

# Mobiliteit in het landelijk gebied

*De invloed van demografische en maatschappelijke veranderingen op het draagvlak van openbaar vervoer*



Tim Goorman  
22 april 2008



rijksuniversiteit  
 groningen

faculteit ruimtelijke  
 wetenschappen





# Mobiliteit in het landelijk gebied

*De invloed van demografische en maatschappelijke veranderingen op het draagvlak van openbaar vervoer*

Afstudeerscriptie Master Planologie  
Tim Goorman - S 1581686  
22 april 2008

Rijksuniversiteit Groningen  
Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen  
Master Planologie

In opdracht van:  
Provincie Groningen  
Afdeling Verkeer en Vervoer

Begeleiding:  
Ed Stuij - Provincie Groningen  
Femke Niekerk - Rijksuniversiteit Groningen



rijksuniversiteit  
groningen

faculteit ruimtelijke  
wetenschappen





## Voorwoord

Deze scriptie over mobiliteit in het landelijk gebied is het eindverslag van mijn afstudeerstage bij de provincie Groningen, en tegelijkertijd de master thesis van mijn masteropleiding Planologie aan de Rijksuniversiteit Groningen. In de periode september 2007 t/m februari 2008 heb ik in dit kader de relatie tussen mobiliteit, voorzieningen en demografische ontwikkelingen onderzocht, om daarmee nadere uitspraken te kunnen doen over de toekomstmogelijkheden voor openbaar vervoer in het landelijk gebied. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan het nieuwe Provinciaal Omgevingsplan van de provincie Groningen, dat op dit moment wordt opgesteld.

In het onderzoek is in eerste instantie gekeken naar Nederland als geheel, en daarna op een aantal aspecten specifiek naar de provincie Groningen. Hierdoor was op deze punten een vergelijking mogelijk, wat soms bijzondere overeenkomsten en verschillen opleverde. Doordat dit onderzoek raakvlakken had met veel onderzoeksgebieden, zowel planologisch, demografisch, verkeerskundig als sociaal-geografisch, was het interessant om te doen en bovendien zeer leerzaam.

Ik wil hierbij met name mijn begeleiders bedanken, namens de provincie Groningen dhr. Ed Stuij en namens de Rijksuniversiteit mw. Femke Niekerk. Door hun bereidheid het één en ander door te nemen en het geven van kritische reacties is dit rapport geworden wat het nu is. Verder wil ik Hans Werner van het OV-bureau Groningen-Drenthe bedanken voor het interview dat ik met hem had. Ook wil ik de overige collega's van de provincie Groningen bedanken voor hun gastvrijheid en ondersteuning, met name mijn kamergenoten bij de provincie Groningen, en tenslotte alle andere mensen die in welke vorm dan ook een bijdrage hebben geleverd aan de totstandkoming van dit onderzoek.

Wildervank, 22 april 2008  
Tim Goorman



## Samenvatting

Dit onderzoek behandelt de problemen rondom mobiliteit in het landelijk gebied, waarbij de aandacht gericht is op de relatie tussen openbaar vervoer, demografische veranderingen en bereikbaarheid van voorzieningen. In dit onderzoek staan twee hoofdvragen centraal:

1. Welke invloed heeft een krimpende/vergrijzende bevolking op het draagvlak van OV?
2. Hoe blijven voorzieningen voor de inwoners van het landelijk gebied bereikbaar?

Hierbij geldt dat onder 'draagvlak' wordt verstaan: *"de consumptieve vraag die nodig is voor een bedrijfseconomisch verantwoord bestaan"*. Onder 'bereikbaarheid' wordt verstaan: *"de hoeveelheid tijd, geld en moeite die het kost om de afstand tot een locatie te overbruggen"*.

Om de hoofdvragen (en de bijbehorende zes deelvragen) te kunnen beantwoorden is allereerst een theoretisch kader opgesteld, gevolgd door een nadere uitwerking van drie kernthema's: voorzieningen, openbaar vervoer en demografie en maatschappij. Een van de belangrijke punten die uit het onderzoek naar voren komt is dat mobiliteit voor mensen van groot belang is, en dat het daarbij met name om individuele mobiliteit gaat, oftewel de mate waarin iemand in staat is mobiel te zijn. Mobiliteit is de interactie tussen de vraag naar en het aanbod van verplaatsingen, waarbij het belangrijk is dat die verplaatsingen geen doel zijn maar een afgeleide van het ontplooiën van activiteiten. Dit houdt in dat niet de verplaatsingen centraal moeten staan maar de activiteiten.

Als gekeken wordt naar de drie kernthema's dan zijn voor dit onderzoek met name de voorzieningen van belang. Deze zijn opgesplitst in basisvoorzieningen en andere voorzieningen, omdat in het landelijk gebied (kernen kleiner dan 2000 inwoners) doorgaans alleen nog één of meerdere van de basisvoorzieningen aanwezig zijn: huisarts, basisschool, winkelvoorziening, dorpshuis en OV-halte.

De zorg over de afname van het voorzieningenaanbod is één van de aanleidingen voor dit onderzoek, daarom is ook gekeken naar de aan deze achteruitgang gerelateerde demografische en maatschappelijke aspecten, het tweede kernthema. Het gaat dan om het krimpen van de bevolking, wat landelijk vanaf 2038 zal gaan plaatsvinden, en vergrijzing, dat hier sterk aan gerelateerd is en omstreeks 2038 op zijn hoogtepunt is. Het aantal ouderen bedraagt dan zo'n 25% van de bevolking, tegenover 14% anno 2007. Tegelijkertijd vindt een afname van de beroepsbevolking plaats en een lichte afname van het aantal jongeren. Deze ontwikkelingen zorgen voor veranderingen op het gebied van activiteiten, wat dus ook consequenties voor de mobiliteit heeft. De eerste hoofdvraag heeft deze problematiek als basis. Hierbij geldt dat de veranderingen in de provincie Groningen heftiger zijn: krimp en vergrijzing zijn in de gebieden Noord en Zuidoost al begonnen.

Bij het aspect openbaar vervoer geldt dat hierbij een tweedeling kan worden gemaakt tussen enerzijds keuzereizigers en anderzijds 'captive' reizigers die geen alternatieve vervoersmogelijkheid hebben. Op grond van deze indeling zijn acht specifieke doelgroepen meegenomen die van belang zijn voor het openbaar vervoer. Tevens is een aantal eisen naar voren gekomen die aan OV kunnen worden gesteld: allereerst beschikbaarheid, gevolgd door tijd, geld en comfort. Met name voor de 'captive' reiziger in het landelijk gebied speelt beschikbaarheid een grote rol. De tweede hoofdvraag stelt dit punt dan ook terecht aan de orde.

Uit het theoretisch deel en de drie kernthema's zijn de antwoorden op de beide hoofdvragen voortgekomen. De invloed van een krimpende/vergrijzende bevolking op het draagvlak van OV (deelvraag 1) is dat twee belangrijke doelgroepen (jongeren en werknemers) iets in grootte af zullen nemen, maar dat een relatief onbelangrijke groep (namelijk: ouderen, die weinig per OV reizen) flink groeit. Wat voor gevolgen dit precies heeft is moeilijk te voorspellen, vanwege allerlei bijkomende effecten op het gebied van economie en bereikbaarheid, maar een lichte afname in de spits (jongeren en werknemers) kan uit exploitatief oogpunt gunstig zijn terwijl de toename van het aantal ouderen kan zorgen voor een iets betere vulling in de daluren. De toekomstige ontwikkelingen op het demografische vlak bieden voor het OV dus zeker mogelijkheden, hoewel de invloeden ook per regio zullen wisselen. Voor de tweede deelvraag geldt dat er twee oplossingsrichtingen zijn: óf een verbetering van de OV-bereikbaarheid van kleine kernen (bijvoorbeeld een attractievere vorm van collectief vraagafhankelijk vervoer, CVV), óf een concentratie van voorzieningen in kleine kernen, in de vorm van een multifunctioneel centrum, servicewinkel en soortgelijke slimme bundelingen. Daarmee kunnen meerdere voorzieningen en diensten op een plek worden aangeboden, waardoor deze rendabeler en attractiever worden. Deze oplossingen gelden eveneens voor de provincie Groningen, en uiteraard kunnen beide oplossingen ook tegelijk worden uitgevoerd.





# Inhoudsopgave

## Voorwoord

## Samenvatting

<b>Hoofdstuk 1 - Inleiding</b>	<b>11</b>
1.1 - Aanleiding tot het onderzoek	11
1.2 - Doelstelling en onderzoeksvragen	11
1.3 - Methode van onderzoek en tijdsplanning	12
1.4 - Opbouw van het rapport	12
<b>Hoofdstuk 2 - Theoretisch kader</b>	<b>13</b>
2.1 - Inleiding	13
2.2 - Mobiliteit en bereikbaarheid	13
2.2.1 - Verplaatsingsgedrag	13
2.2.2 - Mobiliteit	15
2.2.3 - Bereikbaarheid	18
2.2.4 - Openbaar vervoer	19
2.2.5 - Functie en doelgroepen van openbaar vervoer	21
2.2.6 - Conclusie mobiliteit en bereikbaarheid	22
2.3 - Demografie en maatschappij	23
2.3.1 - Voorzieningen	23
2.3.2 - Bevolkingskrimp	25
2.3.3 - Vergrijzing	26
2.3.4 - Vitaliteit en leefbaarheid	27
2.3.5 - Conclusie demografische en maatschappelijke thema's	28
2.4 - Ruimtelijke thema's	30
2.4.1 - Landelijk gebied en stedelijk gebied	30
2.4.2 - Grote kernen en kleine kernen	31
2.4.3 - Conclusie ruimtelijke thema's	32
2.5 - Overige aspecten	33
2.5.1 - Toekomst	33
2.5.2 - Draagvlak	33
2.6 - Conclusie	33
2.7 - Model van de gebruikte begrippen	34
<b>Hoofdstuk 3 - De huidige stand van zaken</b>	<b>35</b>
3.1 - Inleiding	35
3.2 - Voorzieningen	35
3.2.1 - Inleiding	35
3.2.2 - Ontwikkelingen en achtergronden in Nederland	35
3.2.3 - Voorzieningen in de provincie Groningen	37
3.2.4 - Conclusie voorzieningen	39
3.3 - Openbaar vervoer	41
3.3.1 - Inleiding	41
3.3.2 - Het openbaar vervoer in Nederland: beleid en inrichting	41
3.3.3 - Openbaar vervoer in het landelijk gebied	45
3.3.4 - Openbaar vervoer in de provincie Groningen	47
3.3.5 - Conclusie openbaar vervoer	50

3.4 - Demografie en maatschappij	51
3.4.1 - Inleiding	51
3.4.2 - Demografische en maatschappelijke ontwikkelingen	51
3.4.3 - Ontwikkelingen op het Groningse platteland	54
3.4.4 - Conclusie demografie en maatschappij	57
3.5 - Conclusie	57
<b>Hoofdstuk 4 - Toekomstige ontwikkelingen en oplossingen</b>	<b>59</b>
4.1 - Inleiding	59
4.2 - Demografische en maatschappelijke ontwikkelingen	59
4.3 - De ontwikkeling van de voorzieningen	60
4.4 - De toekomstige rol voor het openbaar vervoer	61
4.5 - Concrete oplossingen voor het bereikbaar houden van voorzieningen	62
<b>Hoofdstuk 5 - Conclusies en aanbevelingen</b>	<b>67</b>
5.1 - Conclusies	67
5.2 - Aanbevelingen	68
<b>Literatuurlijst</b>	<b>69</b>

# Hoofdstuk 1 - Inleiding

## 1.1 - Aanleiding tot het onderzoek

Door demografische ontwikkelingen (zoals vergrijzing), het veranderende schaalniveau van het dagelijks leven, de toenemende concentratie van voorzieningen en soortgelijke ontwikkelingen worden er tegenwoordig andere randvoorwaarden aan het openbaar vervoer gesteld dan in het verleden. Vervoersstromen veranderen, er vinden verschuivingen in modaliteit plaats, landelijke gebieden en voorzieningen dreigen voor bepaalde groepen per OV onbereikbaar te worden door een gebrek aan vraag, terwijl stedelijke gebieden juist bezwijken onder de congestie. De provincie Groningen wil graag weten welke invloed de bovengenoemde processen kunnen hebben op het draagvlak voor openbaar vervoer in het landelijk gebied, en hoe voorzieningen bereikbaar kunnen blijven voor de bewoners van het landelijk gebied. Het antwoord op deze vragen zal een bijdrage leveren aan het nieuwe Provinciaal Omgevingsplan. Om die reden zal in dit onderzoek niet alleen naar het landelijk gebied in het algemeen worden gekeken, maar ook naar dat van de provincie Groningen in het bijzonder.

## 1.2 - Doelstelling en onderzoeksvragen

In dit onderzoek staan de volgende twee problemen centraal:

- Door demografische veranderingen (zoals vergrijzing) komt het draagvlak voor het openbaar vervoer in het landelijk gebied (verder) onder druk te staan.
- De bereikbaarheid van voorzieningen voor bewoners van het landelijk gebied is in het geding, als gevolg van het wegtrekken van de voorzieningen naar de grotere plaatsen en het bovengenoemde afnemende draagvlak voor het openbaar vervoer.

Dit leidt tot de volgende doelstelling:

Inzicht geven in de demografische en maatschappelijke ontwikkelingen die zich nu en in de toekomst in het landelijk gebied (in Nederland en in de provincie Groningen) zullen voordoen, om op basis daarvan een uitspraak te kunnen doen over enerzijds het toekomstige draagvlak voor het openbaar vervoer in het landelijk gebied, en anderzijds de mogelijkheden voor het bereikbaar houden van de voorzieningen voor de inwoners van dit gebied.

Uit de doelstelling komen twee, met elkaar samenhangende, hoofdvragen naar voren:

1. Welke invloed heeft een krimpende/vergrijzende bevolking op het draagvlak van OV?
2. Hoe blijven voorzieningen voor de inwoners van het landelijk gebied bereikbaar?

Bij het beantwoorden van deze vragen zal zowel naar Nederland als geheel als naar de provincie Groningen in het bijzonder worden gekeken. Uit deze twee hoofdvragen zijn tevens de volgende zes deelvragen afgeleid:

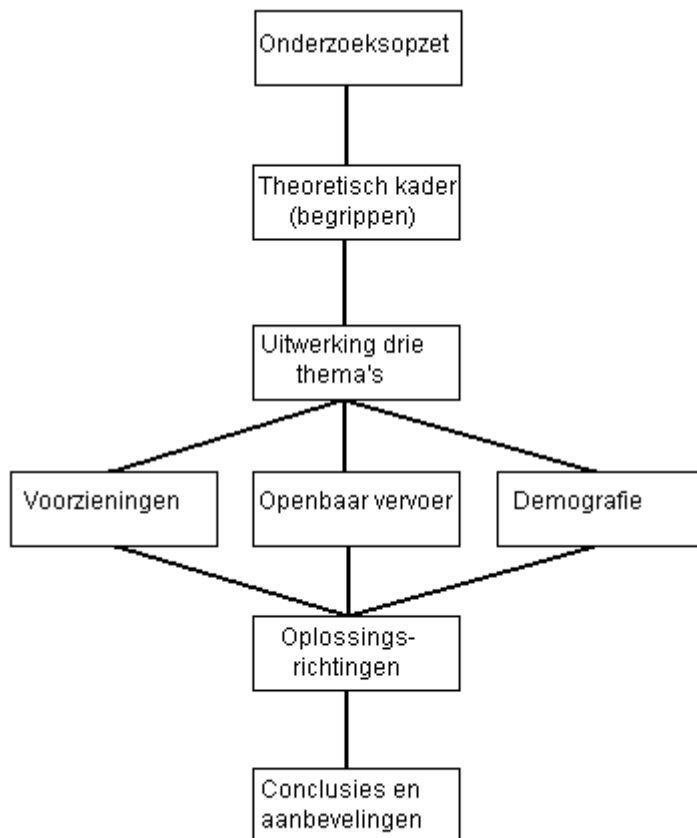
1. Welke wetenschappelijke benaderingen en theorieën zijn er met betrekking tot bevolkingskrimp en vergrijzing, openbaar vervoer in het landelijk gebied en verschuiving van voorzieningen?
2. Welk voorzieningenniveau is in de kleine kernen aanwezig? Zijn er verschillen tussen het gemiddelde in Nederland en Groningen?
3. Welke rol en inrichting heeft het OV momenteel in het landelijk gebied in Nederland en in Groningen?
4. Wat zijn op dit moment de maatschappelijke en demografische ontwikkelingen in het landelijk gebied?
5. Welke demografische en maatschappelijke ontwikkelingen zijn in de toekomst te verwachten in het landelijk gebied?
6. Welke rol kan het OV in de toekomst in het landelijk gebied spelen, en hoe draagt het bij aan het bereikbaar houden van de voorzieningen voor de inwoners van het landelijk gebied?

### 1.3 - Methode van onderzoek en tijdsplanning

Dit onderzoek is met name een literatuuronderzoek. Door het bestuderen van wetenschappelijke literatuur zal allereerst een theoretische reflectie op de kernbegrippen worden gegeven, waardoor het onderzoek nader gedefinieerd en afgebakend kan worden. Daarbij wordt gebruik gemaakt van rapporten en onderzoeken over openbaar vervoer, mobiliteit, voorzieningen, demografie en landelijk gebied. Aan de hand van het theoretische deel zal in de praktische uitwerking een aantal deelvragen beantwoord kunnen worden. Hiervoor zal tevens gebruik worden gemaakt van statistische gegevens (zoals van het CBS), van informatie afkomstig van medewerkers van de provincie Groningen en van het OV-bureau Groningen-Drenthe. De informatie die de beantwoording van de deelvragen oplevert, zal gebruikt worden om de beide hoofdvragen te beantwoorden, waarmee tevens de conclusies en aanbevelingen kunnen worden opgesteld.

Voor deze methode is gekozen vanwege de grote hoeveelheid reeds beschikbare data, die daarmee een goede basis vormen. Aan de hand hiervan kan het onderzoek vrijwel volledig worden uitgevoerd. Aanvullende informatie wordt verkregen via interviews met betrokken medewerkers van de provincie Groningen en het OV-bureau. Hiermee ontstond een bruikbaar beeld voor dit onderzoek.

Schematisch ziet dit onderzoek er als volgt uit:



### 1.4 - Opbouw van het rapport

Na de inleiding zal in hoofdstuk 2 het theoretisch kader worden gepresenteerd, dat een aantal kernbegrippen behandelt en zo een wetenschappelijke basis biedt (deelvraag 1). Aan de hand hiervan worden in hoofdstuk 3 een drietal thema's inhoudelijk behandeld, om zo de deelvragen 2, 3 en 4 te kunnen beantwoorden. In hoofdstuk 4 volgt een blik in de toekomst (deelvraag 5): welke ontwikkelingen zijn te verwachten? Hierbij wordt in eerste instantie gekeken naar de demografische ontwikkelingen, aangezien deze relatief betrouwbaar te voorspellen zijn. Aan de hand hiervan kan in het vijfde hoofdstuk de laatste deelvraag worden beantwoord. Ook wordt hier teruggeblikt op de beide hoofdvragen en de onderzoeksdoelstelling, waarna als laatste de aanbevelingen volgen.

## Hoofdstuk 2 - Theoretisch kader

### 2.1 - Inleiding

Dit hoofdstuk geeft het theoretisch kader aan waarbinnen het onderzoek zich afspeelt. Om dit kader te schetsen zal een aantal belangrijke begrippen die betrekking hebben op het onderwerp onderzocht en verklaard worden, om daarmee helder te krijgen wat de relevantie ervan is en hoe zij samenhangen met het onderzoek. Daarmee wordt een context geschapen die het fundament van het onderzoek vormt, wat de beantwoording van de eerste deelvraag oplevert:

*1 - Welke wetenschappelijke benaderingen en theorieën zijn er met betrekking tot bevolkingskrimp en vergrijzing, openbaar vervoer in het landelijk gebied en verschuiving van voorzieningen?*

De begrippen die in dit hoofdstuk achtereenvolgens aan de orde zullen komen zijn daarom in drie categorieën thema's onderverdeeld, te weten:

- Mobiliteit en bereikbaarheid
- Demografie en maatschappelijke thema's
- Ruimtelijke thema's

Binnen deze drie thema's kunnen alle belangrijke begrippen die binnen het onderzoek vallen ondergebracht worden.

### 2.2 - Mobiliteit en bereikbaarheid

#### 2.2.1 - Verplaatsingsgedrag

Om iets over mobiliteit, bereikbaarheid, openbaar vervoer en andere hiermee samenhangende thema's te kunnen zeggen is het wenselijk om eerst meer over het achterliggende menselijke gedrag te weten te komen. Het gedrag van de mens zorgt immers voor het ontstaan van de vraag naar verplaatsingen, en de mens is ook verantwoordelijk voor alle problemen die hierbij optreden. Daarom wordt in deze paragraaf het begrip 'verplaatsingsgedrag' kort behandeld.

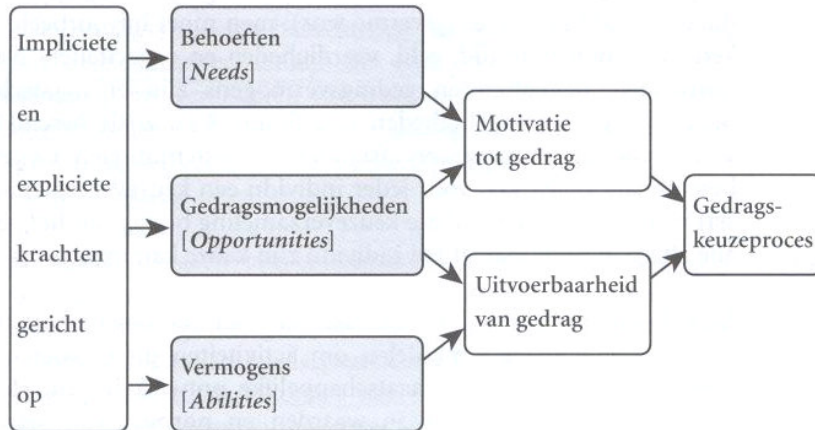
#### *Definiëring en uitwerking*

Zoals Van Wee & Dijkstra (2002) schreven is verplaatsen geen doel op zich, maar valt het te zien als een afgeleide van het ontplooiën van activiteiten. Het is daardoor te zien als een tussenstap, en wordt daarom in de meeste gevallen ook gezien als een disnut: indien de verplaatsing kan worden vermeden of verkort dan gebeurt dat ook. Daarbij geldt dat een reiziger bij een verplaatsing (soms onbewust) zaken als tijd, afstand en kosten via wegingsfactoren tegen elkaar af weegt (Van Wee & Dijkstra, 2002; Schoemaker, 2002). Dit is zeer relevant in een onderzoek dat over bereikbaarheid van voorzieningen gaat.

Op grond van bovenstaande beschrijving wordt als eerste naar activiteiten gekeken. Belangrijk is welke factoren met betrekking tot het uitvoeren van activiteiten van invloed zijn op het menselijk gedrag. Er is een aantal factoren die een rol spelen bij de keuze voor het uitvoeren van activiteiten (en dus ook bij het gebruik van voorzieningen). Allereerst kan een onderscheid worden gemaakt tussen 'willen' en 'kunnen'. 'Willen' is hierbij sterk subjectief, en wordt vooral verklaard door psychologische aspecten op het gebied van behoeften en waarden. Dit zal buiten beschouwing blijven. 'Kunnen' is afhankelijk van de mogelijkheden die iemand heeft, voornamelijk op het gebied van tijd, geld, vaardigheden en capaciteiten. Hier wordt in het kader van bereikbaarheid nog op teruggekomen. Deze vier aspecten komen voort uit maatschappelijke ontwikkelingen, evenals de behoeften van mensen om bepaalde activiteiten te ondernemen. De behoeften ('willen') en mogelijkheden ('kunnen') leiden samen tot de keuze voor bepaalde activiteitenpatronen, waarbij vanuit het begrip 'mogelijkheden' de bij de activiteit behorende verplaatsingspatronen ontstaan (Van Wee & Dijkstra, 2002).

### Een verklaring voor de totstandkoming

Vanuit de behoeften (wat willen mensen?), de mogelijkheden (welke kansen liggen er maatschappelijk gezien?) en het vermogen (wat kan ik zelf?) worden er door de mens keuzes gemaakt met betrekking tot het gedrag. Dit wordt verklaard in het zogeheten NOA-model, dat in onderstaande figuur te zien is. Dit geeft de individuele determinanten van het gedragskeuzeproces weer en geeft zo een beeld hoe activiteiten tot stand komen. Vervolgens kunnen hier verplaatsingen uit voortvloeien.



Figuur 1: Individuele determinanten van verplaatsingsgedrag (het NOA-model) (Vlek e.a., 1997, in: Van Wee & Dijst, 2002)

Bij het aspect 'mogelijkheden' kan nog opgemerkt worden dat hierbij drie soorten overwegingen een rol spelen: rationele, sociale en emotionele. Omdat zeker op het gebied van verplaatsingen geldt dat het vervoermiddel niet altijd even rationeel wordt uitgezocht (de auto scoort op sociaal en emotioneel vlak vaak erg hoog) zal hieronder nog nader worden ingegaan op de gedragskeuzen van mensen vanuit verschillende perspectieven. Zij zijn namelijk relevant om meer inzicht in deze drie perspectieven te krijgen (Van Wee & Dijst, 2002).

### Gedragskeuzen vanuit de psychologische invalshoek

Als we kijken naar het waarom van menselijk gedrag, dan is hierbij in de eerste plaats het onderscheid te maken tussen beredeneerd en automatisch gedrag, en in de tweede plaats tussen individueel (zelf bepaald) gedrag en sociaal (door anderen verwacht) gedrag. Dit wordt gevisualiseerd in tabel 1:

	Beredeneerd	Automatisch
Individueel	Individueel beredeneerd gedrag	Individueel gewoontegedrag
Sociaal	Sociaal beredeneerd gedrag	Sociaal gewoontegedrag

Tabel 1: Vier mogelijke gedragskeuzen (Van Wee & Dijst, 2002)

Deze vier manieren van gedragstotstandkoming worden soms bewust, soms onbewust gemaakt en hebben daardoor een wisselende invloed op het verplaatsingsgedrag. Door het brede perspectief is deze invalshoek belangrijk om een verklaring te geven voor het gedrag van mensen. In dit onderzoek zal dit op de achtergrond worden meegenomen.

### Gedragskeuzen vanuit economisch perspectief

Vanuit het economische perspectief is een aantal elementen relevant. Allereerst het uitgangspunt dat consumenten op basis van rationele overwegingen tot gedragskeuzes komen. Dat dit in tegenstelling is met de psychologische invalshoek moge duidelijk zijn. Dit maakt de vergelijkingen echter alleen maar interessanter. Verder is de optimale allocatie van de consumptieve bestedingen van belang: een consument streeft naar zoveel mogelijk nut, en past daar zijn 'uitgaven' in zowel geld als tijd op aan. Hierdoor kan de vervoerswijzekeuze in een aantal gevallen verklaard of beter begrepen worden. Daarnaast zijn er nog vier specifieke afwegingen met betrekking tot verplaatsingskeuzen:

- Reistijdwaardering
- Prijselasticiteit
- Tijdelasticiteit
- Inkomenselasticiteit

Het voert in het kader van dit onderzoek te ver om deze economische theorieën nader te verklaren, maar allemaal bevatten ze een element van het afwegingskader bij de verplaatsingskeuze. Ook dit zal op de achtergrond worden meegenomen (*Van Wee & Dijkstra, 2002*).

#### *Gedragskeuzen vanuit het blikveld van de geografie*

De geografie kent drie belangrijke benaderingen voor gedragskeuzen, namelijk:

- Behaviourale geografie
  - Nutstheorieën
  - Tijd-ruimtegeografie
- (*Van Wee & Dijkstra, 2002*)

De behaviourale geografie is vooral op psychologische concepten gestoeld; deze zijn reeds behandeld. De nutstheorieën hebben een economische achtergrond en kunnen om dezelfde reden buiten beschouwing blijven. Wel relevant is de tijd-ruimtegeografie, die bouwstenen voor de activiteitenbenadering geeft. Hierin kunnen drie soorten beperkingen worden onderscheiden:

- Fysieke beperkingen (slapen, eten, drinken)
- Afstemmingsbeperkingen (activiteiten vereisen de aanwezigheid van andere mensen/spullen)
- Zeggenschapsbeperkingen (op het gebied van toegang en autorisatie)

Punt 1 is (samen met de behaviourale aspecten) één van de redenen waarom mensen nog steeds 's morgen opstaan, naar hun werk gaan, aan het eind van de dag terugkomen, avondeten en als het donker wordt gaan slapen. Hiermee samenhangend is punt 2, namelijk dat het werk van de meeste mensen een vorm van afstemming vereist. Punt 1 en 2 samen zijn de oorzaak dat het woon-werkverkeer door de jaren heen geen fundamentele veranderingen heeft ondergaan, en het is op grond hiervan niet waarschijnlijk dat een dergelijk verandering op korte termijn wel plaats zal vinden.

Vanuit het tijd-ruimteperspectief kunnen een drietal invloeden op het keuzegedrag van mensen worden aangewezen: fixatie in de tijd, fixatie in de ruimte en het reistijdaandeel. Deze drie aspecten geven het kader aan waarbinnen mensen nog keuzemogelijkheden voor activiteiten hebben (rekening houdend met de drie eerder genoemde beperkingen). De eerste twee zijn relatief duidelijk: de mate waarin activiteiten gebonden zijn aan een bepaalde hoeveelheid tijd of een bepaalde ruimte. De derde, het reistijdaandeel, betreft de verhouding tussen de reistijd en de som van de reis- en verblijftijd. Het geeft aan welk deel van de totale tijd voor een activiteit wordt besteed aan het reizen van en naar die activiteit, en is daarmee een graadmeter voor het belang ervan (*Hägerstrand, 1970; Van Wee & Dijkstra, 2002*).

De tijd-ruimtegeografie is voor dit onderzoek zeer relevant vanwege de relatie met de activiteiten, die sterk verwant zijn aan bereikbaarheid van onder andere voorzieningen. Zie hiervoor onder andere paragraaf 2.6.

#### *Conclusie*

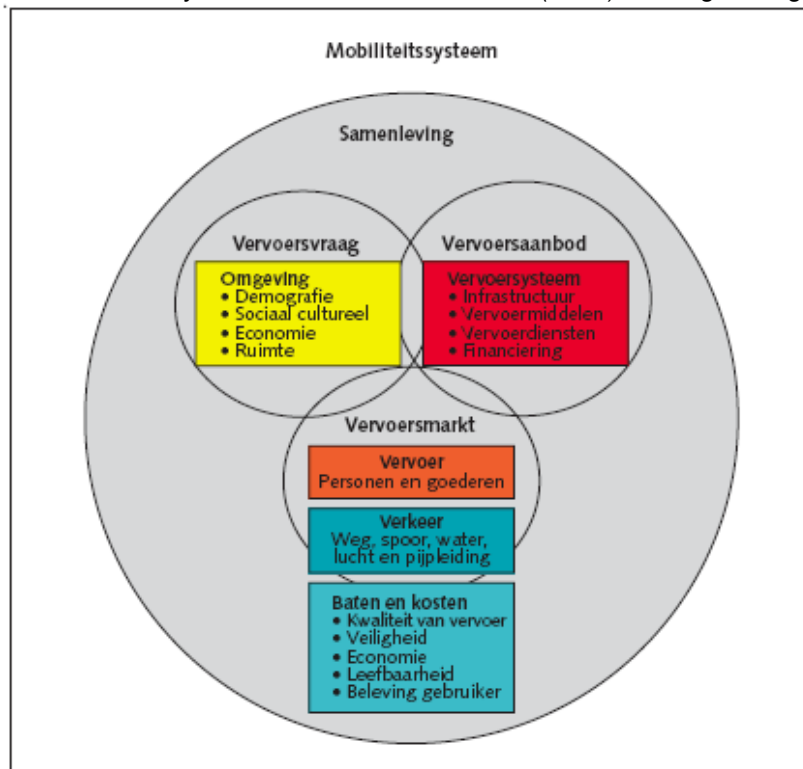
Uit deze paragraaf kan geconcludeerd worden dat verplaatsingen primair nodig zijn om activiteiten uit te kunnen voeren. De keuze voor deze activiteiten geschiedt op basis van de individuele behoeften, de mogelijkheden en het vermogen dit te realiseren. Deze drie aspecten komen enerzijds voort uit maatschappelijke en persoonlijke ontwikkelingen, en anderzijds uit de mate waarin individuen de beschikking hebben over tijd, geld, vaardigheden en capaciteiten. Op basis hiervan ontstaat de activiteitenkeuze van een individu, die de basis vormt voor het verplaatsingsgedrag. Hier liggen mede rationale, sociale en emotionele overwegingen aan ten grondslag. Vanuit diverse perspectieven kunnen vervolgens verklaringen worden gegeven voor het verplaatsingsgedrag. De analyse uit deze paragraaf maakt daarmee duidelijk dat het zeer nuttig is de achtergrond van verplaatsingsgedrag mee te nemen bij de beschouwingen over mobiliteit en vervoer, aangezien zij voor een belangrijk deel verklaren waaróm mensen zich überhaupt verplaatsen. Dit levert een beter begrip voor de eisen en wensen van de reizigers op.

#### 2.2.2 - Mobiliteit

Een tweede belangrijk begrip in dit onderzoek is het begrip 'mobiliteit', dat één van de kernpunten van dit onderzoek vormt. Mobiliteit is een veelgenoemd en breed begrip, en komt in wezen neer op de interactie tussen vraag en aanbod op het gebied van verplaatsingen, in dit geval van personen (*RWS/AVV, 2006*). Mobiliteit is onder te verdelen in individuele en collectieve mobiliteit. Hierbij geldt dat

individuele mobiliteit gedefinieerd wordt door de mate waarin iemand in staat is mobiel te zijn, dus een verplaatsing kan realiseren. Collectieve mobiliteit is een optelsom van alle individuele mobiliteit, en geeft de totale omvang van het mobiliteitssysteem in ruimte en tijd weer (*Van der Stoep en Kee, 1997*)

Het mobiliteitssysteem wordt door RWS/AVV (2006) als volgt weergegeven:



Figuur 2: Schema van het mobiliteitssysteem (RWS/AVV, 2006)

### Tegenstellingen

Mobiliteit hangt volgens Van der Stoep en Kee (1997) sterk samen met bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Bruinsma e.a. (2002) noemt deze punten ook. Hierbij komt een belangrijke tegenstelling tussen individuele en collectieve mobiliteit tevoorschijn: bezien vanuit de drie hierboven genoemde aspecten is het wenselijk om de collectieve mobiliteit zoveel mogelijk te beperken, terwijl vanuit individueel oogpunt een zo groot mogelijke mobiliteit gewenst is. Naarmate de totale individuele mobiliteit toeneemt zal de bereikbaarheid namelijk afnemen, doordat een botsing ontstaat met de aspecten ruimte en tijd (oftewel het wordt te druk). Ditzelfde geldt voor de aspecten leefbaarheid en duurzaamheid, met name op de aspecten milieuvervuiling. De drie aspecten (bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid) zijn dan ook te beschouwen als de externe normen van mobiliteit (en mobiliteitsgroei). Met deze tegenstelling tussen interne normen (mobiliteitsvrijheid) en externe normen zal zeker rekening moeten worden gehouden bij het ontwerpen van beleid, om te voorkomen dat we onszelf nu of in de toekomst met de negatieve effecten van onze mobiliteitswensen opzadelen. Het maken van een gebalanceerde langetermijnvisie voor onze toekomstige mobiliteit is daarom belangrijk. Meer openbaar vervoer kan daar deel van uitmaken (*Van der Stoep en Kee, 1997*).

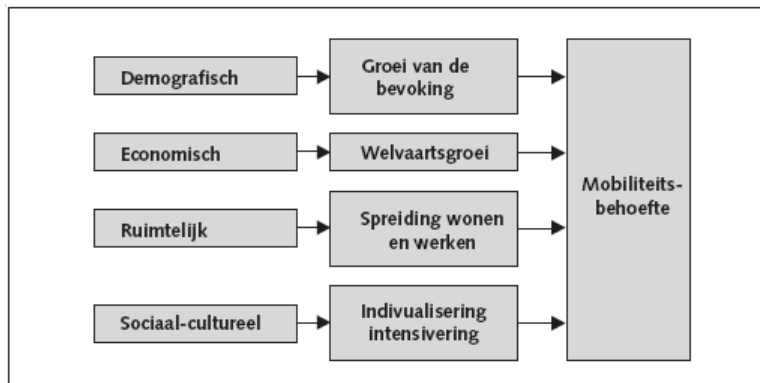
### Een verklaring voor mobiliteitsgroei

Zoals in figuur 2 al te zien is valt de (individuele en collectieve) mobiliteitsgroei voor het grootste deel te verklaren uit vier ontwikkelingen:

- Demografische ontwikkelingen
- Sociaal-culturele trends
- Economische groei
- Ruimtelijke ontwikkeling



Schematisch ziet dit er als volgt uit:

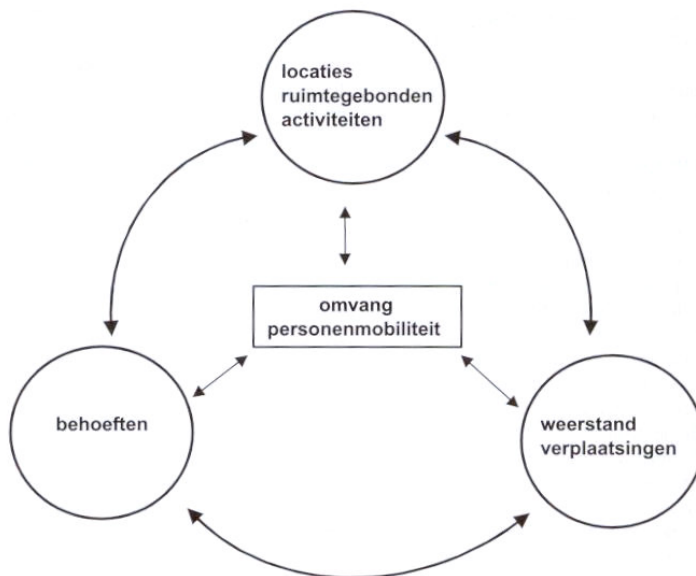


*Figuur 3: Determinanten van mobiliteitsgroei (SCP; bewerkt door RWS/AVV, 2006)*

Te zien zijn de vier ontwikkelingen, met daarachter de belangrijkste hoofdkenmerken van deze punten die de mobiliteitsbehoefte verklaren. Deels zijn zij te beïnvloeden (zoals de spreiding van wonen en winkelen), deels zijn zij autonoom (welvaartsgroei). In het volgende hoofdstuk zal de invloed van deze aspecten op het openbaar vervoer en de bereikbaarheid van voorzieningen in het landelijk gebied nader uitgewerkt worden.

*De mobiliteitsontwikkeling*

Behalve het mobiliteitssysteem ("wat is het") en de mobiliteitsbehoefte ("waar komt het vandaan") is ook de mobiliteitsontwikkeling relevant (de "hoe"-vraag). Dit kan worden aangegeven met het volgende conceptueel model:



*Figuur 4: Conceptueel model van de mobiliteitsontwikkelingen (Bruinsma e.a, 2002)*

Dit model is uitstekend bruikbaar om de individuele mobiliteitswens weer te geven, omdat het de samenhang aangeeft tussen de behoefte, de locatie van ruimtegebonden activiteiten en de weerstand van de verplaatsingen, en tegelijkertijd consistent is met het NOA-model (zie figuur 2; hierbij geldt dat de behoeften, weerstand verplaatsingen en locaties ruimtegebonden activiteiten uit bovenstaande figuur overeenkomen met de behoeften, vermogens en (gedrags)mogelijkheden van het NOA-model). De drie aspecten uit figuur 4 kunnen daarom in het licht van dit onderzoek (tweede hoofdvraag: de bereikbaarheid van voorzieningen) gezien worden als respectievelijk de behoefte aan de voorziening, de locatie van de voorziening, en de moeite die het kost om er te komen (Bruinsma e.a, 2002). Dit laatste aspect kan weer worden vertaald in geld, tijd en fysieke mogelijkheden (SCP 1997). Met deze gegevens kunnen de thema's "voorzieningen" en "openbaar vervoer" nader worden uitgewerkt.

### *Vervoersarmoede*

Tenslotte kan in het kader van mobiliteit nog gerefereerd worden aan het begrip 'vervoersarmoede'. Dit is als het ware een gevolg van het niet aanwezig zijn van (individuele) mobiliteit. Vervoersarmoede houdt in dat de verplaatsingsmogelijkheden van een persoon het niet toestaan om op een volwaardige manier aan het leven deel te nemen: doordat mensen onvoldoende mogelijkheden hebben om zich te verplaatsen kunnen ze bijvoorbeeld niet de gewenste baan of opleiding krijgen. Een voorbeeld uit België laat zien dat op het platteland bij 1 op de 10 gezinnen een vervoersarm persoon aanwezig is (*Immers en Stada, 2003*).

### *Conclusie*

Mobiliteit behelst de interactie tussen vraag en aanbod op het gebied van verplaatsingen. Het is te verdelen in individuele en collectieve mobiliteit. Met name de individuele mobiliteit is van belang, aangezien dat de mate bepaalt waarin iemand in staat is mobiel te zijn, dus een verplaatsing kan realiseren. Dat is essentieel voor bereikbaarheid. Daarom heeft mobiliteit een belangrijke relatie met bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid.

Mobiliteitsgroei is voor het grootste deel te verklaren uit vier ontwikkelingen, namelijk demografische ontwikkelingen, sociaal-culturele trends, economische groei en ruimtelijke ontwikkeling. Dit vormt een goede basis voor dit onderzoek.

### 2.2.3 - Bereikbaarheid

Uit de vorige paragraaf is reeds gebleken dat bereikbaarheid een component van mobiliteit is. Zonder bereikbaarheid is er immers geen verplaatsing mogelijk en dus ook geen mobiliteit. Hilbers en Verroen (1993) definiëren het begrip 'bereikbaarheid' als volgt: *"De hoeveelheid tijd, geld en moeite die het kost voor een persoon of een groep personen, om vanuit hun herkomstgebied(en) de afstand tot de locatie te overbruggen"*

Schoemaker (2002) sluit zich hier bij aan: *"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."* Hierbij wordt nog aangegeven dat de hoeveelheid moeite die een verplaatsing kost wordt aangegeven met het begrip verplaatsingsweerstand. Dit sluit aan bij van Wee & Dijst (2002) die stellen dat bereikbaarheid zowel vanuit personen als vanuit activiteitenplaatsen bekeken moet worden.

Een uitgebreidere benadering van bereikbaarheid is te vinden bij het Kennisplatform Verkeer en Vervoer, dat in de nota "Bereikbaarheid ontsloten" (*KpVV, 2005a*) het begrip verder uitpluist. Zij beginnen met de zinsnede: *"Heel algemeen kan men stellen dat bereikbaarheid te maken heeft met de hoeveelheid tijd, moeite of geld die het kost om een bepaald doel te bereiken."* Vervolgens worden enkele onderzoeken op een rij gezet die het begrip verder uitdiepen. Hier zal kort op worden ingegaan.

#### - KwaBer (Kwaliteit Bereikbaarheid) (*V&W, 1999*)

Deze studie uit 1999 was gericht op de kwaliteit van bereikbaarheid. Dit wordt gedefinieerd door middel van 'tactische bereikbaarheidscriteria' die iets zeggen over de kwaliteit van individuele verplaatsingen in termen van reistijd, kosten en overige kwaliteitskenmerken. Met de scores op de desbetreffende criteria zijn dan uitspraken te doen over de kwaliteit van bereikbaarheid. Die criteria zijn vervolgens verder uitgewerkt. Zo is reistijd opgesplitst in omvang, betrouwbaarheid/voorspelbaarheid en bekendheid van reistijden. Voor de kwaliteitskenmerken wordt gekeken naar de beschikbaarheid (voortransport), de fysieke toegankelijkheid (van het vervoersysteem), de subjectieve toegankelijkheid (veiligheid, geschiktheid en comfort) en de bekendheid met de verplaatsingsmogelijkheden.

#### - OBER (Operationalisering Bereikbaarheid) (*AVV, 1994*)

Deze methode gaat uit van een aantal specifieke verplaatsingen per doelgroep. Het trefwoord in deze methode is reisweerstand. Deze bestaat uit drie factoren, namelijk reistijd, kosten en kwaliteit. Daarbij komen steeds drie invalshoeken naar voren:

- perceptie (hoelang denkt men dat de voorbeeldverplaatsing duurt)
- gebruikerswens (hoelang vindt men dat de voorbeeldverplaatsingen zou mogen duren)
- werkelijkheid (hoelang duurt een voorbeeldverplaatsing in de praktijk)
- stedelijke bereikbaarheid (*Ecorys, 2003*)

Deze studie hanteert de volgende definitie voor stedelijke bereikbaarheid: 'De moeite die het iemand kost om ergens op een bepaald tijdstip met iets te komen'.

Daarnaast is in 2000 een uitgebreid rapport verschenen van Connekt over bereikbaarheid, waarin het begrip als volgt gedefinieerd wordt: "*Een plek of plaats is goed bereikbaar als het voor reizigers of verladers naar verhouding weinig inspanning kost om daar te komen, met andere woorden als het gemakkelijk is om daar te komen. De inspanning die nodig is om van ene naar de andere plaats te komen bestaat uit de componenten tijd, kosten, comfort, betrouwbaarheid en veiligheid. Een plek of plaats is goed bereikbaar als het weinig tijd kost om die plaats te bereiken, weinig kosten, tegen een hoog comfort, hoge betrouwbaarheid en hoge veiligheid.*" Ook wordt nog gesteld dat bereikbaarheid van waarde is voor reizigers en verladers, maar dat die waarde vooral zit in de 'hogere' waarden die (mede) door bereikbaarheid kunnen worden bereikt. Dit zijn dan met name economische welvaart, persoonlijke (bewegings)vrijheid, individuele ontplooiing en ontmoeting (*Connekt, 2000*)

### *Conclusie*

Al deze studies tezamen maken duidelijk dat bereikbaarheid met name draait om de hoeveelheid inspanning die het kost om een bepaalde afstand te overbruggen. Die inspanning is vervolgens uit te drukken in tijd, geld, kwaliteit, betrouwbaarheid en veiligheid. Bij kwaliteit kan daarna nog gekeken worden naar het comfort, de toegankelijkheid etc. van het voor de verplaatsing te gebruiken vervoermiddel en het verkeerssysteem. Deze aspecten zullen in dit onderzoek dan ook worden meegenomen.

### 2.2.4 - Openbaar vervoer

#### *Definitie*

Het KpVV (*2005b*) geeft bij het begrip 'Openbaar Vervoer' (OV) een heldere definitie: "Vervoer dat wordt uitgevoerd op basis van een dienstregeling en vaste haltes. Dit kan ook op basis van vraagafhankelijkheid." Uitgangspunt hierbij is collectiviteit. CVV (Collectief Vraagafhankelijk Vervoer) valt daarom ook onder OV, als zijnde een combinatie van openbaar- en Wmo-vervoer (Wet maatschappelijke ondersteuning). De KpVV-definitie zal in dit onderzoek ook gehanteerd worden.

#### *Eisen*

Aan het OV kan een aantal eisen gesteld worden; hieronder zal een aantal visies hierop worden weergegeven, zodat een vergelijking mogelijk is.

- In Schoemaker (*2002*) wordt gesteld dat de bruikbaarheid voor de reiziger onder andere bepaald wordt door de beschikbaarheid naar plaats en tijd, de reistijd en de reiskosten. Naast deze aspecten, die beïnvloed worden door de manier waarop het netwerk is opgebouwd, is nog een aantal elementen van belang, te weten comfort, informatievoorziening en betrouwbaarheid. Deze staan echter los van de eerstgenoemde aspecten.
- In de OV-visie voor de provincie Fryslân (*Flow Resulting, 2005*) worden vier eisen aan een voor de reiziger attractief openbaar vervoer gesteld: betrouwbaar, snel, frequent en betaalbaar.
- ROVER stelt (*in SMO, 1995*) dat de belangrijkste kwaliteitseis van openbaar vervoer is dat het beschikbaar is. Dit wil zeggen dat het een samenhangend, voldoende fijnmazig netwerk is dat de reizigers naar believen kunnen gebruiken.
- Een onderzoek van de KU in Leuven (*2003*) noemt als belangrijkste kwaliteitscomponenten de verplaatsingstijd, de verplaatsingskosten, comfort, betrouwbaarheid, informatievoorziening en tariefsysteem. Dit wordt vervolgens nader geanalyseerd.

Uit de hierboven genoemde eisen kan geconcludeerd worden dat bij OV de focus met name ligt op beschikbaarheid, en daarin op de aspecten tijd, geld en comfort. Deze aspecten kunnen vervolgens al naar gelang de situatie weer onderverdeeld worden in meer gedetailleerde deelaspecten. Deze indeling past ook uitstekend bij het onderzoeksterrein: het landelijk gebied, waar het voornaamste probleem voor het openbaar vervoer schuilt in de lage bevolkingsdichtheid (vanwege het uitgangspunt van collectiviteit).

#### *Beschikbaarheid in het landelijk gebied*

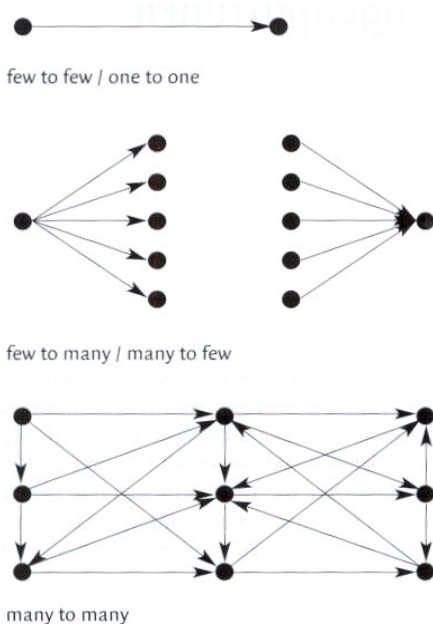
Voor het punt 'beschikbaarheid' geldt in het landelijk gebied specifiek dat ook de afstand tussen de voordeur en de OV-halte van belang is. Dit heeft namelijk een vrij grote impact op enerzijds de reistijd en anderzijds op het comfort, en daarnaast op de perceptie van de reis als geheel. Over het algemeen zijn mensen best bereid om een paar honderd meter te lopen naar een bushalte. Uit diverse bronnen

(CROW, KpVV, een aantal gemeentes) blijkt dat buiten het stedelijke gebied over het algemeen een maximale afstand tussen woning en bushalte van 400 a 500 meter nog acceptabel wordt gevonden; dit komt namelijk overeen met zo'n vijf minuten lopen, en dat is in de praktijk de grens van wat mensen redelijkerwijs nog acceptabel vinden. Door middel van onderzoek kan dit ook worden gekwantificeerd, aangezien er een logaritmisch verband bestaat tussen de afstand tot de halte en het aantal potentiële reizigers. Dit wordt berekend met de kringentheorie (Circalex-model). Deze theorie is ontwikkeld voor treinstations, maar is voor bushaltes ook bruikbaar omdat de achterliggende gedachte hetzelfde is. Het houdt in dat naarmate de kring groter wordt (in stappen van -in dit geval- 100 meter) het aantal potentiële reizigers in het gebied afneemt. De haltes moeten daarom bij voorkeur zo gekozen worden dat zoveel mogelijk mensen in de eerste kringen van 200, 300 of 400 meter wonen, en dat de reizigers dicht bij belangrijke voorzieningen kunnen uitstappen. In het zeer landelijke gebied kan eventueel nog van de straal van 500 meter afgeweken worden; zo heeft Vlaanderen in het Decreet Basismobiliteit een straal van 750 meter vastgelegd als maximum afstand tussen halte en woning. Het is in een dergelijk geval wel verstandig om te zorgen voor bijvoorbeeld goede fietsenstallingen. Ook zou een grotere afstand tot de halte geaccepteerd kunnen worden als bijvoorbeeld de halte niet midden in het dorp gevestigd is maar langs de rondweg aan de rand van het dorp, omdat hiermee de reistijd of het comfort wordt verbeterd. Dit is echter enerzijds locatieafhankelijk, en anderzijds ook sterk doelgroepafhankelijk. Bij toenemende loopafstanden geldt echter al snel dat mensen die slechter ter been zijn meer gebaat zijn bij CVV (KpVV, 2006).

### Vervoervraagpatronen

De verschillende vormen van streekvervoer trekken verschillende vervoerpatronen aan (zie hiervoor ook figuur 13). Deze zijn onder te verdelen in drie categorieën:

- Van punt naar punt (few to few / one to one)
- Divergerend/convergerend (few to many / many to few)
- Kriskras (many to many)



Figuur 13: Soorten vervoervraagpatronen (Schoemaker, 2002)

Gesteld kan worden dat voor kriskrasvervoer het beste van eigen vervoer gebruik kan worden gemaakt, vanwege het ongebundelde karakter. Openbaar vervoer op het platteland kan echter ook als zodanig worden aangemerkt; hierbij is CVV een veelgenoemde optie. Bij convergerend vervoer komen de 'klassieke' busdiensten in beeld; een voorbeeld hiervan zijn werknemers of scholieren die vanuit vele windrichtingen naar één punt reizen. Aan het eind van de dag wordt dit uiteraard divergerend, als iedereen weer naar huis gaat. Het is hierbij van belang om te onthouden dat openbaar vervoer staat of valt met voldoende collectiviteit (vanwege de betaalbaarheid ervan; de kosten moeten enige relatie tot de opbrengsten hebben). Dit is een belangrijke reden waarom kriskrasvervoer, dat ook steeds meer voorkomt in onder andere woonwerkrelaties, een slechte basis is voor openbaar vervoer. Als hier onvoldoende bundeling mogelijk is dan heeft OV weinig zin. (Schoemaker, 2002).

### Conclusie

Bij openbaar vervoer ligt de focus met name op beschikbaarheid, en daarbinnen op de aspecten tijd, geld en comfort. Dit zijn de basisaspecten, die met name ook in het landelijk gebied van belang zijn. Hierna komen allerlei secundaire eisen. Bij beschikbaarheid moet ook bedacht worden aan de vorm van de beschikbaarheid: voor ouderen en mindervaliden gelden andere eisen dan voor mensen die goed ter been zijn. De afstand tot een halte kan bijvoorbeeld cruciaal zijn. De lokale situatie is voor alle aspecten echter doorslaggevend.

### 2.2.5 - Functie en doelgroepen van openbaar vervoer

#### Functie

De functie van het openbaar vervoer is tweeledig, namelijk sociaal (mensen die geen andere vervoerwijze tot hun beschikking hebben; de 'captives') en strategisch (keuzereizigers). Bij de eerste functie is met name de eis van beschikbaarheid en betaalbaarheid van belang (OV als basisvoorziening), bij de tweede spelen comfort- en tijdeisen veel nadrukkelijker een rol (*Provincie Groningen, 1998 en 2006a*).

#### Doelgroepen

Uit de bovenstaande tweedeling zijn ook de doelgroepen van het OV af te leiden: vanuit de strategische functie de keuzereizigers, vanuit de sociale functie de zogenaamde 'captives', de groep mensen voor wie het OV vaak het enige alternatief is. In de Duitse literatuur (o.a. Frey, 2002 en Scheu, 2000) wordt hiervoor vanuit de sociologische hoek vaak gerefereerd aan de "A-groepen", als zijnde de zwakkere groepen in de grote steden en de samenleving. Ook voor het openbaar vervoer wordt deze indeling gehanteerd. In de verschillende bronnen liggen de accenten hier en daar anders, maar de grote lijn die hieruit naar voren komt is dat het met name de volgende groepen betreft: de Armen, Alten, Arbeitslosen, Auszubildenden, Ausländer/Asylbewerber, Alleinerziehenden en Armeeangehörige. Daarnaast kunnen specifiek voor het openbaar vervoer ook de gehandicapten worden toegevoegd, aangezien het voor hen ook niet altijd mogelijk is van ander vervoer gebruik te maken en zij dus ook onder de 'captives' vallen. Hiermee ontstaat het volgende rijtje van acht specifiek van het OV afhankelijke groepen (tussen de groepen kan overlap aanwezig zijn):

- Lage inkomensgroepen
- Ouderen
- Werklozen
- Scholieren en studenten
- Buitenlanders en asielzoekers
- Alleenstaanden
- Militairen
- Gehandicapten (lichamelijk)

Deze acht doelgroepen zijn, samen met de keuzereizigers, de doelgroepen die in dit onderzoek gehanteerd zullen worden.

#### Accenten

Als teruggekoppeld wordt aan de belangrijkste eisen voor openbaar vervoer (beschikbaarheid, tijd, geld en comfort) dan kan bij elk van deze groepen het accent op een bepaalde plek worden gelegd. Het aspect beschikbaarheid wordt daarbij buiten beschouwing gelaten omdat de noodzaak hiervan bij alle doelgroepen aanwezig is. Dit levert onderstaande tabel op, mede gebaseerd op een onderzoek van Egeter e.a. (1996; aangehaald in *Schoemaker, 2002*). Hierbij moet nog wel benadrukt worden dat deze tabel slechts een globale indruk geeft; binnen de groepen kan de nadruk anders liggen.

Doelgroep ↓	Aspect →	Tijd	Geld	Comfort
Lage inkomensgroepen			X	
Ouderen			X	X
Werklozen			X	
Scholieren en studenten		X	X	
Buitenlanders en asielzoekers			X	
Alleenstaanden			X	
Militairen		X		X
Gehandicapten		X		X
Keuzereizigers		X		X

*Figuur 5: Relevantie van drie aspecten voor de verschillende doelgroepen (Jager, 2000; Schoemaker, 2002; MuConsult, 2006)*

### *De doelgroepen nader beschouwd*

Voor mensen met een laag inkomen (daaronder vallen ook werklozen) moge het duidelijk zijn dat het aspect 'geld' de belangrijkste rol speelt. Bij ouderen geldt dit soms ook, maar alleen bij de ouderen die van de AOW en een klein pensioen afhankelijk zijn. Wel hechten zij altijd relatief sterk aan comfort (toegankelijkheid), omdat ze vaak kwetsbaarder en moeilijker ter been zijn (*Tacken & Caso, 1998*). Bij scholieren en studenten telt enerzijds het financiële aspect (schoolgaande kinderen zijn duur, en zeker scholieren hebben vaak geen eigen inkomsten) en anderzijds het tijdsaspect: school begint nu eenmaal op een bepaalde tijd. Voor buitenlanders en asielzoekers en alleenstaanden is het beeld wat gedifferentieerder; een deel van deze groep heeft echter ook een relatief laag inkomen, zeker in de situaties waarbij ze ook nog kinderen hebben. Asielzoekers mogen niet werken gedurende de asielprocedure en hebben daardoor ook geen inkomen, en ook na het verkrijgen van een verblijfsvergunning is het niet altijd gemakkelijk om een baan te vinden. De groep 'militairen' is een beetje een buitenbeentje, maar aangezien Defensie een OV-contract heeft met de overheid kunnen zij wel als doelgroep beschouwd worden. Het aspect 'tijd' speelt bij deze groep een rol, net als het aspect 'comfort'. Beide zijn gerelateerd aan de soms lange afstanden die afgelegd moeten worden. Met het vervallen van de dienstplicht is deze doelgroep echter niet zo relevant meer, en zal in dit onderzoek verder buiten beschouwing worden gelaten. Dan zijn er nog de gehandicapten: zij hebben door hun beperkingen vooral behoefte aan een goed comfort (toegankelijkheid valt hier ook onder), omdat ze hier meer van afhankelijk zijn. De prijs speelt door een Wmo/Wvg-indicatie vaak geen rol, terwijl de rol van de factor tijd sterk afhankelijk is van het motief van de verplaatsing, bijvoorbeeld sociaal-recreatief of werk/zorg (*Regioplan, 2007*). Voor de keuzereiziger geldt dat de prijs vaak ondergeschikt is aan de tijd en het comfort. Zij gebruiken het OV immers als alternatief voor de auto, en willen daarom ook een vergelijkbaar product op het gebied van reistijd en comfort. Dit hangt echter wel af van het verplaatsingsmotief; sociaal-recreatieve reizen stellen bijvoorbeeld meer eisen aan gemak, woon-werkreizen vooral aan tijd (*Schoemaker, 2002*).

Tenslotte kan algemeen nog worden opgemerkt dat bij een toenemende verplaatsingslengte (gemeten in reistijd) de eisen aan de reistijd, kosten en comfort hoger worden. Het is dus bij alle groepen relevant wat het reismotief is (*Schoemaker, 2002*). Overigens is het ook mogelijk doelgroepen op basis van andere kenmerken te onderscheiden, bijvoorbeeld op basis van gedrag, mogelijkheden of motivaties. Dit komt echter ten eerste uiteindelijk op dezelfde mensen uit, ten tweede levert dit een minder fijne verdeling op. Dit is de reden dat hier in dit onderzoek niet voor gekozen is.

### *Conclusie*

Openbaar vervoer heeft een dubbele functie: enerzijds een sociale functie voor mensen die geen alternatieve vervoerswijze hebben, en anderzijds een strategische functie voor de keuzereizigers. Onder de eerste groep vallen onder andere jongeren, ouderen en mensen met een laag inkomen. Wanneer de doelgroepen aan de drie eisen uit de vorige paragraaf (tijd, geld, comfort) wordt gekoppeld dan ontstaat een specifiek beeld over de relevantie ervan in relatie tot de doelgroepen. Dit zal bij de uitwerking (in hoofdstuk 3) moeten worden meegenomen

#### 2.2.6 - Conclusie mobiliteit en bereikbaarheid

Mobiliteit en bereikbaarheid vormen de basis voor dit onderzoek. Door het definiëren en uitwerking van verplaatsingsgedrag is te zien dat verplaatsen geen doel maar een middel is: het is een tussenstap bij het uitvoeren van activiteiten. Daarom is het belangrijk om de aandacht in eerste instantie op deze activiteiten te richten. Hieruit komt naar voren dat er op de eerste plaats een onderscheid te maken is tussen 'willen' en 'kunnen', die vertaald kunnen worden als behoeften ('willen') en mogelijkheden ('kunnen'). Hieruit komt een gedragskeuze voort, die vanuit een aantal verschillende invalshoeken kan worden bekeken. Vanuit de gedragskeuze ontstaat mobiliteit, oftewel de interactie tussen vraag en aanbod op het gebied van verplaatsingen. Daarbij is ook de mate van individuele mobiliteit van belang, dus de mate waarin mensen mobiel kunnen zijn. Tenslotte hangt mobiliteit nauw samen met bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Met name bereikbaarheid is van groot belang: het gaat daarbij met name om de hoeveelheid inspanning die het kost om een bepaalde afstand te overbruggen, uit te drukken in tijd, geld, kwaliteit, betrouwbaarheid en veiligheid. Op het gebied van openbaar vervoer is collectiviteit een belangrijk uitgangspunt. Daarbij gelden voor het OV een aantal belangrijke eisen: in de eerste plaats beschikbaarheid, en daarbinnen tijd, geld en comfort. De functie van het OV is tweeledig: zowel sociaal als strategisch. Bij elk van beide functies ligt een andere nadruk op de genoemde eisen, en dat geldt ook voor de verschillende doelgroepen. Door de eisen aan de doelgroepen te koppelen ontstaat een beeld over de relevantie ervan.

## 2.3 - Demografie en maatschappij

### 2.3.1 - Voorzieningen

Bij dit begrip is het bruikbaar afbakenen van het begrip moeilijker. Bij voorzieningen gaat het om zaken die van algemeen nut zijn, waar in principe dus iedereen gebruik van kan maken, en die gedeeltelijk ook noodzakelijk zijn om te kunnen overleven. In deze paragraaf wordt een aantal verschillende benaderingen weergegeven, met op het eind de conclusie voor dit onderzoek.

#### *Schaalniveau*

Voorzieningen komen voor op verschillende schaalniveaus, waarbij vaak gesteld kan worden dat naarmate het specialisatieniveau toeneemt (en daarmee het 'achterland' voor die voorziening groter wordt) het aantal voorzieningen van die soort per gebied afneemt. Echter, zoals Ilbery e.a. (1998) al stellen, zijn in het landelijk gebied de essentiële voorzieningen in dezelfde hoeveelheden nodig als in de stad. Dit is des te meer reden ze nader te bestuderen.

#### *Diensten*

Allereerst wordt het blikveld wat verruimd, door te kijken naar het met het begrip 'voorzieningen' samenhangende begrip 'diensten'. Deze worden vaak, maar niet altijd, geboden en mogelijk gemaakt door de voorzieningen. Marshall (1988) definieert dit begrip ("services") als "activiteiten die relatief losstaand zijn van materiële productie, en die niet direct op de verwerking van fysieke zaken betrekking hebben". Hiermee ontstaat een eerste verkenning van dit thema. Bij dit begrip wordt door hem een onderscheid gemaakt in drie categorieën, die ook voor voorzieningen bruikbaar is:

- 1) Voorzieningen met een privaat karakter (winkels), danwel met (semi-)publieke voorzieningen (bibliotheek, gemeentehuis) danwel met vrijwilligerswerk (buurthuizen)
- 2) Gespecialiseerde versus algemene voorzieningen (academisch ziekenhuis versus huisarts).
- 3) Kritisch tegenover niet-kritisch (huisarts versus fysiotherapeut)

Een andere benadering is die van Pépin (2000). Hij rangschikte diensten en voorzieningen in vijf categorieën, geïnclassificeerd naar de noodzaak van de behoefte waar ze in voorzien. De eerste categorie betreft de infrastructuur voor transport, inclusief het onderhoud ervan. Daarna komen voorzieningen die de basisbehoeften van individuen dekken, gevolgd door de derde categorie die met name op de sociale kant gericht is, zoals scholen, gevangenis, gerechtelijke diensten en woningbouwstichtingen. Als vierde volgen economische voorzieningen zoals uitzendbureaus, financiële instellingen, verzekeringen etc. De laatste categorie zijn voorzieningen die op de kwaliteit van het leven betrekking hebben, zoals bushaltes, speciaalzaken, speciale gezondheidszorg enzovoort. Zijn benadering is vergeleken met twee andere auteurs op dit gebied; zie hiervoor figuur 6.

Pépin (2000)	Furuseth (1998)	Carrier (1999)
Transport-infrastructuur: snelwegen, wegen, paden, etc.	Communicatienetwerken: postbedrijven, communicatie, etc.	Basis-infrastructurele diensten: telecommunicatie, vervoer, water, elektriciteit, postkantoor, vuilophaaldienst
Basisdiensten: water, elektriciteit, etc	Basis infrastructuur: water, elektriciteit, wegen	Sociale noodzakelijkheden: onderwijs en trainingen
Sociale noodzakelijkheden: scholen, rechterlijke macht, wooncorporaties, etc.	Levenskwaliteit: onderwijs, gezondheidszorg, recreatie	Zakelijke dienstverlening: advies, financieel, etc.
Economische ontwikkeling: loopbaanadvies, financiële dienstverlening, verzekering, etc.	Zakelijke dienstverlening: adviesbureaus, onderzoek en ontwikkeling, verbeterde infrastructuur	Levenskwaliteit: medische voorzieningen, kinder- en ouderenvoorzieningen, sociaal-culturele voorzieningen, ontspanning, commerciële diensten (tankstations, drogisterij, apotheek).
Levenskwaliteit: speciaalzaken, dagverzorging, bushaltes, etc.		

Figuur 6: Drie vergelijkingen op het gebied van diensten en voorzieningen (Desjardins e.a., 2002)

In figuur 6 zijn relatief kleine verschillen te zien tussen de drie benaderingen, maar allen hebben een indeling die neerkomt op ruwweg een driedeling tussen:

- 1) basisinfrastructuur-/voorzieningen zoals wegen, gas, water, elektriciteit, communicatie
- 2) sociale voorzieningen zoals scholen en gezondheidszorg
- 3) economische voorzieningen zoals financiële instellingen, detailhandel en doelgroepgerichte voorzieningen.

Op basis van deze driedeling kan voor Nederland een nadere beschouwing worden gemaakt.

#### *De situatie in Nederland*

Gesteld kan worden dat in Nederland de basisinfrastructuur (groep 1) vrijwel overal aanwezig is, en (mede) daarom is deze groep voor dit onderzoek niet relevant. De tweede categorie is belangrijker: het betreft voor het landelijk gebied dan vooral (basis)scholen en huisartsen, maar ook bijvoorbeeld politie. Alle overige voorzieningen in deze groep, zoals gevangenissen, gerechtelijke diensten, woningbouwstichtingen zijn overwegend meer in de grotere plaatsen te vinden. Deze voorzieningen maken deel uit van het onderzoek, en dat geldt ook voor groep (3): zaken als banken, winkels, recreatie en speciale voorzieningen voor de gezondheidszorg. Deze twee groepen (2 en 3) zijn in het landelijk gebied regelmatig niet onder handbereik, zoals ook blijkt uit het onderzoek van Van Bommel (1984) en Van Kempen (2005). Dit levert daarmee potentieel een bereikbaarheidsprobleem op voor mensen die geen eigen vervoer beschikbaar hebben. Het is goed om bij deze twee groepen één van de al eerder genoemde onderscheidende indelingen van Marshall (1988) te gebruiken, namelijk het onderscheid tussen gespecialiseerde en algemene voorzieningen. Door de voorzieningen in deze twee groepen te verdelen kan worden aangegeven welke voorzieningen wel en niet onder handbereik van bewoners in het landelijk gebied zouden moeten vallen, waarmee duidelijk wordt voor welke plaatsen een bereikbaarheidsprobleem van voorzieningen aanwezig is. Indien dit gedaan wordt dan ontstaat de volgende indeling:

- 1) Algemene voorzieningen: wegen, nuts- en communicatievoorzieningen, scholen, gezondheidszorg
- 2) Gespecialiseerde voorzieningen: financiële instellingen, detailhandel en doelgroepgerichte voorzieningen.

Deze indeling lijkt bruikbaar, en komt overeen met de indeling die in het Provinciaal Omgevingsplan (*Provincie Groningen, 2006a*), dat eenzelfde soort onderscheid maakt maar daarbij impliciet uitgaat van de aanwezigheid van de fysieke infrastructuur. Daarna wordt ook hier een driedeling gemaakt:

- 1) Basisvoorzieningen (medische en maatschappelijke zorg); tevens speerpunt van beleid
- 2) Gemeenschapsvoorzieningen (cultuur en sport)
- 3) Commerciële voorzieningen (winkels, horeca)

Deze indeling zal in dit onderzoek eveneens worden aangehouden; het vormt een heldere basis.

#### *Basisvoorzieningen*

Hierbij kan nog een nadere definitie van het begrip 'basisvoorzieningen' worden gemaakt. Door Van Bommel (1984) wordt dit begrip gedefinieerd als 'voorzieningen waarvan de aanwezigheid in de directe woonomgeving bijzonder op prijs wordt gesteld, en waar men bovendien dagelijks gebruik van maakt, moet maken of moet kunnen maken'. Dit zijn dan bijvoorbeeld basisscholen en scholen voor voortgezet onderwijs, winkels in de food-sector (supermarkt) en een huisarts. Ook het ministerie van VROM (Volkshuisvesting, Ruimtelijk Ordening en Milieubeheer; 2001) definieert basisvoorzieningen als voorzieningen die zodanig verspreid zijn dat ze in principe voor alle inwoners bereikbaar zijn. Het gaat hierbij dan om gezondheidszorg (huisarts), onderwijs (basisschool) en detailhandel (buurtwinkel). Door H&S (2005) worden de huisarts, de basisschool, het ziekenhuis en het openbaar vervoer onder de 'cruciale voorzieningen' geschaard, waarop de overheid nadrukkelijk aanspreekbaar is; het SCP (2006) noemt scholen, zorg- en medische voorzieningen. Onderzoek onder ouderen in kleine kernen in Limburg (*Van Kempen, 2005*) leert dat deze verdeling goed aansluit bij de praktijk: de ouderen noemen de supermarkt, bakker, huisarts en een bank of pinautomaat als belangrijke voorzieningen in hun dorp (onderwijs is bij deze doelgroep uiteraard buiten beschouwing gelaten). Tenslotte komt het POZW (2000), op grond van enkele studies, tot vijf voorzieningen die zij als randvoorwaarde stellen voor een "compleet dorp": een basisschool, een winkelvoorziening, een huisarts, een dorps huis en een openbaar vervoer-aansluiting. Bij dit laatste onderzoek wordt aangesloten, gezien de consistentie



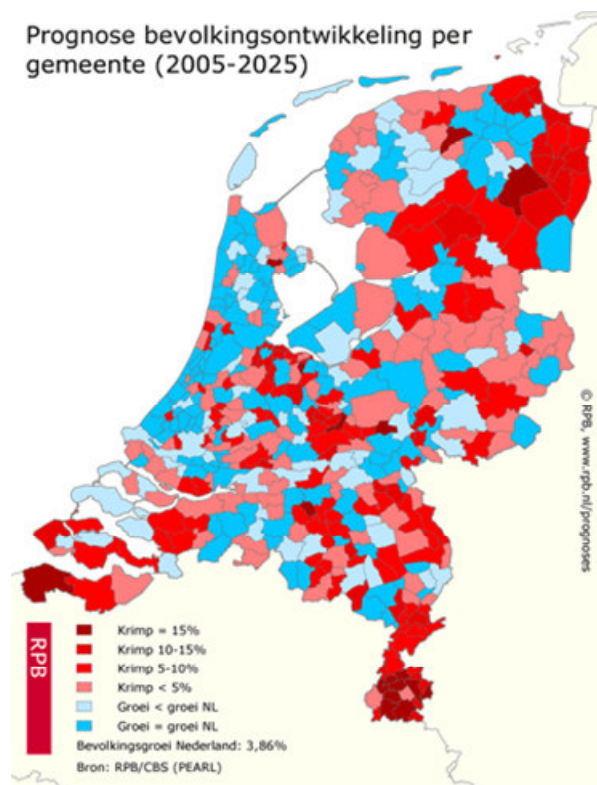
met de hierboven genoemde onderzoeken en de grote beschikbaarheid van data voor de dorpen in Groningen (het POZW- onderzoek heeft alle 196 Groningse kernen in kaart gebracht).

### Conclusie

Concluderend kunnen we stellen dat het begrip 'voorzieningen' in een aantal categorieën kan worden onderverdeeld. Als we de infrastructuur en nutsvoorzieningen buiten beschouwing laten (die kunnen in Nederland vrijwel overal als een vaststaand gegeven worden beschouwd) dan resteert grofweg een tweedeling tussen enerzijds basisvoorzieningen en anderzijds secundaire / gespecialiseerde voorzieningen. Als we, naar aanleiding van het onderzoek naar het begrip 'basisvoorzieningen', de definitie van het POZW (2000) volgen dan zijn het de daar genoemde vijf elementen (huisarts, basisschool, winkelvoorziening, dorps huis, OV) die tot de basisvoorzieningen kunnen worden gerekend. De overige relevante voorzieningen, zoals de culturele voorzieningen, sport, uitgebreide winkelvoorzieningen, horeca en overige commerciële dienstverlening vallen onder de secundaire / gespecialiseerde voorzieningen. De secundaire voorzieningen zijn daarbij lang niet altijd meer als vanzelfsprekend aanwezig in het landelijke gebied (Ilbery, 1998).

### 2.3.2 - Bevolkingskrimp

Sinds enkele jaren treedt in een aantal gebieden in ons land een voor Nederland relatief nieuw demografisch verschijnsel op: een afname van de bevolking, oftewel bevolkingskrimp. Dit verschijnsel is op zich niets nieuws, maar werd in het verleden vooral veroorzaakt door migratie van en naar andere regio's of gebieden. De bevolkingskrimp zoals die zich nu, ook op landelijke schaal, zal gaan voordoen, gaat daadwerkelijk om een afname van het totaal aantal personen in Nederland. De oorzaak van deze bevolkingskrimp is terug te voeren op een aantal zaken. Allereerst de 'babyboom'-generatie uit ruwweg de periode 1945-1955, die de komende jaren met pensioen gaat en in de periode tot 2030-2040 grotendeels zal komen te overlijden. In de tweede plaats de afname van het aantal geboortes vanaf circa 1971-1973, door geboortebeperving en de toenemende emancipatie van vrouwen (zie voor beide effecten ook figuur 8). Tenslotte speelt ook de immigratie nog een rol: de beperkte immigratie draagt bij aan het tot stilstand komen van de bevolkingsgroei. Deze factoren leveren, samen met de binnenlandse migratie, inmiddels voor enkele gemeentes al een negatief saldo op. In de komende jaren zal dit verschijnsel versterkt worden, en leiden tot een afname van de bevolking in Nederland als geheel vanaf ruwweg 2038. De meest vergrijsde regio's, met name delen van Limburg, Zeeland en het noorden, zullen er relatief het meeste last van hebben (RPB, 2006a).



*Krimp op regionaal en lokaal niveau*  
 Figuur 7 geeft een weergave van de voorspelde bevolkingsontwikkeling voor de komende jaren. Duidelijk is te zien dat er een aantal regio's is waar de krimp hard zal toeslaan. Dit is te zien aan krimppercentages van meer dan 10%, soms zelfs meer dan 15%. Deze zijn vooral te vinden in Oost-Groningen, Drenthe en Overijssel, Zeeland, delen van Noord-Brabant en Zuid-Limburg, maar opvallend genoeg ook hier en daar in de Randstad. Deze figuur maakt daarbij ook uitstekend zichtbaar welke gebieden momenteel veel ouderen kennen.

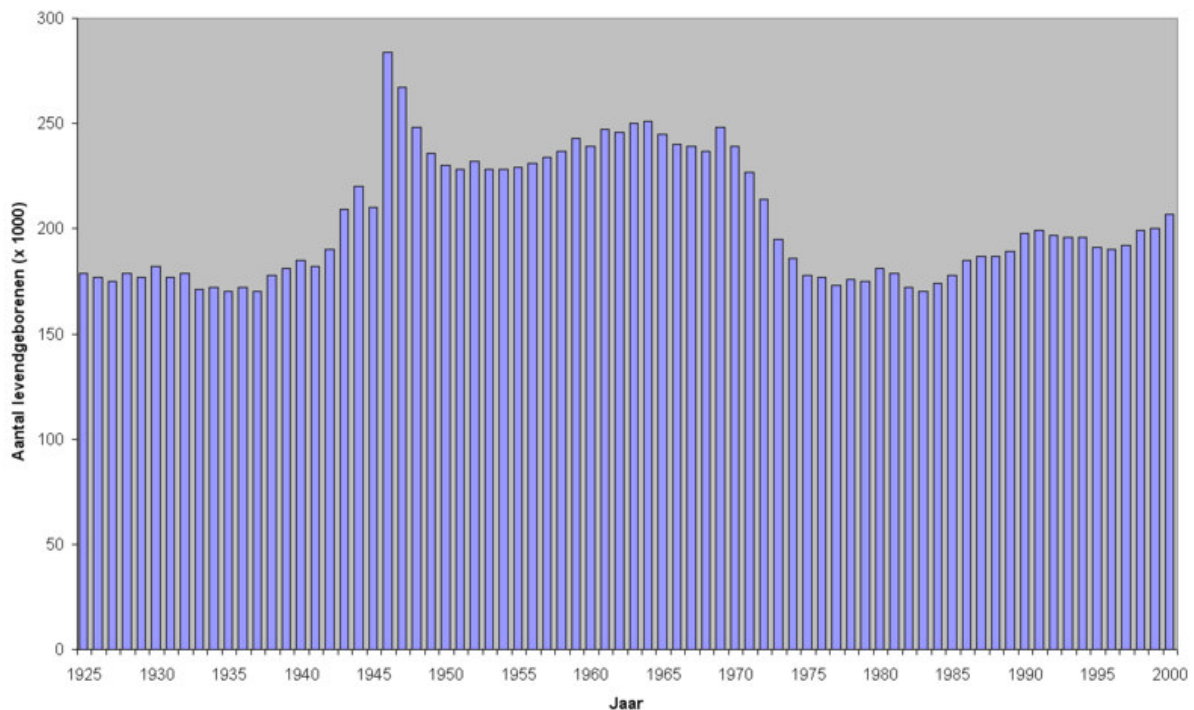
### Conclusie

De bevolkingskrimp zal vanaf ongeveer 2038 starten in Nederland, als gevolg van het overlijden van de generatie die in 1945-1972 geboren is. Regionaal is de krimp echter al begonnen, en bepaalde regio's hebben er relatief sterk van te lijden. De volgende paragrafen gaan dieper in op de bijkomende oorzaken en problemen.

Figuur 7: Prognose bevolkingskrimp per gemeente, 2005-2025 (RPB, 2006a)

### 2.3.3 - Vergrijzing

Net als de bevolkingskrimp heeft het begrip vergrijzing te maken met de in de vorige paragraaf al genoemde babyboomgeneratie. Het begrip is relatief vaag, aangezien er geen harde definities voor zijn opgesteld. De algemene definitie van vergrijzing is dat het aantal inwoners van 65 jaar en ouder een steeds groter deel uitmaakt van de totale bevolking. Momenteel is zo'n 14% van de bevolking ouder dan 65 jaar, dit stijgt naar 25% rond 2038 (*website CBS, 2007*). Dit is een graadmeter voor vergrijzing, maar niet het enige criterium: het gaat namelijk niet alleen om de leeftijdsopbouw van de bevolking, maar met name om de achterliggende arbeidsproductiviteit, oftewel de verhouding tussen de werkende bevolking en de niet-werkende ouderen (en jongeren). In die zin treden de effecten van de vergrijzing al veel eerder op. Als namelijk wordt gekeken naar de verhouding tussen het aantal niet-werkende en werkende personen, dan moet worden geconstateerd dat het probleem groter is dan het op basis van de 11% groei van het aantal ouderen lijkt. Deze verhouding is nu ongeveer 1 : 4 maar zal de komende jaren veranderen tot 1 : 2,5 omstreeks 2040. Dit heeft grote impact op de pensioenvoorziening, de AOW, de kosten van medische- en andere vormen van zorg, aangezien de kosten voor een steeds grotere groep ouderen door een steeds kleinere beroepsbevolking moet worden opgebracht. Aangezien de eerste groep babyboomers inmiddels al met pensioen of VUT is (gerekend met een VUT-leeftijd vanaf 55 á 58 jaar is deze ontwikkeling inmiddels enkele jaren gaande), kan worden gesteld dat de vergrijzing in volle gang is en de komende jaren gestaag zal doorzetten (*CPB, 2004*).



*Figuur 8: De na-oorlogse geboortegolf in beeld gebracht: het aantal levendgeborenen per jaar (website CBS, 2007).*

#### *Trendbreuk*

Uit de bovenstaande figuur valt ook af te lezen dat de groep 0-30 jaar (oftewel geboren vanaf 1977; de 'trendbreuk' ligt omstreeks 1973) duidelijk kleiner is dan de groep 30-60 jaar; dit verschil bedraagt ruwweg een miljoen personen, in absolute zin dus ook een groot aantal (*RPB, 2006a*). Als deze geboortetrend wordt doorgetrokken, en gecombineerd wordt met de almaar stijgende levensverwachting, dan wordt duidelijk dat de huidige groep 30-60 jarigen over circa 25 jaar een veel groter deel van de samenleving uitmaakt dan de huidige groep 65-plussers. Volgens de prognoses van het CBS (*2007*) zal het aantal ouderen met meer dan 50 procent toenemen, van 2,3 miljoen nu tot 3,5 miljoen in 2025. Hun aandeel zal daarmee in 2025 zijn opgelopen tot ruim 20 procent van de bevolking, tegenover 14% nu en 11% in 1970. Het CBS verwacht dat het aandeel ouderen het grootst zal zijn rond 2040 (23,6%). Daarmee vormen ouderen tegen die tijd bijna een kwart van de bevolking (ruim 4 miljoen).

### *Conclusie*

Bovenstaande ontwikkelingen maken duidelijk dat het aandeel ouderen de komende jaren sterk zal toenemen, zowel absoluut (tot ruim 4 miljoen) als relatief (een kwart van de bevolking). Daar komt bij dat na de grote geboortegolf tussen 1945 en circa 1972 een lange periode met lage geboortecijfers volgt, die eigenlijk nog steeds voortduurt. Op lange termijn is dit gunstig, maar over een aantal jaren zal dit er toe leiden dat een kleine beroepsbevolking een grote groep ouderen boven zich heeft. Op een aantal gebieden (zoals zorgvoorzieningen) zal dit wezenlijke veranderingen ten opzichte van nu tot gevolg hebben. Dit wordt nader uitgewerkt in hoofdstuk 3.

#### 2.3.4 Vitaliteit en leefbaarheid

Twee andere begrippen die in het kader van de ontwikkelingen in het landelijk gebied vaak aan de orde komen zijn de begrippen 'vitaliteit' en 'leefbaarheid'. Beide zijn te beschouwen als afgeleiden van maatschappelijke en ruimtelijke ontwikkelingen, en zijn daarom essentieel in het kader van dit onderzoek.

##### *Vitaliteit*

Allereerst het begrip 'vitaliteit' (in de ruimtelijke context). De Pater e.a. (2002) definieerde het begrip als volgt: "vitaliteit is de mate waarin de sociale en fysieke leefomgeving aan de normen en waarden van de bewoners en gebruikers van het landelijk gebied voldoet". Dit is tamelijk abstract en breed, en dit wordt ook door H&S (2005) opgemerkt. Zij stellen: "Vitaliteit is een dynamisch begrip dat in de tijd en per individu aan verandering onderhevig is". Dit kan door de nadruk op de sociologische hoek te leggen, zoals door De Pater is gedaan, maar ook vanuit de functionele kant, namelijk het realiseren of in stand houden van voorzieningen en het creëren van woonmogelijkheden. Hierbij merkt H&S ook nog op dat de bereikbaarheid van voorzieningen bepalender lijkt dan aanwezigheid ervan (H&S, 2005).

Zowel De Pater als H&S noemen drie kernpunten als het gaat om vitaliteit: wonen, werken en voorzieningen. Daarbij gaat het dan voornamelijk om de rol die deze drie begrippen spelen voor (de bewoners en gebruikers van) het landelijk gebied. Als gekeken wordt naar het beleid dat op dit terrein speelt, dan betreft dat voornamelijk de Nota Ruimte. Deze nota zet in op "het creëren van ruimtelijke voorwaarden", wat vooral betekent dat ruimte wordt gegeven aan hergebruik en (vervangende) nieuwbouw in het buitengebied, de vergroting en aanpassing van de toeristisch-recreatieve mogelijkheden en aan een duurzame en vitale landbouw. Ook wordt ingegaan op het behouden en versterken van de relatie tussen het landelijke gebied en de steden. De drie punten (wonen, werken, voorzieningen) komen hier weer terug (H&S, 2005).

Als nader wordt gekeken naar deze drie kernpunten dan levert dit een aantal zaken op. Bij het kernpunt 'wonen' geldt dat het belangrijk is dat de jongeren in hun eigen regio een woning moeten kunnen vinden, liefst zelfs in hun eigen dorp. Dat levert een bijdrage aan een evenwichtige bevolkingsopbouw op, met een goede mix van jongeren en ouderen in het landelijk gebied. Zeker gezien de lopende demografische veranderingen in het landelijk gebied is wonen relevant voor zowel de leefbaarheid als de vitaliteit (De Pater, 2002).

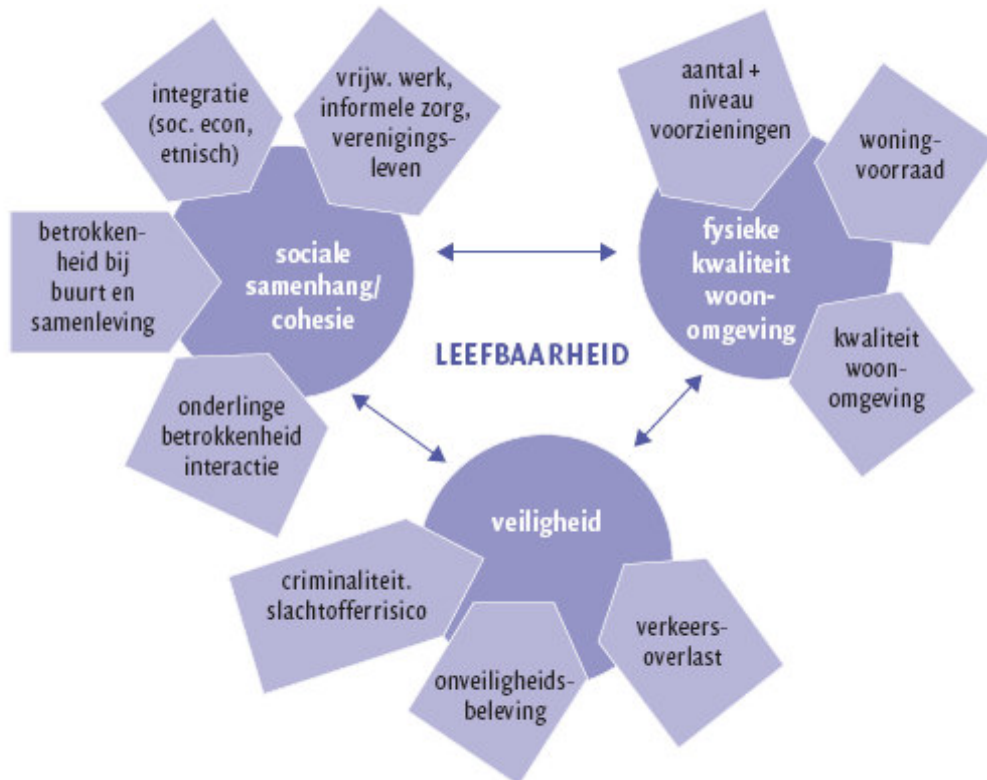
Bij het kernpunt 'voorzieningen' gaat het vooral om een combinatie van aanwezigheid en bereikbaarheid; hierover is in paragraaf 2.2.3 reeds geschreven. Daarnaast geldt dat een aantal maatschappelijke voorzieningen (bijvoorbeeld op het gebied van zorg) voor bepaalde doelgroepen belangrijk zijn en daarom op de een of andere wijze aangeboden zouden moeten worden, ook in kleine kernen. Daarnaast is voor de vitaliteit een lokaal trefpunt gewenst; hier wordt in paragraaf 3.2 nader op teruggekomen. Daar wordt ook meer uitgebreid op het begrip 'voorzieningen' ingegaan (De Pater, 2006).

Het laatste kernpunt, de werkgelegenheid, lijkt een minder directe relatie te hebben met de vitaliteit van het platteland en kleine kernen. Dit is verklaarbaar vanuit de hoogte van het rijbewijsbezit en de automobilititeit (bijna 95% van de plattelandshuishoudens heeft de beschikking over een auto; *MuConsult, 2006*), waardoor het amper als een probleem wordt ervaren dat de werkgelegenheid verderop zit, met name omdat het rijbewijs- en autobezit onder het werkende deel van de bevolking het hoogste is.

Op de drie kernpunten zal in hoofdstuk 3 worden teruggekomen; zij zullen gebruikt worden bij de invulling van het voorzieningenvraagstuk

### Leefbaarheid

Het tweede begrip van deze paragraaf, 'leefbaarheid', kent een aantal mogelijke benaderingen. Het POZW (2000) hanteert het begrip als volgt: "Leefbaarheid is de mate waarin de sociale en fysieke leefomgeving aan de normen en waarden van de bewoners en/of gebruikers van het landelijk gebied voldoen". Dit is meer een subjectieve invulling, die sterk overeen komt met de definitie van vitaliteit. Een objectieve invulling is die van het SCP (2002). Deze geeft aan dat het betrekking heeft op het samenspel tussen de fysieke kwaliteit, de sociale kenmerken en de veiligheid van de woonomgeving. Dit sluit meer aan bij de daadwerkelijke beleving door mensen. In onderstaande figuur 9 is de hoofdindeling van het SCP in beeld gebracht, met daarbij een aantal relevante kernpunten:



Figuur 9: De drie belangrijkste elementen van leefbaarheid (SCP, 2002)

In figuur 9 is te zien dat het bij leefbaarheid veel meer om het sociale aspect gaat, om hoe iets ervaren wordt, hoe mensen met elkaar omgaan (zaken als onderlinge betrokkenheid: buurtcontacten, burenhulp).

### Conclusie

Vitaliteit heeft te maken met de mate waarin de leefomgeving voldoet aan de normen en waarden van bewoners en gebruikers. Hierbij wordt de nadruk gelegd op drie punten: wonen, werken en voorzieningen. Leefbaarheid lijkt hier op, maar legt de nadruk meer op het sociale aspect. Beide punten zijn relevant voor hoe het landelijk gebied er voor staat en hoe het beleefd wordt door bewoners en gebruikers.

### 2.3.5 - Conclusie demografische en maatschappelijke thema's

Bij de bestudering van de demografische en maatschappelijke thema's komen een aantal aspecten aan bod, onder te verdelen in maatschappelijke thema's zoals voorzieningen, vitaliteit en leefbaarheid en demografische ontwikkelingen in de vorm van bevolkingskrimp en vergrijzing. Zij hebben een onderlinge relatie doordat de demografische veranderingen (die min of meer autonoom zijn) verregaande implicaties hebben voor de toekomst van een aantal maatschappelijke thema's.

Op demografisch gebied speelt allereerst de vergrijzing: de relatief grote geboortegolf 1945-1972 leidt ertoe dat het aantal ouderen zowel absoluut als relatief toeneemt, tot ruim 4 miljoen 65-plussers oftewel een kwart van de bevolking. Doordat deze grote groep in de toekomst overlijdt ontstaat tevens een bevolkingskrimp: landelijk vanaf circa 2038, regionaal is deze reeds gestart. Deze ontwikkeling

leidt de komende jaren tot een kleine beroepsbevolking met een grote groep ouderen boven zich. Tevens leidt het tot een grotere vraag naar (zorg)voorzieningen, en daarmee komt impliciet ook de bereikbaarheid van die voorzieningen aan de orde, zoals in paragraaf 2.2 is betoogd. Immers, de individuele mobiliteit hangt samen met bereikbaarheid, en de mogelijkheden hiertoe wisselen per persoon.

Het begrip 'voorzieningen' kan in een aantal categorieën worden onderverdeeld. Vanuit de tweedeling tussen enerzijds basisvoorzieningen en anderzijds secundaire / gespecialiseerde voorzieningen wordt met name gekeken naar de basisvoorzieningen, bestaande uit vijf elementen: huisarts, basisschool, winkelvoorziening, dorpshuis en OV. Deze zijn voor het landelijk gebied vooral van belang; de secundaire voorzieningen zijn vaak niet meer aanwezig. Dit kan gevolgen hebben voor de vitaliteit, de mate waarin de leefomgeving voldoet aan de normen en waarden van bewoners en gebruikers (wonen, werken en voorzieningen), en de leefbaarheid, dat meer de nadruk op het sociale aspect legt.

## 2.4 - Ruimtelijke thema's

### 2.4.1 - Landelijk gebied en stedelijk gebied

Om een helder gesprekskader te hebben is het nuttig om te definiëren wat landelijk gebied (ook genoemd: platteland) is en wat stedelijk gebied. Hier is een aantal benaderingen voor te gebruiken; zij komen in deze paragraaf aan bod.

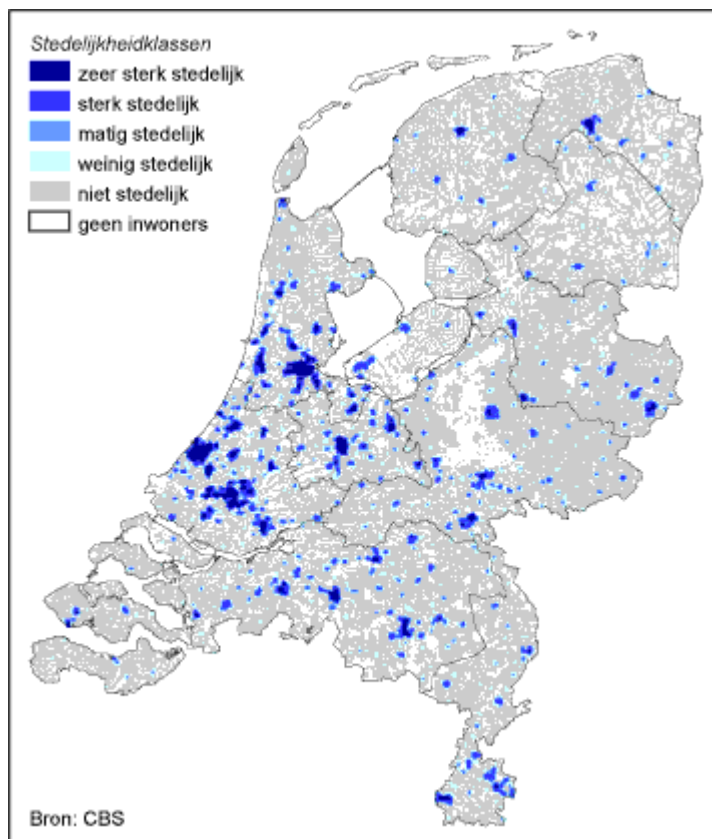
#### *CBS: vijf klassen*

Allereerst de benadering van het CBS: zij hebben Nederland verdeeld in vijf klassen van stedelijkheid, uitgaande van de 'adressendichtheid'. Dit gaat uit van het aantal adressen dat zich binnen een straal van een kilometer rond een bepaald adres bevindt. Per blok van 500 bij 500 meter wordt de omgevingsadressendichtheid uitgerekend voor een (al dan niet bestaand) adres in het midden van dat blok, en vervolgens toegekend aan alle adressen in dat hele blok.

De vijf klassen zijn als volgt gedefinieerd:

- Zeer sterk stedelijk (omgevingsadressendichtheid van 2500 of meer)
- Sterk stedelijk (omgevingsadressendichtheid van 1500 tot 2500)
- Matig stedelijk (omgevingsadressendichtheid van 1000 tot 1500)
- Weinig stedelijk (omgevingsadressendichtheid van 500 tot 1000)
- Niet-stedelijk (omgevingsadressendichtheid van minder dan 500)

Bij deze benadering worden de laagste twee, te weten 'weinig stedelijk' en 'niet-stedelijk', gerekend als platteland oftewel landelijk gebied. Het gaat hierbij om gebieden met minder dan 1000 adressen per km<sup>2</sup>. Dit is 71% van het totale oppervlak van ons land, en betreft 6,2 miljoen mensen oftewel 38% van de bevolking. Zie ook figuur 10 (SCP, 2006).



Figuur 10: Stedelijkheid in beeld gebracht (stand: 2002; website CBS, 2007)

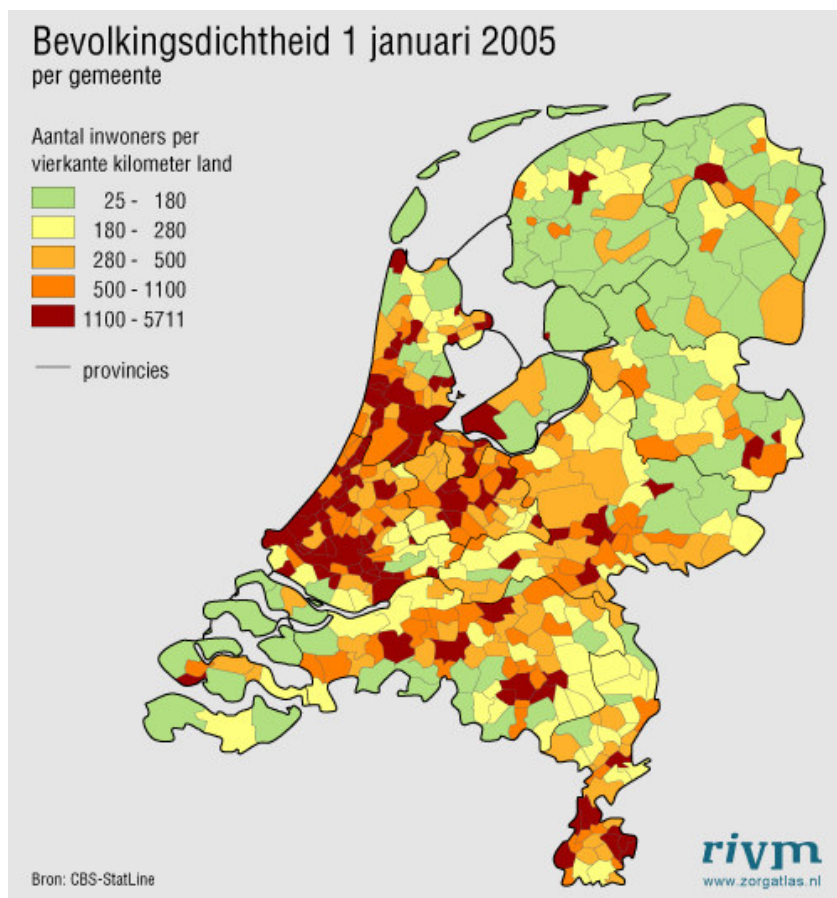
Het nadeel van deze methode is dat het bewerkelijk is om deze voor een specifiek gebied toe te passen, omdat dan het aantal adressen geteld moeten worden. Bovenstaande kaart geeft echter een nuttige indicatie.

### *VROM: getalsmatig*

Een andere benadering is die van het Ministerie van VROM, aangehaald door H&S (2005). Hierbij wordt het platteland beschouwd als het niet verstedelijkte gebied van Nederland, waar kleine steden en dorpen (tot 10.000 inwoners) in een landelijke omgeving, gedomineerd door landbouw, landschap en natuur, voorkomen. Als gekeken wordt naar de stedelijkheidskaart van figuur 10 dan is te zien dat dit redelijk overeen komt met de CBS-benadering. Weliswaar is de methode van het CBS zuiverder, zij is echter veel moeilijker toe te passen dan de door het Ministerie van VROM en H&S toegepaste begrenzing van circa 10.000 inwoners. Daarom zal in dit onderzoek die begrenzing gehanteerd worden als onderscheid tussen stedelijk en landelijk gebied. De kaart van het CBS (figuur 10) kan voor specifieke gebieden extra ondersteuning bieden.

### *RIVM: bevolkingsdichtheid*

De laatste benadering is die van de bevolkingsdichtheid. Hierbij is per gemeente het aantal inwoners per km<sup>2</sup> aangegeven. Door deze methode geeft dit met name een globale indruk van de bevolkingsdichtheid en is daardoor goed bruikbaar als indicatie. Daarom wordt hier kort bij stil gestaan. In figuur 11 is de RIVM-kaart te zien die de bevolkingsdichtheid aangeeft. De landelijke gebieden komen hier zeer duidelijk uit naar voren.



Figuur 11: De bevolkingsdichtheid (website RIVM)

### *Conclusie*

De meest bruikbare definiëring van landelijk en stedelijk gebied is door te kijken naar het aantal inwoners. De grens is hierbij een kern met 10.000 inwoners. Deze afbakening is praktischer dan relatief bewerkelijke methoden als de omgevingsadressendichtheid (aantal adressen in een straal van een kilometer) en de bevolkingsdichtheid (aantal inwoners per gemeente per km<sup>2</sup>).

#### 2.4.2 - Grote kernen, kleine kernen

Een andere relevante vraag binnen dit onderzoek is: wat is een kleine kern? Hier is namelijk geen eenduidige definitie van; het begrip wordt flexibel gebruikt. In deze paragraaf volgt daarom een weergave van de verschillende definities die gebruikt worden.

### *Indeling in categorieën*

Het CBS (2006) hanteert de volgende categorieën, waarbij het aantal kernen in Nederland binnen die klasse en het totaal aantal inwoners in die categorie erachter vermeld staat:

- 500 inwoners of minder	(593 kernen, 158.100 inwoners)
- 500-2000 inwoners	(701 kernen, 744.200 inwoners)
- 2000-5000 inwoners	(324 kernen, 1.062.800 inwoners)
- 5000-10.000 inwoners	(164 kernen, 1.167.200 inwoners)
- 10.000-20.000 inwoners	(115 kernen, 1.606.400 inwoners)
- 20.000-50.000 inwoners	(80 kernen, 2.349.400 inwoners)
- 50.000-100.000 inwoners	(27 kernen, 1.790.900 inwoners)
- 100.000 inwoners of meer	(22 kernen, 5.553.000 inwoners)

Hierbij geldt dat de eerste twee categorieën, tot 2000 inwoners, gezien worden als de kleine kernen. Ook in het rapport "Vitaal platteland, vitale kleine kernen" (H&S, 2005) wordt de CBS-begrenzing van maximaal 2000 inwoners aangehouden. Een enkele andere bron hanteert andere grenzen, bijvoorbeeld 3000 inwoners (Landelijke Vereniging voor Kleine Kernen, 1990). Omdat uit een korte inventarisatie blijkt dat kernen van meer dan 2000 inwoners vaak al relatief veel voorzieningen hebben en doorgaans ook een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer, is besloten de voor kleine kernen veel gebruikte grens van 2000 inwoners ook voor dit onderzoek aan te houden. Dit maakt het ook mogelijk aan te sluiten bij de bestaande data.

### *Twee typen kernen*

De LVKK (2006) onderscheidt twee typen kleine kernen:

- "Kernen die gelegen zijn binnen de uitstraling van de nationale, regionale of stedelijke concentratiegebieden van wonen, werken en voorzieningen en waarin de woonfunctie dominant is of wordt; binnen deze gebieden liggen veelal de groeiende kernen of opvangkernen".
- "Kernen die gelegen zijn buiten de uitstraling van concentratiegebieden en die een al dan niet aantrekkelijke woonomgeving hebben; hierbinnen liggen veelal de qua leefbaarheid kwetsbare kernen".

Bij dit onderzoek gaat het vooral om het tweede type, de echte plattelandskernen. Het eerste type kern ligt immers nabij de grotere plaatsen, en daardoor ook relatief dicht bij de voorzieningen. Ook blijkt uit de omschrijving van de LVKK dat het hier vaak om kernen gaat waar veel pendelaars wonen, die dus per definitie mobiel zijn (vaak per auto, want 90% van de plattelandshuishoudens beschikt over een auto; SCP, 2006) aangezien zij in de stad werken. Bij het genoemde tweede type, de plattelandskernen, geldt een veel sterkere noodzaak voor mobiliteit (zie paragraaf 2.2.2), aangezien dit vaak de kernen zijn zonder voorzieningen die ook buiten de invloedssferen van de concentratiegebieden liggen. Aangezien niet veel meer dan eenderde van de huishoudens de beschikking over twee of meer auto's heeft (SCP, 2006) houdt dit in dat bij tweederde van de huishoudens, voor zover het geen eenpersoonshuishoudens betreft, een persoon een andere vervoersvorm dan de auto moet gebruiken om zich te verplaatsen. Hiermee wordt de problematiek van mobiliteit in het landelijk gebied in een notendop samengevat.

### *Conclusie*

Kleine kernen zijn in dit onderzoek kernen van maximaal 2000 inwoners; dit sluit aan bij de meeste andere studies op dit gebied zodat een vergelijking goed mogelijk is. Tevens is het onderscheid tussen kernen nabij grotere plaatsen en kernen in landelijk gebied relevant, omdat dit aangeeft of een kern vooral op zichzelf staat of meer een overloofunctie van de stad heeft. In dit onderzoek gaat het met name om de op zichzelf staande kernen in landelijk gebied.

#### 2.4.3 - Conclusie ruimtelijke thema's

Om het onderscheid tussen landelijk en stedelijk gebied te maken is gekeken naar het aantal inwoners; de grens is hierbij gesteld op 10.000 inwoners. Binnen het landelijk gebied zijn de kleine kernen gedefinieerd als kernen van maximaal 2000 inwoners. Van belang is daarbij nog het onderscheid tussen kernen nabij grotere plaatsen en kernen in landelijk gebied, omdat dit aangeeft of een kern vooral op zichzelf staat of meer een overloofunctie van de stad heeft. Die laatste categorie komt met name in de meer stedelijke agglomeraties voor, en is in dit onderzoek minder van belang.



## 2.5 - Overige begrippen

### 2.5.1 - Toekomst

In dit onderzoek wordt bij het begrip 'toekomst' het jaar 2030 als eindbeeld gebruikt, omdat dat het jaar is waarop de vergrijzing en de bevolkingsgroei (bijna) op hun maximum zitten. Het jaar 2030 wordt in een aantal demografische onderzoeken eveneens als eindjaar gebruikt, waardoor dit onderzoek hier goed op aansluit. Tevens is het een termijn die vanaf het heden gerekend nog redelijk te overzien is. Waar een ander jaar als toekomstperspectief wordt gekozen zal dit aangegeven worden. Dit geldt voor de jaren 2035 en 2038, die in sommige onderzoeken naar voren komen.

### 2.5.2 - Draagvlak

In meer algemene zin geldt dat draagvlak betrekking heeft op zowel steun als op de afwezigheid van verzet (*Boedeltje en De Graaf, 2004*). In dit onderzoek is vooral het aspect 'steun' van belang; het aspect 'afwezigheid van verzet' geldt meer vanuit de politieke invalshoek. Vanuit deze definitie geldt dat het draagvlak in een meer economische zin te definiëren valt als *"de in een bepaald gebied aanwezige consumptieve vraag die nodig is om consumentverzorgende bedrijven een bedrijfseconomisch verantwoord bestaan te bieden"* (*Buursink, 1985*). Dit is de definitie die ook hier gebruikt zal worden in het kader van het draagvlak voor openbaar vervoer en andere voorzieningen.

## 2.6 - Conclusie

De wetenschappelijke analyse en uitwerking van een aantal begrippen heeft geleid tot een theoretische grondslag voor de praktische benadering van een aantal thema's in het volgende hoofdstuk. Uit paragraaf 2.2 is voortgekomen dat mobiliteit voortkomt uit een optelsom van verplaatsingen, en dat individuele mobiliteit bepaalt in hoeverre iemand zich kan verplaatsen. Tegelijkertijd blijkt dat verplaatsen slechts een afgeleide is van het uitvoeren van activiteiten: deze activiteiten dienen dan ook centraal te staan, omdat zij leidend zijn voor het doen en laten van mensen. Factoren die hierbij ook een rol spelen zijn "kunnen" en "willen"; zij leiden mede tot activiteitenpatronen. Mobiliteit hangt op haar beurt weer sterk samen met bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid, waarbij bereikbaarheid gedefinieerd wordt als de hoeveelheid inspanning gerelateerd aan het overbruggen van een afstand. Al deze samenhangende begrippen hebben een belangrijke relatie met het openbaar vervoer, dat op grond van deze punten een optimaal netwerk kan vormen. De beide functies van OV (strategisch en sociaal) vormen hierbij een tweede uitgangspunt.

Paragraaf 2.3 stelde de vijf basisvoorzieningen centraal: huisarts, basisschool, winkelvoorziening, dorpshuis en openbaar vervoer. Overige, meer gespecialiseerde voorzieningen zijn in het landelijk gebied doorgaans niet meer aanwezig, mede als gevolg van schaalvergrotingen en veranderende maatschappelijke ontwikkelingen. Daarnaast zijn er demografische ontwikkelingen: vergrijzing en bevolkingskrimp. In 2038 is naar verwachting zowel de totale bevolking als het aantal 65-plussers maximaal. Dit heeft voor zowel de voorzieningen als het openbaar vervoer grote gevolgen. Wel moet hierbij de kanttekening worden gemaakt dat het hier prognoses betreft: zij zijn gebaseerd op de cijfers van de afgelopen tijd. Hoewel CBS-prognoses doorgaans als betrouwbaar te boek staan, kan ook het CBS natuurlijk niet in de toekomst kijken. De cijfers zijn een 'gemiddelde' verwachting, dus afwijkingen zijn mogelijk. Hier dient rekening mee gehouden te worden.

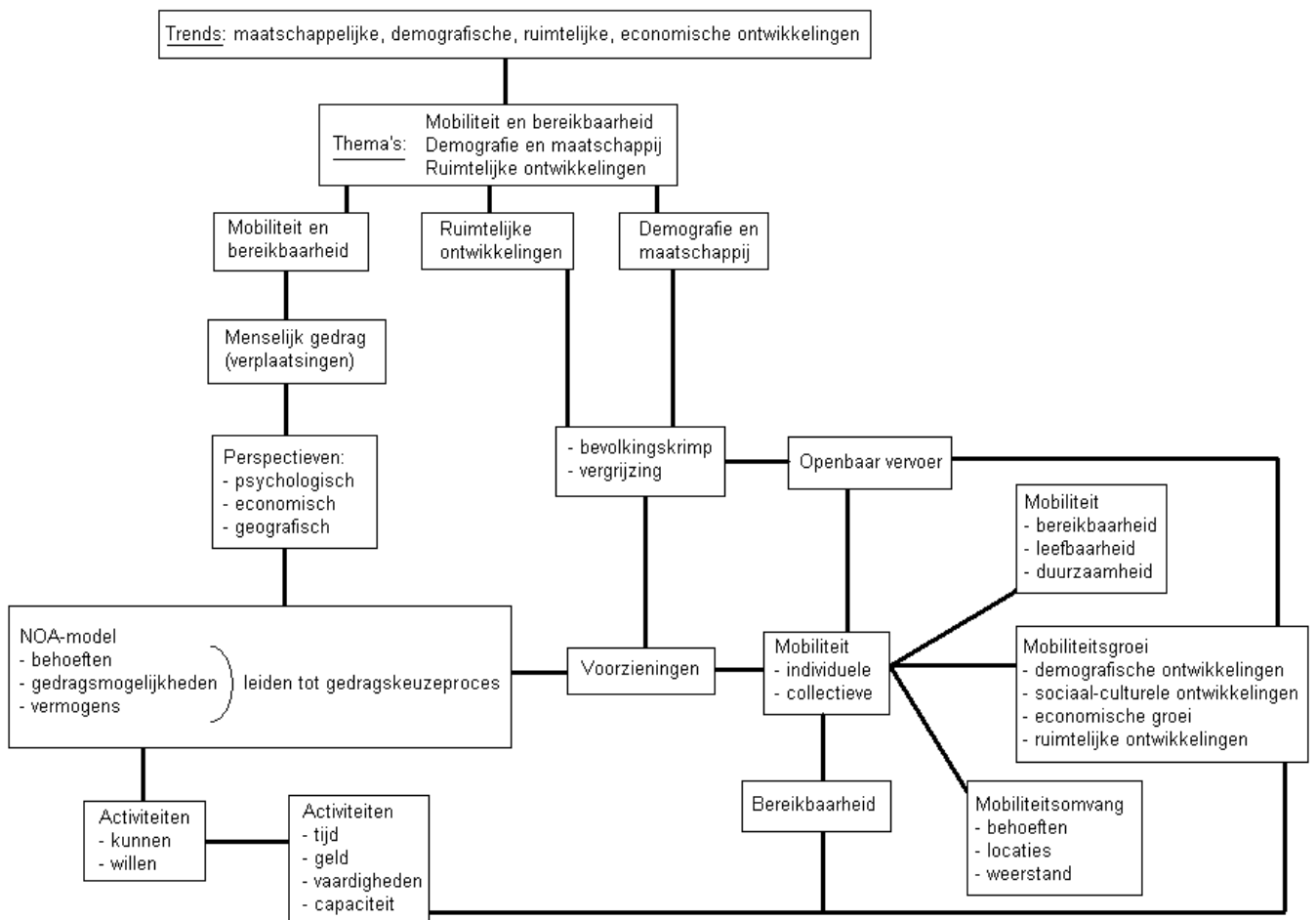
In paragraaf 2.4 is nader ingegaan op de ruimtelijke thema's; de afbakening van het landelijke gebied (kernen kleiner dan 10.000 inwoners) en van kleine kernen (kleiner dan 2000 inwoners). Paragraaf 2.5 behandelde nog enkele overige begrippen (toekomst, draagvlak).

Deelvraag 1 is hiermee uitgewerkt: de wetenschappelijke theorieën en begrippen. Aan de hand van deze basis kunnen de andere deelvragen uitgewerkt worden; hiertoe zal in de volgende paragraaf allereerst een model worden uitgewerkt dat de samenhang tussen de in dit hoofdstuk behandelde theorie weergeeft. Hier kunnen vervolgens de rest van de deelvragen aan worden opgehangen, waarna de praktijk in hoofdstuk 3 nader besproken zal worden.

## 2.7 - Model van de gebruikte begrippen

Om de theorie aan de praktijk te kunnen koppelen is een model opgesteld. Hiermee kan de relatie tussen de in hoofdstuk 2 genoemde begrippen en de onderzoeksvragen (die worden uitgewerkt in hoofdstuk 3) worden weergegeven. Uit de heersende trends (ontwikkelingen) zijn de drie onderzochte thema's uit hoofdstuk 2 naar voren gekomen. Vanuit deze drie thema's wordt de in hoofdstuk 2 uitgewerkte theorie onderling, alsmede aan de genoemde thema's gelinkt. Hiermee is te zien hoe de behandelde begrippen met elkaar in verband staan. Dit biedt houvast voor het volgende hoofdstuk, waarin de praktijk nader beschouwd zal worden. De in hoofdstuk 2, en dus ook in het onderstaande model, behandelde begrippen komen hierin terug.

Het model ziet er als volgt uit:



## Hoofdstuk 3 - De huidige stand van zaken

### 3.1 - Inleiding

Na het onderzoeken en definiëren van een aantal belangrijke begrippen in hoofdstuk 2, afgesloten met het opstellen van een model met behandelde begrippen, zal in dit hoofdstuk een nadere uitwerking worden gegeven aan de actuele stand van zaken. Dit geschiedt vooral vanuit literatuuronderzoek, maar ook door middel van gesprekken met betrokken partijen. Er zal specifiek worden gekeken naar de drie al in het vorige hoofdstuk genoemde thema's, die ook terugkeren in de deelvragen. Het betreft de thema's Voorzieningen, Openbaar vervoer en Demografie en maatschappij. Zij zullen achtereenvolgens worden behandeld, waarbij de theoretische begrippen die uit hoofdstuk 2 naar voren zijn gekomen (zie ook paragraaf 2.7) als leidraad zullen worden gebruikt. De uitwerking van de thema's geeft antwoord op de volgende deelvragen:

*2 - Welk voorzieningenniveau is in de kleine kernen aanwezig? Zijn er verschillen aan te treffen tussen Nederland en Groningen?*

*3 - Welke rol en inrichting heeft het OV momenteel in het landelijk gebied in Nederland en in Groningen?*

*4 - Wat zijn op dit moment de maatschappelijke en demografische ontwikkelingen in het landelijk gebied?*

### 3.2 - Voorzieningen

#### 3.2.1 - Inleiding

Na de afbakening van de definities in hoofdstuk 2 kan nu worden gekeken naar de stand van zaken rondom de voorzieningen in de kleine kernen. De nadruk ligt hierbij in eerste instantie op de vijf basisvoorzieningen: basisschool, huisarts, winkel, dorps huis, OV-aansluiting. Voorzieningen uit deze groep worden min of meer als onmisbaar gezien, en zijn dus ook voor de kleine kernen van belang. Als een dorp deze voorzieningen heeft wordt het daarom als 'compleet' gezien (voor wat betreft de basisvoorzieningen). Voor de andere voorzieningen kan gesteld worden dat het tegenwoordig geaccepteerd wordt dat de kleine kernen deze niet meer hebben; door de toegenomen (auto)mobiliteit gedurende de afgelopen decennia is het voorzieningenvraagstuk tegenwoordig met name op regionaal niveau gericht. Deze ontwikkelingen zullen ook nader beschouwd worden.

In deze paragraaf worden de ontwikkelingen op het gebied van voorzieningen in kleine kernen en het landelijk gebied besproken, waarna in het volgende hoofdstuk aan de hand van deze ontwikkelingen, en de ontwikkelingen op andere gebieden, mogelijke oplossingen voor het voorzieningenvraagstuk aan de orde komen.

#### 3.2.2 - Ontwikkelingen en achtergronden in Nederland

##### *Beleid*

Om te beginnen blijkt dat de Nota Ruimte geen specifiek beleid kent dat op de plattelandsvoorzieningen gericht is. Eventueel beleid voor deze gebieden komt dus vooral van regionale en lokale overheden: provincies die specifieke plattelandsprogramma's hebben, of als onderdeel van het Provinciaal Omgevings Plan (POP) of een soortgelijk plan. Bepaalde problemen verdienen echter meer aandacht, en worden daarom hier besproken (*H&S, 2005*).

##### *Achtergronden en problemen van wegtrekkende voorzieningen*

De oorzaak van het steeds meer wegtrekken van voorzieningen uit de kleine kernen ligt mede in het strikte bouwbeleid in de kleine kernen dat lange tijd gevoerd is: doordat er maar weinig gebouwd mocht worden (onder andere vanwege angst voor landschapsontsiering) bleven de dorpen klein, terwijl tegelijkertijd andere maatschappelijke ontwikkelingen een schaalvergroting voor de voorzieningen wel noodzakelijk maakte. Als gevolg van het strikte bouwbeleid en de schaalvergrotingen kregen steeds meer voorzieningen te weinig draagvlak om te kunnen overleven, met als gevolg dat ze verdwenen (*Bruinsma e.a., 2002*). Dit leidde er toe dat bewoners van de kleine

kernen genoodzaakt waren om van voorzieningen in grotere plaatsen gebruik te maken. De afgelopen paar jaar wordt dit stringente beleid steeds meer versoepeld: onder andere de Nota Ruimte schept meer ruimte om voor de eigen bevolking woningen te mogen bouwen, iets waar de provincies en gemeenten vervolgens weer op inspelen (*Ministeries van VROM / LNV / V&W / EZ, 2006*).

Bewoners van kleine kernen zijn geheel of gedeeltelijk aangewezen op de grotere plaatsen voor bepaalde voorzieningen. Deze wisselwerking levert een acceptabel voorzieningenniveau op als bewoners mobiel zijn. Veel mensen zitten immers toch al dagelijks in de auto (meer dan 90% van de plattelandshuishoudens heeft de beschikking over ten minste één auto; *MuConsult, 2006*) en hebben er geen problemen mee om een klein stukje om te rijden voor een bezoek aan een speciaalzaak of een instelling. Mobiliteit wordt dus als een soort vanzelfsprekendheid gezien. Echter, dat is niet voor iedereen het geval, en daarom is extra aandacht nodig voor het thema "bereikbaarheid van voorzieningen". Er zijn namelijk ook groepen mensen voor wie mobiliteit niet vanzelfsprekend is, wat voldoende reden is om deze groep nader te beschouwen. Daarnaast geldt dat het verdwijnen van (de laatste) voorzieningen niet alleen betekent dat je geen boodschappen meer kunt doen in de betreffende kern, maar het betekent ook het verdwijnen van toevallige ontmoetingsplaatsen, die uit sociaal oogpunt (leefbaarheid van de dorpen) weer zeer relevant zijn. Door het RPB (*2006*) wordt dit wel een 'traag en sluipend proces' genoemd, waarbij de vitaliteit en de sociale samenhang van de kernen zelf in het geding komt. Dit is de kern van het probleem: het feit dat het wegtrekken van voorzieningen voor sommige groepen mensen zowel een bereikbaarheidsprobleem als een sociaal probleem oplevert maakt creatieve oplossingen voor zowel de aanwezigheid als de bereikbaarheid van voorzieningen in de kleine kernen noodzakelijk (*Annegarn, 2005; H&S, 2005*).

#### *De afname in beeld gebracht*

Uit onderzoek (*H&S, 2005*) blijkt dat in Nederland in de periode 1996-2006 een lichte afname heeft plaatsgevonden op het gebied van voorzieningen. In de kleine kernen is deze afname eveneens aanwezig, evenals in het buitengebied (gespreide bebouwing). Onderling zijn kleine verschillen aan te treffen: het aantal winkels daalde in geheel Nederland bijvoorbeeld met 1%, in de kleine kernen met 3% (kernen onder de 1000 inwoners: -4 tot -8 %) maar steeg in het buitengebied met 9%. Bij die laatste moet dan gedacht worden aan perifere en grootschalige detailhandel (PDV/GDV). Het aantal huisartsen steeg in Nederland met 4%, in de kleine kernen met 2% en in het buitengebied vond een daling met 2% plaats. Het aantal bank- en postkantoren daalde met 10 tot 12%, met in kernen kleiner dan 1000 inwoners pieken tot 30% afname. Uit deze gegevens kan vooral worden geconcludeerd dat kleine kernen relatief weinig afwijken van de rest van Nederland; alleen in de allerkleinste kernen (minder dan 500 of 1000 inwoners) zijn soms sterke afnamen waar te nemen (*H&S, 2005*).

Specifiek voor winkels is iets meer cijfermatige onderbouwing te geven: aan de hand van de adressendichtheid, die voor het landelijk gebied een goed beeld geeft, blijkt dat in niet-stedelijk gebied (volgens de definitie van het CBS: gebieden met minder dan 500 adressen per km<sup>2</sup>), waar in totaal 3 miljoen mensen wonen, bijna 18% van de bewoners (ruim 500.000 mensen) geen enkele winkel binnen 1 km afstand heeft, en nog eens bijna 10% (bijna 300.000 mensen) slechts één winkel. Daarnaast heeft nog eens 23% (bijna 700.000) van de bewoners in niet-stedelijk gebied slechts 2-5 winkels binnen een kilometer. In totaal zijn er dus zo'n 1,5 miljoen mensen in ons land, bijna 10% van de bevolking, die 0 tot 5 winkels hebben binnen 1 km (*RPB, 2004 en 2006a*). Dit ziet er als volgt uit:

#### *Winkels op maximaal één kilometer afstand voor bewoners van het niet-stedelijk gebied*

	% bewoners	aantal bewoners	% totale bevolking Nederland
Geen winkel	18%	500.000	3%
1 winkel	10%	300.000	2%
2-5 winkels	23%	700.000	4%
Totaal 0-5 winkels	51%	1.500.000	9%

Opvallend in tegenspraak hiermee is dat het SCP (*2006*) stelt dat gemiddeld 97% van de huishoudens in een postcodegebied met een of meer winkels voor dagelijkse levensbehoeften, huisartsen en basisscholen in combinatie met een of meer bibliotheken, sociaal-culturele centra, sporthallen en/of sportvelden woont (voor het noorden is dit respectievelijk 95% voor Groningen, 93% voor Drenthe en 91 voor Fryslân). Vergeleken met het RPB-onderzoek, dat uitgaat van CBS-cijfers met adressen per km<sup>2</sup>, een opvallend verschil van zeker 7 procentpunt. De oorzaak is vermoedelijk dat de postcodegebieden in het landelijk gebied nogal groot zijn (zie hiervoor ook figuur 12); dit levert daardoor op het niveau van de kleine kernen geen betrouwbare gegevens op. Verder blijkt uit het

SCP-onderzoek dat 65% tevreden is over het winkelaanbod in de zeer landelijke gebieden, en 46% over het openbaar vervoer. Ruim de helft van de inwoners is dus minder tevreden over het openbaar vervoer, en éénderde over het winkelaanbod. Hier is dus verbetering zeker mogelijk en noodzakelijk.

#### *Aanwezigheid van voorzieningen*

De belangrijkste vraag die nog open staat is de vraag over het daadwerkelijke voorzieningenniveau in de kleine kernen (deelvraag 3 van dit onderzoek). Deze vraag is helaas niet eenduidig te beantwoorden, enerzijds vanwege het diverse karakter van de voorzieningen, anderzijds vanwege de specifieke demografische, ruimtelijke en maatschappelijke situatie die in elk gebied weer anders is. In de literatuur zijn daarom ook telkens andere antwoorden op te vinden. Enkele zullen hier aan bod komen.

- Van Dam (1995) stelt dat in kernen vanaf circa 1500 inwoners een winkel voor levensmiddelen mogelijk is (n.a.v. onderzoek door het Instituut Midden- en Kleinbedrijf).
- Zorgvoorzieningen zoals huisartsen hebben een draagvlak van ongeveer 2000 à 3000 inwoners. Commerciële voorzieningen zoals banken en postkantoren hebben doorgaans nog meer inwoners nodig om te overleven (Van Kempen, 2005).
- Uit informatie van het Ministerie van OCW (website, 2007) blijkt dat een basisschool een van de weinige voorzieningen is die ook in de hele kleine kernen (minder dan 1000 inwoners) vaak aanwezig is. Dit valt op zich vrij eenvoudig te verklaren, aangezien ongeveer 10% van de bevolking bestaat uit schoolgaande kinderen. Gemiddeld levert dat voor een dorp van 1000 inwoners dus 100 kinderen op, plus de kinderen uit de nabijgelegen kleinere kernen en losse bebouwing. Van Dam (1995) stelt dat met name in dorpen kleiner dan 500 inwoners het aantal basisscholen is teruggelopen (in 1993 had daarvan maar 37,6% een basisschool).

Vergelijkende gegevens uit de provincie Groningen kunnen in de volgende paragraaf gevonden worden. Samen met de hierboven genoemde cijfers kan dan in paragraaf 3.2.3 een conclusie worden getrokken.

#### 3.2.3 - Voorzieningen in de provincie Groningen

Beleidsmatig kent de provincie Groningen drie doelen op het gebied van het omgevingsbeleid:

- Sterke steden en een vitaal platteland
- Eigen karakter handhaven en versterken
- Werken aan een duurzame leefomgeving (Provincie Groningen, 2006a)

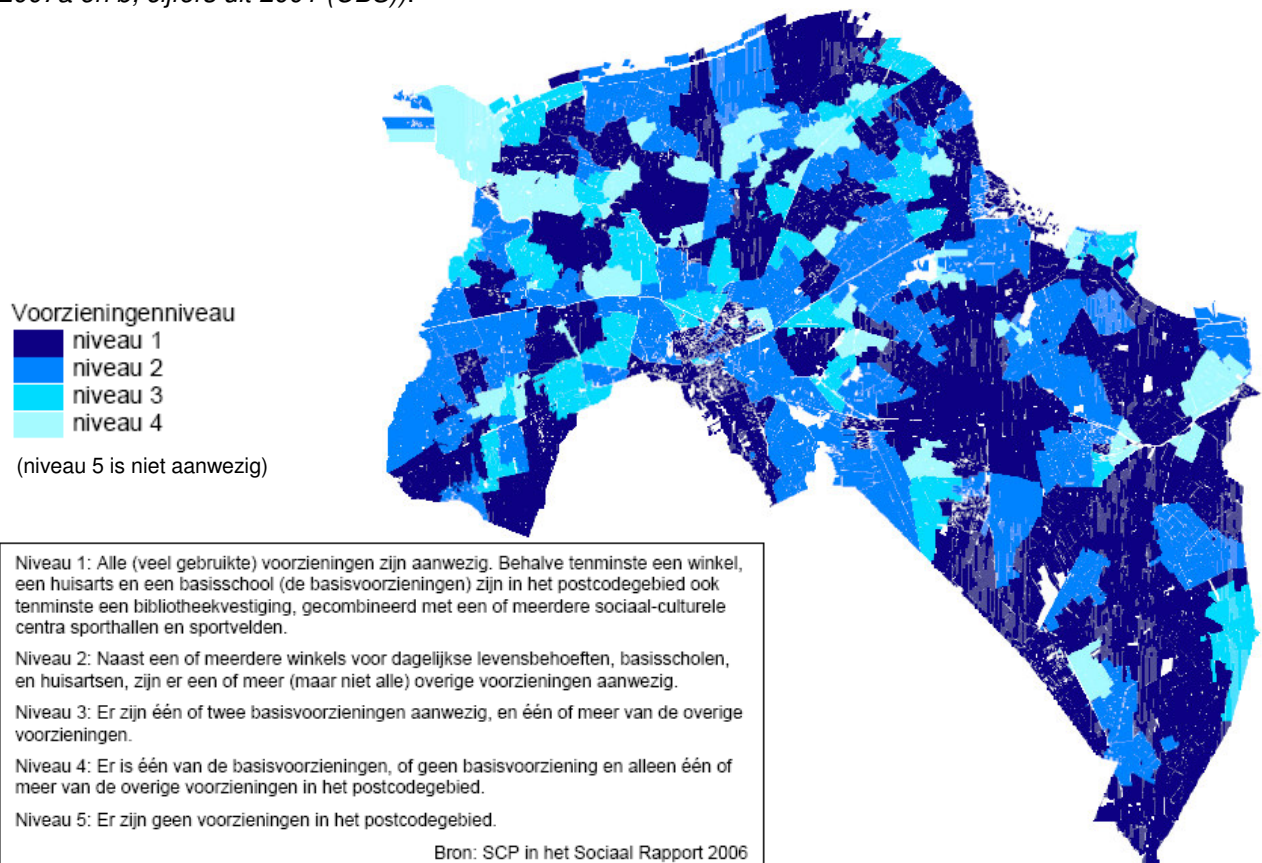
Met name het eerste doel is in het kader van dit onderzoek van belang. De provincie stelt dat "in dorpen waar de meest wezenlijke voorzieningen nog aanwezig zijn kan worden gebouwd voor de lokale behoefte". In de kleinste dorpen geldt dit slechts voor bijvoorbeeld specifieke doelgroepen als ouderen en gehandicapten. De visie is dat hier vooral op ambulante zorg- en welzijnsvoorzieningen moet worden ingezet voor een aanvaardbaar voorzieningenniveau. Ook het kleinschalig openbaar vervoer (CVV) kan hiertoe worden gerekend (Provincie Groningen, 2006a en 2006b).

Bij de meeste algemene gegevens over voorzieningen uit de vorige paragraaf moet bedacht worden dat het gemiddelden over heel Nederland zijn; daarom wordt in het vervolg van deze paragraaf specifiek naar de provincie Groningen gekeken. Dit is mogelijk, omdat in 2000 een groot onderzoek is gehouden (POZW, 2000) waarbij de voorzieningen in alle 196 kernen in de provincie in kaart zijn gebracht. Daarnaast zijn meer algemene cijfers bekend; deze worden eerst behandeld, zodat een totaalbeeld ontstaat.

Om te beginnen geldt dat in de provincie Groningen 32% van de inwoners in verspreide bebouwing of een kern met minder dan 4000 inwoners woont; in totaal zijn dit circa 179.000 inwoners (alle cijfers: stand 2001). Dit maakt allereerst de relevantie van het voorzieningenvraagstuk in relatie tot het landelijk gebied duidelijk: bijna éénderde van het aantal inwoners van de provincie woont in het landelijk gebied (dus op een plek met relatief weinig voorzieningen) en dat is ongeveer hetzelfde aantal mensen als in de stad Groningen woont. Deze 32% kan als volgt worden onderverdeeld:

- Verspreide bebouwing	92.000 inwoners	16%
- Kleine kernen (50-1000)	32.000 inwoners	10%
- Grotere kernen (1000-4000)	55.000 inwoners	10%
- Totaal landelijk gebied	179.000 inwoners	36%

Gegevens op dorpsniveau (CBS Statline database) laten zien dat de groep 1000-4000 inwoners een bijna gelijke verdeling kent tussen de klassen 1000-2000 inwoners en 2000-4000 inwoners. Dit laat nogmaals zien dat relatief veel mensen op plaatsen met weinig tot geen voorzieningen wonen. Daarmee is afgebakend om welke aantallen inwoners van de provincie Groningen het in dit onderzoek gaat. Tevens wordt duidelijk dat het probleem van het ontbreken of afnemen van voorzieningen, uitgaande van de grens van 2000 inwoners, voor ongeveer een kwart van de Groningers geldt. Onderstaande kaart (figuur 12) maakt het voorzieningenvraagstuk nog eens extra duidelijk (ABF, 2007a en b; cijfers uit 2001 (CBS)).



Figuur 12: Het voorzieningenniveau in de provincie Groningen, uitgesplitst naar postcodegebied. De in deze figuur als niveau 3 en 4 aangeduide gebieden betreft de gebieden met weinig tot geen voorzieningen (Provincie Groningen, 2007).

Nauwkeurige gegevens over de voorzieningen in de provincie Groningen komen van het POZW-onderzoek, dat in 2000 de voorzieningen in de provincie Groningen in kaart heeft gebracht, en daarbij onder andere heeft gekeken naar de compleetheid van een dorp (dat betekent dat alle vijf de basisvoorzieningen uit paragraaf 2.3.1 aanwezig zijn). Hoewel ook dit al enkele jaren oud is, geeft het een zeer gedegen en goed vergelijkbaar beeld. De data uit dit onderzoek zijn dan ook nader geanalyseerd, om op basis hiervan conclusies te kunnen trekken. Dit levert een aantal conclusies op.

Als het aantal voorzieningen gekoppeld wordt aan de grootte van het dorp dan geldt:

- Geen enkel dorp kleiner dan 500 inwoners is compleet
- 28% van de dorpen tussen de 500 en 1500 inwoners is compleet
- 67% van de dorpen tussen de 1500 en 2500 inwoners is compleet
- 94% van de dorpen groter dan 2500 inwoners is compleet

Het POZW-onderzoek heeft tevens gekeken naar de compleetheid van dorpen met inbegrip van enige afstand. Hierbij is voor openbaar vervoer, levensmiddelenwinkels en basisscholen een maximale afstand van 2,5 km vastgesteld, voor dorpshuizen een maximale afstand van 5,0 km en voor huisartsen maximaal 15 minuten (volgens het onderzoek komt dit in de praktijk neer op zo'n 8 kilometer). Dit levert de volgende resultaten op:

- 40% van de dorpen kleiner dan 500 inwoners is compleet
- 74% van de dorpen tussen de 500 en 1500 inwoners is compleet
- 97% van de dorpen tussen de 1500 en 2500 inwoners is compleet
- alle de dorpen groter dan 2500 inwoners zijn compleet

Daarbij geldt dat de verdeling van het aantal kernen als volgt is:

- 0-500: 78 kernen
- 500-1500: 57 kernen
- 1500-2500: 30 kernen
- 2500 en meer: 31 kernen

Een uitsplitsing van de voorzieningen levert het volgende op:

- Aantal kernen met levensmiddelenwinkels: 95 (48%)
- Aantal kernen met basisschool: 134 (68%)
- Aantal kernen met huisarts: 72 (37%)
- Aantal kernen met dorps huis: 157 (80%)

Een kritische benadering van alle hierboven genoemde cijfers is gepast. Allereerst zijn de cijfers van het openbaar vervoer niet meer betrouwbaar, gezien de merkbare reductie de afgelopen jaren. Als echter wordt uitgegaan van CVV-vervoer dan kan gesteld worden dat de provincie Groningen inmiddels een 100% dekking heeft; hiermee vallen de genoemde compleetheidscijfers marginaal hoger uit. De beschikbaarheid van andere voorzieningen zal daarnaast de afgelopen jaren veranderd zijn. Twee algemene cijfers ter vergelijking:

- Het aantal huisartsen per 10.000 inwoners is licht gestegen, van 5,9 in 2001 naar 6,1 in 2006
- Het aantal levensmiddelenwinkels is in de landelijke gemeenten in Groningen met 19% gedaald tussen 2001 en 2005 (*website CBS, 2007*).

Dit laatste gegeven is zorgelijk, want het aantal kernen met een winkel is al relatief laag. Tegelijkertijd moet wel bedacht worden dat het naar alle waarschijnlijkheid om de kleinste kernen gaat, waar relatief weinig mensen wonen. Op basis van slechts twee gegevens is het echter moeilijk een langjarige trend te geven.

### 3.2.4 - Conclusie voorzieningen

Het voorzieningenniveau in het landelijk gebied gaat door een toenemende regionalisering langzaam maar zeker achteruit. Hoewel de ergste pijn wel geleden is, vindt nog steeds een afname van enkele procenten per jaar plaats. De oorzaak hiervan is enerzijds de beperkte groei van de dorpen, en anderzijds het zeer hoge autobezit. Door deze ontwikkelingen zijn er maar weinig voorzieningen die zich kunnen handhaven, in de kleinere kernen zijn het doorgaans alleen nog een of meerdere basisvoorzieningen (daarvan zijn er vijf: huisarts, basisschool, eenvoudige detailhandel, dorps huis en openbaar vervoer). Deze vijf zijn als enige ook echt belangrijk voor de kernen. Dit fenomeen doet zich zowel landelijk als regionaal (Groningen) voor.

Als de provincie Groningen als voorbeeld wordt genomen dan blijkt dat ongeveer eenderde van de inwoners van de provincie in het landelijk gebied (minder dan 4000 inwoners) woont, eenderde in de grotere plaatsen en eenderde in de stad Groningen zelf. Hieruit blijkt dat in de meer landelijke provincies relatief veel mensen in potentie met deze problematiek te maken hebben (in stedelijk gebied speelt het verschijnsel niet of veel minder). In het licht van de vergrijzing is dit een aspect dat zeker niet vergeten mag worden.

Over het draagvlak en de haalbaarheid van de vijf basisvoorzieningen kunnen de volgende conclusies worden getrokken (gegevens gaan over de provincie Groningen, tenzij anders vermeld):

- Levensmiddelenwinkels zijn haalbaar in dorpen vanaf ongeveer 1500 inwoners; in het onderzoeksjaar 2000 (*POZW, 2000*) kwamen zij in Groningen voor in bijna alle dorpen groter dan 1100 inwoners. Dit sluit aan bij Van Dam (1995), die (zoals hierboven al genoemd is) stelt dat deze winkels in plaatsen vanaf 1500 inwoners mogelijk zijn. Ook Van Bommel (1984) noemt de grens van circa 1500-2000 inwoners als drempelwaarde voor een 'redelijk florerend levensmiddelenbedrijf'. In de praktijk blijkt dit aantal dus (onder voorwaarden) nog lager te kunnen, hoewel de voortgaande schaalvergroting de winkelvoorzieningen in deze dorpen in de toekomst in gevaar kan brengen.

- Basisscholen zijn aanwezig in vrijwel alle dorpen vanaf 500 inwoners, en ook in sommige nog kleinere dorpen. Deze voorziening is vrijwel 1:1 afhankelijk van het aantal jongeren, zodat de mate van ontgroening zeer relevant is voor een eventuele toekomstige afname van deze voorziening.
- Plaatsen kleiner dan 2500 inwoners hebben niet altijd een huisarts; wel zijn ze op veel plaatsen binnen 15 minuten te bereiken. Dit ligt in lijn met de bevindingen van Van Kempen (2005). De spreiding van huisartsen lijkt ook in belangrijke mate geografisch bepaald te worden, omdat in de provincie Groningen ook een aantal huisartsen aanwezig zijn in relatief kleine kernen (nog onder de 1000 inwoners).
- Een dorps huis is ook in zeer kleine kernen al vaak aanwezig; in de provincie Groningen heeft een groot aantal dorpen kleiner dan 500 inwoners nog een dorps huis. Het belang van een dorps huis is sterk afhankelijk van de levendigheid en verbondenheid in een dorp, het is daarom moeilijk concrete uitspraken te doen over het nut en de noodzaak ervan.
- Openbaar vervoer is van groot belang voor diegenen die geen eigen vervoer hebben. Echter, met name de zeer kleine kernen hebben vaak geen bruikbare vaste OV-verbinding. Meer hierover is in paragraaf 3.3 te vinden.

In algemene zin moet nog opgemerkt worden dat ook de precieze geografische ligging bepalend is voor het voorzieningenniveau: een klein dorp in de nabijheid van een grotere plaats zal minder voorzieningen hebben dan een even groot dorp dat als centrumkern fungeert voor een aantal (nog) kleinere dorpen. Deze gegevens zijn in principe van toepassing op Nederland als geheel; specifieke regionale data zijn niet altijd te vinden en zeker niet altijd actueel. Aan de hand van bovenstaande algemene cijfers kan nader onderzoek binnen een bepaald gebied precieze cijfers opleveren.

Alle genoemde onderzoeken laten overigens duidelijk zien dat in dorpen in het landelijk gebied de meer uitgebreide voorzieningen onder druk staan, en dat met name in de kleinere kernen (onder de 2500 inwoners) ook sommige basisvoorzieningen bedreigd worden. Wel is duidelijk dat de grootste bedreigingen voor de dorpen kleiner dan circa 1100 inwoners gelden. Dit sluit aan bij Van Dam (1995), die stelt dat nederzettingen vanaf 1000 inwoners doorgaans redelijk goed voorzien zijn voor wat betreft de basisvoorzieningen.

De hele kleine kernen (onder de 500 inwoners) hebben vaak geen enkele voorziening. Deze kernen hebben alleen nog een woonfunctie. Dit geldt voor alle gebieden in ons land. Bewoners moeten mobiel zijn om hier te kunnen leven. Het vermoeden bestaat dat dergelijke kernen zeer weinig vervoersarme bewoners kennen, aangezien kernen met minder dan 500 inwoners ook in het verleden slechts hier en daar een bruikbare vorm van openbaar vervoer kenden (*Provincie Groningen, 1987*). Nader onderzoek zou dit inzichtelijk kunnen maken.



### 3.3 - Openbaar Vervoer

#### 3.3.1 - Inleiding

Nederland kent een netwerk van openbaar personenvervoer dat bestaat uit spoorvervoer (geëxploiteerd door NS en een aantal regionale vervoerders) en stads- en streekvervoer. Dit onderzoek richt zich specifiek op het streekvervoer per bus (of soortgelijk); het spoorvervoer wordt hierbij in principe buiten beschouwing gelaten, aangezien het spoorvervoer overwegend op een hoger schaalniveau plaatsvindt en doorgaans relatief weinig kleine kernen ontsluit. In die gevallen waarin kleine kernen wél een treinstation hebben, en deze stations bovendien in de nabijheid van de kern liggen (dit is ook niet altijd het geval), zijn deze stations feitelijk gelijkwaardig aan een verbindende buslijn. Zij zijn in dit onderzoek echter niet specifiek meegenomen.

#### 3.3.2 - Het openbaar vervoer in Nederland: beleid en inrichting

##### *Beleid*

De overkoepelende beleidsdoelstelling voor het OV, zoals geformuleerd in de Nota Mobiliteit (2006), spitst zich toe op de volgende vier punten:

- Het OV een reëel, aantrekkelijk, beschikbaar en betrouwbaar vervoerproduct te laten zijn voor de (groeierende) mobiliteit naar, in en tussen (groot)stedelijke netwerken.
- Maatwerk te leveren in situaties met een geringe en gespreide vervoersvraag, om te voorzien in maatschappelijke participatie en bereikbaarheid van maatschappelijke voorzieningen.
- Goede overstapmogelijkheden bieden voor reizigers die meerdere vervoersvormen gebruiken
- OV zo veel mogelijk te laten bijdragen aan een beter milieu (*Ministerie van VROM, 2006*).

Binnen dit onderzoek is het eerste punt (OV rondom de stedelijke netwerken) niet van belang; punt twee speelt echter wel een belangrijke rol, terwijl het derde punt meer een inhoudelijke invulling is die in een later stadium (uitwerking) van belang zou kunnen zijn. Het laatste punt heeft vooral een indirecte relatie met het onderzoek en zal niet nader behandeld worden. De Nota Mobiliteit vraagt daarnaast aan de provincies om de kwaliteit van het OV te versterken, en uiteraard om efficiënt te werken. Deze punten worden op de achtergrond meegenomen. Daarnaast zijn er meer praktische doelstellingen op het gebied van toegankelijkheid en sociale veiligheid, die verder buiten beschouwing blijven omdat ze niet direct van invloed zijn op het onderzoek.

De Nota Mobiliteit noemt ook het publieke belang van het openbaar vervoer. Dit behelst in het meer landelijke gebied onder andere de bereikbaarheid van maatschappelijk belangrijke voorzieningen, zoals scholen, ziekenhuizen en winkelcentra. Gesteld wordt dat dit soort voorzieningen, die veelal in de grotere plaatsen gelegen zijn, in ieder geval met een vorm van openbaar vervoer bereikbaar moeten zijn voor reizigers die geen fiets of auto kunnen of mogen gebruiken. Dit wordt in de nota gezien als een basisniveau. Specifiek genoemd worden de scholieren en de ouderen, aangezien dit twee belangrijke groepen zijn die in het landelijk gebied veel van het OV gebruik maken en er vaak van afhankelijk zijn. Ook moet het systeem zo worden georganiseerd dat mensen met een functiebeperking zo veel mogelijk van het OV gebruik kunnen maken. Op deze punten wordt verderop in dit hoofdstuk nog teruggekomen (*Ministerie van VROM, 2006*)

##### *Provinciaal beleid*

Iedere provincie ontwikkelt aan de hand van het landelijke beleid, en in samenhang met het eigen beleid op de andere beleidsterreinen, een eigen OV-beleid. Dit is vaak ondergebracht in een Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) of een mobiliteitsnota, al dan niet uitgewerkt in een specifiek visiedocument over het OV. Hierin legt de provincie vast op welke wijze zij met het openbaar vervoer omgaat. Dit vormt de basis voor de concessies die aan de regionale vervoerders worden gegeven, zoals al in de inleiding genoemd werd. Voor deze concessies wordt een programma van eisen en een bestek opgesteld, waarin de exacte eisen worden vastgelegd. Binnen dat kader dient de vervoerder te opereren.

##### *Huidige inrichting OV*

Het regionale openbaar vervoer bestaat in ons land, behalve uit de al genoemde spoorlijnen, uit een aantal verschillende vervoersvormen, in dit onderzoek meestal overkoepelend aangeduid als streekvervoer. Dit streekvervoer is opgedeeld in concessies, die door de provincies aan vervoerders worden gegund, waarna die vervoerders daar een aantal jaren onder bepaalde voorwaarden mogen

rijden. De zeggenschap over het regionale OV ligt daarmee dus bij de provincies. De meest voorkomende vormen van streekvervoer zijn:

- Reguliere lijnbussen (met verbindende en ontsluitende lijnen)
- Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV; snelbussen met een hogere kwaliteit)
- Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV, kleinschalig lokaal ontsluitend vervoer)
- Buurtbussen

Daarnaast zijn er per provincie nog verschillende meng- en tussenvormen van de bovengenoemde vervoersvormen. Uiteindelijk is het de bedoeling dat al deze vervoersvormen tezamen één OV-netwerk vormen, om daarmee de reiziger optimaal van dienst te kunnen zijn (zoals ook in de landelijke beleidsdoelstelling al genoemd is) (*Verheijdt, 2002*).

### CVV

Als specifiek wordt gekeken naar de verschijningsvormen van het OV, dan blijkt dat de reguliere lijnbussen en de HOV-bussen eigenlijk hetzelfde zijn als de gewone streekbus die al jaren bestaat. CVV, collectief vraagafhankelijk vervoer, is hiervan duidelijk afwijkend, en is in feite een kruising tussen taxi- en busvervoer. Dit vervoer heeft met name een sociale functie, en wordt toegepast op plaatsen en tijden waarop het reguliere vervoer niet meer rijdt (meestal vanuit financiële overwegingen). Door middel van CVV kan het voorzieningsniveau van het openbaar vervoer in ieder geval gedeeltelijk gehandhaafd worden, hoewel de kwaliteit soms wisselend is.

De belangrijkste kenmerken van CVV zijn:

- Rijdt alleen op afroep (dus vraagafhankelijk) en niet volgens een dienstregeling
- Rijdt van adres tot adres (soms van of naar halte)
- Voertuigen op maat (daardoor doorgaans ook geschikt voor gehandicapten)
- Voertuig kan gedeeld worden met andere passagiers
- Gericht op het gecombineerd vervoer van zowel Wmo- als OV-vervoer
- Tarief (veel) lager dan een reguliere taxi, maar (vaak) iets hoger dan regulier OV
- De nationale vervoerbewijzen (NVB; strippenkaart) zijn niet geldig (*VNG, 2000; KpVV, 2005b*).

Hierbij valt nog op te merken dat iedere CVV-regio zijn eigen invulling geeft aan een aantal zaken; hierdoor is er geen uniformiteit in de verschillende systemen.

Het CVV kent twee specifieke doelgroepen:

- OV-gebruikers, op basis van de Wet Personenvervoer, vallend onder de Provincie (als OV-verantwoordelijke).
- Gehandicapten, op basis van (en gefinancierd door) de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo).

De indicatie hiervoor geschiedt door de gemeenten. Zie hiervoor ook de paragraaf over doelgroepenvervoer.

Doordat het hier twee specifieke doelgroepen betreft die beide vanuit een andere categorie gefinancierd worden, is de onderlinge afstemming tussen deze twee groepen een relevant thema (*Provincie Zuid-Holland, 2003*).

Het CVV-systeem is sinds 1997 onderdeel van het OV-systeem, doordat in dat jaar bij wijze van experiment besloten is het CVV te bekostigen uit de Regiobekostiging voor het openbaar vervoer (*VNG, 2000*). Sinds die tijd zijn er steeds meer CVV-projecten van de grond gekomen. Naar aanleiding hiervan hebben het Ministerie van V&W, Rijkswaterstaat en de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (*2001*) een evaluatie uitgevoerd, waar onder andere aanbevelingen voor de decentrale overheden uit zijn voortgekomen. Deze zijn onder andere door de provincie Zuid-Holland nader uitgewerkt. Dit alles leidde tot de volgende aanbevelingen voor CVV:

- Bevorder een doelmatig vervoersysteem door na te gaan op welke plaatsen het zinvol is om CVV door lijngebonden openbaar vervoer te vervangen.
- Kom tot een grotere uniformiteit en meer herkenbare productformules.
- Versterk de marketingfunctie, bijvoorbeeld door het invoeren van een landelijk label. Hierbij is de herkenbaarheid van het CVV van groot belang.
- Verbeter de (reizigers)informatie; CVV is door het ontbreken van haltes immers over het algemeen erg onzichtbaar aanwezig
- Zorg voor kaartintegratie tussen CVV en regulier openbaar vervoer; dit zal overigens aanzienlijk vergemakkelijkt worden door de invoering van de OV-chipkaart (*Ministerie van V&W, 2001; Provincie Zuid-Holland, 2003*).

Uit deze, en andere eigenschappen van CVV, komt een aantal faalfactoren (zwakke punten) van CVV nadrukkelijk naar voren, zoals:

- De tariefstructuur is afwijkend ten opzichte van regulier OV en verschilt per CVV-gebied; dit is onduidelijk voor reizigers (en dus onaantrekkelijk)
- De beschikbaarheid van informatie is zeer beperkt
- Het ruim van tevoren moeten bellen wordt als een nadeel gezien
- Reizigers vinden de speling in de ophaaltijd vervelend (lang van tevoren moeten klaarstaan en wachten) (*Ministerie van V&W, 2001; Provincie Zuid-Holland, 2003*).

Het is van belang dat deze faalfactoren nadrukkelijk worden bestudeerd, aangezien zij een grote invloed hebben op de kwaliteit van het CVV-systeem. Om aan te geven hoezeer het CVV versnipperd is: in oktober 2003 waren er maar liefst 39 verschillende CVV-concepten in gebruik, begin 2005 waren dat er reeds 72. Anno 2007 zal dit aantal nog hoger liggen: inmiddels is het grootste deel van het land door CVV ontsloten (*KpVV, 2005b*).

#### *Doelgroepvervoer*

Naast het reguliere openbaar vervoer en het CVV bestaat ook nog het doelgroepvervoer: geen echte vorm van 'openbaar' vervoer maar wel relevant in het kader van mobiliteit van kwetsbare groepen. Het gaat bij doelgroepvervoer om het vervoer van specifieke groepen, zoals scholierenvervoer naar een school, vervoer van werknemers naar een sociale werkplaats, of vervoer van zieken of gehandicapten. Het KpVV (2005b) stelt dat binnen het doelgroepvervoer vier doeleinden bestaan, te weten:

- Vervoer voor sociaal-recreatieve doeleinden
- Vervoer in het kader van zorg
- Vervoer in het kader van arbeid
- Vervoer in het kader van onderwijs

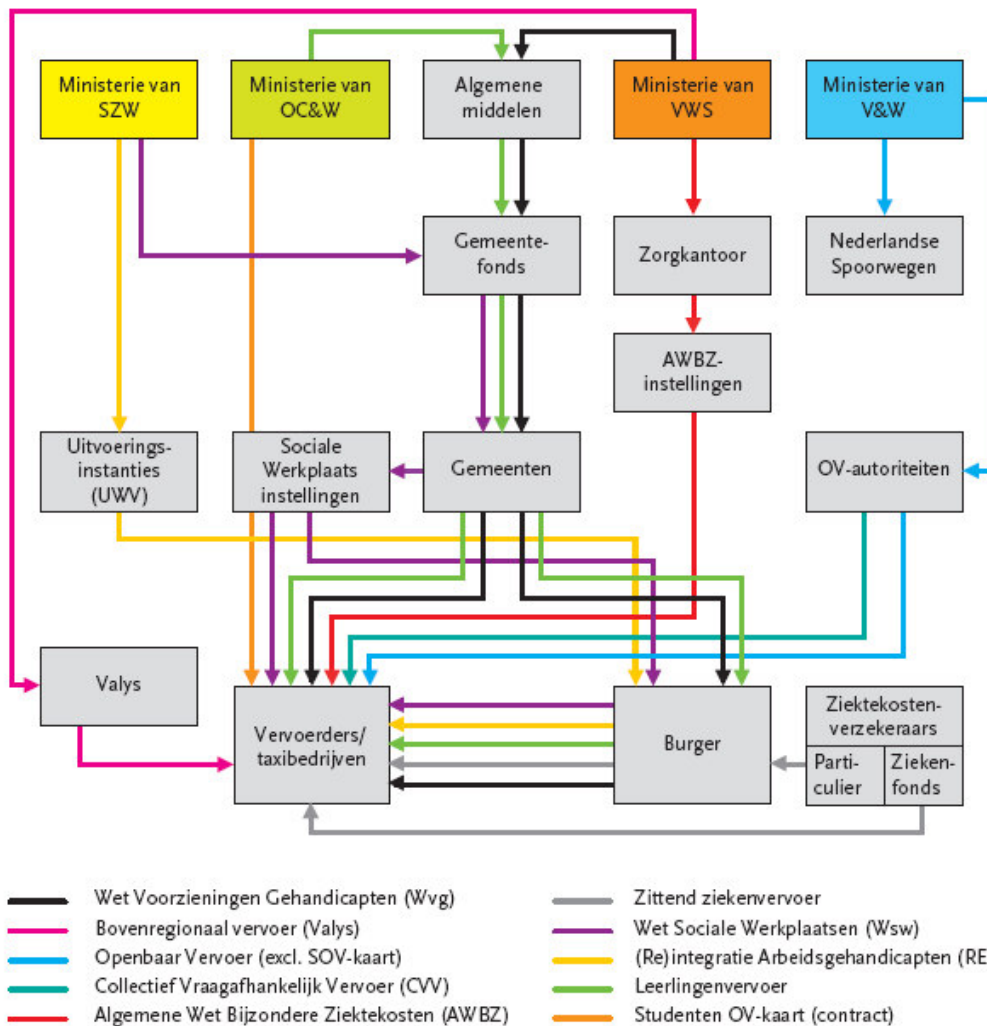
Daarnaast heeft het KpVV ook onderzocht vanuit welke componenten (en daarmee financieringsbronnen) dit vervoer is opgebouwd. Dit zijn er zes, namelijk:

- de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo; de opvolger van de Wvg)
- de Wet op de sociale werkvoorziening (Wsw)
- de Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten (AWBZ)
- de (Re)ïntegratie arbeidsgehandicapten (Wet REA)
- de Regeling zittend ziekenvervoer (ZVV)
- het leerlingenvervoer

Door de veelzijdigheid van het doelgroepvervoer zijn er zeer veel regelingen en partijen bij dit vervoer betrokken (zie hiervoor ook figuur 14), wat het geheel bijzonder complex maakt. Daarnaast is het vervoer ook duur: het kost jaarlijks circa een miljard euro, ongeveer even veel als de overheidsbijdrage aan het reguliere openbaar vervoer (exploitatiesubsidie). Het doelgroepvervoer is daarom al een tijdlang middelpunt van onderzoek om te bezien of bundeling mogelijk is. Dit heeft vier doeleinden:

- De klantvriendelijkheid vergroten (op het gebied van informatievoorziening en uitvoering)
- Het bereiken van meer doelmatigheid (zowel op het niveau van uitvoering als organisatie)
- Het bereiken van een heldere verantwoordelijkheidsverdeling (transparantie, eenduidigheid)
- Streven om meer reizigers met een beperking met het reguliere OV te laten reizen

(*Mobycon / Goudappel Coffeng, 2007*)



Figuur 14: Overzicht regelingen doelgroepenvervoer en openbaar vervoer (KpVV, 2005b)

Een voorbeeld van bundeling is de integratie van doelgroepvervoer met regulier OV, met als belangrijkste voorbeeld CVV: een samensmelting van OV- en Wmo-vervoer. Het streven is om de integratie tussen OV en doelgroepvervoer de komende jaren verder uit te werken. Door de introductie van de Wmo per 1-1-2007 is een groter deel van de verantwoordelijkheid voor het doelgroepvervoer bij de gemeenten komen te liggen, wat een gedeeltelijke integratie vergemakkelijkt. Daarbij moet dan vooral aan leerlingenvervoer, Wmo- en Wsw-vervoer worden gedacht. De komende jaren wordt dit verder uitgewerkt.

### Conclusie

De beleidsdoelstelling uit de Nota Mobiliteit (dat ook het kader vormt voor provinciaal en gemeentelijk beleid) legt voor het openbaar vervoer de nadruk op vier punten, waarvan binnen dit onderzoek met name maatwerk in situaties met een geringe en verspreide vervoersvraag van belang is, omdat hiermee voorzien kan worden in maatschappelijke participatie en bereikbaarheid van maatschappelijke voorzieningen. Hierbij is ook de publieke functie van openbaar vervoer van belang: mensen zonder eigen vervoer moeten deze ook kunnen bereiken. Hierbij kan in eerste instantie worden gedacht aan de in paragraaf 2.3.1 genoemde basisvoorzieningen.

Het openbaar vervoer is, naast spoorlijnen, onder andere opgebouwd uit reguliere busdiensten, hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) en collectief vraagafhankelijk vervoer (CVV). Daarbij zijn vooral de reguliere busdiensten en het CVV-vervoer van belang voor het landelijk gebied, en natuurlijk allerlei mengvormen op dit gebied. Ook doelgroepvervoer is hier een voorbeeld van. Het streven is de komende jaren steeds meer in te zetten op de integratie van regulier OV en doelgroepvervoer, om daarmee de kwaliteit te verhogen en de kosten te drukken.

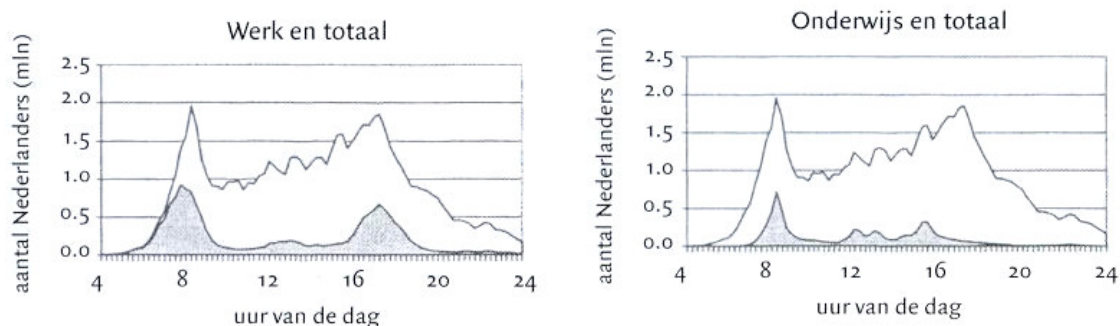
### 3.3.3 - Openbaar vervoer in het landelijk gebied

#### Inleiding

Het landelijk gebied is van oudsher al het gebied waar het openbaar vervoer slechts marginaal gebruikt wordt. Met de opkomst van het gemotoriseerd vervoer vanaf de jaren '50 heeft de bus hier steeds meer terrein verloren; er zijn dan ook al talloze buslijnen opgeheven, zodat tegenwoordig slechts de drukkere lijnen over zijn gebleven die de grotere plaatsen met de steden verbinden. Ter illustratie: in de periode 1996-2006 is het reguliere OV-aanbod op het platteland met circa 12% teruggelopen, en in de minst stedelijke gebieden zelfs met bijna een kwart. Ter vervanging is inmiddels op veel plaatsen een CVV-concept geïntroduceerd (MuConsult, 2006).

#### Verplaatsingsmotieven: vooral onderwijs en werk

Het openbaar vervoer wordt voornamelijk gebruikt door de 'captive' reizigers, zoals die in hoofdstuk twee zijn gedefinieerd. Dit blijkt ook uit onderzoek: 48% van het OV-busgebruik op het platteland is voor onderwijsdoeleinden; aangenomen kan worden dat dit voor verreweg het grootste deel scholieren en studenten zijn. Daarnaast wordt het OV op het platteland voor 21% gebruikt voor woon-werkverkeer en 31% overig. Opvallend is dat hieruit blijkt dat 69% van het OV in het landelijk gebied dus onderwijs en woon-werkverkeer betreft, wat ook duidelijk maakt dat dit een sterke spitsstroom is. Onderwijsinstellingen beginnen immers veelal ergens tussen 8 en 9 uur, en voor veel bedrijven geldt iets soortgelijks. De middagspits is doorgaans geleidelijker, omdat scholen eerder vrij zijn dan bedrijven. Desondanks betekent deze verdeling dat een groot deel van de OV-reizigers in de spits onderweg is (namelijk in ieder geval het grootste deel van de al genoemde 69%) terwijl in de veel langere periode daarbuiten het OV relatief leeg zal zijn. Zie hiervoor figuur 15. Dit brengt een scheve bezetting, en daarmee een erg ongunstige kosten/batenverhouding met zich mee, wat de overlevingskansen voor het OV niet vergroot (MuConsult, 2006).



Figuur 15: Verloop van het aantal mensen dat gelijktijdig onderweg is in Nederland met de motieven Werk en Onderwijs. Dit geeft de verhoudingen en de pieken en dalen in de vervoersstromen weer (Schoemaker, 2002).

#### Overige verplaatsingsmotieven

Als wordt gekeken naar de overige verplaatsingsmotieven bij het OV op het platteland, dan blijven naast de al genoemde "hoofdgroepen" werken en onderwijs de motieven sociaal-recreatief (15%), winkelen (9%), diensten/persoonlijke verzorging (3%), zakelijk (2%) en overig (2%) over. Hierbij zijn de eerste drie motieven zeker relevant, omdat zij voor de plattelandsbewoners belangrijk zijn - in het hoofdstuk over voorzieningen is al genoemd dat de drie belangrijkste categorieën voorzieningen de punten gezondheidszorg, onderwijs en eenvoudige detailhandel betreft. Een deel van de plattelandsbewoners bereikt deze voorzieningen dus via het openbaar vervoer. Hiermee zijn het tweede en derde motief verklaard; het punt sociaal-recreatief valt daarentegen niet onder de "noodzakelijke" reismotieven, maar is belangrijk om een sociaal isolement van bewoners te voorkomen, althans in die gevallen waarin zij geen andere vervoersmogelijkheid hebben. Overigens kan verwacht worden dat bij deze vijf verplaatsingsmotieven ook voor een deel keuzereizigers zitten (bij voorbeeld bij sociaal-recreatief bezoek of winkelen), zodat nader onderzoek vereist is om vast te stellen in hoeverre het OV voor deze reizigers daadwerkelijk de enige verplaatsingsmogelijkheid is. Dit geldt ook voor het eerder genoemde motief 'werken'. Bij het motief 'onderwijs' kan redelijkerwijs worden aangenomen dat de meeste reizigers geen keuzereizigers zijn (hoewel dit ook enigszins afstands- en weersafhankelijk is; het is daarbij de vraag in hoeverre je scholieren moet 'dwingen' met slecht weer over langere afstanden te gaan fietsen; ze gaan immers niet voor niets nu met de bus) (MuConsult, 2006).

### Ouderen en het belang van OV

Opvallend is dat een andere belangrijke doelgroep - ouderen die op het platteland wonen - slechts 2% van hun verplaatsingen per OV maken. Ter vergelijking, gemiddeld voor alle inwoners van de provincie Groningen is dit 3%. Het belang van OV is voor ouderen dus geringer dan voor bijvoorbeeld scholieren. Dit kan ook verklaard worden uit het feit dat bijna 82% van de huishoudens tussen de 65 en de 74 jaar de beschikking heeft over een auto; de klasse 60-64 jaar zit zelfs boven de 90%. Pas bij de ouderen boven de 75 jaar ligt het autobezit onder de 50%, hoewel ook deze groep de afgelopen tien jaar duidelijk gegroeid is (1995: 41.3%, 2005: 49.6%). Aangezien de 'jongere' generaties ook een steeds hoger rijbewijsbezit hebben is de verwachting dat het rijbewijsbezit onder ouderen in de komende tijd nog verder zal stijgen. Het totaal aantal 65-plussers zal daarbij in absolute zin ook stijgen, van bijna 2,4 miljoen nu tot ruim vier miljoen ouderen (25% van de bevolking) omstreeks 2038 (*MuConsult, 2006*).

Autobezit per huishouden	
<60 jaar	94,2
60-64 jaar	90,7%
65-74 jaar	81,5%
75> jaar	49,6%

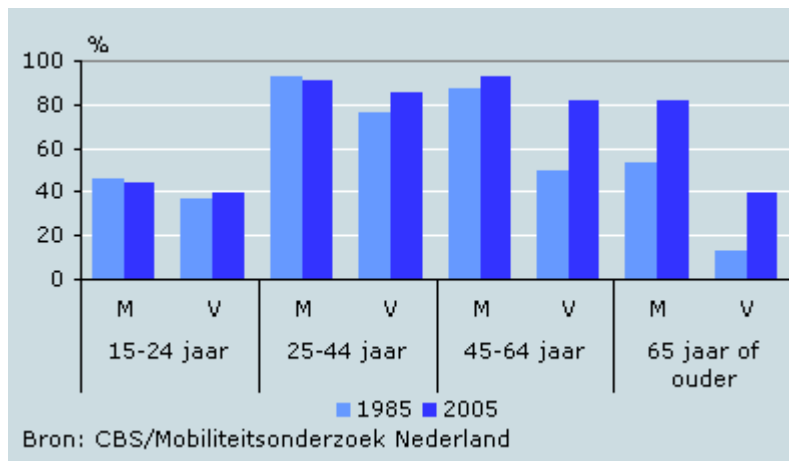
Overigens wordt tegenwoordig steeds vaker de grens van 75 jaar en ouder gehanteerd voor de échte "ouderen". De afgelopen jaren zijn ouderen namelijk steeds vitaler geworden, waardoor de groep 65-75 jarigen eigenlijk relatief weinig onderscheid kent met de groep onder de 65 jaar. Pas vanaf circa 75 jaar blijken ouderen in toenemende mate problemen te krijgen (functiestoornissen en lichamelijke kwetsbaarheid), worden ze veel kwetsbaarder en neemt het vermogen om nog auto te kunnen rijden af (*SWOV, 2005*). Pas dan zal voor deze groep ouderen-met-rijbewijs het openbaar vervoer in beeld komen; het is wel de vraag in hoeverre ze dan nog in staat zijn om hiervan gebruik te maken. Dit is van belang, omdat het totale aantal ouderen boven de 75 jaar de komende jaren sterk zal toenemen, van circa 1 miljoen nu (2005) via 1,3 miljoen in 2020 tot maar liefst 2,1 miljoen in 2050. Het aantal ouderen dat mogelijk met mobiliteitsproblemen te kampen heeft zal in absolute zin dus gaan stijgen. Daarnaast is het zo dat een deel van de groep ouderen vanaf 65 jaar met een vorm van belemmeringen te kampen heeft: één op de vijf heeft lichte, één op de zes zelfs ernstige belemmeringen, zoals moeilijk ter been zijn en slecht zien en horen. Met de groei van het aantal ouderen zal ook het aantal ouderen met belemmeringen in absolute zin groeien (*Ministerie van VWS, 2005; ECMT, 2002*).

Uit het bovenstaande kunnen enkele conclusies worden getrokken. Ten eerste dat het aantal ouderen dat nu van het OV gebruik maakt slechts beperkt is, ten tweede dat het aantal ouderen dat over een rijbewijs beschikt een stijgende lijn vertoont. Ook kan verwacht worden dat voor de groep 75-plussers met name CVV-vervoer aantrekkelijk zal zijn, vanwege het hogere comfort- en serviceniveau en de korte loopafstanden. Dit vereist echter nader onderzoek. Hierbij dient in het bijzonder rekening gehouden te worden met de drie groepen ouderen die qua mobiliteit het meest kwetsbaar zijn:

- alleenstaande ouderen
- ouderen zonder directe familie
- ouderen met beperkte financiële middelen (*Harrington, 2000*)

Deze drie groepen zijn namelijk in veel meer gevallen afhankelijk van openbaar vervoer (of ruimer gezegd, een andere vorm van vervoer dan eigen vervoer). In de eerste plaats geldt dit voor alleenstaande ouderen; dit zijn in de categorie '75+' relatief vaak vrouwen, mede omdat de levensverwachting van vrouwen enkele jaren hoger is dan die van mannen (2005: 81,6 en 77,2 jaar). Hierdoor zijn er in die leeftijdsklasse ruim vier keer zoveel verweduwd vrouwen als mannen. Daar komt bij dat relatief weinig oudere vrouwen een rijbewijs hebben: waar ruim 80% van de mannen boven de 65 een rijbewijs heeft, geldt dat slechts voor krap 40% van de vrouwen.

Bij het overlijden van de echtgenoot komen deze mensen dus in een 'mobiliteitsgat' terecht. Dit zal in de toekomst wel verbeteren, aangezien het aantal vrouwen met rijbewijs snel stijgt (inmiddels is 46% van de rijbewijsbezitters in Nederland vrouw, tegenover 41% in 1985). De toekomstige generatie ouderen (de babyboomgeneratie) zal daarom naar verwachting een veel hoger percentage rijbewijsbezitters tellen, waardoor mensen potentieel mobieler worden (*CBS, 2007*). Echter, voor alleenstaande ouderen hoeft dit niet per se te gelden, aangezien de derde kwetsbare groep ouderen met weinig geld betreft. Bij mensen met weinig geld valt aan te nemen dat ze lang niet altijd de mogelijkheden hebben om auto te rijden. Dit lost het probleem dus niet op. Daar komt bij dat ook de CVV-systemen relatief duur zijn, in ieder geval vergeleken met regulier OV. De nog niet genoemde tweede groep is ook een aandachtspunt, aangezien veel ouderen op het platteland geheel of gedeeltelijk steunen op hun familie voor vervoer (*Van Kempen, 2005; MuConsult, 2006; Harms / SCP, 2002*).



Figuur 16: Rijbewijsbezit in Nederland, CBS, 2007

De eindconclusie is dan ook dat het uit sociaal oogpunt noodzakelijk is om bij het OV-netwerk in het landelijk gebied rekening te houden met de -beperkte- groep ouderen die weinig vervoersopties heeft en daarom het meest vatbaar is voor vervoersarmoede. Harrington (2000) vat dit als volgt samen: "Verlies van mobiliteit kan bij ouderen leiden tot financiële achteruitgang, ongemak, depressies en isolatie". Daarmee is de kern van het probleem samengevat.

#### Conclusie

Het openbaar vervoer in het landelijk gebied kent al jaren een teruggang; veelal zijn alleen de grotere lijnen nog over. Op veel plaatsen is ter vervanging een CVV-concept geïntroduceerd. Als gekeken wordt naar de verplaatsingsmotieven dan blijkt dat het openbaar vervoer in het landelijk gebied voornamelijk wordt gebruikt voor onderwijsdoeleinden (48%) en woon-werkverkeer (21%). Hieruit kan geconcludeerd worden dat het openbaar vervoer een relatief sterke spitsstroom kent, aangezien deze twee aspecten vooral overdag plaatsvinden. Dit is uit oogpunt van kosten en baten vrij ongunstig, omdat het tot een scheve bezetting leidt (veel capaciteit in de spits nodig, daarbuiten relatief weinig aanbod). De achterliggende doelgroep bij het verplaatsingsmotieven 'onderwijs' is de groep 'scholieren en studenten', terwijl het motief 'werk' veel heterogener is. Hieronder vallen de lage inkomensgroepen, eveneens de scholieren en studenten, maar ook de keuzereizigers. De exacte aandelen van deze groepen zijn niet onderzocht, ook omdat dit per gebied sterk wisselt.

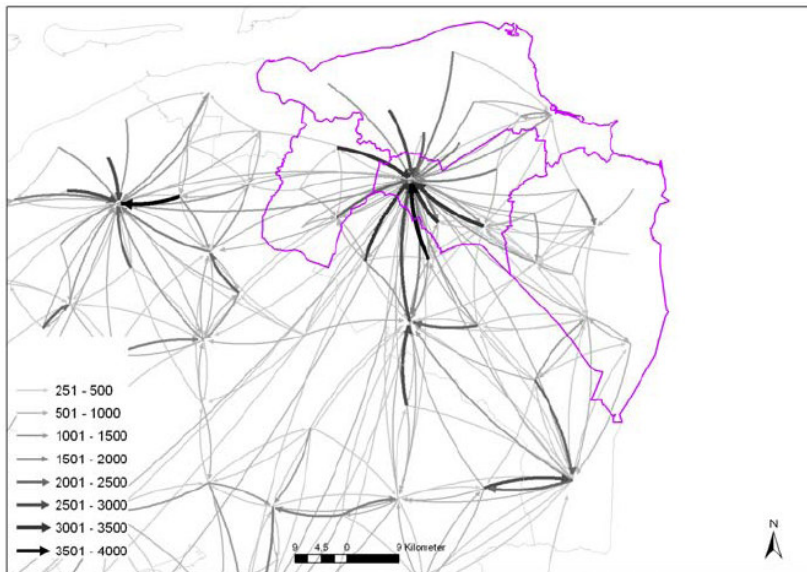
Opvallend is dat een andere doelgroep, ouderen, in het landelijk gebied slechts 2% van hun verplaatsingen per OV maken; de oorzaak hiervan ligt onder andere in het zeer hoge rijbewijsbezit, ook onder ouderen. Pas boven de 75 jaar ligt het rijbewijsbezit onder de 50%; vanaf deze leeftijd ontstaat ook een sterke toename van het aantal ouderen met belemmeringen. Of deze ouderen dan nog wel van het OV gebruik kunnen maken is daarbij de vraag. Wel zijn er naast deze ouderen met belemmeringen nog drie groepen ouderen die qua mobiliteit het meest kwetsbaar zijn: alleenstaande ouderen, ouderen zonder directe familie en ouderen met beperkte financiële middelen. Juist voor deze ouderen is openbaar vervoer relatief belangrijk.

#### 3.3.4 - Openbaar vervoer in de provincie Groningen

##### Inleiding

Als specifiek gekeken wordt naar de Groningse situatie dan valt gelijk op dat de provincie een vrij eenzijdig verkeer- en vervoerpatroon heeft, voor grootste deel van het vervoer (alle modaliteiten) gericht op de stad Groningen (zie ook figuur 17). Dit is een gevolg van de ruimtelijke situatie in de provincie, met één stad van ruim 180.000 inwoners en daaromheen een groot aantal veel kleinere plaatsen van maximaal 35.000 inwoners. Veel werkgelegenheid en voorzieningen zijn dan ook geconcentreerd in de stad Groningen. Mede als gevolg daarvan is er vrij veel vervoer van en naar de stad Groningen, hetgeen overigens voor een groot deel per auto wordt afgehandeld. Gegevens over het pendelverkeer van en naar de stad Groningen geven aan dat 79% hiervan met de auto komt, en slechts 18% per OV. Opvallend is dat dit autopercantage veel hoger is dan de gemiddelde modal split in het vervoer in de provincie Groningen, waarbij slechts 48% van het vervoer per auto plaatsvindt. Het OV-cijfer is eveneens veel hoger dan de gemiddelde modal split (die is bijna 4%). Hieruit kan in ieder geval geconcludeerd worden dat het OV aantrekkelijker is bij woon-werkverkeer dan bij andere

reisdoelen, waarbij vaker de auto of de fiets wordt gebruikt (of gelopen wordt). De autopendel kan ook goed verklaard worden uit het autobezit op het platteland: in Nederland heeft ruim 94% van de plattelandshuishoudens onder de 60 jaar de beschikking over een auto (*MuConsult, 2006; Provincie Groningen, 2007; SNN, 2001*).



*Figuur 17: De forensenstromen (alle modaliteiten) tussen gemeenten in Noord-Nederland in 2001 (Provincie Groningen, 2007 / CBS)*

#### *Achtergrond en geschiedenis*

Medio jaren '80 speelde al een soortgelijke problematiek als nu (het vraagstuk over de bereikbaarheid van het landelijk gebied), zodat op bepaalde gebieden een vergelijking mogelijk is. Zo hadden in 1984 14 van de 153 kernen in de provincie geen enkele vorm van OV op loopafstand, bij nog eens 33 kernen was de frequentie van alle verbindingen slecht (minder dan twee-uursdienst), samen dus bijna éénderde van de kernen. In 2001 was het aantal kernen zonder regulier OV duidelijk gegroeid; een vergelijkend vervoersonderzoek is niet beschikbaar, maar een korte inventarisatie via de reisinformatie (*websites Arriva en 9292OV*) leert dat het aantal kernen met een zeer beperkt of zonder regulier OV zeker niet kleiner is geworden. Dit komt overeen met het beeld dat door de jaren heen steeds meer regionale, ontsluitende buslijnen zijn opgeheven. Het 'hoogtepunt' hierbij was de bezuinigingsronde van eind 2004, waarbij veel lokale (ontsluitende) buslijnen werden opgeheven, waaronder ook de meeste nog resterende "parallele" busroutes langs de regionale spoorlijnen. Voor reizigers leverde dit in sommige gevallen een veel grotere afstand op tot de overgebleven, meer doorgaande buslijnen (of treinstations). Dit is één van de redenen waarom de resterende busdiensten en de regionale spoorlijnen een duidelijke vervoersgroei hebben laten zien (*Provincie Groningen, 1987; Vervoerregio Groningen, 1993*).

Een aspect dat de laatste jaren wel in opkomst is, is het op specifieke doelgroepen afstemmen van het OV-aanbod. Voorbeelden hiervan zijn het verbeteren van de bereikbaarheid van de scholen door het instellen van scholierenlijnen (iQliners), het beter ontsluiten van verzorgingstehuizen en voorzieningen met servicebusjes, en natuurlijk de introductie van de Regiotaxi (CVV), die sinds dit jaar in het landelijke gebied van de hele provincie beschikbaar is. Hiermee wordt duidelijk dat het OV geleidelijk aan verschuift van een algemeen vervoersalternatief naar een meer op de doelgroepen toegesneden product; een trend die landelijk ook te zien is. Daarmee gaat het OV in zijn algemeenheid dus achteruit, maar voor een aantal doelgroepen juist vóóruit, doordat dankzij de Regiotaxi de potentiële bereikbaarheid van het landelijk gebied sterk is toegenomen; de kleine kernen zijn nu allemaal per Regiotaxi te bereiken, op aanvraag weliswaar, maar dat is een aantrekkelijker alternatief dan een bus die slechts een paar maal per dag rijdt, als er al een bus rijdt dan (*website OV-bureau Groningen-Drenthe*).

#### *OV-gebruik in Groningen*

Uit onderzoek van de provincie Groningen (2007) blijkt dat het aantal reizigerkilometers per bus in de periode 1999-2005 met circa 9% zijn gedaald; voor heel Nederland was dit circa 4%. De laatste paar



jaar (2005-2007) is het aantal reizigers in het busvervoer in Groningen echter weer opmerkelijk sterk gestegen. Een soortgelijke beweging is ook bij het regionaal treinvervoer in Groningen te zien; daar geldt echter dat een deel van deze stijging te wijten is aan het opheffen van parallelle buslijnen. Het lijkt qua busvervoer dus weer de goede kant op te gaan, met een stabilisatie danwel groei (een meerjarentrend is nog niet beschikbaar). Deze groei doet zich echter voornamelijk voor op de verbindingen naar de stad Groningen, en op enkele andere belangrijke verbindingen.

Gegevens van het OV-bureau Groningen-Drenthe (*Werner, 2008*) laten nog een aantal interessante gegevens zien: zo levert de categorie 12-24 jaar zo'n 68,5% van de OV-gebruikers op. Dat onderwijsdoeleinden hiervan het belangrijkste motief is blijkt ook uit de gegevens van het OV-bureau. De groep 19-24-jarigen maakt daarnaast ook voor sport en werk gebruik van het OV.

Opvallend is dat in de groep 36-55 jaar het motief 'winkelen' als dominant reismotief verschijnt, direct gevolgd door het motief 'werken'. Op nog hogere leeftijd is 'winkelen' zelfs het enige relevante motief. Helaas zijn de beschikbare gegevens niet zodanig dat er mee gerekend kan worden, aangezien de percentages per reismotief zijn gerangschikt. Vermenigvuldigen met de leeftijdscategorieën levert daardoor geen geldige optelling op (procentueel boven de 100%). De hoofdlijnen zijn echter duidelijk.

#### *CVV-vervoer*

Tevens leverde het OV-bureau een rapport en aanvullende informatie over de Regiotaxi Noord-Groningen. Dit geeft niet direct een volledig beeld voor de hele provincie, maar schetst toch wel algemeen kader. Uit dit rapport komen enkele opvallende zaken naar voren. In de eerste plaats de alternatieven die reizigers hebben voor het gebruik van de Regiotaxi. Het voornaamste alternatief (voor WMO'ers) is 'meerijden met anderen' (50%), gevolgd door 'geen' (25%). Dit geeft het belang aan van het CVV-vervoer. Bij OV-reizigers geldt de bus of trein als alternatief, gevolgd door het meerijden met anderen., de eigen auto en de (brom)fiets. Ook interessant is dat bijna 68% van de WMO-reizigers 65 jaar of ouder is, terwijl de OV-reizigers van de Regiotaxi voor 48% tussen de 50 en de 64 jaar zijn en slechts 31% boven de 65. In tegenstelling tot regulier OV bevat CVV dus vooral veel oudere reizigers (*Mobycon, 2007*).

De belangrijkste reismotieven voor de Regiotaxi zijn (percentages betreft OV- versus WMO-reizigers)

- Op bezoek gaan bij familie/kennissen (60,6% / 73,7%)
- Naar een medische afspraak gaan, zoals specialist of fysiotherapeut (27,3% / 26,6 %)
- Naar het ziekenhuis gaan voor bezoek (16,7 % / 32,5 %)
- Winkelen (13,6 % / 26,3 %)
- Aansluiting op trein of bus (25,8 % / 6,5 %)

Daarna volgen nog enkele andere motieven, zoals sport, recreatie, boodschappen, werk etc.

Wat opvalt zijn de verschillen tussen OV- en WMO-reizigers. Bij OV-reizigers telt de aansluiting op ander OV veel zwaarder, terwijl bij WMO'ers de nadruk meer ligt op de sociale aspecten zoals ziekenhuisbezoek, winkelen en bezoek van familie / kennissen. Niet-WMO'ers kunnen hiervoor blijkbare terugvallen op een andere vervoersmogelijkheid. Het is relevant om dit onderscheid te onthouden (*Mobycon, 2007*)

Tevens kwam naar voren (*Werner, 2008*) dat de Regiotaxi in de hele provincie Groningen ongeveer 400.000 ritten per jaar verzorgt, waarvan 70% WMO-vervoer is en 30% regulier CVV. Een belangrijk gegeven is dat CVV een open-eind-financiering kent, wat de voornaamste reden is dat er relatief weinig reclame en promotie voor wordt gemaakt. Deur-tot-deur-vervoer is in deze vorm eigenlijk te luxe, zeker voor de geboden prijs. Een uitgebreide promotie leidt ertoe dat vooral mensen die nu op een andere manier reizen van CVV gebruik gaan maken, aangezien de reizigers die het CVV echt nodig hebben het nu al weten te vinden. Al deze redenen zijn argumenten om vooral in te zetten op een andere vorm van kleinschalig vervoer: de Servicebus.

De Servicebus is een busje dat in een aantal grotere plaatsen, en binnenkort ook tussen een aantal kleinere plaatsen in de provincie Groningen rijdt, en met name gericht is op het verbinden van winkelcentra, verzorgingstehuizen, medische instellingen etc. Het project is een typische vorm van een doelgroepgerichte benadering, en is een aanpak die werkt (gezien het succes ervan). Het is met name gericht op bereikbaarheid, en de toegankelijkheid en fijnmazigheid van het concept spreekt de reizigers aan (*Werner, 2008*).

### *Toekomst*

Op dit moment wordt gewerkt aan een gezamenlijke aanbesteding van het huidige CVV (Regiotaxi), het doelgroepenvervoer en een deel van de zwakke reguliere OV-lijnen. De insteek ligt bij het zoveel mogelijk beperken van het losse CVV, en het zoveel mogelijk met regulier vervoer vervoeren van de WMO-reizigers. Daarbij zal vooral worden ingezet op het verder uitbouwen van het Servicebus-concept; hiertoe is in de omgeving van Winschoten een kleinschalig experiment opgezet. Hiermee volgt het OV de demografische ontwikkelingen: ook dit servicebus-project is relatief kleinschalig en meer op ouderen gericht (*Werner, 2008*).

### *Conclusie*

Het openbaar vervoer in de provincie Groningen is vooral gericht op de stad Groningen zelf, dit als gevolg van de ruimtelijke opbouw met maar één grote stad en daarnaast enkele grotere plaatsen van maximaal 35.000 inwoners. Hierdoor is er veel pendelverkeer, waarvan zo'n 18% per openbaar vervoer plaatsvindt. Provinciebreed gezien wordt slechts 4% van de verplaatsingen per OV uitgevoerd. Een verklaring voor dit verschil is dat bij het pendelverkeer het OV relatief aantrekkelijk is, omdat het hierbij gaat om grote stromen, waardoor het OV hier hoog scoort op beschikbaarheid, frequentie en comfort. Ook het aspect 'geld' kan hier een rol spelen doordat de reiskosten soms door de werkgever vergoed worden.

Hieruit blijkt echter wel dat bij de meeste andere verplaatsingen het OV niet in beeld komt; dit blijkt ook uit de slechte ontsluiting van de kleine kernen per OV. Hiervoor wordt dan ook vooral op CVV ingezet. Tevens komen de laatste jaren steeds meer experimenten met bundeling en integratie van doelgroepvervoer, CVV en regulier busvervoer, in lijn met de landelijke trend. Ook wordt meer en meer op maatwerk ingezet. De ontwikkelingen tonen aan dat deze ontwikkelingen goed aansluiten bij de vraag vanuit de markt.

### 3.3.5 - Conclusie openbaar vervoer

Bij het openbaar vervoer is één van de beleidsdoelstellingen het opstellen van maatwerk voor situaties met een geringe en verspreide vervoersvraag, mede vanwege de maatschappelijke relevantie van openbaar vervoer voor mensen zonder eigen vervoer. In het landelijk gebied is de laatste jaren steeds vaker sprake van het volledig verdwijnen van het reguliere vervoer, en ontstaat meer en meer maatwerk in de vorm van bijvoorbeeld kleinschalig vervoer (CVV). In de provincie Groningen is dit eveneens te zien: hier bestaat het netwerk uit een hoofdnetwerk, aangevuld met een Regiotaxi (CVV) en een Servicebus (vervoer op maat, en een beginnende integratie van kleinschalig vervoer). Gezien de te verwachten ontwikkelingen (verdere bezuinigingen, vergrijzing, wegtrekken van voorzieningen) kan in de toekomst een verdere groei van dit soort gecombineerd vervoer verwacht worden, zowel in Groningen als in de rest van het land. CVV, al dan niet gecombineerd met doelgroepenvervoer, is hierbij in essentie een goede aanvulling op het reguliere OV voor mensen die geen andere vervoersmogelijkheid hebben, ondanks zwakke punten op het gebied van service en kwaliteit. Het verdient echter aanbeveling om te blijven inzetten op verbeteringen, gezien de voordelen die dit biedt.

Het belangrijkste aandachtspunt voor het openbaar vervoer in ons land is met name de mogelijke afname van het aantal scholieren, gevolgd door ontwikkelingen in de werkgelegenheid (afname beroepsbevolking). Met name hieraan ontleent het openbaar vervoer zijn bestaansrecht (opgeteld 69% van de reizigers). Voor ouderen is de rol van het OV veel kleiner, uitgezonderd de kwetsbare groepen. Tegelijkertijd is er ook de wens om het openbaar vervoer een alternatief te laten zijn voor andere vervoersvormen; het moge duidelijk zijn dat dit niet altijd mogelijk is, gezien de belangenverstrengeling die dit op een aantal punten oplevert. In de provincie Groningen betekent dit dat vooral op sterkere lijnen naar de stad Groningen wordt ingezet; andere vervoersstromen moeten het vooral met maatwerk doen (CVV). Experimenten op het gebied van bundeling en integratie van verschillende vervoersvormen vinden steeds meer plaats en lijken kansrijk.

### 3.4 - Demografie en maatschappij

#### 3.4.1 - Inleiding

In dit hoofdstuk staat de demografie centraal. Kort gezegd gaat het daarbij om aspecten die te maken hebben met de omvang, de structuur en de spreiding van de bevolking, en de veranderingen daarin, en dan gericht op de relatie met de mobiliteit(sgroei). De belangrijkste twee trends op dit gebied zijn ontgroening en vergrijzing, oftewel een afname van het aantal jongeren en een toename van het aantal ouderen (in absolute of relatieve zin). Deze trends worden in dit hoofdstuk nader besproken, en gekoppeld aan een aantal andere ontwikkelingen op demografisch en maatschappelijk gebied. Omdat de ontwikkelingen hierbij vaak langdurige processen zijn wordt ook gelijk naar de toekomstige ontwikkelingen gekeken. Hierdoor ontstaat een samenhangend beeld van verleden, heden en toekomst.

#### 3.4.2 - Demografische en maatschappelijke ontwikkelingen

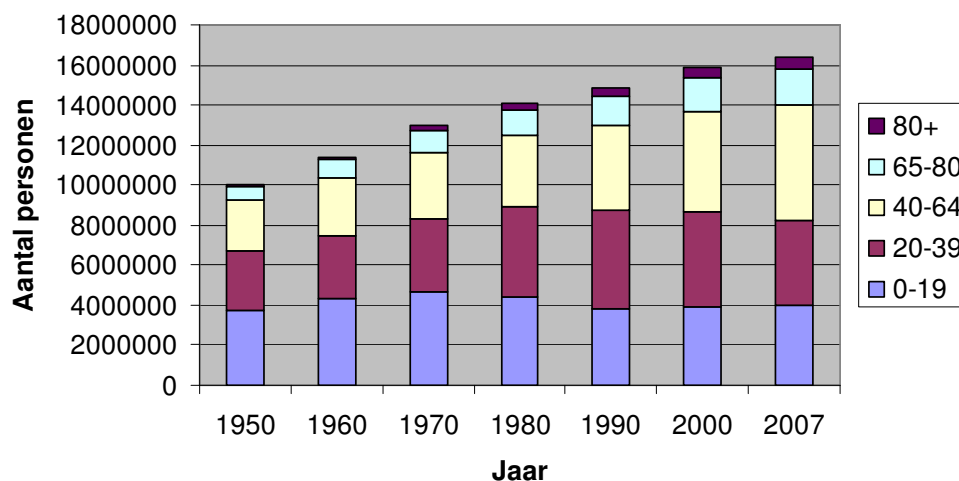
##### *Algemeen*

Als gekeken wordt naar de ontwikkelingen door de jaren heen dan is te zien dat Nederland vanaf de jaren '60 langzaam aan verandert van een traditionele samenleving naar een netwerksamenleving. Door de jaren heen zijn de economie, de mobiliteit, het ruimtegebruik en de steden sterk gegroeid. Dit alles heeft grote implicaties gehad op de manier van leven; de samenleving is de afgelopen decennia dan ook drastisch veranderd. Een voorbeeld is de automobiliteit: het aantal auto's is de afgelopen jaren sterk gestegen, van zo'n 600.000 in 1960 via circa 4,5 miljoen in 1980 tot inmiddels meer dan 7,2 miljoen personenauto's in 2007. Dit betekent een vertwaalfvoudiging van het aantal personenauto's in ruim 45 jaar. De impact op de maatschappij van dergelijke ontwikkelingen zijn enorm. Hetzelfde geldt voor de opkomst van de telefonie, Internet, etcetera. De maatschappij is hierdoor sterk veranderd, en het schaalniveau waarop men leeft is veranderd van lokaal naar (inter)regionaal of zelfs mondiaal. Dit heeft voor onze levenswijze grote gevolgen; het dagelijks leven speelt zich tegenwoordig veel meer op regionaal niveau af, aangezien de mobiliteit van vrijwel iedereen sterk is toegenomen. Voor diegenen bij wie dit niet het geval is, zijn de gevolgen echter aanzienlijk minder positief. Dit is in de vorige paragraaf reeds aan de orde gekomen; een nadere uitwerking zal nog volgen. Eerst zal echter een kwantificering worden gegeven (*Hidding, 2006; website CBS, 2007; SCP, 2002*).

##### *Bevolkingsontwikkeling*

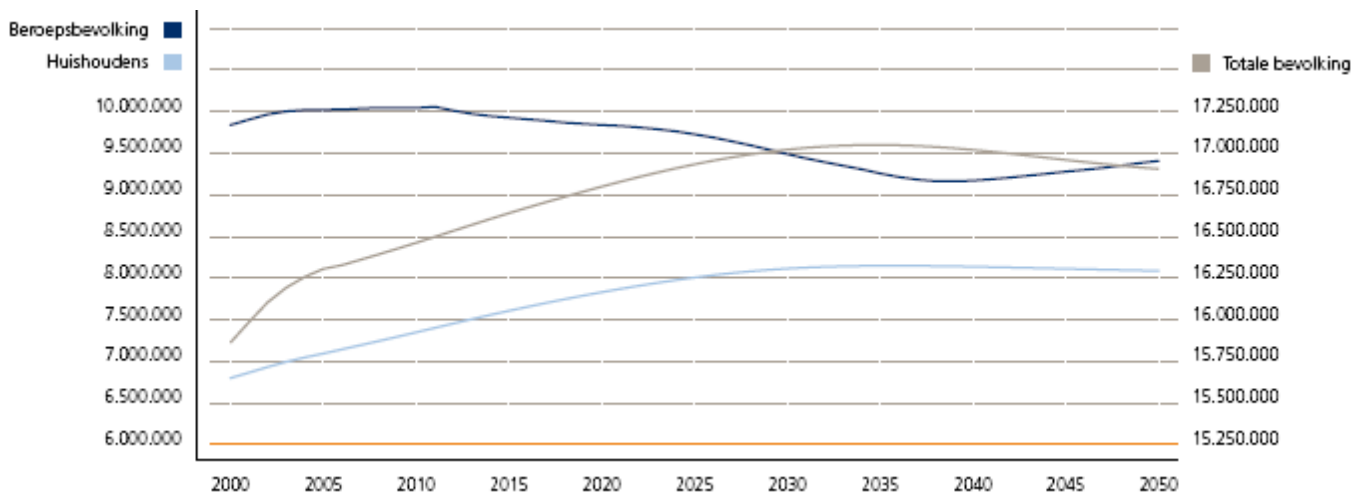
De Nederlandse bevolking is de afgelopen decennia gegroeid van 10 miljoen inwoners in 1950 tot ruim 16,3 miljoen in 2007. In de grafiek van figuur 18 is deze ontwikkeling weergegeven. Wat hier met name opvalt is de verandering van een aantal leeftijdsklassen, waarbij met name de groep 40-64 en 65+ een duidelijke stijging vertoont terwijl tegelijkertijd de groep 40- aan het krimpen is (ook in absolute aantallen!). Hiermee zijn de ontwikkelingen vergroening en vergrijzing onmiskenbaar aan te tonen. Hier wordt verderop in deze paragraaf op teruggekomen.

#### Bevolkingsontwikkeling 1950-2007



Figuur 18: De ontwikkeling van de bevolking tussen 1950 en 2007 (bron: CBS StatLine)

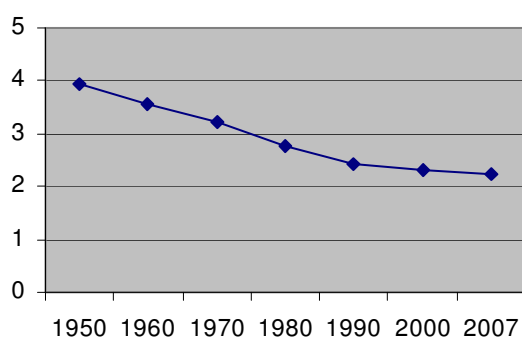
Volgens CBS-prognoses zal de omvang van de bevolking de komende jaren nog licht toenemen, tot een maximum van iets meer dan 17 miljoen inwoners omstreeks 2035. Daarna volgt een afname (krimp). De groei van de bevolking is inmiddels al aan het afvlakken; was de afgelopen 15 jaar de groei nog 8% (in totaal), de komende 15 jaar zal dit teruglopen tot nog maar een paar procent. In figuur 19 is deze afvlakking duidelijk te zien (grijze lijn). Tevens is hier duidelijk te zien dat de beroepsbevolking in omvang niet meer groeit: deze is sinds circa 2002 stabiel (tot ongeveer 2012), en gaat dan een lichte daling vertonen. Dit leidt tot een dieptepunt van ruim 9 miljoen omstreeks 2038, het moment dat de vergrijzing op haar top is. Dit houdt in dat ook het woon-werkverkeer licht zal afnemen. De bevolkingsontwikkeling leidt ertoe dat een relatief kleine beroepsbevolking een relatief grote groep ouderen moet ondersteunen.



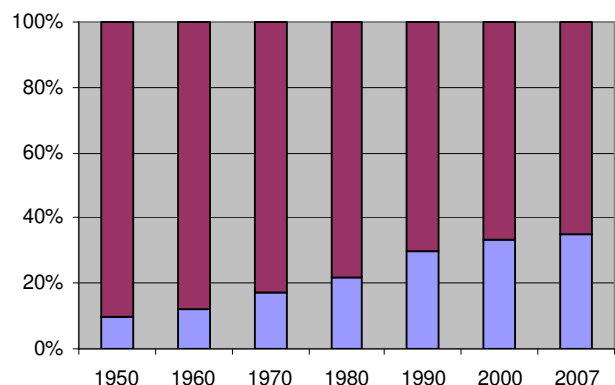
Figuur 19: Weergave van de groei van de bevolking als geheel, het aantal huishoudens en de (potentiële) beroepsbevolking tussen 2000 en 2050 (bron: CBS StatLine)

#### Huishoudens

Figuur 19 toont tegelijkertijd nog een andere ontwikkeling: de groei van het totale aantal huishoudens. Dit is een al langer lopende trend; de afgelopen decennia is de gemiddelde huishoudensgrootte gedaald van bijna vier personen in 1950 tot ruim twee personen in 2007 (zie ook figuur 20). Dit houdt in dat er meer eenpersoons huishoudens zijn bijgekomen, zoals in figuur 21 te zien is. Als deze trend doorzet dan daalt het aantal personen per huishouden tot circa 2 in de komende decennia. Dit blijkt ook uit figuur 19: het totale aantal huishoudens groeit naar zo'n 8,2 miljoen in 2035, bij een bevolking van 17,1 miljoen.



Figuur 20: Ontwikkeling van de gemiddelde huishoudensgrootte vanaf 1950 (CBS StatLine)



Figuur 21: Het aantal eenpersoons huishoudens (blauw) in verhouding tot het aantal meerpersoons huishoudens (CBS StatLine)

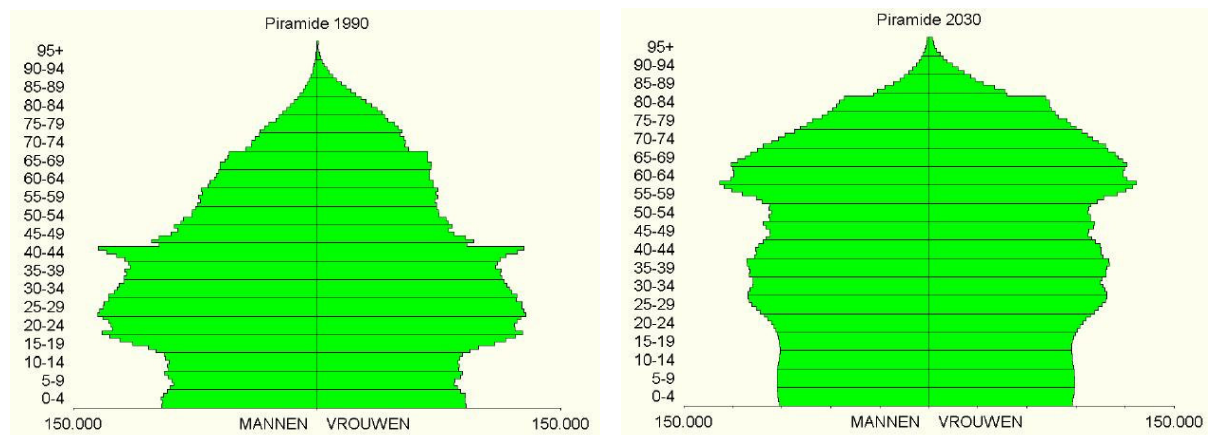
De stijging van het aantal huishoudens en de daling van de omvang van de huishoudens is te verklaren uit een aantal demografische ontwikkelingen:

- Meer ouderen, die tegelijkertijd langer leven (en daardoor langer alleen wonen)
- Meer alleenstaanden ('singles')
- Minder gezinnen met kinderen

Daarnaast zijn er kleinere effecten, zoals het aantal echtscheidingen en het aantal jongeren dat (bijvoorbeeld als student) alleen woont. Veel van deze ontwikkelingen doen zich met name in en rond de steden voor, hoewel ook in het landelijk gebied een groei te zien is. Het RPB (2006b) meldt dit dan ook; in veel plattelandsgemeenten stijgt het aandeel alleenstaanden van onder de 25% naar boven de 30% in 2025. In zijn totaliteit zal het aantal alleenstaanden de komende jaren nog met een miljoen toenemen, tot zo'n 3,4 miljoen in 2030. Een groot deel van deze toename komt voor rekening van de vergrijzing (website CBS, 2007).

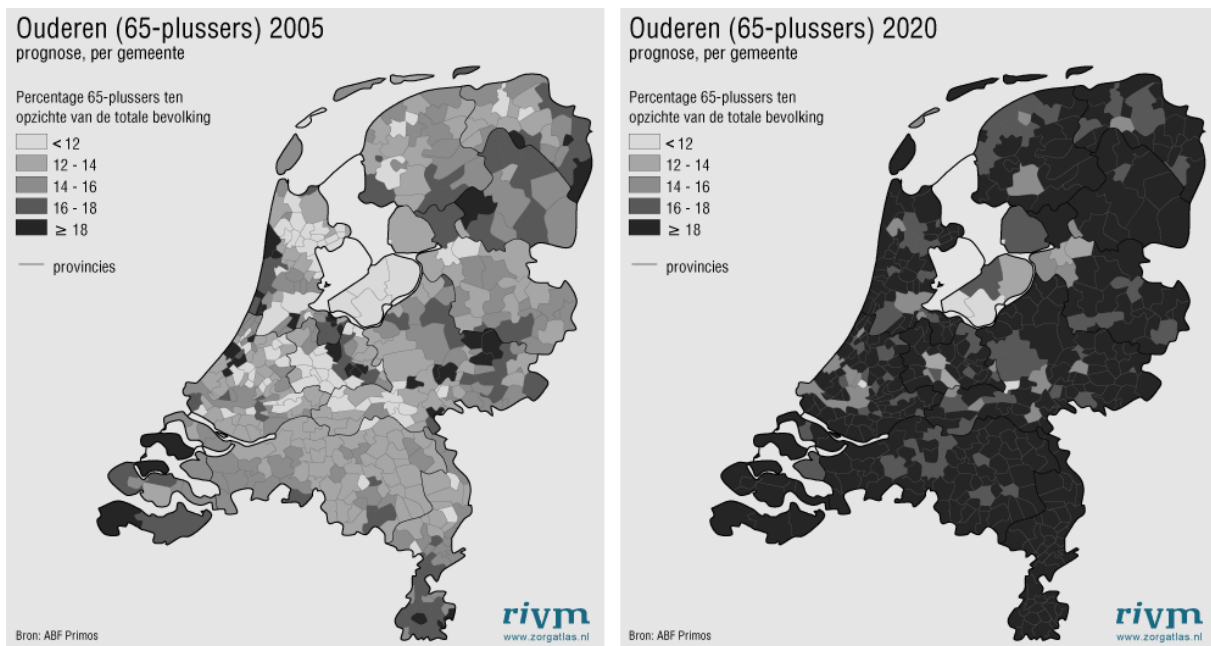
### Vergrijzing en ontgroening

Een groot deel van de lopende demografische veranderingen is te verklaren uit twee trends: vergrijzing, oftewel een toename van het aantal 65-plussers, en ontgroening, oftewel het afnemen van het aantal jongeren onder de 20. Hierbij geldt dat de ontgroening vooral in relatieve zin aanwezig is; het aantal jongeren is de afgelopen decennia vrij stabiel gebleven (een kleine 4 miljoen). Het CBS verwacht een procentuele afname van ongeveer 24% nu naar 22% in 2025, en verwacht dat daarna een stabilisering zal optreden. Dit houdt in dat het aantal jongeren rond de 3,8 miljoen blijft hangen. (CBS/RPB, 2006). De toename van het aantal ouderen is echter fors te noemen: de afgelopen decennia groeide het aantal 65-plussers met zo'n 25.000 per jaar, de laatste paar jaar is zelfs een sterkere groei waar te nemen. Momenteel is 14,5% van de inwoners in Nederland ouder dan 65 jaar, naar verwachting zal dit stijgen tot bijna 25% omstreeks 2038 (hoogtepunt vergrijzing). Het aantal 65-plussers bedraagt dan ruim vier miljoen, tegenover 2,3 miljoen nu. Dit betekent bijna een verdubbeling, wat een grote impact op de maatschappij zal hebben. De ontgroening en vooral de vergrijzing zijn goed zichtbaar in figuur 22 (Veldkamp, 2004; CBS, 2006; website CBS, 2007).



Figuur 22: De vergrijzing en ontgroening in beeld gebracht. Links de bevolkingspiramide van 1990, rechts de voorspelde piramide van 2030. De vergrijzing is duidelijk te zien en het effect van ontgroening eveneens (NIDI, 2004).

Op gemeentelijk niveau is de vergrijzing in beeld gebracht door het RIVM, dat op basis van CBS- en PRIMOS-gegevens een animatie van de vergrijzing laat zien (figuur 23). Hierin is het percentage 65-plussers per gemeente weergegeven; duidelijk te zien is dat de stijging landelijk bijna gelijk is, met slechts hier en daar wat uitschieters (website RIVM, 2007).



Figuur 23: Ontwikkeling van het aantal ouderen per gemeente, 2005 en 2020 (website RIVM, 2007).

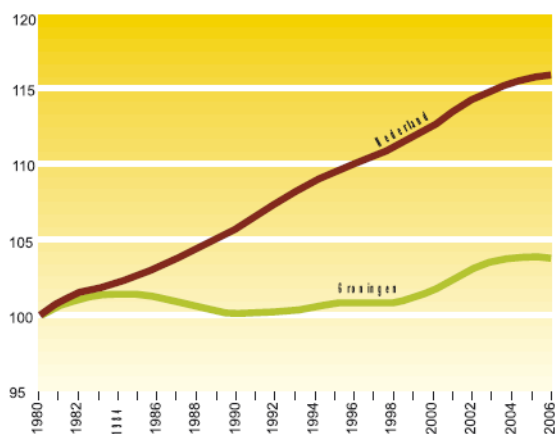
### Conclusie

De twee belangrijkste demografische ontwikkelingen die zich voordoen zijn vergrijzing en ontgroening: het aantal ouderen neemt toe tot ruim 4 miljoen (25% van de bevolking) in 2038, terwijl het aantal jongeren tegelijkertijd afneemt tot een kleine 4 miljoen (circa 22%). Andere ontwikkelingen zijn de groei van het totaal aantal inwoners tot ruim 17 miljoen rond 2035, en de daling die na dat jaar zal inzetten. Tevens zal de beroepsbevolking gaan afnemen van 10 miljoen mensen nu tot iets meer dan 9 miljoen omstreeks 2035 (waarna ook daar het dieptepunt bereikt is). Een laatste trend, uiteraard samenhangend met deze ontwikkelingen, is de groei van het totale aantal huishoudens - en daarmee de afname van het aantal personen per huishouden. Al deze ontwikkelingen leiden tot een veranderingen in de bevolkingsopbouw in Nederland (en dus ook in het landelijk gebied), wat gevolgen heeft voor bijvoorbeeld het draagvlak van voorzieningen.

### 3.4.3 - Ontwikkelingen op het Groningse platteland

#### Bevolkingsontwikkeling

Als gekeken wordt naar de demografische ontwikkelingen in de provincie Groningen dan zijn een aantal interessante aspecten te ontdekken. Allereerst de groei van het aantal inwoners: deze bedroeg 3,4% in de periode 1992-2006 (tot 574.000 inwoners in 2006). Dit is laag in vergelijking met de rest van Nederland, zoals in figuur 24 te zien is:



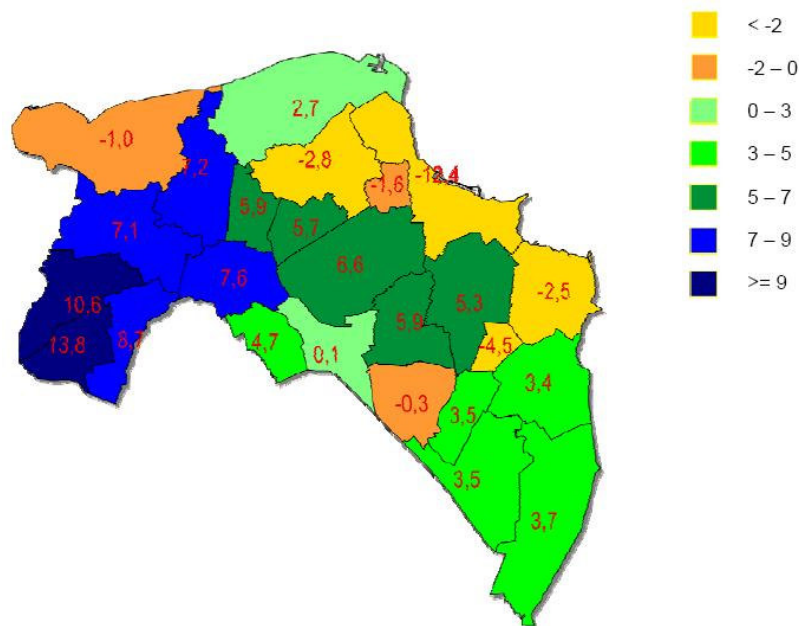
#### ontwikkeling in inwonersaantallen

cijfers 2005 en 2006 voorlopig

bron: CBS

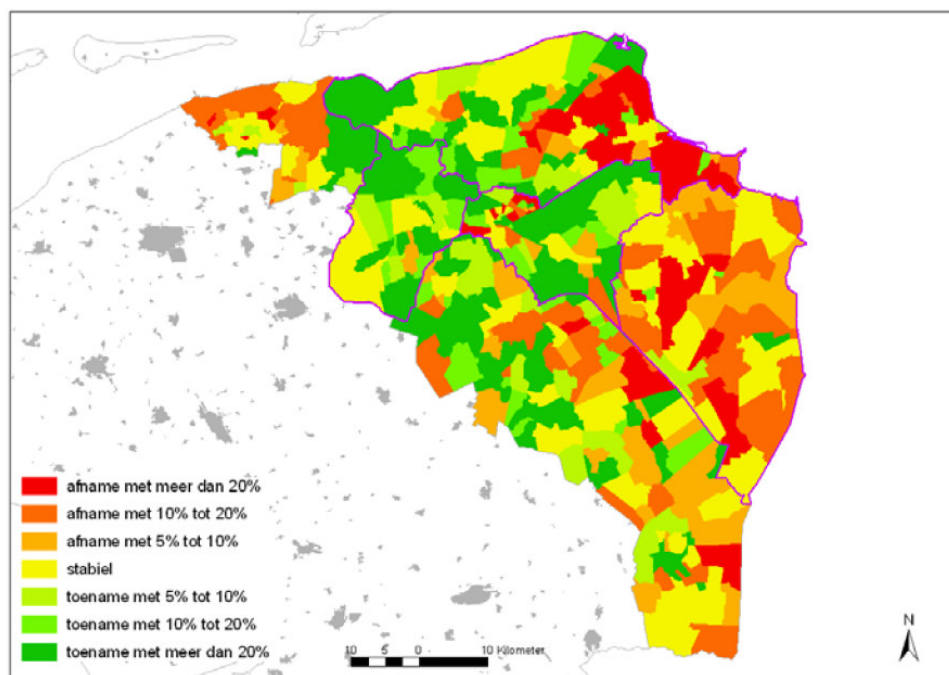
Figuur 24: Ontwikkeling inwonertallen Nederland (rood) en Groningen (groen) tussen 1980 (index=100) en 2006 (Provincie Groningen, 2006a)

Het CBS verwacht dat de groei in de periode tot 2030 doorzet met 3% (tot 591.000 inwoners), althans: gemiddeld. Er blijken namelijk forse uitschieters te zijn: voor 2030 voorspelt dit onderzoek (*Provincie Groningen, 2007*) in Oost-Groningen een krimp van bijna 6% en in de regio Delfzijl maar liefst een krimp van bijna 12% (overigens kent Delfzijl sinds 1980 al een krimp van 19%). De regionale verschillen in de provincie zijn in figuur 25 duidelijk te zien.



Figuur 25: Regionale verschillen in de bevolkingsontwikkeling in de provincie Groningen in de periode 1996-2006 (*Provincie Groningen, 2007*).

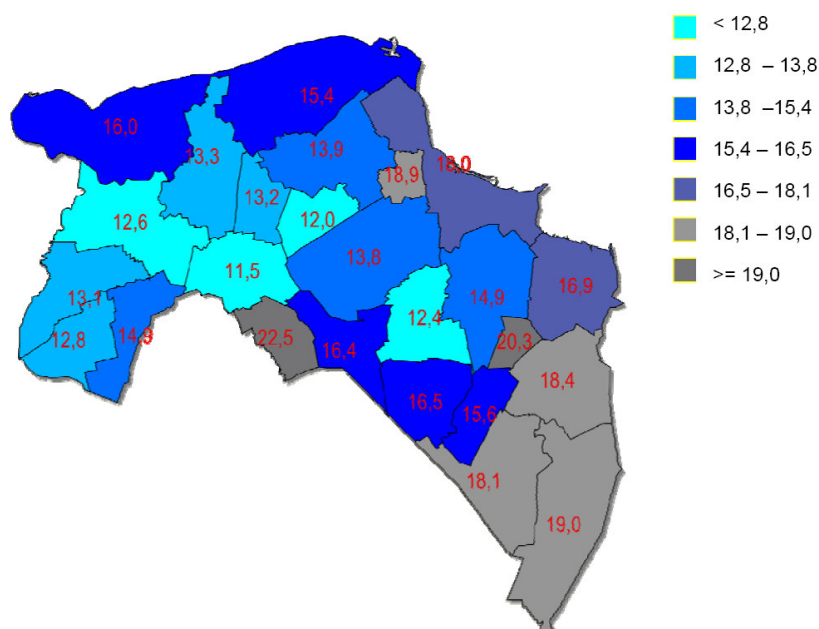
Ook de toekomstige ontwikkelingen laten een wisselend beeld zien. Figuur 26 geeft de verwachte bevolkingsontwikkeling voor de periode 2005-2030 weer (*ABF, 2007b, op basis van de PRIMOS-prognose*). De concentratie van rode en oranje gebieden in het noorden en oosten van de provincie (regio Delfzijl en Oost-Groningen gemiddeld -20%) geeft duidelijk aan waar de ergste krimp te verwachten is. De ontwikkeling van het aantal jongeren en ouderen toont een vergelijkbaar beeld. De totale verwachte groei van de bevolking in de provincie zal circa 3% bedragen, ongeveer de helft van het landelijk gemiddelde.



Figuur 26: Ontwikkeling van de bevolking per postcodegebied 2005-2030 (*ABF, 2007a*)

### Ouderen

Ook de ontwikkeling in het aandeel 65-plussers is interessant. Gemiddeld is het aantal 65-plussers in Groningen tussen 1990 en 2006 met 6,5% gestegen; in Nederland als geheel was dit in dezelfde periode ruim 22%. Wel is het aandeel ouderen sterk verschillend per gemeente; het percentage ouderen schommelt tussen de 11,5% en 22,5%. Daarbij zijn in de afgelopen 15 jaar zeer wisselende groeipercentages in de provincie geweest, tussen -10 en +45 procent. Ondanks de relatief kleine absolute getallen kan dit toch een beeld geven over vergrijzings- en verhuisbewegingen. Figuur 27 laat de vergrijzing in de Groningse gemeenten zien.



Figuur 27: Het aandeel 65-plussers in de bevolking van de gemeenten van de provincie Groningen in 2006 (Provincie Groningen, 2007)

Twee dingen vallen op als naar figuur 27 wordt gekeken:

- De stad Groningen en de directe omgeving hebben relatief weinig ouderen (uitgezonderd Haren)
- De gebieden Oost-Groningen en de omgeving Delfzijl zijn relatief sterk vergrijsd; daarnaast kennen ook de Waddenzeegemeenten een redelijk sterke vergrijzing

Andere gegevens corresponderen hiermee: zo is het aandeel jongeren in Oost-Groningen en Delfzijl ook erg laag (onder het Groningse gemiddelde van 16,6%, dat al lager is dan het Nederlands gemiddelde van 18,3%). Deze twee regio's krijgen dus bovengemiddeld sterk te maken met vergrijzing en ontgroening.

### Stedelijk en landelijk gebied

Zoals in paragraaf 3.2.2 al is genoemd woont meer dan eenderde (36%) van de Groningers in het buitengebied of een klein dorp van maximaal 4000 inwoners; dit betreft bijna 180.000 personen. Deze groep heeft het meest te lijden van de leefbaarheidsproblemen, zodat de aandacht met name hier op gericht moet zijn. Alleen enkele grote en strategisch gelegen dorpen uit deze categorie hebben voldoende draagvlak voor een aantal voorzieningen; de rest is op grotere dorpen aangewezen. De mogelijkheden hiervoor zullen in het volgende hoofdstuk behandeld worden (ABF, 2007a en b).

### Conclusie

In Groningen zijn over het algemeen dezelfde trends waar te nemen; alleen de groeipercentages liggen doorgaans wat lager. Wel wordt in enkele regio's (Delfzijl, Oost-Groningen) een sterke krimp verwacht (12% en 6%), ondanks een groei van 3% voor Groningen als geheel. Er is dus een sterk wisselend beeld voor de regionale bevolkingsontwikkeling, met in enkele gemeenten krimp tot wel 20%. Ook de toename van het aantal ouderen en de afname van het aantal jongeren is hier en daar bovengemiddeld groot. Dit geldt vooral voor de al genoemde regio's Delfzijl en Oost-Groningen. De problemen in het landelijk gebied zijn vooral relevant voor de circa 36% van de Groningers die in het landelijk gebied (dorpen kleiner dan 4000 inwoners) wonen.



### 3.4.4 - Conclusie

Terwijl de Nederlandse bevolking als geheel nog enige tijd doorgroeit (tot ruim 17 miljoen in 2035) zijn in bepaalde leeftijdsklassen andere ontwikkelingen aan de hand. Het aandeel jongeren (onder de 20) blijft vrijwel stabiel en bedraagt zo'n 4 miljoen, wat nu 24% en in 2035 zo'n 22% van de bevolking is. Het aandeel ouderen stijgt explosief van 2,3 miljoen nu naar meer dan 4 miljoen in 2038, oftewel een stijging met zo'n 10%, van 14% nu naar 25% in 2038. Hierbij geldt dat het aandeel hoogbejaarden (75+) binnen deze klasse eveneens toeneemt, ook na 2038. Het aantal ouderen zal dus het aantal jongeren overstijgen. Tenslotte neemt ook de beroepsbevolking af, van 10 miljoen nu naar ruim 9 miljoen omstreeks 2038 en groeit het rijbewijs- en autobezit en het aantal huishoudens. Al deze ontwikkelingen dragen bij aan een tweedeling tussen enerzijds mensen die wel de mogelijkheid hebben hierin mee te gaan, en anderzijds mensen die dit niet kunnen. Die laatste groep, bijvoorbeeld ouderen, zijn hierbij een belangrijk aandachtspunt.

Voor de provincie Groningen geldt een soortgelijk beeld, maar met overwegend lagere groei-percentages en in sommige regio's wat grotere pieken. Dit geldt bijvoorbeeld voor de krimp in de regio's Delfzijl en Oost-Groningen, de toename van het aantal ouderen en de afname van het aantal jongeren. Deze ontwikkelingen zijn zeer relevant voor de toekomst van het landelijk gebied.

## 3.5 - Conclusie

Het voorzieningenniveau in de kleine kernen is de laatste jaren geleidelijk afgenomen. Door het hoge autobezit zijn in de kleine kernen meestal alleen de vijf basisvoorzieningen nog aanwezig; dit is geen probleem aangezien dit voldoende is voor het dagelijks leven. Naarmate de kernen kleiner worden zijn ook deze voorzieningen echter niet altijd meer aanwezig; de grens ligt (afhankelijk van welke voorziening het betreft) bij circa 500-2500 inwoners. De grootste bedreigingen qua voorzieningen gelden voor dorpen kleiner dan circa 1100 inwoners; de lokale context is hierbij wel relevant. Dorpen kleiner dan 500 inwoners hebben meestal geen enkele voorziening, zij hebben echter vrijwel altijd de beschikking over eigen vervoer. Een nadere analyse van de provincie Groningen laat zien dat dit grotendeels overeen komt met de landelijke trend; als gekeken wordt naar het aantal 'complete' dorpen (met alle vijf basisvoorzieningen) dan geldt dat geen enkel dorp onder de 500 inwoners compleet is, en dat 67% van de dorpen tussen de 1500 en 2500 inwoners compleet is. Hiermee kan deelvraag 2 worden beantwoord (het voorzieningenniveau in de kleine kernen).

Bewoners moeten voor het bezoeken van voorzieningen buiten hun dorp mobiel zijn. De afgelopen tientallen jaren is het autobezit per huishouden gegroeid tot bijna 95% voor mensen onder de 60 jaar, en ook bij de groep 75+ ligt dit nog op bijna 50%. Ook het rijbewijsbezit ligt bij de beroepsbevolking zeer hoog (ruim 90% voor mannen en ruim 80% voor vrouwen). Bij ouderen ligt het eveneens hoog; ruim 80% voor mannen boven de 65 jaar en 40% voor vrouwen. Dit wordt geïllustreerd door het feit dat ouderen slechts 2% van hun verplaatsingen per OV maken. Verder wordt het OV in het landelijk gebied vooral gebruikt voor de doeleinden werk en onderwijs (pendelverkeer; samen 69%). Voor het bezoeken van voorzieningen wordt het OV veel minder gebruikt, desondanks is het toch relevant, mede vanwege de maatschappelijke relevantie ervan. Hiermee is deelvraag 3 beantwoord (de rol en inrichting van het OV), want voor de provincie Groningen geldt een soortgelijk beeld. Het CVV-systeem is hierbij de meest kleinschalige vorm van OV, en vooral bedoeld voor de echt kleine kernen zonder regulier vervoer. Het kent een aantal zwakke punten die verbetering behoeven. Hiermee kan het veel meer als volwaardig alternatief fungeren, wat wellicht in de toekomst steeds meer nodig is als het draagvlak voor regulier OV verder vermindert. Dit risico is aanwezig door de verwachte lichte afname van de beroepsbevolking en van het aantal jongeren. Daarentegen kent het OV ook kansen, bijvoorbeeld door meer in te zetten op maatwerk (vervoer van ouderen, sociaal-recreatief vervoer).

Het toekomstperspectief voor het OV kan in het licht worden gezien van de toekomstige demografische ontwikkelingen. De belangrijkste zijn een groei van de bevolking tot omstreeks 2035 (ruim 17 miljoen inwoners), waarna krimp volgt. Regionaal is dit al gaande. Verder neemt het aantal jongeren licht af (met 2%) tot een kleine 4 miljoen in 2038, en tegelijkertijd stijgt het aantal ouderen van 2,3 miljoen naar ruim 4 miljoen in eveneens 2038. Hierbij neemt ook het aantal hoogbejaarden toe. Tenslotte neemt de beroepsbevolking iets af (van 10 miljoen nu naar ruim 9 miljoen in 2038). Dit toekomstbeeld geeft een antwoord op deelvraag 4 (wat zijn de maatschappelijke en demografische ontwikkelingen?) en is tevens een opmaat naar het volgende hoofdstuk: de toekomst.



## Hoofdstuk 4 - Toekomstige ontwikkelingen

### 4.1 - Inleiding

In dit hoofdstuk zal worden gekeken naar een aantal toekomstige ontwikkelingen, met behulp waarvan oplossingsrichtingen worden geformuleerd voor de veranderingen die zich in het landelijk gebied zullen gaan voordoen. Allereerst worden daarom de thema's uit het vorige hoofdstuk samengevat, zodat een totaalbeeld ontstaat van de toekomstige ontwikkelingen in het landelijk gebied. Hierbij wordt gekeken naar de ontwikkeling van de bevolking, de bereikbaarheid van voorzieningen en de rol van het openbaar vervoer. Met de uitwerking hiervan kunnen de laatste twee deelvragen worden beantwoord, namelijk:

*5 - Welke demografische en maatschappelijke ontwikkelingen zijn in de toekomst te verwachten in het landelijk gebied?*

*6 - Welke rol kan het OV in de toekomst in het landelijk gebied spelen, en hoe draagt het bij aan het bereikbaar houden van de voorzieningen voor de inwoners van het landelijk gebied?*

De beantwoording van deelvraag 5 gebeurt in paragraaf 4.2, deelvraag 6 zal in paragraaf 4.4 en 4.5 aan de orde komen. Aan de hand van dit hoofdstuk zullen in paragraaf 4.5 ook een tweetal oplossingsrichtingen naar voren komen, die een opmaat zijn naar de conclusies en aanbevelingen. Die zullen het vijfde en laatste hoofdstuk van dit onderzoek vormen.

### 4.2 - Demografische en maatschappelijke ontwikkelingen

#### *Toekomstige ontwikkelingen*

De bevolkingsontwikkeling laat, zoals in het vorige hoofdstuk al beschreven is, voor Nederland een toename tot ruim 17 miljoen inwoners zien in 2035, met circa 4 miljoen jongeren onder de 20 jaar (22%). Daarnaast worden er ruim 4 miljoen ouderen boven de 65 jaar (25%) verwacht, waaronder een toenemend aandeel hoogbejaarden (boven de 75 jaar). Tegelijkertijd neemt de beroepsbevolking af tot ruim 9 miljoen. De maatschappelijke ontwikkelingen die tegelijkertijd spelen zijn onder andere de groei van het rijbewijs- en autobezit en de groei van het aantal (eenpersoons) huishoudens.

Voor Groningen geldt een verwachte groei van 574.000 in 2006 naar zo'n 591.000 inwoners in 2030, oftewel een totale groei van 3%. Dit is ongeveer de helft van de landelijke groei. Wel geldt voor een aantal aspecten een sterk wisselend beeld per gemeente; sommige gebieden gaan pas later vergrijzen en krimpen, andere zijn daar al mee bezig. Dit houdt in dat de ontwikkelingen echt per gemeente of regio geanalyseerd moeten worden.

Deze informatie levert een antwoord op deelvraag 5 op: "welke demografische en maatschappelijke ontwikkelingen zijn in de toekomst te verwachten in het landelijk gebied?".

Hierbij dient nog wel aangemerkt te worden dat deze CBS-prognoses natuurlijk niet de enige waarheid zijn; in de toekomst kijken is niet eenvoudig, zeker niet 30 jaar vooruit. Naar mate de toekomstperiode groter is wordt de onzekerheid groter. Daarnaast zijn bijvoorbeeld maatschappelijke ontwikkelingen moeilijk te voorspellen, zodat hierbij geldt dat ontwikkelingen op dit front maar beperkt kunnen worden meegenomen. Demografische ontwikkelingen zijn makkelijker: de vergrijzing is bijna exact vast te stellen, omdat die gegevens uiterst betrouwbaar uit de al bestaande populatie kunnen worden afgeleid. De CBS-prognose uit 1984 klopte bijvoorbeeld vrijwel exact met de ouderenpopulatie anno 2007. Geboortecijfers zijn moeilijker, omdat zich nieuwe ontwikkelingen kunnen gaan voordoen, zoals begin jaren '70 met de opkomst van de anticonceptiepil. Iets soortgelijks geldt voor de instroom van asielzoekers, en in mindere mate de immigratie / emigratie in het algemeen, waar zich de afgelopen decennia ook nogal wat veranderingen hebben voorgedaan. Dergelijke trendbreuken zijn bijna vanzelfsprekend eigenlijk niet te voorspellen. Om die reden houdt het CBS ook rekening met een bepaalde onzekerheid over de toekomstige ontwikkelingen. Over het algemeen is de trend echter duidelijk.

### *Implicaties*

Gesteld kan worden dat de bovenstaande ontwikkelingen in het algemeen gelden. Daarnaast is het zo dat in het landelijk gebied al eerder dan 2038 (het moment dat de Nederlandse bevolking de grootste omvang heeft) een krimp van de bevolking als geheel plaats kan vinden. Dit kan gevolgen hebben voor de werkgelegenheid, het aantal en de soort huishoudens, de hoeveelheid voorzieningen en daarmee ook voor de kansen voor het OV. Deze ontwikkelingen kunnen er toe leiden dat het draagvlak voor het OV licht afneemt: van de twee belangrijkste gebruikersgroepen (namelijk jongeren: onderwijs, en beroepsbevolking: woon-werkverkeer) blijft in de komende jaren voor Nederland als geheel het aandeel jongeren ongeveer stabiel, maar krimpt de beroepsbevolking iets. Tegelijkertijd neemt het aantal ouderen toe, maar gezien de stijging van het rijbewijsbezit zal dit netto niet tot een stijging van het OV-gebruik leiden, hooguit bij de groep 75-plussers (en daarvoor is met name CVV aantrekkelijk). De mate waarin deze ontwikkelingen zich in een specifieke regio afspelen zijn daarbij bepalend voor de effecten op het gebied van de bereikbaarheid van voorzieningen en de toekomstige rol voor het openbaar vervoer. Dit wordt in de volgende twee paragrafen toegelicht.

### **4.3 - De ontwikkeling van de voorzieningen**

Omdat in de toekomst de bevolking zal gaan krimpen, in bepaalde regio's sneller dan in Nederland als geheel, zal het draagvlak voor een aantal voorzieningen in het landelijk gebied ook af gaan nemen. In het landelijk gebied zijn echter vooral basisvoorzieningen aanwezig: gezondheidszorg (huisarts), onderwijs (basisschool), een winkelvoorziening, een dorps huis en een OV-voorziening. Deze zijn naar verwachting minder gevoelig voor krimp omdat zij voor veel mensen van belang zijn. Als nader gekeken wordt naar deze aspecten dan valt bij de gezondheidszorg (aantal huisartsen) voorlopig geen verschraving te verwachten: met een toename van het aantal ouderen in zowel absolute als relatieve zin zal de behoefte aan gezondheidszorg zeker niet afnemen. Het aspect onderwijs is meer in de gevarezone: gezien de absolute bevolkingsdaling, die in enkele gebieden al begonnen is, zal ook het aandeel jongeren afnemen. Dit kan gevolgen hebben voor het draagvlak voor onderwijs, en dan met name basisscholen (die zijn in het landelijk gebied vaak al kleinschalig). Het is een taak van de gezamenlijke overheden (provincie en gemeente) om hierbij voor optimale afwegingen te kiezen als sluiting aan de orde komt, bijvoorbeeld een zo goed mogelijke spreiding van de scholen of integratie met andere voorzieningen, zoals een dorps huis. Ook voor dat aspect geldt dat er een sterke relatie is met het aantal inwoners, maar ook met het enthousiasme van de inwoners om deze voorziening, die toch vooral een sociaal aspect kent, in stand te houden. Tenslotte de winkelvoorziening: het is moeilijk om hier concreet uitspraken over te doen, aangezien hier ook commerciële aspecten een rol spelen. Over het algemeen kan gesteld worden dat de eenvoudige detailhandel in kleinere kernen onder druk blijft staan, vanwege het (ook onder ouderen) toenemende rijbewijsbezit en het groeiende schaalniveau van het dagelijks leven. Zolang er op relatief grote schaal buiten het eigen dorp boodschappen wordt gedaan is er voor een lokale winkelvoorziening immers maar weinig markt, als gevolg daarvan hebben dergelijke winkels maar een klein assortiment, waardoor bewoners sneller buiten het eigen dorp boodschappen gaan doen. Deze vicieuze cirkel is niet eenvoudig te doorbreken vanwege de al genoemde hoge automobilititeit. De kansen voor lokale winkelvoorzieningen zijn daardoor slechts in een specifieke lokale situatie te benoemen. Deze voorziening is noodzakelijk voor de groep bewoners die niet over eigen vervoer beschikt; de aanwezigheid van CVV is hierbij een grote stap vooruit (hiermee is altijd "een vorm van OV" aanwezig). Desalniettemin is het streven naar een lokale winkelvoorziening nuttig, aangezien dit ook de leefbaarheid van het dorp versterkt. Het blijft dus raadzaam om hier op in te zetten (zie ook paragraaf 4.5), maar in ieder geval is het aan te bevelen een CVV-voorziening (voor zover niet aanwezig) te realiseren of te verbeteren voor mensen zonder andere reismogelijkheid, voor de gevallen waarin er geen winkelvoorziening mogelijk blijkt te zijn. Dit komt in de volgende paragraaf en in paragraaf 4.5 aan de orde.

Overigens is in de provincie Groningen het CVV-vervoer al gegarandeerd aanwezig, aangezien het is opgenomen in het Provinciaal Omgevingsplan ("een vorm van OV als basisvoorziening"), en ook daadwerkelijk provinciebreed beschikbaar (*Provincie Groningen, 2006a*). Meer hierover in de volgende paragraaf.

## 4.4 - De toekomstige rol voor het openbaar vervoer

Zoals uit hoofdstuk 3 al bleek, zijn de twee belangrijkste motieven voor OV in het landelijk gebied onderwijs en werk. Dit wordt mede verklaard door de theorie uit hoofdstuk 2: de gedragmogelijkheden (opportunities) voor potentiële reizigers zijn beperkt, zodat mensen met andere vervoersmogelijkheden al snel het openbaar vervoer links laten liggen.

Uit het demografisch onderzoek blijkt dat de aan onderwijs en werk gerelateerde bevolkingsgroepen, namelijk de jongeren en de beroepsbevolking, in de toekomst qua omvang niet zullen toenemen (of zelfs licht afnemen, afhankelijk van de lokale situatie). Gezien de toenemende bereikbaarheidsproblemen lijkt een relatieve afname van het OV-gebruik door deze doelgroepen echter ook niet voor de hand te liggen, zodat het totale aantal verplaatsingen naar verwachting niet sterk zal afnemen. Wel valt groei te verwachten door wisseling van modaliteit van voornamelijk keuzereizigers (bij de veronderstelling dat de 'captive' reiziger reeds gebruik maakt van het OV; dit is inherent aan de definitie ervan). Dit is een belangrijk punt om rekening mee te houden. De theorie uit hoofdstuk 2 geeft een aantal afwegingen voor keuzereizigers, zoals reistijd, prijs, tijdelasticiteit en inkomenselasticiteit. Ook enkele tijd-ruimte-beperkingen zijn interessant indien gepoogd gaat worden meer reizigers in het openbaar vervoer te krijgen.

Van de andere 'captive' groepen uit paragraaf 2.2.5 valt alleen concreet iets te zeggen over de ouderen en de gehandicapten; de rest kent geen significante relatie met de in dit onderzoek geschetste ontwikkelingen, levert dus ook geen noemenswaardige bijdrage aan de mobiliteit in het landelijk gebied en blijft dus buiten beschouwing.

### *Ouderen*

Relevant is hier, zoals in paragraaf 3.3.3 en 3.5 al werd genoemd, de stijging van het aantal ouderen van 2,4 miljoen nu naar ruim vier miljoen omstreeks 2038. Dit betekent bijna een verdubbeling van een doelgroep. Zoals al vermeld is, is het rijbewijsbezit onder ouderen erg hoog en zit hier bovendien nog een stijgende lijn in. Op basis van de groei van het rijbewijsbezit kan gesteld worden dat het percentage ouderen dat van het OV gebruik maakt in de toekomst zal dalen. Echter, in absolute zin is de stijging van het aantal ouderen (met circa 80%) groter dan de stijging van het rijbewijsbezit (die afhankelijk van de leeftijdsklasse maximaal enkele tientallen procenten bedraagt), zodat in absolute zin het aantal ouderen zonder rijbewijs zal stijgen. Daarnaast geldt dat het aantal ouderen met beperkingen in absolute zin ook zal stijgen (doordat deze groep fors groeit), waardoor meer ouderen niet meer per eigen vervoer kunnen reizen. Er blijft daardoor een markt voor openbaar vervoer voor ouderen, met name voor de groep boven de 75 jaar (de leeftijd waarop beperkingen beginnen op te treden). Bij deze groepen sluit CVV-vervoer goed aan bij zowel de vervoerswens (extra comfort) als de vervoersvraag in het landelijk gebied (laag). Een belangrijk aandachtspunt hierbij is de kwaliteit van CVV; de zwakke punten blijken nog te nadrukkelijk aanwezig te zijn.

### *Gehandicapten*

De doelgroep 'gehandicapten' zal in de toekomst naar verwachting niet wezenlijk veranderen; er is geen reden om aan te nemen dat het aantal gehandicapten (voor zover het geen ouderen betreft) zal groeien, gezien de geringe verandering in de omvang van de bevolking. De relevantie van deze groep wordt dus met name bepaald door de wijzigingen in het CVV- en doelgroepenvervoer. Dit is mede een factor die van invloed zal zijn op het openbaar vervoer in het landelijk gebied: in hoeverre vindt in de toekomst een integratie plaats tussen CVV- en doelgroepenvervoer? In hoeverre zullen de kosten voor het gehandicaptenvervoer afnemen (zodat met hetzelfde geld meer kan gebeuren)? Op dit soort vragen kan nog geen antwoord gegeven worden, aangezien hier nog een aantal studies naar lopen. De uitkomsten ervan zijn echter wel relevant voor de toekomst. Het verdient dan ook de aanbeveling dit in het achterhoofd te houden bij het denkproces over de OV-ontsluiting in het landelijk gebied.

## 4.5 - Concrete oplossingen voor het bereikbaar houden van voorzieningen

Om bewoners van kleine kernen ook in de toekomst voorzieningen te kunnen (blijven) bieden valt te denken aan twee oplossingsrichtingen, die in lijn liggen met de drie onderzochte thema's (demografie en maatschappij, mobiliteit / openbaar vervoer en voorzieningen) en die in samenhang met elkaar bekeken moeten worden. Het betreft enerzijds het op één centraal punt concentreren van de voorzieningen binnen de kern, en anderzijds het voor iedereen (per openbaar vervoer) bereikbaar maken van voorzieningen buiten de kern. Daarom zullen deze twee mogelijkheden nader toegelicht en uitgewerkt worden. Ook de onderlinge samenhang tussen beide mogelijkheden komt hierbij aan de orde. Wel geldt dat de precieze uitwerking van de genoemde mogelijkheden sterk afhankelijk is van de aard en de ligging van de betreffende kern; het is aan de lokale overheden en andere betrokken partijen om hierbij voor maatwerk te zorgen.

Oplossing 1: concentreren van voorzieningen in de kern

In kleine kernen, waar het aantal voorzieningen door de jaren heen geleidelijk aan afgenomen is, blijkt het niet altijd mogelijk om alle voorzieningen afzonderlijk te handhaven. Ook geldt dat de nog aanwezige voorzieningen vaak maar een beperkt aantal producten of diensten te bieden hebben, waardoor de mogelijkheden voor de toekomst ook niet gunstig lijken. Om deze negatieve spiraal te doorbreken wordt in ons land op diverse plaatsen geëxperimenteerd met het gebundeld in één gebouw onderbrengen van een aantal verschillende voorzieningen. Hierbij kan gedacht worden aan zowel commerciële voorzieningen als maatschappelijke dienstverlening, beide in de meest brede zin gezien. Er ontstaat dan een clustervoorziening, afgestemd op de schaal van de kern. Dit heeft een aantal voordelen, zoals:

- efficiënt gebruik van schaarse of kostbare ruimte(n)
- behoud of versterking van lokale voorzieningen
- betere afstemming van diensten en activiteiten
- aanbieden van nieuwe diensten en activiteiten
- stimuleren van sociale integratie tussen groepen gebruikers  
(*website Multifunctionele dienstencentra*)

Een lokale ondernemer kan bijvoorbeeld naast de verkoop van een al dan niet beperkt assortiment aan levensmiddelen ook allerlei servicegerichte zaken afhandelen, zoals een stomerij, postkantoor, maar ook het afhandelen van bestellingen (bijvoorbeeld via internet). Verder is het mogelijk in een dergelijke clustervoorziening allerlei functies niet fysiek aanwezig te laten zijn maar door middel van een 'virtueel loket' aan te bieden, waardoor communicatie met allerlei instellingen (van bank tot zorginstelling) mogelijk is. Hiermee wordt in de gemeente Aa en Hunze vanaf november 2007 geëxperimenteerd (*artikel Aa en Hunze, 2007; LVKK, 2006*). Een dergelijk gebouw maakt het ook mogelijk om de gebruikelijke gang van zaken om te keren: de mensen komen niet meer naar de voorzieningen toe, maar de voorzieningen naar de mensen. Hiermee is het mogelijk om voorzieningen die al jaren verdwenen waren weer terug te halen naar het dorp, zoals een bank- of postkantoor dat dan bijvoorbeeld één middag per week open is, of een huisarts of een andere zorgvoorziening. Dit is uiteraard ook mogelijk in de vorm van een thuisbezoek, maar door het in één centraal openbaar gebouw onder te brengen verlaag je de drempel voor de mensen en vergroot je de herkenbaarheid, anderzijds zorgt het voor een efficiencyverhoging doordat de (dure) medewerker minder tijd kwijt is aan reizen van en naar bewoners. Gebleken is dat met name oudere mensen weinig problemen hebben met de extra tijd die zij hiermee kwijt zijn; ze geven aan toch tijd genoeg te hebben hiervoor, en de sociale contacten worden doorgaans zeer gewaardeerd (*Van Kempen, 2005*).

Belangrijk bij het opzetten van een multifunctionele voorziening is dat wordt samengewerkt met de aanwezige dorpsvereniging of belangengroep, waarbij de gemeente de aangewezen overheid is om steun te verlenen (het speelt zich immers af op lokaal niveau). De lokale ondernemers zijn daarbij de aangewezen partij om iets dergelijks te 'trekken'. Zij kennen de kern immers het beste en zijn het beste op de hoogte van de (on)mogelijkheden. Als locatie kan indien mogelijk worden gekozen voor een al aanwezige voorziening (afhankelijk van de ruimtelijke opbouw van de kern) in de buurt van bijvoorbeeld een verzorgingstehuis, appartementencomplex etc. Dit heeft als voordeel dat een belangrijke doelgroep (ouderen) in de nabijheid zit, wat ook voor de sociale samenhang een pluspunt kan zijn omdat de kans groot is dat een dergelijk knooppunt als ontmoetingsplek gaat fungeren. Dit wordt ondersteund door de 'Agenda voor een vitaal platteland' (*Ministerie van LNV, 2004*), die aangeeft dat de sociale en culturele infrastructuur een belangrijk gegeven is voor de leefbaarheid.

**De afgelopen jaren zijn er verschillende soorten multifunctionele voorzieningen verschenen in het landelijk gebied. Enkele voorbeelden hiervan zijn:**

*Virtueel loket Aa en Hunze*

Dit project is een samenwerking tussen de gemeente, de Stichting Welzijn Aa en Hunze en een ICT-leverancier, en is bedoeld voor vragen over wonen, zorg en welzijn. Het gaat uit van communicatie op afstand met bijvoorbeeld gemeente, banken, de intergemeentelijke sociale dienst, de kamer van koophandel of de zorgverzekeraar. Het Virtueel loket wordt om te beginnen gevestigd in vier dorpen, waarvan de kleinste 2000 inwoners telt (*Aa en Hunze, 2007*).

*De Servicewinkel*

Het Servicewinkel-concept is een winkelformule die uitgaat van een samenwerking tussen landelijke partijen (zoals de Rabobank, TNT Post, VVV en Essent), de gemeente en lokale partijen, waarbij verschillende soorten functies onder één dak komen. Het project is als proef gestart in Limburg, inmiddels zijn er in ons land 7 vestigingen. De beoogde uitbreiding met tientallen winkels komt tot nu toe niet van de grond. De oorzaak hiervan is onduidelijk; het idee is goed, en ook haalbaar gebleken in kleine kernen (nog onder de 2000 inwoners). (*Website Servicewinkel*).

*Dorpspunt*

Dorpspunt is een maatschappelijk initiatief in de provincie Noord-Brabant, gericht op het behoud van diensten en voorzieningen in de kleine kernen. Het fungeert als een soort intermediair tussen bewoners en dienstverleners door antwoorden op vragen te geven en oplossingen te bieden, en zorgt ervoor dat essentiële diensten en voorzieningen bereikbaar blijven. Het concept is bedoeld voor dorpen tussen de 1200 en 3500 inwoners.

De diensten van Dorpspunt zijn gericht op de volgende vijf elementen:

- Zorg voor jezelf
- Zorg voor een ander
- Arbeid en zorg voor inkomen
- Werkzaamheden in en om het huis
- Vrije tijd (Tijd voor ontspanning, cultuur en plezier). (*Website Dorpspunt*).

*Kulturhus*

Het Kulturhus-concept, opgezet in het oosten van ons land, gaat uit van een samenwerking tussen een aantal voorzieningen. Voorbeelden hiervan zijn de VVV, bank, postvoorziening, bibliotheek, peuterspeelzaal, kinderopvang, schoolruimte, spreekkamers voor artsen en ruimte voor fysiotherapie. De basis wordt in veel gevallen gevormd door de bibliotheek, als voornaamste drager van informatie, educatie en cultuur. Cruciaal bij het concept is dat het geplaatst wordt onder één (beheers-)management en één programmering, en dat de wensen van de inwoners centraal staan. Aan de hand hiervan worden de functies bepaald. Het concept is een succes en wordt de laatste jaren uitgebreid; inmiddels zijn er al tientallen aanwezig in de provincies Overijssel, Gelderland en Utrecht. Opvallend is de wisselende, maar soms kleine schaal van enkele Kulturhusen: in dorpen van soms niet eens 500 inwoners. Hieruit blijkt dat het concept ook voor de zeer kleine kernen kansrijk is, mits er draagvlak is (*website Kulturhus*).

*Multifunctionele centra provincie Drenthe*

In 2005 kondigde de provincie Drenthe aan 1,8 miljoen euro te investeren in 27 multifunctionele dienstencentra (bestaand of nieuw te bouwen). Deze kunnen bestaan uit dorpshuizen en scholen, maar ook onderdak bieden aan bijvoorbeeld streekproductwinkels, buitenschoolse opvang of een bed & breakfast-accommodatie. Voor dit project is een expertteam opgericht dat de opzet van het project begeleidt, en samenwerkt met gemeenten, lokale groepen en de provincie. De dorpen waarin deze centra gehuisvest zijn variëren in grootte van iets meer dan 300 tot wel 8000 inwoners (*Provincie Drenthe, 2005; website Multifunctionele dienstencentra*).

*Multifunctionele centra provincie Groningen*

Ook de provincie Groningen houdt zich met dit aspect bezig; in 2004 is daarom een bijdrage-regeling voor investeringen en multifunctionele gebouwen vastgesteld. Deze is bedoeld voor het in stand houden en verbeteren van sociale voorzieningen in de kleine kernen (met minder dan 4000 inwoners). Hierbij zijn een aantal soorten functies mogelijk, op de terreinen:

- welzijn
- zorg
- cultuur
- recreatie
- onderwijs
- zakelijke dienstverlening

Om in aanmerking te komen voor de bijdrageregeling moet het betreffende centrum minimaal drie van de hierboven genoemde functies bevatten, waarbij opgemerkt moet worden dat het aspect Zakelijke dienstverlening vervangen is door het aspect Wonen. Dit omdat zakelijke dienstverlening een commerciële voorziening is, en dus geacht wordt zichzelf te bedruipen.

De bijdrageregeling eindigt in 2007, en wordt opgevolgd door het Investeringsfonds wonen, welzijn, zorg, dat in het collegeprogramma 2007-2011 is opgesteld. Hiermee is er vanaf 2008 weer een budget beschikbaar voor multifunctionele gebouwen (*Provincie Groningen, 2004*).

Bij de ontwikkeling van multifunctionele voorzieningen kunnen ook kanttekeningen geplaatst worden. Een daarvan is de plaats van het (traditionele) dorps huis. Met de terugloop van verenigingen en de toename van inwoners die oorspronkelijk van buiten het dorp komen wordt de positie van het dorps huis zwakker. Een betaalde beheerder is uit financieel oogpunt vaak niet (meer) mogelijk, en vrijwilligers zijn steeds moeilijker te vinden. De komst van een (commerciële) multifunctionele voorziening kan dan de positie van het dorps huis verder aantasten. Dit kan ook gelden voor het lokale café, als dat fungeert als trefpunt van het dorp. Uiteraard is het ook mogelijk dat de functies elkaar versterken, zoals in een aantal bovengenoemde voorbeelden is gedaan. Daar moet dan echter wel actief op gestuurd worden (*Dagblad van het Noorden, 2006*).

Een meer klassieke oplossing ontstond in de regio Tiel (Rivierenland), waar de problematiek niet op dorpsniveau maar op regioniveau werd bekeken. Door deze grootschalige aanpak werd voorkomen dat de winkeliers in de kleine kernen elkaar beconcurrerden, en ging men juist aanvullend te werk. De onderlinge afstemming leidde ertoe dat de winkelvoorzieningen waar mogelijk behouden bleven en er zoveel mogelijk werd samengewerkt. Deze aanpak werd ondersteund door de Kamer van Koophandel (*Het Financieele Dagblad, 2007*).

Tenslotte is het ook mogelijk om met mobiele winkels te werken, zoals de bekende SRV-wagen, de bibliobus of de mobiele bank. Hierover zijn echter sterk uiteenlopende geluiden te horen, zowel vanuit de bevolking, het bedrijfsleven als de politiek, zodat het moeilijk is er een oordeel over te vellen. Het lijkt erop dat de relatief hoge kosten slechts relatief lage baten opleveren, bovendien is de toegevoegde waarde erg gering. In dit onderzoek is dit daarom verder buiten beschouwing gelaten.

Oplossing 2: bereikbaar houden of bereikbaar maken van de kern

Niet in elke kern zal het haalbaar of wenselijk zijn om een vorm van voorzieningen te handhaven of te realiseren. In dat geval is het van belang om de bewoners van de kern in ieder geval een acceptabele verbinding met de buitenwereld te geven, zodat de (oudere) bewoners zonder eigen vervoer altijd een mogelijkheid hebben om zelfstandig naar een andere kern te reizen waar de voorzieningen wel aanwezig zijn. Deze bewoners worden weliswaar regelmatig door hun familie of vrienden geholpen, maar geven aan hier niet afhankelijk van te willen zijn (*Van Kempen, 2005*). Hier liggen sociale, maar ook praktische redenen aan ten grondslag. In ieder geval geldt dat het zelfstandig kunnen ondernemen van activiteiten door zeer veel mensen als een groot goed wordt gezien. Uit maatschappelijk oogpunt is het daarom gewenst om waar mogelijk voor iedereen in een vorm van openbaar vervoer te voorzien. Waar een gewone busdienst, of een variant daarop aanwezig is (servicebus, buurtbus, lijntaxi enzovoort), valt dat te verkiezen boven een vraagafhankelijke vorm, maar aangezien dit voor de meeste kleine kernen niet geldt komt dan een CVV-systeem in beeld als meest praktische mogelijkheid, zoals in hoofdstuk 3 al werd beschreven. Daarbij is het wenselijk om in ieder geval een goed toegankelijke, centrale halte in de kern te hebben, bijvoorbeeld bij een centraal punt in de kern, zodat bewoners die de informatie over deze service niet thuis bij de hand hebben en ook niet kunnen opzoeken in ieder geval bij de halte zelf de relevante informatie kunnen vinden. Dit geldt voor de reguliere bussen uiteraard ook, maar daarbij is normaliter al een halte aanwezig. Bij de verspreide bebouwing in het buitengebied en bij kernen zonder een centraal punt geldt dat de enige bruikbare oplossing een CVV-systeem zonder haltes is, waarbij mensen aan huis worden opgehaald.



Hierbij is een integratie met doelgroepvervoer gewenst (zoals eerder in deze paragraaf al genoemd is), zodat efficiënter gewerkt kan worden. Tegelijkertijd kan dan gestreefd worden naar een betere dienstverlening. Daarmee kan het openbaar vervoer ook in de toekomst een rol spelen bij het bereikbaar houden van de kleine kernen en het landelijk gebied.

Dit levert tevens het antwoord op deelvraag 6 op ("welke rol kan het OV in de toekomst in het landelijk gebied spelen, en hoe draagt het bij aan het bereikbaar houden van de voorzieningen voor de inwoners van het landelijk gebied?"). Gesteld kan worden dat de rol van het OV in het algemeen ligt in het bieden van een alternatief voor diegenen zonder eigen vervoer, waarbij het landelijk gebied wordt ontsloten door middel van reguliere buslijnen tussen grotere plaatsen, en CVV voor de gebieden waar geen reguliere buslijnen beschikbaar zijn. Door het slim inrichten van het CVV-net kan het tevens een optimale bijdrage leveren aan het bereikbaar houden van de voorzieningen.



## Hoofdstuk 5 - Conclusies en aanbevelingen

Na het beantwoorden van de zes deelvragen in de vorige paragrafen kunnen tot slot enkele conclusies worden getrokken uit dit onderzoek, waarmee de beide hoofdvragen beantwoord kunnen worden. Daarna zullen, ter afsluiting, de aanbevelingen volgen die uit dit onderzoek naar voren komen.

De hoofdvragen van dit onderzoek zijn:

*Hoofdvraag 1: Welke invloed heeft een krimpende/vergrijzende bevolking op het draagvlak voor OV?*

*Hoofdvraag 2: Hoe blijven voorzieningen voor de inwoners van het landelijk gebied bereikbaar als die voorzieningen zich steeds meer in de grotere kernen concentreren?*

### 5.1 - Conclusies

De bevolking in Nederland groeit nog circa 30 jaar, en zal omstreeks 2035 zijn top bereikt hebben met iets meer dan 17 miljoen personen. Tegelijkertijd bereikt de vergrijzing rond die tijd zijn top, met ruim vier miljoen 65-plussers, oftewel bijna een kwart van de bevolking (en bijna een verdubbeling ten opzichte van de huidige situatie). Bijkomende effecten zijn de afname van het aantal jongeren van ongeveer 4,0 miljoen naar ongeveer 3,8 miljoen (met lichte fluctuaties) en de afname van de beroepsbevolking met bijna een miljoen. Al deze demografische veranderingen, die geleidelijk plaatsvinden en veelal reeds begonnen zijn, leiden tot een ander gebruik voor het OV: er zijn minder werknemers die naar hun werk pendelen, er zijn minder jongeren die naar school moeten, maar er zijn meer senioren die kunnen reizen. Ouderen maken echter op dit moment maar 2% van hun verplaatsingen per OV; tegelijkertijd wordt 69% van het OV in het landelijk gebied gebruikt voor woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer. Dit plaatst de hierboven genoemde ontwikkelingen in perspectief: ouderen zijn voor het openbaar vervoer relatief onbelangrijk, maar doordat enkele andere gebruikersgroepen licht afnemen en het aantal ouderen juist toeneemt moet deze groep zeker niet verwaarloosd worden. Door handig in te spelen op deze ontwikkelingen kan het OV er juist op vooruit gaan: de lichte afname van pendelaars (veelal in de spits) kan de kosten voor het OV beperken, aangezien de kosten juist voor het drukke spitsvervoer het hoogst zijn omdat dan in een korte tijd veel mensen vervoerd moeten worden. Tegelijkertijd kunnen de relatief lege daluren gevuld worden met ouderen. Bij dit laatste punt moet wel worden opgemerkt dat het rijbewijsbezit ook onder ouderen toeneemt; de stijging van het aantal ouderen is echter nog groter, zodat dit per saldo gecompenseerd kan worden. Daarbij kan ingezet worden op doelgroepgericht vervoer, zoals servicelijnen die voorzieningen bedienen. Voor de kernen zonder regulier OV geldt onverminderd dat CVV als minimumvoorziening beschikbaar is. Met deze aspecten is hoofdvraag 1 beantwoord, namelijk wat de invloed van een krimpende en vergrijzende bevolking is op het draagvlak voor OV.

Voor wat betreft de voorzieningen geldt dat deze in het landelijk gebied al geruime tijd onder druk staan, waarbij in de kleinere kernen (tot 2000 inwoners) doorgaans nog slechts een of meerdere basisvoorzieningen aanwezig zijn: huisarts, basisschool, winkelvoorziening, dorps huis en OV-voorziening. In de hele kleine kernen, kleiner dan 500 á 1000 inwoners, zijn vaak helemaal geen voorzieningen meer aanwezig. De bewoners van deze kernen zijn daarmee vrijwel volledig op zichzelf aangewezen. Dit blijkt echter geen probleem te zijn: bewoners weten dit, kiezen hier vaak zelf voor en hebben ook geen mobiliteitsproblemen. Zij regelen zelf hun zaken zonder dat hier hulp van anderen voor nodig is. Een OV-ontsluiting in de vorm van collectief vraagafhankelijk vervoer is hier dan ook ruim voldoende.

Voor kernen groter dan circa 1000 inwoners geldt dit niet: dit zijn meer 'echte' dorpen die vroeger meer voorzieningen telden en ook bewoners van alle leeftijden kent. Hier is de achteruitgang van voorzieningen problematischer, en zijn de oplossingsrichtingen uit paragraaf 4.5 relevant: óf een verbeterde OV-bereikbaarheid (waar mogelijk een reguliere bus, servicebus of anders een verbeterd CVV-systeem), óf een slimme oplossing met meerdere voorzieningen onder één dak (multifunctioneel centrum, servicewinkel etc). Door deze combinatie wordt de levensvatbaarheid van voorzieningen vergroot, en dit zorgt ervoor dat de leefbaarheid op peil kan blijven. Ook kan hiermee een beperkte krimp in aantal inwoners worden opgevangen. Hiermee wordt ook hoofdvraag 2 beantwoord, namelijk hoe bewoners in het landelijk gebied gebruik kunnen blijven maken van voorzieningen.

## 5.2 - Aanbevelingen

De volgende aanbevelingen kunnen aan de hand van dit onderzoek gedaan worden:

- Verbeter het collectief vraagafhankelijk vervoer (CVV). Zoals uit paragraaf 3.3.2 is gebleken bevat het CVV-systeem nog diverse zwakke punten danwel verbetermogelijkheden, zoals de wirwar aan tariefsystemen, de matige beschikbaarheid van informatie, de vaak grote speling in de ophaaltijd etc. Dit draagt niet bij aan de aantrekkelijkheid en bruikbaarheid van het systeem, en zorgt er zelfs voor dat het als basisvoorziening niet voldoet. Immers, wat heb je aan een vervoerssysteem waarvan je niet weet hoe het werkt, of dat zo onbetrouwbaar is dat potentiële reizigers liever een ander alternatief zoeken? CVV als basisvoorziening vereist dus ook een basiskwaliteit. Combinatie danwel integratie met doelgroepvervoer, WMO-vervoer en dergelijke biedt hierbij veel perspectief, met name op het gebied van betaalbaarheid en doeltreffendheid.

- Zet in de kleine kernen sterker in op de realisatie van meerdere voorzieningen onder één dak, zodat de haalbaarheid en levensvatbaarheid vergroot kan worden. Hier zijn allerlei mogelijkheden voor, en door de jaren heen is er op dit vlak al veel geëxperimenteerd. Een gedetailleerd onderzoek naar de voor- en nadelen van de mogelijkheden is wellicht nuttig; enkele projecten zijn echter nog zodanig nieuw dat een evaluatie nog niet mogelijk is.

- Bestudeer de verdere mogelijkheden tot integratie van het CVV- en het doelgroepvervoer, met name in het landelijk gebied. De complexiteit van de verschillende vervoerssoorten, de vele proefprojecten die op dit terrein plaatsvinden en de vele financieringsstromen die aan dit vervoer ten grondslag liggen maken een eenvoudig inzicht vrijwel onmogelijk, dit is de reden waarom deze integratie in dit onderzoek grotendeels buiten beschouwing is gebleven. Een nadere studie waarin de verschillende soorten en proefprojecten in de provincie Groningen worden onderzocht zou hierbij van toegevoegde waarde kunnen zijn.

- Zet sterker in op OV-gebruik door ouderen. Hiermee kunnen de relatief lege daluren worden gevuld, tevens kan een deel van de ouderen (de qua mobiliteit kwetsbare groepen) hiermee meer vrijheid krijgen. Deze aanbeveling hangt samen met het verbeteren van het CVV, en met het toegankelijk maken van het OV voor mensen met beperkingen. Over niet al te lange tijd zijn de randvoorwaarden en faciliteiten aanwezig, daarna is een actieve stimulering op basis van de voordelen van het openbaar vervoer goed mogelijk.

- Hou de toekomstige demografische veranderingen in de gaten, met name op regionaal niveau, en speel hier op in door het actief opstellen van beleid. Veel gebieden zijn al begonnen met krimpen of staan aan de vooravond van krimp. Door hier tijdig beleid op te maken kan voorkomen worden dat men 'ineens' verrast wordt door onvoorziene ontwikkelingen. Voor het landelijk gebied betekent dat bijvoorbeeld dat er rekening gehouden wordt met een eventuele afname van het aantal OV-reizigers in bepaalde gebieden, of de toename van ouderen in bepaalde plaatsen, met bepaalde vervoerswensen.

# Literatuurlijst

## Schriftelijke bronnen:

- ABF, 2007a *Bijdrage POP Provincie Groningen - Discussienota Planning for decline*, ABF-research, Delft, april 2007
- ABF, 2007b *Bijdrage POP Provincie Groningen - Notitie Demografie*, ABF-research, Delft april 2007
- Annegarn, 2005 *Leefbaarheid van kleine kernen*; mr. drs I.A.I.J. Annegarn, Hoofddorp 2005
- Boedeltje en De Graaf, 2004 *Draagvlak nader bekeken - Een verkenning van het begrip draagvlak binnen interactief beleid op lokaal niveau vanuit een normatief en instrumenteel perspectief*; M. Boedeltje en L. de Graaf, Enschede/Utrecht, mei 2004
- Bruinsma e.a, 2002 *Mobiliteit en beleid*; Frank Bruinsma, Jouke van Dijk, Cees Gorter (red), Assen, 2002
- Buursink, J., 1985 *De dienstensector in Nederland*; J. Buursink, Assen 1985
- CBS, 2006 *Bevolkingskernen in Nederland opnieuw afgebakend*; Mathieu Vliegen, Niek van Leeuwen en Ferry Kerkvliet, Centraal Bureau voor de Statistiek, Voorburg/Heerlen, 6 februari 2006
- CBS / RPB, 2006 *Regionale bevolkings- en allochtonenprognose 2005-2025*, Den Haag 2006
- Connekt, 2000 *Synthese Bereikbaarheid - Hoofdlijnen*; B&A Groep Beleidsonderzoek & -Advies bv, in opdracht van Connekt; Delft, mei 2000
- CPB, 2004 *Naar een schokbestendig pensioenstelsel - verkenning van enkele beleidsopties op pensioengebied*; CPB no. 67, Den Haag, oktober 2004
- De Pater, 2002 *Denken over regio's*; B. de Pater, Bussum 2002
- Desjardins e.a, 2002 *Services, Social Cohesion, and Social Capital: A Literature Review*; Prepared by: Stefanie Desjardins, Greg Halseth, Patrice Leblanc, and Laura Ryser; University of Northern British Columbia en Université du Québec en Abitibi-Témiscamigue, 15 juli 2002
- ECMT, 2002 *Transport and ageing of the population*; Lissabon, 2002
- Flow resulting, 2005 *OV-visie provincie Fryslân (houtschoolschets) - resultaten uit het O Ventura*, Flow Resulting, 2005
- Frey, R.L., 2002 *Regional governance*, Wirtschaftswissenschaftliches Zentrum wwz, Universität Basel, 2002
- Mobycon / Goudappel Coffeng, 2007 *Bundeling doelgroepenvervoer, samenvatting tussenevaluatie*, Mobycon / Goudappel Coffeng, juni 2007
- H&S, 2005 *Vitaal platteland, vitale kleine kernen - Evaluatie in het kader van de Nota Ruimte*, H&S adviseurs en VU Amsterdam, Echt, september 2005
- Hägerstrand, 1970 *What about people in regional science? - Papers of the Regional Science Association*, nr. 24; T. Hägerstrand, 1970
- Harms / SCP, 2003 *Mobiel in de tijd*, Harms, SCP, 2003
- Harrington, 2000 *Gerontechnology, why & how?* T.L. Harrington, M.K. Harrington, Maastricht, 2000
- Hidding e.a., 2006 *Planning voor stad en land*, M. Hidding en A. v/d Brink, Bussum 2006

Hilbers en Verroen, 1993	<i>Het beoordelen van de bereikbaarheid van locaties</i> , TNO-Inro, Delft, 1993
Ilbery, 1998	<i>The geography of rural change</i> ; B. Ilbery (red), 1998
Immers en Stada, 2003	<i>Verkeers- en vervoersystemen – verplaatsingsgedrag, verkeersnetwerken en openbaar vervoer</i> ; Katholieke Universiteit Leuven, Prof. ir. L.H. Immers en ir. J.E. Stada; Leuven, april 2003
Jager, 2000	<i>De bereikbaarheid van het Groninger platteland met het openbaar vervoer</i> ; L.J. Jager, Rijksuniversiteit Groningen, oktober 2000
KpVV, 2005a	<i>Bereikbaarheid ontsloten</i> ; Kennisplatform Verkeer en Vervoer, Den Haag, oktober 2005
KpVV, 2005b	<i>Openbaar vervoer en doelgroepenvervoer - inventarisatie van de regelingen en verkenning van de mogelijkheden voor synergie in het doelgroepenvervoer</i> ; Kennisplatform Verkeer en Vervoer, Rotterdam, maart 2005
KpVV, 2006	<i>De halte als voordeur van het openbaar vervoer</i> , Kennisplatform Verkeer en Vervoer, Rotterdam, februari 2006
LVKK, 2006	<i>Toekomstvisie Landelijke vereniging voor kleine kernen, 2006-2012</i> ; Zelhem, 2006
Marshall, 1988	<i>Services and uneven development</i> . Oxford, 1988; Uit: <i>Services, Social Cohesion, and Social Capital: A Literature Review</i> ; Prepared by: Stefanie Desjardins, Greg Halseth, Patrice Leblanc, and Laura Ryser; University of Northern British Columbia en Université du Québec en Abitibi-Témiscamigue, 15 juli 2002
Ministerie van LNV, 2004	<i>Agenda voor een Vitaal Platteland - Inspelen op veranderingen</i> , Den Haag april 2004
Ministerie van V&W, 2001	<i>Evaluatie CVV (Collectief Vraagafhankelijk Vervoer) - Inventarisatie stand van zaken eind 2000</i> ; Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, mei 2001
Ministerie van VROM, 2001	<i>Balans ruimtelijke kwaliteit</i> , Den Haag 2001
Ministerie van VROM, 2006	<i>Nota Mobiliteit</i> , Ministerie van VROM, Den Haag 2006
Ministeries van VROM/LNV/ V&W/EZ, 2006	<i>Nota Ruimte - Ruimte voor ontwikkeling; Deel 4: tekst na parlementaire instemming</i> , Den Haag 2006
Ministerie van VWS, 2005	<i>Ouderenbeleid in het perspectief van de vergrijzing</i> ; Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, Den Haag 2005
Mobycon, 2007	<i>Kwaliteitsbeheer Regiotaxi Noord Groningen</i> , augustus 2007
MuConsult, 2006	<i>Openbaar Vervoer op het Platteland - Hoofdrapport</i> ; MuConsult B.V., Amersfoort, oktober 2006
NIDI, 2004	<i>Ontgroening, vergrijzing en andere 'kleuren' van de bevolking van Nederland, 1900-2050</i> ; G. Beets / NIDI, Bilthoven 2004
Pépin, 2000	<i>Les services de proximité en milieu rural québécois</i> ; Pépin, 2000 Uit: <i>Services, Social Cohesion, and Social Capital: A Literature Review</i> ; Prepared by: Stefanie Desjardins, Greg Halseth, Patrice Leblanc, and Laura Ryser; University of Northern British Columbia en Université du Québec en Abitibi-Témiscamigue, 15 juli 2002
POZW, 2000	<i>Voorzieningen in dorpen in Groningen</i> ; Provinciaal Ontwikkelingsinstituut Zorg en Welzijn Groningen (POZW), 2000
Provincie Groningen, 1987	<i>Openbaar vervoer op maat</i> ; Provincie Groningen, 1987

Provincie Groningen, 1998	<i>Openbaar vervoer in beweging</i> , provincie Groningen 1998
Provincie Groningen, 2004	<i>Beleidsplan Welzijn 2005-2008 - Wel(en)levend Groningen</i> , Provincie Groningen, december 2004
Provincie Groningen, 2006a	<i>Provinciaal Omgevingsplan POP 2</i> ; Provincie Groningen, juli 2006
Provincie Groningen, 2006b	<i>Startnotitie: 'Op weg naar een nieuw POP'</i> , Provincie Groningen, 2006
Provincie Groningen, 2007	<i>Omgevingsbalans</i> , Provincie Groningen, januari 2007
Provincie Zuid-Holland, 2003	<i>Nota Evaluatie Collectief Vraagafhankelijk Vervoer</i> , Provincie Zuid-Holland, Den Haag 2003
Regioplan, 2007	<i>Onderzoek bundeling doelgroepenvervoer, synergie, kosten en kwaliteit</i> , Regioplan en MuConsult, Amsterdam, april 2007
RPB, 2004	<i>Winkels op loopafstand van de woning</i> , RPB 2004 (via website RPB)
RPB, 2006a	<i>Krimp en ruimte - Bevolkingsafname, ruimtelijke gevolgen en beleid</i> ; Frank van Dam, Carola de Groot, Femke Verwest; Ruimtelijk Planbureau, Den Haag, 2006
RPB, 2006b	<i>In 2006 meer alleenstaanden buiten de grote stad</i> , persbericht RPB, 29 november 2006
RWS/AVV, 2006	<i>Trends in mobiliteit 2005</i> , Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer en Ministerie van Verkeer en Waterstaat, november 2006
Schoemaker, 2002	<i>Samenhang in vervoer- en verkeerssystemen</i> , Bussum, 2002
Scheu, G, 2000	<i>Verelendung der westdeutschen Großstädte - Finanzielle Handlungsspielräume der kreisfreien Großstädte in den alten Bundesländern Mitte der 90er Jahre und Erklärungsansätze</i> ; Mannheim, 2000
SCP, 1997	<i>Maatschappelijke en individuele determinanten van autogebruik</i> , SCP, Rijswijk 1997
SCP, 2002	<i>Zekere banden</i> ; SCP, Den Haag, juni 2002
SCP, 2006	<i>Thuis op het platteland</i> , Sociaal Cultureel Planbureau, Den Haag januari 2006
SMO, 1995	<i>Verkeerschaos en vervoershonger; perspectief op mobiliteit</i> , SMO, Den Haag, 1995
SNN, 2001	<i>Bereikbaarheidsprofiel Noord-Nederland - eerst A van Aansluiten</i> ; SNN, februari 2001
SWOV, 2005	<i>Ouderen in het verkeer; Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid</i> , Leidschendam, juli 2005
Tacken & Caso, 1998	<i>Elderly and outdoor mobility in a Dutch new town: Zoetermeer-Meerzicht</i> , TRAIL, Delft 1998
Van Bommel, 1984	<i>Voorzieningen in landelijke gebieden - een sociaal-geografisch onderzoek in Zuidwest-Friesland</i> ; A. van Bommel, Utrecht 1984
Van Dam, 1995	<i>Meer voor minder; schaalverandering en bereikbaarheid van voorzieningen in landelijke gebieden in Nederland</i> , F. van Dam, Utrecht 1995
Van Kempen, 2005	<i>Schaalvergroting in de kleine kernen - de effecten van schaalvergroting in de kleine kernen en de bereikbaarheid van basisvoorzieningen voor senioren</i> , Nijmegen, juli 2005
Van der Stoep en Kee, 1997	<i>De menselijkheid van het mobiliteitssysteem</i> , Tijdschrift Vervoerwetenschap 1/97, Stichting NEA, Rijswijk 1997

Van Wee & Dijst, 2002	<i>Verkeer en Vervoer in hoofdlijnen</i> ; Bert van Wee, Martin Dijst, Bussum, 2002
Veldkamp, 2004	<i>Vergrijzing in Nederland</i> ; Bureau Veldkamp, Amsterdam juni 2004
Verheijdt, 2002	<i>Creativiteit maakt openbaar vervoer op platteland mogelijk</i> ; P. Verheijdt, MoveVisie, Zwolle 2002
Vervoerregio Groningen, 1993	<i>Openbaar vervoer met visie - een kijk op het personenvervoer in de vervoerregio Groningen in 2010</i> ; Stuurgroep Vervoerregio Groningen, 1993
VNG, 2000	<i>Praktische stappen voor CVV</i> , VNG Uitgeverij, 2000

### Artikelen:

Aa en Hunze, 2007	"Gemeente Aa en Hunze start binnenkort met virtuele dienstverlening", website Aa en Hunze, 01-10-2007 ( <a href="http://www.aaenhunze.nl/content.jsp?objectid=33744">http://www.aaenhunze.nl/content.jsp?objectid=33744</a> )
Dagblad van het Noorden, 2006	"Dorpshuizen vechten om hoofd boven water te houden", Dagblad van het Noorden 9-10-2006 ( <a href="http://www.vriendenvanhetplatteland.nl/Nieuws.asp?ID=5342">http://www.vriendenvanhetplatteland.nl/Nieuws.asp?ID=5342</a> )
Het Financieele Dagblad, 2007	"Hulp voor winkeliers in kleine kernen", Het Financieele Dagblad 23-7-2007 ( <a href="http://www.vriendenvanhetplatteland.nl/Nieuws.asp?ID=6678">http://www.vriendenvanhetplatteland.nl/Nieuws.asp?ID=6678</a> )
Provincie Drenthe, 2005	"Provincie geeft 1,8 miljoen voor ontwikkeling multifunctionele dienstencentra in dorpen", website Provincie Drenthe, 25-2-2005 ( <a href="http://drenthenieuws.rovecom.nl/nieuwsitem.asp?fNewsID=832">http://drenthenieuws.rovecom.nl/nieuwsitem.asp?fNewsID=832</a> )
Multifunctionele dienstencentra Provincie Groningen (C&W), 2007	"Bijdrageregeling voor investeringen en multifunctionele gebouwen 2004-2007" ( <a href="http://www.provinciegroningen.nl/welzijnencultuur/welzijn/multifunctionele_centra">http://www.provinciegroningen.nl/welzijnencultuur/welzijn/multifunctionele_centra</a> )

### Websites:

Arriva	<a href="http://www.arriva.nl">http://www.arriva.nl</a>
Bevolkingsdaling	<a href="http://www.bevolkingsdaling.nl">http://www.bevolkingsdaling.nl</a>
Centraal Bureau voor de Statistiek	<a href="http://www.cbs.nl">http://www.cbs.nl</a> (tevens het programma StatLine op deze website)
Dorpspunt	<a href="http://www.dorpspunt.nl">http://www.dorpspunt.nl</a>
Kulturhus	<a href="http://www.kulturhus.nl">http://www.kulturhus.nl</a>
Ministerie van OCW	<a href="http://www.minocw.nl">http://www.minocw.nl</a>
Multifunctionele dienstencentra (algemeen)	<a href="http://multifunctioneledienstencentra.nl">http://multifunctioneledienstencentra.nl</a> (Expertteam MFD)
OV-bureau Groningen-Drenthe	<a href="http://www.ovbureau Groningendrenthe.nl">http://www.ovbureau Groningendrenthe.nl</a>
Provincie Groningen	<a href="http://www.provinciegroningen.nl">http://www.provinciegroningen.nl</a>
RIVM	<a href="http://www.rivm.nl">http://www.rivm.nl</a>
Ruimtelijk Planbureau	<a href="http://www.rpb.nl">http://www.rpb.nl</a>
Servicewinkel	<a href="http://www.deservicewinkel.nl">http://www.deservicewinkel.nl</a>
9292 Reisinformatie	<a href="http://www.9292ov.nl">http://www.9292ov.nl</a>

### Interviews:

Werner, 2008	Interview met dhr. Hans Werner, OV-bureau Groningen-Drenthe, dd. 31-1-'08
--------------	---