Haskoning
Enhancing Society Together

Hoofdrapport

Bereikbaarheid (kleine) kernen Noordoost-Brabant

Colofon

Bereikbaarheid (kleine) kernen Noordoost-Brabant

Ondertitel: Verkenning voor en samen met inwoners van (kleine) kernen
Opdrachtgever: Regio Noordoost-Brabant
Referentie: Z/24/170375, D/24/1939741

Samenvatting

Goede mobiliteit zorgt ervoor dat mensen toegang hebben tot werk, onderwijs, gezondheidszorg en sociale activiteiten, wat bijdraagt aan hun algehele welzijn. Mobiliteit speelt daarom ook een belangrijke rol in het bereiken van de doelen van een Brede welvaart: een gezonde samenleving met aandacht voor welvaart en welzijn voor iedereen.

Autonomie, zelfstandigheid, vrijheid, bewegen, ontmoeten en verbinden, en zelfontplooiing: dat is wat mobiliteit mensen biedt. Goede bereikbaarheid zorgt voor de mogelijkheid om deel te nemen aan de samenleving en faciliteert een kleurrijk leven. Bereikbaarheid moet daarom beschouwd worden vanuit verschillende invalshoeken:

- Toegang tot bovenlokale mobiliteit
- Nabijheid van voorzieningen
- Persoonlijke kenmerken

Dit onderzoek is een verkenning om een beter inzicht te verkrijgen in de mobiliteitsmogelijkheden en behoeften van de inwoners in (kleine) kernen in Regio Noordoost-Brabant. Om een compleet beeld te genereren, zet dit onderzoek in op een combinatie van kwantitatieve en kwalitatieve onderzoeksmethoden. Tijdens de verkenning was de volgende onderzoeksvraag leidend: "Wat zijn de mobiliteitsbehoeften van kleine kernen in Regio Noordoost-Brabant? Is er een handelingsperspectief?"

Er zijn zeven mobiliteitsprofielen gedefinieerd die de verschillen en overeenkomsten tussen verschillende kernen en wijken in kaart brengen:

1. Eenvoudig en onafhankelijk
2. Afgelegen en eigen
3. Gezellig en toegankelijk
4. Verbonden en mobiel
5. Bruisend en divers
6. Afgelegen en divers
7. Verbonden maar lokaal

De mobiliteitsprofielen zijn gebaseerd op een data-analyse die het risico op een beperking van bereikbaarheid in kaart brengt vanuit de drie verschillende invalshoeken. Burgerperspectieven zijn verzameld aan de hand van een vragenlijst en focusgroepen, waardoor inzicht is verkregen in de beleving van bereikbaarheid, in het bijzonder de drempels en barrières die worden ervaren. 948 inwoners vulden de vragenlijst in en er zijn gesprekken gevoerd met 97 personen uit 26 kernen.

Uit de verkenning blijkt dat de toegang tot mobiliteit van en naar kernen en het voorzieningenniveau in de regio voor een grote groep mensen voldoende is om deel te nemen aan de samenleving en een kleurrijk leven te leiden. Maar dit is niet overal zo en zeker niet voor iedereen. Alle kernen zijn goed verbonden met het autonetwerk. De toegang tot het doorfietsnetwerk en het openbaar vervoer kent missende schakels en met name 's avonds worden drempels ervaren en neemt de dienstverlening af. Dit maakt mensen in veel kernen afhankelijk van de auto.

Wanneer ook basisvoorzieningen op grote afstand zijn, of de persoonlijke mogelijkheden beperkt zijn, neemt de beperking van bereikbaarheid verder toe. Denk hierbij bijvoorbeeld aan inwoners die (nog) niet mogen of kunnen autorijden; zij ondervinden een grote beperking. Daarnaast wordt door veel mensen het plannen van reizen met het openbaar vervoer en het bezoeken van grote steden als complex ervaren. Voorzieningen op korte afstanden vergroten met name de mogelijkheden van risicogroepen.

In het handelingsperspectief worden daarom tips geformuleerd om de bereikbaarheid te vergroten. Kansen zijn gesignaleerd voor het verbeteren van netwerken en domein overstijgende samenwerkingen, bijvoorbeeld op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling en het sociale domein.

Inhoudsopgave

Samenvatting 3

1. Bereikbaarheid vitale kernen 5

2. Mobiliteitsprofielen 9

3. Burgerperspectieven 14

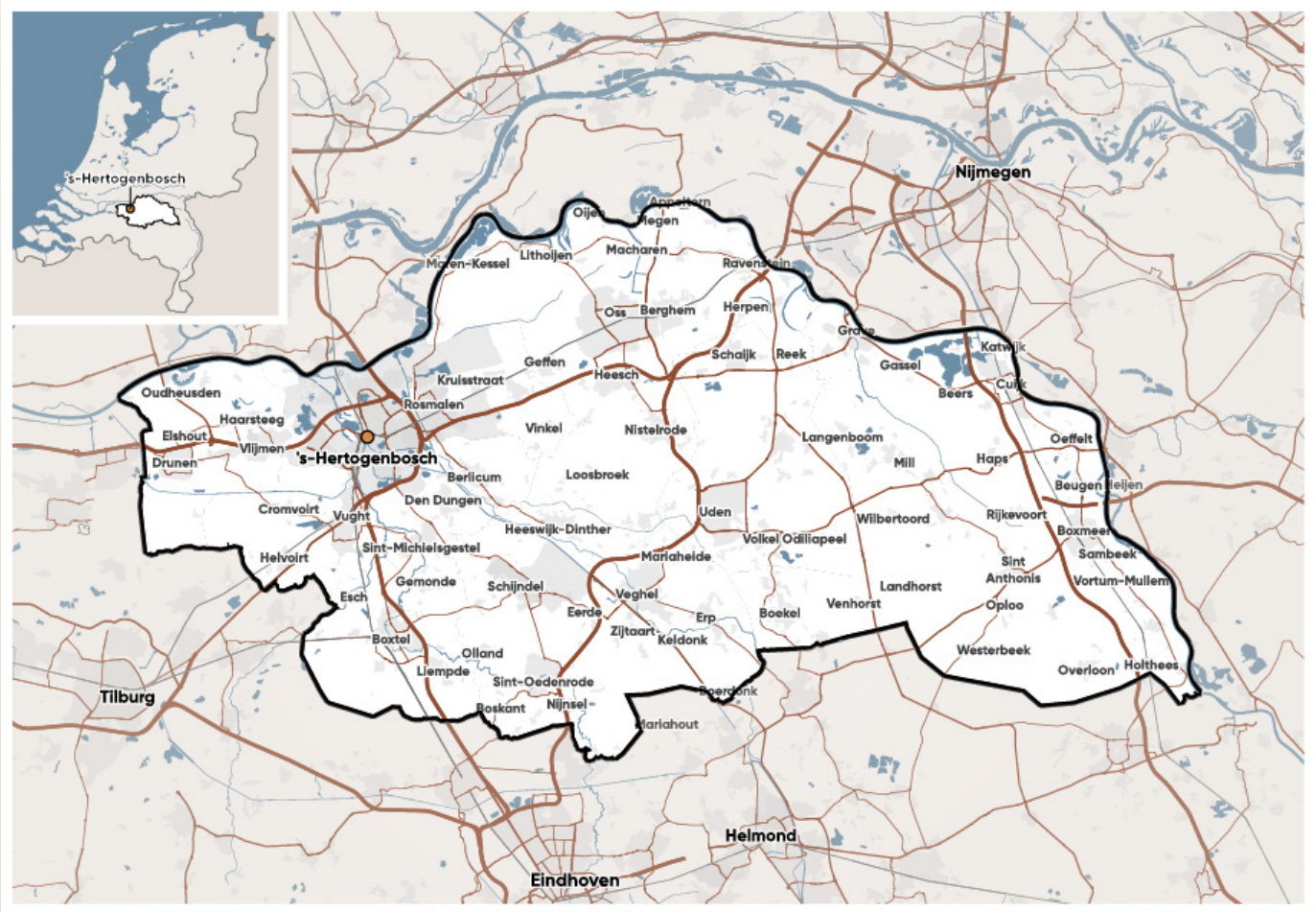
4. Handelingsperspectieven 16

1. Bereikbaarheid vitale kernen

1.1 | Aanleiding en scope

De vitaliteit van kernen wordt mede bepaald door de inclusiviteit en toegankelijkheid van het vervoerssysteem voor verschillende doelgroepen. Doelstelling hierbij is dat de regio bereikbaar blijft en mensen kunnen blijven meedoen aan de samenleving.

Dit onderzoek is een verkenning om een beter inzicht te verkrijgen in de mobiliteitsmogelijkheden en behoeften van de inwoners in (kleine) kernen in Regio Noordoost-Brabant. De aanleiding voor het mobiliteitsonderzoek is het rapport van het Planbureau voor de Leefomgeving 'Toegang voor iedereen?' (2022). Dit rapport liet zien dat er sprake kan zijn van beperkte bereikbaarheid per openbaar vervoer en fiets in stadsranden, dorpen en in het landelijk gebied. Hierdoor zijn (bovenlokale)voorzieningen en banen in deze gebieden beperkter bereikbaar. Recentelijk (september 2024) heeft het Planbureau voor de Leefomgeving ook het rapport 'Beter bereikbaar?' gepubliceerd. Hierin is een vergelijking gemaakt tussen de bereikbaarheid van voorzieningen tussen 2012 en 2022, met name de afschaling van het openbaar vervoer blijkt een grote impact te hebben.



Om een compleet beeld te genereren zet dit onderzoek in op een combinatie van kwantitatieve en kwalitatieve onderzoeksmethoden. Op basis van een data-analyse zijn er 7 mobiliteitsprofielen gedefinieerd die objectief de verschillen en overeenkomsten tussen verschillende kernen in kaart brengen. Aan de hand van een vragenlijst en focusgroepen is inzicht gekregen in de burgerperspectieven.

Tijdens de verkenning was de volgende onderzoeksvraag leidend:

> "Wat zijn de mobiliteitsbehoeften van kleine kernen in Regio Noordoost-Brabant en is er een handelingsperspectief?"

Het onderzoek is een bouwsteen voor de dorpenstrategie van RNOB en biedt inzichten die passen bij het Multimodale MobiliteitsPakket.

1.2 | Verschillende invalshoeken

Bereikbaarheid is een veelzijdig begrip dat verder gaat dan alleen de reistijd tussen twee punten. Op basis van een uitvoerig literatuuronderzoek is gekozen om bereikbaarheid te benaderen vanuit drie perspectieven. Deze integrale benadering helpt om een genuanceerder beeld te krijgen van het begrip bereikbaarheid. Voor dit onderzoek onderscheiden we drie vormen van bereikbaarheid.

Toegang tot bovenlokale mobiliteit: de toegang tot vervoer, dat vaak verbonden is aan de beschikbaarheid van diensten of infrastructuur;

Nabijheid van voorzieningen: de moeilijkheid om bepaalde kernactiviteiten te bereiken – zoals werk, onderwijs, gezondheidszorg, winkels enzovoort – tegen redelijke kosten, gemakkelijk en op een redelijk tijdstip;

Persoonlijke kenmerken: de individuele (financiële middelen en mogelijkheden om zich te kunnen verplaatsen met een bepaalde vervoerwijze (auto/openbaar vervoer) naar een bepaalde bestemming.

De drie verschillende invalshoeken zijn een vertaalslag van uit de begrippen 'Mobility poverty', 'Accessibility poverty', en uitbreiding van het begrip 'Transport affordability' vanuit de literatuurstudie **(zie verdiepingsdocument)**.

1.3 | Achtergrondinformatie bereikbaarheid, voorzieningenniveau en vervoersarmoede

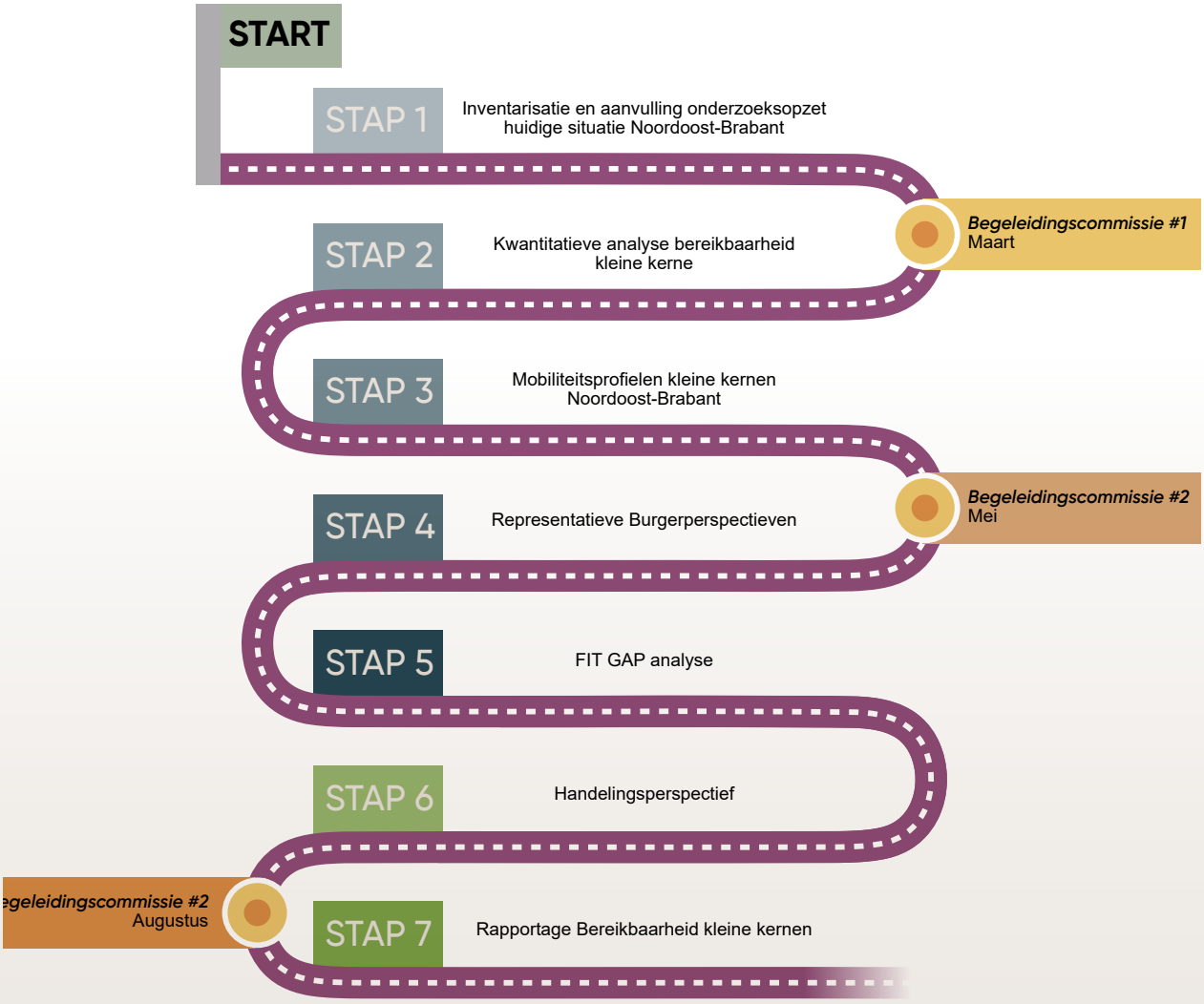
Wanneer we mobiliteit bekijken vanuit de mogelijkheden om deel te nemen aan de samenleving zetten we in op een bereikbaarheidsbenadering. Het is dan belangrijk dat we verkeer en vervoersdiensten in samenhang brengen met de ruimtelijke opgave én het sociaal culturele en economische domein. De locatie van voorzieningen en persoonlijke mogelijkheden hebben namelijk een grote impact op bereikbaarheid van individuen.

Voor deze samenhang van domeinen is er steeds meer informatie en onderzoek, met name op landelijk niveau. Hieruit ontstaan ook de inzichten waar en waardoor er beperkingen van bereikbaarheid ontstaan. In veel onderzoeken wordt gerefereerd aan vervoersarmoede. Het is echter goed om te begrijpen dat wanneer bereikbaarheid wordt vergroot (middelen, snelheid, etc.) dit niet per se betekent dat vervoersarmoede wordt verkleind. En andersom, wanneer vervoersarmoede wordt verkleind betekent dit niet per se dat de bereikbaarheid voor iedereen wordt vergroot.

1.4 | Projectproces en stakeholders

Het onderzoek van de mobiliteitsbehoeften van verschillende doelgroepen in kleine kernen in RNOB is uitgevoerd van maart tot en met september 2024 en volgens onderstaand proces. Tijdens het project heeft een begeleidingscommissie het onderzoek en de resultaten verrijkt met inzichten vanuit verschillende belangen, kennis en ervaring. Zowel op lokaal als landelijk niveau. De begeleidingscommissie had in het bijzonder aandacht voor opschaalbaarheid, interpretatie en aanscherping van analyse en conclusies, aansluiting bij de dorpenstrategie en het Multimodale MobiliteitsPakket. De begeleidingscommissie bestond uit vertegenwoordigers van:

- Gemeenten Bernheze, Boekel, ’s-Hertogenbosch, Maashorst, Meierijstad, Land van Cuijk
- RNOB
- Provincie Noord-Brabant
- Reizigersoverleg Brabant
- Vereniging Kleine Kernen
- Regio Hart van Brabant
- Trendsportal Limburg
- ANWB
- Provinciale Raad voor mobiliteit
- Onderzoeker Fiets


START
STAP 1
Inventarisatie en aanvulling onderzoeksopzet huidige situatie Noordoost-Brabant
Begeleidingscommissie #1
Maart
STAP 2
Kwantitatieve analyse bereikbaarheid kleine kerne
STAP 3
Mobiliteitsprofielen kleine kernen Noordoost-Brabant
Begeleidingscommissie #2
Mei
STAP 4
Representatieve Burgerperspectieven
STAP 5
FIT GAP analyse
STAP 6
Handelingsperspectief
egeleidingscommissie #2
Augustus
STAP 7
Rapportage Bereikbaarheid kleine kernen

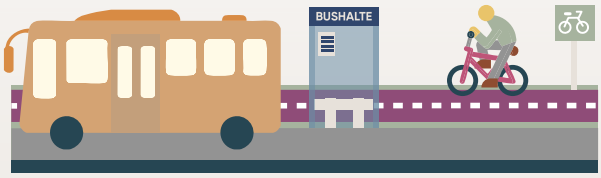
2. Mobiliteitsprofielen

Om de bereikbaarheid in de kernen van RNOB beter te begrijpen, zijn voor iedere kern mobiliteitsprofielen opgesteld aan de hand van een kwantitatieve analyse. Deze profielen zijn gebaseerd op meetbare bereikbaarheidsaspecten en bieden een integraal beeld van de bereikbaarheid. De mobiliteitsprofielen zijn opgebouwd vanuit drie invalshoeken.

Toegang tot bovenlokale mobiliteit

Onder de toegang tot mobiliteit verstaan we de afstanden tot verschillende netwerken die kernen verbinden met de rest van de gemeente, regio en het land. Dit betreffen de (door) fietsnetwerken, buslijnen – waarbij onderscheid is gemaakt naar een dag en avonddienstregeling, de treinverbindingen en het autonetwerk. Hiervoor is gekozen de afstand tot de snelwegen als maatgevend criterium te nemen. Als laatste valt ook de beschikbaarheid van een auto onder toegang tot bovenlokale mobiliteit.

Grotere afstanden tot het netwerk en een lagere beschikbaarheid van een auto leiden tot risico's die de bereikbaarheid van inwoners beperken.



Nabijheid van (basis)voorzieningen

Onder nabijheid van voorzieningen verstaan we de afstand of reistijd naar voorzieningen die in het dagelijks leven of voor gezondheidszorg nodig zijn. Dit betreffen supermarkten, huisartsen, apotheken, ziekenhuizen, basisscholen, middelbare scholen, hoger onderwijs en arbeidsplaatsen.

Grotere afstanden en langere reistijden tot basisvoorzieningen leiden tot risico's die de bereikbaarheid van inwoners beperken.

Persoonlijke kenmerken

De persoonlijke kenmerken die betrekking hebben op bereikbaarheid zijn gebaseerd op risicogroepen gedefinieerd op basis van bureaustudies. De volgende kenmerken vallen hieronder: Migratieachtergrond, Laaggeletterdheid, Ouderen, Moeite met rondkomen, Beperking in bewegen, Lage veerkracht.

In gebieden met een hoger percentage risicogroepen worden door meer mensen drempels en barrières ervaren die zorgen voor een beperking van persoonlijke bereikbaarheid.

2.1 | Ontwikkeling van de zeven mobiliteitsprofielen

Middels een iteratief proces zijn er in totaal zeven representatieve mobiliteitsprofielen opgesteld. De details van de data-analyse en inclusief opbouw van de mobiliteitsprofielen zijn uitgelegd in het hoofdstuk 2 (zie verdiepingsdocument).

mobiliteitsprofielen

	Toegang bovenlokale mobiliteit	Nabijheid voorzieningen	Persoonlijke kenmerken
1 Eenvoudig en onafhankelijk	Relatief grotere afstanden tot netwerken	Weinig tot geen voorzieningen, incl. basisvoorzieningen in de kern	Naar verwachting hoge mate van volledige zelfredzaamheid, individuen kunnen beperkt/niet zelfredzaam zijn
2 Afgelegen en eigen	Relatief grotere afstanden tot netwerken	Een aantal tot veel voorzieningen in de kern/ nabij	De verwachting van zelfredzaamheid varieert
3 Gezellig en toegankelijk	Geen relatief grote afstanden tot bovenliggend netwerk	Een aantal tot veel voorzieningen in de kern/nabij	Naar verwachting zijn er doelgroepen met beperkt zelfredzaamheid
4 Verbonden en mobiel	Geen relatief grote afstanden tot bovenliggend netwerk	Een aantal tot veel voorzieningen in de kern/nabij	Naar verwachting hoge mate van volledige zelfredzaamheid, individuen kunnen beperkt/niet zelfredzaam zijn
5 Bruisend en divers	Geen relatief grote afstanden tot bovenliggende netwerken	Een aantal tot veel voorzieningen in de kern/nabij	Naar verwachting zijn er meerdere doelgroepen met een beperkte tot niet zelfredzaamheid
6 Afgelegen en divers	Grote afstanden tot bovenliggend netwerken én gemiddelde voorzieningen **of** Weinig tot geen voorzieningen én gemiddelde afstand tot bovenliggend netwerk		Naar verwachting zijn er doelgroepen met beperkte tot niet zelfredzaamheid
7 Verbonden maar lokaal	Bovenliggende netwerken goed bereikbaar	Weinig tot geen voorzieningen, incl. basisvoorzieningen in de kern	Naar verwachting zijn er meerdere doelgroepen met een beperkte tot niet zelfredzaamheid

2.2 | Mobiliteitsprofielen in Regio Noordoost-Brabant

Door de overeenkomsten en verschillen in bereikbaarheid in kaart te brengen ontstaat een beeld van de verdeling van mobiliteitsprofielen in de regio.

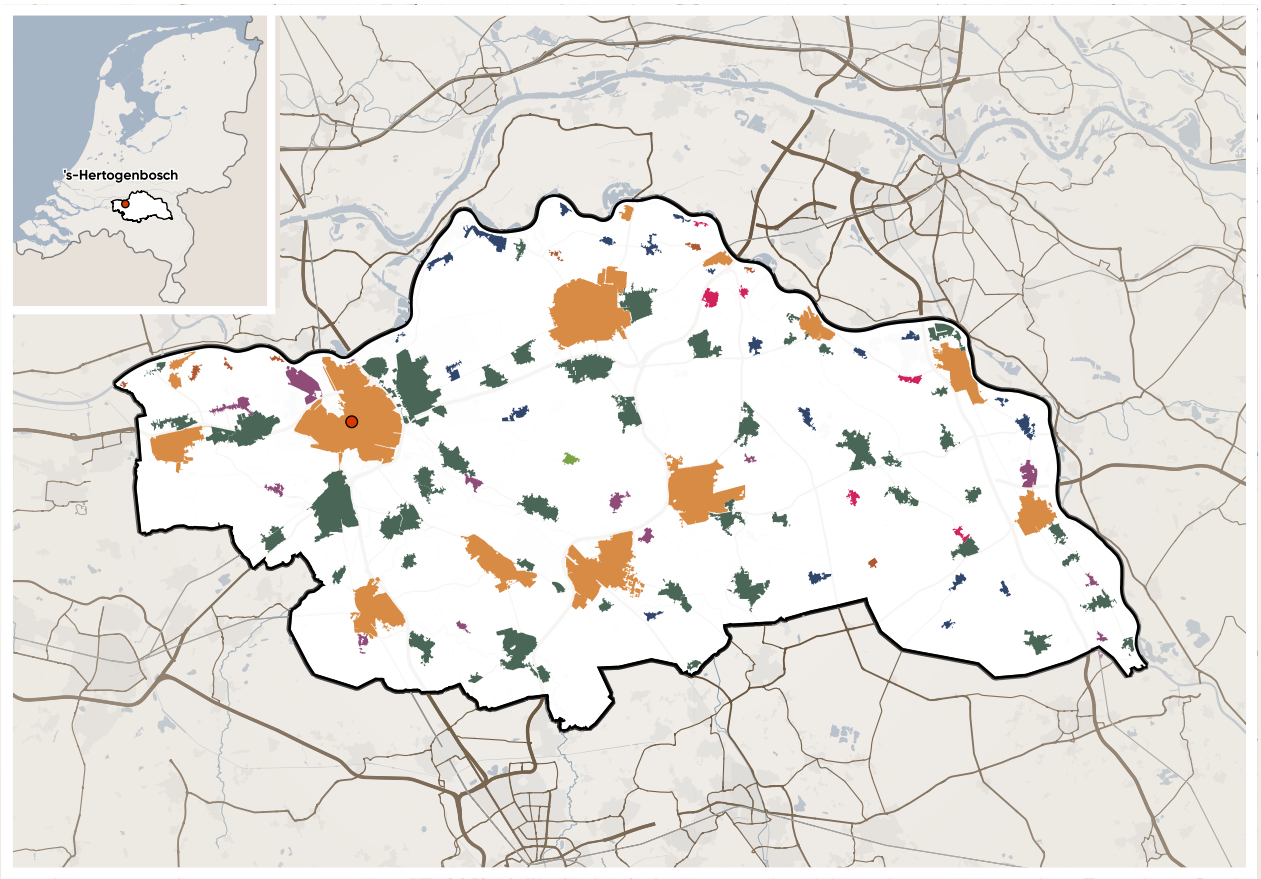
Hogere risico's op beperkte bereikbaarheid ontstaan vaker door een geringere nabijheid van (basis)voorzieningen en/of persoonlijke kenmerken, dan een beperkte toegang tot bovenlokale mobiliteit. Dit uit zich in het grote aantal kernen met Profiel 3 (gezellig en toegankelijk) en profiel 5 (bruisend en divers), dit zijn veruit de meest voorkomende profielen. Deze profielen onderscheiden zich op persoonlijke kenmerken, waarbij profiel 5 een relatief groot aandeel kwetsbare inwoners heeft.

De grote kernen hebben vrijwel allemaal een goed scorend mobiliteitsnetwerk, maar hebben uitdagingen op gebied van persoonlijke bereikbaarheid: taalbarrières, armoede, lage veerkracht, etc.

Er zijn een aantal afgelegen kernen (profiel 1, 2, 6 en 7) met een beperkte toegang tot bovenlokale mobiliteit en/of grotere afstanden tot voorzieningen (Heeswijk-Dinther,

Landhorst, Stevensbeek, etc.). Inwoners van deze kernen zijn afhankelijk van de (basis) voorzieningen van naastliggende kernen. Kernen met een profiel 6 en 7 vragen extra aandacht omdat hier doelgroepen wonen die minder zelfredzaam zijn.

Voor een analyse per mobiliteitsprofiel, zie verdiepingsdocument H2



2.3 | Data-analyse

Een verdiepingsslag van de data achter de mobiliteitsprofielen geeft inzicht in de onderliggende factoren die de bereikbaarheidsverschillen tussen de kernen beïnvloeden. Deze verdiepingsslag is gebaseerd op de bereikbaarheid vanuit de drie eerdergenoemde perspectieven: toegang tot het bovenlokale mobiliteitsnetwerk, nabijheid van (basis)voorzieningen, persoonlijke kenmerken.

Inzichten uit de data-analyse

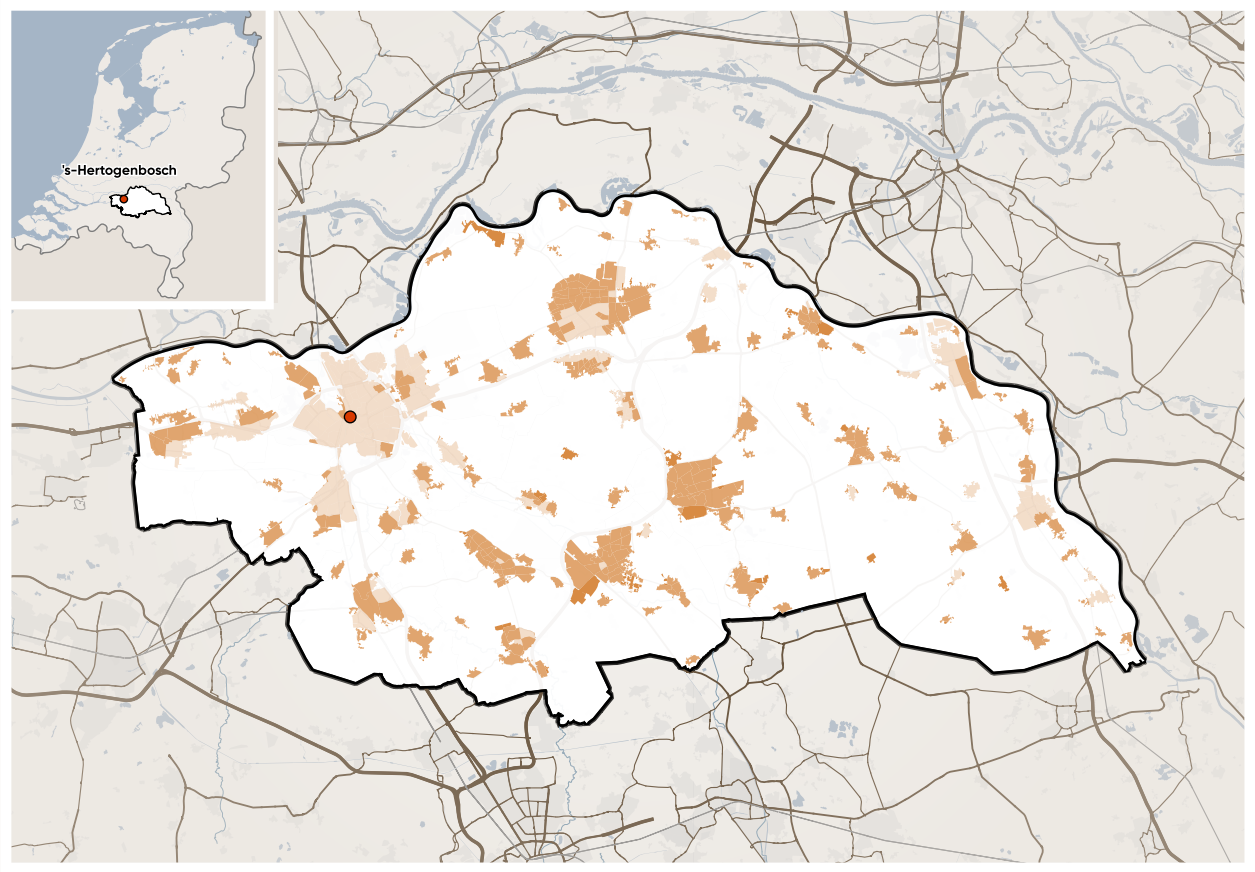
Vanuit de drie verschillende invalshoeken van bereikbaarheid zijn er grote verschillen tussen de kernen regio Noordoost-Brabant. De enige overeenkomst is dat er geen ontbrekende schakels zijn in het autonetwerk. Het (door)fietsnetwerk kent missende schakels naar een aantal kleine kernen. Daarnaast is er geen inzicht in de kwaliteit van fietspaden. Bijna alle kernen zijn overdag verbonden met een (buurt)buslijn, de dienstverlening varieert. Er zijn enkele missende schakels naar kernen in het Noorden van de regio, verschillende wijken aan de rand van grote kernen. 's Avonds (na 20.00 uur) en in het weekend verandert de situatie en zijn veel minder kernen en wijken bereikbaar. Opvallend is ook dat er vanuit treinstations de dienstverlening terug loopt.

Ook het voorzieningenaanbod varieert tussen de kernen, waarbij kleine kernen en randen van grote kernen afhankelijk zijn van naastgelegen kernen. Met name in het oosten en langs de noordelijke en zuidelijke grens van de regio is het risico dat voorzieningen slechter bereikbaar zijn groter.

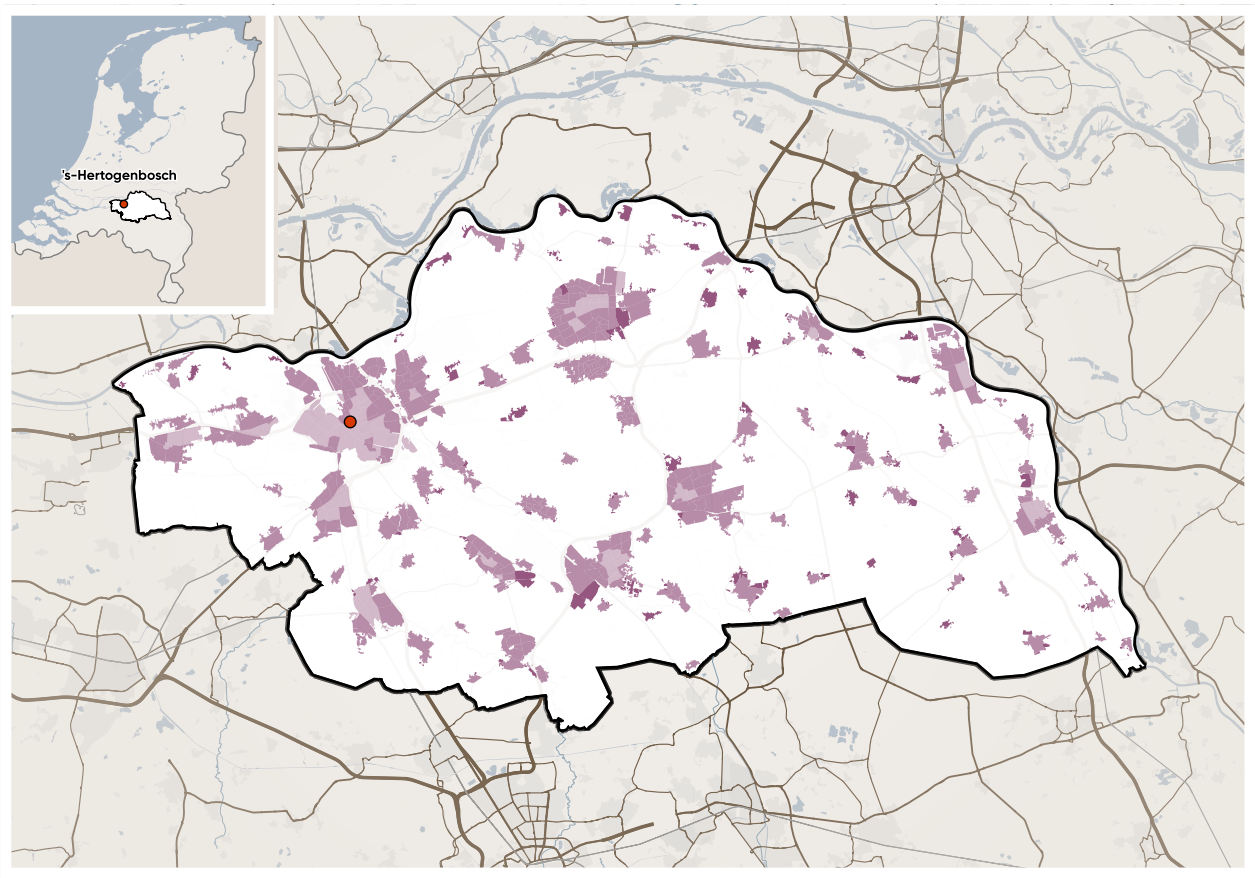
Er kan geconcludeerd worden dat kernen in de nabijheid van de (middel)grote kernen gebruik kunnen maken van zowel het mobiliteits- als voorzieningenaanbod van de grotere kernen.

Een hoger aandeel inwoners die binnen een risicogroep valt varieert per risicogroep en over de verschillende kernen. Over het algemeen zijn er meerdere risicogroepen aanwezig in de centra van grote kernen. Maar in ook kleine kernen signeert deze analyse een bovengemiddeld aandeel.

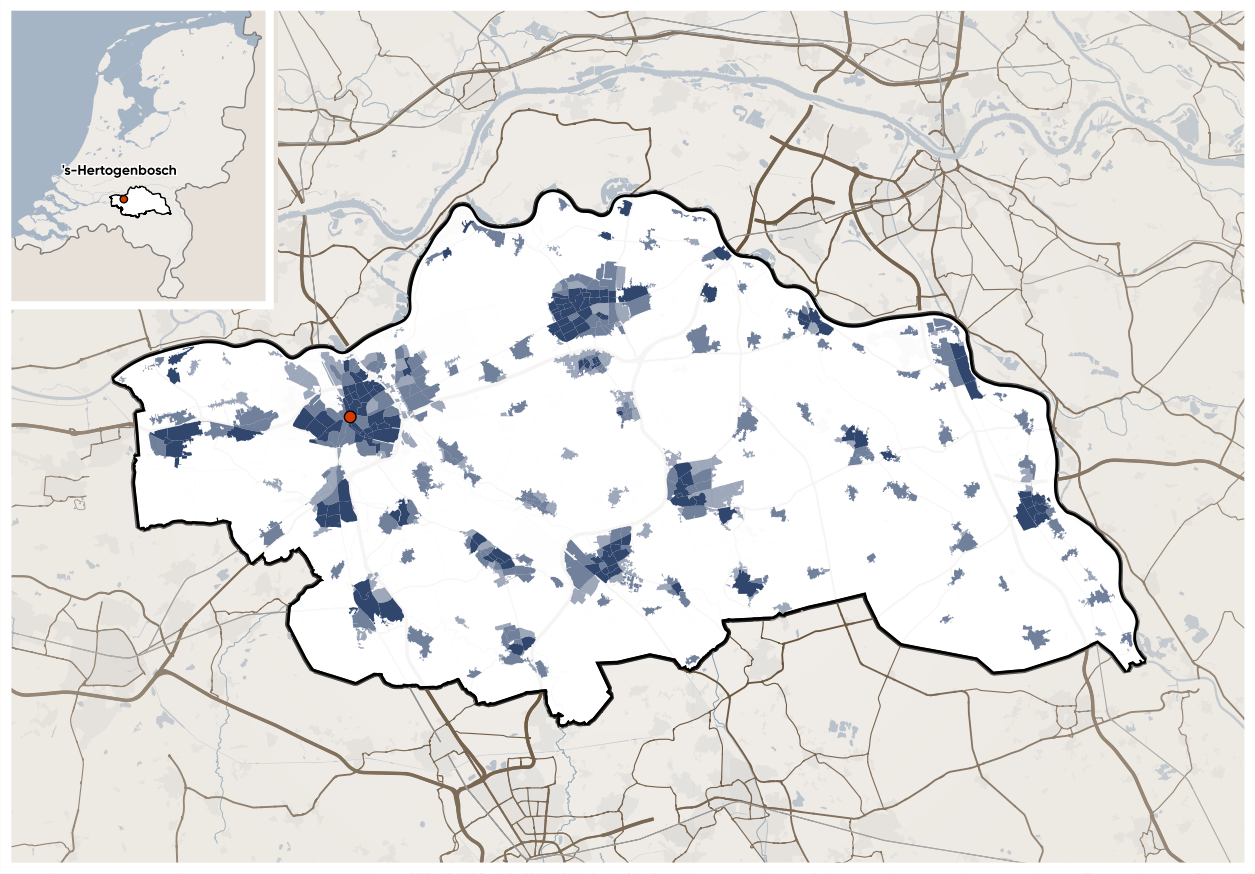
Afbeelding Toegang tot bovenlokale mobiliteit



Afbeelding Nabijheid van voorzieningen



Afbeelding Persoonlijke kenmerken



Voor een analyse per invalshoek, zie verdiepingsdocument H2

3. Burgerperspectieven

Aan de hand van burgerperspectieven begrijpen we de beleving en het gebruik van verschillende vervoersmiddelen en mobiliteitsdiensten. We krijgen inzicht in de beleving van mobiliteit en leren waar, wanneer en wie er drempels en barrières ervaren om bestemmingen te bereiken. Het leert ons ook wat de functie is van voorzieningen in een gemeenschap en welke kernen een functie vervullen voor inwoners uit andere kernen.

Voor de dataverzameling voor de burgerperspectieven zijn twee onderzoeksmethoden toegepast. Het uitzetten van een Vragenlijst en het organiseren van de Focusgroepen. In hoofdstuk 3 (zie verdiepingsdocument) lees je hier meer over.

3.1 | Beleving van de bereikbaarheid

Inzichten uit de vragenlijst

Uit de vragenlijst kwamen enkele opvallende inzichten naar voren. Zo blijkt dat de helft van de ondervraagden in het bezit is van een e-bike. Daarnaast zijn de ondervraagden zich erg bewust van hun mobiliteitsgedrag en de keuze voor hun vervoersmiddel.

Voor bestemmingen op een afstand van 5 tot 10 kilometer geeft een kleine groep mensen de voorkeur aan reizen te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer in plaats van met de auto. Echter, persoonlijke fysieke omstandigheden en het ontbreken van veilige fietspaden en OV-lijnen vormen hierbij een belemmering.

Over het algemeen zijn de meeste activiteiten voor de meeste mensen goed bereikbaar, maar dit geldt zeker niet voor alle activiteiten en niet voor iedereen. Vooral bij de zorg voor anderen en bij culturele en sociale activiteiten worden er drempels ervaren.

Inzichten uit de focusgroepen

De gesprekken maken al te goed duidelijk dat mobiliteit meer is dan de verplaatsing van A naar B. Het is een manier om deel te nemen aan de samenleving. Mobiliteit maakt het mogelijk om te werken, onderwijs te volgen, in beweging te zijn, gezondheidszorg te ontvangen, mensen te ontmoeten, en in sociaal contact te zijn en blijven. Mobiliteit geeft het leven kleur, en is verbonden met universele waarden zoals verbondenheid, onafhankelijkheid, vrijheid, autonomie, gemak, veiligheid, vertrouwen, respect en begrip. Dit betekent dat de reis- en vervoerskeuzes die worden gemaakt complex zijn, en worden gedreven door persoonlijke principes.

Daarnaast wordt duidelijk dat inwoners van kleine kernen al veel multimodaal, flexibel en samen reizen. De ketenreis kan nog beter worden gefaciliteerd, met name de verbindingen naar stations.

Ook is erg opvallend dat veel inwoners niet bekend zijn met de lokale mobiliteitsintiatieven en/of wijze van reizen met het OV.

Als laatste zijn er in een aantal kernen zorgen over de leefbaarheid van kernen in relatie tot bereikbaarheid en het voorzieningen niveau

4. Handelingsperspectieven

Het minimaliseren van een beperking van bereikbaarheid vraagt om maatwerk. De toegang tot mobiliteit van en naar kernen en het voorzieningenniveau in de regio is voor een grote groep mensen voldoende om deel te nemen aan de samenleving en een kleurrijk leven te leiden. Maar dit is niet overal zo en zeker niet voor iedereen.

In deze verkenning is er door middel van een data-analyse, focusgroepen en vragenlijsten meer inzicht gekregen in de mobiliteitsbehoeften in Regio Noordoost-Brabant. Hier is het handelingsperpectief geformuleerd in 11 tips om de bereikbaarheid voor kleine kernen in de regio te verbeteren.

Beschouw bereikbaarheid vanuit de combinatie van 3 invalshoeken

Een combinatie van verminderde bereikbaarheid van de bovenlokale netwerken, voorzieningenniveau en/of door persoonlijke beperkingen leidt tot drempels en barrières voor deelname aan de samenleving. De mobiliteitsprofielen 1. Eenvoudig en onafhankelijk, 5. Bruisend en divers, 6. Afgelegen en Eigen en 7. Verbonden maar lokaal kernmerken zich door een combinatie van verminderde bereikbaarheid van de verschillende invalshoeken. Kernen met deze mobiliteitsprofielen hebben extra aandacht nodig om de bereikbaarheid van bestemmingen voor inwoners goed te houden. Deze kernen bevinden zich verspreid over de regio.

De data-analyse laat zien waar missende verbindingen zijn voor – met name- fiets- en openbaar vervoerverbindingen. Ook waar deze netwerken elkaar beter kunnen aanvullen is hieruit zichtbaar geworden. De vragenlijst en focusgroepen bevestigen dit en bieden aanvullingen met de details van drempels en barrières (betrouwbaarheid van specifieke buslijnen, de kwaliteit van fietspaden, de complexiteit en planning van reizen). Dit brengt daarmee de kansen in beeld voor het reduceren van vervoersarmoede en de versnelling van de mobiliteitstransitie, aan met name in de avonduren.

Tip 1 De routes en verbindingen die verschillende vervoerswijzen faciliteren kunnen elkaar beter versterken door op regioniveau in te zetten op het complementeren van netwerken. Zo kan er prioriteit worden gegeven aan het realiseren van goede fietsverbindingen of indivudele ondersteuning op lokaties waar het niet mogelijk is de dienstverlening voor het openbaar vervoer te verbeteren.

Tip 2 Versterk de ketenreis bus-trein: onderzoek de mogelijkheden voor dienstverlening van de bus. Concentreer hierbij op het vergroten van fijnmazigheid voor wijken en kleine kernen, met name ’s avonds en de verbinding met stations. Het concept Bravoflex is hier een goede invulling voor.

Bravoflex:

Vanaf 1 januari 2026 kun je in Oost-Brabant van en naar elke kern ook Bravoflex gebruiken. Dit is een nieuwe vervoerdienst aansluitend op het de lijngebonden openbaar vervoer in de regio. Met Bravoflex kunnen inwoners en bezoekers van en naar een dichtbijgelegen overstappunt op het OV reizen, om vanaf daar verder te reizen. Bravoflex is op werkdagen en zaterdagen tussen 7 uur en 24 uur overal beschikbaar en op zondagen tussen 8 uur en 24 uur. Als de gewenste rit met Bravoflex ook met het bestaande openbaar vervoer mogelijk is, betaalt de reiziger 5 euro voor deze rit. Is dat OV-alternatief er niet, dan kost een rit met Bravoflex slechts 2 euro. En tenslotte; Bravoflex is een "halte-voorziening", dus haalt en brengt reizigers niet van/naar de voordeur. Met Bravoflex willen de Provincie en de gemeenten de bereikbaarheid en beschikbaarheid van het openbaar vervoer sterk verbeteren.

Tip 3 Versterk de fietsnetwerken, zowel tussen kernen als naar (H)OV-haltes en treinstations. Zet in op goede, brede fietspaden die ook 's avonds veilig zijn voor gebruik. Daarbij is het belangrijk veilige fietsparkeervoorzieningen bij treinstations en (H)OV haltes te realiseren.

Tip 4 Prioriteer in beheer- en onderhoudsprogramma's het toepassen van CROW toegankelijkheidsrichtlijnen de lokale voetgangers- en fietsroutes in de gebieden waar meer mensen die moeite hebben met bewegen wonen/minder validen meer gebruik van maken.

De data- analyse zien in welke kernen het (basis)voorzieningenniveau laag is waardoor inwoners afhankelijk zijn van naastgelegen kernen.

Tip 5 Voorkom, samen met het ruimtelijk domein, verdere reductie van voorzieningen. Dit heeft een effect groter dan een enkele kern. Met name mensen die al een risicogroep zijn, ondervinden hier hinder van. Vanuit het ruimtelijke domein kan strategisch gekeken worden om diversiteit van voorzieningen over kernen te verspreiden om de levendigheid in meerdere kernen te behouden. Zo kan bijvoorbeeld in de ene kern de voetbalvereniging aanwezig zijn en in de andere kern de bibliotheek. Hierbij is het wel belangrijk dat vanuit de mobiliteit de toegang tot voorzieningen vanuit meerdere kernen wordt gerealiseerd.

Tip 6 Verken mogelijkheden voor versterking van voorzieningen op korte afstand. Dit kan bijvoorbeeld ook door dienstverlening voor bijvoorbeel persoonlijke verzorging (kapper of pedicure op locatie) of zorg (een inloopspreekuur in het buurthuis voor bloedprikken). Kortere afstanden zijn makkelijker te lopen, te fietsen of te bereiken met rolstoel. Het is goedkoper, veiliger, er is geen auto nodig en men hoeft geen bus- of treinreis te betalen. Dit zorgt voor meer zelfredzaamheid van risicogroepen.

Afwegingen voor reisgedrag overstijgen het mobiliteitsdomein

Met name in de focusgesprekken is duidelijk geworden dat mobiliteit meer is dan enkel de mogelijkheid om te verplaatsen. Een benadering vanuit het domein van netwerken

en infrastructuur alleen zal daarom niet voor iedereen de bereikbaarheid vergroten of de mobiliteitstransitie versnellen. De samenhang met waarden als zelfstandigheid, autonomie maar vooral ook sociale verbinding en zelf-ontplooiing (mogelijkheden voor school, werk en recreatie) hebben namelijk een grote impact op reisgedrag.

Het verschil tussen en binnen doelgroepen is daarin groot. Zo is voor de een de hulpvraag stellen gemakkelijk, en zelfs gezellig, voor de ander is het een grote drempel. Mensen die zelfredzaam zijn kunnen makkelijker de drempels en barrières over grotere afstanden overbruggen en maken meer ketenreizen.

Tip 7 De rol van het sociaal domein en het vermogen van organisaties binnen een kern zijn tijdens groepsgesprekken als erg belangrijk benoemd. Versterk samenwerkingen die het mobiliteitsdomein en het sociale domein bij elkaar brengen, dit zal de situatie voor individuen of specifieke doelgroepen verbeteren. De data-analyse van risicogroepen biedt hierbij een goed vertrekpunt om per buurt de juiste ondersteuning te bieden.

Tip 8 De organisatie van inwoners in kernen of doelgroepen zorgt voor een manier om elkaar te ondersteunen en maakt de samenwerking met de gemeente mogelijk. Voor inwoners is het daarom waardevol zich te verenigen of aan te sluiten bij organisaties zoals de dorpsraad, KBO, Jong Lokaal of vereniging van een specifieke doelgroep. Deze organisaties kunnen elkaar ook versterken door samen te werken.

Differentieer beleid naar gebiedstypologie om toegankelijkheid te vergroten
Complexiteit neemt toe wanneer meerdere vervoersmiddelen en mobiliteitsdiensten worden gecombineerd. Ook het plannen van reizen en variatie in dienstverlening zorgt voor een mentale drempel. Voor structurele reizen op hetzelfde tijdstip, bijvoorbeeld naar school of werk is dit minder een probleem. Er wordt een routine opgebouwd die na gewenning geen mentale belasting meer vraagt. Voor incidentele reizen zoals een bezoek aan het theater, horeca maar ook het ziekenhuis kost het organiseren van een reis met (een combinatie van) de trein, bus, taxi, deelauto of lokaal mobiliteitsinitiatief meer moeite. Daar komt bij dat veel mensen niet op de hoogte zijn van het scala aan lokale mobiliteitsopties. Naast lokale (buurt)bussenlijnen is er een variatie aan diensten voor specifieke doelgroepen. Momenteel hebben veel mensen onvoldoende kennis van deze diensten, geen overzicht en geen zicht op welke voorwaarden er gelden.

De mentale druk wordt ook vergroot in drukke en complexe omgevingen en nieuwe regels (venstertijden, parkeren en milieu toegang). Een eigen vervoersmiddel zoals een auto maar ook een e-bike maakt reizen voor mensen makkelijker en het voorzieningenniveau van kleine en middelgrote kernen zijn toegankelijker.

Tip 9 Zet in op een beter begrip van lokale reismogelijkheden en heb in het bijzonder aandacht voor veranderingen en de lancering van nieuwe (deel)mobiliteit. Zorg ook voor ondersteuning bij het anders reizen. Zoek binnen (verenigde) gemeenschappen naar personen die als voorbeeld dienen of begeleiding kunnen bieden. Differentieer naar doelgroep en stem de booschap en het juiste kanaal hierop af. De nieuwe website vervoervoormij.nl kan veel mensen helpen en een lokale promotie acties is hiervoor nodig.

Tip 10 Verken of de krachten van huidige mobiliteitsdiensten gebundeld kunnen worden. Belangrijk hierbij is dat er aandacht is voor de behoeften en wensen van de verschillende reizigers. Zo kunnen niet alleen middelen en mankracht beter worden ingezet, ook het aanbod wordt overzichtelijker.

Tip 11 Differentieer de aanpak voor het verbeteren van bereikbaarheid voor hoog stedelijk, stedelijk en landelijk gebied en behoud aandacht voor de toegankelijkheid van centra van de middelgrote kernen en verbindingen naar naastgelegen kernen. De data-analyse vanuit alle drie de invalshoeken kan hiervoor een vertrekpunt bieden.