



rijksuniversiteit
 groningen



Hanzehogeschool
 Groningen
 University of Applied Sciences

Kennisnetwerk Krimp Noord-Nederland

Krimpcafé Mobiliteit

23 januari 2020



provincie
 groningen

provincie Drenthe

provinsje fryslân
 provincie fryslân







Krimpcafé Mobiliteit

Het thema van het eerste krimpcafé dit jaar, Mobiliteit, bracht letterlijk heel wat mensen in beweging. Meldden zich aanvankelijk zo'n 40 geïnteresseerden per mail, op die 23ste januari stonden ineens 90 mensen op de stoep van hotel Spoorzicht in Loppersum. Dus net als bij het OV in de spits, het was even inschikken.

Door Eduard van den Hoff

Uiteraard was de aftrap van het krimpcafé voor KKN project-leider Elly van der Klauw. Zij constateert dat OV-bussen steeds vaker slechts de hoofdwegen volgen en aanpalende dorpen letterlijk links laten liggen. In het dunbevolkte Noord-Nederland lijkt de eigen auto - in weerwil van duurzaamheid e.d. - nog steeds het meest geschikte vervoersmiddel. Taede Tillema, hoogleraar Transportgeografie aan de RUG, geeft aan dat de focus voor vervoer zich vooral op de stedelijke bevolking richt. Terwijl het landelijk gebied toch ook zo'n 5 miljoen mensen telt en hun aantal groeiende is.

Belevingskant

Met een slag om de arm, er is weinig data beschikbaar, vertelt Tillema dat het aantal afgelegde kilometers in gebieden met een bevolkingsdaling weinig is toegenomen. In groeigebieden zie je een kleine afname. Die ontwikkeling lijkt weinig schokkend. Tillema: 'Maar kijk je naar de belevingskant, dan kunnen de uitkomsten wel eens heel anders zijn. Zijn die negatief, dan pas moet je oplossingen gaan zoeken.'

Sociale ontmoetingsplaatsen

Tillema's leerstoel kent drie lijnen: 1) perceptie van bereikbaarheid, 2) relatie platteland - stad en 3) slimme mobiliteitsoplossingen. Om die perceptie in kaart te brengen, zet Tillema focusgroepen en enquêtes in. In de relatie platteland- stad ziet



hij een steeds belangrijkere rol weggelegd voor de e-bike. Hiermee kunnen plattelandsbewoners gemakkelijk hun werk in de stad bereiken en er vervolgens boodschappen doen. Hubs, er zijn er nu zo'n 55 in Drenthe en Groningen, behoren tot de derde lijn.

'Kijk je naar de belevingskant, dan kunnen de uitkomsten wel eens heel anders zijn.'

Het zijn vervoersknooppunten die inmiddels een 'ketenontwikkeling' meemaken. Je kunt er niet alleen overstappen op een ander vervoermiddel, van de auto op de bus bijvoorbeeld, maar steeds vaker kun je er ook pakketjes afhalen, koffie krijgen, boodschappen doen, enzovoort. Zo ontwikkelen hubs zich steeds meer tot sociale ontmoetingsplaatsen. Het is een vrij nieuw fenomeen en daarom is er nog weinig feitenkennis.

Slimme oplossingen

Ook apps behoren tot de slimme oplossingen. Via een app kun je bijvoorbeeld van tevoren je vervoersmiddel uitkiezen en alvast betalen. Wel plaatst Tillema een kritische kanttekening bij de inzet van apps, want niet iedereen is immers even digitaal onderlegd. Het begrip deelauto mag dan in de stad redelijk goed aanslaan, het platteland kent een dergelijke ontwikkeling nog niet. Andere slimme oplossingen vormen wellicht de thuisdokter, autonome shuttles, enzovoort.

Lering trekken

Maar, zoals al eerder opgemerkt, het ontbreekt Tillema aan voldoende data. Zo zou de monitoring van de processen beter kunnen en zou er meer lering kunnen worden getrokken uit eerdere pilots. Er is kortom nog een hele weg te gaan voordat er een gedegen mobiliteitsonderzoek ligt betreffende het platteland.





Het gaat goed met de fiets!

Vanuit het centrum van Groningen sta je met een ruime 20 minuten in het dorpje Loppersum. Tenminste, als je de auto neemt. Met de e-bike duurt de reis wat langer: een klein uurtje. En dat is overkomelijk, zeker als het weer mee zit.

Hoewel de e-bike steeds populairder wordt zijn er nog veel hordes te nemen voordat iedereen de elektrische fiets daadwerkelijk pakt. Over die hordes, en over de e-bike trends, ging deze workshop.

Door Lucinde Terluin

Voor duurzaam, gezond en sociaal gebruik

‘Met een e-bike heb je altijd de wind in de rug’, sprak Saskia Zwiers, fietsmakelaar in Groningen, tijdens haar presentatie. Zij liet zien dat de verkoopcijfers van de elektrische fiets het inmiddels winnen van de ‘gewone’ fiets. Niet alleen in de stad, maar ook op het platteland waar de fiets ook een belangrijk onderdeel is van het mobiliteitsnetwerk.

Ondersteunend aan haar verhaal volgde Paul Plazier (Postdoctoraal onderzoeker transportgeografie) met een aantal cijfers uit zijn onderzoek *Dragen e-bikes bij aan rurale mobiliteit?*. Hij onderzocht in acht Groningse gemeentes het (potentiële) gebruik van de e-bike.

Onderzoek

Uit dit onderzoek haalde hij een aantal interessante conclusies. Zo blijkt bijvoorbeeld:

- Dat senioren de e-bike het meest gebruiken
- Dat jongeren en werkenden de meeste interesse in de e-bike hebben
- Dat recreatie het belangrijkste gebruikersdoel is
- Dat bezitters van een e-bike hun mobiliteit het hoogst waarderen



- Dat lagere inkomens meer interesse hebben in de e-bike dan andere inkomensgroepen
- En dat uitproberen vaak leidt tot hogere waardering van de e-bike

Niet zonder slag of stoot

Ondanks enthousiaste gebruikers en de groei van de e-bike, blijft de vraag 'wat is nodig om de elektrische fiets in landelijk gebied populairder te krijgen?', want met de e-bike op een landweggetje kan het soms best gevaarlijk zijn. Daarnaast is voor senioren op de e-bike stappen, na misschien jaren niet gefietst te hebben, zeker niet vanzelfsprekend. Daarna werden de deelnemers gevraagd om zoveel mogelijk problemen en oplossingen voor meer gebruik van de e-bike op post-its te noteren. Vervolgens werden deze post-its onderverdeeld in de categorieën gedrag, voorziening en vervoersmiddel.

'Uitproberen leidt vaak tot hogere waardering van de e-bike.'



Problemen en oplossingen

Het problemenbord was snel gevuld. Van snelheidsverschillen op het fietspad en geen veilige stalling bij stations, tot het meezeulen van de accu en de kosten van de aanschaf van een e-bike. Gelukkig waren er ook oplossingen. Want financiële steun door een werkgever, het plaatsen van fietskluizen en het realiseren van bredere fietspaden zou de e-bike een flinke duw in de rug geven.

Alle verkregen input gaf workshopfacilitators Saskia en Paul genoeg inspiratie om aan de gang te gaan. Want, merkte iemand terecht op, voor de auto was waarschijnlijk al lang een oplossing gekomen. Nu is het de beurt aan de e-bike!

Elektrische deelauto's in de gemeente Loppersum

Door Nynke Doevelaar

Aan de deelnemers van workshop 2 wordt gevraagd mee te denken over het project van de gemeente Loppersum om met elektrische deelauto's de duurzame mobiliteit van de inwoners te vergroten. Maar eerst schetst Joost Smits, projectleider duurzaamheid en milieu bij de gemeente, de achtergronden, kaders en stand van zaken van het project.

De gemeente Loppersum heeft 9500 inwoners en telt maar liefst 17 kernen. De OV-verbindingen zijn matig terwijl veel inwoners best een eindje moeten reizen voor voorzieningen als school, werk, winkelen en gezondheidszorg. Loppersum wil in 2030 fossielvrije gemeente zijn en deelmobiliteit is een van de middelen om die ambitie waar te maken. Het Nationaal Programma Groningen draagt 2 miljoen bij aan het project. Tijdens een brede startbijeenkomst zijn mogelijkheden geïnventariseerd en wensen opgehaald bij zoveel mogelijk mensen. Een kernteam van enthousiaste inwoners komt maandelijks samen om het project mee vorm te geven. De gemeente zet in op elektrische deelauto's voor alle dorpen en op een netwerk van innovatieve laadpalen.

Hoe verder?

De eerste stappen zijn dus gezet, maar hebben de workshop-deelnemers ideeën over de handigste organisatievorm, kopen of leasen, verzekering en onderhoud en het systeem voor reserveren?

In de ene groep zijn ze er snel uit. 'Je moet de bewoners medeverantwoordelijk maken, dus een coöperatie oprichten.' Daarna volgt wel discussie over hoe de verhouding moet zijn tussen het abonnementsgeld en de kosten voor gebruik van de auto. En is de elektrische auto wel geschikt?





Zo schoon is die techniek nog niet. Louwina Platteel, projectleider deelmobiliteit van de gemeente, beaamt dat en ziet de elektrische deelauto als een tussenstap. 'De techniek ontwikkelt zich snel, waterstof is in opkomst, die techniek bouwt voort op wat voor elektrische auto's is ontwikkeld.' Om geen gedoe met onderhoud en verzekeringen te krijgen, zouden de deelnemers kiezen voor lease en niet voor koop. 'Betrek scholen en leerwerk-bedrijven bij schoonmaak en onderhoud van de auto's. Je wilt wel dat iedereen de auto schoon meekrijgt.'

'Het gaat om de mindset. Mensen moeten het willen, een auto delen.'

In de andere groep ging de discussie meer over de vraag of er wel voldoende animo is voor deelvervoer. 'Je moet genoeg mensen meekrijgen anders is het zonde van de investering.' Een maandelijks testochtend is een idee om het project blijvend onder de aandacht te brengen. Ook zouden plaatselijke ondernemers betrokken kunnen worden. 'Albert Heijn haalt met een busje oudere inwoners op om boodschappen te doen, zoiets kan ook met de deelauto.'



Friese pilots

Sjoerd Hoekstra van Provincie Fryslân heeft een magazine meegenomen naar Loppersum. Titel van het blad luidt 'Verbinning. Mobiliteitsvisie voor Noordoost Fryslân.' Onder druk van een veranderende wereld hebben Friese gemeente- en provincieambtenaren zelfstandig, dus zonder hulp van een extern adviesbureau, een regionale visie geschreven. 'Samen met de bevolking gaan we de visie uitwerken', aldus Hoekstra.

Door Eduard van den Hoff

'Door krimp neemt de mobiliteitsbehoefte toe', vertelt Hoekstra. Bovendien is mobiliteit in plattelandsregio's een levensbehoefte omdat voorzieningen op afstand liggen. Kan een persoon zich moeilijk verplaatsen, dan is er sprake van mobiliteitsarmoede wat kan leiden tot sociale uitsluiting. Om het mobiliteitsprobleem op te lossen, is het bundelen van stromen en het verknopen van netwerken nodig. Zo valt het leerlingenvervoer misschien wel te combineren met WMO'ers en personen die vrij reizen.

Oliemannetjes

Bovenstaande inzichten wil Hoekstra uitwerken met Dorpsontwikkelingsmaatschappijen (DOM's). Het betreft hier ondernemende inwoners die samenwerken met de overheid om de dorpen leefbaar te maken en houden.

'Pas op voor het ontstaan van meedenk-moeheid!'

Hoekstra: 'Het principe is dus 'met elkaar'. En niet 'top-down' of 'bottom-up', maar 'door het midden'. Binnen zekere kaders heeft men vrijheid en de uitkomsten dienen we te respecteren. Uiteraard zijn er in het hele proces ook oliemannetjes nodig.'



We lossen het zelf wel op

Met het project Bûtenwân Berikbar was al eerder ervaring opgedaan in het samenwerken met de mienskip (gemeenschap). Doel was te komen tot maatwerk voor de invulling van vervoersbehoefte die zou aansluiten op de OV-hoofdstructuur. Leerpunten? Wees concreet, flexibel en neem de tijd voor experimenten. En wees ook voorbereid op verrassingen! Want sommige bijeenkomsten leidden tot de uitspraak 'We redden ons wel! We hebben auto's en daarmee lossen het wel op.' En daar toont zich direct een gevaar: de groep waarmee je overlegt, is niet altijd representatief voor de totale dorpsbevolking die ook niet-autobezitters telt. 'En pas op dat er geen 'meedenk-moeheid' ontstaat', waarschuwt Hoekstra.





Mobiliteit verknopen op Drents/Groningse wijze

Hoe gaan we om met de mobiliteit in Drenthe en Groningen? Martin Courtz beantwoordt deze vraag tijdens de workshop Mobiliteit Verknopen. Hij behoort tot het Kernteam Hubs en heeft momenteel 55 knooppunten 'OV - publiek vervoer met voorzieningen' onder zijn hoede.

Door Eduard van den Hoff

'Tot voor kort was de centrale vraagstelling binnen mobiliteit 'Hoe kom je van A naar B?' Tegenwoordig vragen we ook 'Waarom wil je van A naar B? Het antwoord luidt vaak hetzelfde: Om een voorziening te bezoeken. Waarom zul je die voorzieningen dan niet naar A brengen?' stelt Courtz. Een hub vormt volgens hem een uitgelezen punt om voorzieningen te bundelen. Zo verwordt de hub van een mobiliteitsknooppunt tot een sociaal economisch knooppunt.



Ideale geval

Gebruikt men de eigen auto nu nog om naar werk, school en voorzieningen te gaan, op den duur moet de hub de eigen auto helemaal overbodig maken. In dat ideale geval zijn de voorzieningen allemaal rondom de hub te vinden en gebruikt men het OV voor het reizen naar het werk en de deauto die men bij de hub vindt, gebruikt men voor het maken van familiebezoek.

‘Ik wil me op het sociale aspect richten.’

Hub Roden

Hubs zijn er in diverse soorten en maten. Ze zijn er op straatniveau (bereik 500 meter), op wijkniveau (bereik 1 km), op dorpsniveau (bereik 5 km) en op regionaal niveau (bereik 15 km). In Roden wordt momenteel aan een nieuwe hub gewerkt: er komt een fietsenstalling bij het vernieuwde busstation, een wachtplek met wifi, een bibliotheek, een koffiebar en een pakjesdienst. Courtz: ‘Voor heel veel zaken hoeft je straks Roden niet meer uit.’

Gesloopt

Perfectie vraagt tijd. Zo merkt het publiek op dat de hubtaxi enorm duur is en onbetrouwbaar bovendien. In Veendam was een fraai servicepunt rond de hub ingericht, maar die is totaal gesloopt door de jeugd. De hubs in Drenthe zijn vooral op Groningen gericht, terwijl men in het zuiden van



Drenthe liever richting Meppel of Zwolle reist. En hoe ziet Courtz het vestigen van onderwijs rond een hub voor zich, wil men weten. ‘Dat is lastig’, erkent hij, ‘maar het praktijkonderwijs bijvoorbeeld zou zich meer kunnen vestigen in de regio.’

Saamhorigheid

‘Een hub is maatwerk. Daarom moet je veel met mensen praten,’ legt Courtz uit. Daarom vraagt hij tijdens de workshop of de deelnemers hun ideale hub willen schetsen. ‘Vaak krijg ik een rijtje voorzieningen op papier gesteld, maar nu lees ik ook het woord ‘saamhorigheid’. Op dat sociale aspect wil ik het gesprek richten,’ zegt Courtz glimlachend.







Aan dit beeld- en journalistiek- verslag werkten mee:

Tekstschrijvers:

Eduard van den Hoff
Nynke Doevelaar
Lucinde Terluin

Fotograaf:

Harma Kaput

Opmaak:

Harmare

Redactie:

Elly van der Klauw
Akko Muskens

Meer informatie bij:

Op de site van [Kennisnetwerk Krimp Noord-Nederland](#)
zijn de presentaties te downloaden