

Bereikbare bereikbaarheidsdoelen voor het platteland – Felix Pot

Op het platteland staat de bereikbaarheid van voorzieningen onder druk is sterk autoafhankelijk, waardoor het wringt met milieudoestellingen en niet iedereen mee kan komen. Enige ongelijkheid in bereikbaarheid tussen stad en platteland is onvermijdelijk en mogelijk zelfs wenselijk.

Schaalvergroting en concentratie van voorzieningen in combinatie met automobiliteit bieden de mogelijkheid om diensten goedkoper en hoogwaardiger aan te bieden voor plattelanders. Daarnaast verschillen behoeften van bewoners in verschillende regio's. Streven naar gelijke tevredenheid met de bereikbaarheid van activiteiten is een realistischer doel. Daarvoor is vooral "voldoende" toegang tot voorzieningen nodig. Om een evenwicht te vinden tussen de voordelen van schaalvergroting en automobiliteit, en sociale en milieugerelateerde doelen, presenteert dit paper drie noodzakelijke stappen. De eerste stap is het vaststellen van de schaal en aard van bereikbaarheidsproblemen. Het meten hoe tevreden mensen zijn over de bereikbaarheid kan hierbij een waardevolle aanvulling zijn op het berekenen van afstanden en reistijden. Een volgende stap is het bepalen hoe generiek bereikbaarheidsdoelen zouden moeten zijn. Voor welke voorzieningen willen we streven naar harde normen die overal gelden, en voor welke is maatwerk op basis van regionale behoeften meer geschikt? Tot slot worden doelen idealiter integraal geformuleerd en niet enkel op basis van, bijvoorbeeld, afstand. "Voldoende" bereikbaarheid kan tot stand komen door een combinatie van fysieke nabijheid, mobiliteit en digitalisering, afhankelijk van locatie-specifieke behoeften en mogelijkheden. Dit zorgt voor evenwichtig bereikbaarheidsbeleid dat aansluit bij de behoeften van mensen en zowel te ingrijpende maatregelen als te kleine aanpassingen voorkomt.

Bereikbare bereikbaarheidsdoelen voor het platteland

Felix Pot

Stellingen

- Sturen op nabijheid in plaats van mobiliteit werkt alleen in dichtbevolkte gebieden.
- Generieke nabijheidsnormen leiden tot een ongewenste verdeling van voorzieningen omdat ze regionale verschillen in behoeften negeren.
- Beter met de auto naar de supermarkt dan lopend naar de buurtwinkel

Bereikbare bereikbaarheidsdoelen voor het platteland

Van mobiliteit naar bereikbaarheid

In de ontwikkeling van de nationale *mobilitieitsvisie 2050* (IenW, 2023) staat bereikbaarheid, en niet mobiliteit, centraal als doel van het mobiliteitssysteem. Deze benadering legt de nadruk op nabijheid en het gebruik van actieve vervoerswijzen in plaats van het oplossen van knelpunten voor efficiënte mobiliteit. Deze koerswijziging sluit aan bij het streven naar brede welvaart, waarbij de focus ligt op de kwaliteit van leven in plaats van enkel economische efficiëntie.

Toch blijkt dat het vertalen van bereikbaarheidsprincipes naar concreet beleid lastig is. De meeste voortgang vindt plaats in stedelijke contexten, waar hoge dichtheden het makkelijker maken om bereikbaarheid met actieve vervoerwijzen te organiseren. Buiten stedelijke kernen ligt dat anders. Daar vormt de auto vaak een essentiële voorwaarde voor volwaardige deelname aan het maatschappelijke leven. Het leidt tot een fragiel evenwicht: mobiliteit maakt veel mogelijk, maar sluit ook uit wie geen toegang heeft tot een auto en wringt het met duurzaamheidsdoelstellingen. Hier staat de bereikbaarheidsplanning voor moeilijke afwegingen tussen de sociale en economische voordelen van mobiliteit, duurzaamheidsdoelen, de kwaliteit van de leefomgeving en sociale inclusie. Daarom is het misschien geen verrassing dat op mobiliteit gebaseerde doelen nog steeds de overhand hebben in bereikbaarheidsstrategieën in gebieden met een lage dichtheid (Akse et al., 2021).

Het toepassen van bereikbaarheid als uitgangspunt voor beleid buiten stedelijke gebieden loopt tegen een aantal hindernissen aan. Ten eerste is er geen duidelijke afspraak over wat bereikbaarheid precies is en hoe je het moet meten. Het gaat niet alleen om hoe snel je kunt reizen, maar ook om hoeveel bestemmingen er zijn en hoe aantrekkelijk die zijn (Geurs & Van Wee, 2004; Vecchio & Martens, 2021). Omdat dit lastig te meten is, wordt vaak vooral gekeken naar snelheid van verkeer als succesfactor (Akse et al., 2021; Boisjoly & El-Geneidy, 2017; Proffitt et al., 2019). Ten tweede is er geen duidelijkheid over of – en hoe – er grenzen gesteld moeten worden aan wat een goed bereikbaarheid is. Zonder duidelijke definitie is het lastig te zeggen wat ‘voldoende’ bereikbaarheid is in een bepaald gebied (Ryan & Martens, 2024). Daarbij is het ook moeilijk om rekening te houden met verschillen tussen mensen in wat zij nodig hebben of kunnen. Ten derde vraagt bereikbaarheid om samenwerking tussen verschillende beleidsterreinen. Bereikbaarheid speelt een rol in bijvoorbeeld wonen, zorg en onderwijs, maar deze domeinen werken vaak los van elkaar. Ze hebben andere doelen, regels en ideeën over wat de overheid wel of niet moet doen (Jeekel & Martens, 2017; Ryan & Martens, 2024). Daardoor is het lastig om goed afgestemd beleid te maken (Silva et al., 2017).

Deze discussienotitie beschrijft de belangrijkste principes om met deze knelpunten om te gaan. Het laat zien hoe bereikbaarheid beter beoordeeld kan worden, wanneer contextafhankelijke benaderingen gewenst zijn, en hoe bereikbaarheid verbonden kan worden met andere beleidsdoelen die soms botsen.

Wat is het probleem?

Het is belangrijk eerst te vragen of ongelijkheden in ruimtelijke bereikbaarheid problematisch en onrechtvaardig zijn, voordat we beleidsoplossingen gaan overwegen. Het is algemeen geaccepteerd dat er ongelijkheden bestaan in de beschikbaarheid van diensten en economische kansen tussen

verschillende locaties (Banister, 2018; Martens, 2017), omdat activiteitlocaties en transportinfrastructuur van nature ongelijk verdeeld zijn. De vraag voor bereikbaarheidsgericht plannen is dus of de verschillen te groot zijn en of er mensen zijn die onvoldoende bereikbaarheid hebben.

Het antwoord hangt af van het ethische perspectief en de politieke prioriteiten die we stellen over ongelijkheden in bereikbaarheid (Van Wee, 2022). Vanuit een utilitaristisch perspectief kunnen ongelijkheden acceptabel zijn als ze het totale voordeel maximaliseren. Andere benaderingen die vaak worden genoemd in het debat over bereikbaarheid en gelijkheid zijn het egalitarisme, dat gelijkere bereikbaarheid waardeert, en het sufficientarisme, dat stelt dat iedereen boven een bepaalde drempel van bereikbaarheid zou moeten zitten (zie ook Pereira et al., 2017).

Bereikbaarheid meten: ruimtelijke analyses, gedragsuitkomsten en percepties

Hoe we bereikbaarheid evalueren, hangt af van hoe we het meten. Bereikbaarheid wordt meestal beoordeeld via ruimtelijke analyses waarbij verschillende bevolkingsgroepen met elkaar worden vergeleken (zie bijv. Neumeier en Kokorsch, 2021). Dit vereist echter dat we de verschillende aspecten van bereikbaarheid samenvoegen en keuzes maken over welke reisbeperkingen relevant zijn voor verschillende activiteiten en groepen mensen in verschillende gebieden. Het vastleggen van het exacte niveau van bereikbaarheid is moeilijk, omdat zowel landgebruik als transportmogelijkheden, samen met individuele behoeften en capaciteiten, moeilijk te meten zijn, deels onzichtbaar en variabel over tijd en locatie (Pot et al., 2021; Vecchio en Martens, 2021).

Het meten van daadwerkelijk gedrag helpt om de onzekerheid die gepaard gaat met ruimtelijke analyses te verminderen, omdat het direct kijkt naar de werkelijke uitkomsten van hoe mensen omgaan met deze mogelijkheden. Gedragsuitkomsten kunnen zowel het gevolg zijn van vrijwillige keuzes als van onvrijwillige beperkingen in een bepaalde ruimtelijke context (Páez et al., 2012; Pot et al., 2024). Hoge niveaus van activiteit kunnen nog steeds samengaan met onvrijwillige beperkingen als de benodigde voorwaarden niet vervuld worden.

Het overbruggen van de kloof tussen ruimtelijke analyses en daadwerkelijke gedragsresultaten kan door de ervaren bereikbaarheid van onderaf te analyseren (Pot et al., 2021, 2023b, 2024; Ryan en Pereira, 2021; Vecchio en Martens, 2021). Ervaren bereikbaarheid kan op twee manieren worden geanalyseerd. Ten eerste door de bouwstenen van ervaren bereikbaarheid te identificeren. Deze benadering is vaak kwalitatief, omdat het probeert om de subjectieve en contextuele factoren die de perceptie van bereikbaarheid beïnvloeden, in kaart te brengen (bijv. Pot et al., 2020), maar kan ook kwantitatief zijn door de perceptie van vooraf gedefinieerde aspecten van bereikbaarheid te onderzoeken (bijv. de kenmerken van bepaalde activiteitlocaties, Guzman et al., 2024). Ten tweede kan ervaren bereikbaarheid ook beoordeeld worden door zelfgerapporteerde evaluaties van het transport- en landgebruikstelsel, zoals het meten van de tevredenheid over de bereikbaarheid van belangrijke diensten (bijv. Pot et al., 2023a, 2023b).

Verzadiging en verschillen in behoeften

Onderzoek dat ervaren bereikbaarheid vergelijkt met gegevens over transport en landgebruik laat vaak een lage overeenstemming zien (bijv. Curl et al., 2015; Lättman et al., 2018; Pot et al., 2023a, 2023b, 2024; Ryan en Pereira, 2021; Ryan et al., 2016). Een reden waarom minder nabijgelegen

mogelijkheden niet altijd leiden tot lagere beoordelingen van bereikbaarheid, is dat de voordelen van extra mogelijkheden afnemen na een bepaald punt (Pot et al., 2023a, 2024). Terwijl schaalvoordelen betekenen dat bereikbaarheid toeneemt met dichtheid, nemen de extra voordelen van meer opties af als er al veel keuzes zijn. Een andere reden voor de lage verklarende waarde van ruimtelijke factoren voor ervaren bereikbaarheid is dat de behoeften voor bereikbaarheid variëren per locatie. Processen van ruimtelijke sorting laten zien dat mensen in landelijke gebieden minder waarde hechten aan lokale mogelijkheden dan mensen in stedelijke gebieden (Bijker et al., 2012; Elshof et al., 2017; Rijnks et al., 2018).

Wie moet bepalen wat ‘voldoende’ is?

Het expliciet betrekken van bewoners bij het evalueren van bereikbaarheid kan volgens beleidsmakers waardevol zijn (Ryan en Martens, 2023). Beleidsdoelen over bereikbaarheid die zonder directe inbreng van burgers worden vastgesteld, lopen het risico gezien te worden als een ‘overheidsproduct’, los van de werkelijke behoeften en ervaringen van mensen. Een benadering die uitgaat van beleving stelt juist dat mensen zelf het beste kunnen inschatten hoe bereikbaar hun omgeving voor hen is. Deze benadering stelt vragen bij het idee dat externe experts kunnen bepalen wat goede bereikbaarheid is, of wat een eerlijke verdeling daarvan betekent, enkel op basis van objectieve maatstaven (Vanoutrive en Cooper, 2019).

Hoe wenselijk deze anti-paternalistische insteek is, hangt af van de mate waarin men paternalistisch beleid versus het sturen op tevredenheid problematisch acht. Het kan worden betoogd dat enige mate van paternalisme onvermijdelijk of zelfs wenselijk is. Ten eerste zijn menselijke evaluaties vaak routinematig en vatbaar voor cognitieve vertekeningen, waardoor mensen soms keuzes maken die hun langetermijnbelangen schaden. Zo zullen kinderen mogelijk geen waarde hechten aan de bereikbaarheid van scholen, terwijl het waarborgen van hun kansen breed wordt gezien als een morele plicht voor de overheid. Zulke irrationaliteiten onderstrepen het nut van externe criteria bij de beoordeling van toegang tot bepaalde voorzieningen, los van individuele tevredenheid.

Ten tweede kunnen voorkeuren veranderen in de tijd. In minder dichtbevolkte gebieden rijst de vraag of lagere verwachtingen niet zozeer het gevolg zijn van bewuste keuzes, maar van aanpassing aan een achtergestelde situatie. Dit is niet per se problematisch, zolang verwachtingen niet dalen tot onder een bepaalde drempel. Tegelijkertijd kunnen op met beleid op basis van beleving beleidspatronen ontstaan die gebieden met de hoogste verwachtingen prioriteren boven gebieden met de minste kansen, wat contraproductief kan zijn. Hoe beleidsmatig om te gaan met voorkeuradaptatie hangt af van de mate waarin deze optreedt en de normatieve implicaties daarvan. Aanhoudende verschillen in beleefde toegankelijkheid suggereren dat aanpassing onvolledig blijft, zeker wanneer het gaat om langdurige beperkingen zoals een mobiliteitsbeperking. Daarnaast worden aspiraties mede gevormd door sociale normen, waarbij mensen hun situatie afmeten aan wat in hun context als ‘normaal’ wordt gezien. Mensen in achtergestelde posities zullen hun verwachtingen waarschijnlijk niet verlagen tot onder de maatstaf van het merendeel. Als dit zo is, behouden subjectieve metingen hun geloofwaardigheid, omdat aanpassingsmechanismen de beoordeling van wat ‘voldoende’ is niet verstoren.

Ten derde roept het vergelijken van groepen vragen op, omdat systematische verschillen kunnen bestaan in hoe zij vergelijkbare situaties evalueren. Onderzoek naar algemeen welzijn laat bijvoorbeeld zien dat vrouwen gemiddeld hogere tevredenheid rapporteren dan mannen, wat wijst op hardnekkige genderverschillen in subjectief welzijn. Vergelijkbare patronen zijn zichtbaar in studies

naar beleefde toegankelijkheid. Wanneer beleid louter gebaseerd is op subjectieve oordelen, kan dat onbedoeld leiden tot bevoordeling van bepaalde groepen en daarmee afbreuk doen aan politieke beginselen als non-discriminatie en gelijke kansen.

Hoewel subjectieve beoordelingen waardevolle inzichten bieden en helpen om paternalistisch of stigmatiserend beleid te voorkomen, kennen ze beperkingen die vergelijkbaar zijn met die van ruimtelijke of gedragsmatige bereikbaarheidsindicatoren. Of het negeren van voorkeuren wenselijker is dan het gebruik van subjectieve beoordelingen, blijft uiteindelijk een politieke afweging. Die hangt samen met hoe de voorkeuren binnen en tussen groepen verdeeld zijn en hoe die voorkeuren tot stand komen.

Type doelstellingen

De mate waarin paternalistische sturing wenselijk is, beïnvloedt hoe beleidsdoelen kunnen worden geformuleerd. Doelen kunnen variëren van richtinggevende ambities tot bindende afrekenbare normen, en van universeel toepasbaar tot contextspecifiek. Verschillende recent aangenomen Kamermoties (Krul/CDA en Van der Graaf/CU) hebben het kabinet gevraagd om met concrete bereikbaarheidsnormen of reistijdlimieten te komen. De veelvormigheid van voorzieningen en de verschillen in behoeften en mogelijkheden van mensen maken dit lastig. Het vaststellen van een norm voor toegang tot onderwijs stuit bijvoorbeeld al snel op vraagstukken zoals verschillende typen scholen, de vereiste kwaliteit ervan, hoe we dit moeten meten en of dit overal moet gelden. Ruimte laten voor lokaal maatwerk van onderop met tevredenheid als indicator kan meetproblemen rondom normering omzeilen en voorkomt bovendien dat de overheid bepaalt wat “goede” bereikbaarheid en een oneindig normenstelsel moet handhaven. Het stellen van concrete normen is bovendien niet altijd mogelijk. Transport- en ruimtelijke systemen zijn complexe adaptieve systemen. Ze ontwikkelen zich deels buiten directe beleidssturing om, en onder invloed van externe ontwikkelingen. Dwingende normen kunnen dan leiden tot inefficiënties of zelfs onbedoelde uitkomsten.

Toch lijkt een harde normering voor sommige voorzieningen alsnog te verdedigen. Zo zouden gezonde mensen bijvoorbeeld tevreden kunnen zijn zonder bereikbaar ziekenhuis. De overheid kan echter de morele plicht toegedicht zijn om de gezondheid te beschermen. Om te bepalen welke voorzieningen we altijd en overal moeten garanderen, kan een hiërarchie van voorzieningen helpen. Dit kan democratisch, via politieke vertegenwoordigers, door te vertrouwen op expertoordelen, of door te steunen op analytische raamwerken uit de politieke filosofie, zoals Rawls’ concept van “Primaire Goederen”. Het vaststellen van een dergelijke hiërarchie is natuurlijk subjectief, zelfs bij het gebruik van analytische kaders. De waarden die binnen een samenleving gelden, beïnvloeden immers de vorming van deze raamwerken. Zo veel mensen, zo veel wensen. Het vaststellen van een harde bereikbaarheidsnorm voor een bepaald type voorziening lijkt dus vooral haalbaar wanneer deze voorziening uniform is in zowel aard als kwaliteit, en wanneer het belang ervan onomstreden is. In andere gevallen kan gemeten tevredenheid een nuttige leidraad zijn.

Complexe afweging tussen efficiëntie, inclusie en duurzaamheid

Om voldoende bereikbaarheid in landelijke gebieden te waarborgen, zijn drie pijlers belangrijk: nabijheid, mobiliteit en, in toenemende mate, digitale connectiviteit, bekend als het Triple Access System. Deze drie vormen samen de toegang tot economische en sociale activiteiten. Het platteland

heeft per definitie een achterstand wat betreft nabijheid. Schaalvergroting en autoafhankelijkheid hebben het platteland in een fragiel evenwicht gebracht.

Nabijheid en mobiliteit

Beneden een bepaald punt zullen nog minder voorzieningen al dan niet in combinatie met hogere mobiliteitskosten snel grotere groepen mensen door de ondergrens doen zakken. Daarom zou men kunnen overwegen om de bereikbaarheid te verbeteren door te beginnen met het tegengaan of zelfs terugdraaien van de vershraling van voorzieningen in landelijke gebieden, zelfs als dit ten koste gaat van economische efficiëntie door afname van schaalvoordelen.

Het hoge autogebruik en de nabijheid van steden zorgen er echter voor dat veel plattelanders, zelfs als er lokale alternatieven beschikbaar zijn, mogelijk blijven kiezen voor verder gelegen voorzieningen die meer te bieden hebben. Automobilititeit draagt daarmee bij aan het verminderen van ongelijkheid tussen landelijke en stedelijke gebieden, maar leidt paradoxaal tot grotere ongelijkheid binnen landelijke gebieden. De e-fiets kan een duurzame uitkomst zijn op middellange afstanden, maar is ook niet volledig inclusief.

Beleid gericht op het herstellen van lokale voorzieningen kan een welkome oplossing bieden voor een kleine groep beperkt mobiele mensen, maar dit brengt aanzienlijke maatschappelijke kosten met zich mee. Aan de andere kant kan het beperken van autogebruik het draagvlak voor deze kleinschalige voorzieningen vergroten en tegelijkertijd het mobiliteitssysteem duurzamer maken. Dit zorgt voor minder ongelijkheid binnen landelijke gebieden, maar kan de toegang tot hoogwaardige voorzieningen moeilijker maken en de kloof met steden juist vergroten. Er is dus sprake van een complexe afweging tussen efficiëntie, inclusie en duurzaamheid, zonder dat er een eenduidig “goed” of “fout” is.

Openbaar vervoer

De uitdaging voor het platteland is om de toegang tot hoogwaardige voorzieningen die de huidige autobezitter geniet op een inclusievere en duurzamere manier te organiseren. Het openbaar vervoer kan hier een rol in vervullen. De concurrentie met de auto, gecombineerd met de verspreide vraag naar en aanbod van activiteiten, maken het echter moeilijk om openbaar vervoer in het landelijk gebied efficiënt te organiseren.

Traditionele openbaarvervoerssystemen met vaste dienstregelingen hebben vaak lage frequenties en weinig haltes om de kosten te drukken. Dit resulteert in ongemak voor reizigers en daardoor nog minder vraag. Flexibel publiek vervoer, zoals deelmobiliteit, carpoolen of vraaggestuurd openbaar vervoer, vereist net zo goed schaal om efficiënt te opereren. Hierdoor is het minder aantrekkelijk om deze diensten aan te bieden in landelijke gebieden.

Multimodale hubs beogen het openbaar vervoer efficiënter te maken door vaste dienstregelingen op drukke routes te combineren met flexibele meer vraaggestuurde vervoersopties van en naar de hub12. Een uitdaging is dat deze flexibele vervoersdiensten vaak niet zijn opgenomen in de reguliere concessies en daardoor moeten concurreren op een markt waar ze niet voldoende schaal hebben om te overleven. Je ziet dan ook vaak kortlopende pilots. Bovendien valt doelgroepenvervoer meestal buiten deze vergunningen. Dit leidt tot inefficiënt gebruik van beschikbare middelen.

Het kan helpen om de wijze van inzetten van publieke middelen opnieuw onder de loop te nemen. Zo gebruiken ze in Groningen-Drenthe hetzelfde busje voor belbusdiensten en Wmo-vervoer. Om meer van dit soort samenwerkingen aan te moedigen, is het zinvol om de bestaande budgetten, zoals provinciale financiering voor concessies, Wmo-financiering via gemeenten en financiering voor studentenvervoer via het ministerie van OCW, gezamenlijk opnieuw tegen het licht te houden.

Niet alleen de kwaliteit van het netwerk en de dienstregeling lijken echter bepalend. Onderzoek naar vervoersarmoede in Zeeland laat zien dat passagiers de huidige openbaarvervoerssystemen als ingewikkeld ervaren vanwege het gebrek aan duidelijke informatie, met name als ze digitaal niet zo vaardig zijn. Deze ervaringen zijn geworteld in sociale normen die het gebruik van de auto aanmoedigen, wat leidt tot een negatieve perceptie van het openbaar vervoer, vooral als het gaat om niet-reguliere diensten zoals belbussen. Daarom is het onwaarschijnlijk dat beleidsmaatregelen die het gebruik van de auto willen ontmoedigen, zoals parkeerbeleid, positief worden ontvangen als er nog geen goed ontwikkeld en volwaardig alternatief beschikbaar is.

Kortom: het ontbreken van voldoende schaal maakt de organisatie van traditioneel openbaar vervoer op het platteland ingewikkeld. Het leeg laten rondrijden van bussen met vaste dienstregelingen is duur en weinig duurzaam. Een oplossing kan liggen in een combinatie van vaste dienstregelingen op drukke routes aangevuld door vraaggestuurde vervoersopties. Belangrijk daarbij is dan hoe flexibel en vraaggestuurd vervoer beter in reguliere concessies zijn mee te nemen, en hoe publieke middelen beter zijn in te zetten.

Digitalisering

Ook de digitalisering biedt nieuwe mogelijkheden voor een bereikbaar landelijk gebied. In ultieme vorm is mobiliteit aan te bieden als een dienst via één virtueel app-platform dat alle vervoersmogelijkheden omvat en de gehele reiservaring integreert, inclusief reserveringen, reisinformatie voorafgaand aan en tijdens de reis, en de betaling. Het ontwikkelen van dergelijke op aanvraag gebaseerde en gedeelde mobiliteitsdiensten hangt sterk af van voortdurende ICT-ontwikkelingen. Bovendien maakt digitalisering het mogelijk om fysieke diensten aan huis te leveren, zoals maaltijden en medicijnen en kunnen bepaalde activiteiten volledig online worden uitgevoerd, zoals thuiswerken of digitale doktersconsulten. Dan is wel de vraag aan de orde in hoeverre deze digitale alternatieven op gelijke hoogte staan met fysieke ervaringen.

Voor mobiele diensten zoals bezorging blijft schaal een cruciale factor voor efficiënte dienstverlening. Vergelijkbaar met vaste voorzieningen brengt dit de vraag met zich mee of normen haalbaar en wenselijk zijn, of dat de markt aanbodvariëaties en leveringstarieven kan bepalen. De Universele Postdienst op grond van de Postwet kan hierbij inspiratie bieden, omdat deze waarborgt dat het verzenden en ontvangen van post in heel Nederland beschikbaar is tegen een uniform tarief.

Digitalisering biedt dus kansen voor een online doktersconsult, het thuisbezorgen van boodschappen en pakketjes en voor het ontzorgd reizen van A naar B via één geïntegreerde vervoersapp. Het is hierbij belangrijk oog te hebben voor kwetsbare groepen. De mensen die al kwetsbaar zijn voor vervoersproblemen blijken namelijk ook vaak de mensen te zijn die minder goede digitale vaardigheden hebben. Effectief en efficiënt beleid vraagt om zowel reflectie op de bereikbaarheidsbeleving van specifieke doelgroepen als op die van het platteland als geheel. Dit zorgt

voor evenwichtig bereikbaarheidsbeleid dat aansluit bij de behoeften van mensen en zowel te ingrijpende maatregelen als te kleine aanpassingen voorkomt.

Op weg naar integrale bereikbaarheid

In het kader van brede welvaart staat het platteland voor de uitdaging om evenwicht te vinden tussen de voordelen van schaalvergroting en automobilititeit, en sociale en milieugerelateerde doelen. Wij denken aan de volgende noodzakelijke stappen.

De eerste stap is het vaststellen van de schaal en aard van bereikbaarheidsproblemen. Het meten hoe tevreden mensen zijn over de bereikbaarheid kan hierbij een waardevolle aanvulling zijn op het berekenen van afstanden en reistijden. Op basis hiervan is te beoordelen of grootschalige veranderingen noodzakelijk zijn, of dat maatwerk effectiever en efficiënter is voor specifieke groepen die nu moeilijkheden ervaren. Dankzij de auto hebben de meeste plattelanders vooralsnog voldoende toegang tot voorzieningen, maar dit evenwicht is fragiel. Voorkomen is beter dan genezen, omdat verdere verschraling van voorzieningen, samen met stijgende mobiliteitskosten, snel kan leiden tot grotere uitsluiting.

Een volgende stap is het bepalen hoe generiek bereikbaarheidsdoelen zouden moeten zijn. Voor welke voorzieningen willen we streven naar harde normen die overal gelden, en voor welke is maatwerk op basis van regionale behoeften meer geschikt? Publieke opinie en analytische kaders kunnen helpen bij het onderscheiden van voorzieningen die de overheid altijd en overal zou moeten waarborgen. Dit onderscheid betekent dat het expliciet meten van de beleving van bereikbaarheid, dat doorgaans meer middelen vereist dan ruimtelijk berekende maten, niet altijd noodzakelijk is. Uniformiteit in het soort voorzieningen en een breed maatschappelijk draagvlak vergemakkelijken de vaststelling van generieke overheidsnormen voor de toegang tot enkele basisvoorzieningen.

Voor andere voorzieningen en diensten is maatwerk op basis van bereikbaarheidsbeleving op regionaal of lokaal niveau effectiever. De lokale gemeenschap speelt een belangrijke rol bij het bepalen wat belangrijk en mogelijk is. Hierbij kan de overheid juist een meer faciliterende rol hebben, door marktpartijen en vrijwilligersinitiatieven financieel en organisatorisch te ondersteunen.

Tot slot kunnen bereikbaarheidsdoelen worden geconcretiseerd en is sectoroverschrijdende samenwerking nodig. Gezien regionale verschillen in behoeften en mogelijkheden, is er geen one-size-fits-all oplossing. Doelen worden idealiter integraal geformuleerd en niet enkel op basis van, bijvoorbeeld, afstand. “Voldoende” bereikbaarheid kan immers tot stand komen door een combinatie van fysieke nabijheid, mobiliteit en digitalisering. De problemen die de kleine groep zonder auto nu ervaart, zijn niet los te zien van de voordelen die schaalvergroting en automobilititeit de grote meerderheid bieden.

Referenties

- Akse, R., Thomas, T. and Geurs, K. (2021). Mobility and accessibility paradigms in Dutch policies: An empirical analysis. *Journal of Transport and Land Use*, 14(1), 1317–1340.
- Bastiaanssen, J. & Breedijk, M. (2022). *Toegang voor iedereen? Een analyse van de (on)bereikbaarheid van voorzieningen en banen in Nederland*. Planbureau voor de Leefomgeving (PBL).
<https://www.pbl.nl/publicaties/toegang-voor-iedereen>
- Boisjoly, G. and El-Geneidy, A. M. (2017a). How to get there? A critical assessment of accessibility objectives and indicators in metropolitan transportation plans. *Transport Policy*, 55, 38–50.
- Durand, A., Zijlstra, T., van Oort, N., Hoogendoorn-Lanser, S. & Hoogendoorn, S. (2022). Access denied? Digital inequality in transport services. *Transport Reviews*, 42(1), 32–57.
- Halden, D., 2011. The use and abuse of accessibility measures in UK passenger transport planning. *Research in Transportation Business Management*, 2, 12–19.
- Geurs, K. T. and Van Wee, B. (2004). Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions. *Journal of Transport Geography*, 12, 127–140.
- Jeekel, J. F., & Martens, C. J. C. M. (2017). Equity in transport: Learning from the policy domains of housing, health care and education. *European Transport Research Review*, 9, 1–13.
- Kinigadner, J., & Büttner, B. (2021). How accessibility instruments contribute to a low carbon mobility transition: Lessons from planning practice in the Munich region. *Transport Policy*, 111, 157–167
- Lyons, G. & Davidson, C. (2016). Guidance for transport planning and policymaking in the face of an uncertain future. *Transportation Research Part A*, 88, 104–116.
- Milbourne, P., & Kitchen, L. (2014). Rural mobilities: Connecting movement and fixity in rural places. *Journal of Rural Studies*, 34, 326–336.
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2023). *Mobiliteitsvisie 2050 Hoofdlijnennotitie*.
<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/03/17/bijlage-hoofdlijnennotitie-mobiliteitsvisie-2050>
- Raad voor de leefomgeving en infrastructuur, Raad voor het Openbaar Bestuur & Raad voor Volksgezondheid en Samenleving (2023). *Elke regio telt! Een nieuwe aanpak van verschillen tussen regio's*.
<https://www.elkeregietelt.nl/publicaties/rapporten/2023/03/27/adviesrapport-rli-rob-rvs-elke-regio-telt>
- Pot, F.J., Koster, S. & Tillema, T. (2023). Perceived accessibility and residential self-selection in the Netherlands. *Journal of Transport Geography*, 108, 103555.
- Pot, F.J., Koster, S. & Tillema, T. (2023). Perceived accessibility in Dutch rural areas: Bridging the gap with accessibility based on spatial data. *Transport Policy*, 138, 170–184.

Silva, C., Bertolini, L., te Brömmelstroet, M., Milakis, D., & Papa, E. (2017). Accessibility instruments in planning practice: Bridging the implementation gap. *Transport Policy*, 53, 135-145.

Pot, F.J. (2023). *The Extra Mile: Perceived Accessibility in Rural Areas*. University of Groningen.

Pot, F.J. (2023). *Bereikbaarheid in landelijke gebieden: de stem van de tevreden meerderheid*. <https://geografie.nl/artikel/bereikbaarheid-in-landelijke-gebieden-de-stem-van-de-tevreden-meerderheid>

Pot, F.J., Koster, S., Tillema, T. & Jorritsma, P. (2020). Linking experienced barriers during daily travel and transport poverty in peripheral rural areas: The case of Zeeland, the Netherlands. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 20(3), 29-46.

Proffitt, D. G., Bartholomew, K., Ewing, R. and (2019). Accessibility planning in American metropolitan areas: Are we there yet? *Urban Studies*, 56(1), 167-192.

Rongen, T.O., Lenferink, S., Arts, J. & Tillema, T. (2023). The peripheral mobility hub as a multi-sided platform? Applying a Fuzzy Delphi to identify promising stakeholder interactions. *Research in Transportation Business & Management*, 47, 100953.

Van Wee, B. (2022). Accessibility and equity: A conceptual framework and research agenda. *Journal of Transport Geography*, 104, 103421