



Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

# De ontwikkeling van de mobiliteit en de bereikbaarheid in stedelijk en ruraal Nederland

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM

Peter Jorritsma, Olaf Jonkeren en Lizet Krabbenborg



# Samenvatting

In het stedelijk gebied groeit de bevolking en komen er steeds meer banen en voorzieningen. In delen van het rurale gebied daarentegen krimpen de bevolking en de werkgelegenheid en verschaalt het aanbod aan voorzieningen. Deze trends leiden ertoe dat de mobiliteit en de bereikbaarheid zich in deze gebieden verschillend ontwikkelen. Doordat de kansen en bedreigingen ten aanzien van het mobiliteitssysteem en de bereikbaarheid in de stedelijke en rurale gebieden uiteenlopen, verschillen ook de mogelijke oplossingsrichtingen in het ruimtelijke en mobiliteitsdomein van aard.

De groeitendensen in het stedelijk gebied leiden ertoe dat de leefomgeving van de bewoners in toenemende mate onder druk komt te staan. Om de kwaliteit van die leefomgeving te verbeteren, of in ieder geval op peil te houden, en extra (auto) mobiliteit te beperken, zijn ingrepen in de ruimtelijke omgeving mogelijke oplossingsrichtingen waar de stedelijke overheden op inzetten. Denk aan: verdichting van de woonomgeving, functiemenging, en de inrichting van autoluwe gebieden. In combinatie met mobiliteitsgerichte maatregelen – bijvoorbeeld het reguleren van parkeren, het stimuleren van deelmobiliteit en goede overstapmogelijkheden aan de randen van de stad – is het mogelijk een verschuiving te realiseren van het gebruik van de auto naar dat van de fiets en het openbaar vervoer of naar lopen.

Doordat de bevolking in het rurale gebied krimpt, neemt het draagvlak voor en het aanbod aan voorzieningen (winkels, scholen, openbaar vervoer) er af, en de afstand tot die voorzieningen toe. Het aanbod en het gebruik van het reguliere openbaar vervoer is in deze gebieden laag en dat zal naar verwachting ook in de toekomst zo blijven. De auto blijft daarmee de dominante vervoerwijze.

DE ONTWIKKELING VAN DE MOBILITEIT EN DE BEREIKBAARHEID  
IN STEDELIJK EN RURAAL NEDERLAND



Voor mensen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer, is een vangnet nodig: kleinschalig openbaar vervoer, taxi's en kleine busjes (vervoer op maat) kunnen een oplossing zijn naast en in plaats van het reguliere openbaar vervoer. Een andere relevante oplossingsrichting is om op afstanden tussen de 15 en 20 km het gebruik van de elektrische fiets te stimuleren en zo de aansluiting met de stedelijke gebieden te verbeteren.

Zowel in het stedelijke als in het rurale gebied zijn sommige voorzieningen niet goed bereikbaar. Daardoor blijven bepaalde groepen afhankelijk van de auto.

Er zijn duidelijke verschillen tussen het stedelijke en het landelijke gebied als het gaat om het aantal mogelijk te bereiken banen, onderwijsinstellingen en winkels. Dat verschil verdwijnt als we kijken naar de ervaren bereikbaarheid. Bewoners van stedelijke en die van rurale gebieden ervaren de bereikbaarheid van voorzieningen nauwelijks anders. In plattelandsgebieden kunnen bepaalde factoren, zoals een hoog autobezit (meer dan in de steden), een positieve bijdrage leveren aan de ervaren bereikbaarheid.

Bij het zoeken naar oplossingsrichtingen ten aanzien van mobiliteit en bereikbaarheid zou ook de perceptie van inwoners over bereikbaarheid verdisconteerd moeten worden. Nu ligt de focus vooral op oplossingsrichtingen voor problemen en knelpunten die bewoners wellicht niet als zodanig ervaren.







# Inhoud



1 Het speelveld



2 Ontwikkeling personen-  
mobiliteit, 2018-2040



3 Ontwikkeling (potentiële)  
bereikbaarheid van be-  
stemmingen, 2018-2040



4 Ervaren bereikbaarheid



5 Kansen, bedreigingen  
en oplossingsrichtingen



VERANTWOORDING EN COLOFON





# 1 Het speelveld

De bevolking van Nederland neemt steeds verder toe. Waren er in 2022 zo'n 17,6 miljoen inwoners, in 2035 zijn dat er naar verwachting 19,0 miljoen.<sup>1</sup> Die bevolkingsgroei kent echter grote regionale verschillen. Naar verwachting groeit de bevolking met name in de 4 grote steden van de Randstad en in de middelgrote steden. Vanuit bereikbaarheids-oogpunt kan de bevolkingsgroei daar problemen opleveren. De capaciteit van het mobiliteitssysteem in en rondom de grote steden staat immers al onder grote druk, en door het gebrek aan ruimte komt ook de kwaliteit van de leefomgeving (leefbaarheid) in het geding.

In andere gebieden neemt de bevolking juist af. Tot 2035 geldt dit voor 1 op de 5 gemeenten, vooral op het platteland.<sup>1</sup> Dat komt doordat er minder kinderen geboren worden en jongeren en gezinnen naar de stad wegtrekken, en door vergrijzing en sterfte van de achterblijvers. Daardoor neemt het draagvlak om allerlei voorzieningen (o.a. winkels, scholen) in stand te houden af. Maar de lage bevolkingsdruk leidt er ook toe dat het aanbod en gebruik van het reguliere openbaar vervoer in die gebieden laag is, waardoor dit systeem in toenemende mate onder druk staat.

De inwoners van stedelijke en rurale gebieden hebben als gevolg van demografische, ruimtelijke en sociaal- economische trends te maken met verschillende mobiliteits- en bereikbaarheidsontwikkelingen. Dat leidt tot verschillende kansen en bedreigingen. Oplossingsrichtingen ten aanzien van de bereikbaarheid, de mobiliteit en de leefbaarheid om de kansen te verzilveren en de bedreigingen te weerstaan, kunnen daardoor verschillen tussen deze gebieden.

<sup>1</sup> <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/dashboard-bevolking/bevolkingsgroei/toekomst>







In deze brochure beschrijft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) hoe de mobiliteit (het gemiddeld aantal verplaatsingen en de gemiddelde afstand per inwoner per dag<sup>2</sup> naar vervoerwijze en motief) en de bereikbaarheid (het aantal te bereiken banen, onderwijsinstellingen en winkels) zich tussen 2018 en 2040 hebben ontwikkeld.

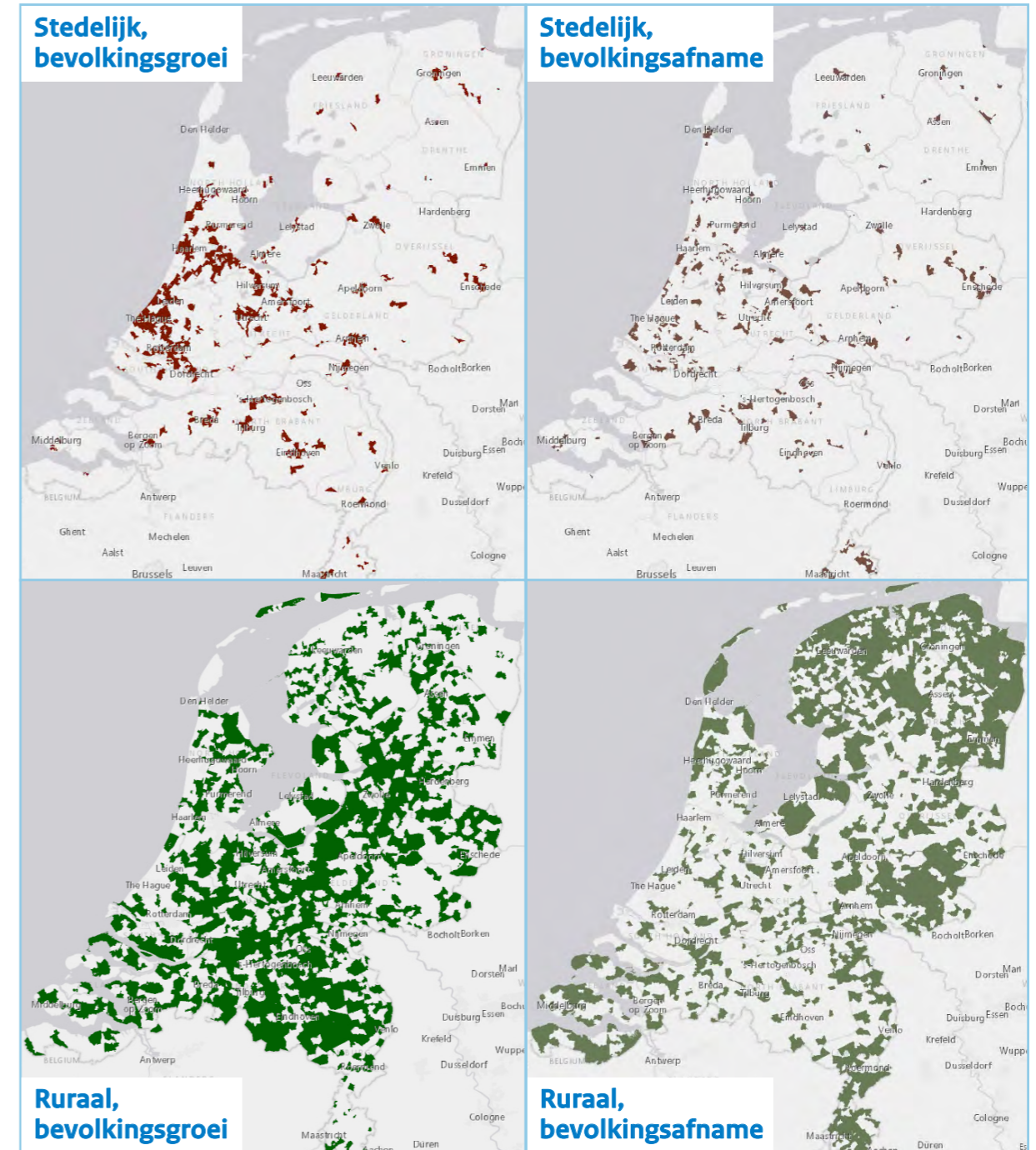
We kijken daarbij naar 4 verschillende typen gebieden (figuur 1):

- het stedelijk gebied waar de bevolking groeit
- het stedelijk gebied waar de bevolking afneemt
- het rurale gebied waar de bevolking groeit
- het rurale gebied waar de bevolking afneemt

Daarbij hanteren we 2 toekomstscenario's: een hoog WLO-scenario en een laag WLO-scenario.<sup>3</sup> We meten niet alleen het aantal te bereiken bestemmingen, maar brengen ook in beeld hoe de inwoners van de 4 typen gebieden de bereikbaarheid

<sup>2</sup> Door te kijken naar de mobiliteit per inwoner per dag wordt duidelijk hoe trends en ontwikkelingen de mobiliteit voor de gemiddelde inwoner veranderen. Bijvoorbeeld: door steeds minder voorzieningen in het rurale gebied neemt de afgelegde afstand per persoon per dag tot voorzieningen toe. Daarentegen is de totaal afgelegde afstand tot die voorzieningen misschien wel afgenomen (wanneer het effect van de bevolkingsafname zwaarder weegt dan effect van extra afgelegde afstand door de bevolking die achterblijft).

<sup>3</sup> De studie 'Nederland in 2030-2050: twee referentiescenario's – Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving', kortweg WLO, is de basis voor veel beleidsbeslissingen op het gebied van de fysieke leefomgeving in Nederland. De WLO is opgesteld door het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Centraal Planbureau (CPB). <https://www.wlo2015.nl>



Figuur 1 Indeling 4 typen gebieden.



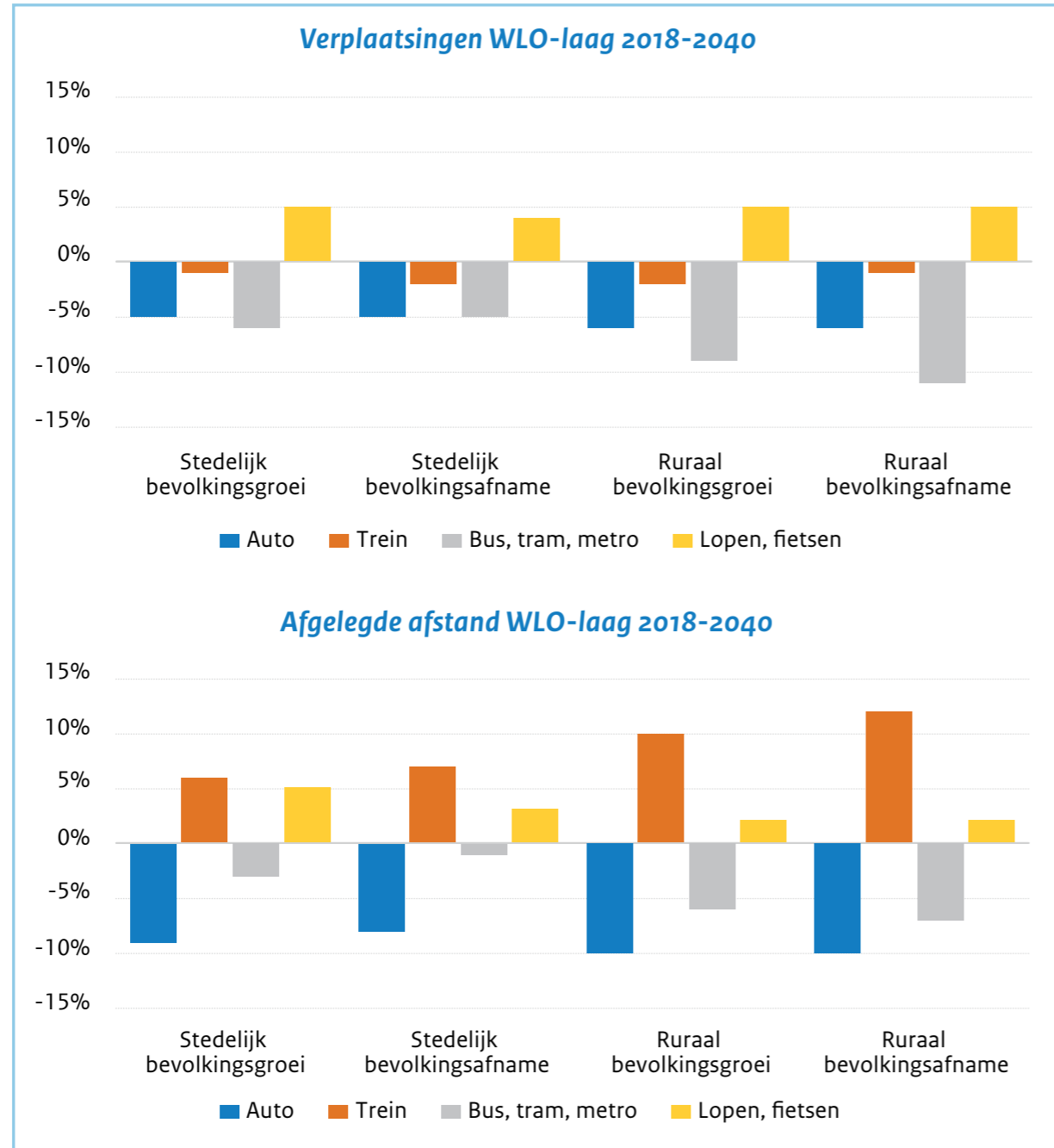
## 2 Ontwikkeling van de personenmobiliteit, 2018-2040

Om in kaart te brengen hoe de **mobiliteit van de inwoners** in de 4 onderscheiden typen gebieden zich tussen 2018 en 2040 naar verwachting ontwikkelt, gebruiken we het gemiddelde aantal verplaatsingen en de gemiddelde afstand per inwoner per dag naar vervoerwijze en motief. Daarbij onderscheiden we een hoog en een laag WLO-scenario. Voor meer informatie over de data, de methode, de resultaten en de bronnen verwijzen wij naar het [achtergrondrapport](#).

In het **lage WLO-scenario** is in alle onderscheiden gebieden een afname te verwachten van het gemiddelde aantal verplaatsingen met de auto en het openbaar vervoer (figuur 2). In de rurale regio's die met een bevolkingsafname kampen, verwachten we de relatief sterkste afname bij de bus, tram en metro (-11%). Naar verwachting neemt de per trein afgelegde afstand in de rurale gebieden meer toe dan in de stedelijke gebieden, terwijl de met de bus, tram en metro afgelegde afstand er juist sterker afneemt dan in de stedelijke gebieden. Daarnaast verwachten we een afname van de afgelegde afstand voor de motieven werken, winkelen en sociaal-recreatieve uitstapjes in zowel de stedelijke als de rurale gebieden.

DE ONTWIKKELING VAN DE MOBILITEIT EN DE BEREIKBAARHEID  
IN STEDELIJK EN RURAAL NEDERLAND





**Figuur 2** Verandering gemiddeld aantal verplaatsingen en afgelegde afstand per inwoner per dag naar vervoerwijze, WLO-laag. Relatief verschil ten opzichte van 2018.

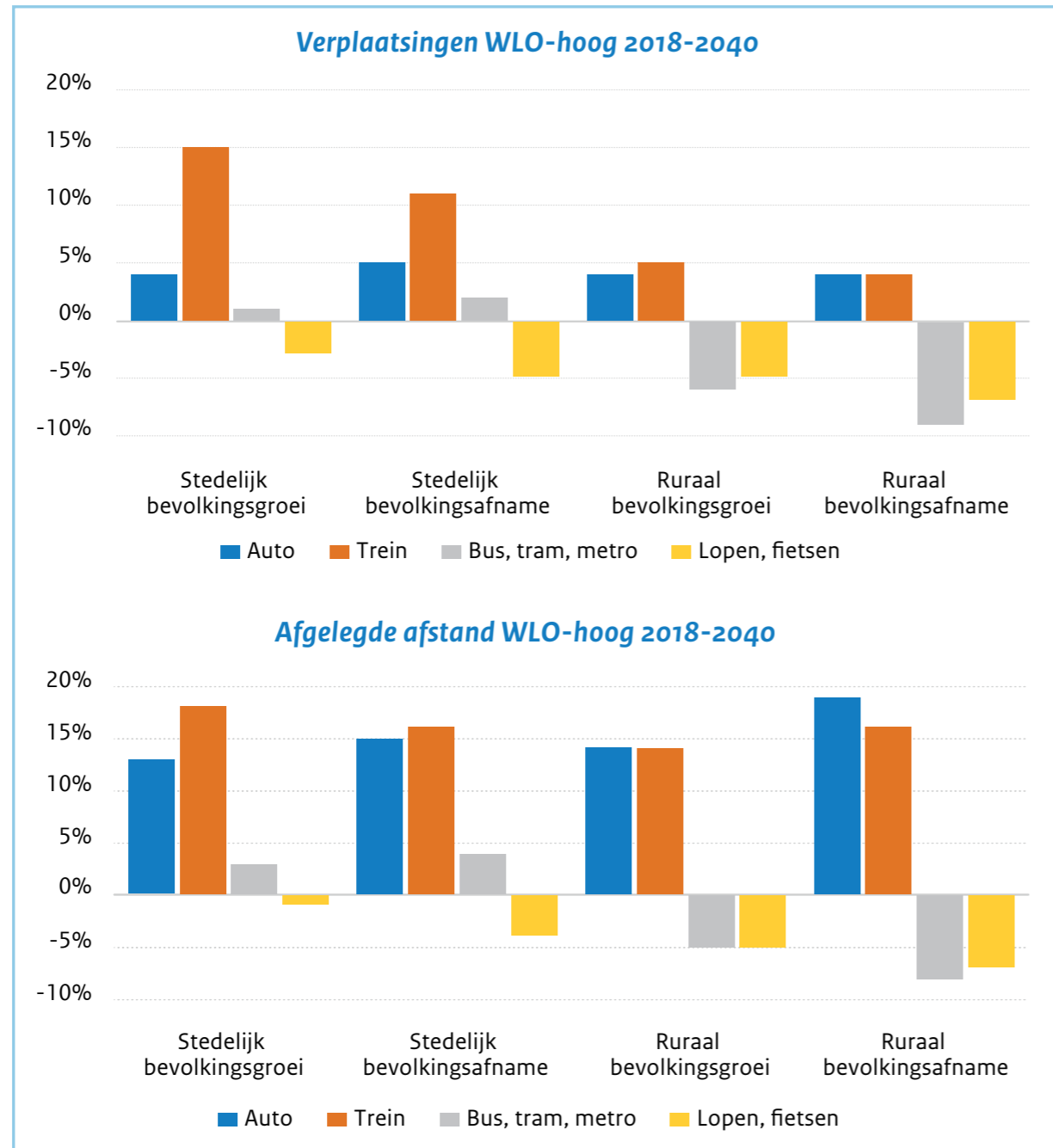
In het **hoge WLO-scenario** groeit in de stedelijke gebieden naar verwachting vooral het treingebruik. In de rurale gebieden neemt het gebruik van de bus, tram en metro relatief sterk af (figuur 3). Daarnaast is in het rurale gebied een minder sterke toename van de onderwijsgerelateerde verplaatsingen te verwachten dan in de stedelijke gebieden. In de rurale regio's waar de bevolking krimpt, groeit de per auto afgelegde afstand relatief sterker (+19%) dan in de andere 3 onderscheiden regio's. In alle rurale gebieden neemt de afgelegde afstand met de bus, tram metro af. In alle 4 gebieden is een sterke toename te verwachten van de afgelegde afstand voor de motieven winkelen en sociaal-recreatieve verplaatsingen (figuur 4).



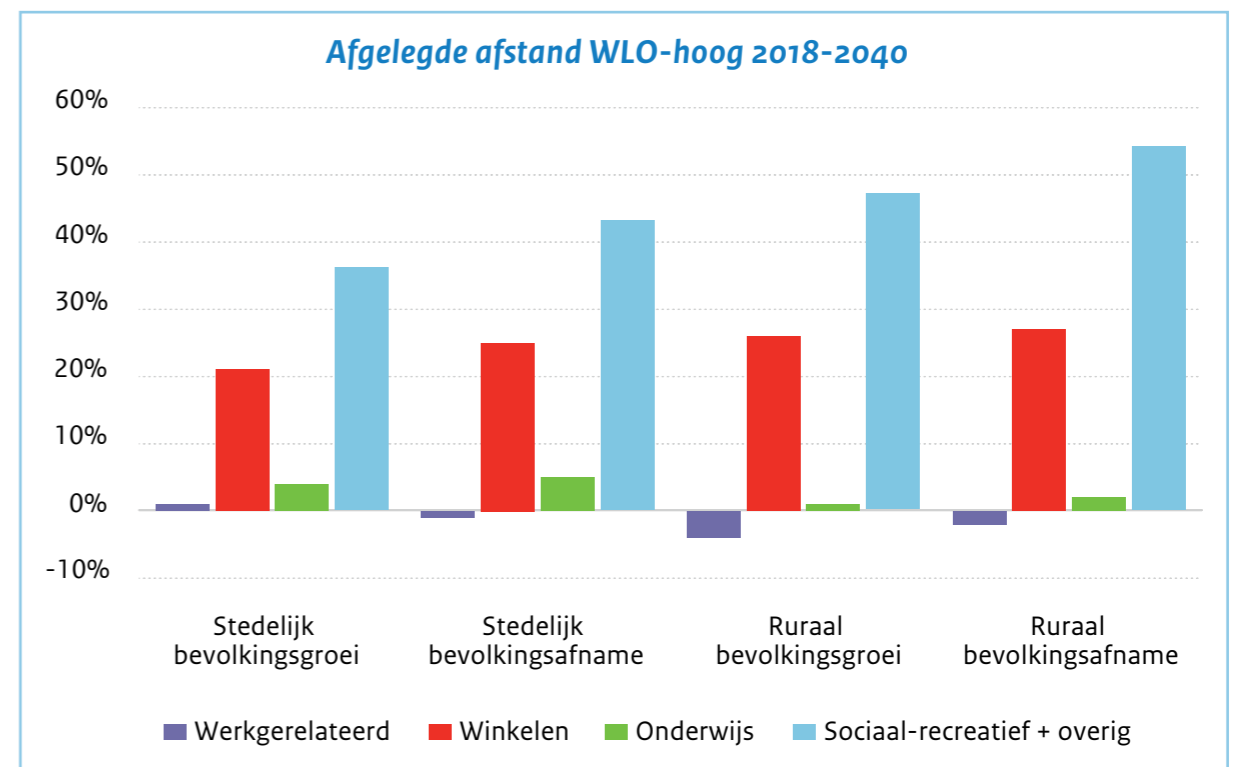
Zowel in het **hoge als in het lage WLO-scenario** neemt het gemiddelde aantal werkgerelateerde verplaatsingen in alle typen gebieden af. Dit komt waarschijnlijk doordat mensen in de toekomst vaker gaan thuiswerken. Een andere verklaring is de vergrijzing: deze leidt ertoe dat een minder groot deel van de bevolking werkt.<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Rijkswaterstaat (2021), *Integrale Mobiliteitsanalyse 2021, Achtergrondrapportage ontwikkeling mobiliteit, verdieping wegen, verdieping stedelijke bereikbaarheid.*





**Figuur 3** Verandering gemiddeld aantal verplaatsingen en afgelegde afstand per inwoner per dag naar vervoerwijze, WLO-hoog. Relatief verschil ten opzichte van 2018.



**Figuur 4** Verandering gemiddelde afgelegde afstand per inwoner per dag naar verplaatsingsmotief, WLO-hoog. Relatief verschil ten opzichte van 2018.



# 3 Ontwikkeling van de (potentiële) bereikbaarheid van bestemmingen, 2018-2040

Hier laten we zien hoe het aantal banen, onderwijsinstellingen en winkels dat binnen een acceptabele reistijd te bereiken is, zich tussen 2018 en 2040 mogelijk ontwikkelt. Dat doen we voor de scenario's WLO-hoog en WLO-laag. In de berekeningen hebben we het aantal mogelijk te bereiken banen en voorzieningen in het buitenland niet meegenomen.

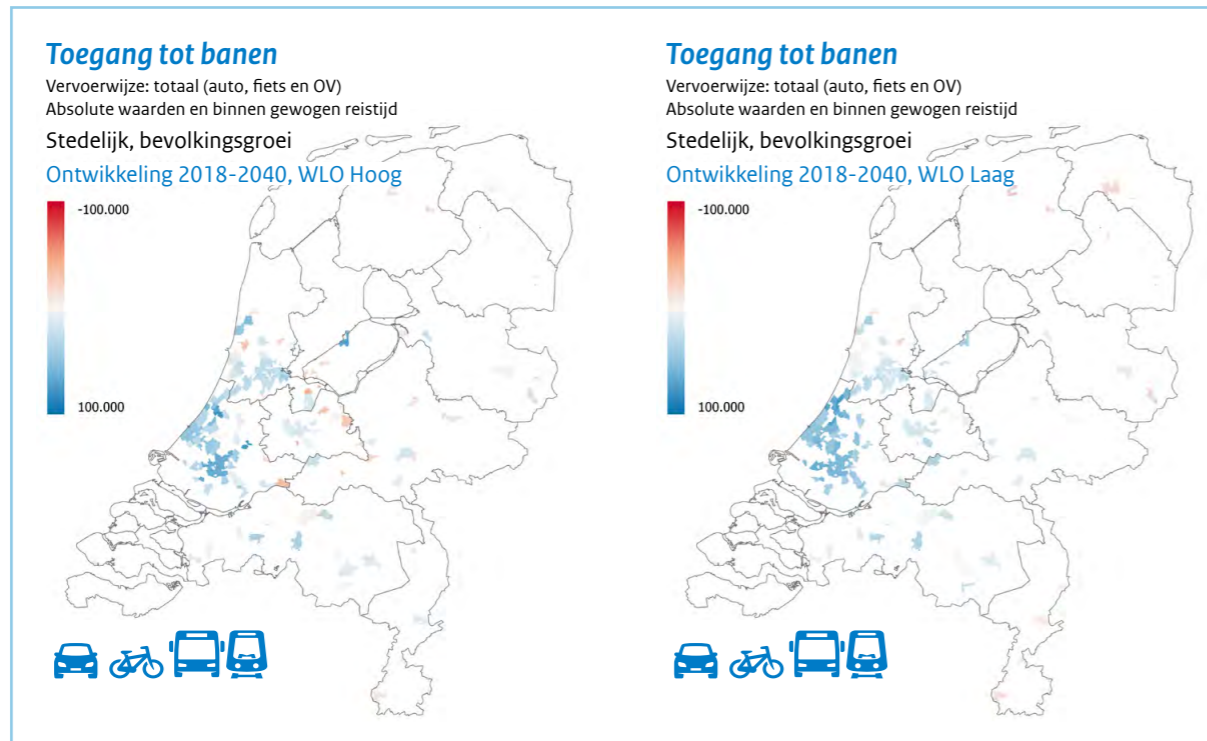
## Banen

Naar verwachting neemt het aantal te bereiken banen in de stedelijke gebieden in de Randstad waar de bevolking groeit, in het lage WLO-scenario meer toe dan in het hoge WLO-scenario (figuur 5). Dat komt doordat de reistijd naar de werkgelegenheid in het hoge WLO-scenario langer wordt, vooral door de sterke congestie op de weg.<sup>5</sup> In de rurale gebieden waar de bevolking krimpt, neemt het aantal te bereiken banen (figuur 6) naar verwachting af, zowel in het hoge als in het lage WLO-scenario (de noordelijke provincies, Limburg en delen van Zeeland). Deze afname is het sterkst in Friesland. In midden-Nederland daarentegen neemt het aantal te bereiken banen in het lage WLO-scenario (licht) toe, terwijl dit in het hoge WLO-scenario in een aantal gebieden in midden-Nederland juist afneemt.

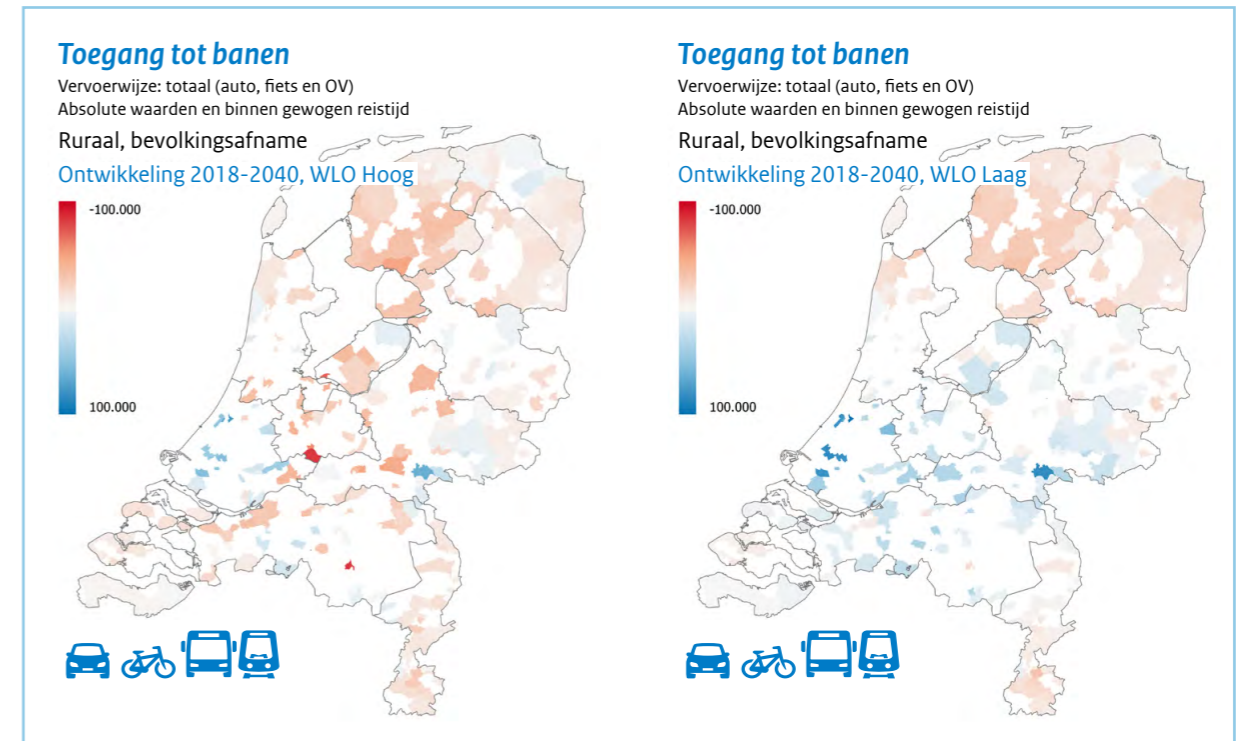
<sup>5</sup> Rijkswaterstaat (2021), *Integrale Mobiliteitsanalyse 2021, Achtergrondrapportage ontwikkeling mobiliteit, verdieping wegen, verdieping stedelijke bereikbaarheid.*







**Figuur 5** Ontwikkeling van het aantal te bereiken banen 2018-2040, alle vervoerwijzen, voor het stedelijk gebied met bevolkingsgroei; WLO-hoog en WLO-laag. **Rood** =afname (verslechtering). **Blauw** = toename (verbetering).



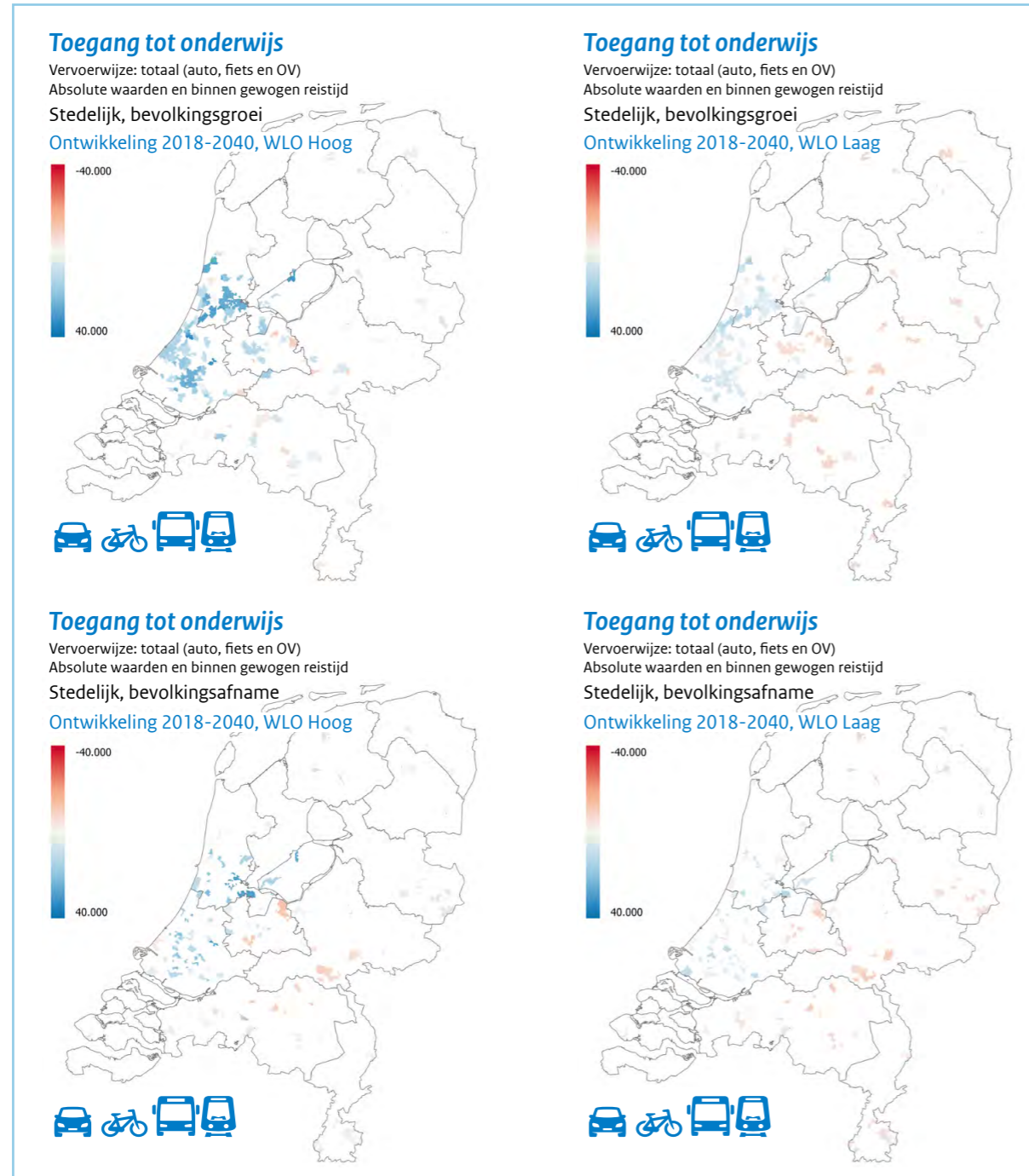
**Figuur 6** Ontwikkeling van het aantal te bereiken banen, 2018-2040, alle vervoerwijzen, voor het rurale gebied met bevolkingsafname; WLO-hoog en WLO-laag. **Rood** =afname (verslechtering). **Blauw** = toename (verbetering).



## Onderwijsinstellingen

In het hoge WLO-scenario neemt het aantal te bereiken onderwijsinstellingen tussen 2018 en 2040 naar verwachting voornamelijk toe in de stedelijke gebieden van de Randstad. Die toename is ook sterker dan in het lage WLO-scenario. In de overige stedelijke gebieden van Nederland (buiten de Randstad) is in beide scenario's een afname te verwachten van het aantal te bereiken onderwijsinstellingen. Voor de stedelijke gebieden waar de bevolking afneemt, is een vergelijkbare ontwikkeling te zien. Een mogelijke verklaring voor het verschil tussen Randstad versus niet-Randstad is dat de omvang en de dichtheid van de onderwijslocaties in de Randstad hoger zijn dan daarbuiten.

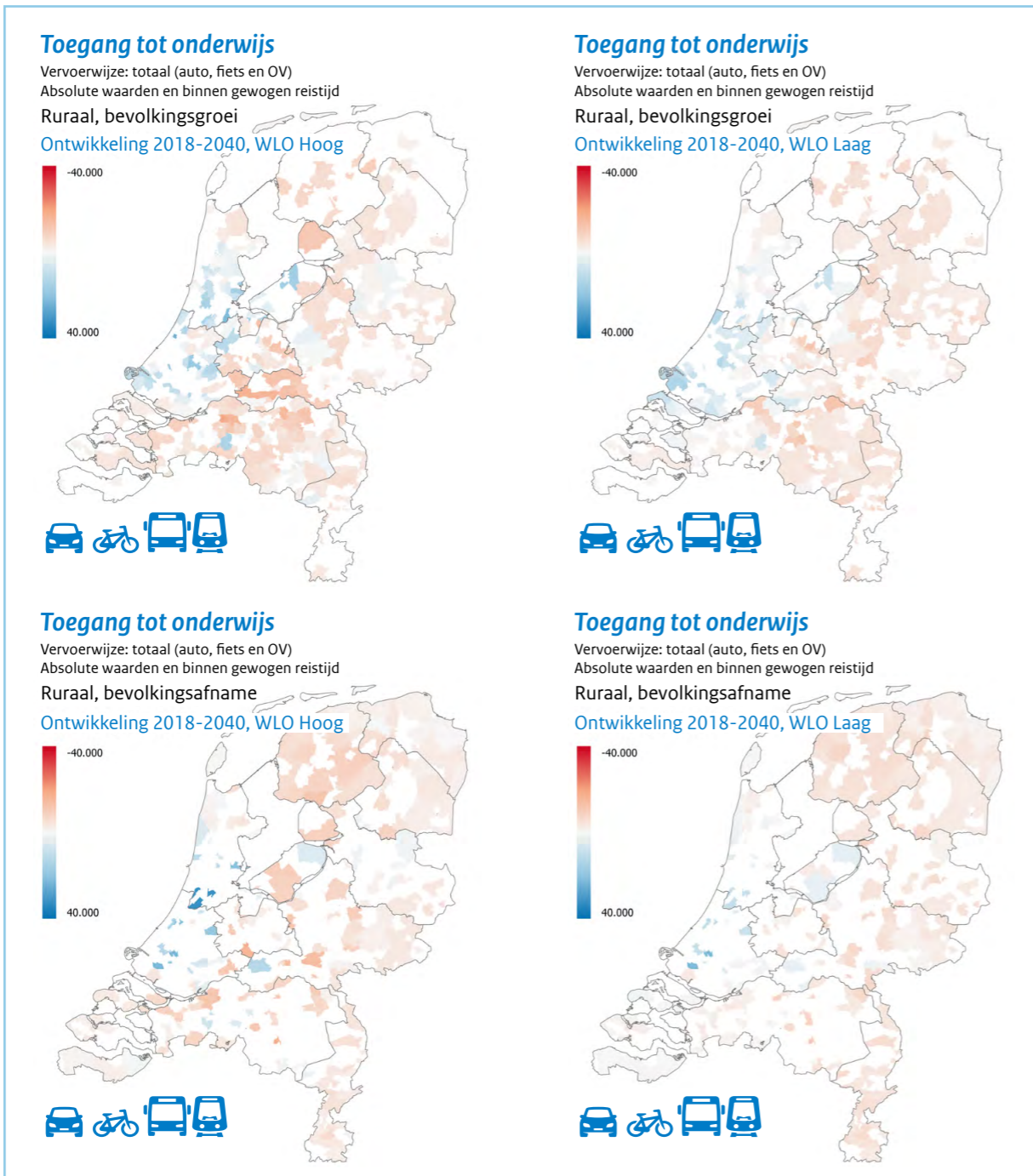




**Figuur 7** Ontwikkeling van het aantal te bereiken onderwijsinstellingen, 2018-2040, alle vervoerwijzen, voor het stedelijk gebied met bevolkingsgroei (boven) en bevolkingsafname (onder); WLO-hoog en WLO-laag. **Rood** =afname (verslechtering). **Blauw** = toename (verbetering).







**Figuur 8** Ontwikkeling van het aantal te bereiken onderwijsinstellingen, 2018-2040, alle vervoerwijzen, voor het landelijk gebied met bevolkingsgroei (bovenste gedeelte) en het landelijk gebied met bevolkingsafname (onderste gedeelte); WLO-hoog en WLO-laag. **Rood** =afname (verslechtering). **Blauw** = toename (verbetering).

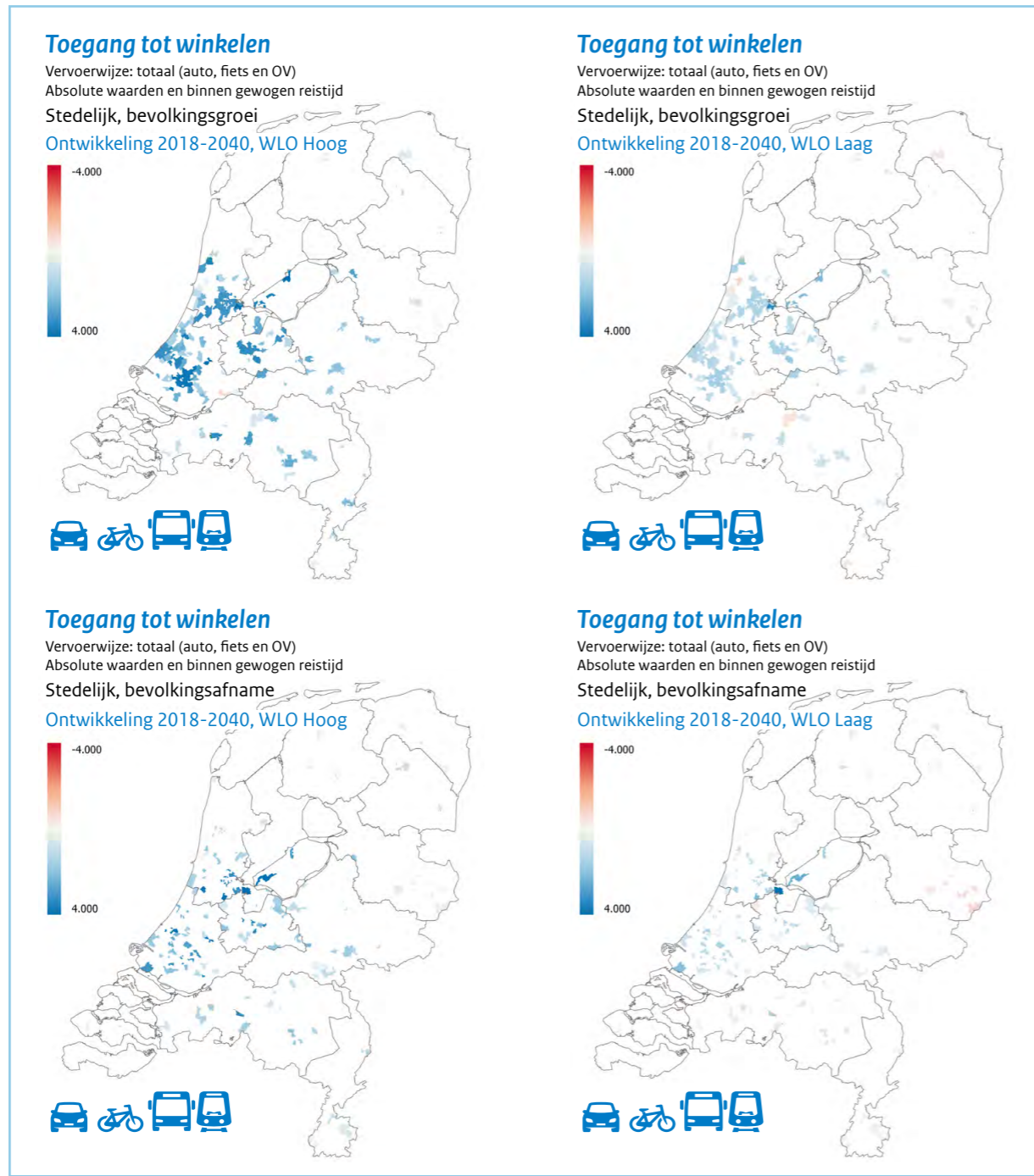
In de rurale regio's met een bevolkingsgroei zien we in beide scenario's dat het aantal te bereiken onderwijsinstellingen in het westelijke gedeelte van Nederland licht toeneemt (figuur 8). In de rest van Nederland is daarentegen sprake van een afname. In het hoge WLO-scenario is die afname in het midden van Nederland sterker dan in het lage WLO-scenario. In de rurale gebieden waar de bevolking krimpt, is de afname van het aantal te bereiken onderwijsinstellingen, zowel in het hoge als in het lage WLO-scenario, meer geconcentreerd in de noordelijke provincies, het oosten van Nederland en Zuid-Limburg.

### Winkels

In bijna alle stedelijke gebieden, zowel die gekenmerkt worden door een bevolkingsgroei als die gekenmerkt worden door een bevolkingskrimp, neemt het aantal te bereiken winkels tussen 2018 en 2040 toe (figuur 9). Dit geldt voor beide scenario's, maar in het hoge WLO-scenario is de toename groter dan in het lage WLO-scenario. De toename van het aantal winkels volgt de ontwikkeling van de bevolking. In het stedelijke gebied van Groningen en Overijssel is in het lage WLO-scenario een lichte afname van het aantal te bereiken winkels te zien.







In de landelijke gebieden waar de bevolking groeit, neemt het aantal te bereiken winkels in delen van Friesland, Overijssel en Limburg af, met name in het lage WLO-scenario. In de landelijke gebieden met een bevolkingskrimp is deze ontwikkeling nog sterker zichtbaar, doordat het winkelaanbod daar geringer wordt (figuur 10). In tegenstelling tot de ontwikkeling van het aantal te bereiken banen is de factor congestie nauwelijks van invloed op de ontwikkeling van het aantal te bereiken winkels. Dat komt omdat mensen voor winkelen vaker buiten de spits reizen. Ook speelt de fiets een veel grotere rol in het winkelgedrag van mensen dan de auto.

**Figuur 9** Ontwikkeling van het aantal te bereiken winkels, 2018-2040, alle vervoerwijzen, voor het stedelijk gebied met bevolkingsgroei (bovenste gedeelte) en het stedelijk gebied met bevolkingsafname (onderste gedeelte); WLO-hoog en WLO-laag. **Rood** =afname (verslechtering). **Blauw** = toename (verbetering).

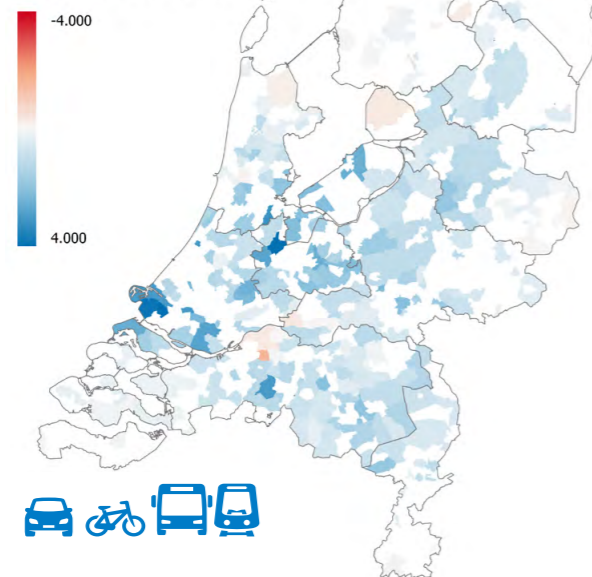


### Toegang tot winkelen

Vervoerwijze: totaal (auto, fiets en OV)  
Absolute waarden en binnen gewogen reistijd

Ruraal, bevolkingsgroei

Ontwikkeling 2018-2040, WLO Hoog

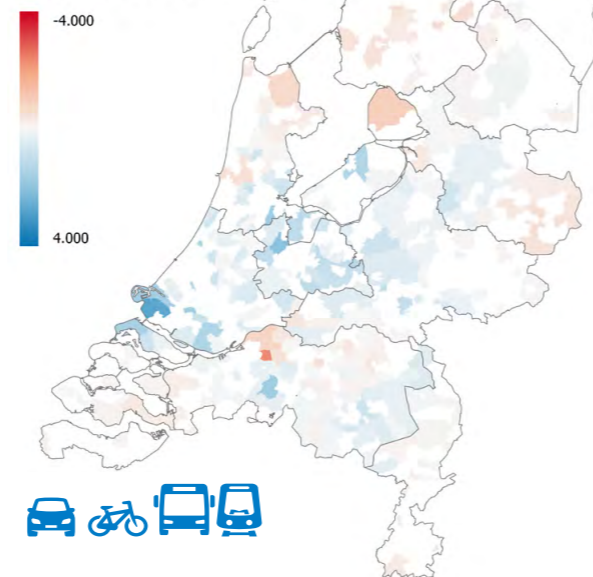


### Toegang tot winkelen

Vervoerwijze: totaal (auto, fiets en OV)  
Absolute waarden en binnen gewogen reistijd

Ruraal, bevolkingsgroei

Ontwikkeling 2018-2040, WLO Laag

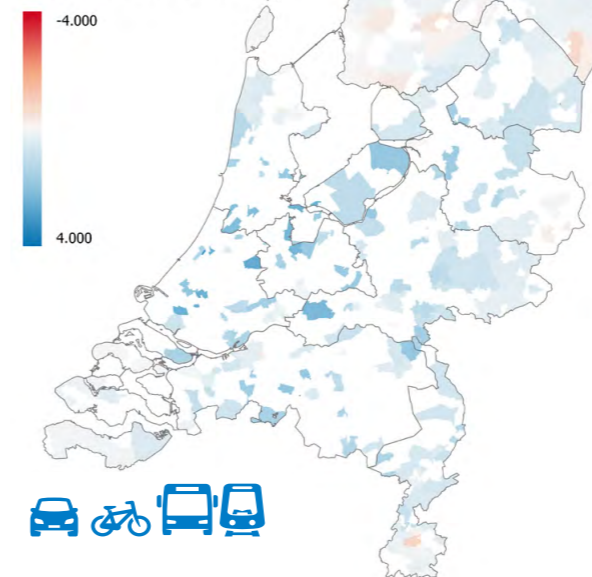


### Toegang tot winkelen

Vervoerwijze: totaal (auto, fiets en OV)  
Absolute waarden en binnen gewogen reistijd

Ruraal, bevolkingsafname

Ontwikkeling 2018-2040, WLO Hoog

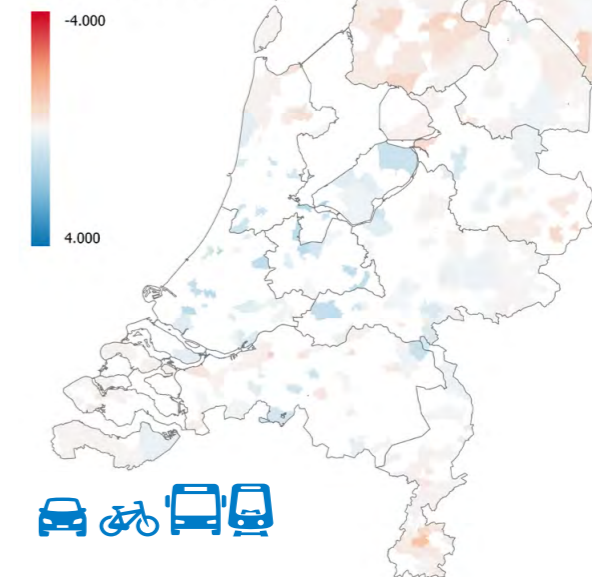


### Toegang tot winkelen

Vervoerwijze: totaal (auto, fiets en OV)  
Absolute waarden en binnen gewogen reistijd

Ruraal, bevolkingsafname

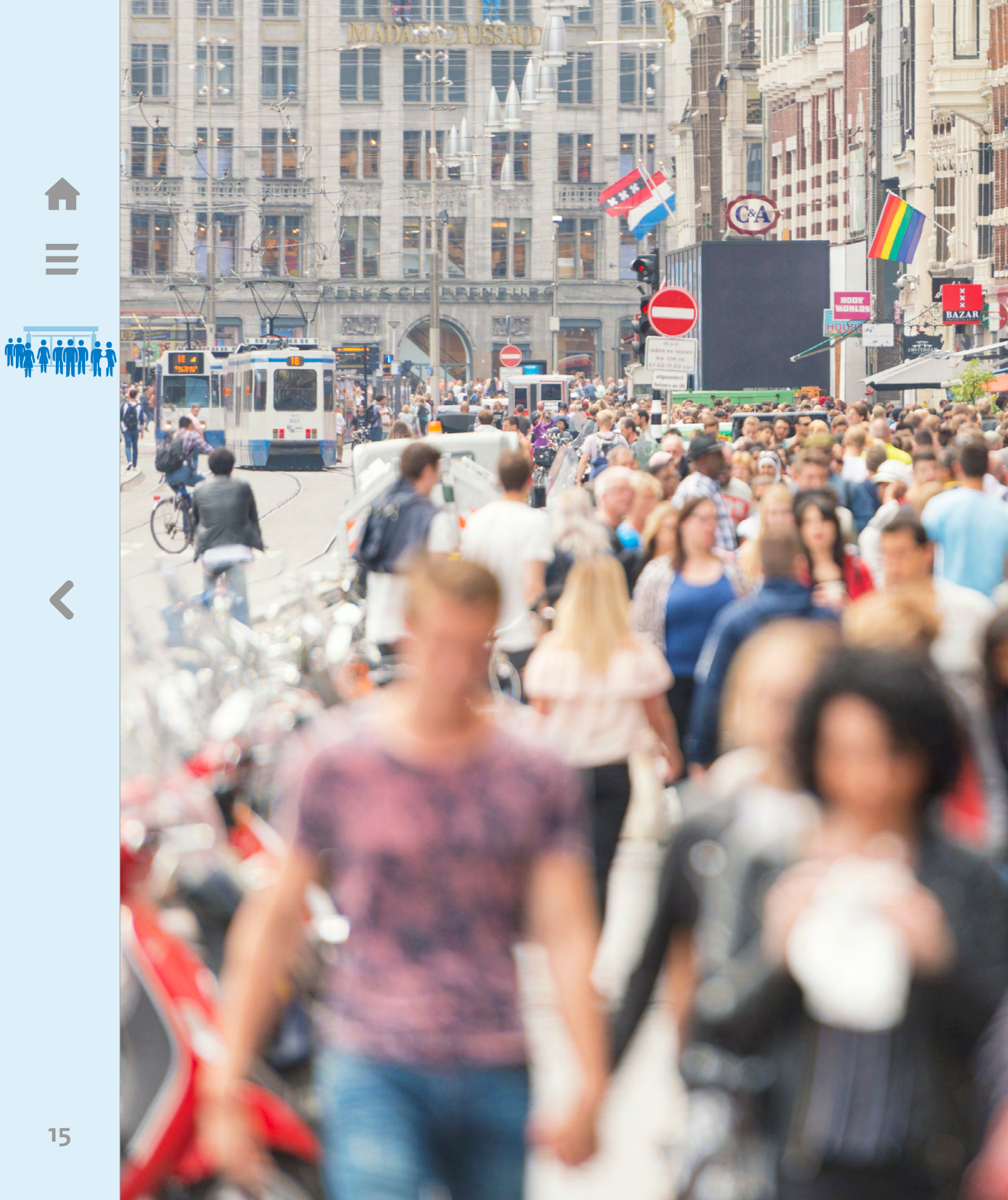
Ontwikkeling 2018-2040, WLO Laag



**Figuur 10** Ontwikkeling van het aantal te bereiken winkels, 2018-2040, alle vervoerwijzen, voor het landelijk gebied met bevolkingsgroei (linker gedeelte) en het landelijk gebied met bevolkingskrimp (rechter gedeelte); WLO-hoog en WLO-laag. **Rood** = afname (verslechtering). **Blauw** = toename (verbetering).







## 4 Ervaren bereikbaarheid

Bewoners van de 4 onderscheiden gebieden ervaren geen verschil in het wel of niet kunnen uitvoeren en bereiken van de door hen gewenste activiteiten. Dit noemen we 'ervaren bereikbaarheid'. De data voor het bepalen van ervaren bereikbaarheid zijn verzameld door Felix Pot (Rijksuniversiteit Groningen: Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen) in het kader van zijn promotieonderzoek en voor deze studie geanalyseerd door Marije Kooistra, een Masterstudent van de RUG. Op een schaal (de *Perceived Accessibility Scale*) van 1 (laag ervaren bereikbaarheid) tot 7 (hoog ervaren bereikbaarheid) geven de bewoners hun gebied gemiddeld een 6 of iets lager. Zij zijn dus best tevreden over de mate waarin zij de gewenste bestemmingen kunnen bereiken. De verschillen in de beleving zijn veel kleiner dan op basis van de resultaten van de analyse van de potentiële bereikbaarheid zou worden verwacht. Is de bereikbaarheid voor iedereen in Nederland dan op orde? Dat is niet het geval. Er is namelijk een groep mensen (5 à 6%, dat wil zeggen ongeveer 900 duizend mensen) in zowel het stedelijk als het landelijk gebied die hun bereikbaarheid als onvoldoende ervaren. Specifieke groepen mensen zullen zeker een bereikbaarheidsprobleem hebben.

Het aantal te bereiken banen, onderwijsinstellingen en winkels verschilt nogal tussen de stedelijke en rurale gebieden, maar dat resulteert niet in een afwijkende beleving van de bereikbaarheid van deze voorzieningen. Een lage mate van potentiële bereikbaarheid hoeft niet te betekenen dat iemand de bereikbaarheid ook daadwerkelijk als laag ervaart. Geografische (bijvoorbeeld lange afstanden) en vervoersnadelen (bijvoorbeeld geen openbaar vervoer) kunnen door individuele factoren worden verzacht, waardoor iemand toch de gewenste activiteiten kan ondernemen. Dit betekent bijvoorbeeld dat bepaalde factoren een positieve bijdrage kunnen leveren aan de ervaren bereikbaarheid, vooral in de plattelandsgebieden. Denk aan autobezit, voldoende inkomen om een auto te kunnen gebruiken, sociale vaardigheden om een lift te regelen, en internettoegang om efficiënt activiteiten te kunnen plannen of zelfs te kunnen vervangen waarvoor moet worden gereisd.





Gebiedstype	Perceived Accessibility Scale
Stedelijk, bevolkingsgroei	5,9
Stedelijk, bevolkingsafname	6,0
Ruraal, bevolkingsgroei	5,9
Ruraal, bevolkingsafname	5,9

Een aantal mechanismen kan het verschil in 'objectieve' bereikbaarheid compenseren:

- **Voorkeuren voor activiteiten:** als mensen een plek kiezen om te wonen, maken zij een afweging tussen verschillende zaken, waarvan bereikbaarheid een onderdeel is. Hebben zij een minder sterke voorkeur voor bepaalde activiteiten, dan kunnen ze kiezen voor een groter huis dat meer afgelegen ligt, en dan nog steeds tevreden zijn met de bereikbaarheid (zelfselectie).
- **Resources:** mensen die wel een voorkeur hebben voor een hoge bereikbaarheid, kunnen een 'nadelige' locatie compenseren met mobiliteit. Omdat zij bijvoorbeeld een auto bezitten, kunnen ze (bijna) net zo tevreden zijn als wanneer ze op een locatie met een hoge bereikbaarheid zouden wonen. Met die auto kunnen ze de meeste activiteiten immers alsnog bereiken.





# 5 Kansen, bedreigingen en oplossingsrichtingen voor de stedelijke en rurale gebieden

## Verbeteren kwaliteit leefomgeving in het stedelijk gebied door oplossingen in het ruimtelijk en mobiliteitsdomein

In een hoog groeiscenario (hoge groei van de bevolking, de economie, de werkgelegenheid en de voorzieningen) neemt de druk op de stedelijke ruimte toe. Daardoor wordt de leefomgeving van de bewoners in het stedelijk gebied in toenemende mate aangetast (meer congestie, toenemend ruimtegebruik van de auto, milieubelasting, geluidsoverlast enzovoort). Om de kwaliteit van die leefomgeving te verbeteren of in ieder geval op peil te houden en extra (auto) mobiliteit te beperken, kunnen de stedelijke gebieden inzetten op een aantal oplossingsrichtingen. Denk aan functiemenging (wonen, werken en voorzieningen in elkaars nabijheid lokaliseren), de inrichting van autoluwe gebieden (zowel in de stadscentra als in nieuw te ontwikkelen woningbouwlocaties), het reguleren van parkeren, het stimuleren van deelmobiliteit en goede overstapmogelijkheden aan de randen van de stad (multimodale hubs). Deze maatregelen helpen om een modal shift te bewerkstelligen van auto naar fietsen, lopen, en openbaar vervoer.

DE ONTWIKKELING VAN DE MOBILITEIT EN DE BEREIKBAARHEID  
IN STEDELIJK EN RURAAL NEDERLAND







### **De auto blijft dominant in de rurale gebieden; vangnet nodig voor mensen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer**

Uit onze analyses blijkt dat de auto in de toekomst de dominante vervoerwijze blijft in het rurale gebied. Het gebruik van het reguliere openbaar vervoer in deze gebieden is laag en dat blijft naar verwachting ook in de toekomst zo. Daardoor staat de rentabiliteit van het openbaar vervoer in toenemende mate onder druk. Een toenemende druk op de ruimte, congestie en een afnemende verblijfskwaliteit spelen in de rurale gebieden minder sterk dan in de stedelijke gebieden. Door een krimpende bevolking en werkgelegenheid en een verschraving van het aanbod aan voorzieningen, in combinatie met een hoog autobezit, is de beschikbaarheid van het openbaar vervoer in de rurale gebieden echter minder vanzelfsprekend. Kleinschalig openbaar vervoer, taxi's en kleine busjes (vervoer op maat) kunnen een rol krijgen naast en in plaats van het reguliere openbaar vervoer en kunnen mogelijk als vangnet fungeren voor mensen die van dat openbaar vervoer afhankelijk zijn. In de rurale gebieden is het ook interessant om op afstanden tussen de 15 en 20 km het gebruik van de elektrische fiets te stimuleren en doorfiets- en snelfietsroutes aan te leggen om de aansluiting met de stedelijke gebieden te verbeteren.

### **Ervaren bereikbaarheid van bewoners verdisconteren in het afwegen van oplossingsrichtingen**

De bereikbaarheid van banen en voorzieningen is niet alleen af te meten aan het aantal te bereiken banen en voorzieningen. Er bestaat ook zoiets als de ervaren bereikbaarheid. Een groot deel van de inwoners van de stedelijke en rurale gebieden ervaart nauwelijks een bereikbaarheidsprobleem. Ook is er nauwelijks verschil in de ervaren bereikbaarheid tussen bewoners van de stedelijke en rurale gebieden. Bij het zoeken naar oplossingsrichtingen ten aanzien van mobiliteit en bereikbaarheid zou ook de perceptie van inwoners over die bereikbaarheid meegenomen moeten worden. Nu ligt de focus vooral op oplossingsrichtingen voor problemen en knelpunten, volgend uit kwantitatieve analyses, die de bewoners wellicht niet als zodanig ervaren.



# Verantwoording

## Werkwijze

We hebben de verwachte ontwikkeling (2018-2040) van de mobiliteit en bereikbaarheid van inwoners van 4 verschillende typen gebieden in Nederland in beeld gebracht: het stedelijk gebied waar de bevolking groeit, het stedelijk gebied waar de bevolking afneemt, het rurale gebied waar de bevolking groeit en het rurale gebied waar de bevolking afneemt. Dat hebben we gedaan voor een hoog WLO-scenario en een laag WLO-scenario. Voor het modelleren van de ontwikkeling van de mobiliteit en bereikbaarheid is gebruik gemaakt van het Landelijk Modellsysteem (LMS). Onderzoeksbureau Significance heeft de analyses in opdracht van het KiM uitgevoerd. De data voor het bepalen van ervaren bereikbaarheid zijn verzameld door Felix Pot (Rijksuniversiteit Groningen: Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen) in het kader van zijn promotieonderzoek en voor deze studie geanalyseerd door Marije Kooistra, een Masterstudent van de RUG. Daarnaast is literatuur bestudeerd en zijn werksessies georganiseerd voor het identificeren van kansen, bedreigingen en oplossingsrichtingen voor de 4 typen gebieden.

## Achtergrondrapport

Voor meer informatie over de methode en resultaten verwijzen wij naar het achtergrondrapport, dat via de website [www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl) te downloaden is.

Jorritsma, P., Jonkeren, O. en Krabbenborg, L. (2023).

*Mobiliteit en bereikbaarheid in stedelijk en ruraal Nederland. Ontwikkelingen, kansen, bedreigingen en oplossingsrichtingen.* Achtergrondrapport. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

DE ONTWIKKELING VAN DE MOBILITEIT EN DE BEREIKBAARHEID  
IN STEDELIJK EN RURAAL NEDERLAND

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

[www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl)  
[info@kimnet.nl](mailto:info@kimnet.nl)

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag  
[www.rijksoverheid.nl/ienw](http://www.rijksoverheid.nl/ienw)

ISBN: 978-90-8902-288-2  
April 2023 | KiM-23-A010

## Auteurs

Peter Jorritsma, Olaf Jonkeren en Lizet Krabbenborg

## Vormgeving

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

*Publicaties van het KiM zijn als PDF te downloaden van onze website [www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl) of aan te vragen bij het KiM (via [info@kimnet.nl](mailto:info@kimnet.nl)). U kunt natuurlijk ook altijd contact opnemen met één van onze medewerkers. Delen uit deze brochure mogen worden overgenomen op voorwaarde van bronvermelding: Jorritsma, P., Jonkeren, O. en Krabbenborg, L. (2023), 'De ontwikkeling van de mobiliteit en de bereikbaarheid in stedelijk en ruraal Nederland'. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).*

