

Een mobiliteitsmix voor het rurale gebied; Wat is het juiste recept – Kevin Vedder

Schaarse ruimte, duurzaamheid, adaptiviteit, en toegankelijkheid; de urgentie voor een mobiliteitstransitie en het anders inrichten van het mobiliteitssysteem – met bijvoorbeeld concepten zoals publieke mobiliteit – wordt steeds sterker. Adviezen rond het beter duiden en sturen van die mobiliteitstransitie luiden onder anderen; durf als overheid een andere rol te pakken, kom uit je eigen domein-koker, kies een systeemperspectief in plaats van een modaliteitsperspectief, en focus op maatschappelijke doelen[1].

Dit type onderzoek en dit type adviezen worden vaak opgesteld op basis van en ten behoeve van ontwikkelingen in (hoog)stedelijke omgevingen. Echter, uitdagingen in het ontwikkelen van het toekomstige mobiliteitssysteem spelen op elk niveau. Sterker nog, juist de wijken rondom steden en rurale gebieden hebben een prangend probleem ten aanzien van het beschikbare mobiliteitsaanbod, inclusiviteit en toegankelijkheid.

Daarom legt dit paper de focus op de oplossingen en uitdagingen in de rurale context, specifiek, de rol van publieke mobiliteit. In hoeverre zijn de eerder gegeven adviezen door te vertalen naar het rurale gebied? In hoeverre verschilt de mogelijke rol en toegevoegde waarde van publieke mobiliteit in het rurale gebied met de rol in de stedelijke context? En in welke mate is er in de rurale context een andere rol van de overheid gewenst? Het paper gaat in op de uitdagingen en eerste inzichten rondom de mobiliteitstransitie en de rol van publieke mobiliteit in rurale gebieden.

[1] Vedder, K. & Heezen, M. (2024). Mobiliteitsplanning in Balans – van Ruimtelijk Conflict naar Kans.

Een mobiliteitsmix voor het rurale gebied

Wat is het juiste recept?

Inleiding

Er zijn allerlei redenen om met een mobiliteitstransitie aan de slag te gaan. Schaarse ruimte, duurzaamheid, (klimaat)adaptiviteit, en toegankelijkheid zijn slechts enkele aspecten welke de urgentie van het anders inrichten van het mobiliteitssysteem duiden. De roep om verandering wordt steeds sterker.

Om deze transitie te bewerkstelligen worden allerlei handvatten toegereikt, en worden meerdere wegen richting een nieuwe mobiliteitstoekomst verkend. Eén van deze wegen is het concept *publieke mobiliteit* welke steeds breder onder de aandacht komt, ook in Nederland. Maar wat is het, en welk doel streeft het na?

Dit paper zal allereerst ingaan op de het concept publieke mobiliteit, alvorens de vier adviezen ten aanzien van publieke mobiliteit en haar gedachtengoed gespiegeld worden aan het rurale gebied. Deze spiegeling toont enkele inzichten over de rol van publieke mobiliteit in het rurale gebied, en de mate waarin de eerdere adviezen door te vertalen zijn naar de rurale context.

Publieke mobiliteit, het gedachtengoed

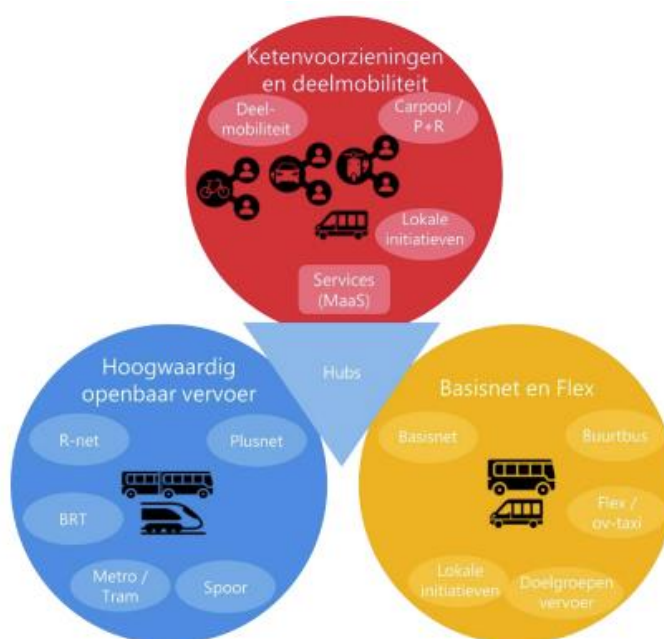
Wereldwijd, maar ook in Nederland, is er een veelvoud aan definities over publieke mobiliteit (of een synonieme term) in de omloop, met soms enorm uiteenlopende componenten. Zo stelt de Provincie Groningen dat Publieke Mobiliteit “gaat om openbaar vervoer, de hubtaxi, deelauto’s en -fietsen en mogelijke andere vormen van deelmobiliteit. Tevens betreft het voorzieningen voor het parkeren van bijvoorbeeld eigen auto en fiets waar de overstap gemaakt wordt tussen individueel vervoer en publieke mobiliteit.”¹ Het CROW hanteert de volgende definitie. “Publieke mobiliteit is de beste manier om van A naar B te komen met het mobiliteitsaanbod dat onder regie staat van de overheid. Niet het openbaar vervoer staat daarbij centraal maar de bereikbaarheid.”² De Provincie Noord-Holland definieert publieke mobiliteit als “‘collectieve’ vervoermiddelen en/of diensten die op kostenefficiënte en reizigersvriendelijke wijze in de mobiliteitsbehoefte van de reiziger voorzien. Dit systeem omvat naast openbaar vervoer ook flexibel vervoer, doelgroepenvervoer, deelmobiliteit, hubs, reizigersservices als het kunnen plannen van de reis en meerijsdiensten zoals carpoolen en taxi.”³

Hiermee trekken beide provincies de definitie nog breder door naast de verschillende mobiliteitsdiensten ook expliciet de fysieke ruimtelijke aspecten en (digitale) diensten te benoemen. Deze samenhang tussen de verschillende componenten is door de Provincie Noord-Holland overzichtelijk in beeld gebracht (zie Figuur 1). Hier wordt duidelijk dat het systeem van publieke mobiliteit naast het openbaar vervoer en flexvervoer tevens bestaat uit deelmobiliteit, maar ook digitale en fysieke diensten (e.g. P+R’s). Dit alles komt samen in de hubs.

¹ Provincie Groningen (2022). Wat Groningers beweegt. Programma Mobiliteit Provincie Groningen.

² CROW (2025). [Publieke mobiliteit](#).

³ Provincie Noord-Holland (2024). Visie Publiek Mobiliteit 2024-2034.



Figuur 1. (Fysieke) Componenten van publieke mobiliteit (Provincie Noord-Holland, 2024).

Specifiek in het benoemen van de fysieke ruimte en (digitale) diensten zit de crux van het concept publieke mobiliteit. Want ondanks dat het gedachtengoed achter publieke mobiliteit inherent verbonden is met het verbeteren van het gehele mobiliteitssysteem, en daarmee mobiliteitsaanbod, is het mobiliteitssysteem – en zo ook publieke mobiliteit – meer dan enkel ‘the wheels on the ground’. Het optimaliseren van het mobiliteitssysteem an sich is niet het finale doel. Een geoptimaliseerd mobiliteitssysteem dient echter bij te dragen aan vele andere opgaven. Hier komt de samenhang met de fysieke ruimte en de (digitale) diensten om de hoek kijken, en hier is een belangrijke rol weggelegd voor publieke mobiliteit. Publieke mobiliteit kan in deze de duurzaamheidsambitie kracht bijzetten. Ook kan het oplossingen bieden voor de schaarste in de fysieke ruimte. En bovenal kan het zorg dragen voor een betaalbaar en toegankelijk mobiliteitssysteem. Nadrukkelijk in dit laatste aspect speelt ook het belang voor het rurale gebied; toegankelijkheid en betaalbaarheid van mobiliteit.

De meeste initiatieven omtrent publieke mobiliteit worden in de stedelijke context ontplooid. Dit komt hoofdzakelijk omdat het commercieel interessant is om hier dergelijke initiatieven te ontplooiën. Commerciële interesse is er voor het rurale gebied nauwelijks te vinden. In het rurale gebied ligt de urgentie voor een publieke mobiliteitssysteem immers in thema’s als toegankelijkheid en betaalbaarheid, terwijl het in de stedelijke context draait om ruimtelijke efficiëntie, of duurzaamheid. Juist daarom is er in rurale gebieden vraag naar een herziening van het mobiliteitssysteem, en is er een specifieke rol van de overheid gevraagd in het faciliteren van een publieke mobiliteitssysteem.

Er zijn al enkele studies gedaan om te duiden wat er voor deze herziening nodig is. De focus van de meeste studies was voornamelijk op de (binnen)stedelijke context, terwijl voor publieke mobiliteit juist/ook een rol weggelegd is in de buitenwijken van steden en (de verbinding met) het rurale gebied. In een eerdere studie naar motivaties en argumenten voor een mobiliteitstransitie, en de rol van publieke mobiliteit hierin, zijn vier adviezen naar voren gekomen.⁴ De volgende hoofdstukken zullen hier op inhaken, en reflecteren of en op welke manier deze te vertalen zijn naar de rurale context.

⁴ Vedder, K. & Heezen, M. (2024). Mobiliteitsplanning in Balans – van Ruimtelijk Conflict naar Kans.

Advies 1: Kom uit je eigen domein-koker

Mobiliteit is niet het enige (ruimtelijke) vraagstuk waar beleidsmakers mee te maken hebben. De woningbouwopgave, de energietransitie, de circulariteitswens; al deze opgaven komen ook met hun eigen ruimtevraag. Om zo efficiënt mogelijk om te gaan met de toch al schaarse ruimte in Nederland is een zekere mate van afstemming essentieel. Wanneer enkel vanuit het eigen domein wordt gekeken loop je immers het risico dat keuzes niet altijd oog hebben voor ontwikkelingen in andere domeinen, en hiermee een suboptimale uitwerking kunnen hebben op andere opgaven. Wanneer enkel vanuit de duurzame mobiliteitsopgave wordt ingezet op elektrische deelmobiliteit, en niet wordt gekeken naar de capaciteit op het elektriciteitsnet, kan het zomaar voorkomen dat er niet genoeg laadcapaciteit is.

Dit advies voor een bredere blik dan enkel je eigen domein, geldt ook binnen domeinen, tussen verschillende teams en afdelingen. Binnen de mobiliteitssector weten bijvoorbeeld de afdelingen verantwoordelijk voor deelmobiliteit en parkeren elkaar niet altijd even goed te vinden. Dit terwijl afstemming tussen beide domeinen/afdelingen tweezijdig voordeel oplevert. Toch blijft een zekere mate van ontkokering, laat staan integratie erg lastig.

De relatie tussen verantwoordelijkheid en schaalniveau speelt hierbij een grote rol. Wanneer we alleen al kijken naar het mobiliteitsdomein zien we dat de verantwoordelijkheid voor verschillende modaliteiten bij verschillende overheidsniveaus belegd is. Dit zorgt voor het additionele risico dat beleidskeuzes gemaakt worden vanuit het schaalniveau dat vanuit de opgave wellicht niet de meest logische is.

Een voorbeeld van beleid dat niet per se op het meest logische niveau wordt gevormd is deelmobiliteitsbeleid. Dit wordt doorgaans op gemeentelijk/stedelijk niveau opgesteld, terwijl het veel logischer zou zijn om beleid ten aanzien van deelmobiliteit op regionaal, of misschien zelfs nationaal niveau op te stellen. Deelmobiliteit, en meer specifiek de deelauto, wil je juist als aanvulling gebruiken op het huidige mobiliteitssysteem. Bijvoorbeeld in gebieden met een laag mobiliteitsaanbod. Er is dus momenteel sprake van een zekere mismatch in schaalniveau tussen beleid en praktijk.

Deze pluraliteit aan vraagstukken, transities en daaraan gerelateerde sectorale obstakels duidt dat er een grote mate van afstemming en samenhang is gevraagd. Een meer integrale manier van werken, waarbij niet sec vanuit het eigen domein wordt gekeken, is een essentiële stap richting het faciliteren van de mobiliteitstransitie. Hierbij worden oplossingen gecreëerd die niet alleen niet in strijd staan met andere opgaven, maar juist ook de verbinding zoeken met andere vraagstukken.

Hoe resoneert dit advies binnen de rurale context?

Ook binnen de rurale context is ontkokering van belang. Het rurale gebied vraagt immers om een nieuwe invulling van het mobiliteitssysteem om het mobiliteitsaanbod voor iedereen toegankelijk te maken. Publieke mobiliteit is hierin ondersteunend, maar om een publiek mobiliteits-ecosysteem op te zetten vraagt dit afstemming tussen meerdere modaliteiten. Het zijn immers de verschillende modaliteiten en hun onderlinge samenhang welke de inzet van publieke mobiliteit ter verbetering van het mobiliteitsaanbod zo sterk maken.

Ontkokering in de context van publieke mobiliteit in het rurale gebied vraagt om meer dan enkel het creëren van samenhang. Ondanks dat samenhang een essentieel component is voor het opzetten van een ecosysteem voor publieke mobiliteit, is daadwerkelijke afstemming en integratie tussen de verschillende modaliteiten en de hiervoor verantwoordelijke overheden minstens net zo belangrijk. Zo ligt de verantwoordelijkheid voor het Openbaar Vervoer veelal bij provincies en enkele OV-autoriteiten (m.u.v. de Rijksoverheid voor enkele spoortrajecten), ligt de verantwoordelijkheid voor doelgroepenvervoer bij de gemeente, en ligt de verantwoordelijkheid ten aanzien van deelmobiliteit ietwat diffuus over verschillende overheidslagen verdeeld. Kortom, een grote variatie in verantwoordelijke overheidslagen, wat governance uitdagingen met zich meebrengt. Dit benadrukt het belang van ontkokering ten aanzien van de rol van publieke mobiliteit in het rurale gebied. Hierbij is het echter van groot belang om nadrukkelijk in ogenschouw te houden vanuit systeemniveau welke modaliteit op welke plek op welke manier een bijdrage kan leveren aan het gehele mobiliteitssysteem.

Ook breder is ontkokering gewenst. Afstemming en integratie van verschillende modaliteiten is een grote stap voorwaarts, maar ook in de governance- en financieringsstructuren is afstemming gewenst. De aanwezigheid van een veelheid aan verantwoordelijke partijen vraagt om duidelijke afspraken omtrent algemene verantwoordelijkheden en de verdeling van kosten en baten. Denk hierbij aan het opzetten van een gezamenlijke klantenservice-netwerk. Hoe worden de kosten hiervoor verdeelt, en hoe wordt dit organisatorisch geregeld? Dit zijn vragen die zowel in algemene zin, maar ook zeker in de rurale context van belang zijn.

Advies 2: Kies een systeemperspectief in plaats van een modaliteitsperspectief

Mobiliteitsbeleid is lange tijd ontwikkeld met als doel het verbeteren van het mobiliteitssysteem zelf. Het betrof een kwantitatieve blik op het mobiliteitssysteem; modaliteiten moesten sneller, efficiënter, en meer (of minder). De gedachte dat dit modaliteitsperspectief ietwat achterhaald is, en dat we het mobiliteitssysteem meer als middel moeten zien richting het aanpakken van andere vraagstukken, begint steeds breder te landen.

Het veranderde perspectief dat het mobiliteitssysteem niet meer als doel maar als middel tot andere vraagstukken dient te worden gezien, vereist ook een bredere blik op het mobiliteitssysteem als geheel in plaats van een smaller modaliteitsperspectief. Dit systeemperspectief ondersteunt in het zoeken naar de juiste oplossingen vanuit het mobiliteitssysteem voor andere opgaven. Oplossingen welke niet meer gezocht dienen te worden in de efficiëntie van een specifieke modaliteit, of de verbetering van een hub, maar juist in de juiste invulling van een reis van A naar B. Deze reis van A naar B is in vele gevallen een ketenreis, waarvan de invulling middels meerdere modaliteiten geschied. Een blik op deze keten ondersteunt in het zoeken naar oplossingen en verbeteringen van deze keten ten faveure van andere vraagstukken.

Publieke mobiliteit heeft een toegevoegde waarde wanneer het goed ingeplugd wordt in het gehele mobiliteitssysteem. Het heeft een toegevoegde waarde als onderdeel van de keten. Doordat het missende verbindingen in de keten kan aanvullen, dient het als supplement op het gehele mobiliteitssysteem. Wil je dit zo goed mogelijk werkend krijgen, dan vraagt dit om flankerend beleid. Door de maatschappelijke doelstellingen en de werking van het publieke mobiliteitssysteem expliciet te koppelen in beleid, maak je de sturing op en urgentie van dit systeem helder. Dit zorgt er voor dat het mobiliteitssysteem in de breedte aan meer maatschappelijke oplossingen kan bijdragen.

Hoe resoneert dit advies binnen de rurale context?

Het nemen van een systeemperspectief in plaats van een modaliteitsperspectief is des te belangrijker voor het rurale gebied. Het gebrek aan animo rondom de concessies voor het openbaar vervoer in Zeeland hebben recent al aangetoond dat het optimaliseren van een enkele modaliteit niet werkte. De rendabiliteit van het systeem was te laag, bussen reden ver onder de gewenste bezettingsgraad, en de dekkingsgraad moest (noodgedwongen) omlaag. Kortom, het inrichten van het mobiliteitssysteem werkte hier niet vanuit de gedachte dat dit enkel vanuit het openbaar vervoer kon worden ingevuld – als alternatief naast de privéauto.

De huidige pilot publieke mobiliteit in Zeeland toont aan dat het kijken vanuit systeemperspectief beter inzicht geeft in de wensen van de reiziger binnen de keten, en hoe het gehele mobiliteitssysteem beter op deze wensen in kan spelen. Het herinrichten van het mobiliteitssysteem, waar doelgroepenvervoer wordt heringericht om onder de noemer ‘flexvervoer’ te dienen als aanvulling op het openbaar vervoer, wordt hier als oplossing gezien. Niet alleen is dit een wederzijdse versterking tussen beide modaliteiten, ook biedt dit een bijdrage aan de vervoersarmoede waar grote delen van Zeeland zwaar onder te lijden hebben.

Deze heroriëntatie van het klassieke perspectief op een enkele modaliteit als openbaar vervoer naar een bredere ketenperspectief is niet alleen in Zeeland gaande. Ook regio’s elders zijn aan de slag met het herinrichten van het mobiliteitssysteem, zodat de reiziger centraler wordt gesteld, en oplossing worden gezocht in de keten in plaats van in een specifieke modaliteit.

Een voorbeeld hiervan is de Provincie Groningen, welke het belang van publieke mobiliteit onderstreept. De Provincie Groningen stelt echter wel dat het randvoorwaardelijk is om (digitale) reisplanners, abonnementsvormen en betalingssystemen in één systeem beschikbaar te hebben.⁵ Dit is exact hoe Publiek Vervoer Groningen Drenthe het publieke mobiliteits-ecosysteem wil gaan inrichten; “een slim en betaalbaar netwerk waarin ov-voertuigen en doelgroepentaxi’s gezamenlijk de reizigers bedienen” en waarin de reiziger “op één plek terecht kan voor het plannen, boeken en betalen van een rit.”⁶

Advies 3: Focus op maatschappelijke doelen

Naast de mobiliteitstransitie zijn er vele andere opgaven en transities welke in de ruimte plaatsvinden. Zoals benoemd begint er steeds duidelijker een overgang plaats te vinden richting het uitgangspunt dat het mobiliteitssysteem in essentie geen doel op zich is, maar meer een middel om andere opgaven bij de hoorns te pakken. Oftewel, de focus dient te liggen op het dienen van maatschappelijke doelen.

Onderwerpen die veelal naar voren komen wanneer het gaat over dienen van andere maatschappelijke doelen zijn duurzaamheid, het efficiënt omgaan met de schaarse beschikbare ruimte, en het aandacht hebben voor vervoersarmoede. Ten aanzien van ruimtebeslag kan het actief sturen op gebruik van deelmobiliteit of openbaar vervoer – in samenhang met flankerend beleid – zorgen voor vrijgekomen parkeerruimte doordat bewoners een (weinig gebruikte) privéauto van de hand doen.

Ook verdelingsvraagstukken zijn belangrijke maatschappelijk uitdagingen welke vaak aan de orde komen. Wanneer toekomstig mobiliteitsbeleid meer georiënteerd is op deze verdelingsvraagstukken kan

⁵ Provincie Groningen (2022). Wat Groningers beweegt. Programma Mobiliteit Provincie Groningen.

⁶ NM Magazine (2024). [Groningen en Drenthe gaan voor één inclusief vervoerssysteem.](#)

dit een bijdrage leveren aan het inperken van vervoersarmoede binnen Nederland. Publieke mobiliteit kan hierin een bijdrage leveren, bijvoorbeeld doordat overheden activiteiten subsidiëren welke bijdragen aan de maatschappelijke doelen van deze overheid. Ook kan digitale integratie ondersteunen in het sturen op de juiste randvoorwaarden voor het gebruik van specifieke modaliteiten. Hiermee wordt beter gestuurd op het ook toegankelijk houden van mobiliteit in de gebieden welke tot op heden voornamelijk aangewezen waren op de privéauto.

Een belangrijk omslagpunt in de focus op maatschappelijke doelen is de omslag van commerciële waarde naar maatschappelijk toegevoegde waarde als belangrijke indicator voor de rendabiliteit van het mobiliteitssysteem. Weinig vormen van vervoer zijn rendabel en betaalbaar tegelijkertijd. In veel gevallen vraagt dit om subsidiëring. Wanneer mobiliteitsbeleid toegespitst is op het creëren van maatschappelijke meerwaarde, en wanneer deze meerwaarde ook expliciet wordt meegenomen bij het berekenen van de kosten-baten verhouding van het mobiliteitssysteem, kan men verschillende beleidsmaatregelen mogelijk makkelijker verantwoorden. Tegelijkertijd zijn enkele aspecten zelfs om te rekenen naar monetaire waarden. Neem bijvoorbeeld het streven naar emissievrije mobiliteit. De gezondheidsvoordelen die dit oplevert zijn grotendeels uit te drukken in centen.

Hoe resoneert dit advies binnen de rurale context?

Het is onmiskenbaar dat ook in de rurale context de focus van publieke mobiliteit – en het mobiliteitssysteem in de gehele breedte – op maatschappelijke doelen dient te leggen. Op deze manier is het waarschijnlijk dat het mobiliteitssysteem ook in de toekomst, en ook in het rurale gebied het beste zal aansluiten op de maatschappelijke vraagstukken en opgaven, en de wensen van de reiziger.

Echter, de aspecten waar de focus op zal liggen zullen niet geheel overeenkomen tussen de stedelijke en rurale context. Duurzaamheid lijkt één van de pijlers te zijn waar het mobiliteitssysteem in beide contexten op geënt is. Zo onderschrijft de Provincie Groningen dat publieke mobiliteit “een belangrijke en snelle manier [is] om mobiliteit zero-emissie te maken”⁷, door middels sturingsmechanismen in de fysieke ruimte (o.a. betere aansluiting OV en (elektrisch) deelvervoer op lopen en fietsen) en digitale omgeving (o.a. integratie en stimulering duurzaamheid in de keuzeopties voor de reiziger) actieve en duurzame modaliteiten te stimuleren.

Anderzijds zijn er ook aspecten die lijken te variëren. Waar in de (binnen)stedelijke context de schaarse ruimte een prangend vraagstuk is, speelt deze veel minder een rol in de rurale context. Hier draait het meer om verdelingsvraagstukken, waarbij de toegankelijkheid tot en beschikbaarheid van mobiliteit én voorzieningen het voornaamste probleem is. De toegevoegde waarde van publieke mobiliteit zal hier zitten in het beperken van de auto-afhankelijkheid en het toegankelijk maken van slecht bereikbaar gebied, zodat “iedereen die dat wil, kan deelnemen aan de lokale maatschappij.”⁸ Het belang en tevens het succes van publieke mobiliteit zit dan ook in het benadrukken van publieke mobiliteit als een waardepropositie, en niet als een business case. Maatschappelijke doelen zijn de maatstaf voor succes.

⁷ Provincie Groningen (2022). Wat Groningers beweegt. Programma Mobiliteit Provincie Groningen.

⁸ Publiek Vervoer Groningen Drenthe (2025). [Onze toegevoegde waarde](#).

Advies 4: Durf als overheid een andere rol te pakken

Overheden hebben er belang bij om te sturen op de vormgeving van het toekomstig mobiliteitssysteem. Lokaal, regionaal en nationaal beleid duidt namelijk de context waarbinnen de mobiliteitstransitie dient te manoeuvreren. Hierbij is het niet alleen van belang om vanuit het gehele ecosysteem te kijken hoe dit mobiliteitssysteem het beste vormgegeven kan worden, maar ook welke partijen hier een rol in kunnen spelen, op welke manier deze partijen hier een rol in kunnen spelen, en tenslotte hoe en door wie hier op gestuurd kan en mag worden.

Uit eerder onderzoek is naar voren gekomen dat er een belangrijke rol voor overheden is weggelegd in het ‘faciliteren, aanjagen en in leven houden’ van het publieke mobiliteits-ecosysteem.⁹ In de context van voorgaande drie adviezen zijn er een aantal rollen die overheden kunnen aannemen om dit ecosysteem vorm te geven.

Zo ligt er een coördinerende verantwoordelijkheid waarbij het behulpzaam is om het perspectief van het gehele mobiliteitssysteem te nemen, en niet per partij op hun behoeften aan te sluiten. Om dit te bewerkstelligen kunnen overheden agenderend werken door de focus op bepaalde maatschappelijke doelen te leggen en deze aan te sluiten bij de ontwikkeling van het publieke mobiliteits-ecosysteem.

Eén van de manieren waarop overheden het belang van een focus op maatschappelijke doelen kunnen duiden wanneer het gaat over publieke mobiliteit is het verstrekken van subsidies. Sturende financiering welke er op gericht is dat publieke mobiliteit een bijdrage levert aan de maatschappelijke toegevoegde waarde waar de overheden naar streven. Dit kan bijvoorbeeld verduurzaming zijn, maar zeker ook toegankelijkheid van het mobiliteitssysteem.

Hoe resoneert dit advies binnen de rurale context?

In Zeeland laat de pilot publieke mobiliteit zien dat er wel degelijk een andere rol van overheden wordt gevraagd, wil men de toegankelijkheid van het mobiliteitssysteem – en hiermee de auto-onafhankelijkheid – in het rurale gebied garanderen. De pilot geeft eerste indicaties dat het in de rurale context gewenst is om een coördinerende, sturende overheid te hebben welke de focus legt op maatschappelijke waarde. Het herinrichten van het mobiliteitssysteem met hierin een rol weggelegd voor publieke mobiliteit lijkt essentieel.

Deze coördinerende rol is des te meer gevraagd vanwege de eerder genoemde verdeeldheid in verantwoordelijkheden; gemeenten voor doelgroepenvervoer, provincies voor openbaar vervoer. Wil je een blik vanuit het gehele systeem nemen, dan is samenhang, maar ook een zekere mate van coördinatie van belang. Barrières in de governance en organisatorische aspecten liggen dus voornamelijk bij de overheden. Het is dan ook noodzakelijk dat een partij met betrokkenheid én mandaat – i.e. de overheid – het voortouw neemt om deze barrières te beslechten.

Zoals gezegd is financiering een wijze waarop overheden zowel hun overtuiging als hun sturing kunnen duiden. Door de grotere mate van vervoersarmoede en de lage financiële rendabiliteit (onder meer

⁹ Larco, N., Vedder, K. & Heezen, M. (2024). Public Mobility: The Next Evolution of MaaS.

flexvervoer gaat gebukt onder een lage winstgevendheid¹⁰) lijkt financiering des te meer een rurale vraagstuk te zijn. Zeker in de zeer dunbevolkte gebieden is openbaar vervoer, laat staan het bredere mobiliteitssysteem geen winstgevend geheel. Hier is financiering noodzakelijk om het mobiliteitssysteem opnieuw in te richten, met een belangrijke rol voor publieke mobiliteit.

Een herziening van de kosten en baten kan winstgevendheid in een ander daglicht stellen. In het derde advies is reeds gesteld dat het essentieel is om deze andere blik op winsten te nemen, omdat je hiermee het perspectief op een succesvol mobiliteitssysteem verandert. Wanneer je met je mobiliteitssysteem een bijdrage kan leveren aan maatschappelijke doelen, dan is je mobiliteitssysteem in een zekere mate succesvol. Ditzelfde geldt dus ook voor subsidies. Het gaat er niet om dat deze subsidies het mobiliteitssysteem financieel rendabel maken. Wanneer er maatschappelijke impact wordt bereikt renderen de subsidies ook. Dit vraagt alleen een verandering in mindset.

Tegelijkertijd is de coördinerende, sturende rol van de overheid anders in de rurale context dan in de stedelijke context. In het rurale gebied staat het überhaupt aantrekken van mobiliteitsaanbieders voorop, terwijl overheden in de stedelijke context beleidsmatige en ruimtelijke randvoorwaarden moeten stellen om te zorgen voor een goede spreiding van het mobiliteitsaanbod over de stad.

Concluderend

Allerlei ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving vragen om een herinrichting van het mobiliteitssysteem. Hierbinnen is een belangrijke rol belegd voor publieke mobiliteit. Het belang van publieke mobiliteit wordt door steeds meer overheden erkend. Desondanks blijft het een opkomend concept, welke nog niet volledig is geïntegreerd in het bredere mobiliteitsbeleid. Tegelijkertijd is veel onderzoek gericht op publieke mobiliteit uitgevoerd met de stedelijke context als onderlegger. Dit terwijl de toegevoegde waarde van publieke mobiliteit juist zit in de gebieden met een lage mobiliteits-toegankelijkheid; buitenwijken van steden en rurale gebieden.

In eerder onderzoek zijn een viertal adviezen naar voren gekomen ten aanzien van de uitrol van publieke mobiliteit; i) kom uit je domein-koker; ii) kies een systeemperspectief in plaats van een modaliteitsperspectief; iii) focus op maatschappelijke doelen, en; iv) durf als overheid een andere rol te pakken. In dit paper is gereflecteerd op de vier adviezen door te kijken in hoeverre deze resoneren in de rurale context. Na een eerste reflectie lijken alle adviezen in ieder geval ten dele te resoneren in de rurale context.

Ten aanzien van het eerste advies – ‘kom uit je domein-koker’ – zijn de eerste inzichten dat ontkokering ook voor het rurale gebied van belang is. Het zijn immers de verschillende modaliteiten welke als onderdeel van publieke mobiliteit een nieuwe, gewenste invulling van het mobiliteitssysteem mogelijk maken. De verantwoordelijkheid voor deze modaliteiten ligt momenteel versnipperd over meerdere entiteiten, wat des te meer het belang van ontkokering benadrukt.

Ook het tweede advies – ‘kies een systeemperspectief in plaats van een modaliteitsperspectief’ lijkt zijn weerklink te vinden in de rurale context. Want waar optimalisatie van huidige vervoersvormen met een enkele modaliteit (bijv. openbaar vervoer) niet de bijdrage lijken te kunnen leveren aan het toegankelijk

¹⁰ Sörensen, L., Bossert, A., Jokinen, J.-P. & Schlüter, J. (2021). How much flexibility does rural public transport need? – Implications from a fully flexible DRT system.

houden van mobiliteit in het rurale gebied, lijkt hier juist dé kracht van publieke mobiliteit te liggen. Publieke mobiliteit kent juist haar kracht door de integratie van vele vervoersvormen in één ecosysteem. Bovendien is het aanwezige aantal modaliteiten in het rurale gebied lager dan in de stedelijke context. De keuze voor een systeemperspectief in plaats van een modaliteitsperspectief lijkt hier uit noodzaak geboren, waarbij je juist middels dit systeemperspectief een goede afweging kan maken over het al dan niet toevoegen van modaliteiten aan de rurale context.

Het derde advies – ‘focus op maatschappelijke doelen’ – past ook perfect in het gedachtegoed van de rol van publieke mobiliteit in de rurale gebieden. Echter, de maatschappelijke doelen zijn niet een 1-op-1 reflectie van de (binnen)stedelijke maatschappelijke doelen waar publieke mobiliteit een bijdrage aan kan leveren. Want waar de schaarse ruimte binnen de rurale context veel minder een rol speelt, draait het hier juist om de toegankelijkheid, bereikbaarheid en vitaliteit van een gebied. Publieke mobiliteit kan een rol spelen in het bereikbaar houden van rurale gebieden, en tegelijkertijd ook in het bereikbaar houden van de stedelijke gebieden voor de inwoners uit de rurale gebieden.

Tenslotte lijkt ook het vierde advies – ‘durf als overheid een andere rol te pakken’ – aan te slaan in het rurale gebied, althans ten dele. Met de verspreide verantwoordelijkheid voor verschillende vervoersvormen, welke allen een rol spelen binnen het publieke mobiliteits-ecosysteem, is de noodzaak voor een coördinerende, sturende rol van de overheid zeker nodig. Coördinerend in het bijeen brengen van partijen en belangen, sturend op de eerder genoemde maatschappelijke doelen. Een belangrijke manier waarop overheden hun rol en intentie duidelijk kunnen maken is middels subsidiëring van (bepaalde onderdelen van) het publieke mobiliteits-ecosysteem. Tegelijkertijd is de faciliterende rol van de overheid in beide contexten enorm verschillend. Terwijl overheden in de stedelijke context randvoorwaarden creëren om te zorgen dat bijvoorbeeld deelmobiliteitsaanbieders de gehele stad dekken, en niet enkel het commercieel aantrekkelijke centrum, gaat het in de rurale context om het überhaupt aantrekken van mobiliteitsaanbieders

De urgentie voor een mobiliteitstransitie blijft continu groeien, waarbij de noodzaak voor een heroriëntatie van het mobiliteitssysteem voor het rurale gebied minstens net zo sterk lijkt toe te nemen, lijken de eerste ingrediënten voor dit mobiliteitssysteem aan het licht te komen. De gedachte dat een mobiliteitssysteem, waarbij meerdere modaliteiten binnen één (eco)systeem fungeren om de bereikbaarheid, en vitaliteit van rurale gebieden hoog te houden, een prominente rol gaat spelen lijkt te groeien. Het publieke mobiliteits-gedachtegoed resoneert met deze conceptualisering van het nieuwe mobiliteitssysteem. Hierbij is het wel essentieel om te benadrukken dat dit nieuwe mobiliteitssysteem ook governance en digitale integratie betreft. Wanneer publieke mobiliteit enkel het aanvullen van het huidige mobiliteitssysteem met nieuwe modaliteiten omhelst, zal dit niet de gewenste (maatschappelijke) doelen nastreven.

Ook lijken de eerder opgestelde adviezen ten aanzien van publieke mobiliteit bruikbaar voor de rurale context. Want ondanks dat deze zijn opgesteld met voornamelijk de stedelijke context in gedachte, zijn ze goed door te vertalen naar rurale gebieden. Her en der is een enkele nuancering, of een ietwat andere invulling vereist, maar de hoofdboodschap van elk advies blijft geldend. Kortom, ‘kom uit je domeinkoker’, ‘kies een systeemperspectief in plaats van een modaliteitsperspectief’, ‘focus op maatschappelijke doelen’, en ‘durf als overheid een andere rol te pakken’. Dit advies is nog niet direct het perfecte recept, maar biedt wel de inspiratie voor enkele ingrediënten, om een mooi recept voor het mobiliteitssysteem in het rurale gebied te creëren.