



RIGO Research en Advies
Woon- werk- en leefomgeving
www.rigo.nl

RAPPORT

Mobiliteit en bereikbaarheid

Onderlegger mobiliteitsvisie Noordoostpolder



De verantwoordelijkheid voor de inhoud berust bij RIGO. Het gebruik van cijfers en/of teksten als toelichting of ondersteuning in artikelen, scripties en boeken is toegestaan mits de bron duidelijk wordt vermeld. RIGO aanvaardt geen aansprakelijkheid voor drukfouten en/of andere onvolkomenheden.



RAPPORT

Mobiliteit en bereikbaarheid

Onderlegger mobiliteitsvisie Noordoostpolder

Opdrachtgever

Gemeente Noordoostpolder

Contactpersoon

Arjan Beelen

Projectnummer

P35610

Datum

14 maart 2018

Auteurs

Martin Damen; martin.damen@rigo.nl; 020 522 11 64

Esther Cozijnsen; esther.cozijnsen@rigo.nl; 020 522 1163

Inhoud

1	Inleiding	2
1.1	Voorzieningen en leefbaarheid	2
1.2	Verplaatsingsbehoefte, mobiliteit en bereikbaarheid	2
1.3	Aanpak	3
1.3.1	Literatuuronderzoek	3
1.3.2	Bewonersgesprekken	4
2	Voorzieningen	6
2.1	Verhuisbewegingen en groei dan wel krimp	6
2.2	Voorzieningen	6
2.2.1	Ontmoeten	6
2.2.2	Welzijn	7
2.2.3	Bibliotheek	7
2.2.4	Kinderopvang	7
2.2.5	Verzorgingstehuis	8
2.2.6	Sport	8
2.2.7	Boodschappen en horeca	9
2.2.8	Werk en kantoorpanden	9
2.3	Het belang van voorzieningen	9
3	Bereikbaarheid	11
3.1	Reisafstanden	11
3.2	Verplaatsingsbehoefte en verplaatsingsgedrag	13
3.3	Reistijdbudget	13
3.4	Alternatieven voor OV en in het bijzonder de regiotaxi	14
3.5	OV als achtervang bij noodgevallen	15
4	Doelgroepen voor OV	18
4.1	Scholieren en studenten	18
4.2	Lage inkomens en kwetsbare groepen	19
4.3	Ouderen	21
4.4	Kwetsbare gebruikers van OV centraal stellen	22

5	Bevindingen	23
5.1	Voorzieningen en bereikbaarheid	23
5.2	Zelforganisatie en initiatief	24
6	Aanbevelingen	25
6.1	Wonen in de nabijheid van voorzieningen	25
6.2	Alternatief en regulier vervoer	26
6.3	Vrijwilligerswerk	26
6.4	Aanpak	27
	Bijlage reisafstanden	29
	Bijlage bronnen literatuur en data	31
	Bijlage verkeersstatistieken	33

1 Inleiding

De Noordoostpolder werd opgezet volgens de centrale-plaatsentheorie van Christaller. Een centrale plaats met stervormige verbindingswegen naar tien *autonome* kernen *met eigen voorzieningen* op fietsafstand van de centrale plaats. Echter, wanneer uit een autonoom dorp voorzieningen verdwijnen – iets wat we nu zien in de Noordoostpolder – dan kan dat voor de bewoners een pijnlijke ervaring zijn. Zelfs als de meest noodzakelijke voorzieningen behouden blijven en alleen de ‘nice to have’ voorzieningen verdwijnen, wordt dat door bewoners als een aantasting van de leefbaarheid ervaren. Dat terwijl autonomie geen voorwaarde is voor woongenot en leefbaarheid. Er zijn dorpen met alleen een woonfunctie die niet zelfvoorzienend zijn en waar de bewoners het prima naar hun zin hebben.

1.1 Voorzieningen en leefbaarheid

De gemeente Noordoostpolder is zich bewust van de historische betekenis van voorzieningen in de kernen voor de bewoners. Van oudsher worden de voorzieningen in de dorpen sinds de pionierstijd gezien als een belangrijke pijler voor het waarborgen van de leefbaarheid. Elke kern kon daarom lang bogen op scholen, sportvoorzieningen, kerken, zorg-, winkel en cultuuraanbod.

De vraag naar en het aanbod van voorzieningen is echter om diverse redenen veranderlijk:

1. door teruglopend bezoek van kerken en cultuurvoorzieningen;
2. door schaalvergroting van winkels om te kunnen concurreren met branchegenoten en bezorgdiensten
3. door concentratie van (publieke) diensten als scholen, thuiszorg, verzorging/verpleegzorg.

Verandering wil niet per definitie zeggen dat het aanbod verschaalt of de kwaliteit afneemt maar wel dat de nabijheid van voorzieningen niet (meer) vanzelfsprekend en gegarandeerd is. Voorzieningen kunnen op grotere afstand komen te liggen of veranderen van vorm; van winkels naar bezorging.

Als het aanbod van *gewilde* of *noodzakelijke* voorzieningen vermindert of verdwijnt, is dat van invloed op de verplaatsingsbehoefte van de inwoners. Voor de gemeente kan dan een rol weggelegd zijn in het ondersteunen van specifieke doelgroepen bij het realiseren van die verplaatsingsbehoefte.

1.2 Verplaatsingsbehoefte, mobiliteit en bereikbaarheid

De gemeente Noordoostpolder ziet een dergelijke rol voor zichzelf weggelegd en heeft zich daarom ten doel gesteld een visie te ontwikkelen op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid. De eerste stap in deze ontwikkeling is het verkrijgen van een objectief beeld van de huidige en toekomstige staat van het gebruik en de bereikbaarheid van voorzieningen, de daarbij behorende verplaatsingsbehoefte en hoe die wordt ingevuld.

Dit beeld zal dienen als onderlegger voor het opstellen van een mobiliteitsvisie en moet inzicht geven in de (mogelijke) gevolgen van veranderingen met betrekking tot het voorzieningenniveau of mobiliteit. Het objectieve beeld moet antwoord geven op de volgende vragen:

- Welke voorzieningen worden, in welke mate, door welke inwoners van Noordoostpolder gebruikt?
- Wat is de bereikbaarheid van deze voorzieningen en zien we een relatie tussen bereikbaarheid en gebruik?
- Wat zijn de verplaatsingsbehoefte en het verplaatsingsgedrag van de inwoners en wat is de rol van openbaar vervoer hierbij?
- Wat zijn de reistijden?
- Wie zijn er (grotendeels) afhankelijk van het openbaar vervoer?
- Wat zijn de ontwikkelingen van de bereikbaarheid van voorzieningen en het verplaatsingsgedrag en de verplaatsingsbehoefte van onze inwoners tot nu toe?
- Hoe zal/kan de bereikbaarheid van voorzieningen en het verplaatsingsgedrag en de verplaatsingsbehoefte van onze inwoners zich ontwikkelen als we niks doen?

Bij het beantwoorden van de onderzoeksvragen is rekening gehouden met de knoppen waar de gemeente aan zou kunnen draaien, namelijk:

1. Voorzieningenaanbod

Wat gebeurt er als het aanbod van voorzieningen versterkt wordt op plekken met weinig OV? Wat betekent dit voor de identiteit van de dorpen? Onderscheid tussen jongeren en ouderen is hierbij van belang. Sommige (commerciële) voorzieningen kunnen naar de bewoners gebracht worden: denk aan vouchers voor bezorging door AH. Voor niet commerciële voorzieningen zoals een huisarts is dat lastiger te organiseren.

2. Vervoersaanbod

Wat gebeurt er als gestuurd wordt op andere vervoersvormen; regiotaxi, delen van auto's, sociaal netwerk, vervoer op maat/aanvraag. Daarbij moet ook gekeken worden naar het zelf organiserend vermogen (wat maakt dat die in het ene dorp sterker is dan in het andere dorp?)

1.3 Aanpak

Door middel van literatuuronderzoek, bewonersgesprekken en interviews met diverse stakeholders is geprobeerd om in beeld te krijgen wat de wensen en behoeften en vooral ook de mogelijkheden zijn als het gaat om het draaien aan de genoemde knoppen. Zie de bijlage voor de gebruikte bronnen.

1.3.1 Literatuuronderzoek

Bij de beantwoording van de vragen is gebruik gemaakt van bestaande bronnen, waarbij de volgende aanpak is gehanteerd:

- Verzamelen en combineren van gegevens over personen, modaliteiten, huishoudens en voorzieningen (verplaatsingsgedrag, - motieven, demografische kenmerken, aantallen, afstanden, type voorzieningen, vraag naar en aanbod van typen voorzieningen);
- Deze gegevens zijn van context voorzien door ze te vergelijken met hogere schaalniveaus (provincie, Nederland);

- Bij het ontbreken van geografische gegevens voor de Noordoostpolder is op basis van literatuur en trends een vertaling gemaakt van gegevens die wel beschikbaar waren (demografisch, verplaatsingsgedrag) naar de Noordoostpolder;
- Waar zowel geografische als demografische kenmerken ontbraken, zijn de belangrijkste lessen uit de literatuur samengevat en toegepast op de Noordoostpolder.

1.3.2 Bewonersgesprekken

Alle inwoners van de gemeente Noordoostpolder hebben een uitnodiging ontvangen voor vier inloopuren die de gemeente en RIGO gezamenlijk georganiseerd hebben. De inloopuren hebben plaatsgevonden in Marknesse, tweemaal in Emmeloord en Creil. Daarnaast was er de mogelijkheid om ervaringen te delen via de email of per telefoon (waar ook gebruik van is gemaakt).

Voor deze methode is gekozen omdat het flexibel is - inwoners konden binnenlopen op een moment dat voor hen het beste uitkwam (net voor of na het avondeten) en laagdrempelig – bewoners zo konden zo lang of kort blijven als ze zelf wilden, hun eigen verhaal doen want er was geen dwingende gestructureerde vragenlijst. Overigens werd opgemerkt dat vier bijeenkomsten toch als wat mager werd ervaren en dat juist bij dit onderwerp ook de bereikbaarheid (door locatie en tijdstip) mensen weerhield om te komen.

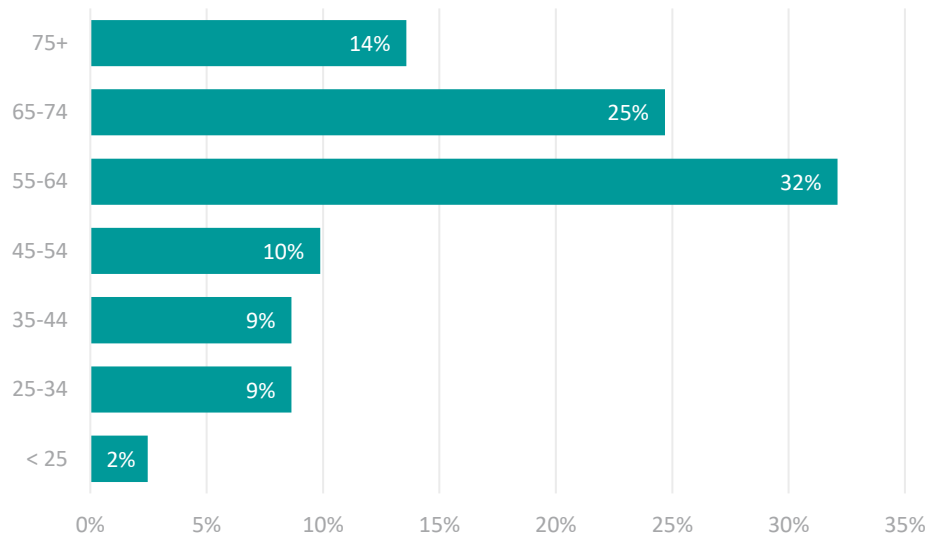
In totaal hebben circa 95 bewoners hun mening gegeven over de bereikbaarheid van voorzieningen en het openbaar vervoer in de gemeente Noordoostpolder. De bewoners waren afkomstig uit verschillende kernen. In tabel 1 is te zien hoeveel bewoners er per kern naar de bijeenkomsten zijn gekomen en hoeveel bewoners daarnaast via de mail of telefoon hun verhaal hebben gedaan.

tabel 1 herkomst van de respondenten

Kern	Fysieke gesprekken	Mail/telefoon	Totaal
Bant	2		2
Creil	8		8
Emmeloord	37	13	50
Ens	3	1	4
Espel	1	1	2
Kraggenburg	2	3	5
Luttelgeest	0	1	1
Marknesse	10		10
Nagele	4	4	8
Rutten	4		4
Tollebeek	1		1
Schokland	0		0
Totaal	72	23	95

Een indicatie van de leeftijden van de inwoners die we gesproken hebben is weergegeven in figuur 1. Het betreft een indicatie omdat niet van alle bewoners de leeftijd genoteerd is. In die gevallen is een inschatting van de leeftijd gemaakt. Ruimschoots de helft van de respondenten heeft een leeftijd tussen de 55 en 75 jaar. Iets minder dan een derde is tussen de 25 en 45 jaar en slechts een enkeling is jonger dan 25.

figuur 1 leeftijdsverdeling in klassen van de respondenten



2 Voorzieningen

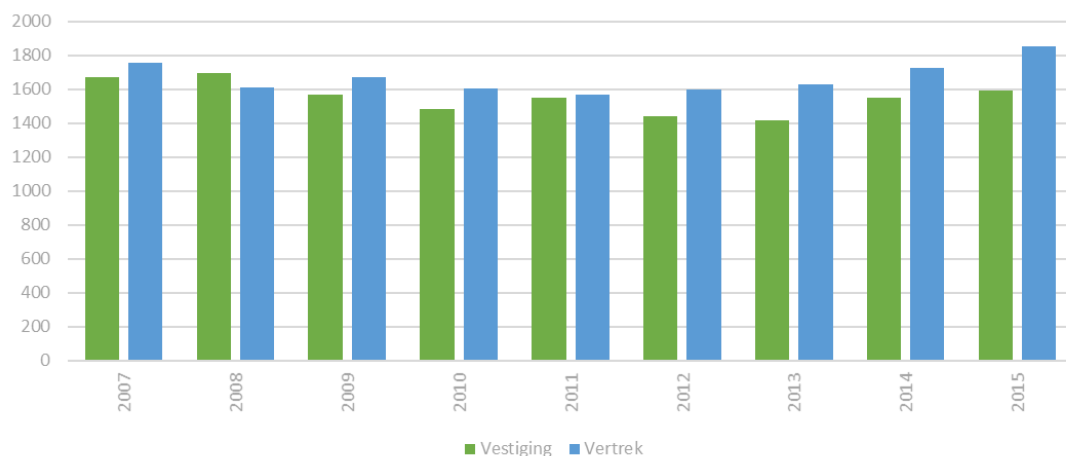
In dit hoofdstuk gaan we in op de aanwezigheid, het gebruik en het belang van voorzieningen

De bevolking van de gemeente Noordoostpolder verandert in omvang en van samenstelling. Er is sprake van zowel ontgroening als vergrijzing en de bevolking neemt af door verhuizing en afnemende natuurlijke groei. De gemeente moet rekening houden met een krimpende bevolking. Bij krimp neemt het draagvlak voor voorzieningen af en het zijn juist de minder mobiele groepen die hier last van hebben. De bereikbaarheid van voorzieningen zal vermoedelijk verslechteren omdat voorzieningen verdwijnen of naar grotere kernen en Emmeloord worden verplaatst.

2.1 Verhuisbewegingen en groei dan wel krimp

Het aantal vertrekkers neemt de laatste jaren iets toe. Op de lange termijn wordt afnemende natuurlijke groei verwacht, die zich in sommige kernen al voor 2030 zal manifesteren.

figuur 2 vestiging en vertrek in de Gemeente Noordoostpolder



Bron: gemeente NOP; bewerking: RIGO

2.2 Voorzieningen

2.2.1 Ontmoeten

Bijna alle dorpen hebben een kerk, vaak een protestantse gemeente. Er zijn ook een aantal dorpen met een katholieke kerk. Het aantal actieve leden daalt. Een groot deel van de dorpsbewoners heeft direct of indirect een band met een kerk. Het religieuze leven is een aanknopingspunt voor het dorpsgevoel en de eenheid van de inwoners. Daarnaast heeft elk dorp een eigen actieve dorpsvereniging (met krant, nieuwsbrief en website) en minstens een jaarlijks evenement. In sommige dorpen functioneert de kantine van een sportvereniging tevens als bijeenkomstencentrum.

Sociale deeleconomie

In een sociale deeleconomie delen particulieren goederen en diensten door te ruilen, gratis aan te bieden, uit te lenen of te verkopen. In de Noordoostpolder zien we hier weinig tekenen van; ook niet op het gebied van mobiliteit.

2.2.2 Welzijn

Carrefour is een welzijnsgroep in de gemeente Noordoostpolder die diensten en activiteiten ontplooit in de gemeente. Ook verbindt men formele en informele zorg, bijvoorbeeld door middel van workshops en netwerken. Zo organiseert Carrefour vrijwilligers om klusjes en diensten te verlenen aan kwetsbare bewoners: dit gebeurde bijna 2.200 keer in 2015. Ook zijn er vrijwilligers om kwetsbare bewoners te vervoeren, dit gebeurde ruim 80 maal in 2015. Er is een steunpunt voor mantelzorgers (de vraag neemt toe) en men doet preventieve huisbezoeken bij oudere bewoners in een aantal kernen en wijken; De Erven en Revelsant in Emmeloord en Creil. Carrefour heeft verder maaltijdinitiatieven. Er worden op die manier ongeveer 400 maaltijden per maand verzorgd. Daarnaast werden er in 2015 15.000 maaltijden aan huis bezorgd.

2.2.3 Bibliotheek

De bibliotheek in de gemeente Noordoostpolder heeft een bredere rol gekregen in de afgelopen jaren. De bibliobus werd gesloten omdat deze te weinig volwassen lezers trok maar wel kinderen. Daarom zijn er in de kernen uitleenposten opgezet voor kinderen in scholen. Er wordt meerwaarde bereikt wanneer scholen en de bibliotheek samenwerken. Er zijn meer activiteiten en meer kinderen lezen meer.

Ouderen bleken lastig te bereiken maar ook niet zo heel erg geïnteresseerd in het lenen van boeken. Wel in elkaar ontmoeten. De ouderen die wel boeken willen lenen krijgen een 'bibliotheek aan huis', met vrijwilligers die bij hen boeken bezorgen. Het bibliotheekgebouw wordt, mede door de mogelijkheid elkaar te ontmoeten, veel breder ingezet. Er worden allerlei cursussen en *cafés* georganiseerd (hobby, welzijn, vaardigheden, ook taalvaardigheden, want dat gaat vooraf aan lezen).

Er wordt samengewerkt met Triade (voor mensen met een beperking) waardoor er cliënten van Triade in de bibliotheek werken. De bibliotheek moet een openbare 'huiskamer' zijn om te werken, lezen en studeren. Op jaarbasis bezoekt ongeveer de helft van de inwoners van de gemeente de bibliotheek wel eens.

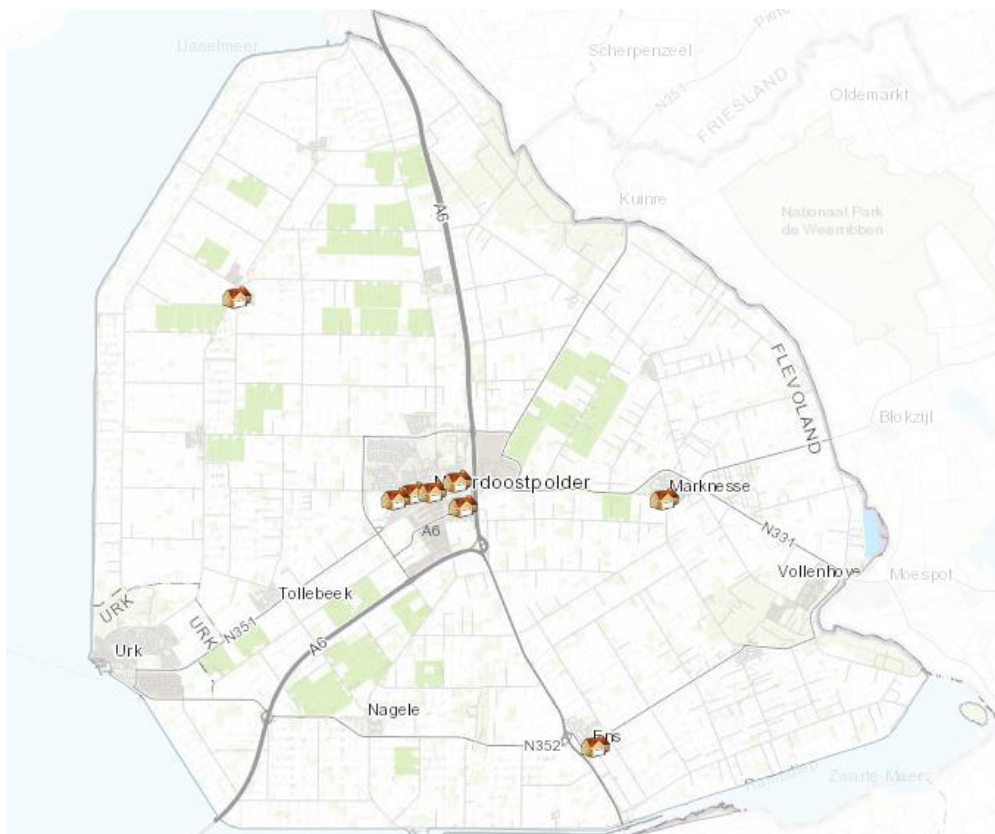
2.2.4 Kinderopvang

Lang niet elke kern heeft zijn eigen kinderdagverblijf. De inwoners van Tollebeek en Nagele moeten naar Emmeloord voor de opvang. Het komt erop neer dat kinderdagverblijven en buitenschoolse opvanglocaties voor de meeste inwoners gemiddeld genomen op afstand liggen. Uit de Arbeidsmarktanalyse Noordoostpolder blijkt kinderen minder dan gemiddeld in Nederland naar dagopvang of BSO worden gebracht. Het aantal kinderen dat gebruik maakt van gastouders is tweemaal zo hoog als in de rest van Nederland en ook hoger dan in vergelijkbare gemeentes.

2.2.5 Verzorgingstehuis

Buiten Emmeloord zijn er drie kernen met een verzorgingstehuis (zie figuur 3). Verzorgingshuizen vervullen veelal een dubbele functie van dagbesteding en zorgcentrum. Omdat ouderen langer zelfstandig blijven wonen (en niet verhuizen naar een verzorgingstehuis of naar de omgeving van een verzorgingstehuis) zijn er veel senioren in de Noordoostpolder die niet in hun eigen woonomgeving toegang hebben tot dagbesteding, apotheken en zorgspecialisten. Dat zorgt voor extra reistijd voor of de senioren of de zorgspecialisten. Om en nabij 700 senioren in de 10 kernen hebben geen toegang tot dagbesteding op loopafstand (800 meter). Alle senioren hebben wel minimaal één huisarts in hun kern.

figuur 3 verzorgingstehuizen in de gemeente Noordoostpolder



2.2.6 Sport

Elke kern heeft minimaal één sportvereniging maar veel verenigingen zien een afname van leden. In de afgelopen 5 jaar wordt op basis van een selectie van clubs een afname geschat van 10% van het ledenaantal. De daling wil niet zeggen dat de inwoners minder sporten. Er is deels minder vraag door krimp van de bevolking, deels door economisch magere jaren maar ook door de groei van het ongebonden uitoefenen van sport.

Tot slot verdwijnen jonge leden wanneer zij gaan studeren. Dit wordt als het meest zorgelijk ervaren. Met deze leden verdwijnt – vinden de clubs zelf – de vitaliteit uit de clubs ook omdat de betrokkenheid van de ouders c.q. vrijwilligers daardoor sterk verminderd.

De ledendalingen zijn niet evenredig verdeeld. Er is een ‘winner takes all- effect’. Sommige verenigingen groeien terwijl andere verdwijnen. Belangrijkste effect van het verdwijnen van

verenigingen is het gevoel dat de identiteit van een kern verloren gaat. Zoals reeds opgemerkt zijn de kernen ooit opgezet als autonome dorpen. Het verdwijnen van de eigen vereniging wordt in die context als bedreigend ervaren.

Het groeien van de overblijvende verenigingen hoeft niet slecht te zijn voor het aanbod en de continuïteit van de sportvoorzieningen maar heeft wel consequenties voor de nabijheid en daardoor voor sommige inwoners de bereikbaarheid van de sportvoorziening.

2.2.7 Boodschappen en horeca

De gemeente Noordoostpolder heeft relatief weinig restaurants en cafetaria. Daar waar ze zijn, zitten ze bij elkaar in de buurt, denk aan Emmeloord en Marknesse. Een maaltijd laten bezorgen is slechts beperkt mogelijk. Er zijn niet veel supermarkten en winkels buiten Emmeloord. Marknesse, Ens en Creil hebben nog redelijk groot aanbod. In de meeste kernen is wel een groenteboer, restaurant of afhaalgelegenheid, mini-supermarktje of een andere winkel.

2.2.8 Werk en kantoorpanden

In de Noordoostpolder is behoefte aan ruimte voor landbouw en industrie, minder behoefte aan kantoorruimte. Er staan ook heel weinig kantoorpanden leeg in de Noordoostpolder. Landelijk is het 15,8% en in de Noordoostpolder 4,4%. Er werken veel mensen in de Noordoostpolder en relatief veel binnen de gemeentegrenzen. Ongeveer 66% van de beroepsbevolking in Noordoostpolder werkt binnen de gemeente, dat is tamelijk uniek in Nederland. Verder zien we een relatief groot aandeel inwoners uit Noordoostpolder werken in de gemeente Lelystad. Andere gemeenten waar veel mensen werken zijn Kampen en Zwolle.

Het opleidingsniveau en het aanbod van werk is beide voornamelijk op MBO niveau. Jongeren die een hogere opleiding volgen en daarvoor de gemeente verlaten keren minder vaak terug naar de gemeente dan jongeren die een middelbare of lagere opleiding volgen.

2.3 Het belang van voorzieningen

De voorzieningen in de grotere kernen Emmeloord en Marknesse worden gewaardeerd. Emmeloord hoeft geen grote stad te worden, de kernen hoeven geen Emmeloord te worden maar **stilstand in groei en draagvlak wordt gezien als achteruitgang**. De angst is er dat het voorzieningenniveau toch ook in deze kernen minder zal worden en dan als eerste op het gebied van zorg en cultuur. Zowel in de kernen in het noordwesten van de gemeente als in Nagele is het volgens bewoners slecht gesteld met het voorzieningenniveau en wordt gewaarschuwd voor het ontgroenen. Het is per toeval dat een buurtsuper behouden kan blijven. Verder is er vooral in de kleine kernen behoefte aan ontmoeting, wat gekoppeld kan zijn aan allerlei voorzieningen. Er wordt echter niet op het verdwijnen van voorzieningen geanticipeerd en het wordt vooral niet geaccepteerd.

Voor alle kernen geldt dat het voorzieningenniveau minder wordt dan mensen gewend waren. Dit komt (deels) door het afnemen van de lokale vraag. In de kernen ontbreekt draagvlak, ook voor de bij iedereen geliefde buurtsuper. **De realiteit is dat verreweg de meeste inwoners niet primair de voorzieningen in de kernen gebruiken**. Daarentegen worden de voorzieningen gebruikt op locaties die binnen hun dagelijks patroon het beste uitkomt. Voor de meeste mensen zijn namelijk meerdere verplaatsingsmotieven goed met de auto te combineren, waardoor hun behoeften te vervullen zijn buiten de eigen kern. Boodschappen kunnen handig en vaak goedkoper worden gedaan in de grotere kernen of ze kunnen worden

bezorgd, ook de dagelijkse. Daarnaast blijkt dat er minder binnen verenigingen wordt gesport. Dat betekent niet noodzakelijkerwijs dat er individueler gesport wordt, maar het wordt anders georganiseerd. Denk aan groepsgewijs bootcampen of samen hardlopen. De binding met fysiek dorpsgebonden voorzieningen en netwerken neemt in belang af.

Een ander punt is dat de meningen over de kwaliteit van het dorpsleven in relatie tot het voorzieningenniveau aan het bewegen zijn. Door de geïnterviewden die een dorpsnetwerk vertegenwoordigen wordt opgemerkt dat de 'mindset' achterloopt bij het eigen gedrag. **Er is een bijna sociaal wenselijke neiging om te vinden dat een dorp met minder voorzieningen niet meer leefbaar is.** Deze vrijwilligers van de diverse dorpsbelangen en dorpsverenigingen vinden dat er een nieuwe kijk op het dorpsleven nodig is. Dat acceptatie van ingezette ontwikkelingen (zoals toenemende krimp en afwezigheid van voorzieningen) de weg vrijmaakt om na te denken over andere manieren om de leefbaarheid en het woongenot van een dorp te definiëren. De vrijwilligers van de dorpsnetwerken constateren dat deze acceptatie er bij jongere generaties al is en dat zij zich ook al zo gedragen als het gaat om gebruik van lokale voorzieningen. Oudere generaties lijken daar niet of nog niet aan toe zijn.

De vocale onvrede (zoals over de het verdwijnen van de buurtsuper) wil de aanwezigheid en succesvolle exploitatie van andere voorzieningen nog wel eens overschaduwen, zeker in de beeldvorming. Lagere scholen, ontmoetingscentra en zorgaanbieders zoeken elkaar op om via gezamenlijke exploitatie aanwezig te kunnen blijven in de kernen. Vraag en aanbod lijken daardoor in evenwicht en in ieder geval is het vertrouwen groot dat dit soort voorzieningen door samenwerking voor de kernen kunnen worden behouden.

Andere activiteiten zoals sporten, voorgezet onderwijs, cultuurvoorzieningen, grootschalige horeca en uitgaanscentra kunnen alleen maar door concentratie (aanbod op een plek afgestemd op de vraag) en/of schaalvergroting overleven. Let wel: dat betekent niet dat er geen enkele kleinschalige voorziening meer kan zijn in een kern. Niet iedere kern kan echter hetzelfde voorzieningenniveau hebben. Een yogaschool of befaamde slager kunnen wel degelijk in een kern zitten, maar dan met een regionale uitstraling. Dat zegt natuurlijk nog niets over de bereikbaarheid van die voorzieningen voor kwetsbare groepen uit een andere kern.

3 Bereikbaarheid

Om een beeld te krijgen van de bereikbaarheid van voorzieningen, gaan we in dit hoofdstuk in op de verplaatsingsbehoeften, het verplaatsingsgedrag en het reisbudget van de inwoners van de gemeente Noordoostpolder.

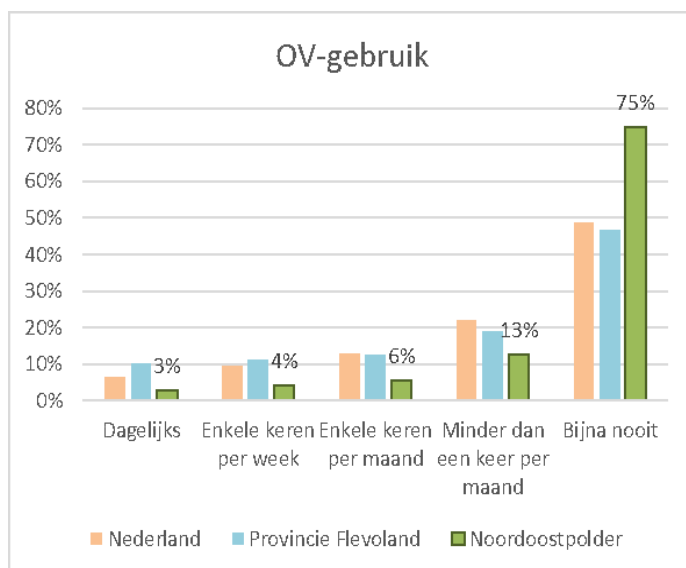
3.1 Reisafstanden

De reistijden met de auto in Noordoostpolder zijn relatief kort; de afstanden zijn nog behoorlijk maar de goede bereikbaarheid (goede doorstroming, veel kilometers buiten de bebouwde kom) zorgt er voor een in vergelijking hoge gemiddelde snelheid. Elke verplaatsing in een herkomst-bestemmingsmatrix op het niveau van viercijferige postcodes (PC4) kan in minder dan 24 minuten worden voltooid (zie voor deze en andere reisafstanden genoemd in deze paragraaf de Bijlage Reisafstanden). Vanuit het centrum van elke dorpskern ben je in minder dan 20 minuten in Emmeloord (en dus bij de voorzieningen zoals de supermarkt of kinderopvang).

De bereikbaarheid van voorzieningen met de auto is uitmuntend in de Noordoostpolder en dat zien we terug in de statistieken als we de Noordoostpolder vergelijken met Flevoland en Nederland op het gebied van OV-gebruik (figuur 4), autobezit, fietsbezit en *modal split* (vervoerwijzekeuze per verplaatsingsmotief), zie verder de Bijlage Verkeersstatistieken.

Als we rekenen met een fiks tempo van 15 km/uur en ervan uitgaan dat de meeste mensen hoogstens bereid zijn om 30 minuten te fietsen dan ligt Emmeloord per fiets buiten het bereik van Ens, Creil, Rutten, Luttelgeest en Kraggenburg. Luttelgeest en Kraggenburg hebben in ieder geval nog Marknesse als een regionaal centrum in de buurt.

figuur 4 frequentie OV gebruik in Nederland, Provincie Flevoland en de gemeente Noordoostpolder

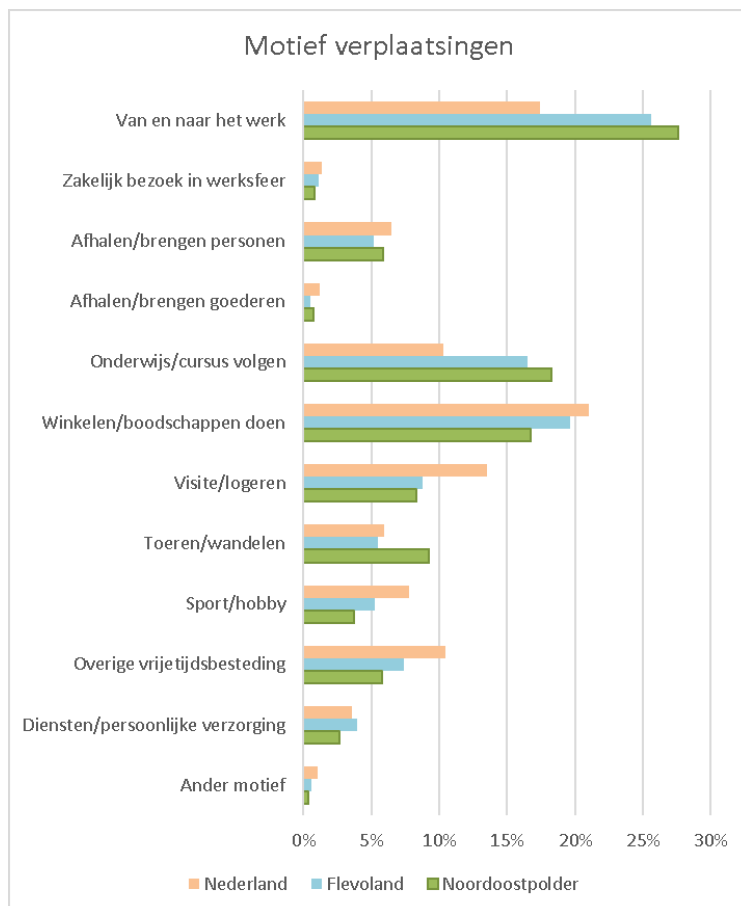


Het centrum van Emmeloord is voor alle kernen (van deur tot deur wachttijd bij de haltes) met het OV gemiddeld binnen 30 minuten te bereiken mits er een bus rijdt uiteraard. Voor

de andere wijken in Emmeloord kan dat wat langer duren door overstappen in het centrum. Tussen de kernen duren de reizen in meerderheid langer dan 45 minuten - tot wel anderhalf uur - als ze al mogelijk zijn omdat er geen aanbod is op bepaalde tijden. Dat betekent ook dat sommige bestemmingen (in de ochtend de school op tijd of in de avond een naastgelegen kern) niet voor of na een bepaalde tijd zijn te bereiken.

Uit onderzoek weten we dat mensen die een alternatief hebben voor OV (die dus een keuze hebben en daardoor keuzereizigers worden genoemd) niet meer voor het OV kiezen als de reistijd **meer dan** anderhalf maal de reistijd van de auto is. In Noordoostpolder blijkt dat bijna elke rit die gemaakt kan worden anderhalf maal sneller kan met de auto dan met het OV. Dat wil zeggen dat we ervan uit kunnen gaan dat mensen die het OV structureel gebruiken in Noordoostpolder geen alternatief hebben (zogenaamde *captives*: reizigers die niet kunnen kiezen voor de auto, bijvoorbeeld omdat ze er geen bezitten of doordat hun partner de auto al gebruikt). Dit betekent ook dat verslechtering (of verbetering) van OV-lijnen vooral mensen raakt die geen keuze hebben. Bij verslechtering zullen deze personen een structureel alternatief gaan gebruiken. Als zij dit niet kunnen dan verliezen deze mensen aan mobiliteit omdat de bereikbaarheid van plekken afneemt voor hen.

figuur 5 *verplaatsingsmotieven in Nederland, Provincie Flevoland en de gemeente Noordoostpolder*



Bron: OViN Bewerking: RIGO

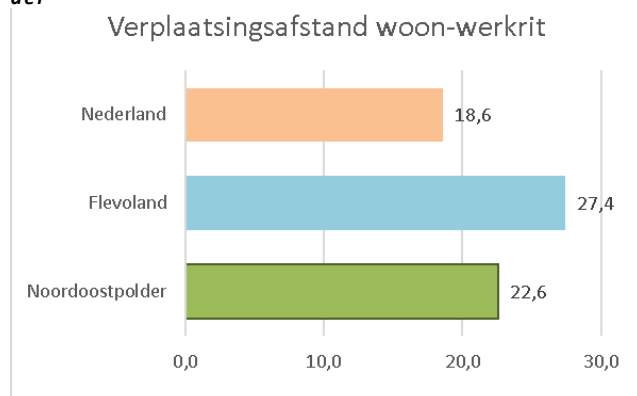
3.2 Verplaatsingsbehoefte en verplaatsingsgedrag

Werken en winkelen gebeurt in de gemeente Noordoostpolder grotendeels binnen gemeentegrenzen. Het sociale en sportieve leven speelt zich zoveel mogelijk af binnen de eigen kern. Mensen kunnen niet altijd de verplaatsingen maken die ze zouden willen maken. Dat kunnen we zien aan het aantal verplaatsingen met bijbehorende motieven. Werken en scholing zijn oververtegenwoordigd en sport/hobby, vrije tijd/winkelen en visite ondervertegenwoordigd. Het reistijdbudget (zie ook de volgende paragraaf) gaat dus veelal op aan 'moetjes'. Dit geldt het sterkst voor mensen die afhankelijk zijn van OV omdat zoals we zagen in de vorige paragraaf het OV relatief langzaam is. Tegelijkertijd toont dit het risico van het verdwijnen van voorzieningen. Het langer reizen voor activiteiten en voorzieningen, terwijl dit eerder niet nodig was, geeft weer het risico dat kansrijke inwoners verhuizen.

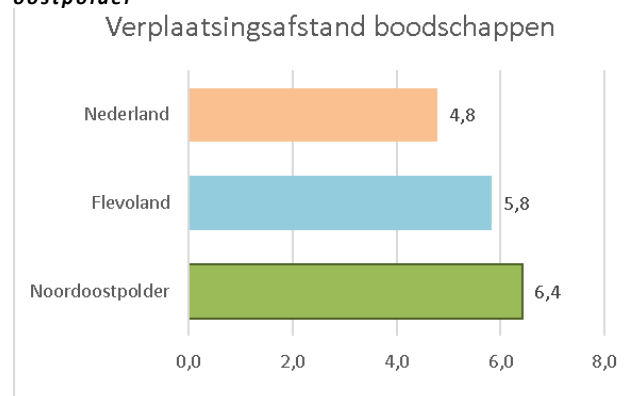
3.3 Reistijdbudget

Behoeft aan mobiliteit bestaat eigenlijk niet. Er is wel behoefte aan voorzieningen, producten, diensten en dergelijke. Voor verplaatsingen bestaat de volgende vuistregel: mensen vinden gemiddeld één uur per dag reizen prettig. Dit is al zolang we dit kunnen meten een vaste waarde. Dit heet het reistijdbudget. Bij meer dan twee uur reizen per dag begint het onprettig te worden. Met sneller transport komt een groter bereik, werk en wonen kunnen dan verder uit elkaar worden gerealiseerd. Dat is waarom betere bereikbaarheid kan leiden tot meer kilometers en gelijkblijvende reistijd.

figuur 7 afstanden woon werk vergeleken voor Nederland, provincie Flevoland en gemeente Noordoostpolder



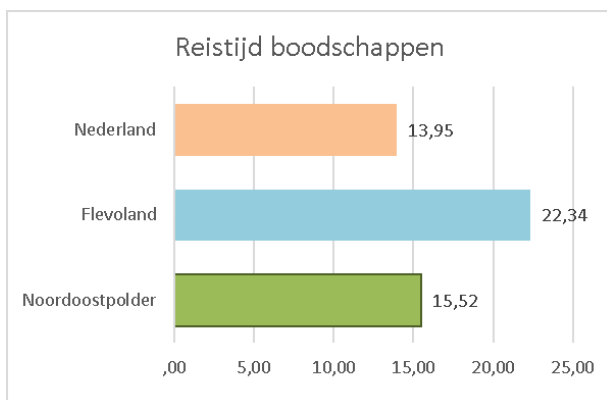
figuur 6 afstanden boodschappen vergeleken voor Nederland, provincie Flevoland en gemeente Noordoostpolder



In Noordoostpolder werken veel inwoners binnen de gemeente, maar men moet vaak verder dan gemiddeld reizen voor boodschappen en andere zaken.

De afstanden tussen de dorpen en naar Emmeloord is circa 6 á 7 kilometer. Deze afstand is 'fietsbaar' (zo is het ook ontworpen), maar zeker in de koude maanden niet voor iedereen weggelegd. Voor een rondje supermarkt, slager en bakker zijn de meeste dorpsbewoners 20 kilometer en 20 tot 30 minuten onderweg. De bereikbaarheid is met de auto overigens prima en de gemeente is qua bezit van individuele vervoersmodaliteiten altijd bovengemiddeld. Daarentegen wordt er relatief weinig van het OV gebruik gemaakt en is men relatief kort onderweg voor boodschappen. Dit wijst op goede bereikbaarheid.

figuur 8 reistijden boodschappen vergeleken voor Nederland, provincie Flevoland en gemeente Noordoostpolder



3.4 Alternatieven voor OV en in het bijzonder de regiotaxi

Vrijwel geen van de bewoners die we gesproken hebben is bekend met Samobiel. Overigens blijkt het meer overkoepelende concept van deelauto's – ook op kleine schaal - of meerijden al dan niet tegen een vergoeding niet populair. Afhankelijk zijn van anderen wordt als onprettig ervaren. De meeste mensen kunnen in noodgevallen wel een beroep doen op buren of bekenden maar structureel meerijden met iemand anders wordt niet als reëel alternatief gezien van eigen vervoer of openbaar vervoer.

De regiotaxi lijkt een serieus alternatief te kunnen zijn voor regulier OV. Veel oudere respondenten maken er op dit moment geen gebruik van maar hebben het wel als alternatief in hun achterhoofd. Wel is er onduidelijkheid over de aanvraagprocedure en de voorwaarden om in aanmerking te komen voor een 'Regiotaxipasje'. De prijskwaliteitverhouding van de Regiotaxi wordt wel minder gunstig beoordeeld sinds de exploitatie door Connexion is overgenomen.

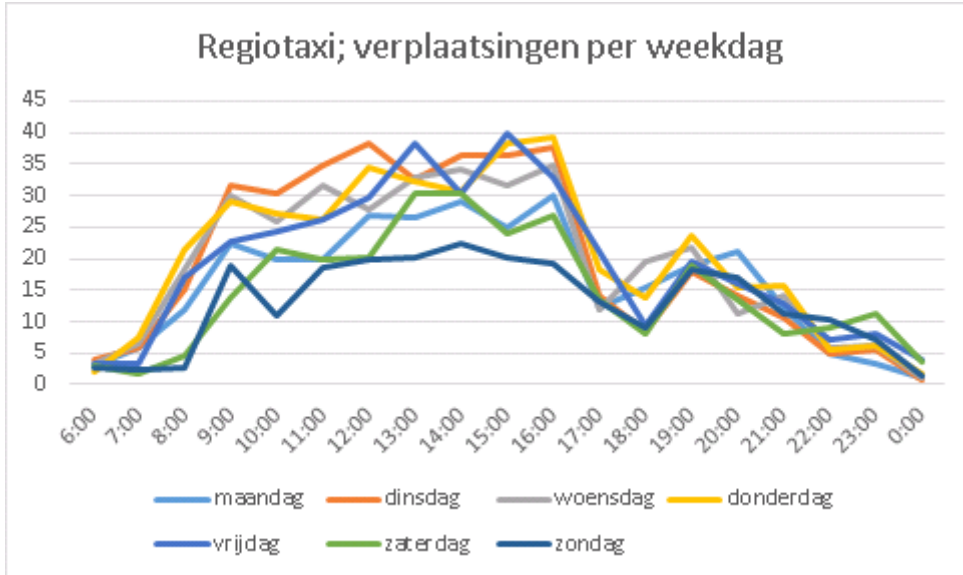
Maandelijks worden in de Noordoostpolder een kleine 11.000 ritjes gemaakt met de regiotaxi. Het hoogste aandeel verplaatsingen gaat naar een zorglocatie (16%) en naar een winkel (4%). Verder zijn er veel ritten met een onbekende bestemming waarvan het grootste deel terug naar huis is (ongeveer 50%).

tabel 2 bestemmingen van de regiotaxi in de Noordoostpolder

Bestemming	Aantal	Aandeel
Buurthuis	9	0%
Kerk	190	2%
Overig	361	3%
Restaurant/hotel	52	0%
School	19	0%
Sport	239	2%
Station	185	2%
Vermaak	73	1%
Winkel	468	4%
Zorg	1703	16%
Onbekend incl. terug naar huis	7491	69%
Totaal	10790	100%

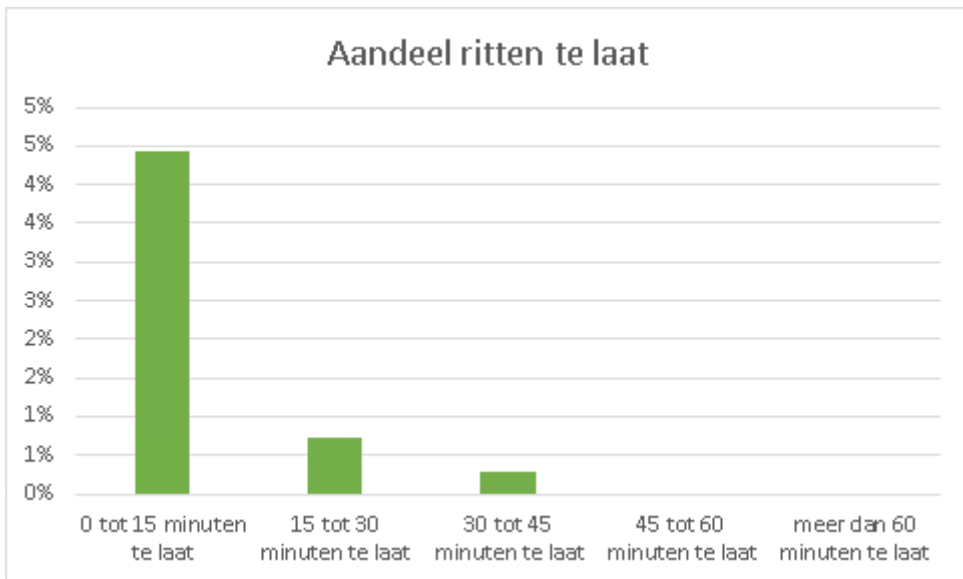
In figuur 9 staan de verplaatsingen per weekday. Zondag is duidelijk de minst drukke dag en dinsdag, donderdag en vrijdag laten de hoogste vervoerspieken zien. Er is geen duidelijke piek tijdens de ochtendspits. Naast een gelijkmatig aantal ritten gedurende kantooruren is er wel een piek aan het eind van/vlak na de spits.

figuur 9 verplaatsingen per dag van de week met de regiotaxi



Van alle ritten is in totaal gemiddeld ruim 5% te laat. Daarvan is het grootste deel slechts kort te laat en een klein deel meer dan 15 minuten te laat.

figuur 10 aandeel ritten van de regiotaxi dat te laat is naar vertraging

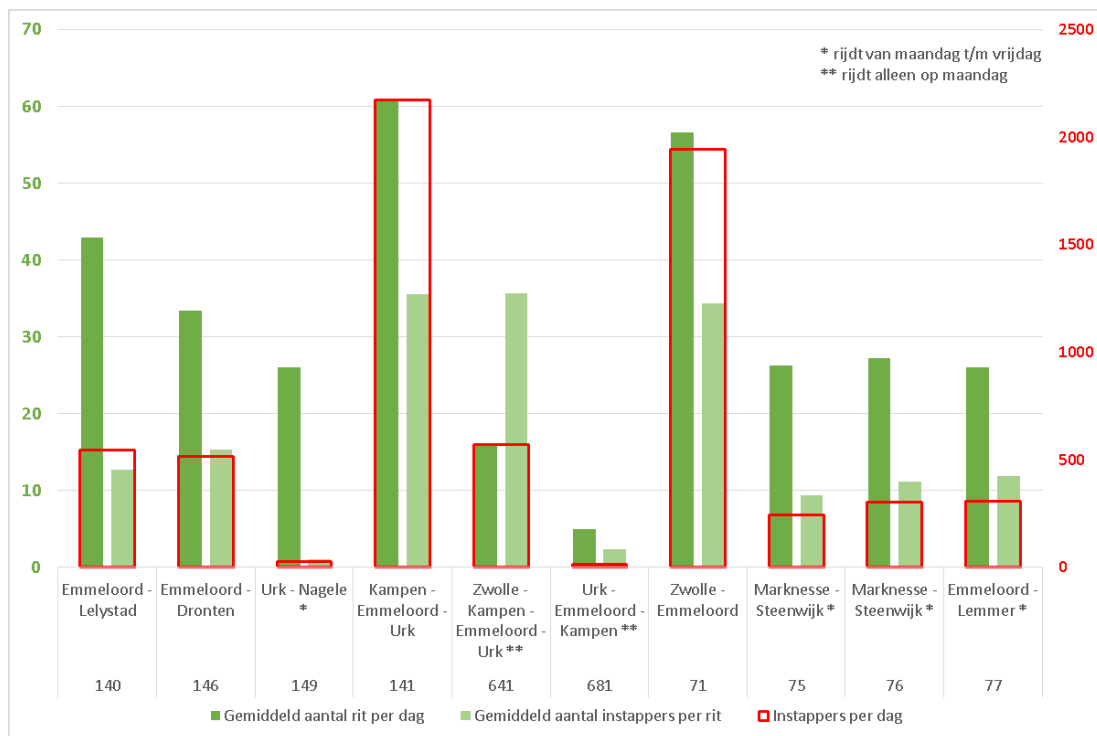


3.5 OV als achtervang bij noodgevallen

Autobezit en -gebruik is in de gemeente Noordoostpolder uitzonderlijk hoog. Voor het gros van de bewoners is daarmee de bereikbaarheid van de voorzieningen goed. Er is een kleine groep bewoners die afhankelijk is van het OV, dat maakt hen en het OV zelf kwetsbaar.

Bereikbaarheid wordt ook niet in elke kern als een probleem gezien, dat blijkt ook uit de dorpsvisies. Werkgelegenheid, zorg en welzijn en uitbreiding van het dorp met geschikte woonmilieus worden veel vaker genoemd als een probleem. Per kern is de bereikbaarheidsproblematiek in ieder geval erg verschillend. Als de kern aan een doorgaande OV-verbinding ligt, is er volgens de meeste belanghebbenden niets aan de hand. Dat is het minst het geval in het westen en vooral noordwesten van de gemeente, daar wordt het terugbrengen van de frequentie en rijtijden van het OV behoorlijk gevoeld. In andere kernen waar het OV goed wordt gevonden zijn er wel groepen voor wie het OV lastig is te gebruiken of te bereiken. Dat is een doelgroepenprobleem (de toegankelijkheid van de bereikbaarheid).

figuur 11 OV frequentie vergeleken met gebruik



Een andere bevinding is dat voor sommige groepen de afhankelijkheid van OV zo groot is dat het onmogelijk is om alle vervoersmotieven uit te voeren binnen een normaal 'reistijdbudget'. Dus mensen moeten keuzes maken omdat ze anders in tijd niet uitkomen (omdat de frequentie laag is en de aansluitingen niet perfect zijn).

Door vrijwilligers en professionals wordt ingezien dat OV gebaat is bij regelmatig gebruik en dat in de Noordoostpolder nu eenmaal een relatief kleine groep mensen woont (zie ook het volgende hoofdstuk) die regelmatig of dagelijks van OV afhankelijk is. Voor de meeste inwoners is het OV vooral een handig alternatief voor af en toe. Het zijn eigenlijk deze gebruikers die zouden willen dat het OV blijft als vroeger, omdat het precies in die af en toe behoefte voorziet.

De indruk is namelijk dat het OV, net als de buurtsuper, door de meeste bewoners hoofdzakelijk wordt gebruikt als achtervang. Er wordt op de aanwezigheid van OV gerekend maar niet als primaire vervoerswijzekeuze gebruikt. Zoals de buurtsuper vooral handig is als je iets vergeten bent, zo is het OV vooral handig als het slecht weer is of als de fiets of auto kapot is. Of voor later, als men geen auto meer kan rijden. Toch zijn er wel allerlei wensen. Bewoners willen ook na 19:00 en in het weekend met het OV kunnen reizen, een buurtbus

wordt gemist en misschien nog wel meer de opwaardeerpunten voor OV-chipkaarten en of het in de ochtendspits meer bussen kunnen rijden door de drukte door scholieren.

De belangrijkste wens van bewoners in de Noordoostpolder is echter om zelf bereikbaar te blijven met OV, niet om het zelf te gebruiken maar voor anderen (met name kinderen) om op bezoek te komen.

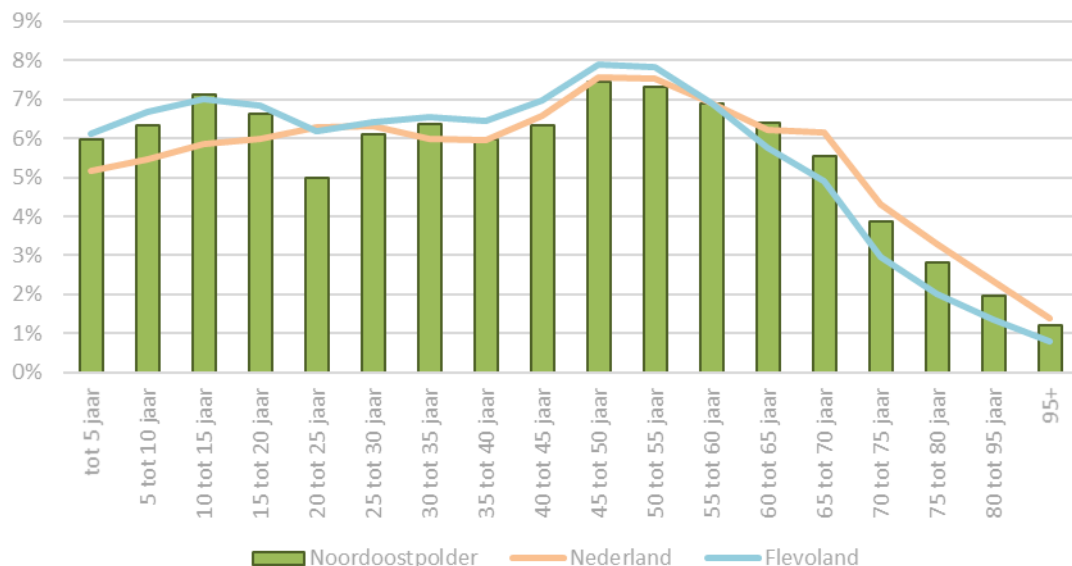
4 Doelgroepen voor OV

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de belangrijkste doelgroepen die in het kader van OV en voorzieningen onderscheiden kunnen worden.

4.1 Scholieren en studenten

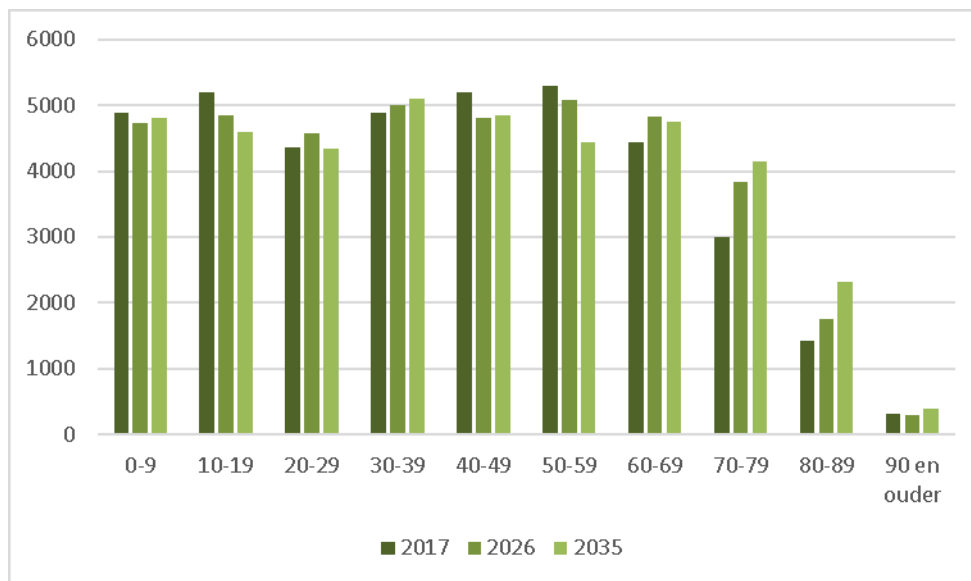
De gemeente heeft hetzelfde hogere aandeel kinderen als heel Flevoland en hetzelfde aandeel ouderen als Nederland. Belangrijkste demografische observaties zijn het vertrek van de studerende twintigers en dat ze als dertiger ook weer de gemeente in terugstromen.

figuur 12 leeftijdsverdeling in klassen vergelen voor Nederland, provincie Flevoland en gemeente Noordoostpolder



Kijkend naar de van OV afhankelijke groepen die de revue passeren, staat de verplaatsingsbehoefte van scholieren en studenten niet bij iedereen hoog op het prioriteitenlijstje. Wel bij deze doelgroep zelf en hun ouders. Er zijn plekken in de Noordoostpolder waarbij het voor kinderen dienstregeling-technisch niet mogelijk is om op tijd op school te komen. Echter, hun afhankelijkheid van OV is 'tijdelijk' en er wordt van uitgegaan dat kinderen en jong volwassenen fit zijn, kunnen fietsen en dat ouders er een mouw aan weten te passen en het massale stromen zijn (naar scholen) en dus ook met OV nog steeds goed te organiseren. Gezinnen met schoolgaande kinderen wonen trouwens niet meer of minder landelijk of meer in Emmeloord, het aandeel is overal ongeveer even groot.

figuur 13 leeftijdsprognose in klassen in 2026 en 2035 voor de gemeente Noordoostpolder

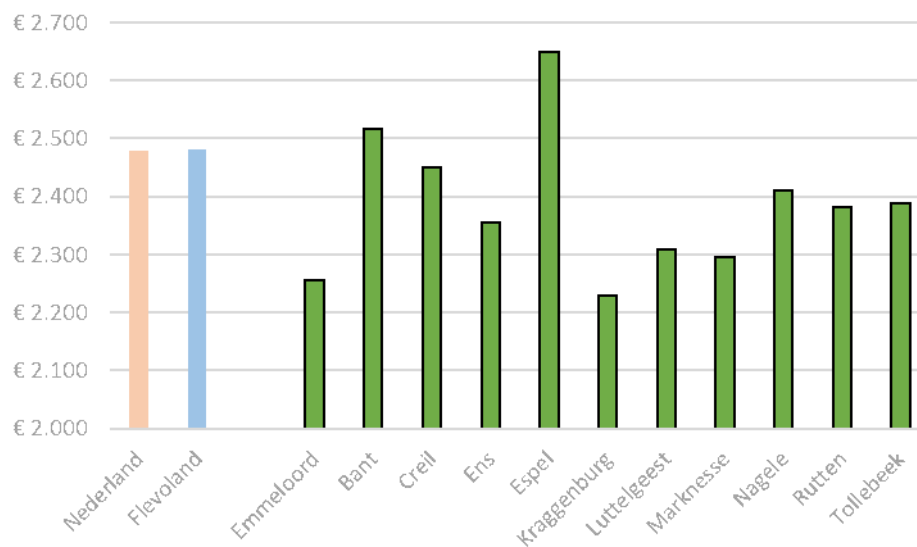


Bron: Gemeente Noordoostpolder, 2017. Bewerking: RIGO

4.2 Lage inkomens en kwetsbare groepen

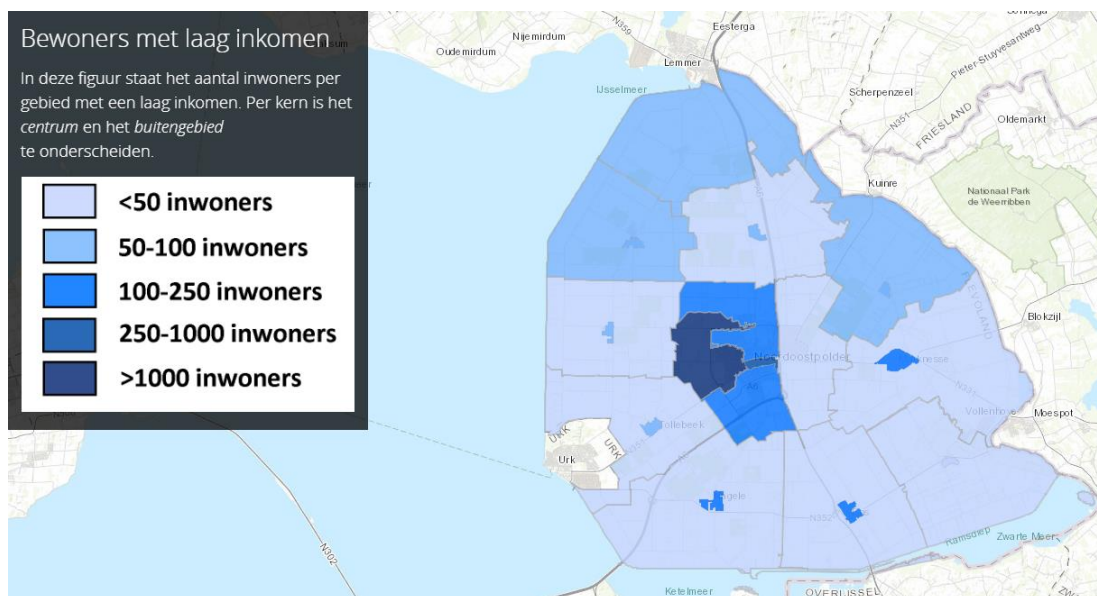
Het gemiddeld inkomen in de Noordoostpolder is wat lager dan in Flevoland en Nederland. In Emmeloord komt dat neer op ongeveer € 200 per maand minder te besteden dan het Nederlands gemiddelde.

figuur 14 vergelijking gemiddeld inkomen van de kernen in de gemeente Noordoostpolder onderling en met de provincie Flevoland en Nederland



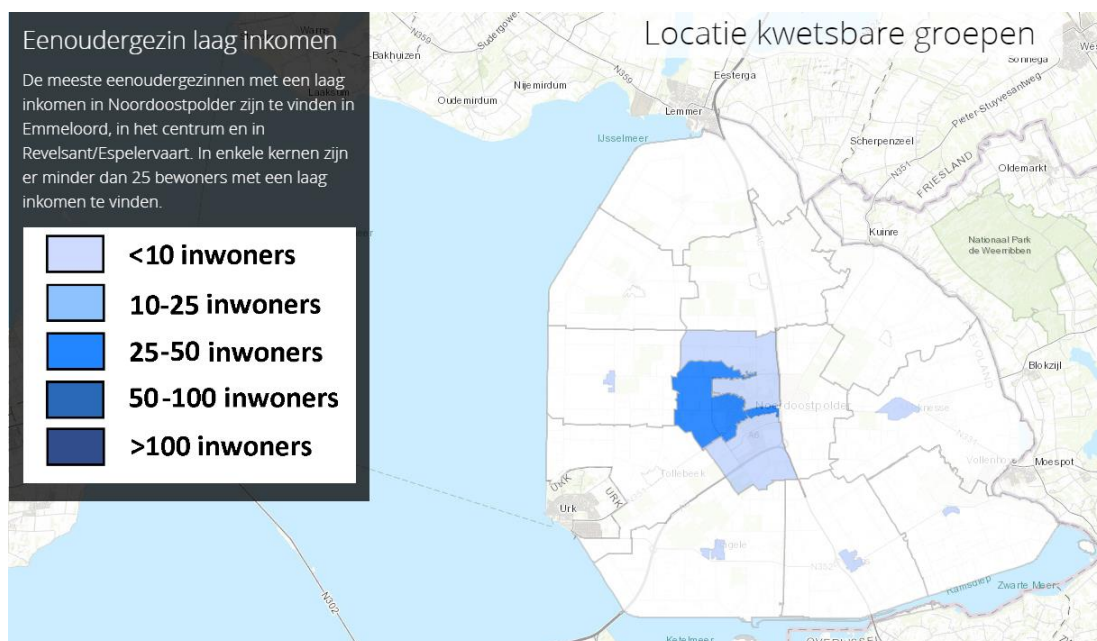
Bron: CBS. Bewerking: RIGO

figuur 15 aantal bewoners met een laag inkomen naar kern



In zowel absolute als relatieve zin wonen de meeste mensen met een laag inkomen in Emmeloord, met name in Revelsant en Espelervaart. Wonen in Emmeloord betekent in ieder geval wonen in de nabijheid van voorzieningen en relatief goed ontsloten met het OV en met een ruimer aanbod van betaalbare woningen. We kunnen er verder van uitgaan dat lang niet alle mensen met een lager inkomen afhankelijk zijn van OV. Het zijn niet allemaal *captives*.

figuur 16 aantal eenoudergezinnen met een laag inkomen per kern



Het kan wel zo zijn dat werklocaties buiten Emmeloord minder goed ontsloten zijn door OV. Wat voor gepensioneerden minder een probleem is maar wel voor tweeverdienende huishoudens met één auto en eenpersoonshuishoudens c.q. eenoudergezin zonder auto (zie ook

de figuur 16). Voor deze groep kan de bereikbaarheid van werklocaties wel beperkend werken op de mogelijkheden die huishoudens hebben bij het combineren van werk en andere verplaatsingsmotieven en bij het beschikbaar aanbod van banen.

Rolstoel-gebonden inwoners wonen vooral in Emmeloord, wat doet vermoeden dat men daar echt woont vanwege de rolstoelvriendelijkheid. In Noordoostpolder zijn ruim 1.300 inwoners arbeidsongeschikt. In Bant slechts 25 en in de overige kernen vaak tussen de 50 en 100 inwoners. Inwoners die extramurale zorg afnemen wonen vooral in Emmeloord (>1.000) en in Marknesse (>100), de kernen met ook een relatief goed aanbod in voorzieningen om zelfstandig te kunnen blijven wonen. Er zijn vooral in Emmeloord kwetsbare kinderen. Opvallend is verder Tollebeek waar ongeveer 50 kinderen met een hulpbehoefte zijn, relatief veel ten opzichte van de andere kernen.

In de kernen wonen in absolute zin minder mensen met een lager inkomen maar in Nagele, Ens, Kraggenbrug en Marknesse moet rekening gehouden worden met kwetsbare eenouder gezinnen en andere lage inkomens waarbij de bereikbaarheidsproblematiek wat groter kan zijn dan in Emmeloord.

De groepen die echt afhankelijk zijn van openbaar vervoer omdat ze door hun inkomen geen alternatieven hebben, zijn niet echt in beeld bij de dorpsnetwerken in de kernen, netwerken die wel proberen er te zijn voor kwetsbare dorpsgenoten. Het gaat hier bijvoorbeeld om bijstand- en uitkeringsgerechtigden en werkenden met een laag inkomen en geen eigen vervoer. Dat deze inwoners en vooral waar ze behoefte aan hebben niet in beeld zijn, komt volgens de dorpsnetwerken onder andere omdat men niet afhankelijk wil zijn van 'liefdadigheid'. Uit de gesprekken met inwoners komt dat beeld ook naar voren.

De meeste mensen kunnen in noodgevallen een beroep doen op burens of bekenden maar burenhulp, vrijwillig, via bekenden of via diensten als SaMobiël wordt niet gezien als structurele oplossing, niet als een alternatief voor eigen of openbaar vervoer. Dat vinden de jongere kwetsbare groepen die niet over eigen vervoer beschikken maar die mening wordt gedeeld door de vrijwilligersnetwerken: **elke dag meerijden met een ander is geen oplossing**. Er zijn grenzen aan vrijwilligerswerk. Binnen het dorp is er veel mogelijk maar dagelijkse verplaatsingen zijn moeilijk te organiseren voor dorpsnetwerken, zeker voor een eenoudergezin, daar is meer voor nodig. Overigens lijken ook nieuwe inwoners niet altijd de weg kennen in de buurtnetwerken die er van oudsher zijn. De vrijwilligersorganisaties zien daar een taak voor hun weggelegd, door het aanbieden van een sociale kaart van de kern voor kwetsbare groepen.

Omdat voor elkaar te krijgen hebben de meeste dorpsorganisaties plannen om de ondersteuningsbehoefte van deze groepen beter in beeld te brengen. Ze vinden dat er nu teveel wordt ingevuld vanuit mensen die zelf niet kwetsbaar zijn ('iedereen kent wel een jonge moeder een paar straten verderop ...').

4.3 Ouderen

In tegenstelling tot jongeren kwetsbare groepen worden dorpsnetwerken goed gevonden door ouderen en vice versa. Ouderen kampen echter niet alleen met een toenemende afhankelijkheid van openbaar vervoer om zorgbehoefte in te vullen maar ook met hun afnemende sociale netwerk en toenemende vereenzaming. Volgens de dorpsnetwerken is daarvoor de vraag van deze groep diffuus, het is moeilijk te peilen wat ouderen precies willen. De openbare bibliotheek kwam er in ieder geval achter dat **ouderen elkaar liever ontmoeten in de bibliotheek** dan dat ze daar boeken lenen.

Het diffuse beeld strekt zich uit tot de toekomstplannen van ouderen. De extramuralisatie is op gang gekomen maar dit is de eerste generatie ouderen die er echt mee te maken krijgt waardoor er nog geen inzicht is in keuzepatronen. In de kernen vraagt men zich af hoeveel ouderen een levensloopbestendige woning in hun bestaande netwerk maar dan zonder voorzieningen willen? En hoeveel kiezen voor de nabijheid van voorzieningen in een grotere kern maar dan zonder de fysieke (maar wel de virtuele) nabijheid van hun netwerk? Dat laatste lijkt nu we de dominante keuze. Ongeveer 55% van de inwoners van NOP woont in Emmeloord maar vanaf 70 jaar stijgt dat aandeel fors: 60% van de 70 tot 75 jarigen woont in Emmeloord tot 85% van de 95plussers. Iets vergelijkbaars geldt trouwens ook voor groepen met een laag inkomen als het gaat om de keuze voor betaalbare huisvesting versus de nabijheid of bereikbaarheid van arbeid.

Onder de geïnterviewden bestaat het vermoeden dat isolement en vereenzaming door langer zelfstandig wonen (niet noodzakelijkerwijs in de eigen woning) alleen maar erger gaat worden. Er is geen eenduidige verwachting over de effecten van het sociale mediagebruik van ouderen en hoe ze zich daarin zullen ontwikkelen. Echter, ouderen zijn steeds actiever op sociale media en boodschappen kunnen steeds voordeliger en makkelijker worden bezorgd, ook in de kernen. *Sharing* apps halen de scherpe randjes van het 'afhankelijk zijn van anderen' eraf. Degene die je rijdt of zijn auto deelt heeft er zelf ook wat aan, het is niet alleen maar liefdadigheid. Er kan les worden genomen op de elektrische fiets en deze trends kunnen in de kernen worden gestimuleerd.

4.4 Kwetsbare gebruikers van OV centraal stellen

Er zijn in de gemeente Noordoostpolder wel degelijk mensen afhankelijk van OV. Dat zijn mensen zonder alternatieven, zoals studenten en scholieren, maar ook volwassenen zonder auto. Voor mensen die dat kunnen organiseren gaat het meestal goed, zeker als ze ook in de hand hebben waar ze wonen en ze vooral in de spits reizen als voor werk en school maar voor iedereen hakt het flink in het reistijdbudget. Een relatief groot deel van de ouderen en lage inkomens woont trouwens inderdaad in de best ontsloten gebieden (in Emmeloord met name) maar dat geldt niet voor scholieren, die wonen zoals eerder opgemerkt, evenredig verdeelt door de gemeente.

In ieder geval, afhankelijk zijn van OV in de Noordoostpolder kost tijd. Voor de echt kwetsbare groepen (ouderen, uitkeringsgerechtigden en lage inkomens) geldt daarnaast dat het lastig is om vervoer te organiseren of beslissingen te nemen (zoals verhuizen) die een verandering in de situatie kunnen brengen. Als ze dat wel doen, bijvoorbeeld door te verhuizen (ouderen richting Emmeloord, studerende jongeren de gemeente uit) dan is het veelal hun omgeving die dat ziet als een probleem. Inwoners voor wie bereikbaarheid van voorzieningen geen probleem is, maken zich wel zorgen over de consequenties van het feit dat studenten en ouderen uit een dorp verdwijnen. Het is deze veel grotere groep, die zelf mondjesmaat en onregelmatig gebruik maakt van OV, die het meest hoorbaar is in de discussie. Het zijn er immers veel meer dan de relatief kleine groep die echt afhankelijk is. De wensen van die grote groep hoeven niet overeen te komen met wat de meest kwetsbare groepen echt nodig hebben. Het lijkt verstandiger om echter bij de meest kwetsbare groepen te rade te gaan dan bij de groepen die geen bereikbaarheidsproblemen hebben.

5 Bevindingen

5.1 Voorzieningen en bereikbaarheid

De voorzieningen in de kernen staan onder druk. Zonder op de oorzaken in te gaan betekent dit voor het leven in de kernen dat de bewoners moeten reizen voor werken, scholing en boodschappen. Dat is voor veel bewoners geen enkel probleem, want autobezit en gebruik is bijzonder hoog en de autobereikbaarheid is prima. Het gevolg is wel dat het OV-gebruik bijzonder laag is en daardoor staat de financiering daarvan onder druk.

De bewoners lijken midden in een acceptatieproces te zitten dat kernen en zelfs de grote kernen kunnen krimpen of in ieder geval dat groei niet meer vanzelfsprekend is. Er kan nog wel enige groei zijn op korte termijn, er is immers nog sprake van gezinsverduunning en zelfs sloop-nieuwbouw voor het realiseren van nieuwe duurzame, voor gezinnen en ouderen geschikte levensloopbestendige woningen maar verwacht mag worden dat de kernen steeds minder zelfvoorzienend worden.

Belangrijke opgave voor de gemeente is dat bewoners leefbaarheid en woongenot niet alleen maar afmeten aan de aanwezigheid van voorzieningen en een eigen sportverenigingen. Daarmee zouden de bewoners zichzelf tekort doen. De kernen hebben veel meer te bieden. Het vasthouden aan autonomie leidt ook tot concurrentie tussen dorpen en kernen om voorzieningen koste wat het kost te behouden (en daarmee dus het draagvlak voor die voorzieningen versnipperen) in plaats van na te denken over een meer regionaal gespreid voorzieningenniveau dat ook draagvlak oplevert voor vervoeroplossingen. Dat er toch sprake is van rivaliteit heeft te maken met het traditioneel sterke verenigingsleven. Het voelt als het opgeven van de identiteit.

Overigens lijkt dit een generatiekloof. Nieuwe bewoners beoordelen de leefbaarheid anders en zelfs zonder krimp neemt het draagvlak voor voorzieningen in kernen af. De meeste bewoners zijn voor hun mobiliteit niet afhankelijk van lokaal beschikbare voorzieningen. Het verdwijnen van de buurtsupers is daarmee wel exemplarisch voor het bewustwordingsproces, niemand wil dat ze verdwijnen maar dat betekent niet dat er boodschappen worden gedaan in het dorp.

De inwoners van de Noordoostpolder zijn minder welvarend dan gemiddeld en er zijn kwetsbare groepen die meer dan anderen risico lopen bij verdwijnende voorzieningen of afnemende bereikbaarheid. In de toekomst wordt het aandeel van de kwetsbare groepen in de kleinste kernen groter. De meest kwetsbare zullen niet snel verhuizen (terwijl dat onder de huidige omstandigheden wel verstandig kan zijn), terwijl er wel aanwijzingen zijn voor krimp. Het verdwijnen van voorzieningen treft daardoor relatief gezien meer de kwetsbare groepen. Het behouden of versterken van OV kan deze groep wel helpen om voorzieningen buiten de kern te bereiken maar als voor bijna elke voorziening moet worden gereisd past dat niet meer in een normaal reisbudget.

Voor ouderen kan de verminderde bereikbaarheid van voorzieningen betekenen dat vereenzaming wordt versterkt. Dorpsnetwerken van vrijwilligers, professionals van scholen, zorg- en cultuurinstellingen hebben lokaal een behoorlijke impact om dit binnen de kern tegen te gaan. Ze kunnen mensen helpen bij het invullen van verplaatsingsbehoeften binnen een

kern. Dat is precies wat van ze verwacht mag worden maar dan nog is ondersteuning gewenst volgens de vrijwilligers. Als er op de samenredzaamheid van dorpen en kernen wordt gerekend voor het invullen van meer regionale vervoersbehoeften gebruik makend van apps en innovaties op vervoergebied aanvullend op de regiotaxi, dan kunnen ze dat niet alleen. De dorpen zullen moeten samenwerken en kunnen niet allemaal alle voorzieningen in de lucht houden. Het maken van die keuzes (welke voorzieningen waar) zou onder regie van de gemeente moeten plaatsvinden in samenspraak met corporaties, zorgaanbieders en de regiotaxi.

5.2 Zelforganisatie en initiatief

Niet alle, maar toch een deel van de kernen en wijken in Noordoostpolder, hebben (zeer) actieve wijkverenigingen. Dit biedt aanknopingspunten voor het aan elkaar koppelen van inwoners om elkaar te helpen, daar maken zorgprofessionals en wijkteams al dankbaar gebruik van.

Echter, koppelinitiatieven met deelauto's zijn geen gemeengoed. Alternatieven waarvoor bewoners zelf iets moet organiseren (bijvoorbeeld een app downloaden), worden niet omhelsd. Meereizen met anderen is een hoge drempel. De sociale netwerken werken uitstekend in noodgevallen, maar er wordt gewaarschuwd dat de netwerken van de ouderen ook steeds ouder worden.

De kernen hebben een sterke eigen identiteit. Dit is een kracht van de kernen en maakt dat er een rijke bodem is voor initiatieven in het maatschappelijk speelveld. Een valkuil is dat de kernen met elkaar concurreren. De historische verenigingsstructuur zorgt er ook voor dat niet iedereen zomaar wordt opgenomen. Voor nieuwkomers of mensen buiten de kern hoeft dat niet makkelijk te zijn. Verder zien we dat de sterke mate waarin de bewoners zich met hun dorp identificeren, de samenwerking tussen dorpen in de weg staat als het gaat om diversificatie en specialisatie van voorzieningen en woonmilieus. Aan de buurtbelangenverenigingen hoeft het niet te liggen. Zijn staan open voor samenwerking tussen kernen. Ze pleiten daar ook voor.

Het vrijwilligerswerk is dus sterk aanwezig maar er moeten ook geen wonderen van worden verwacht. Zoals het nu gaat, blijft continuïteit altijd een probleem, want die is afhankelijk van de kwaliteiten en beschikbaarheid van vrijwilligers. De ondersteuningsbehoefte door echte professionals is divers en verschilt per kern. In de ene kern is behoefte zorgkwaliteiten, in de andere aan organisatietalent. In dat laatste kan Carrefour voorzien, al is de tevredenheid met Carrefour wel wisselend. In sommige dorpen is hun organisatiekracht minder nodig en worden er vooral handen gemist.

Wat onder ogen moet worden gezien door iedereen die zijn hoop vestigt op de sociale netwerken in de dorpen, is dat het moeilijk te organiseren is om middels vrijwilligers te voorzien in dagelijkse vervoersbehoeftes tussen de kernen. Sociale netwerken zijn bij uitstek geschikt voor het ondersteunen van verplaatsingen binnen het dorp ("naar de bingo"), maar niet voor verplaatsingen tussen de dorpen.

Wij constateren dat in het veld (de professionals en de vrijwilligers) de nadruk ligt op het accepteren (door de inwoners van de kernen) van veranderingen en op zoek te gaan naar nieuwe oplossingen. Echter, de 'gewone' bewoner ondervindt zelf geen problemen en ziet geen noodzaak tot verandering. De organisaties zijn 'strijdbaar' maar de bewoners nog wat schuchter in het accepteren van veranderingen.

6 Aanbevelingen

Voor alle kernen geldt dat het voorzieningenniveau minder wordt dan mensen lange tijd gewend waren. Voorzieningen verdwijnen omdat het, door een afnemende vraag, voor organisaties moeilijk is om de voorziening in stand te houden (denk aan een openbare bibliotheek) en omdat bepaalde voorzieningen alleen concurrerend en rendabel kunnen worden geëxploiteerd als zij gecentraliseerd worden (denk aan de supermarkt). Er is een bijna sociaal wenselijke neiging om te vinden dat een kern met minder voorzieningen niet meer leefbaar is. Tegelijkertijd is de realiteit dat verreweg de meeste inwoners niet primair de voorzieningen in de kernen gebruiken. Voor de meeste mensen zijn namelijk meerdere verplaatsingsmotieven goed met de auto te combineren, waardoor hun behoeften te vervullen zijn buiten de eigen kern. Boodschappen kunnen handig en vaak goedkoper worden gedaan in de grotere kernen of ze kunnen worden bezorgd, ook de dagelijkse. Vooral bij de jongeren generatie is er wel sprake van een mentaliteitsverandering; zij vinden een kern met minder voorzieningen nog steeds aantrekkelijk om te wonen.

Het autobezit en -gebruik is in de gemeente Noordoostpolder uitzonderlijk hoog. Daarom is de bereikbaarheid van de voorzieningen voor het gros van de bewoners prima. Er is slechts een kleine groep bewoners die afhankelijk is van het OV. Dat maakt zowel de bewoners als het OV zelf kwetsbaar. Voor sommige OV-gebruikers is de afhankelijkheid van OV zo groot dat het onmogelijk is om alle vervoersmotieven uit te voeren binnen een normaal 'reistijd-budget'. Deze mensen moeten keuzes maken omdat ze anders in tijd niet uitkomen (omdat de frequentie laag is en de aansluitingen niet perfect zijn).

Voor bijna alle andere inwoners is het OV vooral een handig alternatief voor af en toe. De wensen van die grote groep hoeven niet overeen te komen met wat de meest kwetsbare groepen nodig hebben. Het lijkt daarom verstandig om het beleid af te stemmen op de kleine groep en ook bij de meest kwetsbare groepen te rade te gaan. In dit hoofdstuk zetten we uiteen waar in deze context aan kan worden gedacht.

6.1 Wonen in de nabijheid van voorzieningen

Het voorzieningenniveau in kernen zal veranderen, zich specialiseren of verdwijnen. Dat betekent dat de bereikbaarheid van die voorzieningen lastiger wordt voor mensen die in de kernen wonen en afhankelijk zijn van het OV. Ook de beschikbaarheid van OV is niet zeker en er gaat veel tijd zitten in het combineren van verschillende verplaatstingsmotieven. Kwetsbare groepen in kernen kunnen dan in de problemen komen. Verhuizen is voor kwetsbare personen een moeilijk te organiseren stap en áls ze verhuizen dan kan het zomaar zijn dat zij kiezen voor betaalbare huisvesting verder weg van voorzieningen of OV.

We bevelen daarom aan om **rekening te houden met het voorzieningenniveau bij woningtoewijzing** en daarover afspraken te maken met corporaties. Niet alleen voor kwetsbare groepen maar ook voor ouderen. De vroeg na-oorlogse woningvoorraad is verouderd en waarschijnlijk niet geschikt voor levensloopbestendig wonen of aanpassingen voor langer zelfstandig wonen. Ook de duurzaamheidsopgave zal niet gering zijn. Veel ouderen zullen binnen afzienbare tijd nog een keer verhuizen en worstelen met de keuze tussen blijven wonen binnen het huidige netwerk of in de buurt van voorzieningen. Het gebruik van sociale media onder ouderen neemt snel toe waardoor het onderhouden van bestaande netwerken en ook het betreden van nieuwe netwerken makkelijker wordt. Die contacten gaan ook steeds vaker gepaard met 'echte' ontmoetingen.

We raden aan om nu al de 60'ers te inspireren rekening te houden met het voorzieningenniveau bij verhuizen en wellicht woonzorgzones te creëren waar het aantrekkelijk wonen is voor ouderen. Minstens zou voorkomen moeten worden (zolang het bestemmingsplan daar ruimte voor biedt) dat woonzorgwoningen gerealiseerd worden op plekken die slecht bereikbaar zijn. Wetende dat daarmee ook een aanslag wordt voorkomen op het WMO budget als er uit die hoek individuele aanvragen komen voor vervoer.

6.2 Alternatief en regulier vervoer

De meer mainstream deelconcepten zoals Greenwheels lijken niet geschikt te zijn voor een gemeente die is opgezet als de Noordoostpolder. De huidige (kwetsbare) bewoner wil niet afhankelijk zijn van anderen (gemeenschapszin moet ook wel in goede aarde vallen) en een grotere groep heeft nu nog moeite met zelf moeten maar vooral kunnen plannen in 'samenrijden-apps'. Op den duur zullen dit soort concepten worden geaccepteerd, maar daarop vooruitlopend is het verstandig om alvast in te zetten op het flexibel, betaalbaar en toch rendabel maken van diensten als de regiotaxi.

Dat kan, maar dan zou deze regionale semi-maatwerk taxidienst ook moeten kunnen rekenen op voorspelbare vervoerstromen en de primaire vorm van openbaar vervoer moeten zijn. Dus niet aanvullend op reguliere OV-lijnen met een vaste dienstregeling, maar als vervanging daarvan. Dat is mogelijk als kernen voorzieningen verdelen en zich in type voorzieningen zouden kunnen specialiseren. Dat is onderdeel van het al genoemde bewustwordingsproces en kan wellicht worden aangewakkerd als er een beroep wordt gedaan op de oude pioniersgeest. **Durven de kernen autonomie op te geven om OV maatwerk te leveren?**

Bij de inrichting van een dergelijk maatwerk-netwerk is het van belang om rekening te houden met de behoeften van de kleine kwetsbare groep die het meest afhankelijk is van het openbaar vervoer en minder rekening te houden met de belangen van de veel grotere en mondigere groep die het OV alleen maar af en toe handig vindt. Het valt niet te ontkennen dat dit een grote stap is. Door vooral met een kleine groep (afhankelijke) gebruikers rekening te houden is het **OV minder een basisvoorziening voor iedereen**. Het wordt een speciale dienst. De dagelijks afhankelijke gebruikers staan waarschijnlijk wel meer open voor alternatieven. Ook zij zien dat het draagvlak voor OV nu eigenlijk te klein is en ze hebben een groot belang dat het goed geregeld is.

Als dat gebeurt kunnen er waarschijnlijk ook middelen worden vrijgemaakt voor het versterken van nu al 'dikke' lijnen, waardoor meer kernen dan nu aan te haken zijn. Zorg er tevens voor dat Emmeloord meer studenten en scholieren spitslijnen krijgt of lok de studenten uit de bus met elektrische fietsen. De vraag is in hoeverre elektrische fietsen een uitkomst zijn voor alle kwetsbare groepen, maar door bijvoorbeeld studenten uit het OV te lokken, is het mogelijk om de spitsdruk te verminderen. OV-ebikes zijn in elk geval wel een oplossing voor mensen die niet regelmatig OV gebruiken, maar die er wel op terug willen vallen in gevallen van nood: dus de ebike als alternatief voor mensen die anders zouden klagen over het OV dat ze maar zelden gebruiken.

6.3 Vrijwilligerswerk

Zoals gezegd zijn de buurtnetwerken prima geschikt voor het oplossen van verplaatsingen, hoe kort ook, binnen de dorpen en ook in Emmeloord (De Erven). Deze netwerken kunnen goed werk doen, maar willen de zekerheid dat de gemeente en de provincie ze steunt. Ze

gaan hun eigen rol niet groter maken dan die nu is. Ze werken op basis van de vraag die ze kennen en **beperken hun inzet tot de eigen voorziening c.q. dorp**. Dat kan ook als de gemeente middelen verlegt van beperkt regulier OV aanbod naar bijvoorbeeld het versterken van netwerken in de dorpen met capaciteit en maatwerk professionaliteit. Om het vrijwilligersnetwerk zo te bestendigen dat ze kunnen investeren in de zelforganisatiekracht van kwetsbare groepen. Immers, kwetsbare groepen zijn vaak kwetsbaar omdat ze slecht kunnen organiseren of niet weten waar ze kunnen aankloppen. Dan gaat het om het bijbrengen van vaardigheden op het gebied van ICT, om vervoer te boeken en om de boodschappen te laten bezorgen. In sommige dorpen is er meer nodig. Daar ontbreekt ook de organisatiekracht bij de vrijwilligers.

6.4 Aanpak

De aanbevelingen zijn deels gebaseerd op de bevindingen en verder geïnspireerd op de wens van de gemeente om zelf met haar bewoners de regie in handen te nemen. Ze zijn echter nog niet getoetst op realiteitszin en haalbaarheid. Die moeten eerst worden getoetst bij de stakeholders.

We stellen voor om te beginnen bij de **vervoerders** en met hen de consequenties te verkennen van de aanbeveling voor het ontwikkelen van **OV op maat**. Vervolgens kan met de aanbieders van diensten en met de **dorpsnetwerken** worden bepaald wat er op **kernniveau geregeld** moet worden op die plekken waar vervoer op maat niet mogelijk is. Als via beide sporen niet tot een oplossing kan worden gekomen, dan kan worden verkend wat voor afspraken er met **corporaties** kunnen worden gemaakt over **wonen in de nabijheid van voorzieningen**. Dat wil zeggen voor die groepen waarvoor geen OV oplossing op maat of ondersteuning in de kern mogelijk is.

We beginnen dus bij de partijen die momenteel het vervoer organiseren en aanbieden: de (potentiele) exploitanten van de regiotaxi en van het regulier openbaar vervoer, de partij die het vervoer aanbesteedt (de provincie), aanbieders van deeldiensten en voorzieningen die hun eigen vervoer organiseren (tot aan speciale bussen als het uitgaansnacht is). De vraag die hen gesteld moet worden is of ze het mogelijk achten dat de 'magere' dienstregeling in sommige gebieden in zijn geheel vervangen wordt door een totaal ander systeem. Een systeem dat niet gebaseerd op een dienstregeling maar op de afstemming van vraag en aanbod en wat daar voor nodig is.

De volgende stap zou zijn om de randvoorwaarden die uit de vervoerdersbrainstorm komen, voor te leggen aan aanbieders van diensten en voorzieningen en hen te vragen om die te beoordelen en aan te vullen met hun opties voor de juiste mix van schaalgrootte, wederzijdse afhankelijkheid en bereikbaarheid. Relevante aanbieders zijn in ieder geval voorzieningen die aan fysieke locaties gebonden zijn, zoals scholen voor voortgezet onderwijs, sportverenigingen, horecagelegenheden, industrie- en bedrijventerreinen en kantoorlocaties, kunst en cultuurvoorzieningen zorgaanbieders, en beheerders van winkelcentra (en niet te vergeten iconische specialisten, zoals de speciale kroeg, de fantastische slager). En tot slot de partijen die niet of niet altijd locatie-gebonden zijn zoals bezorgdiensten van supermarkten.

Het stokje kan daarna worden doorgegeven aan de dorpsnetwerken en zorg- en welzijnsorganisaties zoals Carrefour. Deze organisaties kunnen bepalen in hoeverre een alternatief vervoersysteem en ideale schaalgrootte van voorzieningen tegemoetkomt aan de behoeften van de kernen en in hoeverre de kernen in staat zijn om samen te werken. Het is in deze

stap dat de kwetsbare groepen (en dan met name in de kernen) worden betrokken bij het op het waarde schatten van wat er uit de eerdere stappen is gekomen.

Vervolgens is het aan de gemeente om te bepalen wat voor effecten dit kan hebben op woonwensen, verhuisgedrag en op de behoefte aan zorg en welzijn, maar dan wel samen met corporaties en zorgaanbieders. Waarna weer top down afspraken kunnen worden gemaakt met de kernen, aanbieders van voorzieningen en de aanbieders van vervoer.

Bijlage reisafstanden

Reistijd auto	8301	8302	8303	8304	8305	8307	8308	8309	8311	8312	8313	8314	8315	8316	8317
	CENTRUM	DE ERVEN	ESPELTERVA ART	DE ZUIDERT	DE MUNT	ENS	NAGELE	TOLLE- BEEK	ESPEL	CREIL	RUTTEN	BANT	LUTTEL- GEEST	MARK- NESSE	KRAGGEN- BURG
8301 CENTRUM		4	5	1	6	13	9	10	12	15	18	12	14	11	13
8302 DE ERVEN	4		6	9	7	12	12	10	8	10	14	8	11	13	17
8303 ESPELTERVAART	5	6		10	10	16	13	10	11	14	17	13	16	15	18
8304 DE ZUIDERT	1	9	10		5	11	10	10	13	16	19	13	13	9	12
8305 DE MUNT	6	7	10	5		12	12	12	12	14	14	8	9	8	13
8307 ENS	13	12	16	11	12		10	15	17	18	20	13	17	13	5
8308 NAGELE	9	12	13	10	12	10		7	11	16	20	13	17	16	13
8309 TOLLEBEEK	10	10	10	10	12	15	7		7	13	16	15	19	19	19
8311 ESPEL	12	8	11	13	12	17	11	7		4	10	11	16	18	23
8312 CREIL	15	10	14	16	14	18	16	13	4		5	5	13	18	23
8313 RUTTEN	18	14	17	19	14	20	20	16	10	5		7	14	19	24
8314 BANT	12	8	13	13	8	13	13	15	11	5	7		7	12	16
8315 LUTTELGEEST	14	11	16	13	9	17	17	19	16	13	14	7		4	11
8316 MARKNESSE	11	13	15	9	8	13	16	19	18	18	19	12	4		6
8317 KRAGGENBURG	13	17	18	12	13	5	13	19	23	23	24	16	11		6

Reistijd fiets	8301	8302	8303	8304	8305	8307	8308	8309	8311	8312	8313	8314	8315	8316	8317
	CENTRUM	DE ERVEN	ESPELTERVA ART	DE ZUIDERT	DE MUNT	ENS	NAGELE	TOLLE- BEEK	ESPEL	CREIL	RUTTEN	BANT	LUTTEL- GEEST	MARK- NESSE	KRAGGEN- BURG
8301 CENTRUM	0	6	7	2	8	42	34	28	36	53	58	29	44	30	54
8302 DE ERVEN	6	0	4	10	15	47	38	33	28	47	53	24	46	34	58
8303 ESPELTERVAART	7	4	0	10	18	50	40	26	30	42	57	30	50	37	60
8304 DE ZUIDERT	2	10	10	0	11	39	32	32	40	60	64	35	44	30	52
8305 DE MUNT	8	15	18	11	0	43	40	38	44	61	64	36	36	24	48
8307 ENS	42	47	50	39	43	0	32	56	78	95	99	70	66	48	23
8308 NAGELE	34	38	40	32	40	32	0	22	48	66	88	59	76	62	54
8309 TOLLEBEEK	28	33	26	32	38	56	22	0	27	46	68	57	74	63	83
8311 ESPEL	36	28	30	40	44	78	48	27	0	20	41	46	70	64	88
8312 CREIL	53	47	42	60	61	95	66	46	20	0	21	24	58	75	99
8313 RUTTEN	58	53	57	64	64	99	88	68	41	21	0	29	62	78	104
8314 BANT	29	24	30	35	36	70	59	57	46	24	29	0	30	49	73
8315 LUTTELGEEST	44	46	50	44	36	66	76	74	70	58	62	30	0	16	41
8316 MARKNESSE	30	34	37	30	24	48	62	63	64	75	78	49	16	0	24
8317 KRAGGENBURG	54	58	60	52	48	23	54	83	88	99	104	73	41	24	0

Reistijd OV	8301	8302	8303	8304	8305	8307	8308	8309	8311	8312	8313	8314	8315	8316	8317
	CENTRUM	DE ERVEN	ESPELTERVA ART	DE ZUIDERT	DE MUNT	ENS	NAGELE	TOLLE- BEEK	ESPEL	CREIL	RUTTEN	BANT	LUTTEL- GEEST	MARK- NESSE	KRAGGEN- BURG
8301 CENTRUM		10	14	7	14	20	14	27	23	25	31	22	29	20	25
8302 DE ERVEN	10		11	14	30	32	26	31	12	14	22	11	70	39	37
8303 ESPELTERVAART	14	11		21	33	42	26	22	24	27	33	26	39	31	36
8304 DE ZUIDERT	7	14	21		25	22	17	30	32	43	40	26	38	28	31
8305 DE MUNT	14	30	33	25		45	40	51	57	60	37	45	33	25	28
8307 ENS	20	32	42	22	45		51	43	54	61	66	43	71	62	65
8308 NAGELE	14	26	26	17	40	51		50	76	88	93	39	67	61	61
8309 TOLLEBEEK	27	31	22	30	51	43	50		55	63	66	45	72	65	68
8311 ESPEL	23	12	24	32	57	54	76	55		8	14	51	72	65	65
8312 CREIL	25	14	27	43	60	61	88	63	8		10	47	77	69	71
8313 RUTTEN	31	22	33	40	37	66	93	66	14	10		40	80	70	78
8314 BANT	22	11	26	26	45	43	39	45	51	47	40		66	53	60
8315 LUTTELGEEST	29	70	39	38	33	71	67	72	72	77	80	66		12	49
8316 MARKNESSE	20	39	31	28	25	62	61	65	65	69	70	53	12		6
8317 KRAGGENBURG	25	37	36	31	28	65	61	68	65	71	78	60	49		6

Auto/OV	8301	8302	8303	8304	8305	8307	8308	8309	8311	8312	8313	8314	8315	8316	8317
	CENTRUM	DE ERVEN	ESPELTERVA ART	DE ZUIDERT	DE MUNT	ENS	NAGELE	TOLLE- BEEK	ESPEL	CREIL	RUTTEN	BANT	LUTTEL- GEEST	MARK- NESSE	KRAGGEN- BURG
8301 CENTRUM		2,5	2,8	7,0	2,3	1,5	1,6	2,7	1,9	1,7	1,7	1,8	2,1	1,8	1,9
8302 DE ERVEN	2,5		1,8	1,6	4,3	2,7	2,2	3,1	1,5	1,4	1,6	1,4	6,4	3,0	2,2
8303 ESPELTERVAART	2,8	1,8		2,1	3,3	2,6	2,0	2,2	2,2	1,9	1,9	2,0	2,4	2,1	2,0
8304 DE ZUIDERT	7,0	1,6	2,1		5,0	2,0	1,7	3,0	2,5	2,7	2,1	2,0	2,9	3,1	2,6
8305 DE MUNT	2,3	4,3	3,3	5,0		3,8	3,3	4,3	4,8	4,3	2,6	5,6	3,7	3,1	2,2
8307 ENS	1,5	2,7	2,6	2,0	3,8		5,1	2,9	3,2	3,4	3,3	3,3	4,2	4,8	13,0
8308 NAGELE	1,6	2,2	2,0	1,7	3,3	5,1		7,1	6,9	5,5	4,7	3,0	3,9	3,8	4,7
8309 TOLLEBEEK	2,7	3,1	2,2	3,0	4,3	2,9	7,1		7,9	4,8	4,1	3,0	3,8	3,4	3,6
8311 ESPEL	1,9	1,5	2,2	2,5	4,8	3,2	6,9	7,9		2,0	1,4	4,6	4,5	3,6	2,8
8312 CREIL	1,7	1,4	1,9	2,7	4,3	3,4	5,5	4,8	2,0		2,0	9,4	5,9	3,8	3,1
8313 RUTTEN	1,7	1,6	1,9	2,1	2,6	3,3	4,7	4,1	1,4	2,0		5,7	5,7	3,7	3,3
8314 BANT	1,8	1,4	2,0	2,0	5,6	3,3	3,0	3,0	4,6	9,4	5,7		9,4	4,4	3,8
8315 LUTTELGEEST	2,1	6,4	2,4	2,9	3,7	4,2	3,9	3,8	4,5	5,9	5,7	9,4		3,0	4,5
8316 MARKNESSE	1,8	3,0	2,1	3,1	3,1	4,8	3,8	3,4	3,6	3,8	3,7	4,4	3,0		1,0
8317 KRAGGENBURG	1,9	2,2	2,0	2,6	2,2	13,0	4,7	3,6	2,8	3,1	3,3	3,8	4,5	1,0	

	8301	8302	8303	8304	8305	8307	8308	8309	8311	8312	8313	8314	8315	8316	8317
Fiets/OV	CENTRUM	DE ERVEN	ESPELERSVAART	ZUIDERT	DE MUNT	ENS	NAGELE	TOLLEBEEK	ESPEL	CREIL	RUTTEN	BANT	LUTTELGEEST	MARKNESSE	KRAGGENBURG
8301 CENTRUM		0,6	0,5	0,3	0,6	2,1	2,4	1,0	1,5	2,1	1,9	1,3	1,5	1,5	2,2
8302 DE ERVEN	0,6		0,3	0,7	0,5	1,5	1,5	1,1	2,3	3,3	2,4	2,1	0,7	0,9	1,6
8303 ESPELERSVAART	0,5	0,3		0,5	0,6	1,2	1,5	1,2	1,3	1,6	1,7	1,2	1,3	1,2	1,7
8304 DE ZUIDERT	0,3	0,7	0,5		0,4	1,8	1,9	1,1	1,3	1,4	1,6	1,3	1,2	1,1	1,7
8305 DE MUNT	0,6	0,5	0,6	0,4		1,0	1,0	0,8	0,8	1,0	1,7	0,8	1,1	1,0	1,7
8307 ENS	2,1	1,5	1,2	1,8	1,0		0,6	1,3	1,4	1,6	1,5	1,6	0,9	0,8	0,4
8308 NAGELE	2,4	1,5	1,5	1,9	1,0	0,6		0,4	0,6	0,8	0,9	1,5	1,1	1,0	0,9
8309 TOLLEBEEK	1,0	1,1	1,2	1,1	0,8	1,3	0,4		0,5	0,7	1,0	1,3	1,0	1,0	1,2
8311 ESPEL	1,5	2,3	1,3	1,3	0,8	1,4	0,6	0,5		2,5	2,9	0,9	1,0	1,0	1,3
8312 CREIL	2,1	3,3	1,6	1,4	1,0	1,6	0,8	0,7	2,5		2,1	0,5	0,7	1,1	1,4
8313 RUTTEN	1,9	2,4	1,7	1,6	1,7	1,5	0,9	1,0	2,9	2,1		0,7	0,8	1,1	1,3
8314 BANT	1,3	2,1	1,2	1,3	0,8	1,6	1,5	1,3	0,9	0,5	0,7		0,4	0,9	1,2
8315 LUTTELGEEST	1,5	0,7	1,3	1,2	1,1	0,9	1,1	1,0	1,0	0,7	0,8	0,4		1,3	0,8
8316 MARKNESSE	1,5	0,9	1,2	1,1	1,0	0,8	1,0	1,0	1,0	1,1	1,1	0,9	1,3		3,9
8317 KRAGGENBURG	2,2	1,6	1,7	1,7	1,7	0,4	0,9	1,2	1,3	1,4	1,3	1,2	0,8	3,9	

Bijlage bronnen literatuur en data

Literatuur

Mobiliteit in dunbevolkte regio's - over vervoersarmoede, mobiliteit en bereikbaarheid, Platform 31, augustus 2017

Noordoostpolder: Verkeer in de goede richting GVVP Noordoostpolder 2012-2020, BonoTraffics, maart 2013

OV-visie Flevoland 2014-2024, Provincie Flevoland, maart 2014

Dorpsvisies en ontwikkelingsplannen van Creil, Espel, Rutten, Kraggenburg, Bant (in concept), Ens, Nagele, Tollenbeek en Luttelgeest.

Data

Bevolking, bouwen en gebouwen

Voor dit onderdeel is gebruik gemaakt van statistieken van CBS (huishoudsamenstelling, inkomen, verhuis- en reisbewegingen) en bevolkingsprognoses die zijn aangeleverd door de gemeente Noordoostpolder. Ook gebruik gemaakt van informatie uit het 'Doen' onderzoek dat in Noordoostpolder is uitgevoerd. Voor verhuizingen is gebruik gemaakt van brondata van het CBS die is bewerkt door RIGO in de zogenaamde 'VARA' tool, waarmee verhuizingen en forensbewegingen tussen gemeentes in beeld worden gebracht. Voor de locatie van kwetsbare groepen is gebruik gemaakt van informatie die door de gemeente Noordoostpolder is aangeleverd aan RIGO. Voorwaarde bij het gebruik van gevoelige informatie is dat deze na afronding van het onderzoek zouden worden vernietigd, een voorwaarde waaraan RIGO heeft voldaan.

Voorzieningen

Voor het in kaart brengen van voorzieningen is gebruik gemaakt van openbare bronnen, voornamelijk geraadpleegd via het internet.

Voor de loopafstand tot zorgvoorzieningen is gebruik gemaakt van gegevens over de bevolkingsamenstelling op postcodeniveau. Een analyse is het geografische analyseprogramma ArcGIS leverde als resultaat de afstand tot bepaalde voorzieningen op. Voor sociale netwerken en leefbaarheid is gebruik gemaakt van openbare bronnen (zoals het jaarverslag Carrefour) en de data van onderzoek Doen, uitgevoerd door gemeente Noordoostpolder. Voor werkgelegenheid, kantoren en kinderopvang de arbeidsmarktanalyses van de gemeente (uitgevoerd door Bureau Louter).

Bereikbaarheid

Bij bereikbaarheid is gebruik gemaakt van kennis over het 'reisbudget', ook wel de Wet van Behoud van Reistijd. <https://nl.wikipedia.org/wiki/BREVER-wet>.

Verder is gebruik gemaakt voor de figuren van openbare data in de vorm van OViN; Onderzoek Verplaatsingen in Nederland, een jaarlijks terugkerend onderzoek door het CBS. In dit

onderzoek wordt aan tienduizenden mensen gevraagd naar hun verplaatsingen op één dag in de vorm van een reisdagboekje. Data over Nederland, Flevoland en Noordoostpolder is gebruik over de jaren 2013, 2014 en 2015.

Verder is gebruik gemaakt van gegevens, aangeleverd door de provincie met als bron voerder Connexxion, over de bezetting van buslijnen. Deze informatie is bewerkt en gebruikt om figuren te maken en daarna verwijderd, omdat het vertrouwelijke informatie betreft. Informatie over de regiotaxi is aangeleverd door gemeente Noordoostpolder.

Bijlage verkeersstatistieken

