



MOBILIZING RURAL REGIONS

POLICY CHALLENGES IN TRANSPORT POVERTY AND SUSTAINABILITY

ANNE GEERTJE BOUMAN
MASTER SUSTAINABLE CITIES
AALBORG UNIVERSITY COPENHAGEN
31 MAY '23

SUPERVISOR ASK GREVE JOHANSEN

Acknowledgment

I am grateful that I got the opportunity to study for my Master of Sustainable Cities at Aalborg University in Copenhagen. It has been two exciting and inspiring years and I tried to utilize the knowledge I have gained in this thesis. It has been an interesting and challenging process and I enjoyed it to the fullest.

I want to thank my participants from the Province of Groningen, Province of Friesland, Province of Drenthe, Arriva, and OV-bureau Groningen Drenthe for joining me in a conversation about the most interesting topics. Without their valuable insights and contributions, this study would not have been possible and your willingness to share has enriched this research.

Moreover, I thank my supervisor Ask Greve Johansen for his encouragement and constructive feedback during the process of this thesis. I enjoyed our supervisors and I thank you a lot for your time.

Lastly, I would like to acknowledge all those individuals who have supported me in various ways during this research. Your encouragement, understanding, and patience mean a lot to me!

I hope you all enjoy reading this thesis!

Table of Content

| | |
|--|--------|
| Acknowledgment | - 2 - |
| Table of Content | - 3 - |
| List of tables and figures | - 5 - |
| Abstract | - 6 - |
| Samenvatting | - 7 - |
| 1 Introduction | - 8 - |
| 1.1 <i>Transport Poverty in the Dutch Media</i> | - 10 - |
| 1.2 <i>A Picture of the Netherlands</i> | - 11 - |
| 1.3 <i>Structure of the Thesis</i> | - 12 - |
| 2 Theories and conceptual understanding | - 13 - |
| 2.1 <i>Problematizations</i> | - 13 - |
| 2.2 <i>Transport Poverty</i> | - 14 - |
| 2.3 <i>Rural Sustainable Mobility</i> | - 16 - |
| 2.4 <i>The Mobilities Turn</i> | - 18 - |
| 2.5 <i>Theoretical framework</i> | - 19 - |
| 2.6 <i>The Research and it's Produced Knowledge</i> | - 21 - |
| 3 Methodology | - 22 - |
| 3.1 <i>Methods</i> | - 22 - |
| 3.2 <i>Scope of Research</i> | - 28 - |
| 3.3 <i>Reliability and Validity</i> | - 29 - |
| 4 Analysis | - 30 - |
| 4.1 <i>What is the Problem Presented in the Policy?</i> | - 30 - |
| 4.2 <i>The Limitations and Gaps in the Representation of the Problem</i> | - 38 - |
| 5 Discussion | - 40 - |
| 5.1 <i>Acknowledging the Richness of Practices</i> | - 40 - |
| 5.2 <i>The Temporalities Difference Between Everyday Life and Policy Documents</i> | - 41 - |
| 5.3 <i>The solution or the problem?</i> | - 42 - |
| 6 Conclusion | - 43 - |
| 6.1 <i>How are the Need for Rural Sustainable Mobility in and the Issue of Transport Poverty Problematized in Policy for the Northern Part of the Netherlands?</i> | - 43 - |
| 6.2 <i>Which Similarities in Argumentations of the Problem can be Found Between These two Topics?</i> | - 44 - |
| 6.3 <i>Which Opportunities can be Addressed to Move Towards a More Holistic Mobility Policy?</i> | - 44 - |
| 6.4 <i>Other Remarks and Suggestions for Future Research</i> | - 45 - |

| | |
|-------------------------|---------------|
| References | - 46 - |
| Appendix 1 | - 50 - |
| Appendix 2 | - 54 - |
| Appendix 3 | - 55 - |

List of tables and figures

| | |
|---|--------|
| Figure 1: THE STUDY REGION..... | - 11 - |
| Figure 2: RESEARCH DESIGN | - 12 - |
| Figure 3: INTERRELATIONS PROBLEMATIZATION IN POLICIES..... | - 37 - |
| Table 1: WHAT IS THE PROBLEM REPRESENTED TO BE - FRAMEWORK | - 20 - |
| Table 2: RESEARCH QUESTIONS AND DATA SOURCES..... | - 22 - |
| Table 3: ANALYZED DOCUMENTS | - 24 - |
| Table 4: CODES..... | - 25 - |
| Table 5: PARTICIPANTS INTERVIEWS | - 27 - |
| Table 6: ADJUSTED WPR FRAMEWORK | - 27 - |
| Table 7: ELEMENTS OF TRANSPORT POVERTY AND RURAL SUSTAINABLE MOBILITY | - 30 - |

Abstract

The goal of this research is to gain a greater understanding of the problematization of transport poverty and rural sustainable mobility for the Northern region of the Netherlands. Pressing challenges around the sustainable transitions in the transport and mobility sector, and the inclusivity of the mobility system are emphasized in academic literature and newspapers.

This is also applicable to the Northern region of the Netherlands, where a high car dependency is the norm with all sustainability concerns in mind. Moreover, this also has influenced the inclusivity of the mobility system for people who do not have car ownership. An individual is transport poor when their daily basic activities cannot be satisfied with the available mobility option. Therefore, the research question is the following: *“How are the need for rural sustainable mobility and the issue of transport poverty problematized in policy for the Northern part of the Netherlands?”* The contribution of this research is giving attention to the societal issue of transport poverty, filling the gap of sustainability consideration in the concept of transport poverty, and increasing attention to rural sustainable mobility which is currently less present in academic literature.

The theoretical approach in this research is the understanding of problematization, transport poverty, rural sustainable mobility, and the mobilities turn. The mobilities turn gives a counter perspective upon the traditional understanding of transport planning and advocates for an approach of mobilities, everyday life, practices, and acknowledgment of the complexities of this all.

Problematization also is the methodological approach in this research because understanding problems is important in all fields of study as it forms the basis for many policies, which in their way shape the lives of individuals. Through document analysis and semi-structured interviews data was collected and with an adjusted ‘What is the problem represented to be’ framework from *Carol Bacchi* the data was analyzed. Seven categories of problems came forward in the policy documents: The lack of intricacy of the public transport network, distribution of facilities and long travel distances, lack of equity in the mobility system, the car as the dominant mode of transport, affordability and its friction with availability, transport emissions, and other externalities, and uncertainties. Moreover, the analysis also shows a certain degree of interrelatedness of these problems. Furthermore, gaps in the representation of the problem come are brought forward in the analysis. These are mainly related to the lack of a holistic approach and therefore not fully acknowledging the complexity and interrelatedness of practices and the everyday life. The latter is followed in the discussion where it reflects upon the richness of practices, the difference in temporalities, and the important role of the problem. The paper is concluded with statements that acknowledge the strongly solution-based approach within the domain of transport and mobility and suggestions to move away from this approach and bring the understanding of everyday life and practices more present in policies.

Samenvatting

Het doel van dit onderzoek is om inzicht te krijgen in de problematiek van vervoersarmoede en duurzame mobiliteit op het platteland van Noord-Nederland. Prangende uitdagingen rond de duurzame transitie in de transport- en mobiliteitssector, en een inclusief mobiliteitssysteem worden regelmatig aangehaald als belangrijke onderwerpen in academische literatuur, maar ook in kranten en andere media. Dit geldt ook in Noord-Nederland, waar de auto een belangrijk vervoersmiddel is en blijft, met alle duurzaamheidseffecten van dien. Iemand is vervoersarm wanneer zijn dagelijkse basisactiviteiten niet kunnen worden vervuld vanwege de beschikbare mobiliteitsopties. Daarom luidt de onderzoeksvraag als volgt: "*Hoe worden de behoeften aan duurzame mobiliteit op het platteland en de problematiek van vervoersarmoede aangehaald in het beleid voor Noord-Nederland?*" De bijdrage van dit onderzoek is het maatschappelijke vraagstuk vervoersarmoede onder de aandacht brengen, het aanhalen van de combinatie van vervoersarmoede en duurzaamheid en het belang van academisch onderzoek naar de organisatie van duurzame mobiliteit op het platteland aanhalen.

Het theoretisch raamwerk is opgebouwd uit problematisering, vervoersarmoede, duurzame mobiliteit of het platteland en de *mobilities turn*. Dit laatste is een tegengewicht van traditionele vervoerplanning en pleit voor een benadering van *mobilities, the everyday life, practices*¹, en erkenning van de complexiteit van dit alles.

Problematisering is ook de methodologische benadering in dit onderzoek omdat het begrijpen van problemen belangrijk is in alle studiegebieden en een probleem vaak de basis is voor beleid. Daarnaast heeft hoe het beleid is georganiseerd invloed op ons dagelijks leven. Via documentanalyse en semigestructureerde interviews werden gegevens verzameld en met een aangepast 'What is the problem represented to be' raamwerk van *Carol Bacchi* werden de gegevens geanalyseerd. In de beleidsdocumenten kwamen zeven categorieën van problemen naar voren: Het gebrek aan fijnmazigheid van het openbaar vervoersnetwerk, spreiding van voorzieningen en lange reisafstanden, gebrek aan rechtvaardigheid in het mobiliteitssysteem, de auto als dominante vervoerswijze, betaalbaarheid en de frictie daarvan met beschikbaarheid, vervoersemissies en andere externe effecten, en onzekerheden. Verder blijkt uit de analyse dat deze problemen tot op zekere hoogte met elkaar samenhangen. Daarnaast worden enkele onderwerpen aangehaald die onderbelicht zijn in het huidige beleid. Deze hebben voornamelijk te maken met het ontbreken van een echte holistische benadering en het vergeten van de complexiteit van *practices* en *everyday life*. Dit wordt bediscussieerd in het laatste hoofdstuk. Het rapport eindigt met conclusies rondom de dominante oplossingsgerichte aanpak op het gebied van vervoer en mobiliteit, en suggesties om van deze aanpak af te stappen en *practices* en *everyday life* beter in het beleid te integreren.

¹ De vertaling geeft geen duidelijke weergaven van het concept in Engels, vandaar dat deze in zijn originele taal zijn behouden

1 Introduction

In the light of the environmental crisis, there is a pressing need for a sustainable transition. The transport sector accounts for circa 25% of greenhouse gas emissions (Vagnoni & Moradi, 2018 in Isetti et al., 2020; Poltimäe et al., 2022). Therefore, over the last decades, more research has been focusing on sustainable mobility, notably in urban regions (Isetti et al., 2020). As transport and mobility have such a high stake in mitigating climate change, developing policies for this is on all layers of government part of crucial strategies (Keyvanfar et al., 2018 in Isetti et al., 2020). Nevertheless, not only within the urban context this is a pressing issue, also rural communities deal with emissions coming from the transport sector and they are also urged to move towards more sustainable options.

In the literature, the concern about sustainability in rural communities is expressed, yet other concerns regarding social inclusivity seem to be more dominant (Lucas et al., 2016, 2018; Mattioli, 2021; Poltimäe et al., 2022). Transport and mobility are seen as highly important in rural areas, as it supports economic and employment development strategies in these communities (Borgato et al., 2021). The concern with mobility is the transport disadvantages (Lucas, 2012) which can lead to transport poverty. An individual is transport poor when their daily basic activities cannot be satisfied with the available mobility option (Lucas et al., 2016). Transport poverty is an issue in different countries in Europe (Groth, 2019; Lucas et al., 2016), as many countries developed over the last decades a strong car-dependent pattern in land use which results in the fact that there are still limited situations where public transport outside of the urban context performs better than the car (Mattioli, 2021). This is concerning as private car use has higher greenhouse gas emissions compared to public transport (Poltimäe et al., 2022). Besides that, different scholars in social science have been part of the mobilities turn as opposite of traditional transport planning. They believe that individual mobility is more complex than transporting from A to B as efficiently as possible, but that the mobilities correlate in the socio-economic, technological, and political organization of everyday life and that this moves in different times and places (Freudendal-Pedersen, 2022; Sheller & Urry, 2016). This more holistic way of thinking has still a long way to go in policymaking.

This research has as aim to gain a greater understanding of the problematization of transport poverty and sustainable mobility in rural regions from a policy perspective.

The combination of rural communities and their sustainable mobility transition has received little attention in academia, while sustainability has become one of the main guiding principles in spatial development (Kuttler, 2021), this aspect of transport and mobility which is dominant in the concept of transport poverty is only mildly addressed in the literature. Another point worth mentioning is the fact that alternatives to the car are easier to find in the urban context compared to suburbia or rural area (Isetti et al., 2020).

The Netherlands is one of the countries which is dealing with transport poverty (*vervoersarmoede* in Dutch). The NS, national Dutch passenger railway operator, is often addressed in the newspapers due to changing schedules and fewer trains because of the lack of employees. Difficult for urban dwellers in the larger cities, but it has a higher impact on the mobility of dwellers outside the big cities or in the rural areas, as public transport is sometimes almost no option for them to commute to work or education (Benjamin, 2022). Besides that, more and more bus stops disappear in rural regions. In April 2019, a motion was put into a debate at the national level where transport poverty was brought up as an urgent issue for future mobility policies (Kampert et al., 2019). Also in other debates, political parties bring back the issue of transport poverty, mostly about the issue of social inclusivity of all groups of society, and the issue regarding sustainability is briefly mentioned on the side (Tweede Kamer der Staten-Generaal, n.d.). On the other hand, political ideas are also ambitious if it comes to moving away from individual car use towards multimodality and the use of public transport (Groth, 2019). It seems here that a conflict occurs between the impoverishment of public transport in certain areas and the sustainable ambitions.

Given these points, it is likely to bring more attention to how challenges around sustainability and transport poverty are addressed in rural regions. What role do these issues play in the current policy for the Northern part of the Netherlands and are there opportunities to improve the strategies to create a more sustainable and equity mobility system? Therefore, the research question is the following:

How are the need for rural sustainable mobility and the issue of transport poverty problematized in policy for the Northern part of the Netherlands?

Which similarities in argumentations of the problem can be found between these two topics?

Which opportunities can be addressed to move towards a more holistic mobility policy?

The empirical contribution of this research is to try to fill the gap of sustainability within the concept of transport poverty (Pérez-Peña et al., 2021) and to see if this link is something that should be strengthened more. Besides that, this research aims to give a rural perspective on mobility as this gets less attention in academia (Isetti et al., 2020). Furthermore, the topic of transport poverty is currently under debate with different levels of government and often discussed in the media and is therefore beneficial for society. The argumentation to focus on

the Northern Provinces is twofold a) the Provinces Groningen, Drenthe, and Friesland are regions with a more rural character and strong car dependency and b) imbalances between the Randstad and the Northern Provinces have grown over the last decade (König, 2022a, 2022b; Schreuder, 2023). Concerning the dominant issues, giving this region a platform is a contribution in itself.

The research focuses on policy documents and the problematization of the problem of transport poverty and transport poverty as this helps to understand how problems lead to certain solutions and therefore agenda setting in these policy documents (Bacchi, 2000), and hereby shapes the lives of people. This will be more elaborated in chapter two.

The research consists of three questions where the first question aims to embrace both research subjects, the scope of the research, and the methodological framework used for the research. This interrelates with the second question as both topics will separately from each other analyzed. Nevertheless, these topics operate in the same domain and therefore it was likely for the topics to interrelate, also as stated before mobilities form a basis of everyday life, and therefore these connections are likely. The third questions fit within this research as analyzing problematizations leads to limitations and gaps which gain less attention, to understand these and give suggestion on how to move forward with these is the aim of question three.

1.1 Transport Poverty in the Dutch Media

The topic of transport poverty, and related topics, have recently gained a more prominent place in the Dutch media. It was on the political agenda with the latest regional elections and also the journalism platform 'Pointer' developed a documentary about the issue. This section gives an illustration of how transport poverty is portrayed in the Dutch media. Hereby it should be set, that this section only focuses on transport poverty in regional areas. The Dutch media also portrays the issue of transport poverty in the urban regions.

That transport poverty is something that can develop because of multiple underlying reasons is something which is also known with the media (Benjamin, 2023). Another point that is strongly emphasized on in the media is the disappearance of bus stops in low-density areas (Milikowski, 2022; van den Oetelaar, 2023; van Vliet, 2023) as this results in the fact that people can get excluded from society (Milikowski, 2022; NOS Nieuws, 2022; van den Oetelaar, 2023). Besides that, emphasis on the cutbacks of local trains and buses is also pictured in the media (Milikowski, 2022).

Other elements which come back in the media are that solutions to tackle transport poverty directly are often unknown to the target group or too small scale (Benjamin, 2023; van den Oetelaar, 2023) and counterarguments address that decisions visions should be more thoroughly developed; what to do with shrinkage of facilities, do you want to have empty

busses driving in rural areas to ensure that all villages are connected? Important questions where only one thing is certain, there is no one-size-fits-all solution (OV Magazine, 2023; van den Oetelaar, 2023; van Vliet, 2023).

1.2 A Picture of the Netherlands

The Netherlands is the focus of this research. While the Netherlands is a relatively small country in Europe with circa 17,5 million inhabitants, there are still some spatial differences in this country. Often there is referred to as the ‘Randstad’ and the region. The ‘Randstad’ is the urban region that covers the four largest cities (the Dutch capital Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, and Utrecht), in these regions, lots of economic development is happening and these cities are also strongly interconnected with multiple mobility options. The region in focus is the Northern region, which covers the three provinces of Groningen, Friesland, and Drenthe which together have circa 1,7 million inhabitants (figure 1).



Figure 1: THE STUDY REGION

The Netherlands deals with an imbalance between the rural provinces and the ‘Randstad’ when it comes to transport investments (König, 2022b). Public transport is decentralized by law through ‘Wet Personenvervoer 2000’, therefore regional authorities are in charge of handling the public transport in their region to ensure a more fitting and flexible organization of mobility for the specific regions (de Jong et al., 2011). Together with a law change in 2021 where the infrastructure funds were changed to the mobility funds, the government aims at a more fitting and integral way of organizing mobility issues instead of only considering technical implementation of the solution (Wet Mobiliteitsfonds, 2021).

Nevertheless, low-density regions deal with other issues which make it difficult to make a fitting mobility system; a decrease in population, an aging population, and a decline in facilities (OV-Bureau Groningen Drenthe, 2022). Providing sufficient public transport in rural regions is something the Netherlands continues to see as a challenge (de Jong et al., 2011).

1.3 Structure of the Thesis

This first chapter introduced the problem concerning transport poverty in the Netherlands and addresses a gap in the literature concerning sustainability and transport poverty. The research design is visible in figure 2.

Chapter two will give contain an in-depth literature review on transport poverty, rural sustainable mobility, and the mobilities turn and give insight into the frameworks concerning problematization in policies.

The framework from Carol Bacchi concerning problematizations will be further explained in chapter three and how the framework is adjusted to fit this research. The three questions used in the analysis are Q1 what the problem is represented to be, Q2 what the argumentations in the representation of the problem are, and Q3 which gaps are present in the representation of the problem. Besides this, the chapter will give more insight into the two other main methods used in this research, document analysis, and semi-structured interviews.

Chapter four is the analysis and through Q1 and Q2, seven problems are

identified which are represented as the problems. These are discussed in this chapter. Besides that, Q3 reflects on the gaps found in the data, and with a mobilities perspective, and different light is shone on these gaps. The discussion in chapter five will discuss insight into the gaps and limitations of the problematizations of the studied topics and reflects on the complexities of everyday life and practices in planning policies. Some concluding remarks are given in chapter six with suggestions for professionals in the field and ideas for future research.

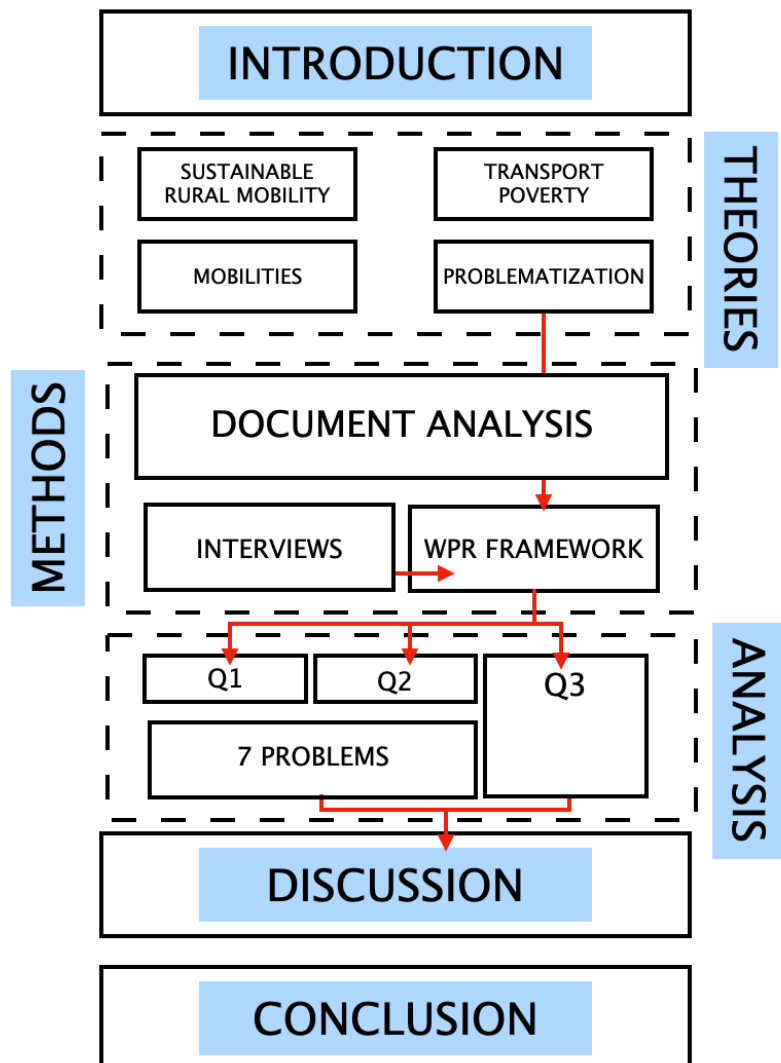


Figure 2: RESEARCH DESIGN

2 Theories and conceptual understanding

In the previous chapter, the challenge around transitioning towards sustainable mobility and transport poverty were discussed. This is a problem that governments are willing to solve, coming forward with ambitious strategies towards 2030, 2040, and 2050. These strategies have the intention to solve the problem and have a positive impact on people's life. Therefore, one can argue that it is important to understand what the problem is that should be solved and how this interrelates with other domains. This is an argument for why it is important to study problematizations as problems are considered the basis for strategies and therefore shape people's lives (Bacchi, 2012a, 2012b). To scope the problematization towards the topic relevant to this study, the focus will be on 'transport poverty', 'rural sustainable mobility', and the counter understanding on these topics 'the mobilities turn'.

2.1 Problematizations

Problematization in this research is used as critical analysis to see what the underlying assumptions and arguments are of what is considered a problem and how following on to this, certain practices are produced (Bacchi, 2015). The idea of this concept was presented by Foucault and according to him, a problematization:

“Does not mean the representation of a preexistent object nor the creation through discourse of an object that did not exist. It is the ensemble of discursive and nondiscursive practices that make something enter into the play of true and false and constitute it as an object of thought (whether in the form of moral reflection, scientific knowledge, political analysis, etc.)” (p. 257 Foucault 1988 in Webb, 2014)

What should be taken from this quote is that problematization is not only about understanding why certain actions are done the way they are, but how the repetitiveness of patterns and practices results in how things are organized the way they are. Foucault discusses also that problematizations arise where practices interact (Foucault, 1991b in Bacchi, 2012b), which can be understood by that issues do not only lie within one domain (such as transport) but are broader, and often also result from political, economic, or social processes (Webb, 2014). Using problematization in your analysis could help to find the origins of the problems which are otherwise maybe silenced in those policy documents because the way towards the 'desirable' future is highlighted. This analysis is strongly related to processes governments do and how they frame which challenges ask for a change in strategies (Bacchi, 2015). It is therefore a suitable approach for this research. Nevertheless, within problematizing multiple movements have their different focus areas, and because of the scope of the research Foucault-influenced poststructuralists as they have a focus on how the problem is framed and if there are no gaps or limitations within this problem (Bacchi, 2015).

“By contrast Foucault-influenced poststructural policy analysis examines how issues have been problematized in governmental practices in order to draw attention to possible gaps or silences in problematizations, and to the ways in which “subjects”, “objects” and “problems” are constituted within them. The objective is not to develop a “shared problematization” but to facilitate critical interrogation of existing governmental problematizations”
(p. 5,6 Bacchi, 2015)

As highlighted in the introduction, while the interrelationship with other domains is acknowledged, challenges within the mobility and transport sector are still strongly driven by technological solutions and efficiency. Looking critically at the problem allows for opportunities to address why a different approach is necessary and why moving to an understanding such as the mobilities paradigm is necessary. The current trend in policymaking is effectively respond to the problems, instead of understanding what the actual nature and uncertainties are within that problem (Colebatch, 2010 in Bacchi, 2015). A framework to work with problematizations is introduced later in this chapter.

2.2 Transport Poverty

Mobility is highly important for people’s everyday life as it provides accessibility to goods, services, and activities. How this is organized is strongly context-specific (Lucas et al., 2016). Regarding rural areas, the transport system always has been a concern (Borgato et al., 2021), and awareness of raising inequalities is something that scholars acknowledge for years. An interaction between transport disadvantage and social disadvantage interacts and can cause transport poverty regarding this disadvantage it is important to be aware that it is a multifaced challenge, it influences disadvantages in other domains, it is very dynamic and therefore can change over time and space (Lucas, 2012).

The definition of transport poverty in this research is based upon the definition of Lucas et al. (2016), where there is a distinction between transport poverty, accessibility poverty, transport poverty, and exposure to transport externalities. This new, more holistic definition has been built upon the different terminologies from other academic and policy literature. As the issue is broad, it is also highly important to approach it from multiple angles (Kampert et al., 2019). The affordability aspect within transport poverty relates to high travel costs, both for car ownership and public transport costs (Berg & Ihlström, 2019; Lucas et al., 2016; Mattioli, 2021; Pérez-Peña et al., 2021). The second dimension of transport poverty relates to the lack of transportation and mobility infrastructure, which also closely relates to the third dimension, accessibility, as essential services cannot be reached (Lucas et al., 2016; Mattioli, 2021; Pérez-Peña et al., 2021). Accessibility has a time dimension connected to it, which is not clearly defined in the literature. The last dimension within transport poverty relates to exposure to transport externalities. These include accidents, environmental accidents such as pollution, or the externalities because of building projects (Lucas et al., 2016). These dimensions together make the following understanding of transport poverty:

“An individual is transport poor if, in order to satisfy their daily basic activity needs, at least one of the following conditions apply.

- *There is no transport option available that is suited to the individual’s physical condition and capabilities.*
- *The existing transport options do not reach destinations where the individual can fulfill his/her daily activity needs, in order to maintain a reasonable quality of life.*
- *The necessary weekly amount spent on transport leaves the household with a residual income below the official poverty line.*
- *The individual needs to spend an excessive amount of time traveling, leading to time poverty or social isolation.*
- *The prevailing travel conditions are dangerous, unsafe, or unhealthy for the individual.”* (p. 356 in Lucas et al., 2016).

When reflecting on this definition, it becomes clear that the origin of the problem can be directed from multiple aspects. Therefore, studying the problematization of the issue is compatible to gain a deeper understanding of the problem and how the issues interact with each other, as it already comes forward that accessibility and availability are connected.

In the Netherlands, there has been an indicator developed regards transport poverty where a dimension of personal circumstances is added, such as health conditions or lack of understanding of the language used in the transport system (Kampert et al., 2019).

Transport poverty has a strong social aspect, as unavailable transport excludes people from daily activities (Litman, 2015 in Lucas et al., 2016), and in many papers, the focus suggests having this more social focus. The sustainability aspect is on the other hand lacking in this concept. This is also acknowledged by the research of Pérez-Peña et al. (2021) who address that only 26,69% of the works they study refer to the topic of sustainability and imply that there is a research need for connecting these topics. Yet the focus of these research concerning sustainability relates to the negative externalities individuals are affected by, not what it means for achieving sustainability objectives for a region, nor the reduction of emissions. In other words, the focus is more on the effects transport poverty has on the individual while there seems to be a gap in what the sustainability effects are for society in general. While there is a relationship between transport poverty and sustainability, poor infrastructure, which can also be considered an insufficient public transport system, leads to longer travel times, which leads to an increase in emissions (Pérez-Peña et al., 2021).

The issue illustrated earlier is that certain regions in the Netherlands do not have adequate access to public transport and are therefore more car-dependent (Borgato et al., 2021). This can be defined as *“as a situation in which access to modes alternative to the car and/or their viability are diminished, such that car use becomes essential to access services, opportunities and social networks that are instrumental to need satisfaction”* (Mattioli, 2016 in p.103

Mattioli, 2021). This is because public transport does not outperform the use of the car in many situations, this is also the case in the Netherlands (Verkerk & Oost, 2022). The high car dependency and underperforming public transport system seem to sustain each other and with sustainability in mind, this is a concern (Borgato et al., 2021). Here it becomes already clear that there is a relationship between car dependency patterns and the success of public transport. Why is this a problem, what other concerns are there and are certain underlying issues do not reflect when this problem is discussed in policy documents. The theoretical understanding of problematization can help to come to the essence of the problem during an analysis.

While the need for sustainable transitions and the issue of sustainability in regions where both challenges of car dependency and transport poverty are present in the literature, issues concerning achieving sustainability objectives is not further built upon in the literature. While having a sustainability focus is crucial in reducing the effects of climate change (Pérez-Peña et al., 2021). Moreover, the focus on transport and sustainability is mainly on urban areas due to their density (Kuttler, 2021; Isetti et al., 2020) as providing public transport in rural areas is often cost-inefficient and considered a challenge (de Jong et al., 2011). Providing sustainable mobility options in rural areas is a challenge as there is a difference in spatial context and individual needs (Poltimäe et al., 2022). One could wonder if in this day and time, shouldn't gain sustainability more attention. The following section will go more in-depth on how sustainability is operationalized in mobility nowadays.

2.3 Rural Sustainable Mobility

Not having sufficient transport opportunities has especially shown to be challenging for people in rural areas (McDonagh, 2006; Farrington & Farrington, 2005 in Berg & Ihlström, 2019). The need for sustainable mobility has been on the agenda since the *Our Common Future* report which discusses the sustainable future and the necessary developments (Holden et al., 2020).

For a definition of sustainable mobility, multiple definitions go around. Holden et al. (2020) argues for the following understanding: *“Despite this, we argue that any attempt to develop narratives of sustainable mobility must address the three imperatives of sustainable development: satisfying human needs, ensuring social justice, and respecting environmental limits”* (p.2), where the strategies within sustainable mobility can be divided in efficiency, alteration, and reduction. The efficiency strategy is about technological improvements which allow the environmental performance to improve. The alteration strategy implies changing transport patterns, mainly with a focus on modal shifts. The last strategy, reduction implies reducing motorized travel by traveling less. Notable is that for this strategy an exception is made for the ones whose transport needs are not met yet, which touches upon the earlier-mentioned issue of transport poverty (Holden et al., 2020).

How sustainable mobility, and mobility in general, differs strongly between urban and rural regions (Shibayama & Emberger, 2023). The rural regions have fewer transport opportunities compared to urban regions (Berg & Ihlström, 2019), because there are different spatial conditions and different socio-economic conditions which make it difficult for transport operators to provide an efficient transport system (de Jong et al., 2011; Vitale Brovarone & Cotella, 2020; Zijlstra et al., 2022 in Rongen et al., 2022), low usage make it very cost-inefficient to deliver public transport systems with a high cover ratio (Barreto et al., 2018). Therefore, rural areas rely more on private transport (Mounce et al., 2020; Poltimäe et al., 2022). In the current planning regime, this is referred to in the literature as a ‘wicked’ problem, because of the multifaced and complex challenges (Vitale Brovarone & Cotella, 2020). The origin of the fact that rural regions rely on private transport is that there are often long travel distances to facilities, low population density (Poltimäe et al., 2022) and there are demographic changes such as aging populations and a decrease in population (Berg & Ihlström, 2019; Poltimäe et al., 2022; Shibayama & Emberger, 2023) which compromises the livability of these areas. This leads to a downward spiral, clearly explained by Mounce et al. (2020)

“Essentially, the low demands for travel in rural areas make it economically unfeasible for transport operators to run the range of services that are necessary to satisfy the public transport users’ mobility needs; the rural transport supply does not meet the demand of people’s mobility needs. Services are then often pared back repeatedly as a result; at each stage the diminishing transport offer gives rise to a diminishing demand for travel by public transport” (p. 1 Mounce et al., 2020)

There seems to be an interrelation between basic services for people, the travel demand, and the travel options which are currently unbalanced. To come back to the sustainability aspect regarding this issue, high car dependency is from a sustainability perspective undesired as it is still believed that public transport is more sustainable than the use of private vehicles and also more socially just (Poltimäe et al., 2022). To ensure that everyone can be mobile, small-scale solutions are often provided so that at least everyone could use public transport services (Mounce et al., 2020).

Still, car dependency is high, as it is experienced that with longer travel distances (often the case in rural areas), the weakest point of public transport is the connections between multimodal travel (Rongen et al., 2022). The convenience, the lack of services, and the lack of properly functioning alternatives results in a ‘lock-in’ and, as Mounce et al., (2020) calls it a ‘rural travel mindset’ which leads to the persistent use of the car and *“a lack of awareness about or unwillingness to use public transport” (p. 4).*

It seems that the current way of looking at rural mobility is too one-sided, as it becomes clear that multiple facets come forward when talking about providing sufficient mobility in rural

areas. Again, the theoretical understanding of problematization can help to understand what the underlying problems are and where the focus needs to be in policy. Current policies and transport literature emphasize the physical ‘accessibility’ of regions and the fact that people have the opportunity to take public transport, in other words, the line is drawn if someone theoretically could take public transport. While the individuals’ every day and daily patterns seem to be left out of the equation (Poltimäe et al., 2022). Therefore, the next sections will give a counter perspective.

2.4 The Mobilities Turn

This paradigm of mobilities has become more prominent in social science and it is claimed to be a holistic way of looking at individuals’ mobility (Milbourne & Kitchen, 2014). It seems that many scholars who study mobilities have an urban focus, nevertheless, a mobilities perspective is as relevant for rural areas as it is for urban communities. The everyday life plays a central role in the mobilities paradigm as it consists of interconnected activities (Freudendal-Pedersen, 2022), and highlights that individuals organize their lives less rational than is understood in transport planning but that it is more influenced through meaning, and emotions and the relation with other elements and practices in life. Notable is the plural form of mobility when talking about the mobilities paradigm this is because *“Using the term “mobilities” instead of “mobility” emphasizes how different forms of movement, whether physical or virtual, are interconnected and produce and reproduce each other”* (p. 3 Freudendal-Pedersen, 2022).

How the mobilities paradigm differs from conventional transport planning is that it embraces the complexity of mobility (Sheller & Urry, 2016). As earlier mentioned, providing mobility in rural areas is considered a wicked problem due to the multifaced challenges which do not only lie within the transport domain but have a wider socio-economic context where the everyday life is intertwined. In other words, the mobilities paradigm acknowledges that an individual’s mobility is not just getting from A to B, but that mobility is broader than this, it is the movement of people, objects, and goods and not particularly attached to one place but can be promoted through different time and spaces because of technology, society and economic which shapes the everyday life (Oliva, 2010).

Some can argue that this sounds vague and untouchable as ‘everything’ seems connected, yet a flaw in conventional transport planning is that it isolated the transport system and focuses too much on efficiency (Freudendal-Pedersen, 2022; Milbourne & Kitchen, 2014), especially in rural areas where the demographic aspects and lack of service provision make it so difficult to make efficient transport systems (Bell & Osti, 2010; Camarero et al., 2016; Milbourne & Kitchen, 2014). Freudendal-Pedersen (2022) also highlights that looking at mobilities allows for change toward more sustainable mobility as there is a deeper understanding of which other practices and this interconnection is essential in planning and policy development to challenge climate change (Freudendal-Pedersen, 2022).

Another element important to address is that transport research focuses on changing and nudging behavior, while within the mobilities turn the focus relies more on changing practices. Behavior can be traced and therefore assumptions can be made about how people move. While the mobilities paradigm acknowledges that there are more meanings connected to the movement and that this practice is connected with other elements in everyday life and therefore could adjust, be produced, and reproduced. This is influenced by individual meanings, but also by political settings, culture, beliefs, etc. (Freudental-Pedersen, 2022). In other words, it focuses less on the rational aspect of moving, but more on how this connects with other societal aspects.

It is interesting to understand upon which other theories this mobilities paradigm is built: the complexity theory in social science, socio-technical transition theory, and social practice theory. The complexity theory addresses the importance of moving away from the prediction and provide in transport planning but acknowledges the complexities and interdependencies of multiple systems. The socio-technical transition theory addressed that there are multiple levels important in addressing the need for transition such as the current landscape, the regime, and which niches improve the current pathways. The social practice theory influences the mobilities paradigm as it emphasizes the importance of the everyday practices which people undertake and how these practices interrelate. (Sheller & Urry, 2016)

Moving forwards, this mobilities turn addresses to move away from sectoral thinking and move towards an approach in planning where there is a more holistic view of how life is organized through time and space, and which interchange there is with other sectors besides transport.

2.5 Theoretical framework

Summing up, the mobilities turn, transport poverty, and rural sustainable mobility all have different outlooks on working with problems. Transport poverty argues from the origin of the problem, while rural sustainable mobility has a more solution-based approach and the mobilities turn seems to have a take on both and embraces complexities of the problems. Problems and solutions often go hand-in-hand and according to Bacchi, (2012b), the solutions are strongly meaning-based, in other words, there are given an understanding of why the solution should work for what is supposedly the problem. Nevertheless, the issues which are discussed are important. Therefore, it is critically investigating what the actual problem is before coming up with solutions is crucial.

The framework of Carol Bacchi contains six questions (see table 1) that can be used to critically analyze policy documents. Hereafter referred to as the WPR framework.

Table 1: WHAT IS THE PROBLEM REPRESENTED TO BE - FRAMEWORK

| |
|--|
| Q1 What problem is represented in the policies (concerning transport poverty and sustainable mobility)? |
| Q2 Why is this considered a problem and how did this problem develop? |
| Q3 Did the problem change over time? |
| Q4 Where are the gaps related to this policy? Are there different sides to the problem not highlighted? |
| Q5 What effects does this problem have? (Discursive, subjectification, lived) |
| Q6 Where does the problem become visible? |

It is addressed by multiple scholars that the framework should be adjusted to the scope of the research and therefore the decision has been made to only select the questions in **bold**. Question 1 helps to understand what starting point of the analysis is (Bacchi & Goodwin, 2016), and which problems are addressed in the strategies concerning transport poverty and sustainable mobility. So which problems, within transport poverty and sustainable mobility are represented in the documents and by the interviewees. This question support answering the main research question as it gives insight into how the studied concepts are addressed in the different policy documents for the Northern regions. The goal of question 2 is to gain more understanding of why these problems are considered problems and what meanings are given to these problems.

Question 2 is looking at the arguments behind the problems, multiple relationships with certain topics were found through this analytical question. Here the relationship between the two topics was found as well, it shows that the origin of the problems is connected.

Question 4 focuses on the unknown side of the policy, on which topics haven't been focused or are addressed but not acted upon. This demands a critical review of the data (Bacchi & Goodwin, 2016), in this part of the research also the mobilities turn comes in useful to highlight the gaps in the policy. This question is the basis for answering the third research question as it addresses the need for another approach within transport planning. Therefore, the discussion highlights that policymakers should go further than only acknowledging the complexities and interrelations between the two topics but also should think about how this can be embraced within policy.

The reason to exclude question 3 is because of the time restrictions, this would demand more research where policy documents over multiple decades are analyzed. Question 5 is not used as it also fits less within the scope of the research, as it has a more individual approach towards the actual citizens (Bacchi & Goodwin, 2016), and the main source of data for this research

has been policy documents and from a policy perspective. This would be an interesting point of departure for the following research as it allows to include individuals experience. The decision to not include question 6 is because some of this is already shown in the problem formulation, nevertheless, for future research this would be interesting to see how the problem becomes more visible in other sectors and domains.

2.6 The Research and it's Produced Knowledge

Interpretive problems are the starting point of this research because the understanding is that finding solutions is something professionals tend to do easily. These solutions should fit the problem and therefore it is very important to gain an understanding of how problems developed and how to approach them (Rabinow, 2011).

The main data source in this research are policy documents, they have a strong problem-solving approach and these strategies for problem-solving are influenced by the perspective of individuals and groups of people. The researcher is aware that this can influence the produced knowledge. Besides the researcher is also aware of her position within the research and the strongly interpretive and reflexive stance she takes within the research which affects the results (Bacchi, 2012a, 2012b). Therefore, is it not assumed that the conclusions of this research are the only existing truths as they are influenced by multiple perspectives and personal views on reality (van Thiel, 2014).

This does not mean that the conclusions of this research are untruth, they are 'a' truth. Also, understanding the full truth is not the goal of the research because this is complex due to all the uncertainties and influences of all practices evolving in society (Sheller & Urry, 2016).

3 Methodology

This chapter will give insight and argue for the different methods and data sources used in this research. The main research question is *“How are the need for rural sustainable mobility in and the issue of transport poverty problematized in policy for the Northern part of the Netherlands?”*. This main question is followed by two supporting questions. The following table will give insight into which data sources and methods are used for answering the research questions.

Table 2: RESEARCH QUESTIONS AND DATA SOURCES

| Research Questions | Data sources and methods |
|---|--|
| <i>How are the need for rural sustainable mobility in and the issue of transport poverty problematized in policy for the Northern part of the Netherlands?</i> | I. Literature research II. Policy document analysis III. WPR framework IV. Semi-structured interviews with professionals V. Newspapers |
| <i>Which similarities in argumentations of the problem can be found between these two topics?</i> | I. Policy document analysis II. WPR framework III. Semi-structured interviews with professionals |
| <i>Which opportunities can be addressed to move towards a more mobility policy?</i> | I. Literature research II. Policy document analysis III. WPR framework IV. Semi-structured interviews with professionals |

3.1 Methods

The following sections contain the different methods used for this research. Besides the argumentation for these methods in this research, also challenges stumbled upon are discussed.

3.1.1 Literature Research

The standpoint taken in this research when it comes to finding literature is that information can be found in all different kinds of data sources. For this research, academic literature, grey literature, and other resources have been used to develop a broad understanding of the problem. This is because in the current day and age we are living in, many things evolve around documents, and these are highly important for the organization of our society (Asdal &

Reinertsen, 2022c). Besides that, the focus of this research is also to understand how problematizations work through in policy documents and in their way shape the lives of individuals (Bacchi, 2012a). Also, it is argued that it is important to involve documents in the study because it makes people act upon them (Asdal & Reinertsen, 2022b). Not only academic literature but also newspapers. These can bring a topic to the attention of politicians or researchers.

In this research academic literature is used to develop a broad understanding of the concepts used for this research, also it has been the foundation for the analytical framework used in this research. Newspapers have been used to understand the problem in the social setting and besides that, reading about the problem of transport poverty resulted that me, the researcher, getting informed and motivated about the topic. Besides that, political debates and policy documents have been used in this study, more on this will be discussed in the next section.

The challenges stumbled upon when it comes to literature research were about finding academic literature which fit in the scope of the research, meaning emphasizing Northern Europe and rural areas.

3.1.2 Document Analysis

The understanding of how to look at documents has been strongly inspired by Asdal & Reinersten (2022) as they developed a broad and practice-oriented method for document analysis where especially within their framework looking at documents as tools and issues relevant to this research.

Looking at documents as issues helps to understand how an issue is established, and shaped and what are the competing issues. When exploring documents in this matter, it is important to look at what context shapes the documents the way they are, as documents can never be completely neutral. For this research, it was therefore mainly important on which level of government the document was developed. Looking at documents as issues helps to understand how certain agendas will be set. Looking at documents as tools can be understood as that they help society and actors within society to get things done. (Asdal & Reinertsen, 2022a)

The documents studied for this research are visible in the following table. They are active on multiple levels of society, national and regional.

Table 3: ANALYZED DOCUMENTS

| Document | Date & governmental focus |
|---|---|
| Debates in parliament | Circa 2018-2022, National |
| Mobiliteitsvisie 2050 Hoofdlijnennotitie | Ministerie IenW, 2023, National |
| Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV | Ministerie IenW, 2021, National |
| Ontwikkelagenda & visie op openbaar vervoer Noord-Nederland | OV-Bureau Groningen Drenthe, 2022, Regional – Northern Netherlands |
| Mobiliteitsprogramma 2021-2030 | Provincie Drenthe, 2020, Regional – Province of Drenthe |
| Regionaal Mobiliteitsplan Drenthe 1.0 | Provincie Drenthe, 2021, Regional – Province of Drenthe |
| Regionaal Mobiliteitsprogramma Fryslân 1.0 | Provincie Fryslân, 2022, Regional – Province of Friesland |
| Ferfiersearmoed Yn Fryslân | De Matos Fernanded et al., 2022, Regional – Province of Friesland |
| Programma Mobiliteit Provincie Groningen | Provincie Groningen, 2022a, Regional – Province of Groningen |
| Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Provincie Groningen 2022-2027 | Provincie Groningen, 2022b, Regional – Province of Groningen |

During the document analysis, it becomes clear that certain documents are more frequently used than others. For this research, the **bold** documents were considered most important, as they operated on the regional scale and gave more specific insight into the problems. This is aligning with what was mentioned earlier, that looking at the context of the document is also important. It also became clear that policy documents operating on the national level were considered less useful as they were too generalizing and when many different topics should be included in a dense document like those all issues only get a small section where they are discussed.

To organize the information from the documents, a coding system has been used. Some of the codes have been established in advance of going through the data, while other codes made more sense going while the research continued. This means that the data has been read and organized multiple times. In this way, the researcher has had a good overview of the data.

The used codes are visible in the following table.

Table 4: CODES

| What is the problem | |
|--------------------------------------|--|
| Argumentations of the problem | |
| Gaps in the problem | |
| Rural Mobility | Chain mobility, cover ratio, mobility hubs, occupancy |
| Sustainable mobility | Alteration, efficiency, reduction motorization |
| Transport poverty | Accessibility, affordability, excessive travel time, externalities |
| Mobilities turn | |

The codes concerning ‘what is the problem’, ‘argumentations of the problem’, and ‘gaps in the problem’ come from the framework of (Bacchi, 2012a), which will discuss more in section [3.1.4] and the role of these questions was mainly to help the researcher think how the problematization works throughout the policy document. Yet, they were also included in the code system as some policy documents addressed certain problems very clearly or as reminders for certain statements in the policy documents.

The codes concerning sustainable mobility and transport poverty come directly from the academic literature which are discussed in chapter two.

The codes concerning rural sustainable mobility were detracted from the data from the policy documents and the interviews. These include the strategies on how transport and mobility are organized in rural regions and which things are considered important. Chain mobility is about the total trip from home to destination with all different modalities included for this trip (Provincie Drenthe, 2020; Provincie Fryslân, 2022; Provincie Groningen, 2022b), the cover ratio is about the fact that the public transport coverage the region in a way that is desirable (OV-Bureau Groningen Drenthe, 2022; Provincie Drenthe, 2021; Provincie Fryslân, 2022; Provincie Groningen, 2022b). When talking about mobility hubs, the understanding is that these are nodes in the region where different modalities come together and they also fulfill important social economical functions as there are different amenities available as well (OV-Bureau Groningen Drenthe, 2022; Provincie Groningen, 2022b), and occupancy is something that came forward mainly from the interviews but was also mentioned in the documents which are about the number of people who are taking public transport (Interviewees OV-bureau Groningen Drenthe; Interviewee Arriva).

The mobilities turn code is something that has been established in the end phase of the research and interrelates strongly with the 'gaps in the problem' as this shines a different light on conventional transport planning. This code was there to highlight where a holistic approach was already tried to be made in the policy documents or where the complexity of daily society was acknowledged.

Organizing data helped to eventually analyze the data. The data from the interviews was developed alongside the same codes. The organization of the data was a challenging process as there was a lot of data available and it is difficult to stay on top without losing track. Besides that, it was a very time-consuming process to ensure that it was done thoroughly (Mason, 2002).

3.1.3 Semi-Structured Interviews

For this research, two methods have been used to collect data as the use of multiple methods gives an extra dimension to the research. It can help the researcher to look at the research from a different angle and it contributes to triangulation to see if the data collected from the policy documents corresponds with the information the interviewees give (Mason, 2002). Besides this, as problematization has played a strong role in this research, doing semi-structured qualitative interviews helped to understand a different side of the policy documents. The documents show strongly where the focus is within policy, however, as stated by Bacchi (2012a) it is also important to understand what is underlying the problem. In other words, what is not addressed. The interviews helped to gain a deeper understanding of this as they allow for asking follow-up questions and gaining professional reflections. Also, interviews are a flexible and inspiring way to collect data (van Thiel, 2014). The interviews were with the permission of the participants reordered. Afterward, they were transcribed with the program Descript and with the tool NVivo organized and coded. Two interviews were held in person and the other interviews were held online.

The interview guide can be found in Appendix 1. As the interview has a strong explorative character, the questions are open, and the researcher was interested in gaining a better understanding of the topic. Yet, the WPR approach (Bacchi & Goodwin, 2016) has given some guidance in developing the semi-structured interview guide.

Selecting the interview participants was not a difficult task. The strategy was to reach out to the contact details for each province and ask for someone working with the topics of 'rural mobility', this was an important aspect because of the scope of the research. The participants approached all worked within the transport and mobility domain and because of primary research, it became clear that also transport poverty was a topic that was organized and taken into consideration within this domain. The participants from OV-bureau Groningen Drenthe

and Arriva were found by using the network of the other interviewees as they are all working together on similar topics.

Table 5: PARTICIPANTS INTERVIEWS

| Organization | Function |
|------------------------------------|---|
| Province of Groningen | Program Director Public Mobility |
| Province of Friesland | Spatial Planner |
| Province of Drenthe | Program and project manager Traffic & Transportation |
| Operator Arriva | Development manager Arriva |
| OV bureau Groningen Drenthe | Traffic engineer Policy advisor Sustainability and energy transition |

The provinces are the concession holders concerning public transport, which means that they set requirements for public transport in their region (Rijksoverheid, n.d.). The company which fulfills best to these requirements is allowed to operate it for a set amount of time. Arriva is one of these companies that operates the public transport network. For the Provinces of Groningen and Drenthe is this done by OV bureau Groningen Drenthe. In future research also other bus and train operators could be included in the research. This is also the case for local governments to gain a better understanding of place-based implementations against transport poverty. Also, local governments are closely connected to the social domain which has more insight into which people deal with disadvantages and why. Due to time restraints and the scope of the research, the decisions have been made to not include this for now.

3.1.4 Data Analysis

The adjusted framework for analyzing the data is visualized below.

Table 6: ADJUSTED WPR FRAMEWORK

| | Transport Poverty | Rural Sustainable mobility |
|---|--|--|
| What problem is represented in the policies concerning transport poverty and sustainable mobility? | Accessibility, affordability, excessive travel | Chain mobility, cover ratio, mobility hubs, occupancy, alteration, |
| Why is this considered a problem and how did this problem develop? | time, externalities | efficiency, reduction motorization |
| Where are the gaps still related to this policy? Are there different sides to the problem not highlighted? | The understanding of the mobilities turn | |

After coding the data and organizing it in the two concepts of 'transport poverty' and 'rural sustainable mobility' a total of seven represented problems came forward which are all discussed in the following chapter, including the argumentations behind the problem. The decision has been made to not make a division between these two topics as it turned out that both topics dealt with similar issues, which contributed to the idea that there is a connection between these two topics. Not necessarily within their solution, but more in the origin of the problem. Through the data analysis, it became clear that the gaps in the policy related strongly with the argumentations of the mobilities turn. Here the abductive approach of the researcher also comes forward therefore an explanation was looked for in the literature. Therefore, this reflection is not divided into transport poverty and rural sustainable mobility as there is a need for a more holistic approach where complexities and interactions between different domains are acknowledged.

3.2 Scope of Research

There are multiple reasons why the decision was made to scope the study object for the Northern Provinces. I grew up in the Northern Provinces and therefore I have an intrinsic motivation and curiosity for developments in this region. People living in these regions are honest and straightforward, the region exists of beautiful nature, and over the years the region has dealt with issues around the energy transition and being disconnected from the 'Randstad'. Therefore, I think it is important to bring this region to the attention of researchers, politicians, and professionals. Moreover, there seems to be a societal need for increased attention to the development and the issues which are present in the Northern part of the Netherlands (König, 2022a, 2022b; Schreuder, 2023). Also, the Northern Provinces have cross-border collaboration, both in organizations and policy documents, when it comes to mobility and therefore choosing a specific case would be less logical.

It is a returning discussion, 'what is sustainability?' and where does one draw the line when talking about sustainability? The decision has been made to take the stance on sustainability through the narratives on sustainable mobility from Holden et al., (2020) as these ensure a broad perspective but still allow the research to focus on the mobility of individuals and not the material sustainability such as the production and recycling. Nevertheless, where necessary also these aspects are addressed in the analysis.

The decision is made to focus on rural areas in combination with transport poverty as rural areas are underrepresented in academic literature (Isetti et al., 2020) and because rural areas are strongly car dependent and therefore the link with sustainable mobility was an important element in the research.

3.3 Reliability and Validity

To make research reliable, two elements are important: accuracy and consistency. Accuracy refers to how the data is gathered and eventually analyzed, and consistency refers to the possibility to repeat the research and it could lead to similar results (van Thiel, 2014).

The accuracy is guaranteed as much as possible by developing an interview guide which is the same for all participants. Besides that, all policy documents were coded throughout the same coding system and the same questions were asked to organize the data in the WPR framework.

Consistency is especially in social science more difficult (van Thiel, 2014) as there are more contextual factors present. Nevertheless, the different research phases were documented as clearly as possible and described in this chapter. In future research, the sample of participants could be increased to ensure that the answers are consistent in different situations. Yet, the respondents gave similar answers also in this research. Also, the data gathered from the different documents also overlapped a lot.

The second aspect discussed in this section is the validity of the research, and to what extent was the role of the researcher coherent throughout the research. An important aspect to address here is that the researcher took an abductive approach towards the problem statement, data collection, and also when concluding remarks were made. Abductive reasoning is understood in this research as the constant interaction between data and theory. To ensure that the methods used are valid for the research, inspiration is taken from the WPR framework, which is a framework that has been used a studied multiple times (van Thiel, 2014). Another aspect to ensure reliability and validity was to stay in close contact with a supervisor and discuss elements of the research critically.

A last element to ensure the reliability and validity of the research is the use of triangulation, this implies that multiple methods are used in the data collection (van Thiel, 2014), this is done through both semi-structured interviews and a policy document analysis.

4 Analysis

The following chapter is the analysis of the collected data for the research. As discussed in the methods chapter, the data is analyzed along three questions: what problem is represented in the policy, what are the underlying arguments in the representation of the problem and what are the limitations and gaps in the representation of the problem? Questions one and two detracted seven categories of problems. These will be discussed in the first section of this chapter. The second part of the chapter contains a more reflective approach towards the data where the understanding of the mobilities paradigm is used to shine a different light upon the collected data.

4.1 What is the Problem Presented in the Policy?

The goal of this question is to understand what problems are presented in the policy concerning transport poverty and rural sustainable mobility. The elements from both concepts are visualized below and all these elements came forward in the data collected for this research and were addressed as important or as strategies in the policy documents.

Table 7: ELEMENTS OF TRANSPORT POVERTY AND RURAL SUSTAINABLE MOBILITY

| TRANSPORT POVERTY | RURAL SUSTAINABLE MOBILITY |
|--------------------------|-----------------------------------|
| ACCESSIBILITY | ALTERATION |
| AFFORDABILITY | EFFICIENCY |
| AVAILABILITY | REDUCTION MOTORIZATION |
| TRAVEL TIME | FOCUS ON IMPROVING CHAIN MOBILITY |
| EXTERNALITIES | COVER RATIO |
| | DEVELOPMENT OF MOBILITY HUBS |
| | TRANSPORT OCCUPANCY |

The different issues were lack of a intricacy in the public transport network (Provincie Drenthe, 2021); Interviewee Arriva; Interviewees OV-bureau Groningen Drenthe), distribution of facilities (De Matos Fernanded et al., 2022; Ministerie IenW, 2023; OV-Bureau Groningen Drenthe, 2022; Provincie Drenthe, 2020, 2021; Provincie Fryslân, 2022; Provincie Groningen, 2022a), long distances (Provincie Drenthe, 2021; Provincie Fryslân, 2022), lack of equity in mobility system (De Matos Fernanded et al., 2022; Provincie Drenthe, 2020; Provincie Groningen, 2022a), the car as the most dominant mode of transport (Ministerie IenW, 2023; Provincie Fryslân, 2022; Provincie Groningen, 2022a; Interviewee Arriva; Interviewee Province of Drenthe; Interviewee Province of Groningen), affordability (Interviewee Arriva; Interviewee Province of Friesland; Interviewee Province of Groningen; Ministerie IenW, 2023; OV-Bureau Groningen Drenthe, 2022), negative externalities (Ministerie IenW, 2021), humans being creatures of habits (Provincie Drenthe, 2020), transport emissions (De Matos Fernanded et al., 2022; Provincie Drenthe, 2020, 2021; Provincie Fryslân, 2022; Provincie Groningen, 2022a), uncertainties in the transition (OV-Bureau Groningen Drenthe, 2022; Provincie

Fryslân, 2022), and the friction between availability and affordability from a governance perspective. These can be brought back into seven categories (section 4.1.1 – section 4.1.7).

Before the analysis will go more in-depth, it is remarkable that the actual concept of transport poverty is only mentioned in a small number of policy documents, there seems to be a fluctuating way of using different terms for addressing the issue of transport poverty and the need for rural sustainable mobility such as ‘collective transport’, ‘broad welfare’, ‘broad mobility’, ‘carefree mobility’, ‘public mobility’, ‘smart and green mobility’ (in the same order in Dutch *collectief vervoer, brede welvaart, brede mobiliteit, zorgeloze mobiliteit, publieke mobiliteit, slimme en groene mobiliteit*). Where especially carefree mobility seems to address this holistic description of both transport poverty and sustainable mobility, also it is not the problem that is mentioned in these concepts but more the visions the governments want to work towards. There is a strong need to make the mobility system inclusive and equal for everyone (Provincie Groningen, 2022a) and both for the region Groningen and Drenthe this is addressed as carefree mobility (*zorgeloze mobiliteit* in Dutch). A statement that addresses clearly what is meant by this is written below:

“By carefree mobility, we mean no emissions, excellent accessibility, accessible to young and old, rich, and poor, disabled, and able bodies. Carefree mobility also means affordable, safe, comfortable, easy, and healthy travel to smart, sustainable, compact cities with an optimal circulation of people and goods. And towards beautiful, livable, and well-connected areas and villages where mobility is the link between living, working and leisure”
(p. 5 Provincie Groningen 2022a, translated by author)

This statement illustrates a desirable future and does not address the problem. The issues highlighted earlier will be discussed in the following sections. There is a definite interrelation between some of the issues. These together with the argumentations, will also be discussed in the following sections.

4.1.1 The Lack of Intricacy of the Public Transport Network

In the data, it is acknowledged that compared to the *Randstad* the development of a highly intricacy public transport network is difficult (Provincie Drenthe, 2021), also in the urban regions (the city of Groningen, Assen, and Leeuwarden) of the Northern part of the Netherlands this is considered difficult (Interviewee Province of Drenthe). Also, there are only several bus lines in the region that are highly occupied (Interviewees OV-Bureau Groningen Drenthe). The argumentation behind this is twofold a) there are low population densities (Provincie Drenthe, 2020, 2021; Provincie Fryslân, 2022) and therefore a relatively lower transport demand (Ministerie IenW, 2021) and b) people are used to using their car, as public transport is supposedly not convenient enough as the total chain of modes of transport has not been sufficient in providing desirable travel times (OV-Bureau Groningen Drenthe, 2022; Provincie Drenthe, 2020, 2021; Provincie Fryslân, 2022; Provincie Groningen, 2022a, 2022b).

This is a definite strategy that comes forward in the current policy documents to improve this for the regions. Yet, the fact that this was missing has resulted in a negative spiral; public transport is not a convenient option, therefore people take the car, which results in the fact that developing a convenient system is not affordable and therefore this region has a low-density network. The focus on developing this chain mobility is important as it is acknowledged in the data that *“The success [of a trip] is often determined by the weakest connection and this is often the change between different modes”* (p. 11 Provincie Drenthe 2020, translated by author). As the Netherlands has spatial differences and is organized in a way that there are national frameworks for mobility and accessibility which must be adjusted for each region (Ministerie IenW, 2023). Also, within these regions, there are spatial differences which makes developing convenient mobility systems challenging.

The influence this has on transport poverty is alleged that people who do not have ownership of a car have excessive travel times. Besides this, from a sustainability stance, it is understood that public transport, next to walking and cycling, is the most sustainable option. If the car usage of conventional cars stays up, this has a negative influence on CO₂ emissions and will jeopardize the living environment.

4.1.2 Distribution of Facilities and Long Travel Distances

The Northern regions all deal with longer travel distances to facilities and services compared to urban regions (De Matos Fernanded et al., 2022; Ministerie IenW, 2023; OV-Bureau Groningen Drenthe, 2022; Provincie Drenthe, 2020; Provincie Fryslân, 2022; Provincie Groningen, 2022a). *“Most of the province of Groningen consists of rural areas where distances to amenities and work are generally longer”* (p. 11 Provincie Groningen 2022a, translated by author), this is also acknowledged in all data. This relates to the issue addressed in the previous section that it is therefore considered more reasonable to use a car to reach the facilities. Over time, due to a decrease in population in the rural regions, facilities organized themselves more in clusters or urban areas to work more efficiently and become more beneficial (Ministerie IenW, 2023; Provincie Drenthe, 2020).

Remarkable is another element that comes forward from the data. Technological developments allow individuals to travel faster and further, therefore can travel more distance within the same time (Provincie Groningen, 2022a). Even though this is a great development, some facilities work more efficiently when clustered. Policymakers should not underestimate the fact that some people lack access or finances to make use of these fast technological developments (Interviewee Province of Drenthe; Interviewee Province of Friesland) such as buying an electric vehicle. What does this mean if the ambition is to give everyone equal access to these opportunities? With the sustainability perspective in consideration, it is stated in all policy documents that due to national and international agreements, these new transport options will eventually all be free of emissions.

4.1.3 Lack of Equity in the Mobility System

As earlier mentioned, the Dutch government developed together with multiple knowledge institutes an indicator to gain insight into which regions and people have possible changes to be transport poor (Kampert et al., 2019). Besides this, the actual problem of transport poverty does not come forward frequently in the policy documents. Other concepts such as the earlier mentioned ‘collective transport’, ‘broad welfare’, ‘broad mobility’, ‘carefree mobility’, ‘public mobility’, ‘smart and green mobility’ do have the intention to tackle similar issues related to transport poverty. Again, these concepts describe the goal that the policies should reach for, not the described problem.

The fact that there are certain groups of people who are supposedly transport poor are the regions aware of. Until now, only the Province of Friesland has used the indicator to gain insight into which inhabitants living in certain regions have changed to be transport poor. From this research it comes forward that transport poverty is an issue that is interrelated to multiple issues (De Matos Fernanded et al., 2022), this aligns with research results from multiple other research. The fact that regions are dealing with transport poverty is also acknowledged by the professionals interviewed for this research. *“It [transport poverty] is region specific. It is very spread throughout the whole province of Friesland and therefore it can have multiple reasons what the source is of transport poverty”* (Interviewee Province of Friesland). Another aspect that is confirmed by the interviewee and addressed as a problem in the policy documents is that providing convenient mobility is challenging as every region deals with context-related aspects and this makes it a complex issue.

Argumentations supporting this problem relate strongly to the other problems addressed in this analysis. These interrelations also show the complexity of the problem. The need and ambition to develop an equity mobility system are emphasized strongly in the policy documents *“We make mobility easy, affordable and accessible for everyone”* (p. 6 Provincie Groningen 2022a, translated by author), *“With accessible mobility, we aim at a mobility system where everyone is welcome and comfortable and therefore can travel purposely, utilitarian of for leisure”* (p. 28 Provincie Fryslân 2022, translated by author), *“We want to ensure that all essential facilities are accessible for everyone within the framework of a safe, healthy and clean living environment”* (p. 38 Ministerie IenW 2023, translated by author), *“Everyone should be able to join”* (p. 67 OV-Bureau Groningen Drenthe 2022, translated by author). It is addressed that individuals who have higher chances to become transport poor are often people without a driving license, low income, unemployed, elderly, disabled (Provincie Fryslân, 2022), or have a migration background (De Matos Fernanded et al., 2022).

4.1.4 The car as the Dominant Mode of Transport

This next section is having some complex aspects. The title of this section could be interpreted that the car being the villain in the story towards inclusive and sustainable mobility systems, especially because it has been addressed in other problems as well. Yet, this is not what is intended with this section. The importance of the car is also highly emphasized by both the data from the policy documents and from the interviews with professionals. Nevertheless, *“For individuals who cannot drive or afford a car, taking part in society is experienced difficult sometimes”* (p. 11 Provincie Drenthe 2020, translated by author) is not something that comes out of nowhere and is a serious reflection of reality. There is a strong car dependency in these Northern regions (De Matos Fernanded et al., 2022; Ministerie IenW, 2023; Provincie Drenthe, 2020; Provincie Fryslân, 2022; Provincie Groningen, 2022a). Mainly for the suburban and rural areas. In the cities, ownership of a car is less and less important (Provincie Fryslân, 2022).

“Research shows that there are large differences between the accessibility of basic facilities and jobs. In cities there is high accessibility but outside, the edges of the city, suburbia, and the rural areas, is this accessibility towards facilities and jobs only available with the ownership of a car” (p. 31 Ministerie IenW 2023, translated by author).

When understanding the previous statements, it is from a transport poverty perspective not particularly the car which is the barrier, but it is the fact that the use of the car makes it much more convenient for reaching facilities and jobs which in its way supports the issue from the previous sections.

It is eventually the aim to enable everyone to travel freely throughout the region *“If we organize this well, you can get around Groningen without owning your vehicle. By also keeping public mobility affordable, we promote inclusivity and equity”* (p. 62 Provincie Groningen 2022a, translated by author). Nevertheless, the car is acknowledged as an important mode of transport (Ministerie IenW, 2023; Provincie Drenthe, 2021; Provincie Fryslân, 2022; Provincie Groningen, 2022a), so this seems to contradict. Yes, it is possible to get around without a car, yet using a car is more convenient. From a sustainability perspective, it comes back to the understanding that public transport is more sustainable than conventional car use. Nevertheless, from the policy documents, the understanding is that eventually, all cars will be emission-free. Until now, the finances to buy an electric vehicle are not available for everyone.

“Essential [the car]. We have quite a high amount of car ownership and a very low cover ratio concerning public transport. The distances are too far for the bike and then the only alternative is the car. And difficult is that the budget to buy a zero-emission vehicle is often missing” (Interviewee Province of Drenthe)

4.1.5 Affordability and it's Friction with Availability

A problem that is less present in the policy documents yet addressed by the interviewees is the friction between providing (sustainable) mobility options in low-populated areas. *“Can you call that sustainable [unoccupied busses]? You want the buses to be electric but let them drive around empty is also not something we want. How this is organized legally is then the challenge”* (Interviewee 1, OV-bureau Groningen Drenthe). What is addressed here is that according to the law for passenger transport (*Wet personenvervoer 2000* in Dutch) everyone should have access to public transport which works according to a schedule. In low-density areas, this results in busses that have most of the day a low number of passengers and this is conflicting with the affordability of these lines, a high occupation is what makes public transport such a sustainable mode of transport (Interviewees OV-bureau Groningen Drenthe; Interviewee Arriva; Interviewee Province of Drenthe).

An example from the policies in the province of Groningen is the development of the *hubtaxi* which allows a service to bring people from their front door to a mobility hub or to a certain extent to the location they need to be for the public transport rate (Provincie Groningen, 2022a; Interviewee Province of Groningen). This can be done with electric vehicles but the friction here is that it should only be used by people who require this service, otherwise, a larger vehicle would be more affordable (Interviewee Province of Groningen).

The constant battle between affordability, from the concession holder, availability for the (potential) user, and to a certain extent also sustainability seems to be a challenge. To elaborate on the element of potential users, distracted from the data it seems that the program of requirements gives a strong lead to how the public transport is organized. Some more flexibility in this is desirable (Interviewee Province of Friesland; Interviewee Arriva). One could say that there is here a complex balance between the physical availability of public transport and the actual users.

4.1.6 Transport Emissions and Other Externalities

As the transport and mobility sector is responsible for circa one-third of the CO₂ emissions, is this considered a problem and there are also other polluting emissions coming from motorized vehicles. The problem represented why there is a need for sustainable mobility is very clear from the policy documents. The CO₂ emissions should be brought down (Interviewees OV-bureau Groningen Drenthe; Interviewee Province of Friesland; Interviewee Province of Groningen; Interviewee Province of Drenthe; Interviewee Arriva) and these externalities coming from transport should be reduced (Provincie Fryslân, 2022) and this can be done through sustainable mobility (Provincie Drenthe, 2021). *“Sustainability is with us aligned to free of emissions, and of course, sustainability is broader than this, but this is what we are currently working with”* (Interviewee 2, OV-bureau Groningen Drenthe). What these interviewee addresses are a returning discussion when talking about ‘what is sustainable’, yet

how the problem is represented in the policy documents and confirmed by the interviewees is that there are agreements made on the European level which should be followed.

Yet, as seen in the data, more externalities come from transport. One which is strongly emphasized is safety in all modes of transport and all parts of the chain mobility (Ministerie IenW, 2021; Provincie Drenthe, 2020; Provincie Fryslân, 2022; Provincie Groningen, 2022a, 2022b) *“All measures have one goal in mind: safety first. Whereas in recent years the emphasis has mainly been on physical road safety, from now on, more attention will be paid to social safety”* (p. 8 Provincie Drenthe 2020, translated by author). This strongly relates to the fact that mobility should be accessible for everyone and that the externalities should be as low as possible which is considered one of the elements in transport poverty.

4.1.7 Uncertainties

This last category of the problem is something that touches upon all the large issues professionals have to deal with in society nowadays. The complexity and uncertainties of the transitions we as a society are in

“We are preparing our mobility policy as best we can for upcoming developments. Of course, we do not yet know what our world will look like in 2050. The uncertainties are great, technically, geopolitically, and economically. It is also uncertain if and how fast we can embrace new forms of (sustainable) mobility” (p. 6 Provincie Fryslân 2022, translated by author)

Another complexity is that especially mobility in rural regions is considered highly complex (Ministerie IenW, 2023). The argumentation why it is so complex is, besides the argumentation and problems mentioned above, also shows some ambiguities in the data. On the one hand, it is mentioned that individuals are used to their habits. While on the other hand, it is addressed that mobility depends on multiple daily changing elements (Provincie Drenthe, 2020).

4.1.8 Reflection on Analyzed Problems

From the data, it seems that the problems are strongly interrelated to each other.

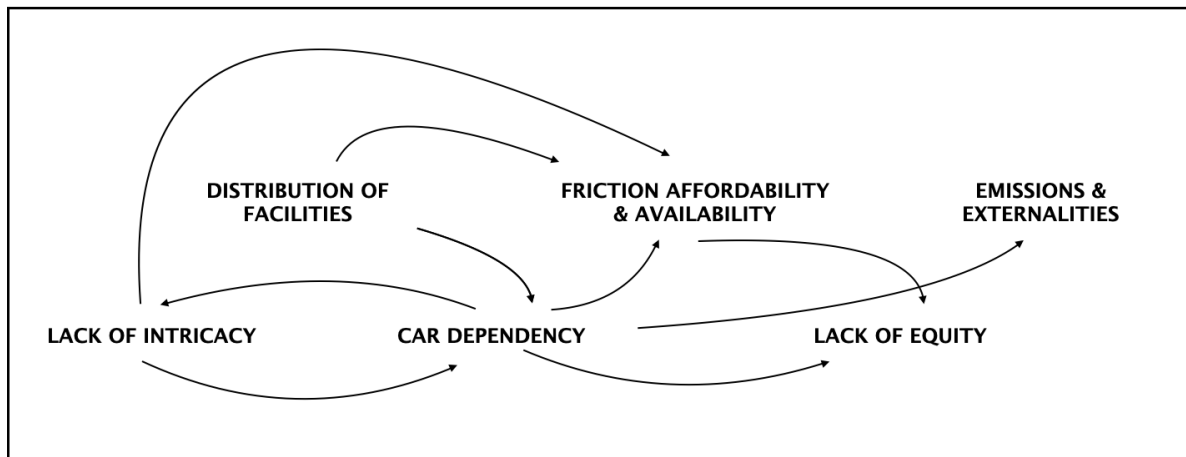


Figure 3: INTERRELATIONS PROBLEMATIZATION IN POLICIES

These interrelations are not strongly proven, yet it helps to summarize and gain a deeper understanding of the problem represented in the policies. Especially how the problems affect each other. Many problems seem to revolve around the car dependencies of these regions when it comes to transport poverty and sustainable mobility. A lack of intricacy in the public transport network results in a higher car dependency, which vice versa also influences the public transport network. The lack of intricacy also comes back in the friction of affordability and availability. The car dependency comes back to a lack of equity in the mobility system, and the friction and will in its status continue to emit CO₂. The distribution of facilities also supports car dependency and the friction of affordability and availability.

This is a simple representation of reality, nevertheless, it gives an overview of what needs to be dealt with in the strategies for mobility in the Northern part of the Netherlands. It should be said that when looking at the concepts of transport poverty and rural sustainable mobility (see table 7) are all coming forward in the policy documents. This shows a certain awareness and knowledge when it comes to the problem.

Besides this, it is remarkable that the analysis demanded high reflexivity of the researcher as the problems lied sometimes behind the actual strategies developed. In other words, the policy had a highly solution-based approach which is recognizable in transport planning (Bacchi, 2012b) Even though the complexities of life and individual mobilities are acknowledged, it seems that certain aspects are not enough represented in the policies. The next section will emphasize more on this.

4.2 The Limitations and Gaps in the Representation of the Problem

This section focuses on the limitations of the representation or things that are briefly mentioned but what is unclear from the data is how the governments are dealing with this part of the problem. The gaps which come forward are the need for behavior change (Ministerie IenW, 2023; Provincie Drenthe, 2021; Provincie Fryslân, 2022), the need for a holistic approach (Interviewee Arriva; Interviewee Province of Friesland; Ministerie IenW, 2023), personal experience of transport poverty (Interviewee Province of Friesland; Provincie Fryslân, 2022).

Referring back to the mobilities paradigm discussed earlier, individuals' mobility is more than efficient movements between locations A and B, it is about how technology, society, and economic circumstances shape people's everyday life (Oliva, 2010). Predicting and providing, ignoring interdependencies of systems, seeing individuals as rational thinkers, and leaving the everyday practices out of the equation will be a barrier to developing sufficient mobility systems (Sheller & Urry, 2016). The main issue coming forward is that individuals in rural areas have low accessibility to facilities (Ministerie IenW, 2021, 2023; OV-Bureau Groningen Drenthe, 2022; Provincie Drenthe, 2020; Provincie Fryslân, 2022). On the one hand, it comes forward in the data that when living in more rural areas there is a certain acceptance that the distances towards facilities are longer (Provincie Fryslân, 2022) while on the other hand, it is emphasized that everyone and every town should be connected by public transport (Provincie Fryslân, 2022). While the real issue seems to be more found around the clustering of facilities and jobs further away from the individuals who need these in their everyday (Ministerie IenW, 2023; Provincie Drenthe, 2020). This results in the fact that for a solution one often looks within the public transport domain as this is tangible and something governments and the operators have jurisdiction of.

“Discussions are often taken from a public transport perspective and less from a social domain, even though we maybe should. This is difficult as from a legal perspective, public transport is obligatory for the government to take care of. The responsibility is at the regions, and that is also where the money is” (Interviewee Province of Groningen, translated by author)

This is also acknowledged by the respondent working for the public transport operator:

“See the domains in their interdependency. Don't only look at the public transport domain because that is what you control over and therefore should solve everything. No, put it into context because there is another mobility and there is personal mobility and all kinds of local initiatives” (Interviewee Arriva, translated by author)

These two quotes from professionals address just the points which make the mobilities paradigm different from conventional transport planning, not only looking at one domain to

solve the issues but looking at the broader interdependency. It would be unfair to state that this is not acknowledged at all in the policy comments, statements such as *“There is a growing realization that a coherent approach is necessary, in which both the sectoral socio-economic domains and the mobility domain have a role to play”* (p. 21 Ministerie IenW 2023, translated by author) or *“Tasks that affect multiple policy sectors and governments and must be designed and implemented in conjunction”* (p. 25 Provincie Drenthe 2020, translated by author) are not uncommon. Moreover, the acknowledgment of the complexity of inclusive and sustainable mobility systems in rural areas is there. Yet, the ‘how-to’ seems to be missing as the measures taken are found way more in developing technological solutions such as developing cycling routes, creating a custom public transport network, developing mobility hubs, reducing the need for mobility, modal shift, efficient vehicles (Provincie Drenthe, 2021; Provincie Fryslân, 2022; Provincie Groningen, 2022a). When it comes to reducing transport poverty physical mobility hubs, increase the affordability and improve the digital improvements (Provincie Drenthe, 2021; Provincie Fryslân, 2022; Provincie Groningen, 2022a). It is all very solution oriented.

In the data, the need for behavioral change is also addressed (Provincie Drenthe, 2020, 2021; Provincie Fryslân, 2022), from the data it seems that this responsibility is also part of the individuals. To illustrate this, the example of the mobility hub gives more context *“The success or failure of the application of the hub concept is ultimately determined by the potential user. It is therefore of understanding which requirements the user states for the organization of the hub”* (p. 33 Ministerie IenW 2023, translated by author). While it is not only about the user but about the wider context. From a mobilities paradigm perspective, behavioral change is not only a matter of individual choice but the social and cultural context and the interrelatedness of practices is also considered highly important. Referring to the theoretical framework, the origin of understanding individuals' mobilities comes from acknowledging the complexities, the landscape, the regime, and coming niches, and understanding individuals' practices (Sheller & Urry, 2016). The awareness of the regime and current landscape is coming forward from the policy documents. The pressing issues of climate change and the changing demographics are understood well by professionals, but what does this actually mean for the mobilities of people? How do they change?

Also, the opportunities for new technologies and their supporting role in the transition are coming forward clearly. The complexity of the issue is also acknowledged, but again as mentioned earlier, how to combine different sectors is missing. This representation of practices and their interrelations seems under-exposed.

Another element that should come forward more in the strategy is gaining insight into people's experience of transport poverty. This is also a recommendation from the research in the Province of Friesland (De Matos Fernanded et al., 2022). while the numbers from the indicator may visualize someone's status, this does not indicate the meaning someone gives to their daily mobilities.

5 Discussion

Some of the results from earlier will get some extra attention in this section. The complexity of the issues has been addressed multiple times; therefore, it is considered important to gain a greater understanding of how to work with these complexities. The complexities relate to the richness of practices and the interrelatedness of these practices in everyday life. The understanding of everyday life is elaborated on in Chapter 2, but to remind ourselves we talk about the different interconnected activities of what we surround ourselves constantly with (Freudendal-Pedersen, 2022). As addressed in the analysis, authorities comment that to achieve a more sustainable and inclusive future, individuals themselves have a role in this as well and therefore a behavior change is necessary. Yet, from a mobilities perspective, just changing behavior is more complex than individuals who make this decision overnight. As behavior is not as predictable as authorities and planners might think, and one's actions do not have a linear effect and we cannot foresee rationally how these effects work out (Freudendal-Pedersen, 2022). Taking a mobilities perspective and therefore including people's practices and everyday life into consideration to grasp more onto the complexities in society and create a more inclusive and sustainable system in rural regions. As a researcher, I understand that this is a complex task and also, I do not have a straightforward answer on how to fully incorporate this in policymaking. Yet, starting the conversation and increasing the awareness with policymakers is what is important here. This conversation, which many scholars already address for several years, is continued here in a somewhat pragmatic way.

5.1 Acknowledging the Richness of Practices

Understanding practices to the fullest or understanding the ins and outs of social practice theory (by scholars such as Bourdieu, Shove, or Reckwitz) is not the goal of this section. Yet, giving attention to the practices we have in our everyday life can help us to grasp the complexity of life better (Cairns et al., 2014). It seems that the understanding of the day is currently divided (Freudendal-Pedersen, 2022), we wake up, go to work, do groceries, and relax at home. Currently, there seems to be an understanding that there is time for work and time when you are off. While in reality, how you feel today may influence what you do tomorrow, or the practices you do as an individual may be influenced by another individual tomorrow. No day is the same, but on the other hand, it is as individuals also have routines that they follow, and both of these are also addressed in the data. In other words, everyday life and its practices change, interact, repeat, and are intertwined in a complex way and less rationally organized than conventional transport planning might understand. How to move towards this? This starts with the acknowledgment that certain practices are produced and reproduced by politics, the culture we are in, and other elements which frame society (Freudendal-Pedersen, 2022). To reflect on the results from this research, car dependency is considered an issue in achieving a sustainable and inclusive mobility system. Nevertheless, the importance of the car remains acknowledged on different scales of government. In other words, the practices of using a car in everyday life in rural areas remain reproduced and this will work through in individual practices. Also, the practice of driving a car influences the

practice of doing groceries or going to work, or the practice of using other modes of transport. Not only the practices but also the meaning we give to these practices. Being aware that the frames policymakers establish on certain levels will work through the everyday life patchwork. One could argue that therefore changing behavior individually requires a change in the levels where the practices are produced and reproduced (Cairns et al., 2014). A starting point is to align visions that involve practices of people, what practices are there, how they interrelate, do they routinize, and whether are they influenced by external factors of the environments one lives in. What meaning does one give to this practice and what is necessary to make this practice happen are starting points to gain a better understanding. The takeaway of this section is that certain understandings which are developed on governmental scale levels have influences on the everyday life and the practices of individuals, as these are intertwined.

5.2 The Temporalities Difference Between Everyday Life and Policy Documents

Through developing policies and strategies, government authorities have a direction to work towards. As understood earlier, policies can have an important influence on shaping the lives of individuals. However, it seems that the policy documents are somewhat distant from the actual daily life of individuals which they intend to influence. In future policymaking, an attempt could be made to connect the earlier discussed everyday life and practices. Understandably, it is a never-ending project to include all 1,7 million inhabitants of the Northern region in policymaking, and close to impossible and this is also addressed as a concern by the interviewed professionals (Interviewee Province of Friesland). Yet, the everyday life perspective could be included way more in policymaking to close the gap.

To give some examples which reflect this, the organization of daily life takes place in different spaces, physical, online, and mentally. It is not a fixed space, but there are networks, relations, and flows. People combine these spaces, and all these connections are also mobilities (Sheller & Urry, 2016). In current policy documents mainly physical mobilities are taken into account and due to the COVID-19 pandemic also the possibility of working from home is acknowledged, but the mobilities go further than this. Mobilities take place also in “immobile infrastructures” (Graham & Marvin, 2001 in Sheller & Urry, 2016).

Another aspect of how policy documents can be brought closer to the individuals is by giving closer perspectives. Policy documents discuss how the world should look in the years 2030, 2040, 2050, and sometimes even 2100. However, what happens tomorrow or within a year? Therefore, it is not stated that individuals do not have long-term plans, thinking about starting a family, buying a house, etc. However, the everyday life evolves way more around the here and now. This can be done by including people in policymaking and gaining a better understanding of how their actual everyday life works. Focus groups or municipalities that are closer to the inhabitants of the rural regions can play an important role in this.

5.3 The solution or the problem?

When taking problematization as a methodological approach, the aim of understanding the problem thoroughly became clear and the role of problem-solving is avoided (Bacchi, 2015). From the results in the data, a strong technological solution approach was taken to make the mobility system more sustainable and inclusive. The importance of making connections with other domains is acknowledged as well in the data, yet the strategies and implementations limit themselves only to the mobility and transport domain. Where are these cross-domain implementations establishing themselves and who will take ownership of this? Moving away from silo thinking and more towards understanding the variety of challenges of the problem is where policymakers should work towards. Take the problem as a starting point and understand how this affects the different domains in someone's everyday life and move further from here when it comes to policymaking. In other words, not only finding a technological implementation to solve the problem but see this as a means of reaching the goal. It has become clear from the data, that problems concerning transport poverty never come alone. There are multiple aspects going on and policymaking should go beyond 'solving' and signing the checkbox for their own domain. If making more desirable futures is what we want to work towards.

6 Conclusion

The goal of this research was to gain a better understanding of how the need for sustainable mobility and transport poverty is framed in policy, with a focus on the rural regions of the Northern part of the Netherlands. The research has been done alongside three research questions. The conclusion for each of these questions will be given in the following sections. Before going more in-depth, it is worthwhile to state that professionals working in the mobility and transport sector have some serious challenges to work with to ensure that this sector can support future generations in a sustainable and equal way. There are many different problems to tackle and ambitions to achieve, this all in a complex and a future full of uncertainties.

6.1 How are the Need for Rural Sustainable Mobility in and the Issue of Transport Poverty Problematized in Policy for the Northern Part of the Netherlands?

The need for sustainable mobility is framed from a position to reduce the total stake of CO₂ which the mobility and transport sector emits. The actions taken are in line with the different narratives of Banister on how to achieve sustainable mobility as it is done through alteration of transport modes, which means moving more towards the use of public transport and cycling there where possible and ensuring that everyone in the region has access to sufficient public transport. Next to that, it seems that there is a strong focus on increasing the efficiency of current travel modes. It is addressed that because the car is so important in rural areas, it will stay part of the daily modes of travel for many individuals, going to electric/hydrogen vehicles seems to be the main strategy when it comes to reducing CO₂ emission. Reduction in motorization is part of the strategy but seems to have less of a focus when it comes to trips the individuals in the regions make daily. Especially because it becomes clear from the policies that people should not be excluded from their trips to essential amenities. Besides that, the focus in the rural areas to improve sustainable mobility is by focusing on chain mobility, ensuring a good cover ratio, and developing high-quality mobility hubs throughout the regions. The implementations are strongly solution based.

If it comes to transport poverty, it becomes clear that only a couple of policy documents address the Dutch term *vervoersarmoede* in their policy documents. This does not mean that the issues of transport poverty are not acknowledged, it is framed with different concepts such as 'collective transport', 'broad welfare', 'broad mobility', 'carefree mobility', 'public mobility', 'smart and green mobility', which cover in their way also the issues of availability, accessibility, affordability, excessive travel time and externalities and ensure that mobility is inclusive and also aim to overcome the challenges concerning the sustainable transition. Again, similar to the issue of sustainable mobility, the approach in policy documents was very solution oriented.

This solution-based approach is a remarkable point to address. The strategies are ambitiously written and illustrate how the future hopefully will look like. While understanding what the

underlying issues are and how these are interrelated is more difficult to understand and therefore does not come forward as strongly in the policy documents.

6.2 Which Similarities in Argumentations of the Problem can be Found Between These two Topics?

The strong influences of laws and national and international agreements became clear when looking at the relationship between sustainable mobility and transport poverty. Such as the international agreements on reducing CO₂ emissions and the *Wet Personenvervoer*. These agreements seem to be strongly guiding. As one of the contributions of this research would potentially be filling the missing sustainability gap within the concept of transport poverty. It comes forward from the results that this connection can be made, tackling the issues of transport poverty can be done with a sustainable mindset. This is because a lot of influence can be played out if the governments are in charge themselves and set sustainable criteria for the implementations they do, such as ensuring that the 'material' aspects of their strategies are free of emissions (think about the *hubtaxi*, busses, hydrogen trains, etc.). Therefore, this connection is almost more coincidentally than on purpose. Also, the data addressed that certain elements such as the individual purchase of electric vehicles or behavioral change, such as changing mode of transport, are difficult and a challenge to overcome. Also, the similar urgency is a resemblance between the two topics. When talking about relationships on a different level, the relationship between the individual's everyday life and the strategies coming forward in the policy documents are relatively distant from each other.

6.3 Which Opportunities can be Addressed to Move Towards a More Holistic Mobility Policy?

The awareness of the importance of mobility is coming forward strong in the data. Also, the connection of mobility with other domains is acknowledged. The need for making connections with these domains is addressed and the understanding of the complexity and uncertainties of these strategies are addressed. Nevertheless, even with these acknowledgments, the implementations seem to continue solely within the domain of mobility and transport and are strongly solution-oriented. Taking a more mobilities understanding into account when developing strategies will help to acknowledge the importance of everyday practices. Instead of portraying individuals as fully rational people who make the best choices concerning issues such as sustainability. Yes, it makes total sense that in a complex society with pressing issues professionals cannot investigate the 17,5 million inhabitants to gain a better understanding of how they organize their daily life and mobilities. Nevertheless, rural areas would gain from getting a better understanding of this. Hereby, we are not talking about the individual practices, but more about the practices in relationship with other practices. Practices tend to relate to each other and in this way, everyday life is organized. Especially as it is acknowledged in policy documents that there is no case of size fits all policy but that things should be reconsidered for specific regions, how is this overcome, which elements should be adjusted per region, and with which arguments? Besides this, a deeper understanding of different

temporalities would be beneficial. Daily life takes place in different spaces, physical, online, and mentally. It is not a fixed space, but there are networks, relations, and flows. What effect does this have on daily mobilities and can this be reflected in policy strategies? Gaining a deeper understanding of how this should be done is currently missing in the policy documents. This also relates to the personal experience of transport poverty and how people deal with this. Also asking if developing a dense public transport network is the solution for this, or that the problems coming from somewhere else – such as the distribution of facilities, jobs, and services. This is another argument for why understanding the problem is so important in complex issues like those addressed in this research.

6.4 Other Remarks and Suggestions for Future Research

Moving away from only solution-based approaches in policymaking designated to a singular domain is something where a lot of profit can be made in policy documents. Considering that implementations influence and are connected to other domains is the status quo, and actually moving beyond silo solution-making is where policies could benefit.

The everyday life and which practices it contains are something that could be a starting point, how a certain practice interrelates with other practices and therefore other domains and work from here is, therefore, a recommendation from this research. Especially for rural regions.

For professionals working in the field of transport and mobility, gaining an understanding of everyday practices and mobilities demands including stakeholder engagement. These are time-consuming processes. Yet, by starting this dialogue, it allows the policies to become closer to the people they are meant for, as the policy has such a strong influence on people's daily life. Considering transport poverty, an experience factor should be included. As only numbers cannot show themselves if people do experience transport poverty, the meaning of the problem should be included when developing strategies for it.

For future research, understanding mobilities and everyday life practices is something that would be valuable. What practices are taking place in rural areas, and how do they interconnect? It would be interesting to include inhabitants from rural areas and understand their everyday practices related to mobilities. As currently much research has been focusing on urban regions and urban dwellers. While one can wonder, if sustainability should be an equity good and where everyone should be able to participate, authorities and scholars, do not forget your rural regions!

References

- Asdal, K., & Reinertsen, H. (2022a). Document issues. In J. Seaman (Ed.), *Doing document analysis. A practice-oriented Method* (1st ed., pp. 101–123). SAGE Publications Ltd.
- Asdal, K., & Reinertsen, H. (2022b). Introduction: Practice-oriented document analysis. In J. Seaman (Ed.), *Doing document analysis. A Practice-oriented Method* (1st ed., pp. 1–12). SAGE publications Ltd.
- Asdal, K., & Reinertsen, H. (2022c). Practice-oriented document analysis: The six concepts combined. In J. Seaman (Ed.), *Doing document analysis. A Practice-oriented Method* (1st ed., pp. 145–155). SAGE Publications Ltd.
- Bacchi, C. (2000). Policy as discourse: What does it mean? Where does it get us? *Discourse*, 21(1), 45–57. <https://doi.org/10.1080/01596300050005493>
- Bacchi, C. (2012a). Introducing the “What’s the Problem Represented to be?” approach. In A. Bletsas & C. Beasley (Eds.), *Engaging with Carol Bacchi: Strategic Interventions & Exchanges* (pp. 21–24). University of Adelaide Press. <http://www.adelaide.edu.au/press/titles/engaging/>
- Bacchi, C. (2012b). Why Study Problematizations? Making Politics Visible. *Open Journal of Political Science*, 02(01), 1–8. <https://doi.org/10.4236/ojps.2012.21001>
- Bacchi, C. (2015). The Turn to Problematization: Political Implications of Contrasting Interpretive and Poststructural Adaptations. *Open Journal of Political Science*, 05(01), 1–12. <https://doi.org/10.4236/ojps.2015.51001>
- Bacchi, C., & Goodwin, S. (2016). Poststructural Policy Analysis. In *Poststructural Policy Analysis*. Palgrave Macmillan US. <https://doi.org/10.1057/978-1-137-52546-8>
- Barreto, L., Amaral, A., & Baltazar, S. (2018). Mobility as a Service (MaaS) in rural regions: An overview. *International Conference on Intelligent Systems*, 856–860.
- Bell, M. M., & Osti, G. (2010, July). Mobilities and ruralities: An introduction. *Sociologia Ruralis*, 50(3), 199–204. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9523.2010.00518.x>
- Benjamin, J. (2022, October 31). Het openbaar vervoer in Nederland loopt vast . *NRC*. <https://www.nrc.nl/nieuws/2022/10/31/het-ov-in-nederland-loopt-vast-a4146855>
- Benjamin, J. (2023, March 6). Vervoersarmoede is veel breder dan de opgeheven bushalte op het platteland. *NRC*. <https://www.nrc.nl/nieuws/2023/03/06/vervoersarmoede-is-veel-breder-dan-de-opgeheven-bushalte-op-het-platteland-a4158772>
- Berg, J., & Ihlström, J. (2019). The importance of public transport for mobility and everyday activities among rural residents. *Social Sciences*, 8(2). <https://doi.org/10.3390/socsci8020058>
- Borgato, S., Maffii, S., & Chiffi, C. (2021). The rural arena. In T. Kutler & M. Morgaglio (Eds.), *Re-Thinking Mobility Poverty. Understanding users’ geographies, backgrounds and aptitudes* (pp. 98–110). Routledge.
- Cairns, S., Harmer, C., Hopkin, J., & Skippon, S. (2014). Sociological perspectives on travel and mobilities: A review. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 63, 107–117. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2014.01.010>

- Camarero, L., Cruz, F., & Oliva, J. (2016). Rural sustainability, inter-generational support and mobility. *European Urban and Regional Studies*, 23(4), 734–749.
<https://doi.org/10.1177/0969776414539338>
- de Jong, W., Vogels, J., Van Wijk, K., & Cazemier, O. (2011). The key factors for providing successful public transport in low-density areas in the Netherlands. *Research in Transportation Business and Management*, 2, 65–73.
<https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2011.07.002>
- De Matos Fernanded, C., Mulder-Wu, S., Dekker, M., Van Assen, L., & Van Der Meulen, B. (2022). *Ferfiersearmoed YN Fryslân: WA en WêR?*
- Freudendal-Pedersen, M. (2022). *Making Mobilities Matter* (1st ed.). Routledge.
- Groth, S. (2019). Multimodal divide: Reproduction of transport poverty in smart mobility trends. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 125, 56–71.
<https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.04.018>
- Holden, E., Banister, D., Gössling, S., Gilpin, G., & Linnerud, K. (2020). Grand Narratives for sustainable mobility: A conceptual review. *Energy Research and Social Science*, 65.
<https://doi.org/10.1016/j.erss.2020.101454>
- Isetti, G., Ferraretto, V., Stawinoga, A. E., Gruber, M., & DellaValle, N. (2020). Is caring about the environment enough for sustainable mobility? An exploratory case study from South Tyrol (Italy). *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 6.
<https://doi.org/10.1016/j.trip.2020.100148>
- Kampert, A., Nijenhuis, J., Nijland, H., Uitbeijerse, G., & Verhoeven, M. (2019). *Indicator risico op vervoersarmoede - Inzicht op buurtniveau*.
- König, E. (2022a). Kamerfracties willen het Noorden compenseren met geld voor aquaduct en spoor. *NRC*. <https://www.nrc.nl/nieuws/2022/11/28/kamerfracties-willen-het-noorden-compenseren-met-geld-voor-aquaduct-en-spoor-a4149674>
- König, E. (2022b, November 27). Grote stadsregio's groeien, het noorden blijft achter. *NRC*. <https://www.nrc.nl/nieuws/2022/11/27/grote-stadsregios-groeien-het-noorden-blijft-achter-a4149641>
- Kuttler, T. (2021). The urban area. In T. Kuttler & M. Maraglio (Eds.), *Re-thinking Mobility Poverty; Understanding Users' Geographies, Backgrounds and Aptitudes* (pp. 81–97). Routledge.
- Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy*, 20.
<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.01.013>
- Lucas, K., Mattioli, G., Verlinghieri, E., & Guzman, A. (2016). Transport poverty and its adverse social consequences. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers: Transport*, 169(6), 353–365. <https://doi.org/10.1680/jtran.15.00073>
- Lucas, K., Phillips, I., Mulley, C., & Ma, L. (2018). Is transport poverty socially or environmentally driven? Comparing the travel behaviours of two low-income populations living in central and peripheral locations in the same city. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 116, 622–634.
<https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.07.007>

- Mason, J. (2002). *Qualitative Researching*. In *Qualitative Researching* (2nd ed.). SAGE Publications Ltd.
- Mattioli, G. (2021). Transport poverty and car dependence: A European perspective. In *Advances in Transport Policy and Planning* (Vol. 8, pp. 101–133). Elsevier B.V. <https://doi.org/10.1016/bs.atpp.2021.06.004>
- Milbourne, P., & Kitchen, L. (2014). Rural mobilities: Connecting movement and fixity in rural places. *Journal of Rural Studies*, 34, 326–336. <https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2014.01.004>
- Milikowski, F. (2022, November 18). Vervoersarmoede is nu ook in Nederland een probleem. *NRC*. <https://www.nrc.nl/nieuws/2022/11/18/vervoersarmoede-is-nu-ook-in-nederland-een-probleem-a4148699>
- Ministerie IenW. (2021). *Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV*.
- Ministerie IenW. (2023). *Mobiliteitsvisie 2050 Hoofdlijnennotitie*.
- Mounce, R., Beecroft, M., & Nelson, J. D. (2020). On the role of frameworks and smart mobility in addressing the rural mobility problem. *Research in Transportation Economics*, 83. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2020.100956>
- NOS Nieuws. (2022, October 31). Trein of bus voor veel mensen geen optie, vooral in landelijk gebied. *NOS*. <https://nos.nl/artikel/2450489-trein-of-bus-voor-veel-mensen-geen-optie-vooral-in-landelijk-gebied>
- Oliva, J. (2010). Rural melting-pots, mobilities and fragilities: Reflections on the Spanish case. *Sociologia Ruralis*, 50(3), 277–295. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9523.2010.00516.x>
- OV Magazine. (2023, March 2). *PBL: (1)500 bushaltes minder in vijf jaar*. OV Magazine. <https://www.ovmagazine.nl/artikel/pbl-1500-bushaltes-minder-in-vijf-jaar>
- OV-Bureau Groningen Drenthe. (2022). *Zorgeloos reizen voor iedereen*.
- Pérez-Peña, M. D. C., Jiménez-García, M., Ruiz-Chico, J., & Peña-Sánchez, A. R. (2021). Transport poverty with special reference to sustainability: A systematic review of the literature. *Sustainability (Switzerland)*, 13(3), 1–13. <https://doi.org/10.3390/su13031451>
- Poltimäe, H., Rehema, M., Raun, J., & Poom, A. (2022). In search of sustainable and inclusive mobility solutions for rural areas. *European Transport Research Review*, 14(1). <https://doi.org/10.1186/s12544-022-00536-3>
- Provincie Drenthe. (2020). *Mobiliteitsprogramma 2021-2030*.
- Provincie Drenthe. (2021). *Regionaal Mobiliteitsplan Drenthe 1.0. Regionale samenwerking voor duurzame mobiliteit*.
- Provincie Fryslân. (2022). *Regionaal Mobiliteitsprogramma Fryslân 1.0*.
- Provincie Groningen. (2022a). *Programma Mobiliteit Provincie Groningen*.
- Provincie Groningen. (2022b). *Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Provincie Groningen 2022-2027*.
- Rabinow, P. (2011). Dewey and Foucault: What's the Problem? In *Foucault Studies* (Issue 11). Rijksoverheid. (n.d.). *Afspraken over regionaal en stedelijk openbaar vervoer*. Retrieved May 17, 2023, from <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/openbaar>

vervoer/afspraken-over-het-openbaar-vervoer/afspraken-over-regionaal-openbaar-vervoer

- Rongen, T., Tillema, T., Arts, J., Alonso-González, M. J., & Witte, J. J. (2022). An analysis of the mobility hub concept in the Netherlands: Historical lessons for its implementation. *Journal of Transport Geography*, *104*. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2022.103419>
- Schreuder, A. (2023, March 28). Een 'niet te rechtvaardigen' verschil tussen Randstad en regio. 'Mensen leven in sommige gebieden zeven jaar korter!' *NRC*. <https://www.nrc.nl/nieuws/2023/03/27/adviesraden-verschil-tussen-randstad-en-regio-is-niet-te-rechtvaardigen-a4160547>
- Sheller, M., & Urry, J. (2016). Mobilizing the new mobilities paradigm. *Applied Mobilities*, *1*(1), 10–25. <https://doi.org/10.1080/23800127.2016.1151216>
- Shibayama, T., & Emberger, G. (2023). Ensuring sustainable mobility in urban periphery, rural areas and remote regions. *European Transport Research Review*, *15*(1), 11. <https://doi.org/10.1186/s12544-023-00584-3>
- Tweede Kamer der Staten-Generaal. (n.d.). Tweede Kamer - Debat gemist. In *Tweede kamer der Staten-Generaal*. Retrieved February 10, 2023, from Tweede kamer der Staten-Generaal
- van den Oetelaar, J. (2023, February 25). Bus pakken wordt lastiger: haltes verdwijnen in rap tempo. *AD*.
- van Thiel, S. (2014). Research Methods in Public Administration and Public Management: An introduction. In *Research Methods in Public Administration and Public Management: An Introduction*. <https://doi.org/10.4324/9780203078525>
- van Vliet, S. (2023, February 27). *Vervoersarmoede in Nederland: ruim 500 bushaltes verdwenen in 5 jaar tijd*. OVpro. <https://www.ovpro.nl/bus/2023/02/27/vervoersarmoede-in-nedederland-ruim-500-bushaltes-verdwenen-in-5-jaar-tijd/?gdpr=accept>
- Verkerk, J., & Oost, G. (2022, October 31). PBL: Wie geen auto rijdt is nog altijd stukken langer onderweg. *NRC*. <https://www.nrc.nl/nieuws/2022/10/31/pbl-wie-geen-auto-rijdt-is-nog-altijd-stukken-langer-onderweg-a4146686>
- Vitale Brovarone, E., & Cotella, G. (2020). Improving rural accessibility: A multilayer approach. *Sustainability (Switzerland)*, *12*(7). <https://doi.org/10.3390/su12072876>
- Webb, P. T. (2014). Policy problematization. *International Journal of Qualitative Studies in Education*, *27*(3), 364–376. <https://doi.org/10.1080/09518398.2012.762480>
- Wet Mobiliteitsfonds. (2021). Wet Mobiliteitsfonds. In *Rijksoverheid*. <https://wetten.overheid.nl/BWBR0044860/2021-07-01>

Appendix 1 – Interview guide (English & Dutch)

English

Interview Questions

Points of attention

- *The questions asked are aimed at how the institute you work for, and not your personal title. Of course, I am interested in your professional view that I am asking about.*
- *Questions you are interested in*
- *Point out if you are missing something in the documents*

Introduction

1. Introduction (person, organization, function, etc.)
2. Introduction research
3. How does the [organization] view sustainable mobility and its importance for [region/organization]?
4. What does the [organization] understand by transport poverty?

Middle

1. Looking at mobility specifically for the region, what is the focus of your policy? And why (which problems are focused on, and which problems are not?)?
2. What is the role of [organization] in combating transport poverty in the region?
3. [If it has not yet been brought up, ask about there are relationships between the following topics] What are your reflections on this
 - a. Car dependency - Transport poverty
 - b. Transport poverty - Sustainability
 - c. Accessibility - Sustainability
4. What challenges does the [organization] see for your region in reducing transport poverty?
5. Do you see opportunities for making connections in policy between reducing transport poverty and sustainable mobility (if so, what is needed to do this)

Specific interview

Arriva

1. The province is a concession holder regarding public transport. To what extent do social/sustainable objectives affect tenders?

Province of Groningen

1. Public mobility and carefree mobility are two themes that come up a lot in "what moves Groningen", can you explain a bit more about this (from which problems did these strategies arise)

Province of Drenthe

1. I read in the RMP that one of the arrow points is 'zero emission & target group transport'. Can you explain a bit more about this (origin, why important?)
2. It emerges that there is high passenger car ownership and car dependence within the province. Can you elaborate a bit more on what problems this poses?
 - a. Which groups/regions etc., who is suffering in the approach

Province of Friesland

1. You address both transport poverty and transport poverty, was a conscious choice made to distinguish between these?
2. The Province of Drenthe and Groningen have a joint OV region - why is the OV region in Friesland managed by the province?
 - a. Are there any cross-border collaborations

OV-bureau Groningen Drenthe

- *Not applicable*

Concluding

1. Thanks for the survey
2. Anything else you would like to add that might contribute to my research?
3. I am doing a document study besides interviews, do you have any documents from your organization that are valuable for my research? For now, I have the following documents [documents]
4. Do you have contact details of others who will be valuable for me to approach?
5. Can I approach you, should I have further questions?

Dutch

Interview Vragen

Aandachtspunten

- *De vragen die gesteld worden zijn gericht op hoe het instituut waarvoor u werkt, en niet uw persoonlijke titel. Natuurlijk ben ik geïnteresseerd in uw professionele kijk waar ik naar vraag.*
- *Vragen waar je naar geïnteresseerd bent*
- *Aandragen als je iets mist in de documenten*

Introduction

1. Introductie (persoon, organisatie, functie etc.)
2. Introductie onderzoek
3. Hoe ziet de [organisatie] duurzame mobiliteit en het belang hiervan voor [regio/organisatie]?
4. Wat verstaat de [organisatie] onder vervoersarmoede?

Midden

1. Kijkend naar mobiliteit specifiek voor de regio, waar ligt de focus op binnen jullie beleid? En waarom? (Welke problemen wordt op gefocust, en op welke problemen niet?)
2. Wat is de rol van [organisatie] in het tegengaan van vervoersarmoede in de regio?
3. [Als het nog niet is opgebracht, vragen over er relaties zijn tussen de volgende onderwerpen] Wat zijn uw reflecties hierop
 - a. Auto afhankelijkheid – Vervoersarmoede
 - b. Vervoersarmoede – Duurzaamheid
 - c. Bereikbaarheid – Duurzaamheid
4. Welke uitdagingen ziet de [organisatie] voor uw regio in het verminderen van vervoersarmoede?
5. Ziet u mogelijkheden voor het maken van verbindingen in het beleid tussen het tegengaan van vervoersarmoede en duurzame mobiliteit (zo ja, wat is hiervoor nodig)

Specifieke interview

Arriva

1. De provincie is concessiehouder met betrekking voor OV. In hoeverre werken sociale/duurzame doelstellingen door bij inschrijvingen?

Provincie Groningen

1. Publieke mobiliteit en zorgeloze mobiliteit zijn twee thema's die veel naar voren komen in "wat beweegt Groningen", kunt u hier wat meer over toelichten (vanuit welke problemen zijn deze strategieën ontstaan)

Provincie Drenthe

1. Ik lees in het RMP dat een van de pijlpunten 'zero emissie & doelgroepen vervoer' is. Kunt u hier wat meer over toelichten (ontstaan, waarom van belang?)
2. Het komt duidelijk naar voren dat er een hoog personenautobezit is en autoafhankelijkheid is binnen de provincie. Kunt u wat meer toelichten over welke problemen dit met zich meebrengt?
 - a. Welke groepen/regio's etc., wie is lijdend in de aanpak

Provincie Friesland

1. Jullie adresseren zowel vervoersarmoede en mobiliteitsarmoede, is er bewust een keuze gemaakt om hier een onderscheid tussen te maken?
2. Provincie Drenthe en Groningen hebben samen een OV regio – waarom wordt de OV regio in Friesland door de provincie beheerd?
 - a. Zijn er wel grensoverschrijdende samenwerkingen

OV-bureau Groningen Drenthe

- *Niet van toepassing*

Afsluitend

1. Bedankt voor het onderzoek
2. Wilt u nog wat toevoegen wat zou kunnen bijdragen aan mijn onderzoek?
3. Ik doe naast interviews ook een document studie, heeft u vanuit uw organisatie nog documenten die waardenvol zijn voor mijn onderzoek. Ik heb voor nu de volgende documenten [documenten]
4. Heeft u contact gegevens van andere die voor mij waardenvol zullen zijn om te benaderen?
5. Kan ik u benaderen, mocht ik nog meer vragen hebben?

Appendix 2 – Policy documents

| Document |
|---|
| <p>Debates in parliament https://debatgemist.tweedekamer.nl/zoeken?search_api_views_fulltext=vervoersarmoede</p> |
| <p>Mobiliteitsvisie 2050 Hoofdlijnennotitie https://open.overheid.nl/documenten/ronl-d954c7efb64c60233b4000dbc2efe949e84bb7f9/pdf</p> |
| <p>Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV https://open.overheid.nl/documenten/ronl-2311ee8d-89c9-4278-9f75-8dd8f3e4db51/pdf</p> |
| <p>Ontwikkelagenda & visie op openbaar vervoer Noord-Nederland https://ovbureau.nl/magazines/ov-ontwikkelagenda-2040/#:~:text=Het%20doel%20is%20minder%20fossiele,we%20in%20dit%20rapport%20samen.</p> |
| <p>Mobiliteitsprogramma 2021-2030 <i>As this document is currently unavailable online, it is attached separately</i></p> |
| <p>Regionaal Mobiliteitsplan Drenthe 1.0 https://www.provincie.drenthe.nl/actueel/nieuwsberichten/2022/maart/drenthe-werkt-schonere-mobiliteit/</p> |
| <p>Regionaal Mobiliteitsprogramma Fryslân 1.0 https://cuatro.sim-cdn.nl/fryslan/uploads/regionaal_mobiliteitsprogramma.pdf?cb=GYC586xk</p> |
| <p>Ferfiersearmoed Yn Fryslân https://www.datafriesland.nl/2022/11/22/rapporten-en-kaarten/</p> |
| <p>Programma Mobiliteit Provincie Groningen https://www.provinciegroningen.nl/fileadmin/user_upload/Documenten/Beleid en documenten/Documentenzoeker/Verkeer en vervoer/Programma Mobiliteit/1.0WatGroningersBeweegt Provincie Groningen ProgrammaMobiliteit Digitaal DEF.pdf</p> |
| <p>Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Provincie Groningen 2022-2027 https://www.gaaningroningen.nl/fileadmin/user_upload/gaan-in-groningen/Wat Groningers beweegt - Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Provincie Groningen 2022-2027.pdf</p> |

Mobiliteitsprogramma

2021-2030

provincie Drenthe



Slim en duurzaam

...op weg met het klimaatakkoord

Toegankelijk

...iedereen reist mee in Drenthe

Veilig en bereikbaar

...in een leefbaar Drenthe



Mobiliteitsprogramma 2021-2030

Gedeputeerde staten van Drenthe
22 december 2020

Colofon

Mobiliteitsprogramma 2021 – 2030 is een uitgave van de Provincie Drenthe.

Het document is op 16 december 2020 vastgesteld door Provinciale Staten van Drenthe. Het aanvullende besluit om 1 miljoen extra voor kapitaalslasten N34/Gieten vanaf 2028 op te nemen in de meerjarenbegroting is in deze versie verwerkt.

Toelichting

Het mobiliteitsprogramma 2021 – 2030 is een uitgave van de Provincie Drenthe en is een uitwerking van de geactualiseerde Omgevingsvisie en nieuwe ontwikkelingen als het klimaatakkoord en andere interbestuurlijke afspraken.

Het verkent de ontwikkeling van de mobiliteit in Drenthe voor de komende 10 jaar. Een decennium waarin ons grote veranderingen te wachten staan. De opkomst van elektrisch aangedreven autoverkeer, het werken aan een hoogwaardig verknoopt en schoon OV-netwerk en met de nadruk op snelle en veilige spoorverbindingen. Mobiliteit op maat met slimme toepassing van informatietechnologie. Nieuwe betaalwijzen. En natuurlijk Drenthe als dé fietsersprovincie!

Het Mobiliteitsprogramma vormt het de basis voor uitwerking in diverse uitvoeringsplannen

- Regionaal MobiliteitsPlan Klimaatakkoord (RMP)
- Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV)
- Uitvoeringsplan Fietsverkeer
- Uitvoeringsplan Mobiliteit op maat

Uitvoeringsplannen die we regelmatig aanpassen aan de ongetwijfeld grote ontwikkelingen in de komende 10 jaar.

Voorop staat: iedereen doet (veilig) mee!



Voorwoord

Alstublieft! Een nieuw Drents Mobiliteitsprogramma 2021 – 2030. In dit programma verkennen we ontwikkelingen, maken we op basis daarvan keuzes en laten we op hoofdlijnen zien wat we willen bereiken. En als het nu al kan ook wat we concreet gaan doen. En wat dat mag kosten.

Het programma geeft dus richting aan het beleid voor de komende 10 jaar, maar er blijft ruimte nodig voor flexibiliteit. De maatschappij verandert en vraagt om aanpassing van mobiliteit. Want één ding is wel zeker, iedereen wil zich graag blijven verplaatsen. Meedoen! Dit geldt zeker voor mensen die door een beperking (lichamelijk, geestelijk en/of financieel) meer drempels ervaren. Deze mensen vergeten we niet in Drenthe. Iedereen doet mee!

De klimaatdoelstellingen en de energietransitie vragen om een andere blik op mobiliteit. Hoe ziet het verkeer er straks uit in een meer duurzame maatschappij? Meer elektrisch in ieder geval. Over wat voor infrastructuur rijden of fietsen we dan? Met wat voor bussen? Gaan we verder de lucht in met drones? Allemaal vragen voor de komende jaren. Waar we niet nu al altijd een pasklaar antwoord op hebben. We zien het als een levend document dat inspeelt op nieuwe opgaven, denk daarbij aan de stikstofproblematiek.

En als we het toch over duurzaamheid hebben, laten we uitgaan van onze Drentse kracht: van fietsprovincie naar fietsersprovincie! We willen stimuleren dat meer mensen gaan fietsen. Dat doen we door een netwerk van doorfietsroutes en betere stallingsmogelijkheden.

Door voorzieningen weer dichterbij de mensen te brengen kiezen ze vaker voor de fiets. En door voorzieningen te koppelen aan OV-knooppunten of hubs, ontstaat er een netwerk aan voorzieningen die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer, publiek vervoer, auto én fiets.

Een duurzame en inclusieve toekomst van mobiliteit, daar gaan we voor. Ik nodig u uit om dit samen met ons te doen.

Alleen samen kunnen we dat!

Cees Bijl
Gedeputeerde Mobiliteit

| | |
|---|---|
| <p>Omgevingsvisie provincie Drenthe</p> | <p>De Omgevingsvisie is hét strategische kader voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Drenthe. De visie formuleert de belangen, ambities, verantwoordelijkheden, rollen en sturing van de provincie in het ruimtelijke domein.</p> |
| <p>Mobiliteitsprogramma Veilig en bereikbaar Drenthe</p> | <p>Met dit Mobiliteitsprogramma voor de periode 2021 – 2030 (met een doorkijk tot 2040) beogen we een goede bereikbaarheid per fiets, openbaar vervoer en auto in een gezonde en verkeersveilige omgeving. Dit willen we bereiken samen met al onze partners door vraag en aanbod beter met elkaar te verbinden. Belangrijke nieuwe opgaven zijn hierbij terugdringen van verkeersoverlast, het klimaatakkoord, de energietransitie en Smart Mobility.</p> |
| <p>Uitvoeringsprogramma's</p> | <p>Op basis van het mobiliteitsprogramma worden de bestaande uitvoeringsprogramma's eventueel geactualiseerd. Daarnaast kan mogelijk aangepast landelijk beleid en grote maatschappelijke opgaven ervoor zorgen dat bijstelling van het beleid per thema gewenst is.</p> <p>Op gebied van mobiliteit hebben of maken we de volgende uitvoeringsprogramma's:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regionaal MobiliteitsPlan Duurzaamheid RMP • Strategisch Plan Verkeersveiligheid SPV • Uitvoeringsprogramma Fiets • Programma van eisen OV-concessies • Programma Mobiliteit op maat • Luchtvaartnota (excl. Eelde) • Nieuwe wetgeving verkeersgeluid |
| <p>Werkzaamheden</p> | <p>Op basis van de programma's worden de werkzaamheden gedestilleerd op de verschillende werkvelden van de mobiliteit en de daaraan rakende beleidsvelden. Hierbij gaat het om:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regierol in samenwerkingsverbanden • Procesleiding • Projectleiding/ondersteuning • Monitoring • Lobby |

Nieuwe ambities en opgaven

Waarom een nieuw mobiliteitsprogramma?

Ten eerste omdat we dat willen, we hebben de ambities uit de Omgevingsvisie én het coalitieakkoord uitgewerkt en willen dat graag met iedereen delen. Met als doel om samen ambities om te zetten in werkelijkheid.

Ten tweede omdat het moet. Er is een Planwet Verkeer en Vervoer (die op termijn wordt vervangen door de Omgevingswet) die voorschrijft dat we als 'provinciaal regisseur' een mobiliteitsprogramma of plan moeten maken. En dat doen we dus. We zijn als provincie verantwoordelijk voor het openbaar vervoer in onze regio en verantwoordelijk voor onze eigen wegen en waterwegen. Maar onze doelstellingen gaan verder dan alleen kijken naar onze eigen infrastructuur. Veiligheid en bereikbaarheid heeft overal onze aandacht.

Onze missie

In Drenthe doet iedereen ertoe! Ook op gebied van de mobiliteit. We willen dat mensen op een verkeersveilige, gezonde en betaalbare manier kunnen deelnemen aan de maatschappij. Dat mensen die plekken kunnen bereiken die nodig zijn voor hun welzijn en welvaart. We bieden inwoners en bezoekers van Drenthe de mogelijkheden om te ondernemen: via economische, sociale én sportieve activiteiten. De bereikbaarheid van deze voorzieningen is van belang, waardoor Drenthe een aantrekkelijke provincie is om zich te vestigen. We proberen de overlast die mobiliteit kan veroorzaken voor de reizigers, omwonenden, het milieu en ons prachtige landschap te beperken.

De provincie Drenthe beschikt al over een uitgebreid netwerk van (vaar)wegen, fietspaden, spoorlijnen en buslijnen. Toch blijft de noodzaak om het netwerk verder te ontwikkelen. Onveilige verkeerssituaties, knelpunten in de doorstroming en ontbrekende schakels in het netwerk leiden tot gewenste aanpassingen. Maar ook het betaalbaar in stand houden van netwerk is, door de stijgende onderhoudskosten, al een opgave op zichzelf.

Ook het gebruik van het netwerk vraagt om inspanningen. Het aantal verkeersslachtoffers daalt minder dan gehoopt. We fietsen meer, met en zonder accu, en dat zien we graag. Het heeft zoveel voordelen niet alleen voor het klimaat, maar ook voor de gezondheid van de Drenten en voor de vrijetijdseconomie. Maar fietsers zijn ook kwetsbaar. We moeten ze beschermen. Ook problemen met de uitstoot en de overlast van het snelverkeer moeten we bestrijden. Drenthe is nooit 'af'.

Er komt de komende jaren veel op ons af. We leven in een tijd van transitie, zoals op het gebied van klimaat en energie. Maar ook van slimme technologie. Zorgeloos reizen van A naar B (van deur tot deur) met verschillende vervoerswijzen wordt mogelijk en noodzakelijk. Ketenmobiliteit noemen we dat in jargon. Van A naar B, lopend, met fiets, openbaar vervoer en/of auto. Via een ingenieus systeem van hubs knopen we de vervoerswijzen letterlijk aan elkaar.

Met o.a. apps en mensen die de weg wijzen en het reizen makkelijker maken, waarbij de we laaggelet-terden en digibeten zeker niet vergeten. Reizen als een service! Betalen met een tikkie.

Mobiliteit levert een bijdrage aan -wat we tegenwoordig noemen- de brede welvaart. Het je kunnen verplaatsen naar je werk, naar voorzieningen, naar je sportclub, naar je familie en vrienden maakt je sociaal mobiel. We zien mobiliteit daarom ook niet als doel op zich, maar als een middel om doelen van onze sociale, maatschappelijke en economische agenda te kunnen realiseren. We sluiten daarom aan bij de vastgestelde en in voorbereiding zijnde beleidstukken. Dit zijn o.a.:

- Onderhoudsbeleid en meerjaren onderhoudsprogramma (MJOP)
- De sociale agenda
- De economische koers
- Landbouwbeleid
- Cultuurnota
- Het schone Lucht Akkoord

COVID-19

Op dit moment weten we niet welke gevolgen COVID-19 op de lange termijn zal hebben. Mensen zijn gewoontedieren, maar in geval van een crisis vaak flexibeler en veranderlijker dan men ooit zelf had gedacht. Het thuiswerken, leren op afstand, meer flexibelere arbeidsuren, spreiding over de dag kunnen wel eens nieuwe gewoonten worden. Op gebied van mobiliteit zien we na de crisis ook veranderingen; minder verkeer in de spits, minder congesties en meer wandelaars en fietsers. Het is maatschappelijk bespreekbaar geworden werk- en lesroosters te plannen buiten de spitsperioden. Dat geeft veel verlichting qua spits, én op de weg én in het OV. Het gebruik van het openbaar vervoer nam sterk af. Maar nog steeds zien we het OV-systeem in de toekomst als een essentiële en flexibele ruggengraat in ons mobiliteitssysteem.

Onze keuzes

We werken de komende jaren aan een flexibel, toegankelijk, duurzaam en veilig mobiliteitsnetwerk in Drenthe en onze omliggende regio's. Deze ambitie hebben we vertaald in 5 hoofdkeuzes. Dit zijn de 5 pijlers van het nieuwe beleid. Onze beleidsopgaven. Daarnaast hebben we ons regulier werk, de 'ijzeren voorraad', waarin de reguliere kerntaken, onderzoeken, studies en werkzaamheden zijn opgenomen.

| Wat willen we bereiken? | |
|---|---|
| De 5 hoofdkeuzes van ons mobiliteitsbeleid | |
|  | Toegankelijke en veilige bereikbaarheid |
|  | Mobiliteit op maat |
|  | Fiets als duurzaam alternatief |
|  | Een adequaat openbaar vervoernetwerk |
|  | Duurzame oplossingen en innovatie |



Toegankelijke en veilige bereikbaarheid

Bij alle maatregelen staat één doel voorop: veiligheid voor alles. Waar in de afgelopen jaren de nadruk vooral lag bij de fysieke verkeersveiligheid, wordt vanaf nu meer aandacht besteed aan de sociale veiligheid. Want de bewoners en bezoekers van de Drenthe moeten zich veilig voelen om deel te nemen aan de maatschappij, om veilig de deur uit te gaan en weer veilig thuis te komen. Dit is in wezen de bredere definitie van toegankelijkheid van de mobiliteit; een middel tegen eenzaamheid, een middel om je te ontwikkelen: te werken, te studeren, sociale contacten te onderhouden. Om te sporten, etc. Kortom: volwaardig deel te kunnen nemen aan de maatschappij.

De provincie Drenthe handhaaft haar ambitie 'Samen richting Nul verkeersslachtoffers! 'Nul' is natuurlijk niet zomaar haalbaar, maar de ambitie wil vooral de vanzelfsprekendheid doorbreken 'dat er nu eenmaal verkeersslachtoffers vallen'. En het is bedoeld om een beweging op gang te brengen dat mensen het juist vanzelfsprekend gaan vinden om ook zelf verantwoordelijkheid te nemen voor hun verkeersgedrag en daarmee voor de verkeersveiligheid van henzelf en die van anderen. Dit beleid is landelijk vastgelegd in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Samen met de Drentse verkeersveiligheidspartners is voor Drenthe een eigen SPV opgesteld, waarbij voor de regio specifieke aanpak is aangegeven. De analyses van situaties en de uitwerking en invoering van maatregelen is een continu proces.

Verkeerseductie, verkeersmaatregelen en verkeershandhaving zijn en blijven onze pijlers in die aanpak. De toets op verkeersveiligheid bij alle verkeerprojecten en -maatregelen staat voorop. Met onder meer andere wegbeheerders, politie, belangengroepen en verzekeraars monitoren we ontwikkelingen en pakken onveilige situaties samen aan. Waarbij de kwetsbare fietser extra aandacht krijgt.

Mens centraal

De mens staat uiteraard altijd centraal bij veiligheid, zowel bij de sociale- als de verkeersveiligheid. Om de mens deel te laten nemen aan de samenleving zal men in aanraking komen met het verkeer. Het is daarom belangrijk dat alle verkeersdeelnemers, van jong tot oud, over voldoende kennis, vaardigheden en motivatie beschikken om veilig aan het verkeer deel te nemen. Vanaf 2003 werkt de provincie daarom



aan Permanente Verkeerseducatie (PVE) en dit zullen we ook blijven doen. Samen met de Drentse gemeenten wordt jaarlijks via drie regio-programma's ingezet op voorlichting, trainingen en educatie. Van verkeerslessen op de basisschool tot rollatorcursus voor mensen die wel wat ondersteuning kunnen gebruiken. Trainingen voor ouderen die nog lang willen 'doortrappen' op hun e-bike.

Hoe veilig de weg ook is, toch zullen er mensen zijn die zich niet veilig genoeg voelen om gebruik te maken van deze weg. De oorzaak daarvan verschilt per persoon. Bij het ontwerpen van de infrastructuur en de tunnels wordt er rekening gehouden met sociale veiligheid. Het uitgangspunt hierbij is 'zien en gezien worden'. Dit betekent bijvoorbeeld het voorkomen van afgeschermd hoekjes en hoge struiken. Een middel om het gevoel van veiligheid te vergroten is het creëren van reuring. Een voorbeeld hiervan is de kiosk op het OV Knooppunt Gieten die zorgt voor extra aanloop naar het gebied. Maar ook voor mensen met een beperking is het vaak niet mogelijk om zelfstandig op pad te gaan en waardoor het deelnemen aan de samenleving heel moeilijk is. In 2006 heeft Nederland het VN-verdrag voor de rechten van personen met een handicap geratificeerd en vormt het een belangrijk uitgangspunt voor het inrichten van de mobiliteit in Drenthe.

VN-Verdrag voor de Rechten van Personen met een Handicap

In Nederland vinden we dat iedereen moet kunnen meedoen aan de samenleving. Helaas is dat niet altijd het geval. Mensen met een beperking lopen regelmatig letterlijk en figuurlijk tegen obstakels aan die het voor hen moeilijk of onmogelijk maken om op voet van gelijkheid met anderen alle mensenrechten en fundamentele vrijheden uit te oefenen.

In Nederland leven naar schatting ruim twee miljoen mensen met een beperking. Eenduidige cijfers over het aantal mensen met een beperking zijn niet beschikbaar. De reden hiervoor is met name dat er geen eenduidige definitie van 'beperking' bestaat. Dit hangt samen met het feit dat de groep mensen met een beperking zeer divers is. Het kan gaan om personen met een verstandelijke, lichamelijke, psychische of zintuiglijke beperking. Maar ook mensen met dyslexie, autisme of een chronische ziekte kunnen tegen belemmeringen in de samenleving aanlopen.

Voor verkeershandhaving (controle op gedrag) zijn afspraken gemaakt met het Openbaar Ministerie en de politie over de trajecten waarop handhaving nodig is en over de vorm waarin dit moet gebeuren. De inzet is gebaseerd op een verkeershandhavingplan.

Infrastructuur veilig op orde

De provincie Drenthe zet in op een duurzaam veilige inrichting van het netwerk voor alle vervoerswijzen (modaliteiten in jargon) waarbij rekening wordt gehouden met de bestaande situatie en de belangen in de directe omgeving van de weg. Volgens de landelijke Duurzaam Veilig-aanpak onderscheiden we verschillende wegcategorieën met een bijpassende weginrichting. Dit zijn naast provinciale wegen ook rijks- en gemeentelijke wegen. Iedere wegbeheerder is verantwoordelijk voor een eenduidige, herkenbare en veilige weginrichting, passend bij de toegekende wegcategorie.

In het SPV staat ook de ontwikkeling van een risico-gestuurde aanpak centraal. Vaak wordt de infrastructuur veiliger gemaakt als er een of meerdere ongevallen op die plaats zijn gebeurd. In de nieuwe aanpak wordt, aan de hand van risico-indicatoren, gekeken wat de kans is dat er een ongeval plaats vindt. locaties met een hoog risico zullen dan hoog op de prioriteitenlijst komen te staan om verkeerveiliger gemaakt te worden.

Vervoerwijze

Waar technologie auto's steeds veiliger maakt is dat (nog) niet het geval bij de langzamere verkeersdeelnemer. De komende periode zal er daarom ook extra aandacht komen voor de fietser en de voetganger. Juist deze gezonde vervoerwijzen zijn kwetsbaar in de openbare ruimte in het verkeer door toedoen van het gemotoriseerde verkeer (dat zich steeds veiliger waant). Door betere oversteekmogelijkheden, vrij liggende, gescheiden infrastructuur en door het verminderen van snelheidsverschillen wordt geprobeerd het voor fietsers en voetgangers veiliger te maken.

Blik op veiligheid wordt steeds breder

Er is meer dan de sociale veiligheid en verkeersveiligheid. De provincie Drenthe draagt ook haar steentje bij op gebied van spoorveiligheid (aanpassingen onbewaakte overwegen), toezicht binnen het openbaar vervoer (inzet stewards in treinen en stations, camera's in bus en trein) en – in toenemende mate – (cyber) security.

In het openbaar vervoer wordt nu met regelmaat de sociale veiligheid gemeten. De scores voor de veiligheid in de bus, de regionale trein en op de haltes liggen tussen de 7,7 en de 8,2 (bron: gegevens OV Klantenbarometer). Over het geheel scoort sociale veiligheid ieder jaar hoger, ondanks dat wel steeds meer reizigers bij ongeregelde zaken zijn betrokken of deze hebben gezien ($\pm 18\%$). Voor de sociale veiligheid in het openbaar vervoer worden in de bussen vliegende teams van BOA's ingezet en zijn er op alle treinen van Blauwnet Zwolle – Emmen (Vechtdallijnen) stewards aanwezig. Voor de registratie van ongeregelde zaken zijn de bussen en treinen uitgerust met camera's.

Met de opkomst van de digitalisering in de mobiliteit groeit ook de afhankelijkheid van aansluiting op het (mobiele) internet. Plaatsbepaling, reisinformatie, bestellen van aanvullend vervoer, betalen: het gaat steeds meer online. Dit moet laagdrempelig én veilig kunnen. De provincie volgt hierbij uiteraard de landelijke richtlijnen ten aanzien van persoonsgegevens.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid

In het landelijke Strategische Plan Verkeersveiligheid worden 9 beleidsthema's aangekaart. Provincie Drenthe heeft samen met de twaalf gemeenten, Openbaar Ministerie, politie, Veiligheidsregio Drenthe, ANWB, VVN en de Fietsersbond een inventarisatie gemaakt van de belangrijkste thema's in Drenthe. Op basis van ongevalldata, rapportages, risicoanalyses en eigen kennis zijn er vier hoofdthema's voor Drenthe vastgesteld:

- snelheid in het verkeer
- afleiding in het verkeer
- kwetsbare verkeersdeelnemers
- veilige infrastructuur

De overige vijf thema's krijgen ook aandacht, maar hierbij zal vooral aangesloten worden bij landelijke campagnes. Deze thema's zijn:

- heterogeniteit in het verkeer
- technologische ontwikkelingen
- onervaren verkeersdeelnemers
- rijden onder invloed
- verkeersovertreders.



Mobiliteit op maat

Jarenlang is er ingezet op een betere doorstroming van het verkeer. Dit heeft positieve gevolgen gehad, maar ook negatieve gevolgen. Door de goede bereikbaarheid is de afstand tot voorzieningen de afgelopen jaren alleen maar toegenomen. Scholen, regionale sportvoorzieningen, bedrijven, zorginstellingen gingen efficiënter werken in grotere concentraties, maar wel op grotere afstand van haar doelgroep. Door de verspreiding van de voorzieningen over de provincie is de afhankelijkheid van de auto om de dagelijkse agenda af te kunnen wikkelen steeds groter geworden (kinderen naar school, dan door naar het werk, via de winkel weer naar school/opvang, dan nog langs de sportvereniging en/of op bezoek bij familie/vrienden). Voor mensen die geen auto kunnen rijden of betalen, wordt het deelnemen aan de maatschappij zo lastig. Om ook deze doelgroep deel te laten nemen aan de (inclusieve) maatschappij, is het noodzakelijk om het hele mobiliteitssysteem een andere, inclusieve vorm te geven. Het antwoord van de provincie Drenthe hierop is het inzetten op ketenmobiliteit en op OV-knooppunten of hubs.

Iedereen wil zich graag verplaatsen om deel te kunnen nemen aan de samenleving. In de eerste COVID-19 periode (voorjaar 2020) werd deze behoefte door het thuiswerken, thuisleren en/of thuisquarantaine nog veel zichtbaarder. Het niet naar familie, school, werk of teamsport kunnen, leidde tot frustratie. Veel mensen gingen alleen of met het huishouden wandelen en/of fietsen om even aan het eigen huis te kunnen ontsnappen. Voor hulpbehoevende mensen is dit vaak de dagelijkse realiteit. Alleen met hulp van anderen kunnen zij zich verplaatsen en dus deelnemen aan de maatschappij. Bij het bouwen aan een toekomstig duurzaam mobiliteitssysteem willen we deze groep mensen als uitgangspunt nemen, want als deze doelgroep er gebruik van kan maken, kan iedereen dat: de inclusieve mobiliteit. Het toekomstige duurzame mobiliteitssysteem is niet iets compleet nieuws. Veel onderdelen bestaan er al, alleen zijn het nu nog losse onderdelen die straks samen moeten gaan werken, de zogenaamde losse ketens vormen samen: één reis.

Ketenmobiliteit

Het combineren van verschillende ketens tot één reis kan een oplossing zijn voor een goede bereikbaarheid van Drenthe. Maar het succes wordt bepaald door de zwakste schakel en vaak is dat het overstappen tussen de verschillende ketens. Combineren is niet zonder zorgen: overstappen, tijd in de

gaten houden, vertragingen. Om deze zorgen voor een deel weg te nemen is actuele reisinformatie van groot belang. Dat lossen we op met goede toegankelijke informatie voor reizigers onderweg en op de overstaplocaties. In de basis gaat dit via digitale systemen, zoals de mobiele telefoon en digitale schermen (DRIS). Maar in een inclusieve samenleving kunnen we hier niet mee volstaan. Niet iedereen kan lezen en/of een digitaal apparaat bedienen. Samen met deze doelgroep gaan we kijken hoe men op een passende manier de juiste reisinformatie kan ontvangen. Want ook hier geldt: iedereen doet mee!

Om de reiziger goed te kunnen bedienen, is informatie over kosten, beschikbaarheid, en capaciteit van de verschillende ketens van belang. Daarom werken we aan de pilot Mobility as a Service (MaaS). Drenthe is één van de zeven pilotgebieden in Nederland voor MaaS. Via dit systeem kunnen we in de toekomst een complete reis plannen, reserveren en betalen. Zo'n reis kan bijvoorbeeld een combinatie zijn van wandelen, met de eigen fiets of deelfiets, met de eigen auto of deelauto, met de bus, de trein en misschien in de toekomst wel met een hyperloop of autonoom voertuig. Veel mensen maken nu al een ketenreis en gebruiken de fiets om naar een bushalte of station te gaan, zet de auto op de P+R rond de grote steden of gaat eerst met de auto naar een mooie bestemming om dan een rondje te gaan fietsen (gezien de vele geparkeerde auto's met fietsdragers in Drenthe).

Hubs

De verbindende knopen in de ketenreis zijn belangrijk. Met het hub-programma zijn we al gestart om deze knopen te verbeteren. Knooppunten zijn van oudsher de wisselplaatsen waar auto, openbaar vervoer en fiets (of wandelaar) samenkomen en reizigers overstappen van vervoermiddel. Maar bij de hubs willen we ook dat het plekken zijn waar mensen elkaar ontmoeten/verblijven en die daarom interessant zijn voor verdere ruimtelijke en economische ontwikkeling.

'Gebruik maken van een knooppunt wordt vaak ervaren als noodzakelijk, onprettig, onpersoonlijk en tijdrovend'

We zetten daarom bij hubs in op ruimtelijke kwaliteit en meer voorzieningen. Het moet uitnodigend zijn en de veiligheid moet goed worden ervaren. In de toekomst zullen de hubs locaties zijn waar de reiziger 'passend vervoer' kunnen kiezen: (deel)auto, (deel)fiets, (doelgroepen)taxi, bus en/of trein. En laadvoorzieningen. Reizen gebeurt alleen of met meerdere personen en kan gecombineerd worden met afhaalpunten voor bijvoorbeeld pakketjes, boodschappen of streekproducten. Maar door de hubs ook te koppelen aan onderwijs, zorg en/of sportvoorzieningen, zijn deze beter te bereiken voor iedereen, ook voor de mensen zonder auto. Het huidige netwerk van 22 hubs vormt een al een dekkend netwerk voor Drenthe, maar uitbreiding van het aantal is een optie. Dit kunnen grote hubs zijn op regionaal niveau, waar de nadruk ligt op mobiliteit, maar ook kleinere hubs op dorps of wijkniveau, waar de voorzieningen juist belangrijk zijn. Het blijft maatwerk!

'We brengen de mensen niet meer naar de voorzieningen, maar de voorzieningen naar de mensen'

Hubs op verschillende niveaus vormen een goede basis om de mobiliteitsvraag te veranderen. Door voorzieningen anders te organiseren kan het aantal verplaatsingen afnemen en de keuze voor vervoermiddel veranderen.

Een voorbeeld: Het huisartsbezoek in Grolloo. Sinds de huisarts naar Rolde is verhuisd, gaan de inwoners van Grolloo voor het spreekuur ook naar Rolde. Stel 10 mensen gaan met de auto naar het spreekuur, dan zijn dat 10 verplaatsing heen en 10 weer terug. In totaal 20 verplaatsingen over lange afstand. Maar door de huisarts weer voor het reguliere spreekuur naar de dorps-hub in Grolloo te halen, hoeft alleen de huisarts op en neer. In totaal 2 verplaatsingen over lange afstand; een besparing van 90%. Bijkomend voordeel is dat de inwoners

van Grolloo makkelijker lopend of fietsend naar het spreekuur gaan, maar vooral dat men elkaar weer ontmoet in het dorps huis. En naast de huisarts zijn er natuurlijk veel meer voorzieningen weer naar de dorpen te brengen en op andere schaalniveaus kan het ook.

Korte pitstop?



Reis bewust, reis via hubs

Dan reis je vlot, comfortabel en duurzaam naar je bestemming



Deelmobiliteit: van bezit naar gebruik

De deeleconomie doet snel z'n intrede. Toegang tot producten en diensten wordt belangrijker dan het daadwerkelijk bezitten van spullen. Dit blijkt uit de populariteit van bedrijven als Spotify en Netflix. Het aantal Nederlanders dat gebruik maakt van deel- en tweedehandsplatformen is in drie jaar verviervoudigd naar een kwart van de bevolking. Deelmobiliteit is kansrijk, omdat het goed past in de trend van bezit naar gebruik. Toch gaat de ontwikkeling minder snel dan bijvoorbeeld het delen van woningen. De gehechtheid aan de eigen auto/fiets en het idee dat er geen vervoer beschikbaar is als je het nodig hebt, speelt daarbij een rol. De ontwikkeling bij fietsen gaat al sneller dan bij auto's. Vooral in studentensteden zijn er bijvoorbeeld al veel Swapfietsen met de blauwe voorband en OV-fietsen te vinden.

Het is de verwachting dat deelmobiliteit ook in Drenthe een rol gaat spelen in de mobiliteit. Door een aantal pilots willen we uitzoeken of er een markt is voor deelmobiliteit en hoe deze het beste bediend kan worden.





Fietsen als duurzaam alternatief

Drenthe dé fietsprovincie. Dat is al lang ons motto. De fiets is en blijft speerpunt binnen het mobiliteitsbeleid van Drenthe. De fiets draagt bij aan de opgaven: een laagdrempelige goedkope manier van mobiliteit, het voorbeeld van duurzame mobiliteit, zonder grote impact op de omgeving en ook nog eens heel gezond! Om de fiets nog aantrekkelijker te maken en meer mensen op de fiets te krijgen, blijven we investeren in het fietspadennetwerk, zowel voor de recreatieve fietsers als de fietsers die naar werk, school of een andere voorziening gaan. Zo worden we van een fietsprovincie een provincie ván en vóór fietsers! We hebben vier ambities voor de fiets. Die zijn ook in lijn met het Nationaal toekomstbeeld Fiets. Alleen doen wij een versnellinkje meer.

(1) Meer mensen op de fiets

We willen naar een stijging van 20% meer fietskilometers in Drenthe. Voor het afleggen van korte afstanden wordt nog te vaak de auto genomen. We willen stimuleren dat men dan de fiets neemt. Dit doen we door de routes naar voorzieningen en de stallingen bij de voorzieningen te verbeteren. De fiets speelt een belangrijke rol in het voor- en natransport van het openbaar vervoer; onze fietsvoorzieningen bij haltes en hubs maken wij meer op orde. Op stations willen we meedenken over de inrichting en (gastvrije) exploitatie. Het gaat niet alleen om fietsenstallingen, maar op grotere en dorps- en wijkhubs bijvoorbeeld ook om fietskluizen en deelfietsen.

Anderzijds proberen we ook de voorzieningen dichterbij de mensen te brengen door de koppeling van voorzieningen bij reishubs en/of dorps/wijkshubs, waardoor de fiets een alternatief voor de auto wordt. Bij de hubs is er ook aanbod aan deelfietsen, waarbij we inzetten op een diversiteit aan aanbod (ook transportfietsen en kinderfietsen). We stimuleren gemeentes mee te doen met het aanbod van deelfietsen en om centrumgebieden fietsvriendelijker te maken. Deze knooppunten kunnen ook logistieke hubs worden die de uitvalsbasis zijn voor (fiets)koeriers en zo een alternatief zijn voor de vele (diesel) bestelbusjes van de pakketbezorging.

Goede campagnes verleiden mensen om op de fiets te stappen. We ondersteunen programma's om mensen met de fiets langer mobiel te houden. Met de werkgeversaanpak Anders reizen (in Drenthe: "Drenthe reist duurzaam") betrekken we bedrijven bij het stimuleren van het fietsgebruik in onder andere het woon-werkverkeer.

(2) Veiliger fietsen

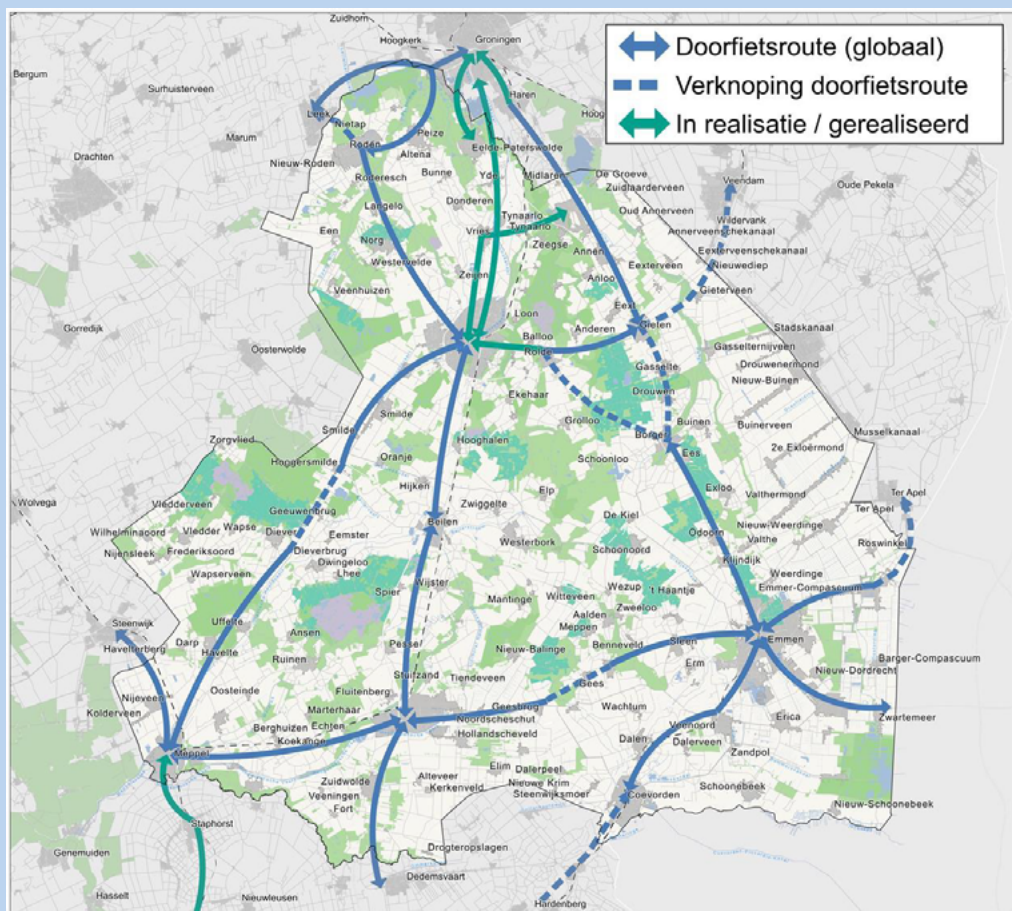
Veilig fietsen betekent dat iedereen ongedeerd zijn bestemming bereikt. Van jong tot oud, van forens tot toerist. Dit willen we bereiken met innovatieve concepten (bijvoorbeeld met sensoren), een veilige infrastructuur (o.a. het verbeteren van wegvakken op drukke fietspaden en veilige schoolroutes) en goede educatie (bijvoorbeeld gericht op scholieren en senioren met de e-bike).

(3) Een compleet fietsnetwerk

Een compleet fietsnetwerk is comfortabel, veilig en direct. Het biedt een hoge belevingswaarde en de bewegwijzering is op orde. Samen met onze partners realiseren we hoogwaardige doorfietsroutes en ontbrekende (lokale) schakels. Een goede onderhoudsstaat van de fietsinfrastructuur is van cruciaal belang. Dat geldt ook voor de recreatieve fietspaden. Daarnaast starten we pilots met innovatieve ontwikkelingen (bijvoorbeeld een onderhoudsarm fietspad) die bijdragen aan de verbetering van het netwerk.

Doorfietsroutes

Door de grote toename van het aantal fietsen met trapondersteuning en de opkomst van zeer snelle fietsen, worden de afstanden, die fietsers voor dagelijks gebruik kunnen afleggen, ook steeds groter. Om deze doelgroep te faciliteren willen we de komende jaren werken aan een netwerk van hoogwaardige regionale fietsroutes. Deze doorfietsroutes ontsluiten de grote kernen in Drenthe met de omliggende dorpen. Het is van belang dat de routes niet eindigen bij de stadsrand maar doorlopen tot aan de centrumgebieden. Door de routes aan elkaar te knopen ontstaat een netwerk van doorfietsroutes tussen de grote kernen in Drenthe.



(4) Een aantrekkelijk toeristisch fietsproduct

Een aantrekkelijk toeristisch fietsproduct betekent dat toeristen naar Drenthe komen voor de uitstekende toeristische fietsvoorzieningen. We positioneren Drenthe als dé fietsprovincie. Hoe? Met een vernieuwend aanbod van fietsproducten en arrangementen, voorzieningen die inspelen op de fietsbeleving, aansprekende fietsevenementen en een uitnodigende marketingcampagne.

Samen met partners werken aan de ambitie

Deze ambitie realiseren we niet alleen. Via een stimuleringsprogramma werken we onder andere samen met gemeente, terreinbeheerders, belangengroeperingen en fietsers aan diverse projecten om meer mensen op de fiets te krijgen. Daarnaast wordt samen met werkgevers en het onderwijs gekeken naar het stimuleren van het fietsgebruik voor woon-werk/woon-school, dit ook in het kader van de duurzaamheidsopgave. We zijn ervan overtuigd dat investeren in de fiets zich terugbetaald in een verbetering van de leefbaarheid van Drenthe.

Natuurlijk vergeten we de voetganger, de wandelaar niet

Lopen is goed voor de fysieke en geestelijke gezondheid. Onderzoek laat zien dat er positieve effecten zijn voor je gesteldheid, geheugen en concentratie. Lopen is er vele vormen; van een klein ommetje door de omgeving tot een pelgrimstocht, van langzaam tot hardlopen, met of zonder oefeningen of attributen (Nordic walking, bootcamp). Als provincie Drenthe willen we alle vormen van lopen bevorderen en beschermen. Ook in de keten.



Een adequaat openbaar vervoernetwerk

Het openbaar vervoer (OV) is en blijft noodzakelijk voor de toegankelijkheid van Drenthe. Het is een onmisbare schakel voor reizigers die geen beschikking hebben over een auto en daarmee een belangrijk voor de bereikbaarheid van onderwijs, zorg, werk en andere voorzieningen. De koppeling van voorzieningen en het openbaar vervoer is daarbij van belang. Maar ook in dunbevolkte gebieden is er openbaar vervoer; met de hubtaxi bieden we deur-tot-deur openbaar vervoer. Ook zorgt het door het collectieve gebruik voor minder autokilometers en uitstoot per reiziger. Drenthe is actief in de ontwikkeling van een landelijk Toekomstbeeld OV. Daar zullen we alert blijven en blijvend lobby voeren voor de aansluiting van Drenthe op internationaal, snel en veilig spoor en de ontsluiting van het platteland met de hub-strategie.

Het is niet vanzelfsprekend dat mensen het openbaar vervoer nemen. Verschillende doelgroepen vragen om extra aandacht. Mensen met een beperking qua fysiek, mentaal of financieel hebben hulp nodig om te kiezen voor het openbaar vervoer. Maar ook voor ouderen die, vanwege gezondheidsproblemen, de auto opgeven, is het openbaar vervoer een onbekend en daardoor onbemind vervoermiddel. Voorlichting op maat moet zorgen dat ook deze doelgroepen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer.

Het openbaar vervoer in Drenthe wordt goed beoordeeld door de reizigers. De verschillende bus- en treinconcessies scoren rond de 7,5. Maar er blijft ruimte voor verbetering, vooral op de onderdelen 'gevoel van veiligheid', 'prijs', 'informatie bij vertragingen' en 'OV-chipkaart' zijn de scores lager. De provincie Drenthe heeft de ambitie om het openbaar vervoer verder verbeteren, zodat de totaalscore minimaal een 8 zal zijn.

Ontwikkeling

De ontwikkeling van het netwerk is en blijft een continu proces. Het ontwikkelen van het openbaar vervoer kan de provincie niet alleen. Samen met het de reizigers, OV Bureau Groningen Drenthe, gemeenten, NS, ProRail, Bentheimer Eisenbahn, Grafschaft Bentheim, de provincies Fryslân, Groningen en Overijssel en het Rijk blijven we het openbaar vervoer verder ontwikkelen. Hierbij ligt de nadruk op het verder versterken van het basisnetwerk, de hubs als schakels in het netwerk en het kleinschalige OV.

Om de snelheid en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer te verbeteren en de exploitatie te optimaliseren, wordt de infrastructuur voor het openbaar vervoer verbeterd door bijvoorbeeld door de aanleg van busbanen. Een van de grootste knelpunten is de A28 tussen De Punt en Groningen. Als er sprake is van congestie, mogen de bussen gebruik maken van de vluchtstrook. Er rijden echter meer bussen dan volgens landelijke normen is toegestaan.

Basisnet van openbaar vervoer

De kapstok van het openbaar vervoer bestaat uit het spoor. Drenthe wil per spoor beter aangesloten worden op de omliggende regio's, economische centra en belangrijke (inter)nationale knooppunten. Daarom hebben we de ambitie om de reistijd naar deze centra te verkorten door verhoging van de snelheid en/of de frequentie. In de basis ieder half uur een trein, maar in de spits en op drukke trajecten zijn meer treinen gewenst. Voor de verbinding met de Randstad wordt gelobbyd voor reistijdversneling via bestaand spoor, natuurlijk met een stop in Assen. Maar ook de verbinding naar Zwolle wordt met de werkzaamheden tussen Zwolle en Herfte verbeterd, zowel voor de treinen vanuit Groningen en Leeuwarden, als de treinen vanuit Emmen. De Vechtdallijnen, onderdeel van Blauwnet, blijven we verder ontwikkelen. Vanaf 2022 zal station Emmen Zuid verdubbeld zijn en wordt de reistijd Zwolle – Emmen 3 minuten korter. Samen met de Duitse partners onderzoeken we de nieuwe treinverbinding Emmen –Rheine. Met deze spoorlijn hopen we, door meer verbindingen, samenwerking en uitwisseling met Duitsland, de grens minder een barrière zal zijn. Voor de verbinding Emmen – Groningen zijn we, indien gewenst, bereid om samen met het Rijk en de regio een haalbaarheidsonderzoek naar de Nedersaksenlijn uit te voeren, waarbij de focus ligt op de sociaaleconomische gevolgen van deze nieuwe treinverbinding.



De Q-liners verzorgen de frequente en comfortabele verbinding tussen Emmen - Groningen, Groningen - Stadskanaal en Assen Kloosterveen – Groningen en Assen - Veendam. Het succes van het product heeft de afgelopen jaren geleid tot grotere bussen en hogere frequenties. De Q-liners hebben een hoge kwaliteit en vormen een serieus alternatief voor veel autoritten. Ook werken ze structurerend in de ruimtelijke ordening, mede door het langjarig vastleggen van de routes in de omgevingsvisie. Knooppunt Gieten vormt binnen het Q-liner netwerk een belangrijke schakel, met overstapmogelijkheden tussen de meeste verbindingen.

Rondom de Stad Groningen vormen Q-links een metroachtig netwerk van hoogfrequente en ruime bussen. Vanuit Roden, Peize, Zuidlaren, Annen en binnenkort Eelde-Paterswolde zijn bestemmingen in het centrum van Groningen goed te bereiken. Deze kernen vormen daardoor een goede woonomgeving voor mensen met werk in deze bestemmingen. Dit systeem is ook toegepast rond Emmen met de Q-link Emmen – Klazienaveen.

Het Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV), bestaande uit de trein, Q-liners en Qlinks, biedt een gebied dekkend basisnet dat de grotere dorpen en steden grofmazig verbindt en ontsluit. Samen met het op een fijnmaziger niveau acterende stads- en streeklijnen, vormen ze het basisnet. Bij de keuze van de basislijnen zijn de bestaande ruimtelijke inrichting en de vervoervraag in het gebied richtinggevend. In de Omgevingsvisie van Drenthe ligt het basisnet voor 10 jaar vast. Voor het HOV op routeniveau en voor de stads- en streeklijnen op verbindingsniveau.

Kleinschalig openbaar vervoer

De rest van het openbaar vervoer wordt ontsloten via buslijnen met mindere bediening, buurtbussen en via de hubs met de hubtaxi. Samen bieden ze een vraagafhankelijk fijnmazig netwerk. Door het aanbieden van de hubtaxi is Drenthe, samen met Groningen, de eerste regio die deur-tot-deur openbaar vervoer aanbiedt. Vanuit opgave rond inclusieve mobiliteit speelt de hubtaxi een belangrijke rol. De toegankelijkheid en betaalbaarheid van het systeem is daarbij van groot belang.

De hubtaxi brengt de reizigers naar de hub die het best in de totale reis past, zodat men vanaf die plaats verder kunt reizen met het openbaar vervoer. Dit is een deur-hub of hub-deur rit. U mag maximaal 20 km reizen tegen het hubtaxi tarief, voor de extra kilometers betaalt u het commerciële tarief van de taxivervoerder. Het is ook mogelijk om van een vertrekadres naar een bestemmingsadres te worden gebracht. Dit is een deur-deur rit. Voor deur-deur ritten geldt een minimale reisafstand van 3 kilometer.

In Assen, Hoogeveen en Meppel wordt door de gemeente zelf stadsbusjes ingezet. Deze busjes zijn aanvullend op het vervoersnetwerk dat er in hun regio wordt aangeboden. Deze bussen rijden op vaste routes en stopt bij veelgevraagde locaties, zoals het ziekenhuis, ouderencentra, winkelcentra, gezondheidscentra en natuurlijk de OV-knooppunten. De buurtbus is ook een vorm van kleinschalig toegankelijk vervoer. De 8-persoons busjes worden bestuurd door vrijwilligers. Er wordt gereden op een vaste route en volgens een vaste dienstregeling.

Duurzaamheid

Bij de ontwikkelingen rond het openbaar vervoer wordt ook rekening gehouden met de klimaatdoelstellingen. Het openbaar vervoer zal in 2030 zero emissie zijn, waarbij ook ruimte zal zijn voor waterstof als energiedrager.

Het Openbaar vervoer wordt steeds duurzamer door verbeteringen in het lijnennet en de bedrijfsvoering, maar vooral door de inzet van alleen nog maar elektrisch aangedreven bussen en bussen die rijden met hernieuwbare brandstoffen. Hierdoor wordt ruim 90% minder CO₂ uitgestoten dan in de vorige concessie. De meeste bussen zijn elektrisch, maar waar dat niet haalbaar is, gebruikt de vervoerder Qbuzz Hydrotreated Vegetable Oil (HVO) en is een variant van biodiesel. Ook de inzet van 32 waterstofbussen maakt dat deze concessie een van de aanjagers is van emissievrij openbaar vervoer in Nederland én van de waterstofeconomie in het noorden. Vanaf 2025 zijn alle nieuwe bussen vrij van schadelijke uitlaatgassen. Vanaf 2030 geldt dat voor alle bussen die in het openbaar vervoer worden ingezet.

Ook voor het verzorgen van vervoer op maat voor een leefbaar landelijk gebied is een vorm van duurzaam openbaar vervoer. Door de afhankelijkheid van de fossiele auto te verminderen, zal de totale uitstoot van de mobiliteit afnemen. Publiek vervoer heeft daarom in 2018 een bestuursakkoord (Green

Deal doelgroepenvervoer) getekend, waarin zij afspreken dat hun doelgroepenvervoer vanaf 2025 volledig zero emissie zal zijn.

Vanaf 2023 zal in 21 gemeenten in Groningen en Drenthe de uitstoot van het vervoer (voor Wmo-pashouders en leerlingen) vrij zijn van schadelijke stoffen. Dit is 2 jaar eerder dan in het bestuursakkoord met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is afgesproken. Naast Publiek Vervoer wordt er voor het voor- en natransport ook naar bijvoorbeeld deelauto's, deelfietsen, autonome voertuigen en vrijwilligersdienstenstippen gekeken.



Duurzame oplossingen en innovatie

Emissievrije mobiliteit in 2050 voor iedereen! Dit is in een zin de essentie van het onderdeel mobiliteit van het klimaatakkoord. De provincie Drenthe onderschrijft deze doelstelling door actief deel te nemen aan de mobiliteitstafel van het klimaatakkoord. We zetten ons in om de mobiliteitstransitie in gang te zetten en invulling te geven aan de opgaven uit het klimaatakkoord. De Provincie zet de mobiliteit in als middel om bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid, gezondheid, regionale economie en natuurlijk ook duurzaamheid te dienen.

Duurzame mobiliteit is een heel breed begrip. Het slim en groen investeren in gedragsverandering, werkgeversaanpak, hubs, fiets en openbaar vervoer, zoals in de vorige pijlers is geschetst, draagt allemaal bij aan de klimaatdoelstellingen. Maar om de doelstellingen te halen moet er meer of eerder gedaan worden. Deze plus valt onder deze pijler. Met de ondertekening van het klimaatakkoord heeft de provincie Drenthe zich gecommitteerd aan de beperking van de CO₂ uitstoot in Drenthe. In 2030 zal er 57% minder CO₂ door de mobiliteit in Drenthe uitgestoten moeten worden. Daarnaast onderschrijft de provincie ook de doelstellingen van het Schone Lucht Akkoord. Doel van het akkoord is gezamenlijk de luchtkwaliteit in Nederland permanent verbeteren en heeft als doel om een gezondheidswinst te behalen van minimaal 50 procent in 2030 ten opzichte van 2016. Dat betekent dat mensen langer, gezonder en met meer kwaliteit leven.

Om de doelen in het klimaatakkoord te halen en Nederland toch bereikbaar te houden, zal ingezet worden op duurzame vormen van mobiliteit. Dat doet de provincie Drenthe niet alleen, maar samen met gemeenten. In het Regionale Mobiliteitsplan Duurzaamheid (klimaatakkoord) RMP, dat gezamenlijk wordt opgesteld (vergelijk de aanpak rond de regionale energiestrategie), wordt de regionale aanpak beschreven met praktische, innovatieve, duurzame en toekomstbestendige oplossingen voor regionale bereikbaarheidsopgaven. Om hier invulling aan te geven moet een goede combinatie gezocht worden van infrastructuur en voorzieningen, software, gedragsverandering en de manier hoe we zaken organiseren.

Als provincie Drenthe hebben we relatief beperkte invloed op de uitstoot van de mobiliteit. De meeste voertuigen zijn particulier bezit, maar rijden wel de meeste kilometers. In Drenthe wordt 79% van de kilometers met de auto afgelegd. Door meer in te zetten op duurzame alternatieven als fiets en openbaar vervoer hopen we dit percentage met 10% omlaag te krijgen. Dit is een forse opgave, omdat de fiets juist

op korte afstanden de auto kan vervangen. We stimuleren de verduurzaming van het wegverkeer door te investeren in nieuwe waterstof-tankstations en, samen met de provincie Groningen, nemen we deel aan het 1.000 laadpalenplan. Het openbaar vervoer heeft de afgelopen jaren een grote stap gemaakt naar volledige zero-emissie met een reductie van 90% van de CO₂-uitstoot.

Om het aantal autokilometers te verminderen en fiets en openbaar vervoer te stimuleren, kiezen we onder andere voor een werkgeversaanpak. Met werkgevers maken we afspraken over stimulering van digitaal (thuis)werken en het benutten van de fiets door woon-werkvergoedingen. Ook emissievrij verkeer van goederen- en pakketvervoer in de bebouwde omgeving, via logistieke hub-faciliteiten aan de stadsgrens, zien wij als aan kans om snel op te pakken en direct een bijdrage te leveren aan de leefomgeving.

Infrastructuur is ook een bron van CO₂ uitstoot. Bij de aanleg gaat het om de (mobiele) werktuigen en de gebruikte materialen. Als provincie willen we dit graag verduurzamen, maar daarbij wel rekening houden met de mogelijkheden van de (regionale) aannemers en de toeleveranciers. Het inzetten van nieuwe middelen en materialen kunnen leiden tot een kostenverhoging bij de realisatie en het beheer en onderhoud.

Regionaal Mobiliteitsplan klimaatakkoord (RMP)

Samen met de Drentse gemeenten is in het kader van het Klimaatakkoord een Regionaal Mobiliteitsplan opgesteld. In dit plan staat de regionale aanpak beschreven met praktische, innovatieve, duurzame en toekomstbestendige oplossingen voor regionale bereikbaarheidsopgaven.

Opgave in Drenthe

De opgave in Drenthe is 49% vermindering in 2030 t.o.v. 1990. Sinds 1990 is de uitstoot als gevolg van de sector mobiliteit met 18% toegenomen. Om te voldoen aan het Klimaatakkoord moet de uitstoot CO₂ als gevolg van de sector mobiliteit in 2030 dus met 57% (49% + 18%) worden gereduceerd in ten opzichte van de gemeten uitstoot in 2017. Dat komt overeen met een reductie van 643.138.148 kg CO₂.

De sector mobiliteit in het Klimaatakkoord is onderverdeeld in deelsectoren. Het wegverkeer en mobiele werktuigen zijn samen goed voor 99,5% van de uitstoot door de sector mobiliteit in Drenthe. Voor het wegverkeer is de uitstoot in 2017 berekend op 88,7% van het totaal. Als de doelstelling doorgetrokken wordt naar deelsectoren zou dat een reductiedoelstelling van 570.614.660 kg CO₂ betekenen. Voor mobiele werkvoertuigen is de uitstoot in 2017 berekend op 10,8% van het totaal. Dat zou een reductiedoelstelling van 69.274.701 kg CO₂ voor de deelsector inhouden.

Gezamenlijke inzet

De gemeenten en de provincie zetten we in op de volgende 6 pijlers:

- Duurzaam inkopen
- Elektrisch vervoer
- Verduurzaming logistiek
- Werkgebonden mobiliteit
- Fiets, Openbaar Vervoer en innovatie
- Ruimtelijke beleid

De uitwerking van deze pijlers is te vinden in het Regionale Mobiliteitsplan duurzaamheid Drenthe. 1.0

Wat speelt er

De mobiliteit in Drenthe verandert. Dit komt door de veranderende samenstelling van de bevolking in Drenthe en door ontwikkelingen en innovaties. De vraag naar mobiliteit is van veel aspecten afhankelijk; welke dag het is, wat voor weer het is, is het vakantie of is er een groot evenement. De vraag naar mobiliteit is daardoor geen dag hetzelfde. Op een mooie zonnige zaterdag is het druk op de fiets- en wandelpaden in de natuur en zijn er zelfs files en parkeerproblemen bij zwemplassen. In het najaar en de winter is het met slecht weer juist heel druk in het openbaar vervoer en gaan veel mensen met de auto op pad. Ondanks deze grote verschillen in de vervoersvraag, hebben we de afgelopen jaren gewerkt aan een mobiliteitsaanbod dat alle mobiliteitsvragen iedere dag van het jaar kan beantwoorden. Alles wordt dus op het piekmoment van de vervoersvraag afgestemd. Dit betekent dat onze infrastructuur en in mindere mate het openbaar vervoer vaak capaciteit genoeg hebben en dat alleen tijdens de piekmomenten alle capaciteit benut wordt. Belangrijke vraag hierbij is of het nog wel maatschappelijk verantwoord is om veel geld te investeren om alleen in de piekmoment aan de vraag te kunnen voldoen. Kan het niet anders? Om deze vraag te beantwoorden is het goed om te weten wat er op lange termijn gaat gebeuren met de mobiliteitsvraag.

Demografie van Drenthe

De Drentse bevolking groeit, maar lang niet overal. Ook voor de toekomst ligt bevolkingskrimp op de loer. Er overlijden jaarlijks meer mensen in Drenthe jaarlijks dan er geboren worden. Hier staat tegenover dat Drenthe al enkele jaren een positief migratiesaldo kent. Er is wel een verschuiving gaande van het landelijke gebied naar de steden; de inwoners concentreren zich rond de voorzieningen in de steden. De voorspelde krimp zal overigens geleidelijk plaatsvinden. Dit geeft beleidsmakers en inwoners tijd en ruimte om zich aan te passen aan veranderende omstandigheden.

Drenthe heeft te maken met ontgroening en vergrijzing. De leeftijdsopbouw verandert behoorlijk. Er komen steeds minder kinderen en steeds meer ouderen. Dit heeft ook gevolgen voor de mobiliteit. In de afgelopen 20 jaar is het autobezit in Drenthe met 28% toegenomen tot 270.000 auto's. Door de groei van het aantal inwoners en het aantal inwoners boven de 18 jaar, is deze stijging wel te verklaren. Door de ontgroening (minder kinderen) daalt ook de groep die veelvuldig gebruik maakt van het openbaar vervoer en een auto gaat besturen. Wat de effecten op de lange termijn zijn voor de mobiliteit is lastig te voorspellen.

Het overschot aan 'vestigers' komt vooral uit andere delen van Nederland. De vraag is hoe dit zich in de toekomst zal ontwikkelen. De prognoses geven aan dat de bevolkingsomvang verder zal afnemen, maar er is ruimte voor onzekerheid in de voorspellingen. Mogelijk zorgt de coronacrisis en de versnelde ontwikkeling van thuiswerken voor een extra belangstelling voor wonen in Drenthe. Het is nu nog te vroeg om hierover conclusies te trekken.



De auto vervangt de paarden bij het trambedrijf Groningen- Paterswolde – Eelde (GPE).

Mobiliteit in het verleden

Drenthe is vooral bekend door de overblijfselen uit lang vervlogen tijden zoals de hunebedden, maar ook van een van de eerste vormen van mobiliteit: de kano van Pesse. Waarschijnlijk de oudste boot, maar zeker de oudste kano van de wereld. Al heel lang willen mensen zich verplaatsen in onze provincie en maken daarvoor gebruik een passend vervoermiddel. Passend bij de omgeving (moeras/meren) en de beschikbare middelen (vuursteenbijl en bomen). De wens om zich te verplaatsen is steeds gebleven, het vervoermiddel heeft zich steeds weer aangepast met de komst van nieuwe technieken en materialen.

Benodigde infrastructuur is aangelegd en in sommige gevallen ook weer opgebroken. Van zandpaden door de bossen, over de heidevelden en de moerassen, waren de verbindingen in het begin van de geschiedenis van Drenthe. Enkele daarvan bestaan nog steeds, al is het gebruik nu anders. Hoofdroutes tussen nederzettingen werden steeds breder en later ook verhard. Lopen werd vaak fietsen of met paard en wagen. Later kwamen de buurtschepen met de aanleg van de kanalen, de stoomtrein en stoomtram met de aanleg van een uitgebreid spoornetwerk en natuurlijk de (vracht) auto met een fijnmazig netwerk wat daarbij hoort.

Hoe de mobiliteit in de toekomst eruitziet is nu nog niet bekend. Welk infrastructuur in de toekomst gewenst is, zal afhangen van nieuwe technieken, toepassingen en materialen die worden ontdekt. Misschien suizen we over elke jaren door buizen met de Hyperloop, vliegen we met drones of rijden we met autonome voertuigen. Een ding is zeker; de wens van iedere individu om zich te verplaatsen, te verplaatsen om deel te nemen aan de maatschappij.



Veerdienst Meppel – Assen bij de tussenstop in Dieverbrug

Afstand tot voorzieningen

De afstanden die in het verkeer worden afgelegd, nemen toe. Dit wordt vooral veroorzaakt door de alsmear groter wordende afstanden tot de belangrijke voorzieningen, zoals werk, school, zorg en cultuur. Dit komt enerzijds door het fuseren of verdwijnen van voorzieningen en anderzijds door de grotere afstand die mensen van hun werk gaan wonen. Kan men ergens sneller reizen, dan zal men vaak niet korter qua tijd gaan reizen, maar juist langer qua kilometers. Hierdoor zal de mobiliteitsvraag qua kilometers gaan groeien.

Door de vergrijzing in Drenthe wordt het aandeel sociale reizen ook groter en daalt het aandeel woon - werk en woon - school. De babyboomgeneratie nadert of heeft de pensioenleeftijd bereikt en is opgegroeid met de auto (in tegenstelling tot voorgaande generaties). Men heeft meer tijd en gaat daardoor vaker op pad voor bijvoorbeeld familiebezoek, musea, natuur, winkelen en zorg. Men reist daarbij wel vaak op een ander tijdstip dan de forenzen en de scholieren, die vooral in de ochtendspits reizen. Hierdoor zal het piekmoment van de mobiliteitsvraag kunnen gaan afnemen.

Nieuwe ontwikkelingen

De dagindeling van de inwoner en bezoeker van Drenthe bepaalt de mobiliteitsvraag. Moet men naar het werk, school en/of sportclub, dan betekent dat vaak al een paar verplaatsingen per dag. Gemiddeld maakt iedereen vijf verplaatsingen per dag. Dit blijft al vele jaren stabiel. Maar tijdens de 'COVID-19-lockdown', was het ineens anders. Steeds meer Nederlanders lijken zich langzamerhand aan te passen aan de beperkingen die de coronacrisis met zich meebrengt. Ze oordelen positiever over thuiswerken en verwachten na de crisis ook vaker thuis te gaan werken.

Toch bleef de drang om zich te verplaatsen. Er wordt veel meer gewandeld en gefietst. De fietswinkels hebben het druk met verkoop van elektrische fietsen en recreatieve fietsen. Toen het reizen weer mocht was het openbaar vervoer de grote verliezer. De reizigers mijdt treinen en bussen vanwege het risico op besmetting en het verplicht dragen van mondkapjes. Men koos vaker voor de auto. De eerste helft van 2020 steeg de verkoop van met name occasions, zelfs nog harder dan die van fietsen. De verkeersintensiteit – het aantal auto's op de weg per dag – bleek in juni 2020 al bijna even groot als begin maart, met als een verschil; de ochtendspits was veel kleiner. Men reist veel verspreider over de dag, waardoor het aantal piekmomenten fors is afgenomen.

Veranderen van de mobiliteitsvraag

Jarenlang is er geprobeerd om door stimuleren, bekijzen en beboeten de mobiliteitsvraag te veranderen. Steeds met minimaal effect. De mens is een gewoontedier, dat niet snel het dagelijkse patroon zal aanpassen. Door de COVID-19 crisis blijkt echter dat men zich sneller kan aanpassen dan ooit voor mogelijk was gehouden. Het aanpassen van schooltijden, zodat scholieren en studenten buiten de ochtendspits kunnen reizen was lange tijd niet mogelijk. Nu was men graag bereid om de planning aan te passen, zodat men weer naar school kon. Bedrijven wilde personeel op kantoor hebben, maar heeft nu het thuiswerken ontdekt. Fysiek samenkomen heeft nog steeds voordelen, maar dat hoeft niet iedere dag te zijn. Men ziet nu de voordelen van het flexwerken. De veranderingen zullen leiden tot een andere mobiliteitsvraag. Nu hebben werknemers nog vaak een leaseauto, maar blijft dat zo, als men maar twee dagen naar kantoor hoeft? Krijgt men dan voor 5 dagen een auto? Of is dan de deelauto, deelfiets en/of het openbaar vervoer een alternatief?

Inclusieve samenleving

Binnen de mobiliteit wordt de sociale agenda een belangrijk uitgangspunt; iedereen doet ertoe en iedereen doet mee. Binnen het huidige aanbod van mobiliteit is dit niet het geval. Reizigers met een beperking kunnen niet of moeilijk deelnemen aan het verkeer en daardoor ook niet of moeilijk aan de samenleving. Met de ratificatie van het VN-verdrag voor de Rechten van Personen met een Handicap in 2006 is dit een belangrijke opgave geworden binnen de toekomstige ontwikkelingen in de mobiliteit, wat uiteindelijk moet bijdragen aan een inclusieve samenleving.

Mobiliteitsvraag op verschillende niveaus

De inwoners en bezoekers van Drenthe willen zich graag verplaatsen, maar, zoals al eerder aangegeven, verschilt deze vraag per persoon. Daarom zal het aanbod ook zeer verschillend moeten zijn om hier een passend aanbod te kunnen bieden. Om een goede bereikbaarheid van Drenthe te houden en/of krijgen, moet op diverse netwerken worden aangesloten, zowel binnen de provincie als daarbuiten:

- Via de lucht voor lange internationale verplaatsingen (> 500km) via Groningen Airport Eelde
- Via het spoor voor (inter)nationale verbindingen naar Groningen, Leeuwarden, Zwolle en verder naar de Randstad en Duitsland.
- Via de weg: autosnelwegen, autowegen en de lokale wegen
- Via het water voor binnenvaart (Meppel/Coevorden) en de recreatievaart
- Via fietspaden: Fietsknooppunten die aansluiten op de netwerken in omliggende provincies en Duitsland en doorfietsroutes naar belangrijke bestemmingen zoals Groningen en Zwolle
- Via wandelpaden: van ommetjes tot lange afstandsroutes

De gevolgen van nieuwe technologie in vervoerswijzen

De ontwikkelingen in de mobiliteit volgen elkaar steeds sneller op. Om deze ontwikkelingen en de daarmee steeds veranderende mobiliteitsvraag goed te kunnen bedienen, zal het aanbod aan verschillende vormen van mobiliteit veel flexibeler ingericht moeten worden, meer vervoer op maat. Daarnaast moet de mobiliteit ook duurzaam zijn en toegankelijk voor iedereen. Al met al een behoorlijke opgave in Drenthe!

De opkomst van elektrische aandrijving van auto's zal daaraan bijdragen maar zal nieuwe uitdagingen met zich meebrengen. Hoe beprijs je automobilititeit, ook in de overgangssituatie naar 100% elektrisch. Wat zijn de effecten van betalen naar gebruik in plaats van bezit (MRB). We pleiten daarbij voor een regionale aanpak (stedelijk, platteland) en niet voor een vlaktaks. Zo kunnen we op maat sturen.

Resumé

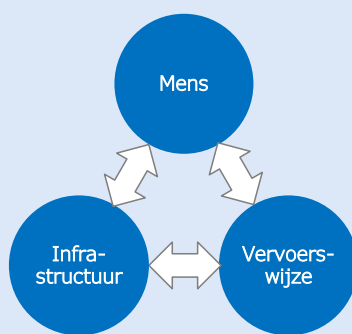
De automobilititeit zal in Drenthe minder groeien (door vergrijzing) en wellicht afnemen, er wordt meer gefietst en gewandeld en het publiek vervoer blijft van belang omdat iedereen moet kunnen deelnemen aan de maatschappij. Reductie van emissies en elektrificatie wordt een hele grote opgave binnen de mobiliteit.

Mobiliteit maakt mogelijk

We schreven het al eerder: mobiliteit levert een bijdrage aan de brede welvaart. Het draagt bij aan de economische ontwikkeling en aan een inclusieve samenleving. Een bereikbaar Drenthe: iedereen doet mee en kan zorgeloos van A naar B. Maar niet iedereen is in staat gebruik te maken van een auto en is afhankelijk van goed openbaar vervoer en/of fietsnetwerk. Niet iedereen is in staat om zomaar met een app op stap te gaan. Daarom moeten nieuwe innovatieve ontwikkelingen in mobiliteit altijd getoetst worden op de sociale doelstellingen van de provincie.

Zorgeloze mobiliteit gaat niet alleen over reizen en de reiziger. Het gaat ook om het inperken van de nadelen van mobiliteit: het beslag op ruimte, de impact op natuur, gezondheid en leefomgevingen. Daarom zien wij verkeerprojecten die tot aangepaste of extra infrastructuur leiden altijd als projecten voor gebiedsontwikkeling. Opgaves die meerdere beleidssectoren en overheden raken en in samenhang moeten worden ontworpen en tot uitvoering worden gebracht. Met compenserende maatregelen als dat nodig is. Denk aan de verplichting tot herplanting van bomen of geluidssanering. Dit impliceert een nauwe samenwerking binnen en buiten het provinciehuis. Het Drentse verkeer en vervoereraad is daarvoor het uitgelezen platform. Voor een meer structurele samenwerking met marktpartijen moeten we nog stappen zetten. Zoals we ook doen met de gekozen samenwerking binnen de regionale energiestrategie (RES). Burgers vroeg betrekken -als het bijvoorbeeld gaat om verkeersveiligheid in hun eigen buurt- is vanzelfsprekend.

Onze visie is dat er bij keuzes altijd aandacht moet zijn voor balans in de drie-eenheid: de reiziger (de mens als automobilist, professioneel chauffeur, als fietser, voetganger of OV-gebruiker), de netwerken van infrastructuur en de verschillende vervoerswijzen, in jargon vaak aangeduid als modaliteiten. Alle drie verdienen gelijke aandacht. Door bijvoorbeeld in te spelen op gedrag via campagnes, via proportionele handhaving en met beprijzen kunnen keuzes worden beïnvloed. Infrastructuur moet veilig zijn, de impact op de leefomgeving beperkt, duurzaam aan te leggen en te onderhouden. Het (gewenste) aandeel in de types vervoerswijzen bepaalt keuzes in infrastructuur. Meer fietsverkeer? Meer fietspad.



Samenwerken

Drenthe is erg actief in de lokale, regionale en landelijke netwerken. We proberen de verbindende schakel te zijn tussen de uiteenlopende belangen, wensen en projecten. We overleggen met veel bewoners, bezoekers en/of gebruikers. Soms direct, soms via belangenorganisaties, maar altijd met de insteek om te komen tot een adequaat en passend mobiliteit systeem.

Landelijk ondersteunen we de prioriteiten die samen met andere provincies zijn benoemd en brengen deze continu onder de aandacht van Den Haag en Brussel. Daarbinnen kiezen we vooral voor een leidende rol bij fietsverkeer (20% meer fietskilometers) en OV: openbaar vervoer (goede spoorverbindingen in en naar het Noorden en de ontwikkeling van een netwerk van OV-knooppunten). Uiteraard ondersteunen we de ambities naar minder

verkeersslachtoffers en schonere mobiliteit (klimaatakkoord). We maken ook gebruik van landelijke kennisinstututen als het kennisplatform verkeer en vervoer en ondersteunen deze ook financieel.



We werken samen met de gemeenten op het gebied van verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Zowel bestuurlijk als ambtelijk worden er in het Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe afspraken gemaakt, elkaar geïnformeerd en richting bepaald hoe de mobiliteit in Drenthe te blijven verbeteren.

We zijn erg actief in landelijke netwerken en kennisinstellingen. Halen en brengen is in ons belang. We letten goed op de belangen van het landelijke gebied. Immers door de landelijke focus op de stedelijke problematiek dreigen de opgaven die eigen zijn aan het platteland, zoals bereikbaarheid, veiligheid op 80 km wegen en de OV en spoorverbindingen in en met het Noorden nog wel eens kind van de rekening te worden. Maatregelen die landelijk worden uitgedacht hebben in onze contreien vaak een heel andere uitwerking. Die ons niet altijd helpt. Dat belang. Daar gaan we voor. Ook zoeken we brede samenwerking in regionale programma's zoals Groningen Bereikbaar, Regio Groningen Assen, Regio Zwolle en Port of Zwolle.

Het IPO heeft in de portefeuille mobiliteit diverse prioriteiten gekozen. De ontwikkeling van een toekomstbeeld voor het OV is in volle gang en de provincies doen daar intensief aan mee. Meer internationale en nationale (snelle) spoorverbindingen, ook voor goederen; de verplaatsing van deur tot deur via OV-knooppunten en tenslotte inzet op veiligheidssystemen, betaalbaarheid en duurzaamheid.

Lobby blijft een belangrijk onderdeel van onze strategie. Op inhoud (denk aan spoorverbindingen en maatregelen op rijkswegen) en ook om middelen te verkrijgen die we met cofinanciering aanvullen om dekking te borgen van onze eigen projecten. Inmiddels is het landelijke Infrastructuurfonds omgevormd tot een Mobiliteitsfonds en nu kunnen ook meer experimentele projecten, die niet direct zijn te verbinden met aanleg van infrastructuur, bekostigd worden. We zetten in op het maximaal binnenhalen van bijdragen.

Integrale aanpak

Bij het verbeteren van de mobiliteit werken we op een integrale manier samen met andere beleidsvelden binnen en buiten de provincie. Maatschappelijk opgaven hebben vrijwel altijd een link met de mobiliteit. Andersom is dat zeker het geval. Alle mobiliteitsopgaven raken de maatschappij direct. Het is belangrijk om daar vanaf het begin rekening mee te houden.

Een wegproject is breder dan de weg en de wegbermen. Er moet gekeken worden naar het gehele gebied waar de weg door heen loopt en met dit wegproject zullen ook opgaven van andere beleidsvelden onderdeel uitmaken van het project. Het is daarmee ook geen wegproject meer, maar meer een gebiedsontwikkeling. Voor nieuwe of aanpassingen aan bestaande provinciale infrastructuur treden wij op als gebiedsregisseur en werken we via gebiedsbenadering: een proactieve werkwijze met het gebied als vertrekpunt waarin de (nieuwe)

infrastructuur zijn plek heeft of moet krijgen en de participatie van directbetrokkenen bij de planvorming en uitvoering belangrijk is.

Essentieel is dat de verschillende opgaven door de Provincie worden beschouwd in hun onderlinge samenhang. Een cultuuromslag van sectoraal naar integraal werken is de enige mogelijkheid om de veelomvattende maatschappelijke opgaven aan te pakken. Geen enkele opgave staat immers op zichzelf. Veranderingen in bijvoorbeeld de landbouw zullen we moeten bekijken in relatie tot landschapontwikkeling, de afstand tussen producent en consument, het verdienmodel van de boeren, de leefbaarheid en ordening van dorpen en steden, die op hun beurt weer worden bepaald door de organisatie van de infrastructuur. In de aanpak prevaleert het algemene belang tekens boven het individuele, de lange termijn boven de korte en samenhang boven het sectorale.

'De gangbare keuze is niet de beste optie, maar de makkelijkste'

De maatschappelijke opgaven en dus ook de gewenste oplossingen zijn niet standaard. Per gebied of regio zijn andere oplossingen nodig, afhankelijk van de bewoners, de omgeving, de historie en de identiteit van het gebied. Daarom wordt voor iedere opgave een strategische verkenning uitgevoerd waar alle beleidsvelden van de Provincie worden betrokken.

Om de maatschappelijke opgaven op het gebied van mobiliteit op een efficiënte wijze aan te pakken, gaan we uit van het volgende afwegingskader:

- 1. Ruimtelijke ordening** Hierbij wordt vooral gekeken naar de vraag waarom de mensen gaan reizen. Door bijvoorbeeld bundeling van belangrijke bestemmingen bij (voor iedereen) toegankelijke locaties, kan de mobiliteit worden 'gestuurd'.
- 2. Prijsbeleid** Door te tarieven voor de mobiliteit aan te passen, zijn de mensen wellicht bereid om te kiezen voor een vervoermiddel of de reis op een ander tijdstip te maken.
- 3. Openbaar vervoer en fiets** Als men op reis wil, dan willen we graag dat men gebruik maakt van de milieuvriendelijke en gezonde modaliteiten. Daarom zal bij bijvoorbeeld fileproblemen eerst gekeken worden of extra aanbod kan leiden tot een vermindering van het autoverkeer, voordat geïnvesteerd wordt in extra capaciteit voor de auto.
- 4. Mobiliteitsmanagement** Samen met o.a. werkgevers wordt gekeken naar het veranderen van de mobiliteit, zowel voor personen als voor goederen. Moeten de pakketjes in de spits worden bezorgd, moet iedereen op kantoor werken of kan het ook thuis, is de leasefiets niet een mooi alternatief voor de leaseauto?
- 5. Beter benutting huidige infrastructuur** De capaciteit van het wegennet wordt vaak nog niet volledig benut. Soms in slechts één route heel druk, terwijl alternatieve routes een goede doorstroming en voldoende capaciteit hebben. Door meer realtime reisinformatie aan te bieden, kunnen reizigers beter kiezen tussen het aanbod aan mobiliteit. Voorbeelden hiervan zijn de matrixborden langs de snelwegen, DRIS bij bushaltes en op termijn MaaS (Mobility as a service).
- 6. Aanpassing aan de bestaande infrastructuur** We blijven de huidige infrastructuur aanpassen/verbeteren. Enerzijds om aan nieuwe regelgeving te voldoen, anderzijds om de veiligheid of capaciteit te verhogen.
- 7. Nieuwe infrastructuur** Mocht de voorgaande stappen onvoldoende blijken om de maatschappelijke opgaven op te lossen, kan er gekozen worden om nieuwe infrastructuur aan te leggen.

Wat gaan we doen?

Op basis van de pijlers uit het Mobiliteitsprogramma is een eerste inschatting gemaakt van de werkzaamheden die horen bij de desbetreffende pijler. Van deze werkzaamheden zijn de kosten geraamd van de behoefte aan middelen qua projectkosten en investeringen voor dit programma. Naast de 5 ambitiepijlers blijven we natuurlijk ook inzetten op de overige kerntaken en taken die andere beleidsvelden raken, zoals luchtvaartbeleid, water, logistiek/ goederenvervoer en geluid. Deze taken zijn ondergebracht in pijler 6. Hierin zijn ook de werkzaamheden opgenomen op het gebied van lobby, samenwerking/participatie en onderzoek. Daarnaast blijven we werken aan de projecten uit de huidige Investeringsagenda Verkeer en Vervoer, zoals de N375 Watertoren Meppel, duurzaam veilige inrichting N375 Meppel – Pesse, de Norgervaart en de uitvoering van het bereikbaarheidsakkoord Emmen.

In de volgende blokken staat per pijler een overzicht van de werkzaamheden die hieronder vallen. Het is niet een compleet overzicht, maar geef globaal beeld. De werkzaamheden zullen bij de verdere uitwerking in diverse uitvoeringsplannen concreter worden.

Hoofdkeuze 1 Toegankelijke en veilige bereikbaarheid 180 mjn

Sociale veiligheid en toegankelijkheid

- Meer aandacht voor de beleving van de openbare ruimte om drempels voor gebruik weg te nemen. Gestart zal worden met de hubs, zodat het openbaar en publiek vervoer nog toegankelijk worden.
- Reisinformatie op verschillende manieren aanbieden om iedereen te kunnen bereiken.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid

- Implementatie van het Drentse Strategisch Plan Verkeersveiligheid
- Blijven inzetten op Permanente Verkeerseducatie
- Verkeersveiliger maken van wegen volgens het principe Duurzaam Veilig, o.a.:
 - o N34 – partiele verdubbeling
 - o Verkeersplein Gieten
 - o Wegenruil Emmen

Aanpak

Gecombineerde aanpak van de infrastructuur t.a.v. verbeteren van de verkeersveiligheid, verminderen geluidsoverlast, beheer & onderhoud, als mobiliteitsinput in de integrale projecten van de provincie. Infrastructurele projecten worden gebiedsopgaven, waarbij ook andere beleidsvelden direct betrokken zijn.

Beheer en onderhoud

Beschikbaar houden van de bestaande infrastructuur door duurzaam beheer en onderhoud. Extra aandacht voor de grotere kunstwerken (bruggen, viaducten, sluisen) welke aan het einde van hun levensduur komen, waarbij vroegtijdig onderzocht wordt of vervanging en aanpassingen noodzakelijk zijn.

Hoofdkeuze 2 Mobiliteit op maat

47 mln

Hubs

- Verder ontwikkelen van de reishubs tot multimodale sociaal, economische en maatschappelijke knooppunten, door koppeling met o.a. logistiek, winkels, bibliotheken, zorginstellingen en sportmogelijkheden. De ontwikkeling wordt daarom opgepakt samen met betrokken beleidsvelden en instanties.
- Ontwikkeling van dorps- en wijkhubs met o.a. deelmobiliteit en voorzieningen ter bevordering van de leefbaarheid. Koppeling met dorpshuizen en wijkcentra.
- Realisatie van de hub P+R De Punt A28
- Verdere ontwikkeling van de provinciale hubs Rolde N33, Westlaren, Gieten, Borger, Smilde, Dieverbrug en Peize (gezamenlijk met gemeente Noordenveld)

Ketenmobiliteit

- Pilot autodelen Hubs N34-corridor (Westlaren, Annen, Gieten en Borger)
- Pilot deelfietsen bij hubs op verschillende locaties met verschillend aanbod
- Verbeteren van de keteninformatie

Hoofdkeuze 3 Fiets als duurzaam alternatief

88 mln

Fiets

- Fiets stimuleren door werkgeversaanpak
- Werken aan een netwerk van doorfietsroutes van en naar de grotere kernen in Drenthe om meer fietsers in het woon/werkverkeer te krijgen.
- Betere stallingsmogelijkheden bij belangrijke bestemmingen (binnensteden, hubs, onderwijs en bedrijven)
- Meer aanbod van deelfietsen/fietsverhuurmogelijkheden (ketenmobiliteit)
- Bevorderen recreatief gebruik door goede route voorzieningen
- Meer voorzieningen op fietsafstand van de inwoners door de ontwikkeling van (dorp)hubs op regionaal en lokaal niveau.
- De fiets stimuleren in het logistieke systeem (last mile bezorging via transportfietsen), waarbij de hubs mogelijk een distributiefunctie hebben.
- Educatie en voorlichting in het onderwijs
- Educatie en voorlichting aan ouderen (e-bike)

Voetganger

- Bevorderen recreatieve wandelroutes door goede route voorzieningen
- Introductie van hub naar hub wandelroutes
- Verbeteren toegankelijkheid openbare ruimte

Hoofdkeuze 4 Een adequaat openbaar vervoernetwerk

270 mln

Ontwikkeling en beheer openbaar vervoer

- Toezien op een goede uitvoering van de bus concessies via het OV Bureau Groningen Drenthe en van de regionale treindienst Zwolle-Emmen in samenwerking met de provincie Overijssel.
- Versterken van het basisnetwerk (minimale bediening ieder half uur van 7.00 tot 24.00 uur) tussen de hubs.

Bus

- Drentse bijdrage aan de exploitatie van de bus concessie Groningen Drenthe
- Doorontwikkeling van toegankelijke haltevoorzieningen en ketenvoorzieningen
- Verdere verduurzaming van de openbaar vervoerbussen in Drenthe, zodat in 2030 alle bussen zero-emissie zijn.

Trein

- Drentse bijdrage aan de exploitatie van de treinconcessie Vechtdallijnen /Blauwnet Zwolle – Emmen.
- Onderzoek naar en uitvoering van projecten m.b.t. verbetering regionale treindienst Zwolle - Emmen, zoals de realisatie spoorverdubbeling Emmen Zuid, verbetering van de stations, uitbreiding van de ketenvoorzieningen en verhogen van de frequentie.
- Versnelling van de treindienst tussen het Noorden en de Randstad, waarbij de voorkeur uitgaat naar de verbindingen over bestaand spoor.
- Onderzoek naar de Nedersaksenlijn, samen met het Rijk, de provincies Groningen en Overijssel en de aanliggende gemeenten
- Onderzoek naar de realisatie van de treindienst Emmen – Coevorden – Nordhorn - Rheine
- Onderzoek naar decentralisatie van sprinters op het kernnet (Zwolle – Leeuwarden/ Groningen) alleen als dit zowel voor de reizigers als de provincie leidt tot een verbetering.

Hubtaxi – Kleinschalig Openbaar Vervoer

- Verbeteren van de vindbaarheid van de hubtaxi

Hoofdkeuze 5 Duurzame oplossingen en innovatie

43 mln

Regionaal Mobiliteitsplan duurzaamheid

- Door het aanbieden van zero-emissie openbaar vervoer, publiek vervoer, deelauto's en de fiets is een duurzame ketenreis mogelijk voor inwoners en bezoekers van Drenthe. Daarom zetten we in op:
 - o Deelmobiliteit (deelauto's en deelfietsen)
 - o Verdere verduurzaming van het wagenpark waar de provincie direct betrokken is; eigen wagenpark en het openbaar vervoer.
 - o Stimuleren van verduurzaming van het publiek vervoer (in opdracht van gemeenten).
 - o Werkgeversaanpak; stimuleren thuiswerken, fiets- en OV-gebruik, carpoolen. Dit doen we als Drenthe in drie regio's: Noord, Zuidwest en Zuidoost. Iedere met z'n eigen dynamiek, opgaven en speerpunten.
 - o Meer voorzieningen op fietsafstand van de inwoners door de ontwikkeling van hubs op regionaal en lokaal niveau. Hierdoor is voor veel verplaatsingen men niet meer afhankelijk van de auto, minder autoritten = minder uitstoot.
- Verduurzaming: minder belastende varianten van asfalt, beton etc.
- Een netwerk van minimaal 300 laadpunten langs de Drentse infrastructuur

Slimme oplossingen

- Optimaliseren van het gebruik van de bestaande infrastructuur door realtime verkeersinformatie beschikbaar te stellen aan de reiziger
- Hiervoor een adequaat monitoringssysteem en communicatiesysteem nodig.

Samenwerking & lobby

- Door deelname aan overleggen en via lobby behartigen we de Drentse belangen in regionaal, landelijk en Europees verband.

Participatie

- Het verder ontwikkelen van de mobiliteit in Drenthe is afhankelijk van veel aspecten, maar vooral van het gedrag van de inwoners en bezoekers van Drenthe. Daarom blijven we ze betrekken bij het maken van nieuwe plannen, het aanpassen van de infrastructuur en het gebruik van het aanbod van verschillende modaliteiten. Dit geldt ook voor de diverse belangengroeperingen.
- Bij de ontwikkelingen van knooppunten is betrokkenheid van de omwonenden en bedrijven zeer gewenst. Hierbij wordt keken naar een directe betrokkenheid en eventueel het laten uitvoeren van werkzaamheden door de omgeving (bijvoorbeeld door het beschikbaar stellen van een beheerbudget aan een stations/hub coöperatie).

Omgeving

- Vanwege nieuwe regelgeving t.a.v. verkeersgeluid bij de implementatie van de Omgevingswet, worden de geluidsproductieplafonds per wegvak op basis van monitoring bepaald. Dit kan zorgen voor extra maatregelen/aanpassingen aan de provinciale wegen om de leefbaarheid van de directe omgeving te verbeteren.

Experimenten, onderzoek en haalbaarheidsstudies

- Door het houden van experimenten, onderzoeken en haalbaarheidsstudies blijven we verder bouwen aan een duurzame mobiliteit en bereikbaarheid van Drenthe
- Inzicht in de huidige en toekomstige mobiliteit door verkeersonderzoek met middelen zoals multimodale simulatiemodellen en verkeersdata van derden (mobiele telefoongegevens).
- Betere afwikkeling op de A28 (Zwolle - Meppel - Hoogeveen)
- Betere verbinding met Twente via de N34 en/of N48

Monitoring

- Om de mobiliteitsvraag optimaal af te kunnen wikkelen met het beschikbare aanbod (input voor o.a. MaaS) zal de mobiliteit permanent en direct gemeten moeten worden. Dit vraagt om investering in nieuwe apparatuur voor provincie en andere wegbeheerders. Deze data vormt ook de basis voor het beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur.
- Monitoring van ontwikkelingen in de demografie, deelname, verkeersintensiteiten, waardering infra en OV, veiligheid en betaalbaarheid (trends)

Water

- Verbeteren verduurzamen van de voorzieningen voor de beroeps- en recreatievaart

Luchtvaart

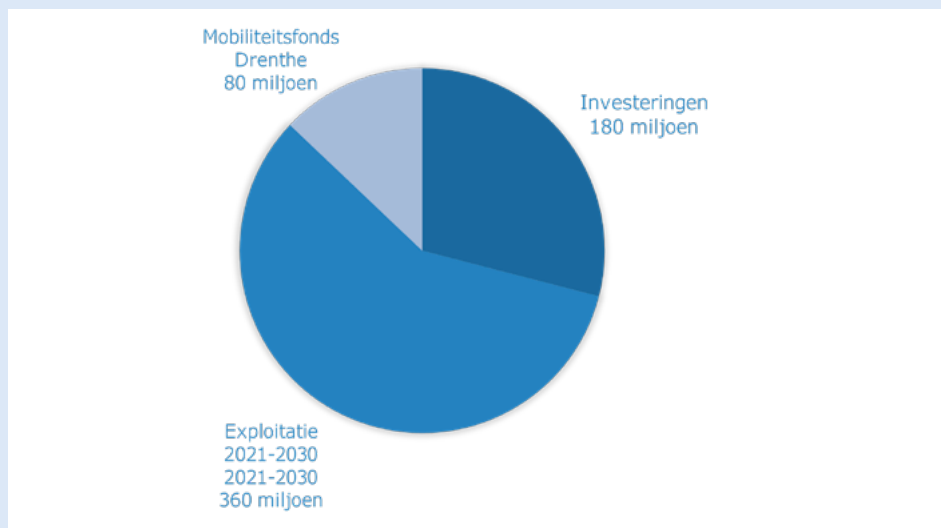
- Uitvoeren van de wettelijke taken op gebied van luchtvaart (exclusief GAE)
- Groningen Airport Eelde (GAE) blijft de internationale toegangspoort van Noord-Nederland
- Lobby voor een goede plek van GAE binnen het nationaal luchthavenbestel
- Stimuleren van de ontwikkelingen rond drones. Inzet in de gezondheidszorg, precisie landbouw en logistiek.

Logistiek / goederenvervoer

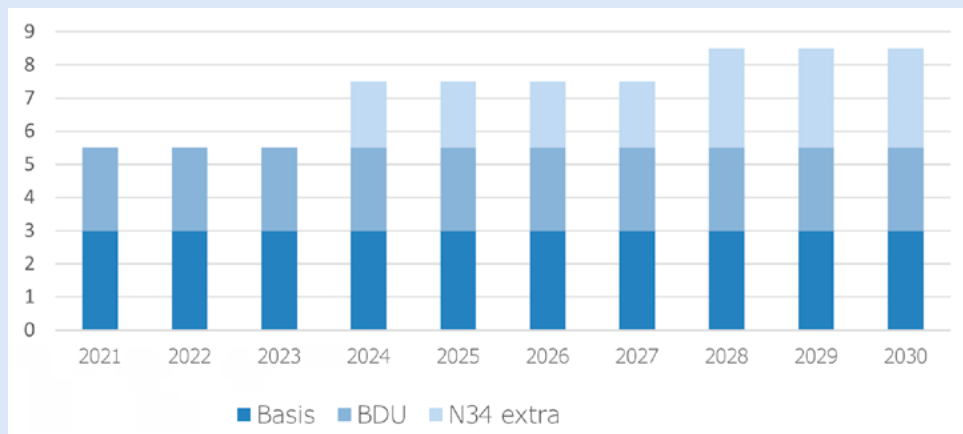
- Inzet op logistieke hubs. Van groot tot klein, passend bij de vervoersomvang.
- Duurzaam vervoer in de logistiek sector stimuleren (fiets en drones)
- Meppel is de haven van Drenthe (BluePort). Het uitdiepen van het Meppelerdiep blijft gewenst om de grotere (en efficiëntere) schepen naar Meppel te krijgen.

- Terminal in Coevorden is de aansluiting voor spoorgoederenvervoer met directe verbindingen naar Rotterdam en Scandinavië.
- Stimuleren van toepassingen van duurzame brandstoffen in het goederenvervoer door tankstations met snelladers/waterstoftankinstallaties bij logistieke hubs en langs belangrijke transportcorridors (A28/A37/N33/N34), indien mogelijk met parkeer- en overnachtingsmogelijkheid.

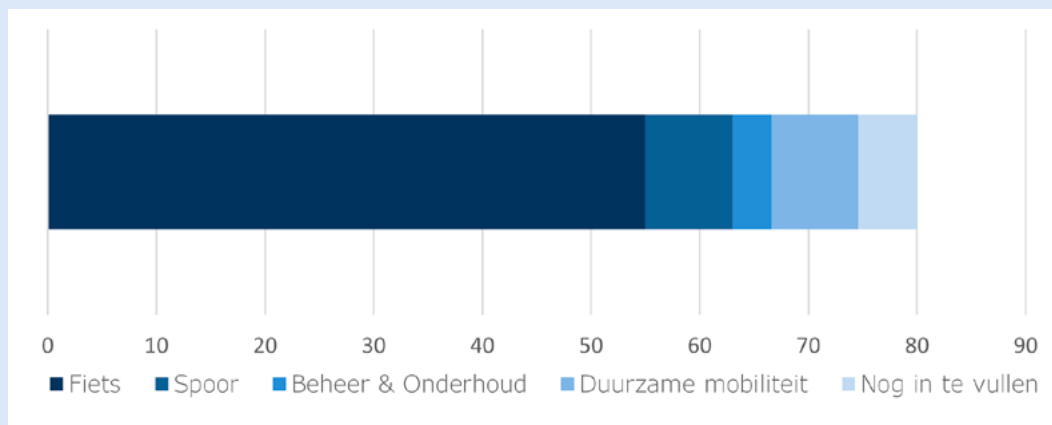
Figuur 1 Overzicht van de financieringsraming Mobiliteitsprogramma



Dekking kapitaalslasten investeringen MP 2021-2030



Reserve Mobiliteitsfonds Drenthe



Wat kost het en hoe betalen we dat?

Om de ambities te realiseren, is geld nodig. Veel geld. In het overzicht hiernaast is, op basis van ervaringscijfers, globaal aangegeven hoeveel. Een groot deel hiervan kan de provincie zelf dragen, maar dat zal niet genoeg blijken. We moeten dus ook op zoek naar andere financieringsbronnen, waarbij we ons richten op de partijen waarmee samen wordt gewerkt. Mocht blijken dat er onvoldoende geld beschikbaar is om de ambities te realiseren, dan is er ruimte om gedurende de programmaperiode de ambities te heroverwegen.

De meerjarenraming 2021 is het financieel kader voor de eigen inzet

Voor de realisatie van de doelen in dit Mobiliteitsprogramma blijven we qua eigen inzet binnen de budgettaire kaders van de Begroting 2021 en de meerjarenramingen van het Begrotingsprogramma 4: Mobiliteit en bereikbaarheid: Slim en veilig. Wel passen we de wijze van financiering aan. Door nieuwe landelijke begrotingsregels kunnen we diverse mobiliteitsprojecten niet via investeringskredieten financieren en in overeenstemming met de financiële verordening dus niet afschrijven over meerdere jaren. Er vindt daarmee een verschuiving plaats naar eenmalige af te boeken bijdragen aan projecten (bijvoorbeeld in de vorm van subsidies). Daarnaast financieren we reguliere taken (zoals de bekostiging van de OV-concessies: ruim 21 miljoen per jaar) uit de exploitatie.

De exacte financieringsbehoefte is nog onzeker. De ramingen worden voor een aanzienlijk deel nog uitgewerkt in deelagenda's en projectplannen (o.a. voor fiets, veiligheid en duurzaamheid). Ook zijn er nog lopende onderzoeken naar de verbetering van de N34 Emmen-Noord - De Punt en project in kader van het bereikbaarheidsakkoord Emmen waarover de Provinciale Staten nog separaat moeten besluiten.

Investerings in de eigen infrastructuur: ±180 miljoen beschikbaar

We betalen investeringen in infrastructuur en voorzieningen die leiden tot een (maatschappelijk) bezit van de provincie via investeringskredieten. Deze zijn in de begroting gebundeld in de Investeringskredieten verkeer en vervoer (IVV). Hierop schrijven we af op basis van de termijnen die zijn opgenomen in de door Provinciale Staten vastgestelde financiële verordening. Afwijkingen zijn alleen mogelijk na goedkeuring van Provinciale Staten.

Logische clusters van projecten (op basis van thematiek of gebied) worden als programmakrediet voorgelegd aan Provinciale Staten. Gedeputeerde Staten kunnen binnen het programma (en binnen het programmakrediet) onder voorwaarden verschuivingen aanbrengen.

De kaders voor eigen investeringen in dit Mobiliteitsprogramma zijn gezet in de Voorjaarsnota's 2018 en 2020. Vanaf 2021 is jaarlijks € 3 miljoen beschikbaar en van af 2024 komt daar nog € 2 miljoen bij. In 2028 nog 1 miljoen (N34/Gieten). De investeringsruimte wordt verder uitgebreid met een deel van de voormalige Brede Doeluitkering (BDU). Jaarlijks wordt ongeveer € 2,5 miljoen geïnvesteerd in provinciale infrastructuur. Dit willen we de komende jaren blijven doen. Totaal hebben we (vanaf 2024) dan jaarlijks ca. 7,5 miljoen voor de bekostiging van de kapitaalslasten van dit Mobiliteitsprogramma 2021-2030. Dit geeft met en afschrijvingstermijn van 20 jaar (de huidige Drentse richtlijn voor wegen) een investeringsvolume in de planperiode van ongeveer 180 miljoen.

In dit investeringsvolume zijn ook de eerder gemelde reserveringen opgenomen. Het gaat hierbij om de aanpak van de N34 Emmen Noord- De Punt (Verkeersplein Gieten en de gedeeltelijke verdubbeling weggedeeltes) van maximaal € 90 miljoen, het bereikbaarheidsakkoord Emmen van € 27,9 miljoen en de doorfietsroute Assen – Groningen van € 10 miljoen.

Bij investeringen brengen we geen eigen geld in, we schrijven alleen af vanaf de oplevering van het (deel) project. Geld van derden, bijvoorbeeld bijdragen van het rijk, brengen we wel in mindering op het bedrag wat we afschrijven.

In de Begroting en de meerjarenramingen zijn ook de kosten (kapitaalslasten) van de eerdere provinciale verkeer- en vervoersplannen (PVVP) geraamd, ook deze ramingen worden periodiek bijgesteld op basis van de projectvoorgang. Vertragingen (bijvoorbeeld voor planologische procedures of technische kwesties) kunnen leiden tot een latere start van afschrijvingen. Deze kosten lopen gedurende de planperiode af.

Reserve IVV wordt reserve Mobiliteitsfonds Drenthe: startkapitaal € 80 miljoen

De huidige bestemmingsreserve IVV bevat in de begroting van 2021 ca. € 80 miljoen. Deze reserve was bedoeld om bij te dragen aan kapitaalslasten van (nieuwe) mobiliteitsprojecten. Gelet op de ambities in dit mobiliteitsprogramma en op de aangescherpte landelijke begrotingsregels is er minder behoefte aan financiering via investeringskredieten. Veel van de nieuwe projecten zullen betrekking hebben op infrastructuur van derden of gaan om innovatieve- of duurzaamheidsprojecten die niet primair nieuwe infrastructuur (activa) tot doel hebben. Daarom wordt in dit Mobiliteitsprogramma de reserve IVV omgevormd tot een reserve Mobiliteitsfonds Drenthe. Vanuit deze reserve kunnen projecten (via een onttrekking naar de exploitatie) worden bekostigd.

Op dit moment is de omvang van de reserve ca. € 80 miljoen. In het onderstaande overzicht is een globale verdeling van het mobiliteitsfonds Drenthe weergegeven. De inzet ligt eerst bij een inhaalslag in het beheer en onderhoud van wegverhardingen vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Daarvoor wordt vanuit het fonds een eenmalige bijdrage van ca. € 3,6 miljoen aan de reserve voor groot onderhoud voorzien. Daarnaast zal de reserve worden ingezet als impuls / cofinanciering van fiets en spoorprojecten. De grootte hangt af van de bijdragen van derden.

Het mobiliteitsfonds Drenthe wordt jaarlijks gevoed vanuit het provinciefonds met de voormalige Brede Doeluitkering (BDU) voor gemeentelijke projecten. Jaarlijks gaat er ook ongeveer € 2,5 miljoen naar gemeentelijke projecten om de verkeersveiligheid te verbeteren en wordt zo bijgedragen aan de doelen en ambities van de provincie. De voeding in de planperiode bedraagt 25 miljoen.

Exploitatiebudgetten voor mobiliteit in programma 4: ± 36 miljoen per jaar

Naast de kosten voor eigen investeringen en bijdragen aan derden is er voor de uitvoering van taken ook sprake van reguliere budgetten. Zoals de kosten voor de uitvoering van de OV-concessies, monitoring, gedragscampagnes, proceskosten, kennisontwikkeling, innovatieve projecten en verkeersonderzoek.

Met de verschuiving van eigen infrastructuurprojecten -waar gelet op de mobiliteitsontwikkelingen ook minder behoefte aan is- naar meer projecten van derden (als fietsvoorzieningen), projecten rond duurzaamheid en slim vervoer, samenwerkingsverbanden en voorzieningen, zal er wellicht extra druk komen te staan op de exploitatiebudgetten.

Onderhoud

Voor het huidige areaal aan eigen infrastructuur (als wegen, vaarwegen, groenbeheer en kunstwerken) is in de Begroting een bedrag opgenomen voor regulier dagelijks onderhoud, groot onderhoud (als vernieuwing van deklagen) en kapitaalslasten van renovatieprojecten die levensduur-verlengend zijn, met name kunstwerken en walbeschoeiing.

Bij nieuwe projecten en investeringsbeslissingen over de aanleg van eigen infrastructuur wordt altijd gekeken of deze slim kunnen worden gecombineerd met onderhoudswerken. Ook wordt standaard de consequenties van de uitbreiding van areaal voor het onderhoud meegewogen. Voor onderhoud is een apart beleidskader en een meerjarig onderhoudsprogramma (MJOP) opgesteld. De onderhoudstoestand van onze infrastructuur moet voldoen aan de landelijke norm 'voldoende' (niveau B, CROW). Vanaf 2025 is het (groot) onderhoud te bekostigen uit de structurele middelen.

Voor openbare gebieden, zoals hubs, haltes en bebouwde kommen is een hoger onderhoudsniveau gewenst. Hierbij speelt niet alleen de verkeersveiligheid een rol, maar ook de sociaal veiligheid. De openbare ruimte dient toegankelijk te zijn om bij te dragen aan de inclusieve samenleving. Hierover worden bij de desbetreffende projecten separaat afspraken gemaakt.

Inzet op bijdragen van derden

De financieringsbehoefte (zoals bij de aanleg van meerdere doorfietsroutes, investeringen in spoorverbindingen en duurzaamheidsprojecten) overtreft onze eigen mogelijkheden. Daarom gaan we inzet plegen op een stevige lobby voor bijdragen van het rijk en anderen. Er zijn diverse kansen vanuit Rijksprogramma's (impuls-regelingen voor veiligheid (SPV), het klimaatakkoord en groeifonds). We werken intensief mee aan landelijke planvorming als het Toekomstbeeld OV en het Nationaal Toekomstbeeld Fiets en de daarbij behorende (co)financiering. Dit biedt kansen voor de realisatie van de in dit programma opgenomen ambities.

Het rijk heeft recent het Infrastructuurfonds omgevormd tot een Mobiliteitsfonds waarbij meer kansen zijn om algemene mobiliteitsprojecten (ook niet zijnde auto-infrastructuur) deels met rijksgeld te bekostigen.

Tenslotte zal ook de Europese Unie binnenkort plannen ontvouwen rond mobiliteit en klimaat. Ook daar liggen naar verwachting kansen voor aanvullende financiering. Voor eigen investeringen en voor het Mobiliteitsfonds Drenthe. In de uitwerking van de deelagenda's wordt de uiteindelijke financiering aan de Staten voorgelegd. Ook kan gedacht worden aan cofinanciering van lagere overheden, hoewel we die mogelijkheden niet overschatten.

Personele inzet op mobiliteit

Op dit moment is de personele inzet op mobiliteit gebaseerd op de normale, 'ijzeren voorraad' aan werkzaamheden, deels ook ondergebracht bij het OV-bureau Groningen Drenthe. Extra personele inzet op investeringsprojecten mag (op basis van een door de Staten vastgestelde project- of programmagegroting) worden gefinancierd uit investeringskredieten. Vanwege de ambities op gebied van fiets en de landelijke doelstellingen op gebied van verkeersveiligheid (Strategisch Plan Verkeersveiligheid) en duurzaamheid (Klimaatakkoord) verwachten we dat er in nieuwe interbestuurlijke afspraken extra middelen voor personele inzet beschikbaar komen. De Raad voor het openbaar bestuur doet onderzoek naar de extra (personele) inzet van provincies en gemeentes die nodig zijn om de taken vanuit het klimaatakkoord uit te kunnen voeren. Bijvoorbeeld de inzet op het Regionaal mobiliteitsplan duurzaamheid. In het voorjaar van 2021 zal hier meer duidelijkheid over zijn.

Raming eigen inzet

Tabel Raming bekende financiële inzet op de ambities 2021-2030

| Pijlers van ambitie | investeringen (kredieten) | Mobiliteitsfonds Drenthe | Exploitatie (10 jaar) |
|---|---------------------------|--------------------------|-----------------------|
| Toegankelijke en veilige bereikbaarheid | 122,9 | 6,0 | 28,5 |
| Mobiliteit op maat | 16,5 | - | 30,0 |
| Fiets als duurzaam alternatief | 27,0 | 58,5 | 3,0 |
| Adequaat openbaar vervoernetwerk | 3,0 | 7,5 | 259,6 |
| Duurzame oplossingen en innovatie | 8,0 | 8,0 | 27,0 |
| Kerntaken, onderzoek, aanpak | 3,0 | - | 13,0 |
| Totaal ramingen | 180,4 | 80 | 361,1 |
| Beschikbaar | 180 | 80+25 voeding | - |



Appendix 3 – Transcripts (Both English & Dutch) CONFIDENTIAL

The transcripts are efficiently translated through a translator, excuses for convenient translations