



rijksuniversiteit
groningen

faculteit ruimtelijke
wetenschappen

Ruimte voor bereikbaarheid: van stad tot ommeland

A photograph of a train crossing a bridge over a canal. The train is white and orange. The bridge is made of brick and has a metal railing. The canal is in the foreground. In the background, there are houses and a church spire. A silhouette of a city skyline is overlaid on the image.

Taede Tillema

Ruimte voor bereikbaarheid: van stad tot ommeland

Rede
uitgesproken bij de aanvaarding van
het ambt van bijzonder hoogleraar Transportgeografie aan de
Rijksuniversiteit Groningen op dinsdag 26 februari 2019
door
Taede Tillema



rijksuniversiteit
groningen

faculteit ruimtelijke
wetenschappen

Colofon

Uitgave

© Taede Tillema, februari 2019

Grafische verzorging

Imre Veen – Rijksuniversiteit Groningen

Druk

Zalsman Groningen B.V.

Leden van het College van Bestuur, zeer geachte aanwezigen,

Welkom bij deze plechtigheid en veel dank voor uw komst. Het doet me veel genoegen dat ik vandaag officieel, in aanwezigheid van u allen, het ambt van bijzonder hoogleraar Transportgeografie aan de Rijksuniversiteit Groningen mag aanvaarden.

In het komende half uur wil ik u meenemen in de wereld van transport, meer specifiek de bereikbaarheid, en de wisselwerking met de fysieke ruimte waarin we leven, oftewel 'de geografie'. Ik betoog dat we ons in Nederland al een tijd lang sterk richten op stedelijke gebieden en de bijbehorende verkeers- en vervoersproblemen, en dan vooral de files. Tegelijkertijd is er minder aandacht voor gebieden buiten de stad, hoewel daar nog steeds veel mensen wonen, allemaal met hun eigen bereikbaarheid en mobiliteitspatronen en bijbehorende uitdagingen. De komende jaren wil ik mij binnen mijn leerstoel dan ook graag meer richten op onderzoek naar bereikbaarheid buiten steden, het zogenaamde ommeland. Vandaar de titel voor mijn oratie: "Ruimte voor bereikbaarheid: van stad tot ommeland".

1. Files en een transportgeografisch perspectief: Ruimte voor bereikbaarheid

Files

Na enige jaren van relatieve stilte tijdens de economische crisis, is de file weer helemaal terug. Wekelijks zien we berichten in de media over recordfiles en over de daaraan verbonden economische schade. Tijd is immers geld. Daarnaast horen we dagelijks de filemeldingen op de radio. Over file praten is daarmee bijna net zo populair als het dagelijkse praatje over het weer. En dit is begrijpelijk. Zo nemen de files op het Nederlandse hoofdwegennet de laatste jaren weer snel toe. En als we naar de nabije toekomst kijken is het beeld niet veel rooskleuriger. Integendeel. Zo verwacht het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid tot en met 2023 een toename van het reistijdverlies op het hoofdwegennet met 35 procent (KiM, 2018).

De bredere maatschappelijke kosten van verkeer

Zonder te willen afdoen aan het probleem, ... bijna niemand vindt het namelijk leuk om in de file te staan ..., wil ik het wel in een breder perspectief plaatsen. Naast een goede doorstroming spelen namelijk ook andere zaken een belangrijke rol in het verkeer- en vervoerbeleid in Nederland (IenM, 2012). Denk hierbij aan het milieu en aan verkeersveiligheid. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid maakt jaarlijks een inschatting van hoeveel de files ons kosten, maar raamt ook de milieu- en verkeersveiligheidskosten (KiM, 2017). In 2016 bedroegen de maatschappelijke kosten door files en vertragingen op het Nederlandse hoofdwegennet ongeveer 3 tot 4 miljard euro¹. Dit is vergelijkbaar met een half procent van ons bruto binnenlands product, het bbp. Dit is natuurlijk allerminst een gering bedrag. Echter, ... de kosten voor geluidsoverlast en



Foto 1: Files in een perspectief (Bron: Tineke Dijkstra Fotografie)

luchtvervuiling door het verkeer bedroegen in vergelijking maar liefst 8 miljard euro (KiM, 2017). En de totale kosten van verkeersonveiligheid bedroegen in datzelfde jaar afgerond zelfs tussen de 13 en 16 miljard euro. Dit is ruim vier keer zo hoog als de filekosten. Dit toont aan dat files duur zijn, maar tegelijkertijd minder duur dan sommige andere aan verkeer gerelateerde effecten.

Een transportgeografisch perspectief op files: ruimte voor bereikbaarheid

Mijn leerstoel richt zich op transportgeografie, oftewel de onderlinge beïnvloeding van mobiliteit en de ruimte om ons heen. Een dergelijk ruimtelijk insteek plaatst reistijdverliezen door files ook in perspectief. We verplaatsen ons vooral omdat we willen deelnemen aan activiteiten die ruimtelijk verspreid liggen en niet omdat we per se willen reizenⁱⁱ. Zo wonen we op de ene plek en werken we op de andere. Ook verplaatsen we ons om boodschappen te doen, te winkelen, familie te bezoeken en om

gewoon lekker een dagje weg te gaanⁱⁱⁱ (Wegener & Fürst, 1999; Bertolini, 2009).

Het begrip bereikbaarheid neemt een centrale rol in binnen de transportgeografie^{iv} (Dijst, 1995; Geurs & van Wee, 2004). Het gaat daarbij om de mogelijkheid om voorzieningen binnen een bepaalde ‘reisweerstand’ te bereiken. Die weerstand kan daarbij worden uitgedrukt in afstand, reistijd of reiskosten. Deze ruimtelijke visie op bereikbaarheid draait in feite om de zogenoemde nabijheid van voorzieningen. Dit is een ander perspectief dan bereikbaarheid puur en alleen uitgedrukt in reistijd of files. Een voorbeeld kan dit verschil verduidelijken.

Wanneer we het ommeland van Groningen bijvoorbeeld vergelijken met de regio Amsterdam, waar is de bereikbaarheid dan het hoogst? Wanneer we ons puur richten op reistijdverlies als indicator voor bereikbaarheid dan is de bereikbaarheid in het ommeland van Groningen groter. We rijden overal gemakkelijk naartoe. Afgezien van vertraging in en rond de stad zelf, is er weinig reistijdverlies in het ommeland. Maar als we juist kijken naar de hoeveelheid banen en voorzieningen die binnen een bepaalde afstand of reistijd kunnen worden bereikt, dan is de regio Amsterdam, ondanks de files, nog steeds beter bereikbaar. Een integrale transportgeografische blik zorgt dus voor enige nuancering van het concept file. De reistijd is namelijk niet het enige belangrijke aspect dat de bereikbaarheid beïnvloedt. Juist ook het aantal voorzieningen en de ruimtelijke spreiding daarvan is van belang.

Transportplanning: van sectorale focus op reistijd naar een meer integraal perspectief

Maar hoe zit dat nu precies in het verkeer- en vervoerbeleid? Zien we ook daar een dergelijk transportgeografisch perspectief terug? Dat was zeker niet zo vanaf het begin van de massamotorisatie in de vorige eeuw. In de jaren zestig en zeventig bijvoorbeeld was het infrastructuurbeleid vooral gericht op de zogenoemde ‘*predict and provide*’ – benadering, waarbij

eerst verkeer- en vervoermodellen werden gebruikt om de mobiliteitsgroei te voorspellen, waarna infrastructuur werd aangelegd om deze groei aan te kunnen (Owens, 1995; Bertolini, 2009, Busscher *et al.*, 2015). Het beleid richtte zich daarmee vooral op het accommoderen van de vervoersvraag door het faciliteren van snelle verbindingen met de auto.

Het groeiende autoverkeer droeg echter ook bij aan schadelijke effecten, zoals zure regen en doorsnijding van natuurgebieden. Onder invloed van een groeiend milieubesef kenmerkten de jaren tachtig en negentig zich vervolgens door een zogenoemde '*predict and prevent*'- benadering. Doel hierbij was om het autogebruik te ontmoedigen en om schonere alternatieve vervoerwijzen, zoals het openbaar vervoer, te stimuleren. Deze benadering ging daarbij echter wel voorbij aan hoe belangrijk mobiliteit inmiddels was geworden zowel voor het welzijn van huishoudens als voor het functioneren van onze economie (Bertolini, 2009).

Maar waar zitten we nu, anno 2019, precies? Dat is niet makkelijk te duiden. Sinds de eeuwwisseling is er steeds meer aandacht gekomen voor meer inclusieve en integrale perspectieven, waarbij steeds meer onderwerpen op de agenda zijn gekomen. Naast een goede doorstroming zijn onderwerpen als verkeersveiligheid en duurzaamheid belangrijker geworden. En gegeven de klimaatverandering geldt hetzelfde voor CO₂-reductie en voor adaptief beleid (Storm *et al.*, 2013). De laatste jaren zien we ook een toenemende aandacht voor gezondheid, waarbij actieve vervoermiddelen zoals lopen en fietsen steeds populairder zijn geworden. En daarnaast wint het onderwerp van 'rechtvaardigheid in verkeer en vervoer' aan belang (Martens, 2017).

Ook gebeurt er steeds meer op het gebied van ruimtelijke inpassing en inbedding van infrastructuur (Arts, 2007; Heeres, 2017; Hamersma, 2017). Gebiedsgerichte wegenplanning is een mooi voorbeeld daarvan net als de zogeheten multimodale knooppuntontwikkeling, of in het Engels *Transit*

Oriented Development genoemd. Het idee hierbij is om in hogere dichtheden te bouwen rondom stations om zo extra vraag te bewerkstelligen en om een alternatief te bieden voor de auto (Ewing & Cervero, 2010; Tillema & Jorritsma, 2016). Deze aanpak beoogt om meerdere vervoerwijzen zo goed mogelijk op elkaar aan te laten sluiten (MinBZK, 2018). Denk hierbij aan de ontwikkeling van voldoende fietsenstallingen bij stations. Een ander voorbeeld zijn de *Park & Ride* voorzieningen, waar de auto tegen gunstig tarief aan de rand van stad kan worden geparkeerd en waarbij de gebruiker vervolgens eenvoudig op de bus kan overstappen om zo de stad in te rijden^v.

Bereikbaarheid en toenemende aandacht voor rechtvaardigheid

Een transportbeleid dat meer zou redeneren vanuit een ruimtelijk perspectief op bereikbaarheid dan vanuit een focus op reistijdverlies past beter bij het meer integrale planningsperspectief waar we de laatste jaren naar toe werken. Zo kan een grotere ruimtelijke dichtheid, waarbij voorzieningen dichter bij elkaar zitten, zorgen voor een hogere vervoersvraag en dus voor een beter functionerend openbaar vervoersysteem. Daarnaast zorgen kortere afstanden ervoor dat fietsen en lopen een interessant alternatief worden voor de auto (Ewing & Cervero, 2010). Dit is goed voor zowel duurzaamheid als gezondheid.

Ondanks deze ontwikkeling richting integraliteit is de traditionele focus op vermindering van files zeker niet weg. In een zoektocht naar de redenen hiervoor verkent Karel Martens in zijn boek *‘Transport Justice’*, de noties van rechtvaardigheid die ten grondslag liggen aan de verkeers- en vervoersplanning (Martens, 2017). Een belangrijk impliciet uitgangspunt is de zogenaamde *‘gelijkheid van snelheid’*. Kortom: iedereen heeft recht op een ongehinderde snelheid via de weg. Deze focus leidt volgens Martens juist tot een toename van ongelijkheid. Wanneer we vooral gelijke reissnelheden nastreven en ons bijvoorbeeld niet richten op een bepaald minimaal bereikbaarheidsniveau van voorzieningen^{vi}, dan versterken we ongelijkheid, bijvoorbeeld tussen mensen die wel of niet over een auto

beschikken, maar ook de ongelijkheid tussen gebieden. Zo zorgt een focus op filebestrijding ervoor dat al beter bereikbare stedelijke regio's, met veel voorzieningen, zoals de Randstad, nog beter bereikbaar worden dan gebieden met minder voorzieningen. Hierdoor kunnen verschillen tussen stad en ommeland verder toenemen. Op deze ruimtelijke ongelijkheid^{vii} wil ik mij nu verder richten.

2. Ruimtelijke ongelijkheid? Van stad tot ommeland

Ruimtelijke ongelijkheid: stad en ommeland

Dames en heren..., steden zijn hot. In 2008 woonden wereldwijd voor het eerst meer mensen binnen dan buiten de stad (UNFPA, 2007). Binnen de Europese Unie leeft nu zo'n 40 procent van de mensen in de stad, ongeveer 30 procent in meer landelijke gebieden en de rest, ook zo'n 30 procent in grotere plaatsen en voorsteden (ESPON, 2018). En voorspellingen wijzen op een verdere toename van wonen in de stad^{viii}.

Maar wat maakt steden zo aantrekkelijk? Steden vormen een brandpunt van economische, sociale en culturele activiteiten. Talentvolle ondernemende mensen en bedrijven zitten daar dichtbij elkaar, concurreren en leren van elkaar. Er ontstaan zogenaamde agglomeratievoordelen^{ix} waardoor steden steeds productiever worden (Glaser, 2012; PBL, 2016; Steenbekkers *et al.*, 2017).

Het rurale gebied, ... ik duid dit verder aan als het 'ommand', is de tegenpool van de stad. Steden en ommeland zijn echter niet onafhankelijk, maar functioneel met elkaar verbonden. Zo reizen veel jongeren vanuit de regio naar de stad om daar onderwijs te volgen. Daarnaast pendelen forensen naar steden om daar te werken (Hornis, 2013).

Er bestaat ook niet één type stad of ommeland. Tussen het dunbevolkte ommeland en dichtbevolkte steden bevinden zich zogenaamde peri-urbane gebieden, die traditioneel binnen de invloedssfeer van de stad vallen (Hornis, 2013). Door de tijd heen zijn de vervoersrelaties complexer geworden. Stad en ommeland zijn vaak samengesmolten tot één stadsgewest^{x,xii}. Voor huishoudens is de woning daarbij de centrale plek van waaruit zij zowel binnen als buiten het stadsgewest activiteiten ondernemen. Ze bewegen zich daarbij niet per se volgens klassieke patronen, zoals bijvoorbeeld wonen in het ommeland en werken in de stad. Ook omgekeerde pendel en allerlei patronen kriskras door de ruimte

vinden plaats. Deze complexiteit is verder toegenomen door de opkomst van de informatie- en communicatietechnologie. Denk hierbij aan toegenomen mogelijkheden om over grote afstanden nieuwe contacten te leggen en te onderhouden (Tillema *et al.*, 2010).



Foto 2: Het Ommeland met de stad Groningen in silhouet

Stad en ommeland zijn dus met elkaar verweven met elk hun eigen positieve punten maar ook uitdagingen. Zo hebben stedelijke gebieden vaker te maken met files, schadelijke emissies en hoge huizenprijzen terwijl in het dunbevolkte ommeland het openbaar vervoer, en de bereikbaarheid van basale voorzieningen, onder druk staan.

Toch is er vaak meer aandacht voor stedelijke gebieden, zoals de Randstad, dan voor het ommeland. Dit geldt ook voor het verkeer- en vervoersbeleid van de afgelopen decennia. En dat terwijl bijna 5 miljoen Nederlanders in gebieden wonen die door het Centraal Bureau voor de Statistiek worden aangeduid als weinig of niet stedelijk^{xiii} (CBS Statline, 2019; Steenbekkers *et al.*, 2017). Volgens Rijksbouwmeester Floris Alkemade is sprake van een

stelselmatige onderschatting van gebieden buiten de stad^{xiii}. Mathijs Bouman, econoom en journalist bij het programma Nieuwsuur, becijfert verder dat Nederland zonder de vier grote steden^{xiv} bijvoorbeeld nog steeds een middelgrote speler in Europa is met een bbp dat net groter is dan dat van België (Bouman, 2018). Het is dan toch een beetje gek dat we ons eigenlijk primair richten op de grote stedelijke centra en veel minder op de gebieden daarbuiten, ook als het om bereikbaarheid gaat.

Een deel van vooral het ommeland krijgt de komende jaren te maken met een krimpende bevolking. Zo is de verwachting dat in 2030 één op de vijf Nederlandse gemeenten minder inwoners heeft dan nu (CBS, 2016a). Eén op de vijf gemeenten met bevolkingsdaling,... dat is een fors aantal. Zelf ben ik opgegroeid in een plaats die al jaren te maken heeft met bevolkingskrimp, namelijk Delfzijl. De gevolgen daarvan zijn goed te zien. Veel jongeren zijn vanwege studie of werk vertrokken. In de afgelopen 20 jaar is het inwonertal van Delfzijl met zo'n 20 procent afgenomen. Dat is veel. Maar voor 30 tot 40 jarigen bedraagt deze afname zelfs bijna 50 procent (CBS Statline, 2019). Ik behoor tot deze categorie die is vertrokken. Zo'n demografische verandering laat ingrijpende sporen na, ook ruimtelijk gezien. Zo zijn scholen en hele flats gesloopt. Ook mijn eigen basisschool, de Noorderkroon, en zelfs de buurt waar die zich bevond is verdwenen. Een dergelijke grootschalige verandering, hoewel misschien noodzakelijk, geeft een gevoel van verlies. Hoewel Delfzijl een vitale plaats is en ook mooie voorbeelden van herontwikkeling kent, zoals een opgeknapt winkelcentrum, moeten we wel oppassen dat bevolkingskrimp uiteindelijk de leefbaarheid niet al te veel aantast.



Foto 3: Vroeger en nu. *Boven:* basisschool de Noorderkroon (Bron: Frits Huizen), Delfzijl. *Onder:* herontwikkeling; zelfde plek anno 2019

Sinds mijn jeugd in Delfzijl heb ik in meerdere grote Nederlandse steden gewoond en heb ik verschillen tussen stad en ommeland en groei en krimp zelf kunnen ervaren. Dergelijke ruimtelijke en demografische verschillen hebben hierdoor steeds meer mijn interesse gekregen. Vandaar de keuze om me in mijn onderzoek de komende jaren te richten op de bereikbaarheid van het ommeland^{xv}. Daarbij wil ik specifiek aandacht besteden aan de invloed van ruimtelijke en sociaaleconomische transformaties op de bereikbaarheid en op mobiliteitspatronen. Denk bij dergelijke transformaties aan verschillen tussen gebieden met bevolkingskrimp en bevolkingsgroei. Daarnaast wil ik kijken naar de invloed van innovaties in mobiliteit. Voorbeelden hiervan zijn de elektrische fiets, meer vraaggestuurde openbaar vervoer systemen, en niet

te vergeten ... zelfrijdende voertuigen (Tillema *et al.*, 2015, 2017). Dergelijke innovaties kunnen het reisgedrag in tijd en ruimte beïnvloeden maar kunnen ook invloed hebben op locatiekeuzes en uiteindelijk op de leefbaarheid en het welzijn van mensen (Gross-Fengels & Fromhold-Eisebith, 2018). Met deze insteek sluit ik vanuit een transportgeografisch perspectief aan bij het overkoepelende onderzoeksthema van de Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen, namelijk: *'towards wellbeing, innovation and spatial transformation'*.

Even samenvattend.... tot nu toe heb ik in mijn verhaal betoogd dat in Nederland maar ook daarbuiten al een tijd lang veel aandacht is voor stedelijke gebieden en de bijbehorende verkeers- en vervoersproblemen. Tegelijkertijd is er minder aandacht voor de bereikbaarheid en mobiliteitspatronen in het ommeland. En daar wil ik me op richten. In het laatste gedeelte van mijn oratie ga ik in op de volgende thema's:

- De bereikbaarheid en de mobiliteit in het ommeland en...
- De onderzoeksagenda voor de komende tijd.

3. Het ommeland: bereikbaarheid van voorzieningen en mobiliteit

Bereikbaarheid van voorzieningen

Buiten de stad is de afstand tot veel dagelijkse voorzieningen beduidend groter dan in de stad. Dit is helemaal het geval wanneer de plaats een afgelegen ligging heeft (Steenbekkers & Vermeij, 2013; Huigen, 1986). Bij dagelijkse voorzieningen gaat het bijvoorbeeld om de supermarkt, bakker, slager of de groentewinkel. Binnen een straal van drie kilometer kan een stedeling uit twaalf supermarkten kiezen, een bewoner van een groot dorp uit bijna vier, terwijl een inwoner van een klein dorp de keuze heeft uit maar anderhalve supermarkt. Die zijn tegelijkertijd vaak klein en duur, waardoor de dichtstbijzijnde supermarkt zeker niet altijd de voorkeur geniet (Steenbekkers & Vermeij, 2013, p.180).

Door schaalvergroting kan de bereikbaarheid van voorzieningen verder onder druk komen te staan. Zo daalde het aantal basisscholen de afgelopen jaren in veel ommelanden en vestigden huisartsen zich vaker in een groepspraktijk in grotere dorpen. In kleine afgelegen dorpen liggen voorzieningen vaak nog weer verder weg dan in andere dorpen (Steenbekkers & Vermeij, 2013; p. 18).

Daarnaast kan bevolkingskrimp ervoor zorgen dat voorzieningen verder onder druk komen te staan (Tillema *et al.*, 2019)^{xvi}. En wanneer ergens steeds minder mensen wonen heeft dit vervolgens ook een negatieve invloed op de financiën van lokale overheden. Hierdoor zijn er minder middelen om de gevolgen van bevolkingskrimp tegen te gaan (Elshof & Bailey, 2015). De vraag is natuurlijk hoe erg dit verlies aan voorzieningen is en in hoeverre het de bereikbaarheid en uiteindelijk de leefbaarheid van gebieden beïnvloedt (Christiaanse *et al.*, 2016)^{xvii}.

Mobiliteit

De langere afstanden in het Nederlandse ommeland zorgen er voor dat mensen afhankelijker worden van de kwaliteit van vervoersmogelijkheden om voorzieningen te bereiken. De auto, als flexibel en snel vervoermiddel, kan daarbij gemakkelijk langere afstanden tot voorzieningen compenseren. We zien dan ook een hoger autobezit in huishoudens buiten de stad (Steenbekkers & Vermeij, 2013, p. 189). Vooral inwoners die geen toegang hebben tot een auto kunnen echter kwetsbaar zijn. Een kleine tien procent van de bewoners in kleine afgelegen dorpen in het Nederlandse ommeland woont in zo'n huishouden zonder auto (Steenbekkers & Vermeij, 2013^{xviii}; MuConsult, 2006). Deze mensen zijn afhankelijk van andere alternatieven, zoals van vrienden of familielieden met wie ze mee kunnen rijden, of ze zijn afhankelijk van het openbaar vervoer (ESPON, 2018).

Maar juist het openbaar vervoer heeft het moeilijk in het ommeland (Zijlstra *et al.*, 2018). Door de lage vervoersvraag rijden bussen hier minder frequent en minder vaak in de avond en in het weekend. Soms verdwijnen buslijnen zelfs helemaal en zijn bewoners aangewezen op kleinschalige initiatieven zoals de belbus of de hubtaxi. Deze diensten zetten mensen tegen een vergoeding en op afspraak af bij een halte of station voor het reguliere openbaar vervoer. Vooral bewoners die zich over langere afstand willen verplaatsen, en waar de fiets geen alternatief is, kunnen hiervan hinder ondervinden. Het gaat hierbij vaak om jongeren, ouderen en mensen met een laag inkomen of zonder werk (Jorritsma *et al.*, 2018; Higgs & Langford 2013; Milbourne & Kitchen 2014; Martens, 2017). Mensen uit dergelijke groepen kunnen zelfs een zekere mate van mobiliteitsarmoede ervaren waardoor ze minder makkelijk kunnen deelnemen aan activiteiten (Jorritsma *et al.*, 2018; Jeekel, 2018)^{xix}. Dit kan uiteindelijk het persoonlijk welzijn beïnvloeden.



Foto 4: Trein tussen Appingedam en Loppersum

Enigszins tegen de verwachting in zorgt de grotere afstand tot voorzieningen en het hogere autobezit er niet echt voor dat inwoners van rurale gebieden aantoonbaar meer kilometers afleggen dan stedelingen (Steenbekers & Vermeij, 2013, p.192 p.193). Specifiek voor rurale krimpgebieden zien we overigens wel dat het aantal afgelegde kilometers per inwoner de laatste jaren licht is toegenomen^{xx}. Dit terwijl in de rest van Nederland, oftewel de ‘groeigemeenten’, juist sprake is van een kleine afname in afgelegde kilometers. Als deze trend zich doorzet zal ook de totale mobiliteit per inwoner in krimpgebieden op den duur hoger komen te liggen dan in andere gebieden (Tillema *et al.*, 2019)^{xxi}.

4. Agenda: onderzoekopgaven, insteek en organisatie

De vraag is natuurlijk hoe erg dergelijke afstandstoenames uiteindelijk zijn? Beïnvloedt het de leefbaarheid op een negatieve manier? En neemt hierdoor het welzijn van bewoners af? Zijn er ook betaalbare mobiliteitsoplossingen die de bereikbaarheid van mensen zonder auto kunnen verbeteren? En welke parallellen en relaties bestaan er tussen stad en ommeland? Dergelijke vragen brengen mij bij drie belangrijke onderzoekopgaven voor de komende jaren.

1. *Beleving en percepties van bereikbaarheid*

De eerste richt zich op de beleving en percepties van bereikbaarheid^{xxii}. Zelfs wanneer afstanden in het ommeland toenemen is het zoals ik aangaf de vraag hoe erg dit is. Uiteindelijk is de perceptie of beleving van bereikbaarheid van voorzieningen veel bepalender voor de vraag of bewoners een probleem ervaren dan de objectief gemeten afstand. Daarom wil ik binnen de leerstoel komende jaren meer inzicht krijgen in deze perceptie van bereikbaarheid, hoe deze varieert voor verschillende bewoners en gebieden in het ommeland en in hoeverre zelfselectie^{xxiii} een rol speelt. Dit geeft een beeld welke type bewoners, zoals ouderen of juist jongeren, wel of geen probleem ervaren en hoe dit ook verschilt tussen regio's. Denk hierbij aan ruimtelijke en culturele verschillen tussen en ook binnen rurale gebieden in bijvoorbeeld Groningen en Zeeland^{xxiv}.

Een specifieke casus die ik daarbij onder de loep wil nemen zijn de rurale krimpgebieden. Voorzieningen staan hier sterker onder druk dan in gebieden waar de bevolking niet afneemt. In de verschillende krimpgebieden kunnen gevoelens van verlies en achteruitgang de perceptie van bereikbaarheid beïnvloeden. In hoeverre dat het geval is wil ik graag onderzoeken.

Hierbij wil ik ook kijken naar de vraag in hoeverre bereikbaarheidsveranderingen iets zeggen over de ervaren leefbaarheid in het ommeland

en het welzijn van bewoners. Speelt bereikbaarheid daarbij een grote of slechts een beperkte rol^{xxv}?

2. Slimme en innovatieve mobiliteitsoplossingen

De volgende onderzoeksopgave richt zich op slimme^{xxvi} en innovatieve mobiliteitsoplossingen. Wanneer bekend is welke typen bewoners kwetsbaar zijn en welke bereikbaarheidsproblemen ze ervaren dan kan ook gericht worden gezocht naar efficiëntere doelgroepspecifieke mobiliteitsoplossingen. Ik wil daarbij onderzoeken hoe huidige maatwerkoplossingen door bewoners worden ervaren en welke alternatieven zij zien. De toenemende virtuele mogelijkheden door internet, kunnen daarbij als alternatief dienen voor sommige fysieke reizen (Tillema *et al.*, 2010; Milbourne & Kitchen, 2014). Denk daarbij bijvoorbeeld aan een doktersconsult via de tablet of het via internet bestellen van je boodschappen^{xxvii}.

Een mobiliteitstrend in rurale gebieden is het ontwikkelen van frequent openbaar vervoer met minder stops. Dit is goedkoper dan een fijnmazig openbaar vervoersysteem^{xxviii}. Doordat haltes hierdoor verder uit elkaar liggen nemen afstanden tot het openbaar vervoer toe (zie ook Bakker, 2018). Interessante onderzoeksvragen hierbij zijn: Hoe ervaren bewoners zo'n alternatief openbaar vervoersysteem? Willen ze er gebruik van maken? Is het een interessant en duurzaam alternatief voor de auto? Welke rol kunnen innovaties zoals de elektrische fiets en zelfs zelfrijdende busjes spelen in het voor- en natransport om te zorgen voor een gestroomlijnd deur tot deurvervoer (zie ook Platform 31, 2018)?

Zo'n geïntegreerd vervoersysteem met openbaar vervoer en andere vervoerwijzen kan worden versterkt door vervoersinnovaties zoals *'Mobility-as-a-Service'*, oftewel *MaaS*. Dit concept is populair geworden onder invloed van ontwikkelingen in de apptechnologie en in de deeleconomie, waarin mensen, vaak jong en hoog opgeleide stedelingen, minder zouden hechten aan autobezit en zelfs vervoermiddelen en ritten

willen delen (Durand *et al.*, 2018; Harms *et al.*, 2018) ^{xxix}. Onderzoek zou moeten uitwijzen in hoeverre deze op papier interessante mogelijkheden aansluiten bij de daadwerkelijke behoefte van reizigers. En ook in hoeverre ze werken in rurale gebieden waar minder vraag is naar vervoer.



Foto 5: Zelfrijdende shuttle bij het Ommelander Ziekenhuis in Scheemda in 2018
(Bron: *Autonomoosvervoernoord.nl*)

3. *Stad en ommeland*

Dit brengt mij op de derde uitdaging. In mijn leerstoel wil ik mij de komende tijd richten op onderzoek naar bereikbaarheid en mobiliteit in gebieden buiten de stad, oftewel het ommeland. Daarbij wil ik niets afdoen aan het grote belang van steden en de daarbij behorende bereikbaarheids- en mobiliteitsvraagstukken. Daarnaast zijn stad en ommeland, zoals ik eerder heb betoogd, niet onafhankelijk, maar juist functioneel verbonden. Ik wil daarom graag onderzoeken welke rol steden spelen in het dagelijks mobiele leven van ommelanders. Daarbij maak ik onder andere

onderscheid naar kenmerken van bewoners, maar bijvoorbeeld ook naar de ligging van de woonplaats ten opzichte van steden^{xxx}.

Insteek: bewoners en institutioneel perspectief

Binnen de geschetste onderzoeksthema's richt ik me op het perspectief van bewoners en reizigers. Hoe ervaren bewoners en reizigers de bereikbaarheid van hun regio? Hoe ziet hun verplaatsingsgedrag eruit en welke mobiliteitsoplossingen zien ze voor zich? Daarnaast wil ik expliciet de verbinding leggen met de institutionele kant. Daarbij gaat het om zaken als publiek-publieke samenwerkingen. Denk hierbij aan samenwerking tussen provincies en gemeenten om de bereikbaarheid te verbeteren. Daarnaast speelt hier de vraag hoe overheden kunnen inspelen op private initiatieven om de bereikbaarheid te verbeteren. De focus op rurale gebieden, maar ook op bewoners en governance issues, zorgt voor raakvlakken met onderzoek dat reeds binnen de Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen plaatsvindt. Hierbij trek ik graag samen met mijn collega's binnen de faculteit op, maar daarnaast ook met onderzoekers binnen andere faculteiten en universiteiten. Binnen de Rijksuniversiteit Groningen denk ik daarbij bijvoorbeeld aan onderzoekers binnen de afdeling *Operations* van de Faculteit Economie en Bedrijfskunde en aan psychologen binnen de Faculteit Gedrags- en Maatschappijwetenschappen.

Slim organiseren en uitbouwen leerstoelgroep

Gebrek aan tijd, daar hebben we allemaal last van. Ik ook. Om mijn ambities te realiseren kies ik voor drie strategieën: slim combineren, samenwerken en uitbouwen.

Zo probeer ik mijn inhoudelijk werk bij het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid en bij de Rijksuniversiteit Groningen slim te combineren. Daarnaast is samenwerken belangrijk en biedt het kansen om meer te bereiken. Daarbij denk ik zowel aan samenwerken binnen de universiteit maar ook met praktijkpartners. Een mooi voorbeeld van dat laatste is de

samenwerking in het kader van het ‘*Mobility Innovation Centre Groningen*’, waarbij provincie, gemeente, Rijkuniversiteit Groningen, Hanzehogeschool en Noorderpoort samen optrekken. In deze verbinding tussen wetenschap en praktijk, gecombineerd met een inhoudelijke focus op het ommeland, ligt de kracht en de meerwaarde van mijn leerstoel.

De derde strategie is het streven naar verdere uitbouw. Eerste stappen zijn daarbij gezet met het promotietraject van Felix Pot. Hij richt zich vooral op onderzoek naar de beleving en percepties van bereikbaarheid buiten steden. En recent is Paul Plazier begonnen als deeltijd postdoc onderzoeker. Hij gaat zich onder meer bezighouden met de rol van de fiets in rurale gebieden. Daarnaast wil ik studenten graag actief betrekken door middel van onderwijs dat ik geef binnen het vak ‘*Infrastructure, Economy and Space*’ en via afstudeerstages bij de overheid. Een gedegen mobiliteits- en bereikbaarheidsbeleid vereist goed opgeleide mensen. Daar wil ik via het onderwijs een bijdrage aan leveren. Ik heb veel zin om met studenten samen te werken!

5. Slot

“Ruimte in bereikbaarheid: van stad tot ommeland”. In deze oratie heb ik willen pleiten voor een meer ruimtelijk en integraal perspectief op bereikbaarheid en anderzijds voor aandacht voor bereikbaarheid van het ommeland. Dit mooie ommeland, waar uitdagingen maar ook veel kansen liggen en reeds allerlei initiatieven worden ontplooid. Ik heb er zin in om daar komende jaren onderzoek naar te doen en om een succes van mijn leerstoel te maken.

Ik wil de Stichting ter Bevordering van de Ruimtelijke Wetenschappen en de Rijksuniversiteit Groningen, meer specifiek de Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen bedanken voor mijn benoeming. Daarnaast ben ik zeer dankbaar voor de steun van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Het vervult mij met trots dat ik als geboren en getogen ‘Ommelander’ aan deze mooie universiteit in ‘Stad’ ben aangesteld.

Files treden ook op bij recepties. Toch hoop ik u straks de hand te schudden. Maar laat deze activiteit niet het enige doel zijn. Ik hoop juist dat, in tegenstelling tot mijn betoog, de reis naar het handen schudden toe, al pratend met bekenden en onder het genot van een drankje een doel op zich wordt. Dat maakt de file een stuk leuker. Ik hoop u straks allemaal persoonlijk te zien en wens mezelf samen met u,... collega’s, familie en vrienden, de komende jaren een prettige professionele reis toe!

Ik heb gezegd.

Dankwoord

Bij een oratie aan de Rijksuniversiteit Groningen worden dankbetuigingen achterwege gelaten. Wel mogen ze in de gedrukte versie worden opgenomen. Bij deze wil ik mijn dank betuigen aan de mensen die hebben bijgedragen aan de totstandkoming van deze bijzondere leerstoel Transportgeografie.

Allereerst wil ik het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) bedanken voor het vertrouwen en het actieve meedenken. Daarbij denk ik specifiek aan George Gelauff, Arjen 't Hoen, Pauline Wortelboer-van Donselaar, Sascha Hoogendoorn-Lanser, Jan van der Waard, Peter Jorritsma en Jaco Berveling. Daarnaast ben ik ook het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat en het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties zeer erkentelijk voor de steun bij de realisatie van de samenwerkingsovereenkomst met de Rijksuniversiteit Groningen. Mijn dank gaat uit naar Lilian van den Aarsen, Evelien Kant-de Wit, Onno van Sandick, Gert-Jan de Maagd, Willemieke Hornis, Ellen Driessen, Romana Simoncelli, Emiel Reiding, Klaas Groen en Geert Draijer.

Aan de 'Groningse' kant wil ik Jouke van Dijk, voorzitter van de basiseenheid Economische Geografie bedanken voor zijn vertrouwen, initiatief en het mogelijk maken van de leerstoel. Ik ben daarnaast erg blij met de steun van de Stichting ter Bevordering van de Ruimtelijke Wetenschappen, met name van voorzitter Mark Frequin en voormalig voorzitter Bas Eenhoorn, en met de steun van de benoemingscommissie en het bestuur van de Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen. Alle collega's in Groningen bedankt voor de goede samenwerking binnen onderwijs en onderzoek. Jeannet Brondsema, dankjewel voor de hulp. Speciale dank ook aan Jos Arts, voorzitter van de basiseenheid Planologie, waar ik al ruim tien jaar met veel plezier mee optrek. Ik hoop dat we onze samenwerking in de komende jaren verder kunnen uitbouwen. Daarnaast

wil ik de promovendi noemen die ik de afgelopen jaren heb mogen begeleiden en die mijn werk hebben verrijkt. Sander, Rik, Tim, Catherine, Niels en Marije, dankjewel!

Een woord van dank gaat ook uit naar mijn universitaire leermeesters door de jaren heen: Bert van Wee, Tom de Jong, Dick Ettema, Martin Dijst, Tim Schwanen en Eric van Berkum.

Ik ben erg blij met de leuke tijd buiten het werk. Mijn vrienden spelen daarbij een belangrijke rol. Tot slot wil ik bovenal papa en mama, Frans en zijn gezin en Ella noemen. Bedankt voor alle oprechte zorg, liefde en interesse. Zonder jullie zou het leven voor mij een stuk minder waardevol zijn!

Curriculum Vitae

Taede Tillema (Delfzijl, 1979) studeerde Civiele Techniek en Management aan de Universiteit Twente. Hij promoveerde aan de Faculteit Geowetenschappen, Universiteit Utrecht op een onderzoek naar effecten van prijsbeleid in verkeer en vervoer. Naast zijn werk als senior onderzoeker bij het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid is hij in 2018 benoemd tot bijzonder hoogleraar Transportgeografie aan de Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen, Rijksuniversiteit Groningen.

Referenties

- Alkemade, F. (2016). *De emancipatie van de periferie*. Atelier Rijksbouwmeester, College van Rijksadviseurs. Den Haag.
- Arts, E.J.M.M. (2007). *Nieuwe Wegen? Planningsbenaderingen voor duurzame infrastructuur*. Oratie aan de Rijksuniversiteit Groningen op 6 november 2007. Groningen.
- Bakker, P. (2018). *De keuze van de reiziger*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Den Haag.
- Bertolini, L. (2009). *De planologie van mobiliteit*. Vossiuspers UvA, Amsterdam, 2009.
- Bouman, M. (2018). De Kracht van de regio: Nederland is meer dan vier grote steden en wat grasland. *Financieele Dagblad*, 19 januari 2018. https://fd.nl/beurs/1237566/de-kracht-van-de-regio-nederland-is-meer-dan-vier-grote-steden-en-wat-grasland?_ga=2.176264357.1293920766.1546975230-1526365556.1546975230#
- Busscher, T., Tillema, T. & Arts, J. (2015). In search of sustainable road infrastructure planning: How can we build on historical policy shifts. *Transport Policy* 42, 42-51.
- CBS (2016a). *PBL/CBS prognose: Groei steden zet door*. <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/37/pbl-cbs-prognose-groei-steden-zet-door>
- CBS (2016b). *Meer mensen vertrekken uit grote stad*. <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/08/meer-mensen-vertrekken-uit-grote-stad>
- CBS Statline (2019). <https://statline.cbs.nl/>.
- Christiaanse, S. & Haartsen, T. (2017). The influence of symbolic and emotional meanings of rural facilities on reactions to closure: The case of the village supermarket. *Journal of Rural Studies*, 54, 326-336.
- CROW-KpVV & Platform 31. Vitaal Platteland! Samen de kracht van het platteland benutten. www.crow.nl
- Dijkstra, M. (1995). *Het elliptisch leven, Actieruimte als integrale maat voor bereik en mobiliteit*. Faculteit Bouwkunde Technische Universiteit Delft. Delft, Technische Universiteit Delft: 256.
- Durand, A., Harms, I., Hoogendoorn-Lanser, S. & Zijlstra, T. (2018). *Mobility-as-a-Service and changes in travel preferences and travel behaviour: a*

literature review. KiM Netherlands Institute for Transport Policy Analysis. The Hague.

- Elshof, H., & Bailey, A. (2015). The role of responses to rural population decline in the social capital of families. *Journal of rural and Community Development*, Vol. 10, No. 1, 72-93.
- ESPON (2018). *Urban-rural Connectivity in NON-metropolitan Regions (URRUC)*. Inception Report. Luxembourg.
- Ewing, R. & Cervero, R. (2010). Travel and the built environment. *Journal of the American Planning Association*, 76:3, 265-294.
- Geurs, K.T. & Wee, G.P. van (2004). Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions. *Journal of Transport Geography* 12, 127-140.
- Geurs, K.T., Gkiotsalitis, K., Fioreze, T., Visser, G. & Veenstra, M. (2018). The potential of a Mobility-as-a-Service platform in a depopulating area in The Netherlands. An exploration of small and big data. *Advances in Transport Policy and Planning*, Volume 2, 57-79.
- Glaeser, E. (2012). *Triumph of the city*. Pan Books. London.
- Gross-Fengels, S., & Fromhold-Eisebith, M. (2018). Adapting transport related innovations to rural needs: Smart Mobility and the example of the Heinsberg region, Germany. *Advances in Transport Policy and Planning*, Volume 2, 125-162.
- Hamersma, M. (2017). *Living near highways - The impact of existing and planned highway infrastructure on residential satisfaction*. PhD thesis, University of Groningen. Groningen.
- Harms, L., Durand, A., Hoogendoorn-Lanser, S. & Zijlstra, T. (2018). *Meer zicht op Mobility-as-a-Service: inzichten uit literatuur en focusgroepgesprekken*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Den Haag.
- Heeres, N. (2017). *Towards area-oriented approaches in infrastructure planning; Development of national highway networks in a local spatial context*. PhD thesis, University of Groningen. Groningen.
- Heeres, N., Tillema, T. & Arts, E.J.M.M. (2018). The changing role of decision support instruments in integrated infrastructure planning: lessons from the Sustainability Check. *Transportation Planning and Technology*, 41(7), 679-705.

- Higgs, G., & Langford, M. (2013). Investigating the validity of rural–urban distinctions in the impacts of changing service provision: The example of postal service reconfiguration in Wales. *Geoforum*, 47, 53-64.
- Hornis, W. (2013). *Multiplicities; het ommeland in meervoud*. Proefschrift, Rijksuniversiteit Groningen. Groningen.
- Huigen, P.P.P. (1986). *Binnen of buiten bereik? – Een sociaal-geografisch onderzoek in Zuidwest-Friesland*. Nederlandse Geografische Studies 7. Amsterdam/Utrecht.
- IenM (2012). *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) – Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig*. Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Den Haag.
- Jeekel, H. (2018). *Inclusive Transport – Fighting Involuntary Transport Disadvantages*. Elsevier.
- Jorritsma, P., J. Berveling, M. de Haas, P. Bakker & L. Harms (2018). *Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem?* Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Den Haag.
- KiM (2017). *Mobiliteitsbeeld 2017*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Den Haag.
- KiM (2018). *Kerncijfers Mobiliteit 2018*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Den Haag.
- Martens, K. (2017). *Transport Justice – Designing fair transportation systems*. New York and London: Routledge.
- Milbourne, P. & Kitchen, L. (2014). Rural mobilities: Connecting movement and fixity in rural places. *Journal of Rural Studies*, 34, 326-336.
- MinBZK (2018). *Kabinetsperspectief NOVI (Nationale Omgevingsvisie)*. Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Den Haag.
- MinVenW & MinEZ (2000). *Evaluatie van grote infrastructuurprojecten; Leidraad voor kosten-baten analyse*. Deel I Hoofdrapport. Onderzoeksprogramma Economische Effecten Infrastructuur. CPB en NEI op initiatief van van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het ministerie van Economische Zaken. Den Haag.
- MinVenW (2008). *MIRT-projectenboek 2008*. Ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW), Ministerie van Volkshuivering Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM), Economische Zaken (EZ) en Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV). Den Haag.
- Morton, L.W. & Blanchard, T.C. (2007). *Starved for Access: Life in Rural*

- America's Food Deserts. *Rural Realities*, 1(4), 1–10.
- Moseley, M.J. & Packman, J. (1983). *Mobile services in rural areas*. The School of Environmental Sciences, University of East Anglia. Norwich, UK.
 - MuConsult (2006). *Openbaar Vervoer op het Platteland*. Hoofdrapport. Amersfoort: MuConsult.
 - NZa (2016). *Rapportage Normoverschrijdingen responstijden ambulances – De zorgplicht van zorgverzekeraars voor ambulancezorg*. Nederlandse Zorgautoriteit.
 - Owens, S. (1995). From “predict and provide” to “predict and prevent”? Pricing and planning in transport policy. *Transport Policy* 2(1), 43-49.
 - Partridge, M., Ali, K., Olfert, M.R. (2010). Rural-to-Urban Commuting: Three Degrees of Integration. *Growth and Change*, 41(2), 303-335.
 - PBL (2016). *De verdeelde triomf; Verkenning van stedelijk-economische ongelijkheid en opties voor beleid*. Ruimtelijke Verkenningen 2016. Planbureau voor de Leefomgeving. Den Haag.
 - Platform 31 (2018). *Experiment autonoom vervoer Fryslân – Verkenning haalbaarheid pilot Ferwert*. Auteurs: Van Setten, M. & Tuenten, B. (Moventem). Den Haag.
 - Ponds, R. & Raspe, O. (2015). *Agglomeratievoordelen en de REOS*. Position paper. Atlas voor gemeenten. Utrecht.
 - Publiek Vervoer (2018). *Hub naar je bestemming*. www.reisviahub.nl. Groningen/Assen.
 - Redmond, L.S. & Mokhtarian, P.L. (2001). The positive utility of the commute: modeling ideal commute time and relative desired commute amount. *Transportation* 28, 179-205.
 - Schwanen, T., Dijst, M. & Dieleman, F.M. (2004). The impact of metropolitan structure on commute behaviour in the Netherlands: A multilevel perspective. *Growth and Change*, Volume 35 (3), 304-333.
 - Steenbekkers, A. & Vermeij, L. (2013). *De Dorpenmonitor - Ontwikkelingen in de Leefsituatie*. Sociaal Cultureel Planbureau. Den Haag.
 - Steenbekkers, A., Vermeij, L. & Houwelingen, P. van (2017). *Dorpsleven tussen stad en land – Slotpublicatie Sociale Staat van het Platteland*. Sociaal Cultureel Planbureau. Den Haag.
 - Storm, M., T. Tillema & J. Visser (2013). *Stappen naar adaptieve gebiedsagenda's*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Den Haag.
 - Tillema, T., Dijst, M. & Schwanen, T. (2010). Face-to-face and electronic

communications in maintaining social networks: the influence of geographical and relational distance and of information content. *New Media & Society* 12(6), 965-984. doi:10.1177/1461444809353011.

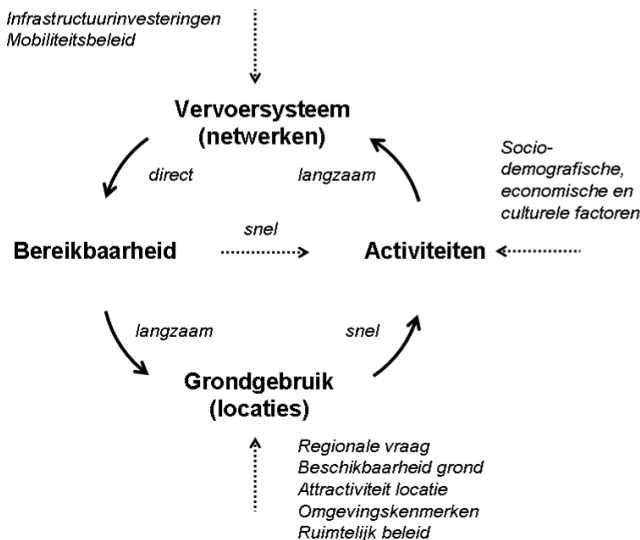
- Tillema, T. & Jorritsma, P. (2016). *Ruimtelijke kenmerken, geografische bereikbaarheid en reisgedrag*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Den Haag.
- Tillema, T., Berveling, J., Gelauff, G., Waard, J. van der, Harms, L. & Derriks, H. (2015). *Chauffeur aan het stuur? – Zelfrijdende voertuigen en het verkeer- en vervoersysteem van de toekomst*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Den Haag
- Tillema, T., Gelauff, G., Waard, J. van der, Berveling, J. & Moorman, S. (2017). *Paden naar een zelfrijdende toekomst – Vijf transitiestappen in beeld*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Den Haag.
- Tillema, T., Jorritsma, P. & Harms, L. (2019). *Bevolkingsdaling en de effecten op de bereikbaarheid en de mobiliteit in Nederland*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Den Haag.
- UNFPA (2007). *UNFPA State of world population 2007 – Unleashing the potential of urban growth*. United Nations Population Fund. New York, U.S.A.
- Wegener, M. & Fürst, F. (1999). *Land-use Transport Interaction: State of the Art*. Dortmund: IRPU.
- Zijlstra, T., Bakker, P., Harms, L., Durand, A. & Wüst, H. (2018). *Busgebruikers door dik en dun*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Den Haag.

Voetnoten

ⁱ De maatschappelijke kosten van verstoringen op het spoor bedroegen daarnaast in 2016 tussen de 400 en 500 miljoen euro (KiM, 2017).

ⁱⁱ Reistijdminimalisatie speelt een belangrijke rol in de wereld van verkeer en vervoer. Reistijd wordt vaak als verliestijd gezien. We verplaatsen ons omdat we willen deelnemen aan activiteiten op verschillende plekken. Dit levert een positief *nut* op, terwijl reistijd(verlies) als *disnut* wordt gezien. Reistijd kan echter ook positief worden ervaren, bijvoorbeeld omdat het prettig kan zijn om een overgang of transitie te hebben van de thuis- naar de werksituatie en/of omdat reistijd ook (deels) productief kan worden besteed (Redmond & Mokhtarian, 2001).

ⁱⁱⁱ De essentie van deze relatie tussen landgebruik en mobiliteit is gevangen in de zogenaamde 'transport land use feedback cycle' (Wegener & Fürst, 1999). Dit is schematisch weergegeven in de volgende figuur (zie ook Bertolini, 2009).



Het gebruik van de grond bepaalt waar mensen hun activiteiten uitvoeren. Het vervoersysteem, oftewel de infrastructuur in combinatie met de vervoersmiddelen maken het mogelijk om daadwerkelijk deel te nemen aan activiteiten. Het vervoersysteem en veranderingen daarin maken bepaalde activiteitenlocaties vervolgens beter of minder bereikbaar, waardoor uiteindelijk in de tijd bepaalde plekken meer of juist minder aantrekkelijk worden. Hierdoor wordt het grondgebruik uiteindelijk weer beïnvloed.

^{iv} Geurs & Van Wee (2004) definiëren bereikbaarheid als volgt: “*Accessibility is the extent to which land-use and transport systems enable (groups of) individuals to reach activities or destinations by means of a (combination of) transport mode(s)*”. In de wetenschappelijke literatuur wordt formeel nog onderscheid gemaakt tussen ‘bereik’ en ‘bereikbaarheid’ (Huigen, 1986; Dijkstra, 1995). Bij ‘bereik’ gaat het om een persoons-/herkomstperspectief (bijvoorbeeld: hoeveel winkels kan een persoon binnen een bepaalde reistijd bereiken?). ‘Bereikbaarheid’ heeft vaak betrekking op de bestemmingslocatie (bijvoorbeeld: hoeveel mensen kunnen een bepaalde winkel binnen een bepaalde reistijd bereiken?). In de praktijk wordt het onderscheid meestal niet gemaakt en is de term ‘bereikbaarheid’ het meest gangbaar.

^v De focus op meer integrale perspectieven zien we tenslotte ook terug bij gerelateerde beslissingsondersteunende kaders en instrumenten. Voorbeelden hiervan zijn de omvorming van het zogenaamde Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) naar het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) (MinVenW, 2008) en het sinds het begin van deze eeuw formeel gebruik van de zogenaamde maatschappelijke kosten - batenanalyse, oftewel de MKBA, waarin alle infrastructuurprojecten binnen het MIRT-programma worden geëvalueerd (MinVenW & MinEZ, 2000). Hierbij wordt een brede scope gehanteerd, waarbij zowel wordt gekeken naar de verbeterde doorstroming als gevolg van een nieuw wegenproject, maar ook naar de consequenties voor leefbaarheid, klimaat en verkeersveiligheid. Ook de Omgevingswijzer, een relatief nieuwe beslissingsondersteunende tool die door Rijkswaterstaat wordt toegepast, beoogt meer integrale afwegingen te ondersteunen (Heeres *et al.*, 2018).

^{vi} Wel zijn er normen rondom opkomst- of aanrijtijden van bepaalde ‘hulpdienstvoorzieningen’, zoals de brandweer en ambulance. Zo geldt de norm dat de brandweer binnen acht minuten bij een brand aanwezig moet zijn (www.brandweer.nl/brandveiligheid/normen-voor-opkomsttijd). Voor de ambulance geldt dat voor 95 procent van alle ritten de responstijd niet langer is dan 15 minuten (NZa, 2016).

^{vii} Ongelijkheid heeft vooral betrekking op de scheefheid van de verdeling van grootheden zoals inkomen, werk en aantal voorzieningen. Rechtvaardigheid richt zich op de aanvaardbaarheid van ongelijkheid. Het is daarmee geen empirisch maar een normatief begrip: het spreekt een waardeoordeel uit, geen zijnsoordeel (zie ook PBL, 2016).

^{viii} Overigens groeien sommige steden binnen de EU harder dan andere, terwijl er ook juist rurale gebieden zijn met bevolkingsgroei. Dit komt bijvoorbeeld door lagere huizenprijzen in combinatie met de nabijheid van natuur (Partridge *et al.*, 2010). In Nederland groeien de grote steden vooral door immigratie en een geboorteoverschot. Als we puur kijken naar binnenlandse verhuizingen, dan vertrokken er in 2015 juist meer mensen uit Amsterdam en Den Haag dan dat er bij kwamen. Mensen verhuizen daarbij vaak naar nabijgelegen gemeenten (CBS, 2016b).

^{ix} Agglomeratievoordelen worden door Ponds & Raspe (2015) omschreven als voordelen die bedrijven en huishoudens hebben als ze in de buurt van andere bedrijven en huishoudens zijn gevestigd.

^x Dit wordt ook wel een netwerkstad genoemd (Hornis, 2013).

^{xi} In het ommeland is vaak sprake van stedelijkheid op afstand en zijn de bewoners *'parttime stedelingen'* (zie Hornis, 2013).

^{xii} Het grootste deel van deze 5 miljoen bewoners woont in afgelegen dorpen (circa 3 miljoen), waarvan 1,8 miljoen mensen in kleine afgelegen dorpen (Steenbekkers et al., 2017).

^{xiii} Alkemade (2016) verkennt het belang en de rol van de randgebieden, ook wel periferie genoemd. Hij doelt hiermee op de periferie in de betekenis van stadsrand en in de betekenis van het rurale achterland.

^{xiv} Bouman (2018) duidt dit Nederland zonder de G4 aan als *'Nederlandselijk'* met 12,2 miljoen inwoners. De economie is net iets groter dan die van België. Ook EU-lidstaat Polen heeft een lager bbp. De economie van *'Nederlandselijk'* is zelfs groter dan die van Finland en Portugal bij elkaar. Dat Nederland zonder de G4 weinig zou voorstellen is volgens Bouman een mythe (Bouman, 2018).

^{xv} Het ommeland kan op vele manieren worden gedefinieerd (zie ook Hornis, 2013). In mijn onderzoek kijk ik vanuit een breed perspectief. Met ommeland doel ik op niet-stedelijke oftewel rurale gebieden. Dat is de meest simpele insteek. Deze gebieden kunnen verder worden gedefinieerd op basis van hun stedelijkheidsgraad: gemeenten met minder dan 1.000 adressen per vierkante kilometer. Dit sluit aan bij CBS-data voor 'stedelijkheidsgraad', waarbij vijf categorieën worden onderscheiden. Stedelijkheidsklassen 4 en 5 (minder dan 1.000 adressen per vierkante kilometer) worden hierbij aangeduid als 'weinig stedelijk' en 'niet-stedelijk' (www.cbs.nl). Dergelijke rurale gebieden liggen verspreid door Nederland en hebben daarnaast vaker dan steden te maken met bevolkingsdaling. Binnen het ommeland wil ik binnen het onderzoek onderscheid maken naar of gebieden wel of geen perifere ligging hebben. Met perifere rurale gebieden bedoel ik niet-stedelijke gebieden die aan de (geografische) randen van Nederland liggen (Tillema et al., 2019).

^{xvi} Zo zijn in de periode tussen 2008 en 2015 afstanden tot voorzieningen in de meer perifere *krimpgebieden* al iets sterker toegenomen dan in de overige niet-stedelijke en de stedelijke gebieden. Dit geldt vooral voor de gemiddelde afstand tot supermarkten, de dagelijkse winkelvoorzieningen en de basisscholen (Tillema et al., 2019).

^{xvii} Als we Nederlandse situatie vergelijken met andere westerse landen dan valt het met de bereikbaarheid nog wel mee. Naar internationale maatstaven is het grootste deel van het Nederlandse rurale gebied relatief dichtbevolkt met een goed ontwikkeld wegennetwerk en openbaar vervoersysteem. In een land zoals de Verenigde Staten is de problematiek door de vaak grote afstanden die moeten worden afgelegd om bestemmingen te bereiken bijvoorbeeld groter (Morton & Blanchard, 2007). Op steeds grotere schaal lijken er daar zelfs zogenoemde 'voedselwoestijnen' te ontstaan. Dit zijn gebieden zonder toegang tot dagelijkse

voorzieningen, die alleen overbrugd kunnen worden als je toegang hebt tot een auto en de kosten voor het gebruik ervan kan betalen (zie o.a. Morton & Blanchard, 2007). Maar dat betekent natuurlijk niet automatisch dat in het Nederlandse ommeland geen bereikbaarheidsproblemen worden ervaren.

^{xviii} Volgens Steenbekkers & Vermeij (2013) woont 7 procent van de bewoners in kleine afgelegen dorpen in het Nederlandse ommeland in een huishouden zonder auto. MuConsult (2006) beschrijft dat 87 procent van de huishoudens op het platteland beschikt over een auto.

^{xix} Zo gaan autoloze ouderen op het platteland bijvoorbeeld minder de deur uit (Steenbekkers & Vermeij, 2013).

^{xx} Het gaat hier om een toename van het aantal afgelegde kilometers per inwoner tussen 2005 en 2015 (Tillema *et al.*, 2019).

^{xxi} Specifiek voor onderwijs zien we dit bijvoorbeeld al. Zo is het aantal onderwijskilometers per inwoner in rurale gebieden met bevolkingsdaling tussen 2005 en 2015 zelfs met meer dan 20 procent gestegen (Tillema *et al.*, 2019).

^{xxii} Het belang van onderzoek naar percepties en beleving van mobiliteit en bereikbaarheid in rurale gebieden wordt ook aangekaart in de publicatie “*Vitaal Platteland*” van CROW-KpVV & Platform 31 (2018).

^{xxiii} Zo zijn mensen die de bereikbaarheid en leefbaarheid als problematisch ervaren mogelijk al eerder verhuisd uit het ommeland. Dit is een zelfselectie-effect (Hamersma, 2017). Hierdoor blijven mogelijk vooral de mensen achter die positiever zijn over de bereikbaarheid of leefbaarheid en de mensen die geen mogelijkheden zien om te verhuizen, bijvoorbeeld omdat hun huis moeilijk verkoopbaar is.

^{xxiv} Daarnaast speelt in bepaalde delen van de provincie Groningen de aardbevingsproblematiek die uiteindelijk ook een invloed zou kunnen hebben op de perceptie van bereikbaarheid.

^{xxv} Zo is de bereikbaarheid in rurale krimpgebieden mogelijk lager dan in groeiende stedelijke regio's. Daar staan echter ook mogelijke voordelen tegenover, zoals een meer groene woonomgeving en lagere huizenprijzen.

^{xxvi} Bij slimme oplossingen gaat het om meer dan technologisch gedreven innovaties alleen. Het kan bijvoorbeeld ook gaan om slimme maatschappelijke initiatieven die de bereikbaarheid van voorzieningen voor sommige bewoners verbetert. Denk bijvoorbeeld aan vrijwilligers, zoals burens die boodschappen meenemen voor de minder valide buurman of buurvrouw.

^{xxvii} Daarnaast zouden ICT-mogelijkheden ook de aloude mobiele voorzieningen/winkels (Moseley & Packman, 1983) nieuw leven kunnen inblazen. Denk hierbij aan het slim combineren van verschillende voorzieningen, zoals de thuiszorg die ook medicijnen en via internet bestelde boodschappen meeneemt.

^{xxviii} De provincies Groningen en Drenthe ontwikkelen momenteel zogenaamde hubs of knooppunten, die verbonden zijn via openbaar vervoer (Publiek Vervoer, 2018).

^{xxix} MaaS staat momenteel in de kinderschoenen. Een goed voorbeeld is het zogenoemde WHIM-systeem in Helsinki, waar je voor een vast bedrag per maand gebruik kunt maken van allerlei vervoerwijzen, waaronder het openbaar vervoer, de deelauto, deelfiets, en zelfs de taxi (Harms *et al.*, 2018). MaaS kan daarbij leiden tot minder autobezit en dus minder files en uitstoot. Dit zijn mooie vooruitzichten. In dunbevolkte gebieden is de vraag naar gedeelde vervoermiddelen echter lager dan in steden, waardoor het lastiger is om daar een rendabel deelsysteem te ontwikkelen. Toch zijn er interessante mogelijkheden. Denk hierbij aan het stroomlijnen van doelgroepenvervoer en het reguliere openbaar vervoer via een MaaS-platform. Of aan het slim koppelen van lege stoelen in rondrijdende auto's aan bewoners met een vervoersvraag al dan niet tegen een kleine vergoeding (Geurs *et al.*, 2018).

^{xxx} Met betrekking tot de ligging wordt ook onderscheid gemaakt naar monocentrische gebieden met één centrale/dominante (verzorgings)stad en naar polycentrische regio's waarbij steden dichtbij elkaar liggen. Belangrijke vraag hierbij is in hoeverre verschillen in ruimtelijke structuur de reistijd en reisafstanden voor verschillende motieven en vervoerwijzen beïnvloeden (zie ook Schwanen *et al.*, 2004).



Rede

uitgesproken bij de aanvaarding van het ambt van
bijzonder hoogleraar Transportgeografie
aan de Rijksuniversiteit Groningen op dinsdag 26 februari 2019