze aanpak kan betrekking hebben op een geval waarbij bijvoorbeeld maar één gemeente in de regio wordt getroffen door bevolgingskrimp. In dat geval wordt zo'n gemeente erop gewezen dat er door samenwerking met omliggende gemeenten meer bereikt kan worden en dat krimp op die manier de getroffen gemeente ook kansen kan bieden.

Wordt er echter een hele regio getroffen, zoals in Parkstad Limburg en Oost- Groningen het geval is, dan wordt de aanpak van krimp een ander verhaal. De krimp heeft dan verstrekende gevolgen die de leefbaarheid aantast wat uiteindelijk kan resulteren in leegloop van de regio. Ook in dit proces is samenwerking van belang. Maar, omdat elke regio anders is, is het voor de overheid onmogelijk om een standaardprocedure te ontwikkelen voor de aanpak van krimp. Dit betekent dat de verantwoordelijkheid om de leefbaarheid in een regio op peil te houden in eerste instantie bij de lokale bestuurders ligt.

Maar in beide gevallen ligt volgens het 'interbestuurlijk actieplan bevolgingsdaling' de nadruk op: krimpen met kwaliteit.

Dit was voor de regio's de eerste aanzet om actief beleid te gaan schrijven en om de gevolgen van krimp aan te pakken. Waarbij het volgens het Topteam van belang is dat de rijksoverheid en de provincies de krimpregio's actief ondersteunen.

3.3 Provinciaal beleid

De nationale krimpaanpak is in de vorige paragraaf in een notendop samengevat. Dit 'Interbestuurlijk Actieplan bevolgingsdaling' is echter nog te algemeen om bevolgingskrimp regionaal aan te pakken, daarom is het Provinciaal Actieplan in het leven geroepen. In grote lijnen komt dit neer op het begeleiden en toezicht houden op de beleidsplannen van lokale overheden omtrent krimp. De provincie is hiervoor een ideaal orgaan, dat tussen het Rijk en de gemeenten in staat. Op deze manier zijn ze toch goed op de hoogte van de lokale problematiek, maar zijn ze niet zo sterk als een gemeente met de regio verbonden. Alleen nemen, volgens onderzoek van de Raad voor het openbaar bestuur (Rob) en de Raad voor de financiële verhoudingen (Rfv), de betrokken provincies deze rol nog te weinig opzich. De gewenste rol van de provincie is die waarin zij signalerend, agenderend en sturend optreedt met als eindverantwoordelijkheid dat de gemeenten van de krimpregio in de eigen provincie met elkaar om de tafel gaan zitten en uiteindelijk komen tot regionale woon- en leefbaarheidsplannen (Rob & Rfv, 2008).

De eerste verantwoordelijkheid voor de aanpak van problemen, zoals bevolgingskrimp, ligt bij de gemeenten zelf. De getroffen gemeenten hebben dagelijks te maken met de problematiek en de gevolgen, waardoor het vanzelfsprekend is dat zij in eerste instantie de problematiek in kaart brengen. Dit gebeurt doorgaans door middel van een samenwerkingsverband tussen alle betrokken gemeenten. Aan de hand van een hieruit voortgekomen rapport, worden afspraken gemaakt met betrekking tot de aanpak van bijvoorbeeld bevolgingskrimp. Deze afspraken tussen gemeenten zijn in de praktijk erg kwetsbaar gebleken, omdat hier vaak het eigen gemeentebelang in het gedrang komt met het algemene belang. Het is dus met name in gevallen waarbij gemeenten moeten samenwerken van belang dat de provincie streng toeziet op de naleving van de afspraken (Rob & Rfv, 2008). In deze paragraaf wordt per noordelijke provincie verder ingegaan op het beleid dat ze voeren.

3.3.1 Beleid van de provincie Drenthe

Het landelijke Topteam Krimp heeft alleen de krimpgebieden in Parkstad Limburg, Oost-Groningen en Zeeland onderzocht. Dus niet de provincies Friesland en Drenthe. De reden hiervoor is dat er op het moment van het aanstellen van het Topteam geen sprake was van krimp in Drenthe en Friesland (BRON).

Omdat er in de toekomst in de provincie Drenthe krimp wordt verwacht, heeft de provincie op eigen initiatief enkele onderzoeken gedaan.

In Drenthe is niet alleen de bevolgingskrimp een onvermijdbare ontwikkeling, maar ook de samenstelling van de bevolking zal drastisch veranderen. In Drenthe bedoelt men met deze laatste ontwikkeling de vergrijzing, waar de term 'drenthenieren' naar verwijst. Dit is een ontwikkeling waarbij ouderen na hun pensioen de drukte van de steden verlaten en verhuizen naar het platteland. Omdat Drenthe de meest vergrijsde provincie van Nederland is, mede doordat er in de afgelopen decennia veel gepensioneerden naar Drenthe trokken, is de term drenthenieren ontstaan (Goorman et al., 2006).

In Drenthe is bevolgingskrimp vooral in de oostelijke gemeenten een probleem. In het 'interbestuurlijk actieplan bevolkingsdaling' is dit gebied aangemerkt als anticipeerregio. In een anticipeerregio is bevolgingskrimp nog niet zo heel erg, waardoor er nog tijd is om hierop te reageren, zodat de gevolgen beperkt kunnen worden (provincie Drenthe, 2010). Het onderzoeksbureau Companen heeft voor de provincie Drenthe een onderzoek gedaan naar demografische effecten van bevolgingskrimp op tal van facetten van de samenleving. Het resultaat is een 'kernkanskaart'. Hierop is te zien wat de huidige situatie van een kern is en hoe de kern er in 2020 voorstaat. Het doel van dit onderzoek was inzicht krijgen waar in de provincie knelpunten op gaan treden als gevolg van bevolgingskrimp. Zodat de provincie en gemeenten hier op in kunnen springen door middel van het schrijven van passend beleid (Companen, 2010).

Bij het schrijven van beleid is ook in Drenthe de samenwerking tussen gemeenten van de krimpende regio een belangrijk punt. Of zoals de Provinciale Staten van Drenthe zeggen: 'regionale samenwerking is een absolute must', waarbij de provincie de regierol krijgt toebedeeld (provincie Drenthe, 2010).

Daarnaast is volgens onderzoeksbureau Companen de acceptatie van krimp een belangrijk punt bij het schrijven van beleid voor bevolgingskrimp. Als men de krimp accepteert kan er adequaat worden ingesprongen op de gevolgen. Als krimp eenmaal is ingezet kan het niet meer worden teruggedrongen. Als een provincie of gemeente krimp op dat moment niet accepteert, lopen zij al achter de feiten aan (Companen, 2010).

De krimpregio van Drenthe in het oosten van de provincie ondervindt hinder van de sterke as tussen de steden Groningen en Assen. Deze as en omliggende gebieden groeien sterk, waardoor er zelfs binnen de provincie veel migratie plaatsvindt vanuit het oosten richting deze as. Het is vrij lastig om hierop te sturen en dit te veranderen. Een mogelijkheid is het eerder genoemde verschijnsel 'drenthenieren'. Deze bevolkingsgroep zoeken juist naar rust en zijn dus niet geïnteresseerd in de stedelijke as tussen Groningen en Assen. Op deze manier kan leegstand in kleine kernen worden tegengegaan. Dit zal op den duur echter niet genoeg zijn (Goorman, 2006).

De belangrijkste conclusie uit het rapport is dat de provincie Drenthe zal moeten blijven investeren in zowel de stedelijke as als in de oostelijke krimpregio, waarbij de nadruk moet liggen op de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid. Dit is vooral in de kleine kernen in het krimpgebied van belang. Juist in een krimpregio geldt dat de achteruitgang en verpaupering

tijdig moet worden aangepakt. Gebeurt dit niet dan zal het uiteindelijk de regionale bevolgingskrimp versterken (Companen, 2010).

3.3.2 Beleid van de provincie Friesland

In paragraaf 3.3.1 is ook al aangegeven dat het Topteam Krimp, net als in de provincie Drenthe, geen onderzoek heeft gedaan in de provincie Friesland. Daarom zijn ze ook in provincie Friesland andere projecten met betrekking tot bevolgingskrimp gestart. Want ondanks dat de overheid in Friesland is gestart, wordt vooral het noordwesten van deze provincie wel degelijk door bevolgingskrimp getroffen.

Friesland is echter een moeilijke provincie, althans dit bleek uit gesprekken met verschillende Friese gemeenten en de heer Van Dam, onderzoeker van het Ruimtelijk Planbureau.

Volgens de heer Van Dam zijn er in Friesland nog steeds gemeenten die beweren dat zij geen hinder ondervinden van de krimp en dat ze verwachten dat het ook in de toekomst in hun gemeente niet zo'n vaart zal lopen. De Friese gemeenten blijken behoorlijk 'arrogant' te zijn. Ze zijn overtuigd van hun ligging en aantrekkelijkheid, waardoor ze de ernst van bevolgingskrimp niet in zien. Tegen de tijd dat de gemeenten ineens wel de problemen van bevolgingskrimp gaan ondervinden is het te laat om er nog iets tegen te doen (Friesch Dagblad, 2007).

Desondanks is er in de provincie Friesland een ontwerplab krimp aan de slag gegaan. Het ontwerplab krimp was een initiatief van het kenniscentrum stedelijke vernieuwing (KEI). Zij heeft dit in samenwerking met woningcorporatie Aedes en de bond van Nederlandse architecten (BNA) in Parkstad Limburg, Zeeland en Friesland uitgevoerd (BNA, 2009). Het ontwerplab schrijft niet zozeer een beleidsstrategie voor, maar doet een analyse waaruit aanbevelingen voortkomen voor de aanpak van krimp in een regio. Deze aanbevelingen zijn mogelijke handvatten voor gemeenten en provincies bij het schrijven van beleid. De aanbevelingen zijn echter heel algemeen en gelden voor alle drie de onderzochte regio's. Per provincie zijn er een aantal voorbeelden aangekoppeld, die mogelijk een bijdrage zouden kunnen leveren aan de strijd tegen krimp. Het is aan de provincie en gemeenten zelf wat voor bruikbaar ze hier uit halen. Hier wordt in dit onderzoek niet verder op in gegaan. Naast de aanbevelingen zijn er in het rapport ook een aantal algemene conclusies getrokken, die men van belang acht voor een analyse van bevolgingskrimp (BNA, 2009).

De eerste conclusie is dat krimp moet worden geanalyseerd op meerdere schaalniveaus om een goed beeld te krijgen van de impact van krimp op een regio. Zo kan er zeer lokaal, bijvoorbeeld in een straat, wat leegstand optreden. Dit zal minder grote gevolgen hebben dan dat het een hele wijk of zelfs dorp betreft. De tweede conclusie is dat er geen standaard oplossing is voor de aanpak van krimp. Doordat de gevolgen van krimp overal anders zijn, is ook het BNA ervan overtuigd dat de aanpak van krimp maatwerk is. De derde conclusie is dat het van belang is, om een goede aanpak van krimp te kunnen bewerkstelligen, dat er eerst naar het gebied in zijn geheel wordt gekeken. Welke trends en processen zijn er te onderscheiden en wat voor invloed hebben zijn op het gebied. Als al deze sociaaleconomische, cultuurhistorische en ruimtelijke karakteristieken in kaart zijn gebracht, kunnen ook de problemen en gevolgen van krimp worden ontleed (BNA, 2009).

3.3.3 Beleid van de provincie Groningen

De provincie Groningen is één van de regio's die door het Topteam Krimp is onderzocht. In deze krimpregio heeft het Topteam Krimp de provincie aangesteld als degene die de regie

voert. Hiervoor is door het Topteam een actieplan geformuleerd, waar de regio zich aan dient te houden wanneer zij krimp wil gaan bestrijden. Volgens het Topteam is dit van belang, omdat bevolgingskrimp een sterk bovenregionaal karakter heeft. Daarnaast is het een complex probleem waar veel verschillende beleidsvelden mee te maken hebben. De belangrijkste taken van de provincie zijn in eerste instantie:

- Het bevorderen van samenwerking tussen gemeenten;
- Zorg dragen dat gemeenten (tijdig) anticiperen op krimp;
- Het samenbrengen van de verschillende beleidsvelden;
- Het formeel sturen van de te ondernemen acties;
- Het debat omtrent de consequenties van bevolgingskrimp levendig houden.

De provincie heeft in Groningen vervolgens het krimp gebied opgedeeld in twee regio's, namelijk de regio Eemsdelta en de regio Oost- Groningen. Beide regio's hebben hun eigen stuurgroep, die bestaat uit voornamelijk portefeuillehouders van wonen en voorzieningen. Er worden regelmatig overleggen georganiseerd en de ontwikkelingen rond krimp worden nauwlettend in de gaten gehouden. De provincie heeft hierbij een faciliterende rol. De volgende actie van de overheid, die voortvloeide uit het 'interbestuurlijk actieplan bevolgingskrimp', was het indienen van een aantal initiatieven voor experimenten in krimpregio's. Deze experimenten zijn gericht op de aanpak van de gevolgen van krimp, zoals verpaupering en leegstand van woningen. In de case study wordt dieper in gegaan op het lokale beleid in Oost- Groningen.

Hoofdstuk 4: Het platteland en de relatie met mobiliteit

4.1 Inleiding

Om activiteiten uit te voeren zijn verplaatsingen een primaire levensbehoefte. Wonen en leven op het platteland betekent voor bewoners dat het bereiken van voorzieningen en het ondernemen van activiteiten moeilijker is dan voor inwoners van een stad (Harms, 2008). Bewoners van het platteland zijn vaak aangewezen op het gebruik van een auto, aangezien onder andere het aanbod van openbaar vervoer lager is en fietspaden niet optimaal zijn aangelegd (Goorman, 2008). Om een inzicht te krijgen in mobiliteit en bereikbaarheid op het platteland wordt eerst een beeld worden gevormd van het rurale gebied in het algemeen (paragraaf 4.2). Daarna wordt er in paragraaf 4.3 gekeken naar het begrip mobiliteit. Er zal kort worden ingegaan op de invloed van maatschappelijke ontwikkelingen op mobiliteit en op een aantal subthema's als bereikbaarheid, verplaatsingsgedrag en de relatie tussen mobiliteit en vergrijzing. Tot slot komt het verkeer op het platteland aan bod in paragraaf 4.4.

4.2 Het platteland

Volgens Cloke (2006) is er in Nederland geen sprake meer van echt platteland. De grens tussen stad en het platteland. Ook aan de hand van het landschap is de verdeling tussen stads- & plattelandsgebruik niet meer te maken, omdat er meerdere samenlevingen naast elkaar bestaan en ze het landschap op verschillende manieren gebruiken.

In Nederland heeft het rurale gebied met bedreigingen te maken, die kunnen worden verdeeld in twee soorten gebied. Het eerste gebied dat wordt onderscheiden is het 'pressured' gebied. Dit wil zeggen dat het gebied onder druk staat van een nabij gelegen stad en haar invloeden. De tweede soort wordt het 'remoted' gebied genoemd, deze gebieden zijn meer perifeer en de inwoners trekken er weg (Pacione, 1984). Met betrekking tot bevolgingskrimp is met name de tweede soort interessant, het is alleen een soort stempel voor een heel gebied. Daarom wordt er ook nog gekeken naar de nederzettingen op het platteland. Nederzettingen zijn ongeveer tienduizend jaar voor onze jaartelling ontstaan uit groepsvorming en stamverband. Toen ter tijd veranderde het leven van de mens, er werd omgeschakeld van een bestaan als nomade naar een bestaan als landbouwer. Uit veiligheidsoverweging en vanwege economische redenen, groepeerde men zich in nederzettingen. Met elkaar bebouwde men het land, verzorgde het vee en verdeelden onderling de hieruit verkregen producten. Kortom de landbouw speelt al van oudsher een belangrijke rol op het platteland. In beginsel woonden er dan ook voornamelijk landarbeiders in de dorpen. Na de industrialisatie veranderde dit, naast de landbouwfunctie, kregen veel dorpen onder andere een handelsfunctie en een woonfunctie.

Uiteraard hebben niet alle nederzettingen dezelfde omvang, in een regio is altijd een onderscheid te maken tussen grote en kleine kernen. De onderlinge verhouding van grote en kleinere kernen heeft Walter Christaller in 1933 met de centrale- plaatstentheorie beschreven. De centrale plaatsen zijn de grote kernen waar de voornaamste voorzieningen zijn gevestigd. De omliggende kleinere kernen behoren tot het verzorgingsgebied van de centrale plaats, met andere woorden bewoners van de kleinere kernen gebruiken de voorzieningen in de centrale plaats. De theorie van Christaller is een economische theorie, dit wil zeggen dat economische invloeden zorgen voor de verklaring van de locatie en grootte van een nederzetting. Een dorp wordt met leegloop bedreigd als de diensten in een

dorp niet meer rendabel zijn (Berry & Garrison, 1958). Christaller spreekt in dit geval van een drempelwaarde. Als deze drempelwaarde niet wordt bereikt wordt het dorp met uitsterven bedreigd. In Nederland wordt niet verwacht dat dorpen uitsterven omdat de onderlinge afstanden tussen de kernen hier te klein voor zijn⁷ (Van Wissen, 2010). Wel komt de leefbaarheid onder druk te staan en gaat zelfs achteruit doordat in de kleinere kernen van de noordelijke provincies langzaam maar zeker de voorzieningen verdwijnen. Hierdoor worden de inwoners gedwongen uit te wijken naar grotere/ centrale kernen om in hun behoeften te kunnen voorzien, wat weer een groei van de mobiliteit tot gevolg kan hebben.

4.2.1 Het platteland en vergrijzing

De komende decennia zal het aantal ouderen in de dorpen van de drie noordelijke provincies behoorlijk stijgen. In veel dorpen is het zelfs nu al merkbaar, zegt Rein Hagens, directeur van Wonen Noordwest Friesland, in de Themanieuwsbrief Bevolgingskrimp van Doarpswurk (2010). Volgens Hagens is in zijn werkgebied ooit 80% van de woningen voor gezinnen gebouwd, maar nu bestaat 80% van de vraag naar woningen uit woningen voor één- en tweepersoonshuishoudens. Onder deze huishoudens zijn veel ouderen, waardoor ook de vraag naar seniorenwoningen stijgt (Doarpswurk, 2010). Op termijn zal de woningvoorraad in de dorpen moeten worden geherstructureerd om aan de vraag van de vergrijzing te kunnen voldoen.

Dit laatste heeft betrekking op ouderen die niet hulpbehoevend zijn. Deze groep ouderen is weer een aparte categorie waar een aparte vraag naar voorzieningen uit voortvloeit. Hier probeert de overheid op in te haken door het ontwikkelen van plannen voor woon, welzijn & zorg clusters in middelgrote kernen (Doarpswurk, 2010). Door het ontwikkelen van zo'n cluster ontstaan er kansen voor het voortbestaan van voorzieningen en diensten in een kern, wat weer ten goede komt aan de leefbaarheid. Bij zulke ontwikkelingen speelt ook mobiliteit een belangrijke rol. Mobiliteit zorgt er namelijk voor dat er een goede verbinding is tussen de verschillende clusters onderling, als tussen de clusters en andere (middel)grote kernen (Doarpswurk, 2010). Mobiliteit en de veranderende vervoersvraag van ouderen wordt in paragraaf 4.3 verder behandeld.

4.3 Mobiliteit

Mobiliteit is een veelvuldig gebruikt en complex begrip. Het draagt voor een groot deel bij aan de welvaart en het welzijn van de Nederlandse bevolking. Om deel te kunnen nemen aan de maatschappij en om activiteiten te ondernemen, moeten mensen zich immers verplaatsen (Harms, 2008).

Vanwege het maatschappelijke karakter van mobiliteit, is het interessant om de maatschappelijke ontwikkelingen die een invloed hebben op mobiliteit kort toe te lichten. Harms (2003) noemt in relatie tot mobiliteit de volgende ontwikkelingen:

- *Demografische ontwikkelingen*,
dit wil zeggen een ontwikkeling waarbij de omvang of samenstelling van een bevolking verandert.
- *Economische ontwikkelingen*,
hangen via het persoonlijke inkomen samen met de ontwikkeling van personenmobiliteit
- *Ruimtelijke ontwikkelingen*,

⁷ Interview afgenomen op 28 mei 2010.

hiermee wordt het effect op mobiliteit bedoeld van de ruimtelijke scheiding tussen wonen, werken en voorzieningen. Ook speelt de mate waarin een regio verstedelijkt en rol.

- *Sociaal- Culturele ontwikkelingen*, zoals bijvoorbeeld de toename van het aantal huishoudens door veranderende gezinssamenstelling. Het zijn ontwikkelingen die ten grondslag liggen aan het mobiliteitsgedrag van mensen.

Hier is volgens de mobiliteitsbalans van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (Van Beek, 2007) nog een ontwikkeling aan toe te voegen, namelijk

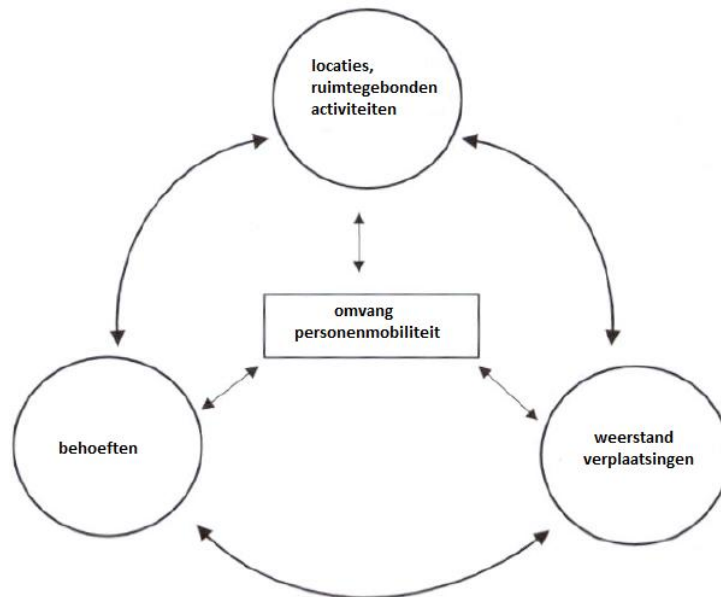
- *Technische ontwikkelingen*, de afgelopen decennia is de techniek enorm vooruit gegaan, waardoor de vervoersmiddelen veel geavanceerder zijn geworden en bijvoorbeeld grotere afstanden kunnen afleggen in een kortere tijd.

Van de bovenstaande ontwikkelingen hebben met name de demografische ontwikkelingen van oudsher een grote invloed gehad op de mobiliteitsontwikkeling. Dit is onder andere gebleken uit de al eerder genoemde mobiliteitsbalans van 2007. Hierin wordt aangegeven dat de groei van het aantal reizigerskilometers tussen 1995 en 2005 voor zestig procent te verklaren is door bevolkingsgroei, ofwel demografische ontwikkelingen (Van Beek, 2007). De overige veertig procent wordt verklaard door een combinatie van de verschillende ontwikkelingen die aan het begin van deze paragraaf zijn behandeld. Voorbeelden zijn een toename van het inkomen van een individu, waardoor er meer geld kan worden uitgegeven aan reizen. Of technische ontwikkelingen, waardoor auto's verder en langer kunnen rijden op één tank benzine (Van Beek, 2007).

Los van alle achterliggende ontwikkelingen kan het begrip mobiliteit ruw verdeeld worden in goederenmobiliteit en personenmobiliteit. Omdat in dit onderzoek alleen wordt ingegaan op personenmobiliteit, zal goederenmobiliteit niet verder besproken worden.

Personenmobiliteit komt in een notendop neer op de interactie tussen vraag en aanbod van persoonsverplaatsingen (RWS/ AVV, 2006). In figuur 4.1 is schematisch weergegeven hoe de omvang van de personenmobiliteit tot stand komt.

Vervolgens is personenmobiliteit te verdelen in individueel en collectief vervoer (Van Wee & Dijkstra, 2002). Met individueel vervoer wordt bedoeld dat een vervoermiddel wordt gebruikt om een specifieke vervoerswens te vervullen. Dit kan de vervoerswens zijn van een individu, maar ook die van een gezamenlijk reizende groep. In het geval van collectief vervoer wordt het gekozen vervoermiddel gedeeld met anderen, waarbij van belang is dat deze personen niet als groep met elkaar reizen, ofwel de personen hebben niet hetzelfde begin- en eindpunt (Niekerk, 2009).



Figuur 4.1: Factoren die de omvang van personenmobiliteit bepalen. Bron: Niekerk, 2009⁸.

Naast de verdeling tussen individueel en collectief vervoer kan er ook gesproken worden in termen van besloten en openbaar vervoer. Besloten openbaar vervoer is een vorm van vervoer waar niet iedereen ongelimiteerd toegang toe heeft. Het is vorm van vervoer die alleen door individuen of individuele groepen kan worden gebruikt. Openbaar vervoer is een vorm van vervoer die wel voor iedereen toegankelijk is en volgens de wet ook voor iedereen toegankelijk moet zijn⁹ (Niekerk, 2009). Deze categorieën van vervoer zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden, hetgeen in figuur 4.2 schematisch is weergegeven.



Figuur 4.2: Overzicht van categorieën van personenvervoer. Bron: Niekerk, 2009¹⁰.

⁸ In College 5, van het vak Verkeer en Mobiliteit, behandeld door mevrouw F. Niekerk in collegejaar 2009-2010.

⁹ In College 5, van het vak Verkeer en Mobiliteit, behandeld door mevrouw F. Niekerk in collegejaar 2009-2010.

¹⁰ In College 5, van het vak Verkeer en Mobiliteit, behandeld door mevrouw F. Niekerk in collegejaar 2009-2010.

Drie begrippen waar mobiliteit nauw mee verweven is, zijn: bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Volgens Van der Stoep & Kee (1997) zijn deze begrippen te zien als de externe criteria van mobiliteit en mobiliteitsgroei.

Mobiliteitsgroei is een omstreden begrip, dat niet gemakkelijk te definiëren is. Als men mobiliteitsgroei omschrijft als de toename van het aantal verplaatsingen, dan is dit niet volledig. Als bijvoorbeeld een bepaald persoon in Amsterdam woont en werkt, dan is dit één verplaatsing van zijn huis naar zijn kantoor. Stel nu dat de persoon naar Almere verhuist, maar nog steeds in Amsterdam werkt. Er is dan nog steeds sprake van één verplaatsing naar zijn werk, alleen is de afstand veel groter geworden. Met andere woorden, het aantal verplaatsingen is gelijk gebleven maar de mobiliteit is wel enorm toegenomen.



Figuur 4.3: Schema ter illustratie van het begrip mobiliteitsgroei. Bron: Munsterman, 2010¹¹.

De belangrijkste oorzaken voor mobiliteitsgroei zijn (AVV, 1997):

- Bevolkingsgroei, ofwel een groeiend aantal verplaatsende personen;
- toename in afstand per verplaatsing (met name op het gebied van woon- en werkverkeer)
- steeds wijder verspreid verplaatsingspatroon;
- groei in het aantal verplaatsingen per persoon.

Tussen 1985 en 2002 is de mobiliteit van de Nederlandse bevolking (van 12 jaar en ouder) met 30% toegenomen. Van de totale mobiliteit in 2008, nemen de verplaatsingen per auto 55% voor hun rekening, de fiets 25% en het openbaar vervoer 5%. De overige 10% van de verplaatsingen werden te voet gemaakt (Olde Kalter et al, 2010).

De mobiliteitsgroei wordt voornamelijk veroorzaakt door bevolkingsgroei. De bevolkingsgroei wordt op haar beurt weer beïnvloed door demografische en/of economische factoren. Een voorbeeld van een verband tussen economische factoren en mobiliteitsgroei is dat de afgelopen jaren de afstanden tussen de woon en werk locatie groter is geworden doordat er een stijging was van de arbeidsparticipatie. Daarnaast speelde bijvoorbeeld ook de voorschrijdende techniek een belangrijke rol. Auto's konden steeds hogere snelheden behalen en grotere afstanden afleggen. Een ander effect van de technische vooruitgang is dat er op hoog tempo wegen werden aangelegd, waardoor de afstanden die men aflegt steeds groter worden (AVV, 1997).

De tegenhanger van mobiliteitgroei is vervoersarmoede. Met vervoersarmoede wordt de afwezigheid van mobiliteit omschreven. Dit treedt op als een persoon niet volledig kan deelnemen aan de maatschappij doordat er simpelweg niet genoeg mogelijkheden zijn voor die persoon om zich te verplaatsen. Dit kan grote (sociale en economische) gevolgen hebben, met name op het platteland (Olde Kalter et al., 2010).

¹¹ Schema opgesteld naar aanleiding van een scriptie bespreking bij Goudappel Coffeng met dhr. J.V.Munsterman, 20-08-2010.

4.3.1 Bereikbaarheid

Het begrip bereikbaarheid is in de bovenstaande paragraaf al genoemd. Het is een belangrijk onderdeel van mobiliteit. Bereikbaarheid vormt namelijk de basis voor een verplaatsing en aangezien mobiliteit draait om verplaatsingen, zijn de begrippen sterk met elkaar verbonden (Van Wee & Dijst, 2002).

Van Wee & Dijst (2002) omschrijven bereikbaarheid als: “de mate waarin mensen activiteiten op verschillende plekken uitoefenen en de mate waarin goederen tussen diverse locaties kunnen worden vervoerd”. Dit komt in grote lijnen overeen met de definitie van Schoemaker (2002). Hij omschrijft bereikbaarheid als: "Bereikbaarheid is een locatiegebonden begrip. Het geeft aan hoeveel potentiële gebruikers van de op die locatie aanwezige activiteitsruimten binnen een bepaalde afstand, meestal uitgedrukt in verplaatsingstijd, aanwezig kunnen zijn". Met verplaatsingsweerstand wordt de hoeveelheid moeite bedoeld die het kost om een afstand te overbruggen, of met andere woorden om te verplaatsen. Het is een combinatie van reistijd, reiskosten en factoren als verkeersveiligheid. Hieruit is af te leiden dat de mobiliteit zal toenemen, als de verplaatsingsweerstand laag is (Van Wee & Dijst, 2002).

4.3.2 Verplaatsingsgedrag

Uit het begin van paragraaf 4.2 blijkt dat mobiliteit draait om verplaatsingen, daarom is het van belang om het verplaatsingsgedrag kort toe te lichten. Van Wee & Dijst (2002) zeggen hierover dat: “het deelnemen aan verplaatsen geen doel op zich is, maar dat het nut van verplaatsen wordt ontleend aan de activiteiten die men elders kan ontplooiën”. Met andere woorden, als een persoon een keuze moet maken tussen twee even aantrekkelijke bestemmingen, waar als kanttekening bij wordt vermeld dat de ene bestemming op één kilometer afstand ligt en de andere op tien kilometer, zal de persoon in kwestie naar alle waarschijnlijkheid kiezen voor de bestemming die op één kilometer afstand ligt (Van Wee & Dijst, 2002).

Dit geeft aan dat het verplaatsingsgedrag van individuen een afgeleide is van een persoonsgebonden keuzeverzameling. Deze keuzeverzameling omvat alle alternatieven waar het individu uit kan kiezen op het moment dat hij een verplaatsing overweegt.

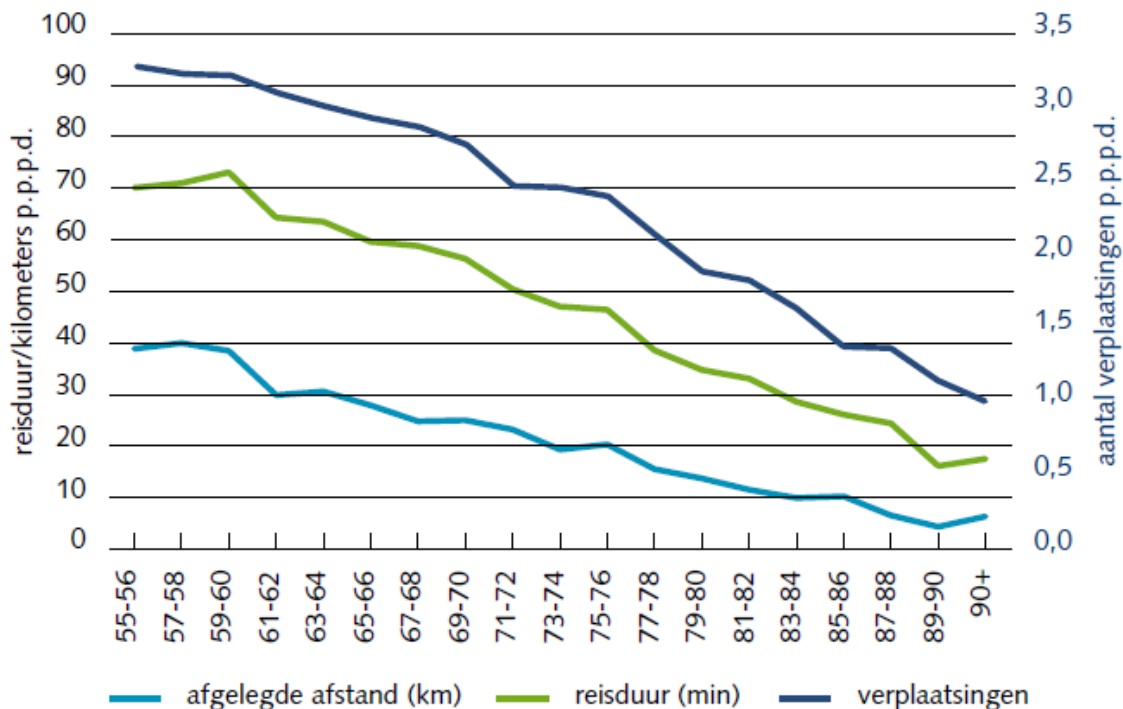
4.3.3 Mobiliteit en vergrijzing

In paragraaf 2.5 is al uitgebreid ingegaan op het verschijnsel vergrijzing. In deze paragraaf wordt de relatie tussen mobiliteit en vergrijzing behandeld. Omdat men verwacht dat in 2020 ongeveer 20% van de Nederlandse bevolking de 65- jarige leeftijd heeft bereikt, is het niet ondenkbaar dat dit gevolgen heeft voor de mobiliteit. De groep ouderen van de toekomst zal langer leven, langer gezond blijven en vitaler zijn dan de ouderen van nu (Jorritsma & Olde Kalter, 2008).

Het vermogen om als persoon te kunnen verplaatsen wordt vaak in verband gebracht met vrijheid, uithuizige activiteiten en bepaalde keuzes. Uit onderzoek, in zowel Australië als in Nederland, is gebleken dat voor 65- plussers de auto het favoriete vervoermiddel is om zich te verplaatsen (Whelan et al., 2006; Jorritsma & Olde Kalter, 2008).

In vergelijking met de jaren '90 is het rijbewijs bezit van 65- plussers behoorlijk toegenomen. Tegenwoordig heeft 83% van de oudere mannen een rijbewijs, dit is een stijging van 8% in tien jaar. Met name de stijging van het rijbewijsbezit onder oudere vrouwen is fors.

Tegenwoordig beschikt 46% van alle vrouwen boven de 65jaar een rijbewijs, terwijl dit tien jaar geleden nog maar 29% was (Jorritsma & Olde Kalter, 2008). Dit verschil tussen rijbewijs bezit in de jaren '90 en nu is volgens Jorritsma & Olde Kalter (2008) te verklaren door generatie- effecten. Dit wil zeggen dat de oudere senioren groep, de 75- plussers, is opgegroeid in een tijd waarin auto- en rijbewijsbezit nog niet voor iedereen was weggelegd. Terwijl de groep die nu tussen de 55 en 64 jaar is, juist wel is opgegroeid in een periode waarin auto- en rijbewijsbezit normaal was en zelfs enorm toenam. Verwacht wordt dat deze laatste groep dan ook tot op hogere leeftijd nog zelf zal autorijden. Ondanks het toenemende autobezit onder ouderen, worden de afstand en de frequentie van de verplaatsingen minder ten opzichte van nu, dit is in figuur 4.1 te zien. Ook mijden ouderen bij het verplaatsen de ochtend- en avondspits (Jorritsma & Olde Kalter, 2008).



Figuur 4.4: Verplaatsingen, afgelegde afstand en reisduur van ouderen. Bron: Jorritsma & Olde Kalter, 2008.

In figuur 4.4 is te zien dat de mobiliteit minder wordt naarmate een hogere leeftijd wordt bereikt. Zo wordt het aantal verplaatsingen minder. Personen van 55 jaar maken per persoon nog iets meer dan drie verplaatsingen per dag, terwijl dit bij 85- plussers nog maar rond de één keer per dag ligt. Deze verschuiving is ook weergegeven voor de afgelegde afstand en de reisduur. Er is te zien dat voor alle categorieën een daling optreedt naarmate de leeftijd toeneemt.

Wat in figuur 4.4 niet verwerkt is maar wat wel het geval is, is dat ouderen de ochtendspits meestal mijden. Maar dat ze na een dagactiviteit vaak rond de avondspits weer huiswaarts gaan. Rond de avondspits signaleren, zowel de ANWB als de Verkeersinformatiedienst, een behoorlijke toename van de filedruk door de zogenaamde 'seniorenfiles' (Telegraaf, 2008).

Voor de toekomst wordt verwacht dat ouderen zich nog minder vaak tijdens de ochtendspits zullen gaan verplaatsen. Maar doordat ze meer naar de perifere en landelijk gelegen delen

van Nederland gaan verhuizen, zullen ze zich nog vaker en verder gaan verplaatsen (Jorritsma & Olde Kalter, 2008).

Volgens het Welvaart en Leefomgeving (WLO) scenario van de Nederlandse planbureaus zal in 2020 de groep 65- plussers ongeveer 8.6% van de totale mobiliteitsgroei (18,4%) voor haar rekening nemen, dit is ongeveer de helft en dus een aanzienlijk deel. Deze mobiliteitsgroei komt vooral voort uit de toename van het autogebruik, zowel als bestuurder als passagier. Het gebruik van het openbaar vervoer onder ouderen zal ook toenemen. Dit zijn alleen relatief kleine aantallen, waardoor het effect op de vervoermiddelverdeling onder de Nederlandse bevolking te verwaarlozen is.

Wat belangrijk is, met betrekking tot de relatie tussen mobiliteit en vergrijzing, is dat er andere maatregelen moeten worden genomen om te zorgen dat ook 65+- ers een bepaalde basismobiliteit hebben. Dat wil zeggen dat ze moeten zich kunnen verplaatsen, als ze dit willen. Dit heeft wel meer betrekking op het openbaar vervoer, maar dan nog moet het niet zo zijn dat ouderen de deur niet meer uitkomen omdat er geen bussen meer rijden. Bij een ontwikkeling als vergrijzing speelt dit onderwerp een belangrijke rol, omdat ouderen over het algemeen veel minder mobiel zijn qua lopen enz, waardoor bijvoorbeeld de bushaltes in de buurt moeten zijn of het Openbaar Vervoer moet per afroep beschikbaar zijn¹² (Olde Kalter, 2010).

4.4 Verkeer op het platteland.

Net als in de rest van Nederland, groeit ook op het Nederlandse platteland de mobiliteit. De voornaamste reden hiervoor schrijft het ministerie van Verkeer & Waterstaat (V&W) toe aan het toegenomen autobezit. Mensen in de landelijk delen van Nederland hebben vaker één of meerdere auto's dan stadsbewoners. Uit onderzoek van Harms (2008) is gebleken dat één op de drie huishoudens op het Nederlands platteland twee of meer auto's heeft, terwijl dit voor de overige Nederlandse huishoudens bij één op de vijf gezinnen het geval is.

Naast het feit dat bewoners op het platteland meer auto's bezitten, blijkt dat ze ook per persoon meer kilometers afleggen dan stedelingen. Het enige dat niet verschilt is de reistijd. Op het platteland legt men misschien wel langere afstanden af, maar dit gebeurt ook sneller, omdat het er simpelweg minder druk is. Terwijl in de stedelijke gebieden men, vanwege de drukte, relatief langer onderweg is over kortere afstanden (Harms, 2008). Grofweg kunnen er drie soorten vervoersmiddelen worden onderscheiden. De auto, het openbaar vervoer (OV) en de brommer of fiets. Het gebruik van deze vervoersmiddelen wordt hieronder kort toegelicht.

De auto speelt op het platteland een belangrijke rol. Uit onderzoek van Harms (2008) is gebleken dat op het platteland 80% van de totaal afgelegde kilometer met de auto wordt afgelegd. In zeer verstedelijkte gebieden is dit 60%.

Daarnaast is er gebleken dat maar 10% van de ondervraagde mensen op het Nederlandse platteland geen auto heeft. In het onderzoek van Harms (2008) correspondeert dit met 1400 huishoudens. Hiervan is 86% niet in het bezit van een rijbewijs en dus volledig afhankelijk van anderen en het openbaar vervoer. Daarnaast is van de 1400 huishoudens 75% alleenstaand, waarvan weer de helft, dus ongeveer 37%, uit alleenstaande vrouwelijke 65-plussers bestaat.

¹² Interview afgenomen op 9 juni 2010.

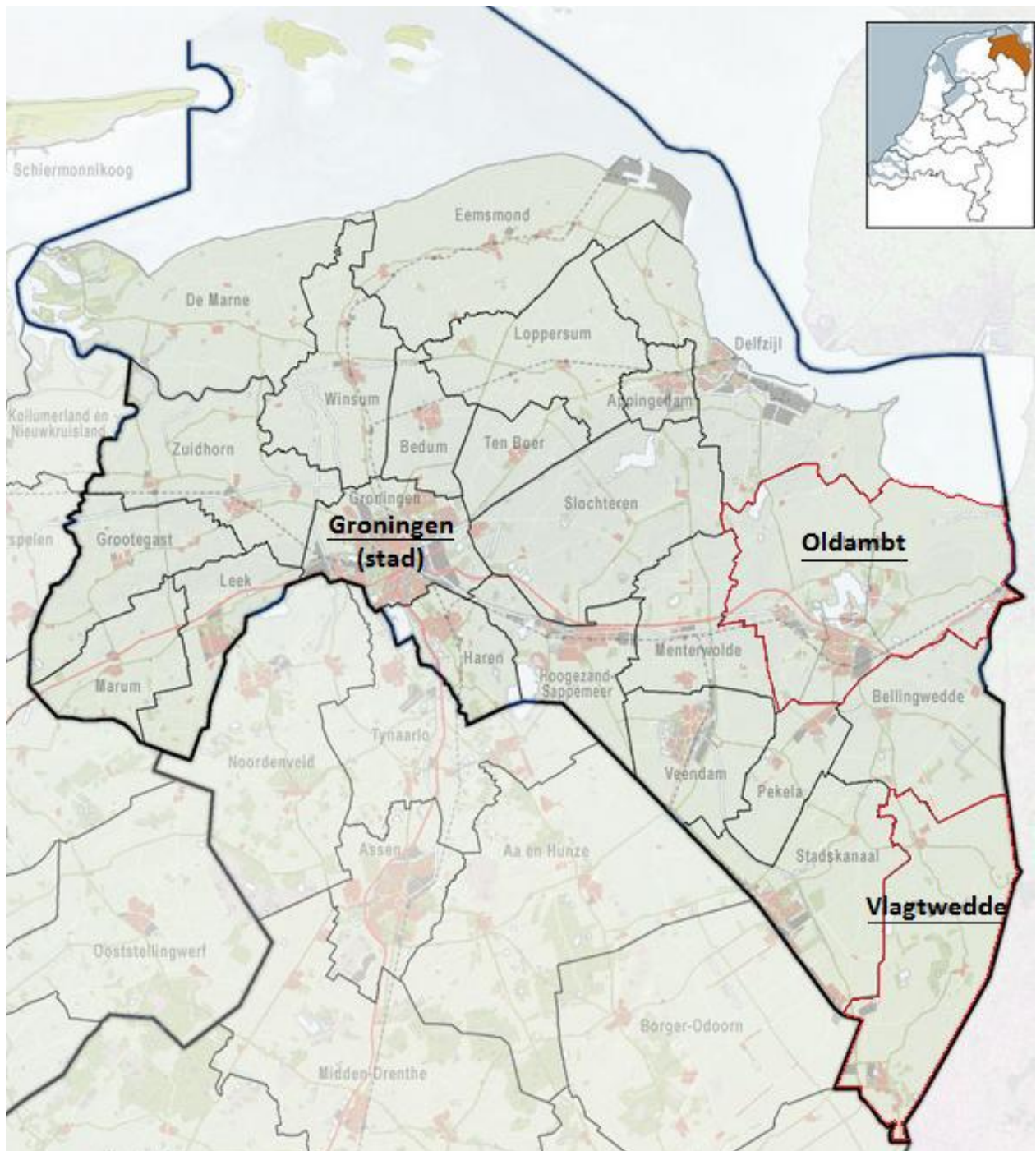
Op het platteland is het OV al jaren een punt van discussie. Voor OV geldt hoe ruraler het gebied, des te minder men van het OV gebruik maakt (Harms, 2008). Daarnaast is het OV gebruik tussen 1995 en 2003 in heel Nederland afgenomen (VROM, 2006). Dus is het ook niet vreemd dat dit op het platteland nog meer te merken is dan in de stedelijke regio's van Nederland. Op het platteland is bijvoorbeeld het busgebruik tussen 1994 en 2006 met meer dan 40% gedaald, dit vertaalt zich in een afname van het aantal haltes en in de lengte van het netwerk van de lijndiensten. Ook de ritfrequentie en overstapmogelijkheden zijn in de loop der jaren afgenomen (Harms, 2008).

Toch is de afname van het OV in de rurale delen van Nederland geen nieuw fenomeen. Na de Tweede Wereldoorlog werd het langzaam maar zeker voor alle lagen van de bevolking mogelijk om een auto te bezitten. Dat dit autobezit toenam was te zien aan de aantallen busreizigers in de landelijke gebieden, dit neemt namelijk al sinds 1960 af (Harms, 2008). Doordat veel mensen op het platteland over een auto kunnen beschikken zijn ze zelfstandiger en niet of in ieder geval minder afhankelijk van het OV. Desondanks woont 90% van de Nederlanders, zowel op het platteland als in de stad, op minder dan vijfhonderd meter van een OV- halte (VROM, 2006).

Zoals het een echt fietsland betaamt heeft in Nederland bijna elk huishouden wel de beschikking over een fiets. Al is de fiets op het platteland duidelijk minder populair dan in de stad. Dit wordt toegeschreven aan het feit dat de meeste afstanden op het platteland te groot zijn. Daarbij komt dat het niet overal veilig is om te fietsen. Er zijn meestal geen fietspaden, waardoor men op de normale weg moet fietsen. Dit heeft niet altijd de voorkeur. Vanwege de relatief grote afstanden is de brommer wel populair op het platteland. De voornaamste reden hiervoor is dat het veel goedkoper is dan autobezit, terwijl het toch heel zelfstandig is (Harms, 2008).

Uit de Nota Mobiliteit komt naar voren dat door de overheid de auto als ideaal vervoermiddel wordt gezien op het Nederlandse platteland. Al vindt de overheid het OV ook belangrijk. Er moet namelijk ten alle tijden een goede verbinding zijn tussen woonplaats en werklocaties en voorzieningen (VROM, 2006). Ook voor degenen die niet over een auto beschikken of mensen die niet in eigen vervoer kunnen voorzien. De overheid streeft naar kostendekking van het OV, met als gevolg dat er, in de regio's waar de kosten amper of niet worden gedekt, minder frequent wordt gereden of dat er zelfs buslijnen verdwijnen. De regio's die hierdoor bedreigd worden liggen in de perifere delen van Nederland (Harms, 2008).

Case Study



Figuur 5.1: Referentiekaart van de provincie Groningen, incl gemeenten. Bron: wikipedia, 2010.

Hoofdstuk 5: Case study bevolgingskrimp & mobiliteit.

5.1 Inleiding

Dit onderzoek is gericht op twee gemeenten in Oost-Groningen, namelijk de gemeente Oldambt en de gemeente Vlagtwedde, zie figuur 5.1.

De gemeente Oldambt bestaat pas sinds 1 januari 2010, toen de gemeenten Scheemda, Reiderland en Winschoten fuseerden. De gemeente is grotendeels gelegen op kleigrond en heeft op economisch gebied vanaf 1800 altijd te maken gehad met voorspoed. De zeeklei bleek erg vruchtbaar en de welvaart nam toe. Op 1 januari 2010 telde de gemeente Oldambt 39.468 inwoners. De gemeente Oldambt kent 15 kerndorpen en diverse kleinere dorpen, daarnaast ligt de gemeente aan de snelweg A7 die van de stad Groningen naar Duitsland loopt.

De gemeente Vlagtwedde bestaat in zijn huidige vorm en naam al veel langer dan de gemeente Oldambt. De gemeente bestaat uit 54 dorpen en gehuchten, waaronder vier kerndorpen: Bourtange, Sellingen, Ter Apel en Vlagtwedde. Op 1 januari 2010 telde de gemeente Vlagtwedde 16.261 inwoners. De gemeente heeft een gunstige ligging ten opzichte van de steden Emmen, Groningen en Assen. Daarnaast zijn er directe aansluitingen op de Duitse Bundesautobahn A31.

Als naar Oost-Groningen in geheel gekeken wordt, wordt het gebied gekenmerkt door een goede economische situatie. Met name in de centrumgemeenten is er een groei van de zakelijke dienstverlening, informatie en communicatietechnologie. Maar ook de landbouwsector draait nog steeds goed. De meest voorkomende soorten landbouw in het gebied zijn (zetmeel)aardappelen en graan, maar ook zijn er melkveehouderijen, boerderijen met boomteelt en boerderijen met akkerbouw in combinatie met varkens- en pluimveehouderij te vinden (Provincie Groningen, 2009).

Naast de bovenstaande sectoren is er ook nog een andere belangrijke sector, namelijk de sector 'toerisme en recreatie'. Een grote drijfveer op dit gebied is de ontwikkeling van de Blauwe Stad. Veel omliggende dorpen hebben hier goed op ingespeeld (Blauwe Stad, 2009). Een voorbeeld hiervan is 'Het blauwe lint', dit is een vereniging waar ondernemers uit de omliggende dorpen rond de Blauwe Stad lid van kunnen worden. Als vereniging worden er vervolgens activiteiten georganiseerd, maar worden er ook nieuwe plannen richting gemeenten en de provincie Groningen geïnitieerd (VVV Groningen, 2009).

Ondanks deze redelijk voortvarende economische situatie blijft de bevolgingskrimp een bedreiging voor het gebied. Uit het theoretische deel is op te maken dat er al een aantal onderzoeken zijn gedaan naar bevolgingskrimp, de gevolgen van bevolgingskrimp op dorpsniveau bleven echter tot op heden onderbelicht. In de twee hierop volgende hoofdstukken is er wel op dit niveau naar bevolgingskrimp gekeken. In Hoofdstuk 5 wordt achtereenvolgens ingegaan op: de ontstaansgeschiedenis van de dorpen, het voorzieningenniveau, de lokale bevolgingskrimp, mobiliteit en het gemeentelijk beleid met betrekking tot de twee laatst genoemde onderwerpen. In hoofdstuk 6 komen vervolgens de meningen van bewoners met betrekking tot de bovenstaande onderwerpen uitgebreid aan bod.

In hoofdstuk 1 en aan het begin van deze paragraaf is al aangegeven dat de case study is gericht op twee gemeenten in het oosten van de provincie Groningen. Zoals in hoofdstuk 1

al te lezen was is de provincie Groningen gekozen omdat er in deze provincie de komende jaren bevolgingskrimp wordt verwacht. De keuze voor de gemeenten Oldambt en Vlagtwedde is gemaakt op basis van het feit dat het CBS de gemeenten beiden aanmerkt als laagstedelijk zijn. En omdat de gemeenten in een (toekomstig) krimpgebied liggen. Vervolgens is binnen de twee gemeenten onderscheid gemaakt tussen een dorp dat een attractie heeft en een dorp dat dit niet heeft. De reden hiervan is om te onderzoeken of het bezitten van een 'attractie' betekent dat er minder bevolgingskrimp is in het dorp. En om te bepalen of de 'attractie' invloed heeft op de mobiliteit, met name op het openbaar vervoer. Onder een 'attractie' wordt in dit geval geen groot winkelcentrum bedoeld, zoals bijvoorbeeld Winschoten, maar een voorziening die bedoeld is om bepaalde groepen aan te trekken. De twee geselecteerde dorpen met een 'attractie' zijn Bad Nieuweschans (gemeente Oldambt) en Bourtange (gemeente Vlagtwedde). Bad Nieuweschans beschikt over een kuurcentrum, te weten het Fontanabad en Bourtange is een in ere hersteld vestingstadje.

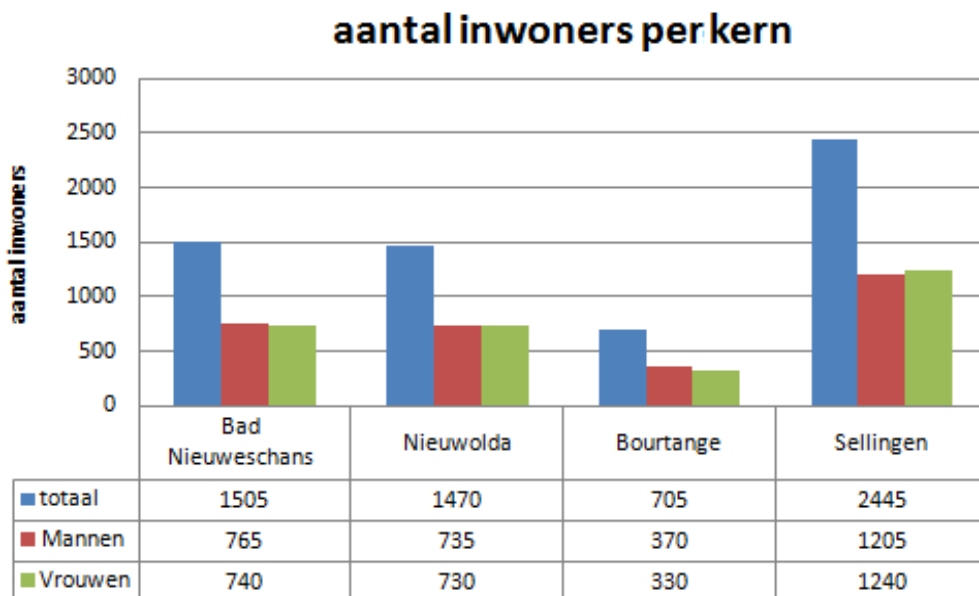
De andere twee dorpen die zijn geselecteerd, worden getypeerd door de afwezigheid van een 'attractie'. Ze hebben zelf weinig of geen voorzieningen meer en zijn op bepaalde vlakken afhankelijk van nabijgelegen kernen. De eerste tekenen van bevolgingskrimp dienen zich aan, al zijn ze nog niet overduidelijk. De dorpen die in deze categorie zijn geselecteerd zijn Nieuwolda (gemeente Oldambt) en Sellingen (gemeente Vlagtwedde).

In de hierop volgende paragrafen wordt verder ingegaan op de dorpen en hun ontstaanswijze (paragraaf 5.2). In paragraaf 5.3 wordt nader gekeken naar de voorzieningen binnen de dorpen, waarna in paragraaf 5.4 de scope wordt verbreed en naar voorzieningen in de omliggende dorpen en bereikbaarheid van de dorpen wordt gekeken. Als laatste komt in paragraaf 5.4 het beleid van de gemeenten, met betrekking tot bevolgingskrimp en mobiliteit aan bod.

5.2 Ontstaansgeschiedenis van de dorpen.

Alvorens tot de bespreking van de ontstaansgeschiedenis van de dorpen wordt overgegaan wordt eerst nog gekeken naar het inwonertal. Ter verduidelijking wordt nog vermeld dat de eerste twee dorpen, Bad Nieuweschans en Nieuwolda, in de gemeente Oldambt liggen. De andere twee dorpen, Bourtange en Sellingen, liggen in de gemeente Vlagtwedde. Verder wordt uit figuur 5.2 duidelijk dat qua inwoners Sellingen het grootste dorp is en Bourtange het kleinst. Bad Nieuweschans en Nieuwolda zitten er qua inwoners precies tussen in en ontlopen elkaar ook onderling niet veel.

Het enige dorp waar meer mannen dan vrouwen wonen is Sellingen. Hoe dit is ontstaan is niet te achterhalen. In de andere drie kernen wonen er meer mannen dan vrouwen, al is dit verschil in Nieuwolda minimaal.



Figuur 5.2: Aantal inwoners per kern op 1 januari 2010. Bron: CBS, 2010.

Nieuweschans

De huidige naam van het dorp bestaat nog niet lang. Tot maart 2009 heette het dorp gewoon Nieuweschans, het voorvoegsel 'Bad' is toegevoegd om het meer de allure van een kuuroord te geven, met de achterliggende gedachte het kuurcentrum 'Fontana Bad' meer op de kaart te zetten.

De historie van Nieuweschans gaat terug tot 1628 en wijkt af van alle andere kleidorpen in de directe omgeving. In het jaar 1628 gaf stadhouder Ernst Casimir van Nassau opdracht om op de dijk van de Dollard een vesting te bouwen die ter vervanging van de Oude Schans moest dienen. Van origine had het vestingdorp de voor vestingen uit dit tijd traditionele vijfhoekige vorm omringd door wallen en grachten. De vesting van Bourtange, waar later nog op terug wordt gekomen, is hier ook een voorbeeld van. In het geval van Nieuweschans werd de vesting rond 1900 afgebroken (Website Nieuweschans, 2009).

In 1975 begon Nieuweschans aan een nieuw tijdperk, want volgens een wetenschapper zat er geneeskrachtig water in de bodem onder het dorp. Het idee om van het dorp een Kuuroord te maken was geboren. Na de nodige onderzoeken bleek er een enorme zoutkoepel, met zout & mineraal rijk water, in de bodem onder het dorp te zitten. Na testen bleek dit geschikt om te gebruiken in een kuuroord, wat leidde tot de opening van het eerste kuurbad in 1985. Dat de formule succes had blijkt uit het feit dat er tegenwoordig nog steeds een kuurbad in het dorp is gevestigd. Het Fontanabad trekt jaarlijks meer dan 200.000 gasten (Website Nieuweschans, 2009).

Nieuwolda

Nieuwolda ligt in de gemeente Oldambt ten oosten van de stad Groningen. Het is van origine een lintdorp gelegen aan de N362, de provinciale weg tussen Winschoten en Delfzijl. Het dorp is ontstaan op de plaats waar ooit een kade van de rivier de Dollard lag. In eerste instantie, zo rond 1500, was er alleen sprake van een soort gehucht wat ook wel Toppelhuysen (ofwel 'groepje huizen') of Midwolderhamrik werd genoemd. In 1545 werd een nieuwe zeedijk aangelegd om de Dollard te bedwingen, het eerder besproken gehucht groeide. Pas een eeuw later, toen het Termunterzijldiep werd aangelegd, kreeg het gehucht

meer de vorm van een dorp (Website Nieuwolda, 2010). Langzaam maar zeker werd er rond Nieuwolda door inpoldering steeds meer land teruggewonnen op de Dollard. Het land dat droog kwam te liggen bevatte erg vruchtbare klei. Waardoor Nieuwolda halverwege de zeventiende eeuw de bijnaam 't Golden Hamrik kreeg. Nieuwolda was altijd een lintdorp, een voor kleigronden kernmerkende vorm voor dorpen. In het dorp bevonden zich grote herenboerderijen en kleine arbeiderswoningen wat kenmerkend is voor de streek. In de loop der tijd zijn er echter woonwijken langs het lint ontwikkeld, waardoor de originele structuur uit zijn verband is gerukt.

Bourtange

De rijke historie van het dorp Bourtange gaat terug tot 1580. In 1580 werd door Willem van Oranje opdracht gegeven een vesting te bouwen om de bevoorradingsroute vanuit Duitsland richting de stad Groningen te blokkeren. Deze route liep over een zandrug, ook wel tange genoemd, in het hoogveengebied van de Bourtanger moor. In 1594 werd de vesting onderdeel van de grensverdediging van de drie noordelijke provincies Groningen, Friesland en Drenthe.

In de loop der jaren werd de vesting onder andere in 1655 en in 1672 versterkt, tot hij in 1742 zijn grootste omvang bereikte. Doordat het moeras waar de vesting in was gebouwd langzaam opdroogde en omdat het geschut steeds geavanceerder werd, nam het militaire belang van de vesting na 1742 af. Uiteindelijk werd de vesting in 1851 officieel opgeheven en Bourtange werd omgevormd tot een agrarisch dorp. De grachten werden gedempt en als losse percelen verkocht. Hetzelfde gold voor de militaire gebouwen. Naast de landbouw floreerde lange tijd ook de handel met Duitsland. Dit laatste veranderde echter na de Tweede Wereldoorlog. Aan de handel met Duitsland was een einde gekomen en Bourtange werd getroffen door ontvolking en vergrijzing. Om Bourtange weer een economische impuls te geven werd gezocht naar een oplossing. Deze werd gevonden in de vorm van een toeristische attractie. In 1967 is de gemeente Vlagtwedde begonnen met het herbouwen van de oude vesting zoals hij er in 1742 uit moet hebben gezien. Dit project is in 1992 afgerond en de gerestaureerde vesting is tegenwoordig een goed lopende toeristische attractie. Daarnaast wonen er ook nog 50 inwoners (Abrahamse et al., 1996).

Sellingen

Sellingen is een zogenaamd esdorp of brinkdorp, dit is een veel voorkomende vorm voor dorpen die op zandgrond zijn ontstaan. Een esdorp bestond uit een dorpskern waar een aantal boerderijen om heen waren gebouwd. Tussen de boerderijen lagen soms één of meerdere weilanden, die men ook wel brinken noemde. Het dorp werd omringd door bouwland, met daarbuiten de zogenaamde woeste gronden waarop de schapen graasden. Het akkerland, ofwel de essen, lagen vaak op hoger gelegen zandrug. De huizen werden meestal tot aan deze zandrug gebouwd. Dit was ook in Sellingen het geval, waardoor de zandrug een belangrijke bijdrage heeft geleverd aan de structuur van het dorp.

Het dorp is al vanaf de 17^e eeuw in ontwikkeling. Het ligt in het zuidoostelijk deel van de provincie Groningen en is vanuit de stad Groningen met de auto in 45 minuten te bereiken. De provinciale weg, de N976, die Sellingen doorkruist, verbindt al sinds jaar en dag de dorpen Ter Apel en Vlagtwedde en heeft zodoende een belangrijke functie in het gebied.

5.3 Voorzieningen in de dorpen

Om als dorp aantrekkelijk te worden gevonden zijn een aantal factoren van belang, waaronder het voorzieningenniveau. Het soort voorzieningen waar in een dorp behoefte aan is hangt af van de (samenstelling) van de bevolking. Als er bijvoorbeeld veel jonge gezinnen wonen zal er meer behoefte zijn aan een kinderopvang en/ of een basisschool, wonen er veel ouderen dan zou er bijvoorbeeld meer behoefte kunnen zijn aan zorgvoorzieningen. Dit zijn redenen die voor een deel verklaren waarom voorzieningen onder druk kunnen komen te staan als de bevolking in een dorp krimpt. In de hierop volgende subparagrafen worden de voorzieningen in de geselecteerde dorpen geïnventariseerd.

Bad Nieuweschans

De grootste en belangrijkste voorziening van Bad Nieuweschans is het Fontanabad. Dit is een kuurcentrum, dat tevens over een hotel en een restaurant beschikt. In het dorp is de invloed van het kuurcentrum duidelijk terug te zien. Bad Nieuweschans beschikt over behoorlijk wat cafés, wat bed&breakfast adressen en er zijn zelfs twee motels.

Daarnaast worden er door het jaar heen in Bad Nieuweschans heel wat culturele activiteiten georganiseerd. Hierbij valt te denken aan markten en aan festivals, zoals het Keltisch Midwinterfestival. Voor zulke activiteiten is de Oude Remise doorgaans het belangrijkste decor. Dit is een oude locomotievenloods uit 1876 die een restaurant bevat, maar waar bijvoorbeeld ook concerten worden gegeven. Verder zijn er in Bad Nieuweschans een aantal panden beschikbaar gesteld voor kunstenaars waar, tegen een redelijke huur, expositie- en atelier- ruimtes kunnen worden gehuurd. Dit is tevens de reden dat Bad Nieuweschans over een aantal galerieën beschikt en dat er een glasblazerij is gevestigd.

In het dorp bevinden zich een tweetal musea, namelijk het vestingmuseum en het museum & kunstencentrum De Graanrepubliek. En er zit een Archeologisch Informatiepunt in Bad Nieuweschans. In de provincie Groningen zijn in totaal vijf van zulke punten te vinden en dienen om bezoekers te informeren over de ontstaansgeschiedenis van een gebied, in dit geval van de Dollardboezem.

Naast deze culturele voorzieningen beschikt Bad Nieuweschans nog over een kleine jachthaven, een kinderboerderij, een fietswinkel, een slagerij en rijdt er een aantal keer per week een SRV-wagen (een kleine rijdende supermarkt) rond in het dorp. Een heel andere soort voorziening is de kartonfabriek Smurfit Kappa. Dorpsbewoners kopen hier niets, maar een aantal zijn er wel werkzaam.

Nieuwolda

De belangrijkste basisvoorzieningen van Nieuwolda bestaan uit een kleine supermarkt/kruidenier, een openbare basisschool en een bejaardentehuis.

Naast twee cafés, zijn er ook nog een galerie, een atelier en twee musea, het kindervanmuseum en het museum 'gemaal de hoogte' in het dorp te vinden. Ook beschikt Nieuwolda over een bed&breakfast, twee campings en een mini camping.

De sport- en recreatieve verenigingen zijn ook redelijk vertegenwoordigd in het dorp. Zo is er een voetbalvereniging, een tennisvereniging, een ijsvereniging en een toneelvereniging. Al met al zijn er in het dorp dus nog redelijk wat voorzieningen te vinden.

Bourtange

De grootste toeristische trekker van Bourtange is de gerestaureerde vesting. Binnen de vesting zijn drie kleine musea en een filmzaal gevestigd. Naast de musea zijn er zes kleine

winkels, te weten een kruideniertje, een souvenirwinkel, een nostalgische snoepwinkel, een kaarsenmakerij, er zit een fotograaf en er is een klokkenmakerij waar ze tevens antieke klokken verkopen. Uiteraard bezit de toeristische vesting een aantal restaurants en een (historisch) hotel. Daarnaast biedt de vesting de mogelijkheid om er te trouwen. Buiten de vesting ligt een basisschool en er is een peuterspeelzaal/ kinderopvang. Er zitten slechts twee winkels, de ene is de antiekwinkel 'The Old Manor', de andere is het 'Wasmachinehuis de Vesting'. Ook beschikt Bourtange over een camping, 't Plathuis. Net buiten de dorpsrand is een herberg en in het dorp zelf zit een Bed & Breakfast. En er is een theehuis met een 'kijktuin'.

Sellingen

Het dorp Sellingen is de grootste van de geselecteerde dorpen en heeft in verhouding tot de andere dorpen de meeste voorzieningen. Zo beschikt het dorp over twee basisscholen (christelijk en openbaar onderwijs) en zijn er in het dorp een huisarts, een fysiotherapeut, een bibliobus en een VVV kantoor te vinden. Ook zijn er een aantal welzijnsinstanties in het dorp gevestigd. Er is een peuterspeelzaal, een pinautomaat en enkele winkels waaronder een slagerij en een supermarkt.

Op recreatief gebied is er wat horeca en er zijn een aantal campings, Bed & Breakfast adressen en hotels en er is een bungalowpark. Sellingen beschikt ook over een (verwarmd) openlucht zwembad. En er zijn verschillende sport- en buurtverenigingen als een voetbalvereniging, een tennisvereniging, een gymnastiekvereniging, een volleybalvereniging en een muziekvereniging. Daarnaast is er in het dorp een drinkwaterpompstation, "Ir. A. Polstra" dat een deel van zuidoost Groningen van drinkwater voorziet.

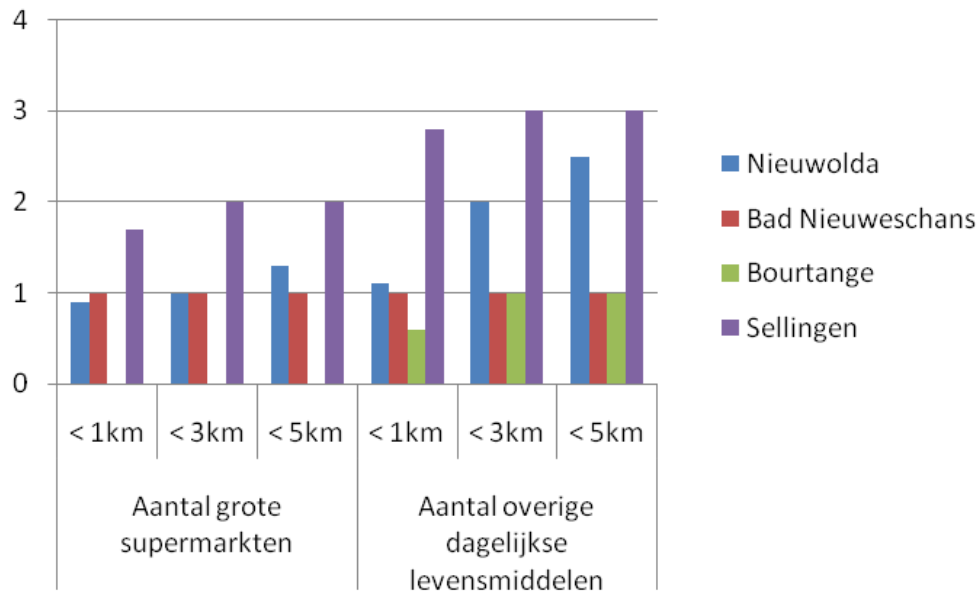
5.4 Voorzieningen en mobiliteit

In de voorgaande paragraaf is al naar voren gekomen dat niet ieder dorp over voldoende voorzieningen beschikt om in de dagelijkse levensbehoefte te kunnen voorzien. Dit betekent dat veel dorpsbewoners aangewezen zijn op voorzieningen in omliggende dorpen om in deze dagelijkse behoefte te voorzien. En dat ze afhankelijk zijn van vervoersmiddelen om daar te komen. Allereerst wordt in deze paragraaf stilgestaan bij de nabijheid van voorzieningen daarna is er gekeken hoe het netwerk van het openbaar vervoer is in de dorpen.

5.4.1 Nabijheid van voorzieningen

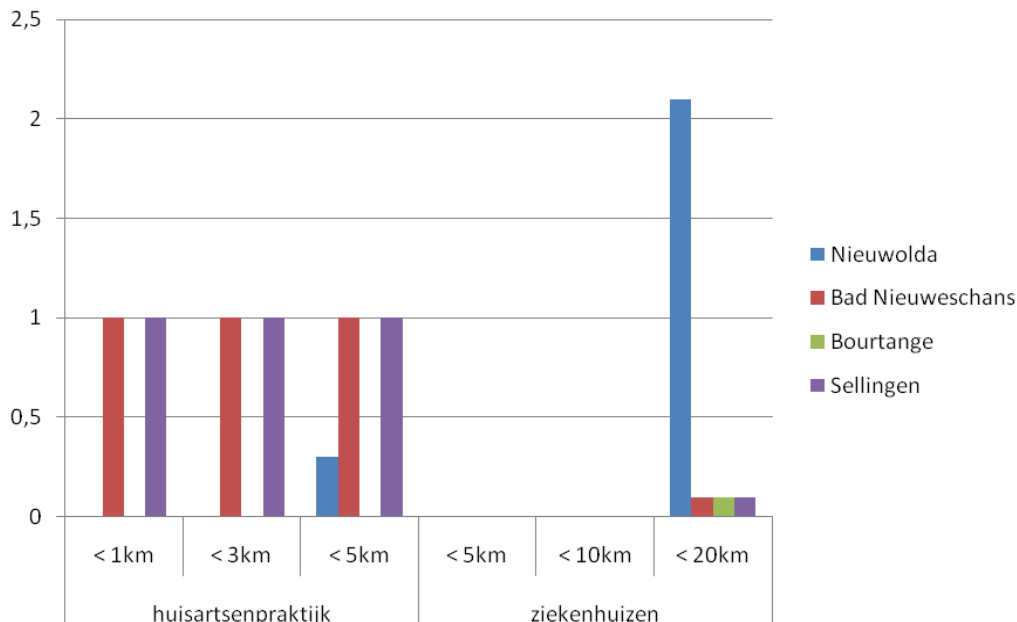
Het is hierboven al kort aangehaald, maar ook in de onderstaande figuren is duidelijk te zien dat de bewoners van de dorpen aangewezen zijn op voorzieningen in andere kernen. Er is een onderscheid gemaakt tussen winkels, zorg, onderwijs en horeca. De eerste categorie die wordt behandeld zijn de winkels. In figuur 5.3 is te zien hoeveel winkels er zijn op respectievelijk 1, 3 en 5 kilometer afstand rond de kernen. De categorie winkels is onderverdeeld in subcategorieën, namelijk grote supermarkten, overige dagelijkse levensmiddelen en warenhuizen. Bij de subcategorie overige dagelijkse levensmiddelen moet gedacht worden aan de bakker, slager, groetenboer, delicatessenzaak, wijnhandel, etc. Als de dorpen onderling worden vergeleken valt op dat Bourtange geen grote supermarkt in de buurt heeft, of althans niet binnen 5 kilometer. En dat de inwoners van Sellingen het in deze categorie het beste hebben getroffen. Voor de overige dagelijkse levensmiddelen zijn er voor elk dorp voorzieningen voor handen. Hierbij moet alleen wel vermeld worden dat dit

een erg brede categorie is en dat het dus niet vanzelfsprekend is dat inwoners bij zulke winkels al hun dagelijkse boodschappen kunnen doen.



Figuur 5.3: Aantal winkels rondom de kernen. Bron: CBS, 2010.

De categorie zorg is in twee subcategorieën verdeeld, te weten huisartsenpraktijken en ziekenhuizen. Daarnaast is er voor ziekenhuizen een grotere schaal gekozen (5, 10 en 20 kilometer) omdat ziekenhuizen een groter servicegebied hebben. Want mensen bezoeken normaal gesproken in eerste instantie eerst een huisarts voordat ze naar het ziekenhuis gaan, waardoor niet ieder dorp een eigen ziekenhuis nodig heeft.



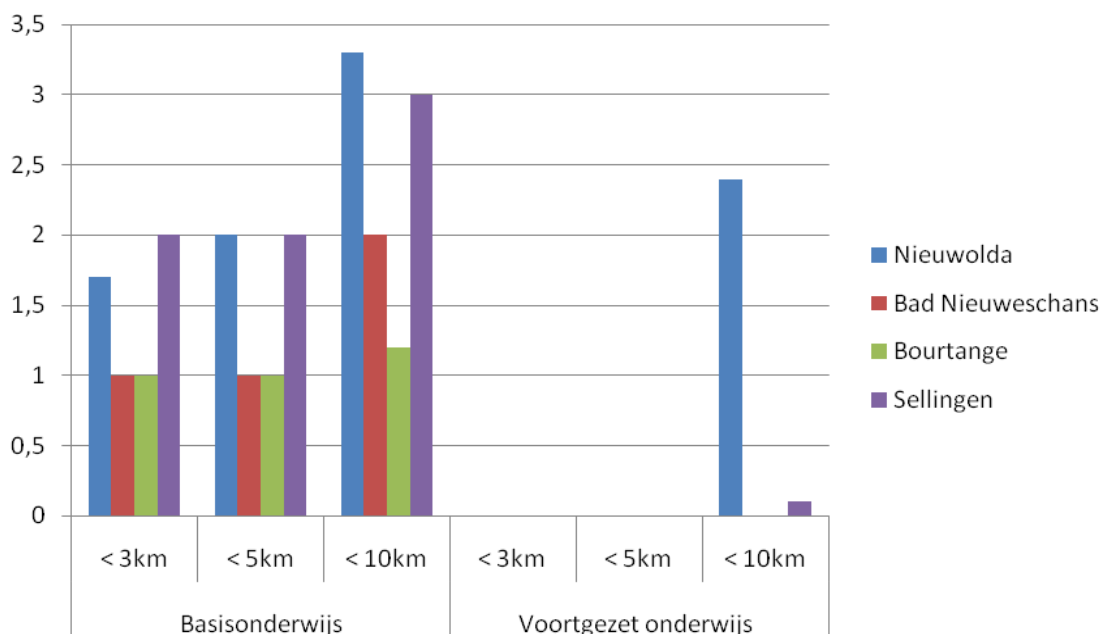
Figuur 5.4: Aantal voorzieningen in de gezondheidszorg rondom de kernen. Bron: CBS, 2010.

Figuur 5.4 laat zien dat Bad Nieuweschans en Sellingen beiden beschikken over een huisartsenpraktijk, waardoor de bewoners zowel binnen 1, 3 als 5 kilometer naar de huisarts

kunnen. Nieuwolda heeft alleen binnen een afstand van 5 kilometer een huisarts. De inwoners van Bourtange hebben het slechts getroffen. Zij hebben binnen een straal van 5 kilometer geen huisarts en zullen dus verder moeten reizen voor deze vorm van dienstverlening.

Met betrekking tot de ziekenhuizen is in figuur 5.4 te zien dat er voor alle dorpen geldt dat er binnen 10 kilometer rond hun kern geen ziekenhuis ligt. Maar wel binnen een straal van 20 kilometer. Dan kan Nieuwolda zelfs uit twee ziekenhuizen kiezen. De andere dorpen zijn wel wat beperkter, maar de mogelijkheid is er wel.

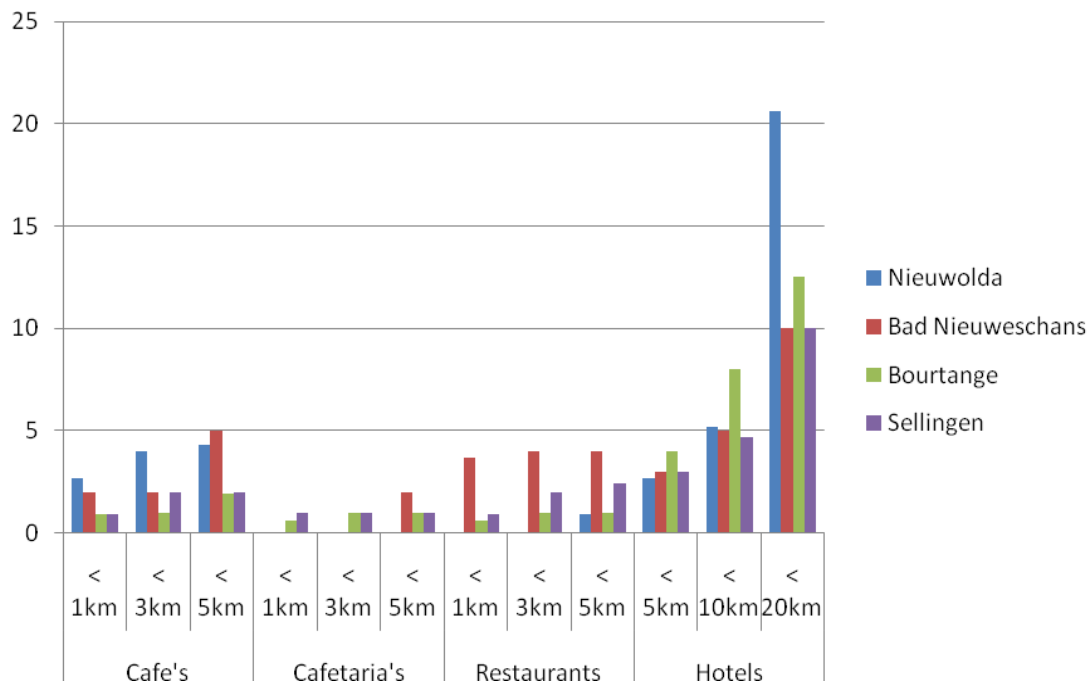
Met betrekking tot de categorie onderwijs kan uit figuur 5.5 worden opgemaakt dat er ook hier sprake is van subcategorieën, namelijk de verdeling in basis- en voortgezet onderwijs. Zo blijkt verder dat in alle dorpen binnen een straal van 5 kilometer tenminste één basisschool is te vinden. Binnen 10 kilometer kunnen ouders in Nieuwolda en Sellingen zelfs kiezen tussen 3 basisscholen voor hun kinderen.



Figuur 5.5: Aantal scholen in de omgeving van de kernen. Bron: CBS, 2010.

Met het voortgezet onderwijs is het slechter gesteld. Zelfs binnen 10 kilometer is er voor kinderen uit Bad Nieuweschans en Bourtange geen middelbare school te vinden. Kinderen uit Nieuwolda hebben daarentegen meer geluk. Die kunnen binnen een straal van 10 kilometer kiezen uit ruim 2 middelbare scholen en ook voor de kinderen uit Sellingen is er binnen 10 kilometer van hun dorp een middelbare school. Een conclusie die hieruit getrokken kan worden is dat de meeste middelbare scholieren grote afstanden af moeten leggen om naar school te kunnen.

De categorie horeca is heel breed, waardoor er veel subcategorieën onderscheiden kunnen worden. Om het overzichtelijk te houden is het in dit geval ingeperkt tot vier subcategorieën, namelijk cafés, cafetaria's, restaurants en hotels. Voor de cafés, cafetaria's en restaurants is gekeken naar de aantallen binnen 1, 3 en 5 kilometer en bij de hotels is een straal van 5, 10 en 20 kilometer gehanteerd.



Figuur 5.6: Aantal horeca voorzieningen rondom de kernen. Bron: CBS, 2010.

Gekeken naar de cafés valt op dat elk dorp wel over een café beschikt. Met betrekking tot de cafetaria's blijkt dit minder vanzelfsprekend. Nieuwolda heeft überhaupt geen cafetaria en Bad Nieuweschans heeft er geen binnen 3 kilometer, maar binnen een straal van 5 kilometer zijn er wel mogelijkheden. Bourtange en Sellingen hebben wel allebei een cafetaria.

Met betrekking tot de subcategorie restaurants valt op dat Bad Nieuweschans hierin goed vertegenwoordigd is. Zowel binnen 1, 3 als 5 kilometer is er een keuze te maken. Wederom komt Nieuwolda slecht uit de bus. Alleen binnen een straal van 5 kilometer is hier een restaurant te vinden. Het aantal restaurants in de omgeving van Bourtange houdt niet over maar ze zijn er wel en Sellingen heeft met name binnen een straal van 5 kilometer wat meer keuze.

De laatste subcategorie die wordt behandeld is de categorie hotels. Alle dorpen hebben binnen een straal van 10 kilometer een redelijk aantal hotels liggen. Binnen een straal van 20 kilometer zijn dit er zelfs tien per dorp. Behalve voor Nieuwolda, binnen een straal van 20 kilometer rond het dorp liggen er zelfs 20 hotels, dit is wel echt een uitschieter. Ook valt op dat bij alle drie de afstanden Bourtange op dit gebied iets "hoger" scoort dan de andere kernen. Dit hangt wellicht samen met het feit dat de vesting in dit dorp een belangrijke toeristische trekpleister is.

5.4.2 Bereikbaarheid.

Uit de figuren in de voorgaande subparagraaf is duidelijk geworden dat de inwoners van de dorpen zich behoorlijk veel moeten verplaatsen om gebruik te kunnen maken van voorzieningen. Veel verplaatsingen vinden plaats met behulp van een individueel vervoersmiddel zoals een auto, motor, scooter of fiets, maar ook het openbaar vervoer is een mogelijkheid. In deze sub paragraaf wordt ingegaan op de bereikbaarheid van de afzonderlijke dorpen door middel van het openbaar vervoer. Er wordt geïnventariseerd welke andere omliggende dorpen bereikbaar zijn vanuit de geselecteerde dorpen en of er overstapmogelijkheden zijn in nabijgelegen dorpen.

Bad Nieuweschans

Bad Nieuweschans is zowel per auto als met het openbaar vervoer goed bereikbaar. Met de auto is het dorp goed bereikbaar doordat het aan de snelweg A7 ligt. De A7 loopt van de stad Groningen naar Duitsland. Met het openbaar vervoer is Bad Nieuweschans zowel per trein als per bus te bereiken. Dagelijks kan in Bad Nieuweschans vanaf 06.00 uur 's ochtends tot 00.00 uur 's avonds elk uur op de trein worden gestapt richting stad Groningen. Verder zijn er in het dorp vijf bushaltes, welke worden aangedaan door de buslijnen 612 en 618 van Qbuzz (Qbuzz, 2010).

Lijn 612 rijdt van Bad Nieuweschans naar Winschoten en stopt op doordeweekse dagen alleen om 07.45 in Bad Nieuweschans. De rest van de dag en in het weekend rijdt deze lijn niet. In Bellingwolde en Blijham kan vanuit lijn 612 over worden gestapt op diverse buslijnen. Lijn 618 rijdt van Bad Nieuweschans richting Woldendorp en het Dollard college, stopt dagelijks om 07.33 bij de halte Bronnenbad. De rest van de dag doet hij in deze richting Bad Nieuweschans niet meer aan. Ook in het weekend rijdt deze lijn niet. Lijn 618 van Woldendorp richting Bad Nieuweschans stopt ook maar één keer per dag in Bad Nieuweschans en wel om 15.41. De overstapmogelijkheden van lijn 618 zijn gelegen in Finsterwolde, Oostwold en Woldendorp, waar uit verschillende andere buslijnen kan worden gekozen

Nieuwolda

Het dorp Nieuwolda is relatief slecht bereikbaar. Het dorp ligt 10 kilometer verwijderd van de snelweg A7. In tegenstelling tot Bad Nieuweschans rijdt er geen trein door Nieuwolda. Met betrekking tot het openbaar vervoer is men in Nieuwolda dus aangewezen op de bus. Door het dorp rijden twee buslijnen, namelijk lijn 43 en lijn 119.

Lijn 43 rijdt vanaf Delfzijl naar Scheemda. Deze lijn stopt op doordeweekse dagen vier keer per dag in Nieuwolda. De overstapmogelijkheden van lijn 43 zijn gelegen in Delfzijl, Scheemda, Siddeburen, Wagenborgen en Woldendorp. Waarbij in Delfzijl en in Scheemda, naast het overstappen op een buslijn, ook kan worden overgestapt op de trein richting Groningen. In de overige dorpen is alleen over te stappen op andere buslijnen.

In de weekenden zijn de bewoners van Nieuwolda aangewezen op lijn 119. Deze lijn kan in principe elk uur rijden. Het is alleen een belbus, wat inhoudt dat de bus minimaal een uur van te voren moet worden gereserveerd, anders rijdt de bus niet. Los van de weekenden rijdt lijn 119 ook van maandag tot en met vrijdag. Vanaf 07.00 stopt de bus elk uur in Nieuwolda. Het is op deze dagen, in tegenstelling tot in het weekend, géén belbus. Overstapmogelijkheden van lijn 119 zijn gelegen in Delfzijl, Heiligerlee, Scheemda, Wagenborgen en Winschoten, waarbij er wederom in Delfzijl en Scheemda overgestapt kan worden op de trein richting Groningen. Ook hier geldt dat in de andere dorpen alleen over kan worden gestapt op andere buslijnen.

Bourtange

Het dorp Bourtange is het slechtst bereikbaar van alle vier de geselecteerde dorpen. Het openbaar vervoer rijdt niet frequent en er liggen geen snelwegen in de directe omgeving van het dorp. Waardoor het met de auto 45 minuten rijden is naar Groningen. En 57 minuten naar Assen.

Het dorp Bourtange heeft vijf bushaltes, deze zijn allemaal te bereiken met de buslijnen 70 en 72 van Qbuzz. (Qbuzz, 2010). Lijn 70 rijdt van Ter Apel naar Vlagtwedde. Van maandag tot en met vrijdag vanaf 17.00 in de vorm van een belbus. Voor die tijd rijdt hij op doordeweekse dagen niet. In het weekend rijdt lijn 70 elk uur vanaf 07.33. Overstap mogelijkheden van lijn 70 zijn gelegen in Sellingen, Ter Apel en Vlagtwedde. In deze dorpen kan worden overgestapt op tal van andere buslijnen die zowel richting de stad Groningen rijden als naar andere delen van de provincie Groningen en de provincie Drenthe. Lijn 72 rijdt van Bourtange richting Vlagtwedde en is een lijntaxi, wat betekent dat je hem minimaal een uur voor vertrek moet reserveren. Hij rijdt op alle doordeweekse dagen vanaf 07.59 tot 17.08 één keer per uur. In het weekend rijdt deze lijn niet. Overstappen van lijn 72 naar een andere lijn kan alleen in Vlagtwedde. De overstapmogelijkheden van lijn 92 zijn gelegen Stadskanaal, vanwaar het buslijnnet in veel richtingen ontspringt, zoals bijvoorbeeld richting de steden Groningen en Assen.

Sellingen

Het dorp Sellingen is net als Nieuwolda relatief slecht bereikbaar. Het is echter minder slecht bereikbaar dan Bourtange. Sellingen ligt vrij dicht bij de grotere plaatsen Stadskanaal en Assen. Deze zijn met de auto goed te bereiken, naar Stadskanaal rijdt men er 24 minuten over en naar Assen een uur. Daarnaast heeft het dorp vier bushaltes welke allemaal te bereiken zijn met de buslijnen 70 en 92. Van maandag tot en met vrijdag rijdt lijn 70 ongeveer één keer per uur, dit is alleen wel in de vorm van een lijntaxi. Hetzelfde geldt voor lijn 92 richting Stadskanaal. De overstapmogelijkheden van lijn 70 zijn gelegen in Ter Apel en Vlagtwedde. De richtingen waarin de bussen vanuit deze twee dorpen rijden is bij Bourtange al kort aangehaald.

Uit het bovenstaande valt op te maken dat in principe alle dorpen bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Alleen is de dienstregeling niet in alle dorpen optimaal en ook niet goed verdeeld over de dag, waardoor bewoners ook zijn aangewezen op individueel vervoer. Op dit moment is Bad Nieuweschans het best bereikbaar, dit komt doordat het dorp het grote voordeel heeft van een treinstation. En doordat het Fontanabad er gevestigd is waardoor er een frequente busverbinding is.

Nieuwolda is redelijk bereikbaar. En dat terwijl er bijna geen voorzieningen zijn los van de basisschool en het bejaardentehuis. Bij Sellingen is dit wel het geval, er zitten behoorlijk wat winkels, waaronder een supermarkt. Wat zou kunnen verklaren waarom er behoorlijk frequent bussen door het dorp rijden.

5.5 Gemeentelijk beleid

Op basis van de voor dit onderzoek verzamelde informatie zijn in een vroeg stadium interviews afgenomen. De geïnterviewde personen waren allemaal beleidsmedewerkers van de gemeenten, geen wethouders. In deze paragraaf wordt de, uit de interviews verkregen informatie besproken. Hieruit is gebleken dat er op dit moment nog geen beleid is voor bevolgingskrimp. Voor de toekomst proberen gemeenten wel rekening te houden met mogelijke veranderingen in de bevolkingssamenstelling. Hier wordt in paragraaf 5.5.1 verder op ingegaan.

Tevens is er, met betrekking tot de relatie tussen bevolgingskrimp en mobiliteitsbeleid, in de gemeenten tot op heden nog geen onderzoek gedaan. Met als gevolg dat ook hiervoor in de gemeenten beleid ontbreekt. Dit terwijl een afnemen van de bevolking mogelijk

verstreckende gevolgen kan hebben voor bijvoorbeeld openbaar vervoer. Ook het algemene mobiliteitsbeleid dat de gemeenten voeren is discutabel. Het mobiliteitsbeleid dat de gemeenten nu min of meer nastreven wordt in paragraaf 5.5.2 nader besproken.

5.5.1 Bevolgingskrimp

Gemeente Oldambt

In de gemeente Oldambt bestaat geen apart beleid voor bevolgingskrimp, want hoewel de eerste tekenen van bevolgingskrimp waarneembaar zijn moet de 'echte' bevolgingskrimp nog in gaan zetten. Wel probeert de gemeente allerlei maatregelen te treffen om bevolgingskrimp in goede banen te leiden om het effect zoveel mogelijk te beperken. Een manier waarop dit wordt gedaan is door het woningbouwbeleid te hervormen. De afgelopen jaren dachten veel gemeenten dat ze de bevolgingskrimp op konden lossen door nieuwe mensen aan te trekken, zo zou immers het inwonertal niet terug lopen. In het meest gunstige geval zou het inwonertal misschien zelfs wel groeien. Dit manier waarop ze de extra inwoners wilden trekken was door het bouwen van nieuwe huizen. Dit was een aantal jaar ook de strategie van de gemeente Oldambt. De huidige strategie is echter niet om meer woningen te bouwen maar om betere woningen te bouwen en de bestaande woningen waarnodig te vervangen. Ofwel de gemeente Oldambt stuurt op 'nieuw voor oud'. In de meeste kernen van de gemeente Oldambt staan namelijk woningen van de woningcorporatie. Deze woningen zijn meestal sterk verouderd/ verpauperd en dus aan vervanging toe. Het idee is dat deze woningen zullen worden gesloopt en vervangen door hoogwaardigere woningen. Hierbij wordt er op gelet dat niet alle woningen worden vervangen, maar dat er op een vrijgekomen kavel hier en daar bijvoorbeeld ook eens een nieuwe speeltuin, skatebaan of groenvoorziening worden neergezet. Wat uiteindelijk wel bijdraagt aan de leefbaarheid van een kern. Er wordt dus eerst binnen de dorpen naar oplossingen gezocht om de ontstane leegstand en verpaupering op te lossen, voordat er naar andere oplossingen kan worden gekeken. Maar echte uitbreiding van de dorpen komt op dit moment in de gemeente Oldambt niet meer voor.

Bevolgingskrimp zal naar alle waarschijnlijkheid ook de voorzieningen in de kernen beïnvloeden. Volgens de gemeente Oldambt is een dalend voorzieningenniveau ook nu al in veel kernen het geval. Voor een gemeente is dit alleen een lastige situatie omdat inwoners niet gedwongen kunnen worden om van een bepaalde voorziening gebruik te maken. Ook kunnen de ondernemers niet worden gedwongen om een voorziening kosten wat het kost in stand te houden. Dus hoewel het voorzieningenniveau een belangrijke factor is met betrekking tot bevolgingskrimp, heeft de gemeente Oldambt er bewust voor gekozen om slechts een faciliterende rol te spelen. Dit houdt in dat de gemeente wel een bepaalde bestemming aan een gebied of zelfs aan een ruimte in een gebouw kan geven. Maar dat de invulling daarvan op de schouders van ondernemers of bewoners rust. Omdat er altijd een kans tot mislukking bestaat. Stel dat een kern over een bejaardentehuis beschikt, zoals Nieuwolda, dan kan de gemeente bijvoorbeeld wel een ruimte reserveren voor een huisarts. Hier zouden dan een aantal kernen van kunnen profiteren, maar een randvoorwaarde is dan wel dat er vanuit het bejaardentehuis of vanuit het dorp initiatief moet komen.

Ook wordt er vanuit de gemeente Oldambt gestuurd op een goede leefbare regio. Het idee hierachter is dat als inwoners minder snel wegtrekken als ze het naar hun zin hebben. Om

dit zo goed mogelijk te doen is er door de gemeente een aparte afdeling in het leven geroepen, wijk- en dorpsbeheer en de stichting welzijn Oldambt (SWO).

De informatie die zij genereren door contacten met de dorpen vormt de basis van het leefbaarheidsplan dat de gemeente Oldambt, samen met omliggende gemeenten, opstelt.

Het leefbaarheidsplan houdt in dat er wordt beschreven hoe de gemeenten met elkaar moeten samenwerken om tot een goede, leefbare regio te komen. Hierbij wordt rekening gehouden met de vraag van de inwoners, zoals bijvoorbeeld de aanwezigheid van een bakker, tandarts, grote supermarkt etc. De bedoeling van het plan is wel dat het, al eerder genoemde, initiatief van de bewoners of burgerparticipatie een grote(re) rol moet gaan spelen. Met andere woorden het initiatief nemen komt niet vanuit de gemeente.

Gemeente Vlagtwedde

In de gemeente Vlagtwedde is bevolgingskrimp nog niet aan de orde van de dag. Daarom is er ook geen speciaal beleid geschreven voor dit verschijnsel. Het staat echter wel al geruime tijd vast dat ook Vlagtwedde, net als alle andere gemeenten in Oost-Groningen, zal worden getroffen door bevolgingskrimp. Juist omdat het ook andere gemeenten in Oost-Groningen zal betreffen zal samenwerking met omliggende gemeenten in de toekomst onvermijdelijk zijn. Door het aangaan van zo'n samenwerkingsverband kunnen de gemeenten met elkaar proberen een bepaald draagvlak voor voorzieningen te waarborgen en om de infrastructuur in de regio hoogwaardig te houden. Ook zullen er wellicht maatregelen voor een transformatie van de woningvoorraad uit voortkomen. Dit sluit aan bij wat er in het recent verschenen Provinciale Omgevingsplan staat met betrekking tot het regionaal aanpakken van leefbaarheids- en woonvraagstukken. Totdat de samenwerkingsverbanden er daadwerkelijk zijn zal de gemeente Vlagtwedde sturen op het tevreden houden van haar inwoners en zo goed mogelijk aan hun vraag te voldoen. Hierbij wordt niet alleen naar voorzieningen gekeken maar ook naar de woningmarkt.

Een ander belangrijk onderwerp dat te nauw samenhangt met leefbaarheid zijn de voorzieningen. Zowel het voorzieningenniveau als het aantal voorzieningen is de afgelopen jaren in de gemeente Vlagtwedde behoorlijk teruggelopen. Volgens de gemeente ligt de oorzaak hiervan voornamelijk bij de inwoners van de dorpen. Simpelweg omdat ze steeds minder vaak boodschappen doen bij de kruidenier in het dorp en in plaats daarvan steeds vaker boodschappen doen in de grotere kernen. Het meest gebruikte argument hiervoor is dat in de grote kernen doorgaans meer keuze is uit voorzieningen en dat meteen in één keer alle boodschappen gedaan kunnen worden. Aan de andere kant zorgt dit gedrag er juist voor dat er geen draagvlak meer is voor voorzieningen in hun eigen kern. Het is dus een vicieuze cirkel die door de consument in de hand wordt gewerkt en vervolgens in stand wordt gehouden.

De gemeente Vlagtwedde probeert het belang van voorzieningen in de kernen echter te benadrukken. Volgens haar is het van belang voor de sociale cohesie en leefbaarheid van een kern, waardoor het leefklimaat goed blijft en waardoor een dorp wellicht minder vatbaar is voor bevolgingskrimp en/of leegloop. Zo zet de gemeente Vlagtwedde zich bijvoorbeeld in om de supermarkt in Sellingeren te behouden hoewel het inwoneraantal van het dorp hier eigenlijk te laag voor is. Door het actief steunen van voorzieningen wil de gemeente een actieve rol spelen met betrekking tot het op peil houden van de leefbaarheid.

Los van de actieve rol die de gemeente inneemt wordt er ook verwacht dat de inwoners hun steentje bijdragen.

Een andere sector die nauw met leefbaarheid samenhangt is de recreatiesector. Ook dit is een belangrijk speerpunt in het beleid van de gemeente Vlagtwedde. Er is de laatste jaren veel geïnvesteerd in de toeristische branche en de gemeente is ook druk bezig om dit nog verder te versterken. Voorzieningen profiteren van de toeristen, in sommige gevallen zijn toeristen zelfs essentieel voor het voortbestaan. Kortom, recreatie is erg belangrijk voor de gemeente Vlagtwedde en het komt de leefbaarheid ten goede.

5.5.2 Mobiliteit

Gemeente Oldambt

De gemeente Oldambt heeft een eigen gemeentelijk verkeer en vervoer plan. De drie speerpunten binnen dit beleid zijn verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. Bevolgingskrimp is echter niet direct een onderwerp waar binnen het verkeersbeleid op wordt gestuurd. Maar omdat er verwacht wordt dat de gemeente Oldambt hier wel mee te maken krijgt, probeert de gemeente hier binnen het verkeer en vervoer plan rekening mee te houden. De gemeente verwacht dat bevolgingskrimp in de toekomst zal leiden tot een lager verkeersgebruik van de gemeentelijke infrastructuur. Hiermee wordt bedoeld dat de intensiteit van gemotoriseerd verkeer langzaam zal afnemen. Daarnaast verwacht de gemeente dat bevolgingskrimp ook invloed zal hebben op de mobiliteit. Volgens de gemeente hoeft dit ten aanzien van de bereikbaarheid op zich niet nadelig te zijn. Want elke persoon die niet (meer) in de gemeente woont, verplaatst zich ook niet en kan daardoor geen problemen veroorzaken. Wat wel een probleem zou kunnen opleveren is het feit dat ouderen steeds mobieler worden en dat er door vergrijzing de komende jaren relatief meer ouderen in de dorpen wonen. Voor ouderen zijn steeds meer vervoersmiddelen beschikbaar, zoals bijvoorbeeld elektrische fietsen, waarvan de actieradius groter is dan van normale fietsen. Ook rijden er steeds meer ouderen in 45 km auto's. De snelheid hiervan en de ruimte die ze innemen in de openbare ruimte kan mogelijk wel negatieve gevolgen hebben op de bereikbaarheid en mobiliteit. Los van de nieuwe vervoersmiddelen die beschikbaar komen voor ouderen, zijn ze vaak minder flexibel in hun bewegingen en kunnen ze het hedendaagse verkeer niet altijd even goed inschatten. Dit heeft als consequentie dat ouderen over het algemeen gevoeliger zijn voor ongevallen.

Naast vergrijzing kan ook bevolgingskrimp gevolgen hebben voor verplaatsingspatronen van dorpsbewoners. Als er bijvoorbeeld voorzieningen verdwijnen in het dorp, zijn ze aangewezen op voorzieningen in omliggende kernen, waardoor er meer gereisd zal moeten worden. De gemeente brengt deze veranderingen als gevolg van bevolgingskrimp wel in kaart, maar voert dit op dit moment nog niet door in het vervoersbeleid. In die zin staan de onderwerpen bevolgingskrimp en mobiliteit wel met elkaar in verband, maar op het gebied van beleid worden ze in de gemeente Oldambt (nog) niet aan elkaar gekoppeld.

Gemeente Vlagtwedde

De gemeente Vlagtwedde heeft net als de gemeente Oldambt een eigen verkeersbeleid. Het verschil tussen beide gemeente is alleen dat het beleid van de gemeente Vlagtwedde onofficieel is, ofwel het is niet door de gemeenteraad vastgesteld. Desalniettemin is hun verkeersbeleid opgesteld conform de landelijke richtlijnen van Duurzaam Veilig en het CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Weg – en Waterbouw).

De gemeente Vlagtwedde ziet leefbaarheid, bereikbaarheid en (verkeers)veiligheid als de speerpunten van haar beleid, waarbij met name de bereikbaarheid zwaar weegt. Net als bij de gemeente Oldambt is bevolgingskrimp niet een onderwerp waar direct rekening mee wordt gehouden bij het schrijven van verkeersbeleid. Wel wordt er ook voor de gemeente Vlagtwedde verwacht dat ze in de toekomst te maken krijgt met bevolgingskrimp.

Met betrekking tot de invloed van bevolgingskrimp op mobiliteit verwacht de gemeente in eerste instantie geen problemen. De gemeente verwacht eerder dat er door bevolgingskrimp juist minder behoefte aan mobiliteit zal zijn. Dit heeft als gevolg dat het verkeersaanbod op de wegen, dat overigens naar landelijke maatstaven laag is, nog verder dalen, waardoor de eventuele bereikbaarheids-, leefbaarheids- en of veiligheidsproblemen juist zullen verminderen. Wel zullen er als gevolg van de vergrijzing, net als in de gemeente Oldambt, meer ouderen in de gemeente mobiel zijn. In tegenstelling tot de gemeente Oldambt verwacht de gemeente Vlagtwedde niet dat dit veiligheidsproblemen zal opleveren. Immers, als er minder verkeer is door bevolgingskrimp, hebben de ouderen alle ruimte waardoor hun weggebruik niet direct een gevaar oplevert.

Wat binnen de gemeente Vlagtwedde wel invloed zou kunnen hebben, is dat de gemeente vanuit de provincie een woningcontingent krijgt toegewezen, wat inhoudt dat de provincie richtlijnen geeft over het aantal nog te bouwen woningen. Aangezien dit nauw samenhangt met bestemmingsplannen, waar ook het verkeersbeleid op wordt gebaseerd, volgt het verkeersbeleid eigenlijk indirect de bevolgingskrimp.

Ondanks het bovenstaande is één van de doelstellingen in het huidige collegeprogramma van de gemeente Vlagtwedde om een eigen GVVP (Gemeentelijk Verkeers – en Vervoersplan) te schrijven. Net als in het huidige verkeersbeleid zullen ook hierin de leefbaarheid, bereikbaarheid en (verkeers)veiligheid centraal staan. Welke rol bevolgingskrimp hierin krijgt is onduidelijk. Zoals hier boven al is vermeld, erkent de gemeente wel dat de ze te maken zal krijgen met bevolgingskrimp. Alleen verwacht ze geen negatieve gevolgen voor de mobiliteit in de gemeente, waardoor hier naar alle waarschijnlijkheid weinig rekening mee zal worden gehouden.

5.6 Conclusie

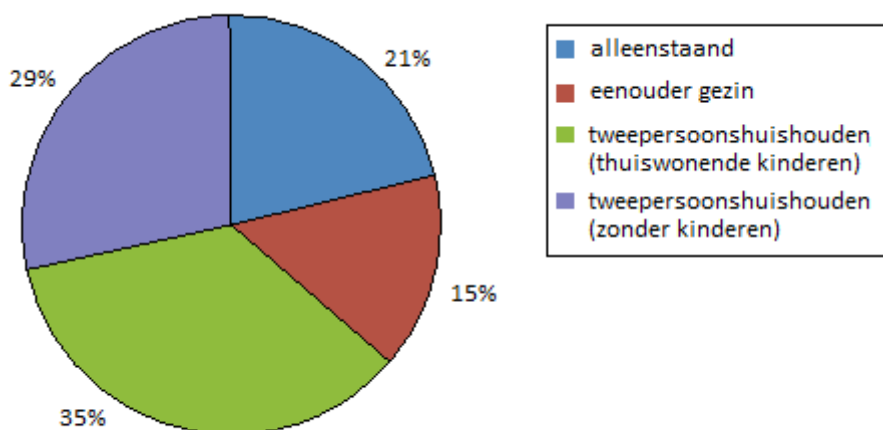
Uit alle bovenstaande paragrafen zijn een aantal conclusies te trekken. Deze conclusies zijn gebaseerd op interviews en eigen observaties en tellingen. Het doel van dit hoofdstuk was om in beeld te brengen hoe dorpen in krimpgebieden op dit moment omgaan met de (dreigende) bevolgingskrimp. Wat voor invloed het heeft op voorzieningen en mobiliteit van de inwoners van de dorpen. Niet één van de onderzochte dorpen beschikt over genoeg voorzieningen om haar inwoners in hun dagelijkse behoeften te voorzien. Wel is gebleken dat, gekeken naar levensmiddelen, Bad Nieuweschans haar inwoners het minst goed kan bedienen en Sellingen het best. Bad Nieuweschans is daarnaast wel weer het best ontsloten, zodat de voorzieningen die het dorp zelf niet heeft vrij makkelijk kunnen worden bezocht in omliggende kernen. Bourtange heeft alleen in de vesting wat kleine voorzieningen. Deze zijn echter vooral gericht op het toerisme en zijn allerminst bedoeld om de inwoners van het dorp te voorzien in hun dagelijkse levensbehoefte. Daarnaast is Bourtange behoorlijk slecht ontsloten en om bij de eerste supermarkt te komen moet er een afstand van minimaal 8 kilometer worden overbrugd. De dorpen Sellingen en Nieuwolda kunnen hun bewoners beter bedienen dan de andere twee dorpen. Ondanks dat deze twee dorpen, net als Bourtange, ook niet goed zijn ontsloten. Beschikken Sellingen en Nieuwolda over een

(kleine) supermarkt waardoor de inwoners gemakkelijk in hun dagelijkse levensbehoefte kunnen worden voorzien. Uit de paragraaf die het beleid beschrijft is te concluderen dat zowel de gemeente Oldambt als de gemeente Vlagtwedde geen echt krimp- of mobiliteitsbeleid hebben. Wel proberen de gemeenten te reageren op signalen van de rijksoverheid die aangeven dat het gebied door bevolgingskrimp getroffen zal worden. Tot op heden zijn de oplossingen altijd gezocht in het aanpassen van de woningmarkt. In de toekomst zullen hier andere oplossingen voor moeten worden gezocht, welke route hierin gevolgd zal worden is echter nog niet duidelijk. Zoals het bovenstaande al liet zien is er in dit hoofdstuk vanuit verschillende invalshoeken naar bevolgingskrimp en mobiliteit gekeken. Aan een observatie zit echter ook een andere kant. Om hier invulling aan te geven is gekozen om per dorp twintig inwoners te enquêteren. Dit zal verder worden behandeld in hoofdstuk 6.

Hoofdstuk 6: Case study de mening van de bewoners.

6.1 Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken is al gebleken dat er vanuit het rijk, provincies en gemeenten, wordt gewezen op de mogelijke gevolgen van bevolgingskrimp. Wat hierbij opvalt is dat de mening van bewoners meestal onderbelicht blijft. In aanvulling op de objectieve weergave van de dorpen in hoofdstuk 5, wordt in dit hoofdstuk de subjectieve kant belicht. Ofwel de mening van de bewoners van een krimpregio speelt een centrale rol in dit hoofdstuk. Door middel van het afnemen van enquêtes zijn de meningen geïnterviewd, welke daarna zijn geanalyseerd en weergegeven in tabellen en grafieken. De onderzoekspopulatie voor de enquêtes bestond uit de bewoners, van 18 jaar en ouder, uit de dorpen Bad Nieuweschans, Nieuwolda, Bourtange en Sellingen. In totaal zijn er willekeurig tachtig bewoners op straat benaderd. Uit de resultaten is gebleken dat de gemiddelde leeftijd van de geënquêteerden 41 jaar is, waarvan de jongste 18 jaar was en de oudste 78 jaar. De verdeling tussen mannen en vrouwen was ongeveer gelijk, namelijk 55% vrouwen en 45% mannen. Daarnaast bleek 21% van de geënquêteerden alleenstaand te zijn en maakt 15% deel uit van een éénouder gezin, 35% van een tweepersoonshuishouden met thuiswonende kinderen en 29% van een tweepersoonshuishouden zonder kinderen.



Figuur 6.1: Samenstelling van de huishoudens van de geënquêteerden.

De meningen van de bewoners verschillen. In de hierop volgende paragrafen worden per onderwerp de meningen van de bewoners in beeld gebracht. Allereerst komen de onderwerpen bevolgingskrimp en leefbaarheid aan bod, waarna in de paragraaf 6.3 over wordt gegaan op mobiliteit en bereikbaarheid.

6.2 Bevolgingskrimp

Het verschijnsel bevolgingskrimp is in het literatuuroverzicht in hoofdstuk 2 al uitgebreid besproken. In de enquête, die is gehouden onder inwoners van dorpen uit een krimpregio, is het onderwerp bevolgingskrimp ook aangesneden. Het is opvallend dat twee van de tachtig ondervraagden niet wisten wat er met bevolgingskrimp wordt bedoeld en dat terwijl ze zelf in een krimpregio wonen. De anderen zijn over het algemeen van mening dat het niet zo'n vaart zal lopen met bevolgingskrimp. Ze zeggen dat er op dit moment nog niet veel van te merken is in hun dorp en veel vinden de aandacht vanuit de rijksoverheid behoorlijk

overdreven. Door een aantal bewoners werd zelfs aangegeven dat je niet in een dorp moet gaan wonen als je het vervelend vindt dat niet alle voorzieningen voorhanden zijn. Volgens hen is dit al duidelijk op het moment dat je ervoor kiest om op het platteland te gaan wonen. Zij zien het verdwijnen van voorzieningen in een dorp dus niet als een gevolg van bevolkingskrimp.

Een opvallend punt is dat geen van de geënquêteerden op de hoogte is van het feit of hun gemeente beleid heeft met betrekking tot bevolkingskrimp. Dat de inwoners van dorpen hier niets van af weten kopt. Uit de interviews met gemeente ambtenaren is namelijk duidelijk geworden dat geen van beide gemeenten beleid heeft met betrekking tot bevolkingskrimp. Wel is er bij de gemeenten informatie bekend over bevolkingskrimp en wat het op termijn zou kunnen gaan betekenen voor de gemeenten. Dit maakt het vreemd dat, mede omdat er in kranten veel over bevolkingskrimp wordt geschreven en er door de journalisten behoorlijk wat onrust wordt gezaaid, de voorlichting vanuit de gemeenten naar de inwoners toe minimaal is. Weliswaar publiceren de gemeenten op hun websites het één en ander, maar los daarvan wordt er over het algemeen weinig tot geen informatie verstrekt. Mede hierdoor is het voor bewoners lastig om antwoord te geven op de vraag “welke gevolgen krimp in de toekomst zal hebben voor hun dorp”.

Uit de enquêtes is wel naar voren gekomen dat de gemeente Oldambt, in tegenstelling tot de gemeente Vlagtwedde, actief contact onderhoudt met de dorpsbelangenorganisaties van de kernen binnen haar gemeentegrenzen. Tijdens deze contactmomenten wordt onder andere naar de mening gevraagd van de leden van deze commissies. De gemeente koppelt wel aan de dorpsbelangenorganisaties terug wat ze met de verkregen informatie zullen gaan doen en het is de taak van de dorpsbelangenorganisaties om dit vervolgens aan het dorp terug te koppelen. Dit blijft in de praktijk echter vaak uit, waardoor bewoners als nog niet op de hoogte zijn. Voor de gemeente Oldambt is het dus raadzaam om dit proces meer te sturen.

6.2.1 Beleving van leefbaarheid

Leefbaarheid wordt doorgaans gezien als de mate waarin de leefomgeving, zowel in sociale als in fysieke zin, voldoet aan de normen, waarden en verwachtingspatroon van inwoners (Van der Elst-van der Lans en Rijk, 2006). Met andere woorden leefbaarheid is een subjectief gegeven, wat door middel van enquêtes goed in kaart kan worden gebracht. Dit is wat er in deze case study is gedaan.

Na het persoonlijke gedeelte was één van de eerste vragen van de enquête: “Hoe beoordeelt u uw dorp over het algemeen?” Voor de waardering moesten de bewoners kiezen voor een rapportcijfer. Deze cijfers liepen van 1 tot en met 10, waarbij het cijfer 1 voor zeer slecht stond en het cijfer 10 voor zeer goed. In tabel 6.1 is het gemiddelde rapportcijfer weergegeven dat de inwoners van de dorpen aan hun eigen dorp hebben toegekend.

Dorpen	Bad Nieuweschans	Nieuwolda	Bourtange	Sellingen
(N=20)	6,9	6,1	5,8	6,7

Tabel 6.1: Gemiddelde waardering in rapportcijfers per dorp

Over het algemeen is te stellen dat de inwoners van Bad Nieuweschans en Sellingen het meest tevreden zijn. Het cijfer van Nieuwolda is net voldoende, maar met name Bourtange scoort beduidend minder goed dan de rest. Uiteraard is in de enquêtes niet alleen naar de algemene indruk van het dorp gevraagd. Andere onderwerpen die aan bod zijn gekomen zijn: directe leefomgeving, woonomgeving, groenvoorzieningen, speelvoorzieningen en aanwezigheid van voorzieningen. Deze onderwerpen worden in de hierop volgende tekst per dorp behandeld.

Bad Nieuweschans

De mening van de inwoners van Bad Nieuweschans wordt gedomineerd door uitspraken als 'dit dorp is het gezelligste en mooiste dorp van het Oldambt'. Men vindt het er gezellig en rustig en men is van mening dat het een mooi (monumentaal) dorpsaanzicht heeft. Het dorp is goed bereikbaar doordat het pal naast de snelweg A7 ligt en vanwege een goede treinverbinding met de stad Groningen, wat het ook aantrekkelijk maakt voor forensen. Ook Bad Fontana en de artistieke en culturele activiteiten die in het dorp worden georganiseerd zijn een veel genoemde factor met betrekking tot de waardering van de leefomgeving. Naast de hierboven reeds beschreven algemene indruk, is van de bewoners op een aantal punten ook een meer specifieke mening gevraagd. Hierbij gaat het om de aspecten woonomgeving, groenvoorzieningen en speelvoorzieningen. Ook voor deze onderwerpen is de bewoners gevraagd een rapportcijfer toe te kennen, welke in tabel 6.2 zijn weergegeven.

Bad Nieuweschans	Woonomgeving	Groenvoorziening	Speelvoorziening
(N=20)	6,2	6,3	4,8

Tabel 6.2: gemiddelden per onderwerp in Bad Nieuweschans

Allereerst is de woonomgeving van Bad Nieuweschans getoetst. Met de woonomgeving wordt in dit geval tevredenheid en de bruikbaarheid van de openbare ruimte bedoeld. De inwoners van Bad Nieuweschans gaven dit gemiddeld een 6.2.

Vervolgens komt de groenvoorziening aan bod. De afgelopen jaren heeft groen in de woonomgeving veel aandacht gekregen. Bewoners ervaren het als een belangrijke voorwaarde om fijn te kunnen wonen. Dit wordt ook wel eens aangeduid als de belevingswaarde van de groenvoorziening genoemd. Maar groenvoorzieningen hebben ook een gebruikswaarde. Want bewoners willen het groen in hun woonomgeving kunnen gebruiken om er te wandelen, de hond uit te laten, te fietsen, hard te lopen etc. Bad Nieuweschans scoort op dit onderdeel een gemiddelde van 6.3.

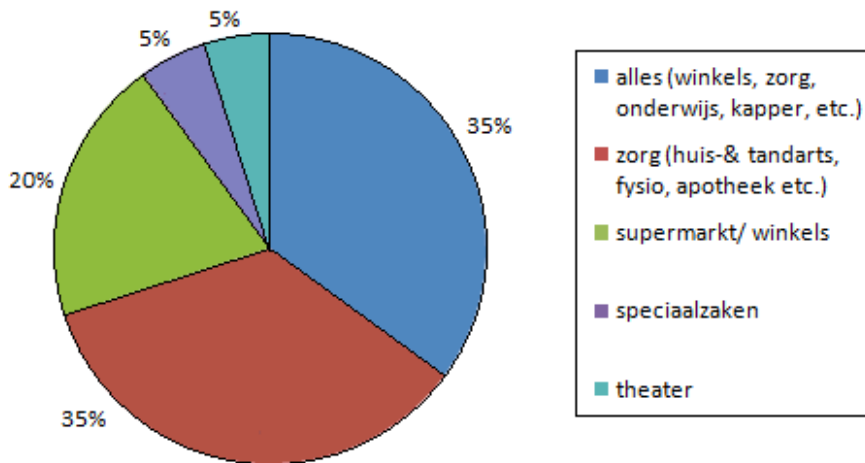
Als derde punt zijn er ook nog de speelvoorzieningen. In veel dorpen, buurten en wijken zijn speelvoorzieningen een niet te missen aspect. Alleen blijkt uit de enquêtes dat het onderhoud nog al eens te wensen over laat. In veel dorpen zijn de speeltoestellen verouderd, verkleurd, vies en zitten ze soms vol met graffiti. Ook in Bad Nieuweschans is dit het geval, hierdoor wordt op dit gebied maar een gemiddelde van 4.8 behaald.

In hoofdstuk 5 is per dorp aangegeven over welke voorzieningen het dorp beschikt. Voor Bad Nieuweschans is de belangrijkste voorziening het Fontanabad. Dit wordt wel de belangrijkste voorziening genoemd, maar dit is relatief aangezien niet alle bewoners van Bad Nieuweschans hier gebruik van maken of van kunnen leven. Het is volgens de bewoners voornamelijk een toeristische trekker, die de economie van het dorp weliswaar ten goede komt. Maar 60% van de ondervraagden zien liever een supermarkt in het dorp verschijnen

en het Fontanabad verdwijnen. Ze geven weliswaar aan geen last te hebben van het Fontanabad, maar ze vinden het aan de andere kant ook geen toegevoegde waarde hebben voor het dorp.

De culturele voorzieningen, zoals de galerieën, worden positief gewaardeerd door de bewoners. Het brengt het hele jaar door levendigheid in het dorp omdat het een activiteit is die niet seizoensgebonden is. Daarnaast past deze vorm van voorzieningen bij het monumentale dorpsaanzicht en de sfeer van het dorp.

De voorzieningen die in de dorpen ontbreken of die bewoners graag in hun dorp zouden zien zijn in hoofdstuk 5 niet besproken. In de enquête is deze vraag gesteld wat resulteerde in de verhoudingen zoals is weergegeven in figuur 6.2.



Figuur 6.2: Voorzieningen die de inwoners van Bad Nieuweschans missen.

Uit figuur 6.2 is af te leiden dat er in Bad Nieuweschans het meeste vraag is naar basisvoorzieningen. Hieronder vallen zorg gerelateerde voorzieningen en voorzieningen waarmee mensen in hun dagelijkse levensbehoefte kunnen voorzien. Hoewel dit op het moment in Bad Nieuweschans ontbreekt zijn de bewoners niet ontevreden. Een factor die hier grote invloed op heeft is het feit dat het dorp goed bereikbaar is. Hier wordt in paragraaf 6.3 dieper op ingegaan.

Nieuwolda

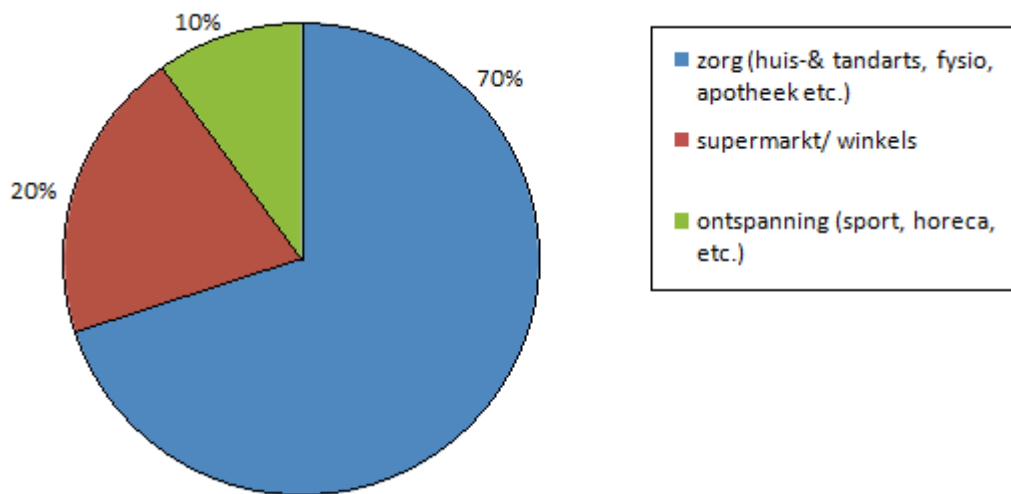
De inwoners van Nieuwolda vinden vooral het 'ons kent ons' gevoel in het dorp erg prettig. Dit komt doordat de meeste mensen nog veel familieleden en vrienden in Nieuwolda hebben en omdat het een echt plattelandsdorp is. Ook het feit dat de woningen er goedkoop zijn is voor veel inwoners een aantrekkelijk punt. Verder is Nieuwolda volgens de bewoners een gezellig, rustig en hecht dorp, met een leuk jachthaventje en een gezellige kern. Het dorp wordt daarnaast omgeven door een prachtige wijds landschap dat veel recreatiemogelijkheden biedt.

In de enquêtes is de bewoners van Nieuwolda ook gevraagd om de woonomgeving, groenvoorziening en speelvoorziening te waarderen. Welke cijfers hieraan zijn toegekend is af te lezen in tabel 6.3.

Nieuwolda	Woonomgeving	Groenvoorziening	Speelvoorziening
(N=20)	5,9	6,1	4,9

Tabel 6.3: Gemiddelden per onderwerp in Nieuwolda

Het nadeel van Nieuwolda, althans volgens 70% van de ondervraagde bewoners, is dat het dorp niet over zorgvoorzieningen beschikt in de vorm van een huis- en/of een tandarts. Dit terwijl er wel een groot bejaardentehuis in het dorp zit. Volgens een aantal bewoners zou dit de ideale basis kunnen vormen om een huisarts aan te trekken. Nu zijn ze namelijk aangewezen op een huisarts in één van de omliggende kernen. Zorg is echter niet de enige voorziening waarvoor de bewoners op andere kernen zijn aangewezen. Er zijn tal van kleine diensten zoals bijvoorbeeld een bezoek aan een postkantoor of pinautomaat waarvoor de inwoners moeten uitwijken naar omliggende kernen. De voorzieningen die de bewoners het meest missen zijn in figuur 6.3 weergegeven.



Figuur 6.3: Ontbrekende voorzieningen in Nieuwolda.

Een voorziening die niet uit de bovenstaande figuur naar voren komt maar die wel wordt gemist in Nieuwolda is een skatebaan. De reden dat dit niet uit de figuur naar voren komt, is omdat de enquête ging over wat de volwassenen in Nieuwolda missen qua voorzieningen. De skatebaan is een vraag die vanuit de (oudere) jeugd komt, een groep die niet in de enquêtes is ondervraagd. Er is al een sponsoractie op touw gezet, waarmee de jeugd van Nieuwolda geld ophaalt zodat de gemeente Oldambt de skatebaan kan bouwen. Op dit moment is het echter niet duidelijk in welk stadium het proces zich bevindt. Ten aanzien van het aanzicht van het dorp is de algemene mening dat er behoorlijk wat sociale huurwoningen een goede opknapbeurt nodig hebben en dat deze woningen eigenlijk niet goed in het beeld van een dorp passen. Daarnaast is een betere dorpspromotie volgens velen wel op zijn plaats; het dorp beschikt over een mooie haven en is ideaal om toeristen aan te trekken.

Bourtange

In het dorp Bourtange wordt de gerestaureerde vesting het meest genoemd als antwoord op de vraag wat de inwoners het meest waarderen aan hun leefomgeving. De meesten vinden dat de vesting een positieve bijdrage levert aan onder andere de naamsbekendheid van Bourtange. Het trekt veel toeristen wat de inwoners weer aanspoort tot het goed onderhouden van het dorp. Daarnaast zien de inwoners de vesting op zich als een schattige en leuke plek. In het dorp zelf wonen redelijk wat 'emigranten' die, voornamelijk vanwege de rust, mooie natuur en de goedkope huizen, vanuit de Randstad naar Bourtange zijn

getrokken. Zij geven, net als de oorspronkelijke bewoners, aan dat Bourtange een hechte maar zeer tolerante gemeenschap heeft, waar buitenstaanders snel in worden opgenomen. Een ander positief punt is dat Bourtange dichtbij de Duitse grens ligt waardoor de arbeidsmarkt als het ware wat is vergroot.

Tabel 6.4 laat de gemiddelden zien van de rapportcijfers die de bewoners aan de verschillende onderdelen gaven.

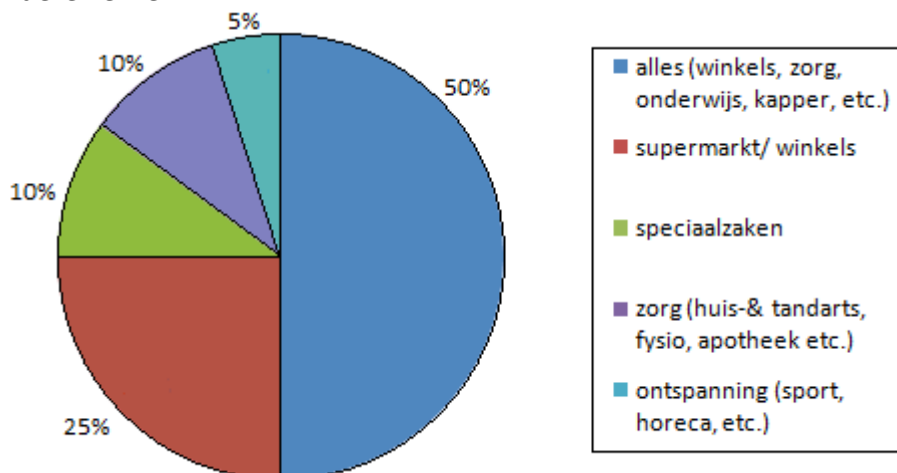
Bourtange	Woonomgeving	Groenvoorziening	Speelvoorziening
(N=20)	6,2	7,7	5,1

Tabel 6.4: Gemiddelden per onderwerp in Bourtange.

Bourtange beschikt over heel weinig voorzieningen. In de vesting zitten bijvoorbeeld wel een kleine kruidenier, een oud Hollands snoepwinkeltje en nog wat kleine winkeltjes, maar deze zijn niet bedoeld om de bewoners van Bourtange in hun dagelijkse levensbehoefte te kunnen voorzien. Ze hebben voornamelijk een toeristische functie.

De ondervraagde bewoners hebben in de enquêtes aangegeven welke voorzieningen er volgens hen in Bourtange ontbreken. Dit heeft geresulteerd in figuur 6.5.

Uit deze figuur is af te leiden dat 50% van de geënquêteerden eigenlijk vindt dat er überhaupt veel te weinig voorzieningen zijn. Zij geven aan dat 'alles' ontbreekt, waarmee ze uiteenlopende voorzieningen bedoelen, van een supermarkt tot een kapper. Het is een erg breed begrip, maar het illustreert wel dat de inwoners van Bourtange graag voorzieningen in hun dorp zien verschijnen, omdat zij nu in hoge mate afhankelijk zijn van voorzieningen in andere kernen.



Figuur 6.4: Ontbrekende voorzieningen in Bourtange.

Sellingen

Het dorp Sellingen wordt door haar inwoners met name gewaardeerd om de mooie omgeving en omdat het dorp nog redelijk wat voorzieningen heeft zodat de inwoners niet volledig afhankelijk zijn van voorzieningen in andere kernen. Daarnaast is het een leuk en knus dorp met een hechte gemeenschap. En ligt het in een prachtige, natuurrijke omgeving die ten dele onder de ecologische hoofdstructuur (EHS) valt. Door de centrale ligging van Sellingen zijn er vanuit het dorp een aantal grotere plaatsen in de omgeving, zowel in Nederland als in Duitsland, goed te bereiken. Een ander punt dat een aantal keer werd

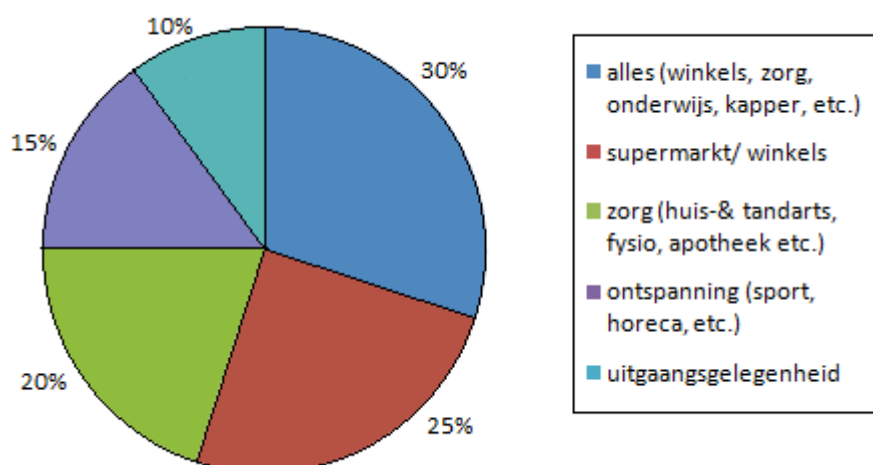
aangehaald is de dorpsmentaliteit: 'wat niet af is komt morgen wel'. Dit typeert volgens de bewoners de ongedwongen en prettige sfeer die er in het dorp heerst.

Net als in de andere dorpen is ook de bewoners van Sellingen gevraagd om aan een aantal onderwerpen rapportcijfers toe te kennen, de gemiddelden hiervan per onderwerp zijn af te lezen in tabel 6.5.

Sellingen	Woonomgeving	Groenvoorziening	Speelvoorziening
(N=20)	6,6	7,3	5

Tabel 6.5: Gemiddelden per onderwerp in Sellingen.

Hoewel Sellingen in verhouding tot de andere dorpen nog over de meeste voorzieningen beschikt kan het volgens de bewoners altijd beter. Althans dit bleek na doorvragen de reden te zijn dat 30% van de ondervraagden aangeeft 'alles' te missen. Nadere voorzieningen die worden gemist zijn de categorieën 'supermarkt/ winkels' en 'zorg', vooral de categorie 'supermarkt/ winkels' is enigszins opvallend omdat Sellingen al over een supermarkt beschikt. De mensen die dit aangaven zien graag de huidige supermarkt en het aantal winkels uitbreiden. De mensen die vonden dat de zorgvoorziening ontbreekt geven aan dat Sellingen een geschikte locatie is om een zorgcentrum te openen, compleet met een huisarts, fysiotherapeut, verloskundige, etc.



Figuur 6.5: Ontbrekende voorzieningen in Sellingen.

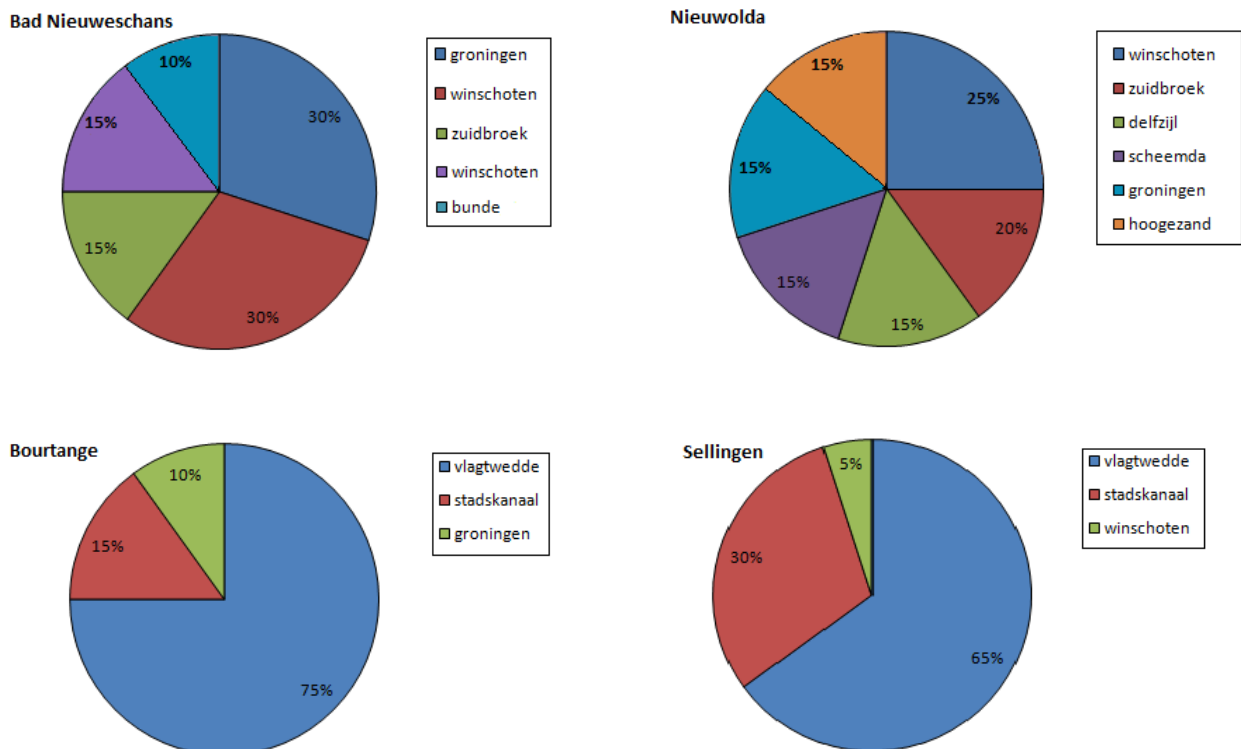
Naast de hierboven beschreven, ontbrekende voorzieningen, hebben de inwoners van Sellingen een wens voor hun dorp: er is vraag naar een ijsbaan. Er zijn al wel gesprekken met de gemeente geweest, maar deze zijn tot nu toe op niets uitgelopen, er wordt nu een andere manier gezocht om de ijsbaan te realiseren. Ook schijnt de wat oudere jeugd toe te zijn aan een nieuw jeugdhonk of plaats waar ze elkaar kunnen treffen.

6.2.2 De dorpen en omliggende kernen

In hoofdstuk 5 is het onderwerp voorzieningen reeds aan de orde gekomen. Er is toen onderscheid gemaakt tussen winkels, scholen, huisartsenpraktijken & ziekenhuizen en verschillende soorten horeca. Ook in de enquêtes is dit onderscheid terug gekomen. Op de vraag of bewoners van de dorpen voorzieningen essentieel vinden voor de leefbaarheid van hun dorp. Er is gebleken dat slechts 53% van de inwoners van mening is dat dit inderdaad

essentieel is voor de leefbaarheid. Dit is opvallend, want als dit in een stedelijke omgeving zou worden gevraagd zou dat dit percentage aanzienlijk hoger liggen (LEI,2006). Een verklaring hiervoor zou kunnen zijn dat inwoners van dorpen reeds gewend zijn aan het feit dat er minder voorzieningen in hun eigen dorp aanwezig zijn en dat er dus gereisd moet worden om in bepaalde behoeften te kunnen voorzien. Terwijl inwoners van steden in principe alles in de buurt hebben. Als kanttekening bij de vraag of inwoners voorzieningen als essentieel beschouwen voor de leefbaarheid moet wel worden vermeld dat de meesten hierbij uitgingen van winkels die voorzien in de dagelijkse levensbehoefte.

In paragraaf 6.2.1 is ingegaan op de voorzieningen die de inwoners in de dorpen missen en waarvoor inwoners zijn aangewezen op voorzieningen in omliggende kernen. Hierbij zijn supermarkten en zorgvoorzieningen het meest genoemd. Dat terwijl basisscholen in de onderzochte regio ook niet in overvloed aanwezig zijn. Blijkbaar wordt deze voorziening niet vaak als 'missende' voorziening beschouwt. Een reden hiervoor zou kunnen zijn dat de meeste ouders een school uitzoeken in de plaats waar ze zelf werkzaam zijn zodat de schoolritten kunnen worden gecombineerd met de woon-werk verplaatsingen. Ook komt het regelmatig voor dat verschillende gezinnen met elkaar een rijschema's opstellen om de kinderen naar school te brengen, waardoor een school in de woonkern niet direct wordt gemist. Voor middelbare scholen gaat dit niet op, deze zijn in Oost-Groningen schaarser dan basisscholen. Mede door de wisselende roosters is het voor tieners lastig om de school met het openbaar vervoer te bereiken omdat de dienstregelingen hiervoor vaak niet toereikend zijn. Het grootste deel van de jeugd fietst per dag ongeveer 40 kilometer heen en weer naar school, degenen die 16 jaar zijn gaan met brommers en vanaf 18 jaar verplaatst vrijwel iedereen zich met de auto naar school, vervolgopleiding of werk.



Figuur 6.6: Overzicht naar welke kernen de bewoners gaan om van voorzieningen gebruik te maken.

Samengevat komt uit het bovenstaande naar voren dat de belangrijkste reden om uit te wijken naar voorzieningen in andere kernen is dat de voorzieningen in de eigen woon-kern niet toereikend zijn om in bepaalde behoeften te voorzien. Met de enquêtes is geïnventariseerd naar welke kernen de geënquêteerden meestal uitwijken. Dit wordt per dorp weergegeven in figuur 6.6.

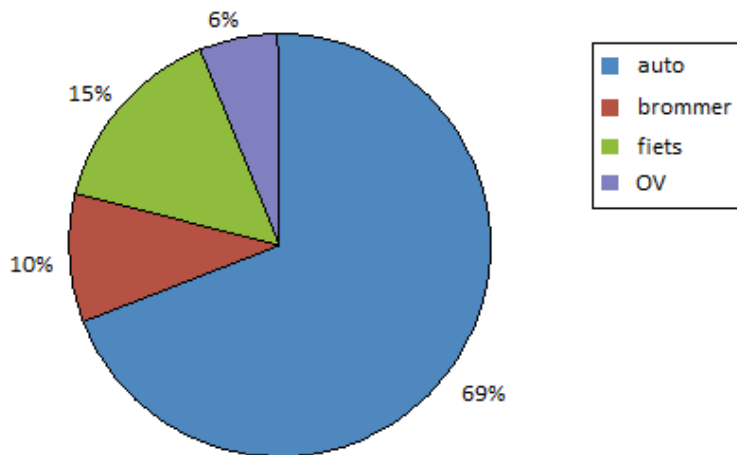
De enige voorziening die Nieuwolda heeft is een eenvoudige kruidenier. Voor alle andere voorzieningen zijn de bewoners aangewezen op andere kernen. Voor zorg gerelateerd voorzieningen gaat men meestal naar het dorp Zuidbroek, daar zit een vrij grote praktijk. Voor winkels, de kapper, de pedicure etc. gaat men naar Delfzijl, Scheemda, Winschoten of Groningen. De inwoners uit Bad Nieuweschans gaan meestal naar Winschoten voor de dagelijkse boodschappen. Voor artikelen als kleding en schoenen gaan de meesten naar de stad Groningen of naar Bunde. Dit laatste is een dorpje dat net over de grens in Duitsland ligt. Hier is een aantal zeer grote winkelcentra. Ook de inwoners van Bourtange en Sellingen gaven aan voor kleding, schoenen en luxe artikelen vaak naar plaatsen te gaan die net over de grens in Duitsland liggen. Maar ook Stadskanaal, Assen en Groningen worden hiervoor bezocht. Voor de dagelijkse boodschappen gaan de inwoners van Bourtange meestal naar Vlagtwedde of Sellingen, omdat deze dorpen over een supermarkt beschikken en Bourtange zelf niet. De inwoners van Sellingen kunnen in hun eigen dorp terecht voor de dagelijkse boodschappen. De inwoners van Sellingen zijn dan ook, in verhouding tot de inwoners van de andere dorpen, het minst aangewezen op voorzieningen en diensten in andere dorpen. Dit vertaalt zich in het feit dat er in de omgeving maar van drie kernen gebruik wordt gemaakt.

Een kanttekening die bij figuur 6.6 moet worden gemaakt is dat de percentages in de figuur relatief zijn. In de enquête werd de bewoners namelijk gevraagd in welke andere kern ze wel eens van voorzieningen gebruik maken, ze konden hierbij niet hun eigen dorp noemen. Dit kan het beeld dus enigszins vertekenen waardoor het lijkt alsof bijna iedereen vanuit Sellingen zijn boodschappen in een andere kern haalt, terwijl dit in de praktijk lang niet altijd zo blijkt te zijn. En los van het feit dat hier alleen over 'missende' voorzieningen in dorpen is gesproken is gebleken dat de dorpsbewoners zeker niet afwijzend staan tegenover meer voorzieningen in hun dorp. Dit heeft echter meer de vorm van een soort wens, dan dat het een harde eis of voorwaarde is om in het dorp te blijven wonen.

6.3 Mobiliteit

Net als het onderwerp bevolgingskrimp is ook mobiliteit al eerder aan de orde geweest. In hoofdstuk 4 is al dieper ingegaan op de theorie achter de begrippen mobiliteit, bereikbaarheid en verplaatsingsgedrag. In dit hoofdstuk ligt de nadruk op de bereikbaarheid van de dorpen en omliggende voorzieningen en op het verplaatsingsgedrag van de inwoners van de dorpen. Met betrekking tot mobiliteit nemen veel dorpsbewoners het op de koop toe dat ze qua afstand verder van voorzieningen wonen dan stedelingen. Dit is dan ook meteen één van de mogelijke verklaringen waarom dorpsbewoners over meerdere auto's per huishouden beschikken.

Uit de interviews is gebleken dat maar 11% van de tachtig ondervraagden zelf geen auto bezit. Dit zijn voornamelijk de ouderen die wegens gezondheidsredenen niet meer mogen autorijden en de jongeren die een auto (nog) niet kunnen betalen. De personen uit deze laatste groep geven echter wel aan over een auto te kunnen beschikken als dit nodig mocht zijn.



Figuur 6.7: Vervoermiddel gebruik van de geënquêteerden.

In figuur 6.7 is te zien welk vervoermiddel een persoon prefereert. Van de geënquêteerden reist 69% voornamelijk met de auto, gebruikt 10% de brommer of scooter, verkiest 15% de fiets en gebruikt slechts 6% vrijwel dagelijks het openbaar vervoer. Bij deze laatste categorie moet wel vermeld worden dat al deze personen in Bad Nieuweschans woonden en de trein gebruikten om naar hun werk in Groningen te gaan. Ook bij het percentage dat betrekking heeft op fietsgebruik moet een kanttekening worden geplaatst. Uit de enquêtes bleek namelijk dat elk van de tachtig geënquêteerden een fiets bezit, alleen niet iedereen prefereert dit vervoermiddel boven een ander vervoermiddel. De fiets wordt voornamelijk door schoolgaande kinderen gebruikt. Deze zijn alleen in dit onderzoek niet ondervraagd. Wel gebruiken een aantal volwassenen de fiets in combinatie met een ander vervoermiddel zoals bijvoorbeeld de trein.

Het openbaar vervoer wordt van alle vervoermiddelen het minste gebruikt. Alle ondervraagden wijten dit aan de slechte dienstregeling en beperkte bereikbaarheid van het netwerk. “Van plaats A naar plaats B is nog wel te doen. Maar om je vanuit plaats A via plaats B naar plaats C te verplaatsen levert in vrijwel alle gevallen ellende op”, aldus een inwoner van Nieuwolda.

6.3.1 Beleving bereikbaarheid

Bereikbaarheid is in hoofdstuk 4 omschreven als: “de mate waarin mensen activiteiten op verschillende plekken uitoefenen en de mate waarin goederen tussen diverse locaties kunnen worden vervoerd” (Van Wee & Dijkstra, 2002). De beleving van bereikbaarheid is echter een ander verhaal. Het draait uiteraard ook hierbij om de verplaatsingen van mensen, alleen gaat het er nu niet om hoe vaak mensen onderweg zijn en over welke afstand ze zich dan verplaatsen of met welk vervoermiddel ze dit doen (Harms et al., 2005). Bij de beleving van bereikbaarheid gaat het om hoe mensen een verplaatsing beleven en ervaren. Met andere woorden het gaat bij de beleving van bereikbaarheid om de subjectieve elementen van bereikbaarheid (DHV, 2004).

Het overgrote deel van de inwoners geven aan over het algemeen tevreden te zijn over de bereikbaarheid van voorzieningen en dergelijke, tenminste als je voor een individueel vervoermiddel kiest. Zolang een persoon zelf kan bepalen wanneer hij komt en gaat is het

geen probleem. Er zijn in de regio geen files, dus de reistijden zijn betrouwbaar, waardoor dit ook goed worden ingepland in de dagelijkse bezigheden.

Van de volwassenen zijn het met name de 65-plussers die problemen hebben met de bereikbaarheid in de dorpen. Van deze groep is een hoog percentage slecht ter been of niet meer in staat zichzelf te verplaatsen met de fiets of met de auto. Deze groep is dus behoorlijk afhankelijk van het openbaar vervoer.

Alhoewel er geen kinderen zijn geënquêteerd is ook dit een groep die, in combinatie met bereikbaarheid, vaak wordt genoemd. Met name de middelbare school ligt gemiddeld meer dan twintig kilometer verwijderd van het dorp waar ze wonen. Tot de leeftijd van 16 jaar is bereikt moet deze afstand dagelijks met de fiets of met het openbaar vervoer worden overbrugd. Vanaf 16 jaar hebben veel jongeren een brommer of scooter.

De problemen met betrekking tot de beleving van bereikbaarheid komen pas aan de orde als mensen zijn aangewezen op het openbaar vervoer. Alleen in Bad Nieuweschans valt het nog enigszins mee omdat dat dorp over een treinstation beschikt waar vandaan één keer per uur een trein naar Groningen vertrekt. Maar voor de andere dorpen is het een hele opgave om met de bus ergens te komen. Nieuwolda, Bourtange en Sellingen worden gemiddeld één keer per uur aangedaan door een bus, dit lijkt op papier wel redelijk. Maar het is eigenlijk misleidend. De meeste dorpen worden namelijk door twee buslijnen aangedaan waardoor de bussen, afhankelijk van de bestemming, eigenlijk maar één keer in de twee uur voorbij komen. Een andere punt wat misleidend is is dat de meeste bussen een belbus zijn, wat betekent dat de bus niet rijdt als hij niet, minstens een uur voor vertrek, is gereserveerd. Ook op de routes die de bussen rijden komt vanuit de bewoners veel commentaar. Sommige plaatsen zijn onbereikbaar en bij sommige lijnen zijn de routes omslachtig. Zo liggen Bourtange en Vlagtwedde bijvoorbeeld maar 6 kilometer van elkaar verwijderd. Met de auto is dit ongeveer 7 minuten rijden. Met de bus is de heenweg ook nog wel goed te doen, maar op de terugweg gaat de bus niet meteen terug naar Bourtange, maar via een aantal andere dorpen waardoor de terugweg 20 minuten in beslag neemt. Dit is verre van ideaal, waardoor de bus vaak vermeden wordt. De mensen die zelf niet kunnen autorijden of die geen auto hebben proberen daarom altijd eerst via familie, vrienden of burens een ritje naar een naast gelegen dorp te regelen. Pas al het echt niet anders kan wordt er gekozen om met de bus te gaan. Soortgelijke situaties doen zich ook voor in Nieuwolda en Sellingen.

6.4 Conclusie

Het algemene beeld dat uit de enquêtes naar voren komt is dat de inwoners van de dorpen er vrede mee hebben dat niet alle voorzieningen in hun eigen dorp voorhanden zijn en dat er dus relatief veel gereisd moet worden om in alle behoeften te kunnen voorzien. De meeste huishoudens beschikken over meerdere auto's want reizen met het openbaar vervoer is erg omslachtig en rijdt meestal niet zoals men dit graag zou zien. Vanwege dit laatst genoemde geven de inwoners de voorkeur aan individuele vervoermiddelen.

De meeste inwoners zien niet echt in waarom bevolgingskrimp erg zou zijn voor hun kern. Mede doordat de gemeenten over dit onderwerp weinig informatie verschaffen is het voor inwoners lastig om een voorstelling te maken van de toekomst. Tot op heden is er niet veel leegstand en kunnen alle bewoners zich goed redden. Daarnaast verwachten, vooral de inwoners met jonge gezinnen, ook niet dat de dorpen nog verder leeg zullen lopen. Zij zijn er zelf immers ook gaan wonen en zo zullen er uit elke generatie mensen in het dorp 'blijven hangen' of terugkeren om dicht bij hun familie en roots te kunnen wonen.

Hoofdstuk 7: Conclusies en aanbevelingen

7.1 Inleiding

In dit onderzoek staat bevolgingskrimp in relatie tot voorzieningen en mobiliteit in Oost-Groningen centraal. Hierbij ligt de nadruk op de gevolgen die bevolgingskrimp kan hebben op voorzieningen en mobiliteit.

De conclusies en aanbevelingen zullen gericht zijn op de doelstelling van dit onderzoek. Deze luidt: *Het inzichtelijk maken van het verschijnsel bevolgingskrimp en wat de effecten hiervan zijn op mobiliteit en op voorzieningen in dorpen in Noord-Nederland. Dit dient als basis voor een case study die de situatie in een aantal dorpen in de provincie Groningen in kaart brengt. Het onderzoek zal uiteindelijk leiden tot een aantal aanbevelingen ten aanzien van bevolgingskrimp en het effect van bevolgingskrimp op mobiliteit en op de voorzieningen de dorpen.*

Om dit doel te kunnen bereiken is het onderzoek verdeeld in een theoretisch deel en een empirisch deel, ofwel de case study. Voor de case study zijn een viertal dorpen in Oost-Groningen geanalyseerd. Het eerste deel van de case study is ingevuld op basis van tellingen en observaties. En door middel van het houden van interviews met gemeente medewerkers en het afnemen van enquêtes onder bewoners is er vorm gegeven aan het tweede deel van de case study. In dit laatste hoofdstuk worden de conclusies van het gehele onderzoek gepresenteerd. Allereerst worden in paragraaf 7.2 de hoofdvragen afzonderlijk behandeld. Daarna worden er in paragraaf 7.3 aanbevelingen gedaan die de wellicht de basis kunnen vormen voor verder onderzoek. Tot slot eindigt dit hoofdstuk met paragraaf 7.4 waarin een reflectie op het eigen onderzoek wordt gegeven.

7.2 Conclusies

De doelstelling die in paragraaf 7.1 reeds aan de orde is gekomen is in dit onderzoek uitgewerkt aan de hand van twee hoofdvragen welke corresponderen met de twee gedeelten waaruit dit onderzoek bestaat, namelijk het theoretische en het empirische gedeelte. De hoofdvragen die centraal staan in dit onderzoek zijn:

- Wat is bevolgingskrimp en zijn er aanwijsbare verbanden tussen bevolgingskrimp, mobiliteit en vergrijzing?
- Wat is de situatie omtrent krimp en mobiliteit in Oost-Groningen en hoe gaan de gemeenten hiermee om?

In het hierop volgende deel worden de hoofdvragen afzonderlijk van elkaar beantwoord. De deelvragen die met de hoofdvragen corresponderen zullen hierbij dienen als leidraad.

De eerste hoofdvraag correspondeerde in dit onderzoek met het theoretische gedeelte. In dit deel is dieper ingegaan op de afzonderlijke onderwerpen van het onderzoek. Bevolgingskrimp is een verschijnsel dat over de hele wereld voorkomt, hoewel het overal ongeveer dezelfde gevolgen heeft, namelijk het wegtrekken mensen, zijn niet alle oorzaken die leiden tot bevolgingskrimp hetzelfde. In de meeste gevallen wordt bevolgingskrimp veroorzaakt door bepaalde economische ontwikkelingen. Economische ontwikkelingen kunnen namelijk een zeer grote invloed hebben op een regio, ze kunnen bijvoorbeeld de arbeidsparticipatie beïnvloeden of ze zijn de reden dat mobiliteitspatronen veranderen, etc (Latten & Musterd, 2009). Daarnaast beïnvloeden deze economische ontwikkelingen ook

weer andere factoren die kunnen leiden tot bevolgingskrimp, voorbeelden hiervan zijn de zogenaamde sociale en culturele factoren. Onder deze laatst genoemden vallen onder andere volkshuisvesting, onderwijs en recreatie, ofwel onderwerpen waarbij het vanzelfsprekend is dat ze de bevolking zullen beïnvloeden als daar binnen veranderingen optreden.

Ondanks het feit dat economische ontwikkelingen een grote invloed kunnen hebben op bevolgingskrimp, blijft bevolgingskrimp hoofdzakelijk een demografisch verschijnsel. Kenmerkend voor een demografisch verschijnsel is dat het wordt beïnvloed door veranderingen in levensverwachting, geboorte- en sterftcijfers. Maar ook door ontwikkelingen in de politieke situatie in een land of regio. Gebeurtenissen als oorlogen en staatgrepen, leiden al eeuwen tot demografische veranderingen.

Nu de oorzaken die tot bevolgingskrimp kunnen leiden kort zijn toegelicht kan het begrip bevolgingskrimp worden behandeld. Bevolgingskrimp is een vorm van bevolkingsontwikkeling. De bevolkingsontwikkeling van een land wordt bepaald door de verhouding tussen het aantal geborenen en het aantal sterfgevallen, in combinatie met migratiestromen (Jorna et al., 2010). Dit leidt tot de volgende omschrijving van bevolgingskrimp: een bevolkingsdaling is het gevolg van een dalend geboortecijfer en sterfteoverschot (Derks, 2009). Deze definitie werd door verschillende organisaties verfijnd tot, bevolgingskrimp is 'de substantiële en structurele bevolkings- en huishoudendaling in een bepaalde regio'.

Op dit moment vormt bevolgingskrimp in Nederland nog geen groot probleem, althans niet in Noord-Nederland en Zeeland. In Limburg zijn de gevolgen van bevolgingskrimp wel al goed zichtbaar. Dit uit zich met name in de leegloop van (basis-)scholen en het verdwijnen van voorzieningen. De reden dat het in Limburg erger lijkt te zijn dan in andere delen van Nederland is omdat in Limburg de bevolgingskrimp mogelijk wordt versterkt door vergrijzing. Het feit dat de effecten van bevolgingskrimp in Limburg duidelijk zichtbaar werden heeft ertoe geleid dat de rijksoverheid en de provincies ook in Noord-Nederland en Zeeland aandacht zijn gaan schenken aan bevolgingskrimp. Er zijn onderzoeken gedaan door het Topteam Krimp en momenteel zijn de provincies hun gemeenten aan het aansporen om beleid voor bevolgingskrimp te schrijven.

Omdat Nederland niet het enige land ter wereld is dat te maken heeft met bevolgingskrimp is kan Nederland wellicht leren van de landen die al langer met dit verschijnsel te maken hebben. Landen waarvan bekend is dat ze te maken hebben met bevolgingskrimp zijn bijvoorbeeld Amerika, Rusland, Polen en Roemenië, maar ook dichterbij Nederland zijn er landen die al jaren kampen met bevolgingskrimp. Binnen Europa zijn het met name de grotere landen zoals Frankrijk en Duitsland waar bevolgingskrimp op sommige plaatsen zelfs heeft geleid tot spookdorpen. Daarnaast heeft met name Duitsland een lange historie met betrekking tot krimp welke naar alle verwachting ook de komende twintig jaar nog door zal zetten. Dat het deze vormen in Nederland aan zal nemen of dat er spookdorpen in Nederland zullen ontstaan is echter niet waarschijnlijk. Hiervoor is Nederland simpelweg te klein en zijn de afstanden tussen de dorpen en nabijgelegen steden niet groot genoeg.

Doordat de oppervlakte van Nederland klein is zijn de relaties tussen onderwerpen als bevolgingskrimp, mobiliteit en vergrijzing ook beter merkbaar. Bevolgingskrimp en vergrijzing zijn beide demografische ontwikkelingen, ze kunnen binnen een land zonder problemen naast elkaar bestaan, maar op het moment dat beide ontwikkelingen in één regio

voorkomen zullen ze elkaar versterken. Met vergrijzing wordt de ontwikkeling bedoeld waarbij de bevolking steeds ouder wordt, zonder dat er jongeren bijkomen. Als deze ouderen sterven krijgt een regio, waar dit verschijnsel zich voordoet, ook min of meer met krimp te maken. Zoals reeds eerder in deze paragraaf was te lezen, wordt met het verschijnsel bevolgingskrimp een 'structurele en substantiële bevolgingsdaling' bedoeld. Hierbij is er geen sprake dat er slechts een gedeelte van de bevolking afneemt, maar dat het totaal afneemt. De verschijnselen zijn dus niet inwisselbaar, maar er kan wel degelijk worden geconcludeerd dat er tussen vergrijzing en bevolgingskrimp een relatie kan bestaan en dat het effect van bevolgingskrimp zal worden versterkt als deze twee ontwikkelingen tegelijkertijd in één regio voor komen.

Mobiliteit is een onderwerp op zich. Het beïnvloedt zeer veel facetten van de samenleving, maar deze facetten kunnen op hun beurt ook weer beïnvloed worden door mobiliteit. Als de bevolking van een regio krimpt heeft dit onherroepelijk invloed op de mobiliteit, dit zelfde geldt voor een verouderende bevolking.

In Oost-Groningen werd duidelijk dat een afname van de bevolking als eerste invloed heeft op het draagvlak voor het openbaar vervoer, waardoor bepaalde dienstregelingen al snel zullen verdwijnen. Lijndiensten zijn vervangen door belbussystemen en voor bepaalde trajecten moet veel meer reistijd worden uitgetrokken. Dit is een reden dat veel bewoners van Oost-Groningen de voorkeur geven aan individuele vervoersmiddelen. Op die manier zijn de reistijden voorspelbaar en zijn de vertrek tijden flexibel en 'op maat'.

Desalniettemin is de mobiliteit op het platteland, net als in de rest van Nederland, de afgelopen jaren gegroeid. Een mogelijke verklaring hiervoor is het toegenomen autobezit en het feit dat de auto op het platteland al sinds jaar en dag het favoriete en meest gebruikte vervoermiddel is. Vergrijzing kan in combinatie met auto gebruik wel weer problemen opleveren. Ouderen worden ouder en blijven langer gezond, waardoor ze tot op hoge leeftijd auto zullen rijden. Door de ouderdom worden ze alleen wel minder flexibel en kunnen ze zich minder goed aanpassen aan snel veranderende verkeerssituaties, wat in sommige gevallen tot gevaarlijke situaties zou kunnen leiden.

De tweede hoofdvraag is gekoppeld aan de case study, waarvan de hieruit voortgekomen conclusies in het volgende gedeelte zullen worden behandeld.

Aan het begin van de case study zijn er observaties en tellingen uitgevoerd in de vier geselecteerde dorpen, te weten Bad Nieuweschans, Nieuwolda, Bourtange en Sellingen. Hieruit is gebleken dat de vier onderzochte dorpen allemaal nog wel wat voorzieningen hebben alleen zijn deze, los van de voorzieningen in het dorp Sellingen, nergens voldoende om in de dagelijkse levensbehoefte te voorzien. Wel zijn de dorpen alle vier goed ontsloten en zijn er voldoende bushaltes in de dorpen die regelmatig door bussen worden aangedaan. Er is op dit moment geen aantoonbaar verband tussen het feit dat erin de dorpen weinig voorzieningen zijn en bevolgingskrimp en/of vergrijzing.

Naar aanleiding van de interviews met gemeentemedewerkers van de gemeente Oldambt en de gemeente Vlagtwedde is duidelijk geworden dat beide gemeenten op dit moment (nog) geen beleid hebben geschreven voor bevolgingskrimp. Op het moment dat de rijksoverheid aankondigde dat ook Oost-Groningen naar alle waarschijnlijkheid zou worden getroffen door krimp hebben verschillende gemeenten eerst geprobeerd nieuwe bewoners voor hun dorpen aan te trekken door hun woningbeleid aan te passen. Er werden in verhouding alleen veel te veel huizen gebouwd waardoor een aantal projecten nooit van de

grond kwam en er in andere dorpen nieuwbouwhuizen leeg bleven staan. Op dit moment wordt er in de meeste gemeenten gestuurd op het verbeteren en behouden van de bestaande woningvoorraad. Zo blijven de dorpen aantrekkelijk en proberen ze de huidige bewoners vast te houden. Daarnaast houden de gemeenten alle bevolkingstrends en de door het CBS opgestelde prognoses in de gaten, maar van het schrijven van een passend beleid is het nog niet gekomen.

Wellicht komt dit doordat de gemeentemedewerkers, net als de bewoners, nog niet aan de levende lijven hebben ondervonden dat hun eigen dorp door bevolgingskrimp is getroffen. Uit de antwoorden die de bewoners in de enquête hebben gegeven, blijkt dat de dorpsbewoners geen goed beeld hebben van bevolgingskrimp en de mogelijke gevolgen hiervan. Hierdoor is het erg moeilijk hier een concreet antwoord te geven op de vraag of bevolgingskrimp merkbaar is in hun dorp. De gemeenten verschaffen de inwoners te weinig informatie, waardoor bewoners af moeten gaan op artikelen in kranten en tijdschriften. Het beeld wat daarin wordt geschept is echter vaak een extreme weergave van de werkelijkheid waar de bewoners zich dan ook niet in herkennen. Daardoor geven de bewoners aan dat het in hun dorp of regio niet zo'n vaart loopt met bevolgingskrimp of dat er in hun dorp geen bevolgingskrimp is. Verder constateren ze overigens wel dat er bijvoorbeeld voorzieningen verdwijnen of dat het openbaar vervoer steeds meer afneemt, maar ze schrijven dit vervolgens niet toe aan bevolgingskrimp. Daarnaast zijn veel bewoners van mening dat zulke verschijnselen horen bij het leven op het platteland en ze zijn er dikwijls van overtuigd dat het ooit wel weer aantrekt.

De dorpsbewoners zijn eraan gewend dat er voor bepaalde voorzieningen op het platteland meer gereisd moet worden dan in de stad. Dit vormt dan ook voor de meesten geen enkel probleem en leidt ertoe dat de dorpsbewoners zich makkelijk aanpassen aan nieuwe situaties. Als er bijvoorbeeld een voorziening in hun eigen woonkern verdwijnt zoeken ze de voorziening elders weer op. Wat wel opvalt hierbij is dat er in zo'n geval vaak wordt uitgeweken naar in het dorp of in de stad waar ze werken, of waar de kinderen naar school gaan. Volgens de meeste ondervraagde bewoners gaat dit al jaren zo en dit patroon zal dan ook niet snel veranderen. Op de vraag in de enquête of ze bepaalde voorzieningen missen wordt meestal 'nee' geantwoord, maar als er dan wordt doorgevraagd blijkt dat veel mensen de komst van een supermarkt niet zouden afkeuren, maar op dit moment missen ze hem ook niet. Ofwel de meeste voorzieningen zijn niet essentieel voor het blijven wonen in een bepaald dorp, mits er in de directe omgeving kernen zijn waar wel van deze voorzieningen gebruik kan worden gemaakt.

Met betrekking tot het gebruik van vervoersmiddelen valt op dat de jeugd zich per fiets of per brommer verplaatst en dat de volwassenen vrijwel allemaal over een auto beschikken. Er is maar een zeer klein deel van de dorpsbewoners dat echt is aangewezen op het openbaar vervoer. Ook hierbij geldt dat de gevolgen van bevolgingskrimp op verplaatsingspatronen en mobiliteit moeilijk zijn te bepalen. Wat net al is aangehaald verplaatsen veel dorpsbewoners zich met individuele vervoersmiddelen, maar of dit is aan te merken als een direct gevolg van bevolgingskrimp is wellicht wel heel kort door de bocht. Uiteraard dragen de slechte dienstregelingen van het openbaar vervoer ook bij aan het feit dat veel mensen gebruik maken van individuele vervoersmiddelen, net zoals de relatief grote afstanden die op het platteland moeten worden afgelegd. Kortom een directe relatie tussen

bevolkingskrimp en mobiliteit is in Oost-Groningen (nog) niet aan te wijzen. De voornaamste reden dat de inwoners van de dorpen zich verplaatsen is om naar hun werk of om naar school te gaan. Deze verplaatsingen worden vaak gecombineerd met het doen van boodschappen en/ of het halen en brengen van kinderen (naar school, sport, etc), dit is al jaren zo en zal ook niet snel veranderen.

De hierboven beschreven conclusies leiden tot enkele aanbevelingen welke in paragraaf 7.2 aan de orde komen.

7.3 Aanbevelingen

Aan de hand van het onderzoek en de conclusie kunnen er enkele aanbevelingen worden gedaan voor de aanpak van bevolkingskrimp in relatie tot voorzieningen en mobiliteit.

- Bevolkingskrimp is een verschijnsel waarvan de gevolgen per gebied kunnen verschillen. Er kan geen blauwdruk planning worden toegepast, maar elk gebied verdient een aanpak op maat. Wel is het aan te raden dat gemeenten in een krimpregio hun krachten bundelen en met elkaar bevolkingskrimp aanpakken.
- Mobiliteit op het platteland is een verhaal apart en niet te vergelijken met stedelijke gebieden in Nederland. Hoewel het draagvlak voor het openbaar vervoer op het platteland niet groot is, is het aan te raden uitgebreid onderzoek te doen welke lijnen het meest wenselijk zijn om te behouden en andere lijnen eventueel stop te zetten.
- Met betrekking tot voorzieningen is gebleken dat deze tot op heden nog behoorlijk verspreid zijn over een aantal kernen. Wellicht is het een optie om bepaalde groepen voorzieningen te clusteren en deze clusters in de grotere, goed bereikbare kernen te clusteren. Op deze manier wordt het voor bewoners van de kernen die weinig of geen voorzieningen hebben makkelijker en efficiënter om in bepaalde behoeften te voorzien.
- Vanuit het rijk en de provincies is er druk op gemeenten om beleid voor bevolkingskrimp te schrijven. Dit terwijl de bevolking zelf denkt dat 'het zo'n vaart niet zal lopen met krimp'. Het is raadzaam om goed in kaart te brengen wat de bewoners vinden van het dorp op dit moment en wat ze denken dat bevolkingskrimp met het dorp zal doen. Uit de enquêtes die ik heb gehouden blijkt namelijk dat veel inwoners het niet erg vinden dat er minder voorzieningen zijn in de dorpen of dat het er minder bussen rijden. Dus voordat er beleid wordt geschreven voor alle denkbare scenario's moet er eerst gedegen onderzoek worden gedaan in de dorpen naar de behoeften van bewoners en wat in hun ogen essentieel is voor de leefbaarheid van een dorp.

7.4 Reflectie

Op het moment dat ik het onderwerp vanuit Goudappel Coffeng onder ogen kreeg leek het mij heel leuk en uitdagend. Alleen bleek gaande weg al snel dat bevolkingkrimp en mobiliteit op zich al zeer veel omvattend zijn. Tijdens het inlezen en verzamelen van informatie bleek vervolgens al snel dat ik het onderwerp moest gaan inperken. De keuzes die in dit kader zijn gemaakt hebben geresulteerd in het feit dat ik dit onderzoek met een dubbel gevoel afsluit.

Eenzijds vind ik het een erg leuk onderwerp en ik heb er met veel plezier aan gewerkt. Anderzijds heb ik het gevoel dat ik Goudappel Coffeng niet optimaal heb kunnen voorzien van nuttige informatie. De hoofdvragen zijn weliswaar beantwoord, maar er is geen concreet

verkeersmodel of iets in die trant uit voort gekomen. Naar mijn mening is dit echter in dit stadium ook nog niet mogelijk en of dit ooit mogelijk wordt zal de toekomst uit moeten wijzen.

De case study is in mijn ogen ook niet volledig. Achteraf had ik de interviews met de gemeenten pas in een later stadium moeten doen. Hier ben ik iets te hard van stapel gelopen, waardoor ik achteraf genoeg heb moeten nemen met afspraken met gemeentemedewerkers. Voor het onderzoek was het wellicht beter geweest als ik wethouders had geïnterviewd, zodat het beeld met betrekking tot het krimp- & mobiliteitsbeleid van de gemeenten duidelijker was geweest en was ook de rol en de mate van sturing van de provincie Groningen misschien duidelijker geworden.

Zoals in de aanbevelingen ook al naar voren is gekomen is het mij opgevallen dat er veel afzonderlijke onderzoeken lopen naar bevolkingskrimp, maar dat de verschillende onderzoekers het dikwijls niet van elkaar weten. Ik denk dat hier veel meer uit kan worden gehaald. Voor mij was het een te grote verzameling om er uitgebreid onderzoek naar te doen. Als ik dit wel had gedaan had het wellicht de vragen die in mijn ogen onvoldoende zijn beantwoord, vollediger kunnen maken. Maar aan de andere kant zorgt dit ervoor dat mijn onderzoek misschien een goede basis kan vormen voor vervolgonderzoek naar bevolkingskrimp.

Literatuur

Abrahamse, J.E. en J. Webbink (1998): *Waterwereld in Oost- Groningen*. Noorderbreedte, jaargang 22, nummer 3.

Abrahamse, J. en P. Paris(1996): *Vesting Bourtange, een reconstructie in*. Noorderbreedte jaargang 20, nummer 1

AVV (1997) *7 trends - Mobiliteit in veranderend Nederland*. Rotterdam: Adviesdienst Verkeer en Vervoer.

Beek, F. van (2007) *Mobiliteitsbalans 2007*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Beets, G. (2008): *Wereld tot 2050 steeds grijzer*. DEMOS, jaargang 24, nr. 1, p. 4

Berry, B.J.L. en W.L. Garrison (1958): *A note on central place theory and the range of a good*. Economic Geography, vol. 34, nr. 4 (okt 1958), p. 304- 311.

Bond van Nederlandse Architecten (2009): *Ruimte maken voor krimp*. Amsterdam: BNA.

Bruinsma, F., J. van Dijk en C. Gorter (2002) *Mobiliteit en beleid*. Assen: Van Gorcum b.v.

Buiter, W.H., H. van Dalen, C. Sylvester, W. Eijffinger, J. Hartog, K. Koedijk en A. van Witteloostuijn (2007): *Vergrijzing is een verborgen zegen*. Verschenen in: Kwartaalschrift economie, themanummer: Vergrijzing, nr. 4, 2007.

BZK (2009): *Krimpen met kwaliteit; interbestuurlijk actieplan bevolkingsdaling*. Den Haag: BZK/VROM

CBS (2007): *Provincie op maat. Friesland*. Den Haag: CBS.

Companen (2010): *Demografische ontwikkeling Oost-Drenthe en Westerveld: sturen op woon- en leefkwaliteit*. Arnhem: Companen.

Conseil de l'Europe (1983): *Charte Europeenne de l'aménagement du territoire*.
Torremolinos: Conference Europeene der ministres responsables de l'aménagement du territoire.

Dalen, H. van (2008): *De angst voor bevolgingskrimp, vergrijzing en bevolkingspolitiek*. Den Haag: NiDi

Dalen, H. van en E. Engelen (2008): *De wonderbaarlijke terugkeer van Thomas Malthus. Over bevolkingspolitiek in een krimpende wereld*. Den Haag: NiDi

Dalen, H.P. van en K. Henkens (2009): *De onvermoede baten van bevolgingskrimp*. Economisch Statistische Berichten, jaargang 94, nr. 4562, p. 358

- Dam, F. van, C. de Groot en F. Verwest, (2006): *Krimp en ruimte. Bevolkingsafname, ruimtelijke gevolgen en beleid*. Den Haag: Ruimtelijk Planbureau.
- Derks, W. (2006): *Van groei naar afname*. In: Rooilijn, nr. 2, pag. 57
- Derks, W., P. Hovens en L.E.M. Klinkers (2006): *Structurele bevolgingsdaling. Een urgente nieuwe invalshoek voor beleidsmakers*. Maastricht: Universiteit Maastricht.
- Derks, W., Hovens, P. & Klinkers, L.E.M. (2006): *De krimpende stad. Ontgroening, vergrijzing, krimp en de gevolgen daarvan voor de lokale economie*. Den Haag: Sdu Uitgevers.
- Derks, W. (2009): *Krimpende gemeenten. Structurele bevolgingsdaling wordt steeds algemener verschijnsel*. DEMOS jaargang 25, nr. 1, pag. 6
- Dicke- Ogenia, M., P. van Beek en P. Jorritsma (2009): *Keep Moving: een internationale vergelijking van het mobiliteitsgedrag van ouderen*. Deventer: Goudappel Coffeng.
- Eikeren, P. van, R. Galjaard, M. Harkink, E. Last en P. Louter (2010): *Groeidocument krimp. Demografische ontwikkelingen in Groningen en de gevolgen*. Groningen: Provincie Groningen.
- Elzerman, K. (2010): *A future with shrinkage. What is a suitable policy response to shrinkage?* Amsterdam: Universiteit van Amsterdam.
- Friesch Dagblad (2007): *Friese gemeenten ontkennen krimp of bouwen door*. 23 maart 2007.
- Goorman, N., J. Grotenhuis, B. de Haas, E.Hulleman en E.Vrolijk (2006): *Toekomstperspectieven voor de bevolking van Drenthe*. Groningen: RuG.
- Geurs, K.T. & J.R. Ritsema van Eck (2001). *Accessibility measures: review and applications*, Bilthoven: Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu.
- Haartsen, T. en V. Venhorst (2009): *Planning for decline: anticipation on population decline in the Netherlands*. Oxford: Blackwell Publishing.
- Harms, L. (2008): *Overwegend onderweg*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Harms, L. , M. J. Olde Kalter en P. Jorritsma (2010): *Krimp en Mobiliteit. Gevolgen van demografische veranderingen voor mobiliteit*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Hoogendoorn-Lanser, S.P., R. van Nes en P.H.L. Bovy (2005): *Transportation and traffic theory. Flow, dynamics and human interaction*. Amsterdam: Elsevier.
- Hoogstra, G. (1998): *De bevolkingsontwikkeling van Noord- Nederland*. Noorderbreedte, jaargang 22, deel 3.

Hossmann, I., M. Karsch, R. Klingholz, Y. Köhncke, S. Kröhnert, C. Pietschman en S. Sütterlin (2008): *Europe's Demographic Future*. Berlijn: The Berlin Institute for Population and Development.

Jong, A. de en C. van Duin (2010): *Regionale Prognose 2009 – 2040: Vergrijzing en omslag van groei naar krimp*. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.

Jong, A. de en F. Verwest (2009): *Tot 2025 bevolkings- en huishoudenskrimp*. Nicis rapport: De nieuwe groei heet krimp. Den Haag.

Jorna, F., M. Lok, J. Van der Molen en N. Talstra (2010): *Themanieuwsbrief Bevolgingskrimp*. Nieuwsbrief Doarpwurk, jaargang 5, nr. 16

Jorritsma, P. en M. J. Olde Kalter (2008): *Grijs op reis. Over de mobiliteit van ouderen*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Kemenade, L. van (2009): *CBS: Grootste economische krimp sinds jaren tachtig*. Elsevier, jaargang 65, nr. 7

Krabben, E., van der en M. van Rooden (2003) *Vastgoedontwikkeling op knooppunten: Het effect van bereikbaarheid verklaard*. Delft: project Schieveste.

Kooij, A.M. van der (2003): *Rust, ruimte en hectiek*. Publicatie van het NIZW. Online beschikbaar op: http://dagindeling.emancipatieweb.nl/uploads/1532/Rust_ruimte_hectiek.pdf

Korver, W. en M.J. Vanderschuren (1995): *Monitoring van de mobiliteit: 1986- 1993. Een analyse van invloedsfactoren achter de recente mobiliteitsontwikkeling in het personenvervoer*. Delft: TNO.

Koziol, M. (2004): *The Consequences of Demographic Change for Municipal Infrastructure*. German Journal of Urban Studies, volume 44, nr. 1

Latten, J. en S. Musterd (2009): *De nieuwe groei heet krimp; een perspectief voor Parkstad Limburg*. Den Haag: Nicis Instituut.

Latten, J. (2009): *Veranderend demografisch tij*. DEMOS, jaargang 25, nr. 1, pag. 4

Landbouw-Economisch Instituut (2006), *Lokale bedrijvigheid, leefbaarheid en sociale vitaliteit in het landelijke gebied van Friesland*, Den Haag.

Marcuse, P. & Van Kempen, R. (1999): *Shrinking cities, Shrinking states: For a more olitical approach*. London: Blackwell.

Ministerie van VROM(2006): *Nota Mobiliteit*. Den Haag: Ministerie van VROM

Müller B. en S. Siedentop (2004): Growth and Shrinkage in Germany - Trends, Perspectives and Challenges for Spatial Planning and Development. *German Journal of Urban Studies*, volume 44, nr. 1

Nimwegen, N. van & L. Heering (2009): *Van groei naar krimp. Een demografische omslag in beeld*. KNAW Press, Amsterdam.

NRC handelsblad (2004): *Een derde doden is kind*. 30 december 2004

NRC handelsblad (2006): *De pest versterkte 'kleine ijstijd'*. 2 maart 2006

NRC handelsblad (2010): *VN: ramp in Haïti is onze ergste ooit*. 16 januari 2010.

Olde Kalter, M.J.T., H. van der Loop en L. Harms (2010): *Verklaring mobiliteit en bereikbaarheid 1985- 2008*. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Oswalt, P. en T. Rieniets (2006): *Atlas of shrinking cities; atlas der schrumpfenden städte*. Ostfildern: Hatje Cantz Verlag.

Pechholt, M.L.H.A., C.L.J.R. Douven en G.J.C. Essers (2008) *Als verhuizen emigreren is: wonen in Duitsland en werken in Nederland*. Kluwer: Deventer.

Provincie Drenthe (2010): *Krimp hoog op agenda bij nieuwe colleges; 'gezamenlijke aanpak noodzakelijk'*. Assen: Provinciale Staten.

Raad voor het openbaar bestuur en Raad voor de financiële verhoudingen (2008): *Bevolgingsdaling; gevolgen voor bestuur en financiën*. Den Haag.

Scott A. J. (1998): *Regions and the world economy; the coming shape of global production, competition, and political order*. Oxford: Oxford University Press.

Schnabel, P. (2009): *Krimp of verplaatsing. Daling lokale bevolkingssomvang bij een groeiende landelijke bevolking*. DEMOS, jaargang 25, nr. 1, pag. 2

Schoenmaker, T. (2002): *Samenhang in vervoer- en verkeerssystemen*. Bussum: Coutinho.

Schreuders, G. (2003) *Waar zijn de Nederlandse communisten heen?* Ons Erfdeel - 2003, nr 2, pp. 163-171.

Stoep, J. van der en B. Kee (1997): *De menselijkheid van het mobiliteitssysteem*. In Tijdschrift voor Vervoerswetenschap, nr 1., pag. 7-20.

Telegraaf (2008): *Toename van 'seniorenfiles'*. 29 februari 2008.

Thissen, F. & B. Poelman (2009): *Wat hebben grensgebieden gemeen?* Nicis rapport: De nieuwe groei heet krimp. Den Haag.

Topteam Krimp (2009): *Krimp als structureel probleem*. Werkendam: AVANT GPC.

Van Dale (2004) Groot woordenboek der Nederlandse taal, Utrecht/Antwerpen: Van Dale Lexicografie bv.

Verwest, F., F. van Dam en C. de Groot (2007): "Krimp bestrijden of begeleiden?" *Openbaar Bestuur* 17 (4), p. 25- 28.

Vergeau, É. (2004): *L'espace rural à la loupe des bassins de vie*. Paris: INSEE.

Vliet, M. van (2006): *Kracht door Krimp*. Den Haag: Berenschot Procesmanagement.

Volkskrant (2007): *Wie stopt de verspoking van het Friese platteland*. 16 november 2007.

VROM, LNV, VenW en EZ (2006): *Nota Ruimte: ruimte voor ontwikkeling*. Den Haag.

Wee, B. van en M. Dijst (2002): *Verkeer en vervoer in hoofdlijnen*. Bussum: Coutinho.

Whelan, M. , J. Langford, J. Oxley, S. Koppel & J. Charlton (2006): *The elderly and mobility: A review of the literature*. Victoria, Australia: Monash University Accident Research Centre.

Wissen, L.J.G. van (2009): *Migratie en krimp in het noorden; inspelen op krimp en vergrijzing grote uitdaging voor de toekomst*. DEMOS, jaargang 25, nr. 1, p. 13

Bezochte websites:

www.bevolgingsdaling.nl, laatst bezocht op 17-05-2010

www.cbs.nl, laatst bezocht op 10-05-2010.

www.henrifloor.nl, laatst bezocht op 15-09-2010

www.qbuzz.nl, laatst bezocht op 22-11-2010.

www.ruimtemonitor.nl, laatst bezocht op 11-05-2010

www.statline.com, laatst bezocht op 15-06-2010

www.vanmeernaarbeter.nl, laatst bezocht op 12-09-2010

www.wikipedia.nl, laatst bezocht op 24-09-2010

Interviews:

26 april 2010. De heer P. van Beek, Senior Consultant Research & Development Unit at Goudappel Coffeng.

28 mei 2010. De heer L.J.G. Van Wissen, hoogleraar Economische Demografie aan de faculteit Ruimtelijke Wetenschappen van de Rijksuniversiteit Groningen en vice-voorzitter Nederlandse Vereniging voor Demografie.

9 juni 2010. Mevrouw M.J. Olde Kalter, Senior Consultant Research & Development Unit at Goudappel Coffeng

1 september 2010. Mevrouw Dammer en de heer Bakker, medewerkers van de gemeente Oldambt.

22 september 2010. De heer Vogt en de heer Middelberg, medewerkers van de gemeente Vlagtwedde

Presentatie/ Symposium:

Pot, H. (2010), burgemeester van Appingedam in de provincie Groningen. Op 24 juni 2010 gastspreker op het symposium van Mobycon. Gehouden in de Oosterpoort in Groningen.

Bijlage 1: Uitwerking van de openbaar vervoer netwerken rond de dorpen.

Bad Nieuweschans

Het dorp Bad Nieuweschans is zowel per trein als per bus te bereiken. Van maandag tot en met zaterdag vertrekt de eerste trein al om 05.49 vanuit de stad Groningen. De laatste trein vertrekt om 00.19.

Naast een treinstation heeft Bad Nieuweschans ook vijf bushaltes welke worden aangedaan door de buslijnen 612 en 618 van Qbuzz (Qbuzz, 2010).

Lijn 612 rijdt van Bad Nieuweschans naar Winschoten en stopt op doordeweekse dagen alleen om 07.45 in Bad Nieuweschans. De rest van de dag en in het weekend rijdt deze lijn niet. Overstap mogelijkheden van lijn 612 zijn gelegen in Bellingwolde, Blijham en Winschoten.

In Bellingwolde kan worden overgestapt op:

- De buslijnen 212 en 811
 - o 212 rijdt van Bellingwolde naar Winschoten.
 - o 811 rijdt van Bellingwolde naar Vriescheloo.

In Blijham kan worden overgestapt op:

- de buslijnen 14, 211 en 212
 - o 14 rijdt van Winschoten naar Stadskanaal.
 - o 211 rijdt van Winschoten naar Vlagtwedde.
 - o 212 rijdt van Bellingwolde naar Winschoten.

In Winschoten kan worden overgestapt op:

- de trein die elk uur vertrekt richting Groningen of Bad Nieuweschans.
- de buslijnen 10, 14, 75, 119, 211, 212, 217
 - o 10 rijdt van Winschoten naar Assen.
 - o 14 & 75 rijden van Winschoten naar Stadskanaal.
 - o 119 rijdt van Winschoten naar Delfzijl.
 - o 211 rijdt van Winschoten naar Vlagtwedde.
 - o 212 rijdt van Winschoten naar Bellingwolde.
 - o 217 rijdt vanuit Winschoten een rondje 'Blauwe Stad'.

Lijn 618 rijdt van Bad Nieuweschans richting Woldendorp en het Dollard college, stopt dagelijks om 07.33 bij de halte Bronnenbad. De rest van de dag doet hij in deze richting Bad Nieuweschans niet meer aan. Ook in het weekend rijdt deze lijn niet. Lijn 618 van Woldendorp richting Bad Nieuweschans stopt ook maar één keer per dag in Bad Nieuweschans en wel om 15.41. Overstap mogelijkheden van lijn 618 zijn gelegen in Finsterwolde, Oostwold en Woldendorp.

In Finsterwolde kan worden overgestapt op:

- buslijn 217
 - o 217 rijdt een rondje rond de 'Blauwe Stad'.

In Oostwold kan worden overgestapt op:

- buslijn 217
 - o 217 rijdt een rondje rond de 'Blauwe Stad'.

In Woldendorp kan worden overgestapt op:

- buslijn 43
 - o lijn 43 rijdt van Delfzijl naar Scheemda.

Nieuwolda

Het dorp Nieuwolda is per bus beperkt bereikbaar, waarbij lijn 43 door het gehele dorp rijdt en lijn 119 alleen de rand van het dorp bereikt.

Lijn 43 rijdt vanaf Delfzijl naar Scheemda en er is een zijtak die vanuit Nieuwolda naar Siddeburen rijdt. Op de route van Delfzijl naar Scheemda stopt lijn 43 op doordeweekse dagen vier keer per dag in Nieuwolda, behalve op woensdagen dan is dit maar twee keer per dag. Overstap mogelijkheden van lijn 43 zijn gelegen in Delfzijl, Scheemda, Siddeburen, Wagenborgen en Woldendorp.

In Delfzijl kan worden overgestapt op:

- de trein die twee keer per uur vertrekt richting Groningen.
- de buslijnen 40, 45, 91, 96, 119, 140, 240 en 641
 - o 40 & 140 rijden vanaf Delfzijl, via Appingedam naar Groningen.
 - o 45 rijdt vanaf Delfzijl naar Loppersum.
 - o 91 & 96 zijn twee buurt (bel)bussen die rond Delfzijl rijden.
 - o 119 rijdt van Delfzijl naar Winschoten.
 - o 240 is de stadsbus van Delfzijl.
 - o 641 rijdt vanaf Delfzijl naar Uithuizen.

In Scheemda kan worden overgestapt op:

- de trein die elk uur vertrekt richting Groningen.
- de buslijnen 79, 119 en 217
 - o 79 rijdt van Scheemda naar Zuidbroek.
 - o 119, rijdt in de richting van Delfzijl of Winschoten.
 - o 217 rijdt een rondje rond de 'Blauwe Stad'.

In Siddeburen kan worden overgestapt op:

- de buslijnen 49, 78 en 178
 - o 49 rijdt van Appingedam naar Veendam.
 - o 78 rijdt van Appingedam naar Gronigen.
 - o 178 rijdt van Appingedam via Hoogezand naar Groningen.

In Wagenborgen kan worden overgestapt op:

- buslijn 119
 - o 119 rijdt van Delfzijl naar Winschoten.

In Woldendorp kan worden overgestapt op:

- buslijn 618
 - o 618 rijdt van Woldendorp naar Bad Nieuweschans.

In de weekenden zijn de bewoners van Nieuwolda aangewezen op lijn 119. Deze kan in principe elk uur van Delfzijl naar Winschoten rijden, het is alleen wel een lijnbelbus, wat inhoudt dat er minimaal een uur van te voren moet worden gereserveerd anders rijdt de bus niet. Los van de weekenden rijdt lijn 119 ook van maandag tot en met vrijdag. Vanaf 06.45 stopt de bus elk uur in Nieuwolda. Het is op deze dagen, in tegenstelling tot in het weekend, géén lijnbelbus. Overstap mogelijkheden van lijn 119 zijn gelegen in Delfzijl, Heiligerlee, Scheemda, Wagenborgen en Winschoten.

In Delfzijl kan worden overgestapt op:

- de trein die twee keer per uur vertrekt richting Groningen.
- de buslijnen 40, 43, 45, 91, 96, 140, 240 en 641
 - o 40 & 140 rijden vanaf Delfzijl, via Appingedam naar Groningen.

- 43 rijdt van Delfzijl naar Scheemda.
- 45 rijdt vanaf Delfzijl naar Loppersum.
- 91 & 96 zijn twee buurt (bel)bussen die rond Delfzijl rijden.
- 240 is de stadsbus van Delfzijl.
- 641 rijdt vanaf Delfzijl naar Uithuizen.

In Heiligerlee kan worden overgestapt op:

- de buslijnen 13 en 217
 - 13 rijdt van Veendam naar Winschoten
 - 217 rijdt een rondje rond de 'Blauwe Stad'.

In Scheemda kan worden overgestapt op:

- de trein die elk uur vertrekt richting Groningen of Bad Nieuweschans.
- de buslijnen 43, 79, en 217
 - 43 rijdt van Delfzijl naar Scheemda
 - 79 rijdt van Scheemda naar Zuidbroek.
 - 217 rijdt een rondje rond de 'Blauwe Stad'.

In Wagenborgen kan worden overgestapt op:

- buslijn 43
 - 43 rijdt van Delfzijl naar Scheemda.

In Winschoten kan worden overgestapt op:

- de trein die elk uur vertrekt richting Groningen of Bad Nieuweschans.
- de buslijnen 10, 14, 75, 211, 212, 217, 612
 - 10 rijdt van Winschoten naar Assen.
 - 14 & 75 rijden van Winschoten naar Stadskanaal.
 - 211 rijdt van Winschoten naar Vlagtwedde.
 - 212 rijdt van Winschoten naar Bellingwolde.
 - 217 rijdt vanuit Winschoten een rondje 'Blauwe Stad'.
 - 612 rijdt van Winschoten naar Bad Nieuweschans.

Bourtange

Het dorp Bourtange heeft vijf bushaltes, deze zijn allemaal te bereiken met de buslijnen 70 en 72 van Qbuzz. (Qbuzz, 2010).

Lijn 70 rijdt van Ter Apel naar Vlagtwedde. Van maandag tot en met vrijdag vanaf 17.00 alleen in de vorm van een belbus. Voor die tijd rijdt hij op doordeweekse dagen niet. In het weekend rijdt hij elk uur vanaf 07.33 tot en met 23.33. Overstap mogelijkheden van lijn 70 zijn gelegen in Sellingen, Ter Apel en Vlagtwedde.

In Sellingen kan worden overgestapt op:

- buslijn 92
 - 92 rijdt van Sellingen naar Stadskanaal

In Ter Apel kan worden overgestapt op:

- de buslijnen 42, 73, 242, 273, 473
 - 42 & 242 rijden van Ter Apel naar Emmen.
 - 73 rijdt van Stadskanaal naar Emmen.
 - 273 is een buurtbus van Ter Apel.
 - 473 rijdt van Ter Apel naar Musselkanaal.

In Vlagtwedde kan worden overgestapt op:

- de buslijnen 14, 72 en 211.

- 14 rijdt van Winschoten naar Stadskanaal.
- 72 rijdt van Vlagtwedde naar Bourtange.
- 211 rijdt van Winschoten naar Vlagtwedde.

Lijn 72 rijdt van Bourtange richting Vlagtwedde en is een lijntaxi. Hij rijdt op alle doordeweekse dagen vanaf 07.59 tot 17.08 één keer per uur. In het weekend rijdt deze lijn niet. Overstappen van lijn 72 naar een andere lijn kan alleen in Vlagtwedde.

In Vlagtwedde kan worden overgestapt op:

- buslijn 14, 70 en 211
 - 14 rijdt van Winschoten naar Stadskanaal.
 - 70 rijdt van Vlagtwedde naar Bourtange.
 - 211 rijdt van Winschoten naar Vlagtwedde.

Sellingen

Sellingen heeft vier bushaltes welke allemaal te bereiken zijn met de buslijnen 70 en 92. Van Maandag tot en met vrijdag rijdt lijn 70 ongeveer één keer per uur, dit is alleen wel in de vorm van een lijntaxi, wat betekent dat je hem minimaal een uur voor vertrek moet reserveren. Hetzelfde geldt voor lijn 92 richting Stadskanaal. De overstap mogelijkheden van lijn 70 zijn gelegen in Ter Apel en Vlagtwedde.

In Ter Apel kan worden overgestapt op:

- de buslijnen 42, 73, 242, 273, 473
 - 42 & 242 rijden van Ter Apel naar Emmen.
 - 73 rijdt van Stadskanaal naar Emmen.
 - 273 is een buurtbus van Ter Apel.
 - 473 rijdt van Stadskanaal naar Ter Apel.

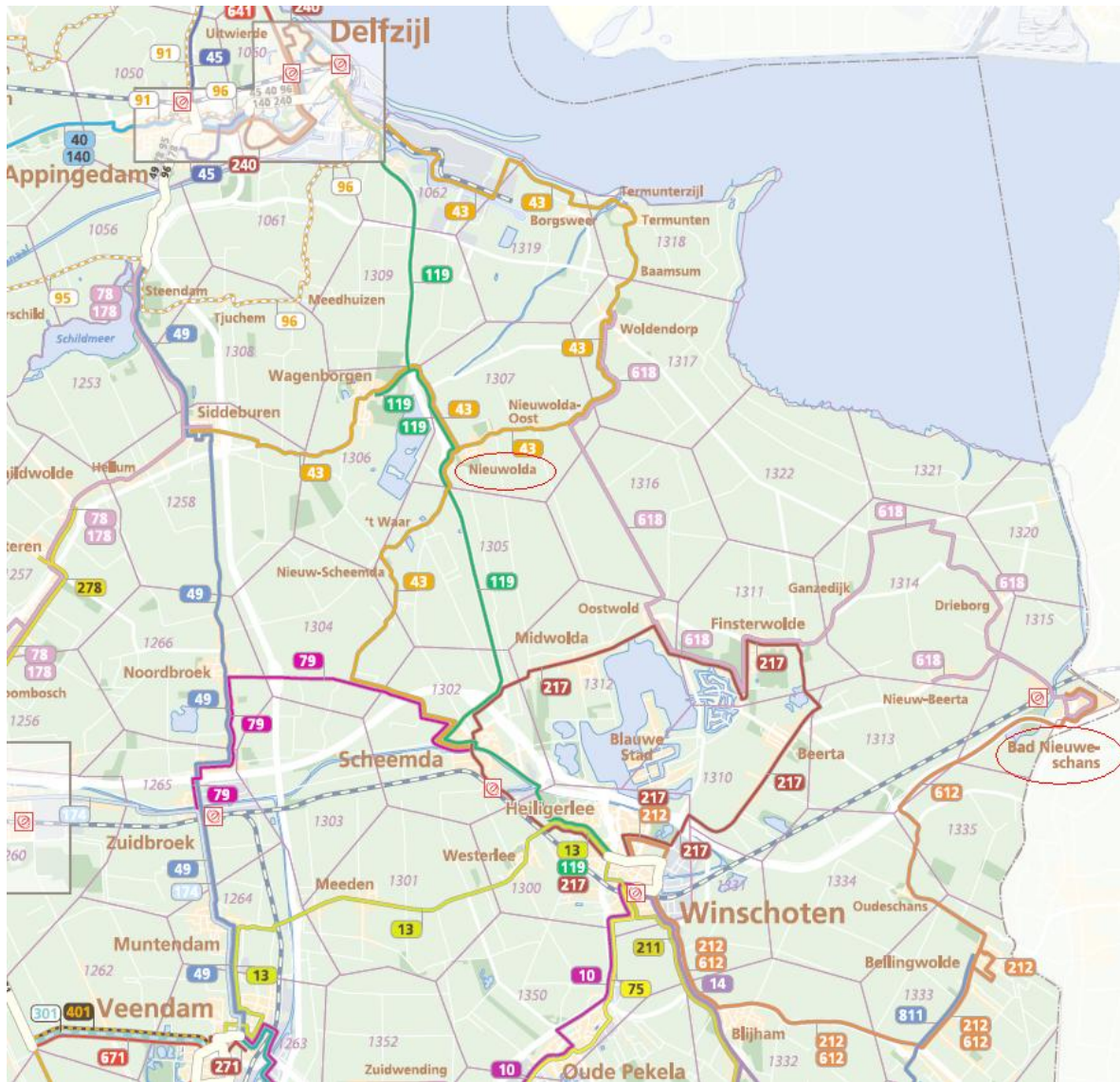
In Vlagtwedde kan worden overgestapt op:

- de buslijnen 14, 72 en 211.
 - 14 rijdt van Winschoten naar Stadskanaal.
 - 72 rijdt van Vlagtwedde naar Bourtange.
 - 211 rijdt van Winschoten naar Vlagtwedde.

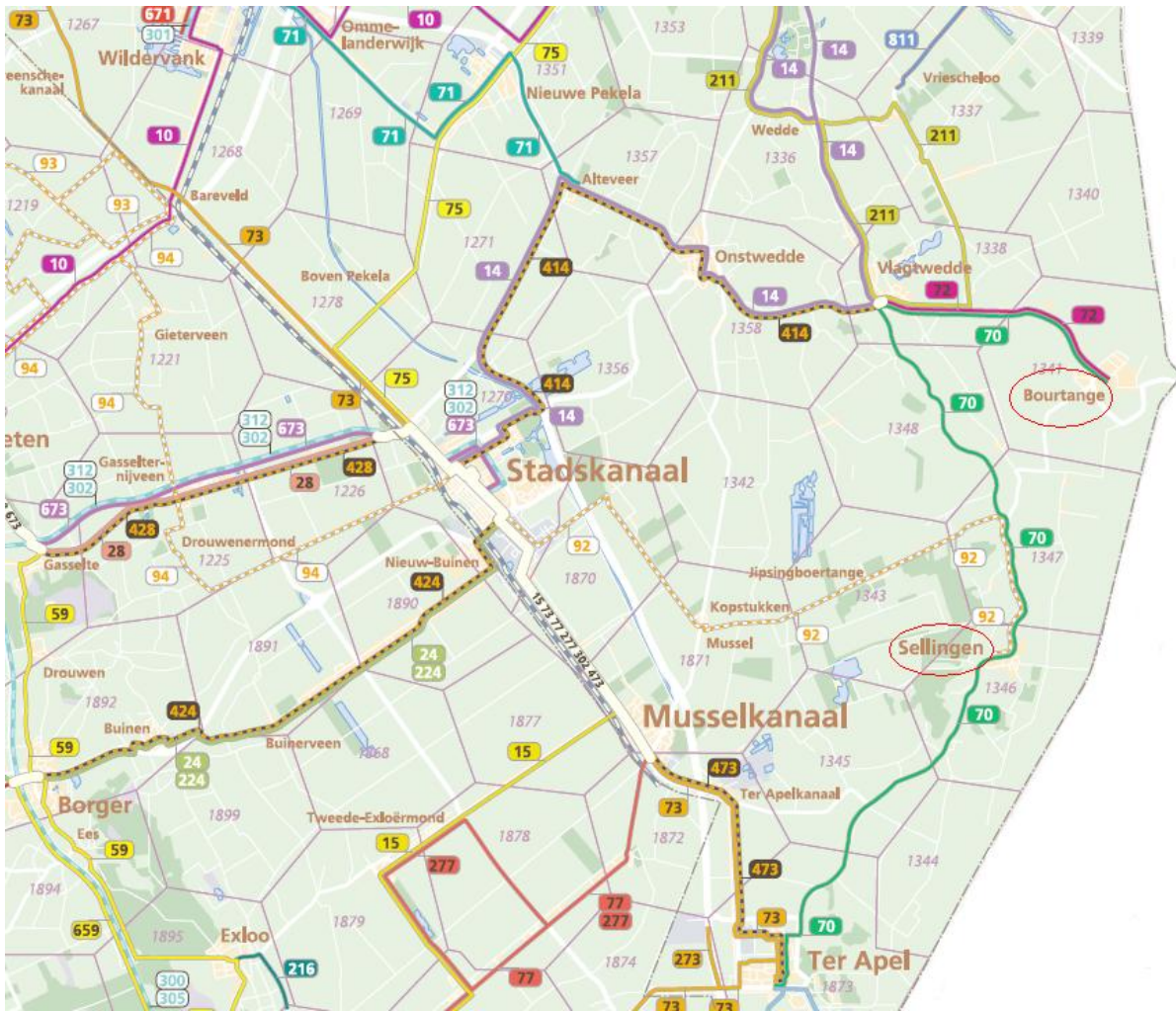
De overstap mogelijkheden van lijn 92 zijn gelegen Stadskanaal.

In Stadskanaal kan worden overgestapt op:

- de buslijnen 14, 15, 24, 28, 73, 75, 77, 94, 224, 277, 302, 312, 414, 424, 428, 473, 673
 - 14 rijdt van Winschoten naar Stadskanaal.
 - 15, 73, 77 & 277 rijden van Stadskanaal naar Emmen.
 - 24, 28, 224 & 428 rijden van Stadskanaal naar Assen
 - 75 rijdt van Stadskanaal naar Winschoten.
 - 94 rijdt van Stadskanaal naar Gieten.
 - 302, 312 & 673 rijden van Stadskanaal naar Groningen.
 - 414 rijdt van Stadskanaal naar Vlagtwedde.
 - 424 rijdt van Stadskanaal naar Borger.
 - 473 rijdt van Stadskanaal naar Ter Apel.



Figuur: lijnennetkaart van Nieuwolda en Bad Nieuweschans, bron: Qbuzz, 2010.



Figuur: lijnennetkaart van Bourtange en Sellingen, bron: Qbuzz, 2010.