

Afstudeerscriptie

Erik Verhoef



In mobiliteit voorzien

Onderzoek naar een krimpbestendige bereikbaarheid
van voorzieningen in en rond de Achterhoek

Maart 2014

Colofon

Gegevens student

Erik Verhoef
De Riethoek 20
3901 KS Veenendaal
06-52527068
erik.verhoef@student.hu.nl
1566355

Afstudeergegevens

TROP-AFO8-08
Mobiliteit en verkeer
11-11-2013 t/m 26-03-2014

Gegevens docentbegeleiders

Eerste begeleider: Peter Martens
Tweede begeleider: Bas Ouwehand

Gegevens afstudeerlocatie

Provincie Gelderland
Afdeling Ruimte & Bereikbaarheid
Team Mobiliteit
Prinsenhof A
Prinsenhof 3
6811 CE Arnhem
026-3599880

Gegevens externe begeleider

Peter Kettelarij
Programmacoördinator Mobiliteit
026-3598431
p.kettelarij@gelderland.nl



Voorwoord

Voor u ligt het rapport “In mobiliteit voorzien”, een rapport over de toekomstbestendige bereikbaarheid van voorzieningen in en rond de Achterhoek. Dit rapport heb ik opgesteld in dienst van de provincie Gelderland, als afstudeeropdracht voor mijn opleiding Ruimtelijke Ordening en Planologie aan de Hogeschool Utrecht.

Gedurende mijn studie heb ik zelden een onderzoek uitgevoerd dat zó breed is als het onderzoek waarvan de resultaten hier voor u liggen. Dit betekende dat ik grenzen moest stellen met betrekking tot wat ik onderzocht en datgene wat ik onderzocht ook niet heel ver uit kon werken. Dit was echter voor zowel de provincie als voor mij geen probleem, omdat het niet zozeer ging om de individuele voorzieningen en vervoermiddelen, maar juist om de samenhang ertussen; iets wat je pas in beeld krijgt als het breed wordt onderzocht.

Dit betekent wel dat ik niet heb ingezoomd op een bepaalde locatie of voorziening, omdat hier de tijd en de ruimte voor ontbrak. Uit paragraaf 5.4 van dit rapport blijkt echter dat andere partijen hier momenteel al onderzoek naar doen, zodat dit alsnog meegenomen kan worden in de regionale besluitvorming.

Daarnaast heb ik de belangrijkste vervoersbewegingen per vervoermiddel vormgegeven in een overzicht van de (verkeers)netwerken. In plaats van aan te geven op welke fronten de te verwachten vraag naar en het huidige aanbod van vervoersbewegingen nog onvoldoende op elkaar aansluiten en welk bestuursniveau daarvoor aangesproken kan worden, heb ik aangegeven wat er gebeurt als het huidige beleid niet wordt aangepast en welke beleidsaanpassingen door welke bestuursniveaus kunnen worden gedaan.

Doordat mijn onderzoek erg breed is en ik dit niet ver uit heb kunnen werken, heb ik (met name in hoofdstuk 3) aannames gedaan op hoofdlijnen en op basis van gezond verstand, waar mogelijk onderbouwd met zo specifiek mogelijke onderzoeksresultaten. Ik ben me ervan bewust dat nader onderzoek uit zou kunnen wijzen dat door mij gedane aannames niet geheel conform de realiteit zijn, maar vanwege de schaal van mijn onderzoek en het tijdsbestek waarin ik dit uit heb moeten voeren, ben ik niet in de mogelijkheid geweest zulke situaties volledig uit te kunnen sluiten. Mijn onderzoek richt zich echter op de samenhang tussen de verschillende voorzieningen en vervoermiddelen, waardoor ik het vertrouwen heb dat dit rapport, ondanks eventuele onjuistheden op detailniveau, van toegevoegde waarde kan zijn.

In de afgelopen vijf maanden heb ik mijn kennis in praktijk gebracht, maar ook nieuwe kennis opgedaan. Het afstuderen wordt vaak gezien als een generale repetitie, maar ik heb opnieuw gemerkt dat kennis alleen niet volstaat en je zelfs na in totaal anderhalf jaar praktijkervaring (door stages en het afstuderen) nog altijd lerende en soms zelfs zoekende bent. Gelukkig heb ik veel informatie verkregen van mensen binnen en buiten de provincie en waren zij altijd bereid mij te helpen bij de soms (ook voor hen nog) complexe vraagstukken.

Ik wil mijn collega's en de geraadpleegde externe deskundigen bedanken voor de informatie en feedback die zij mij hebben gegeven. Hierbij wil ik bovenal mijn begeleider vanuit de provincie, Peter Kettelarij, en mijn begeleiders vanuit de Hogeschool Utrecht, Peter Martens en Bas Ouwehand, bedanken. Een belangrijk deel van dit rapport komt voort uit de ideeën en vraagstukken van al deze mensen, die ik in combinatie met beschikbare informatie heb 'doorontwikkeld' en waar ik vervolgens mijn eigen visie op heb gegeven. Ik hoop dat dit rapport een samenhangend, integraal beeld mag geven en duidelijkheid verschaft in de discussie rond de bereikbaarheid van voorzieningen in krimpgevoelige gebieden.

Arnhem, maart 2014.

Samenvatting

De Achterhoek is een van de regio's in Nederland die te maken hebben en in toenemende mate te maken zullen krijgen met bevolkingskrimp. Hierdoor moeten steeds meer voorzieningen hun deuren sluiten en neemt de gemiddelde afstand naar de dichtstbijzijnde voorziening toe. Dit heeft niet direct invloed op de leefbaarheid in een regio, mits de voorzieningen maar wel bereikbaar blijven. Als voorzieningen niet meer (goed) bereikbaar zijn, neemt de leefbaarheid af en zijn inwoners na verloop van tijd geneigd weg te trekken, waardoor de (regionale) bevolkingskrimp wordt versterkt. De bereikbaarheid van voorzieningen is daarom van essentieel belang in krimpgevoelige gebieden. Zeker in deze individualiserende en vergrijzende samenleving zijn voorzieningen in deze gebieden niet alleen plekken waar een product of dienst wordt aangeboden, maar bieden ze ook de mogelijkheid om elkaar te ontmoeten.

De Achterhoek kent een wijdvertakt fietsnetwerk, waar veel regionale voorzieningen op zijn aangesloten. Kenmerkend voor de regio (en andere rurale regio's) is het hoge autogebruik. De A/N18 is de belangrijkste autoverbinding in de Achterhoek, de spoorlijn Arnhem – Doetinchem – Winterswijk de belangrijkste treinverbinding. Een rendabel, wijdvertakt netwerk van busverbindingen is moeilijk realiseerbaar, omdat kernen erg verspreid liggen en de tussenliggende gebieden dunbevolkt zijn. De belangrijkste busverbinding is die tussen Doetinchem en Enschede.

Vooraf lokale, kleinschalige voorzieningen zijn gevoelig voor de gevolgen van krimp. Het aantal klanten hiervan is al beperkt, en bij een lichte afname van het klantenbestand komt de betreffende voorziening in problemen. Daarnaast komen klanten van regionale, grootschalige(re) voorzieningen ook van buiten de regio, waar soms minder sprake is van bevolkingskrimp. Met name basisscholen, middelbare scholen, supermarkten, ziekenhuizen, recreatiegebieden, zwembaden en sportaccommodaties zullen hierdoor minder lokaal verspreid raken. De toenemende afstand brengt voor het bereiken van deze voorzieningen ook een verandering teweeg in de keuze voor een vervoermiddel, behalve voor ziekenhuizen en zwembaden (hiervoor wordt met hetzelfde vervoermiddel alleen een grotere afstand afgelegd).

Vooraf basisscholen (tenzij gesloten op basis van nog op de fiets af te leggen afstanden), supermarkten en recreatiegebieden zullen door de aard of ligging in toenemende mate per auto worden bereikt. Dit betekent dat er voldoende autoroutes naar en parkeergelegenheden rond deze voorzieningen aanwezig moeten zijn.

Mensen die nog (al dan niet noodgedwongen) blijven fietsen, zullen een langere afstand moeten afleggen. Daarnaast neemt de fietsbare afstand toe met de komst van de elektrische fiets. Hoogwaardige fietsverbindingen zijn daarom van belang om de fietser tegemoet te komen.

De treinverbinding Arnhem – Doetinchem – Winterswijk wordt veel gebruikt, met name door scholieren en studenten. Hiermee wordt (verdere) ontgroening voorkomen en hoogopgeleid personeel naar de Achterhoek (terug)gehaald. Kwaliteitsimpulsen in deze treinverbinding (zoals een spoorverdubbeling tussen Zevenaar en Didam) zijn van belang om de betrouwbaarheid en het gebruik ervan te vergroten.

In het busvervoer zal een verschuiving plaats moeten vinden om te voorkomen dat vervoerders hun (bus)ritten rijden met leeg materieel. Dit door drukke gebieden te ontsluiten met vaste buslijnen en gebieden waar minder vraag is naar openbaar vervoer alleen te ontsluiten wanneer dat wordt aangevraagd. Voor dit vraagafhankelijk vervoer kunnen onder meer voertuigen voor het doelgroepenvervoer worden ingezet, wanneer deze daarvoor niet worden gebruikt.

De aanleg van glasvezel verbetert de digitale bereikbaarheid van voorzieningen en maakt fysieke reizen deels overbodig. Door voorzieningen waar mogelijk te concentreren rond verkeersknooppunten van het betreffende dominante vervoermiddel blijven voorzieningen ook fysiek goed bereikbaar, ondanks de toegenomen afstand. Het betrekken van niet-overheden bij deze beleids- en planvorming zorgt voor een krachtige, gedeelde en integrale aanpak van de bereikbaarheidsproblematiek. De transitieatlas, de kernenfoto's en andere stage-/afstudeeronderzoeken die op korte termijn zullen worden opgeleverd kunnen hierbij eveneens een helpende hand bieden.

Summary

The Achterhoek is one of the regions in Holland that need to deal with population decline. Because of this demographic change, more and more facilities need to close, increasing the average distance to the nearest facility. This doesn't instantly affect the quality of life in a region, as long as the facilities stay accessible. If not, the quality of life decreases and residents are more likely to move away, which intensifies the (regional) population decline. Therefore, the accessibility of facilities is essential in areas that are prone to population decline. Especially in this individualistic and ageing society, facilities aren't just places where a product or service is being offered, but also offer the opportunity to meet one another.

The Achterhoek has a ramified bicycle network, to which many regional facilities are connected. Distinctive of the region (and other rural regions) is the high car use. The A/N18 is the main motorway in the Achterhoek, the main railroad connection is the one between Arnhem, Doetinchem and Winterswijk. A cost-effective, ramified network of buses is hard to realise, because towns are scattered and intermediate areas are sparsely populated. The main bus connection is the one between Doetinchem and Enschede.

Especially local, small-scale facilities are prone to the consequences of population decline. At the moment, the number of customers of these facilities is already minimal, so the facilities will soon get in trouble when it decreases any more. Furthermore, customers of regional, large-scale facilities are also coming from outside the region, where in some cases less population decline occurs. Especially primary schools, high schools, supermarkets, hospitals, recreation areas, swimming pools and sport accommodations will be less spread because of this. The increased distance will also result in a different choice of vehicle, except for hospitals and swimming pools (for these facilities the same vehicle will be used, only for an increased distance).

Especially primary schools (unless closed on the basis of cycle-friendly distances), supermarkets and recreation areas will more and more be reached by car, because of the nature or location of the facility. This means there need to be enough motorways to and parking facilities around these facilities.

People who still (forced or not) keep cycling, will have to cover an increased distance. Furthermore, the cycle-friendly distance increases because of the motorised bicycle. Therefore, high-quality bike routes are important to satisfy the cyclist.

The railroad connection between Arnhem, Doetinchem and Winterswijk is much used, particularly by students. It prevents young people from moving away and transports high-educated people (back) to the Achterhoek. Investments in this railroad connection (like a second track between Zevenaar and Didam) are important to increase the reliability and use of it.

The network of buses needs to change to prevent empty buses. Densely populated areas need to be opened up by regular bus lines, whereas areas with less demand of public transport will only be opened up when requested. Temporarily unused vehicles for the transport of students, elderly or the disabled can also be used for this to be requested transport.

Implementing fibreglass cables improves the digital accessibility of facilities and makes physical travelling sometimes unnecessary. Where possible, concentrating facilities around transport hubs will keep facilities physical accessible as well, despite the increased distance. Involving non-government institutions in the policy-making and planning results in a decisive, supported and integrant approach of the accessibility problems. The so called "transitieatlas", "kernenfoto's" and other theses and internships that will be finished in the very near future will also offer a helping hand.

Inhoud

Voorwoord	3
Samenvatting.....	4
Summary	5
1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Doelstelling	7
1.3 Probleemstelling	7
1.4 Onderzoeksvragen	8
1.5 Definities	8
1.6 Beperkingen en randvoorwaarden	11
1.7 Leeswijzer	11
2 Uitgangspunten	12
2.1 Krimp in het kort.....	12
2.2 Ontstaanswijze van krimp	12
2.3 Gevolgen van krimp op mobiliteit	14
2.4 Eerder onderzoek	14
2.5 Achterhoek in het kort.....	15
3 Voorzieningen	16
3.1 Inleiding.....	16
3.2 Bereikbaarheid per voorziening	16
3.3 Overzicht.....	37
4 Netwerken	39
4.1 Fiets	39
4.2 Auto	40
4.3 Trein.....	41
4.4 Bus.....	43
5 Aandachtspunten.....	44
5.1 Algemeen	44
5.2 Per voorziening	44
5.3 Per netwerk	46
5.4 Toekomstige hulpmiddelen	48
6 Conclusies en aanbevelingen	49
Literatuurlijst.....	51
Bijlagen	53

1 | Inleiding

In dit hoofdstuk is een korte introductie gegeven op de aard en toedracht van het onderzoek.

1.1 | Aanleiding

De provincie Gelderland en de regio Achterhoek willen het mobiliteitsbeleid voor de Achterhoek actualiseren. Door de nieuwe omgevingsvisie van Gelderland, demografische ontwikkelingen en een toegenomen behoefte aan integraliteit in de beleidsvorming zijn provincie en regio gezamenlijk benieuwd op welke punten de regionale mobiliteitsagenda moet worden aangepast.

Een van de onderdelen waar wellicht op ingespeeld moet gaan worden bij de totstandkoming van het nieuwe beleid is de bereikbaarheid van voorzieningen in en rond de Achterhoek. Door met name bevolkingskrimp zijn voorzieningen in toenemende mate genoodzaakt hun deuren te sluiten en/of zich te concentreren in steden en/of grote kernen. Een adequate bereikbaarheid van deze voorzieningen in en vanuit krimpgevoelige gebieden moet voorkomen dat de leefbaarheid en de dynamiek in laatstgenoemde gebieden afnemen.

1.2 | Doelstelling

Het onderzoeksdoel is om inzicht te geven in de manier waarop voorzieningen in en rond de Achterhoek in de toekomst bereikbaar moeten zijn, door te bepalen wat de invloed van krimp is op de manier waarop voorzieningen worden bereikt en in hoeverre dat afwijkt van de huidige situatie. In aanvulling hierop moet per verwachte afwijking worden aangegeven welk bestuursniveau daarop in moet spelen.

Naar aanleiding van dit onderzoek moeten provincie en regio in een later stadium kunnen beoordelen op welke manier het regionale mobiliteitsbeleid (in de vorm van een regionale mobiliteitsagenda) op dit punt moet worden geactualiseerd.

Doel is om niet zozeer abstracte opgaven of concrete projecten te benoemen als resultaat, als wel de tussenliggende aandachtspunten. De opgave is immers al bekend (voorzieningen bereikbaar houden) en concrete projecten horen over het algemeen niet thuis in de regionale mobiliteitsagenda (zij komen pas in een later stadium aan de orde, in meer op de uitvoering gerichte beleidsdocumenten). Daarnaast wordt soms te snel overgestapt van opgaven naar projecten, waardoor de concrete aanleiding van die projecten (verwerkt in de tussenliggende aandachtspunten) soms onvoldoende is onderzocht.

1.3 | Probleemstelling

Door de concentratie van voorzieningen in grote kernen verslechtert de bereikbaarheid van deze voorzieningen vanuit de periferie. Hierdoor nemen de leefbaarheid en de dynamiek in de periferie af. Dit creëert een kettingreactie: omdat voorzieningen niet meer hun drempelwaarde kunnen halen als gevolg van bevolkingskrimp, trekken zij weg uit de periferie. Door het mobiliteitsbeleid niet aan te passen aan deze ontwikkeling verslechtert de bereikbaarheid van voorzieningen dusdanig dat de regio zelf ook haar aantrekkingskracht verliest.

Daarnaast is het mobiliteitsbeleid nog te veel gefocust op het aanbod (in plaats van op de vraag, in de vorm van vraagafhankelijk vervoer). In krimpgevoelige gebieden is dit niet meer reëel. Uitgangspunt is momenteel nog te veel het verbinden van kernen, terwijl de vervoersvraag naar en vanuit die kernen soms niet is onderzocht of niet in substantiële mate aanwezig is. De bereikbaarheid van voorzieningen staat hierin nog te weinig centraal.

1.4 | Onderzoeksvragen

De kennisvraag luidt als volgt: "In hoeverre en op welke manier kan een goede bereikbaarheid van voorzieningen in en vanuit krimpgevoelige gebieden worden gegarandeerd?" Deze kennisvraag wordt toegepast op de regio Achterhoek. De praktijkvraag luidt dan ook: "Welke typen voorzieningen op welke locaties in en rond de Achterhoek moeten in de toekomst met welk(e) vervoermiddel(en) in welke mate bereikbaar zijn?" Hierbij is het van belang om niet zozeer de opgaven en daaruit volgende concrete projecten te benoemen, als wel de tussenliggende aandachtspunten. Deze aandachtspunten geven handvatten voor het actualiseren van de regionale mobiliteitsagenda voor de Achterhoek.

Om deze hoofdvraag en praktijkvraag te kunnen beantwoorden en het onderzoeksresultaat een activerende functie te geven zijn de volgende deelvragen opgesteld:

- op welke typen voorzieningen heeft krimp met name invloed?
- welke van deze krimpgevoelige voorzieningen bevinden zich in en rond de Achterhoek op welke locatie?
- wat zijn per type voorziening momenteel de belangrijkste vervoermiddelen om deze te bereiken?
- wat zijn per type voorziening in de toekomst de belangrijkste vervoermiddelen om deze te bereiken?
- hoe zijn de (verkeers)netwerken in en rond de Achterhoek momenteel opgebouwd?
- wat zijn de te verwachten effecten op de bereikbaarheid van voorzieningen als het regionale mobiliteitsbeleid niet wordt aangepast?
- welke aanpassingen met betrekking tot de bereikbaarheid van voorzieningen kunnen door welke bestuurslagen worden gedaan in het regionale mobiliteitsbeleid?

1.5 | Definities

In dit Plan van Aanpak en het rapport zullen de volgende begrippen worden gebruikt.

Aandachtspunt (in beleid)

Een zekere concretisering en invulling van een beleidsopgave, zonder deze direct op projectniveau uit te werken. Voorbeeld: "voorzieningstype A in gemeente B beter bereikbaar maken met vervoermiddel C". Vormt het tweede / middelste deel van de beleidsladder.

Achterhoek (regio)

Het grondgebied van de gemeenten Aalten, Berkelland, Bronckhorst, Doetinchem, Montferland, Oost Gelre, Oude IJsselstreek en Winterswijk.

Achterhoek (streek)

Het grondgebied van de gemeenten Aalten, Berkelland, Bronckhorst, Doesburg, Doetinchem, Lochem, Montferland, Oost Gelre, Oude IJsselstreek, Winterswijk en Zutphen. Gelijk aan de regio Achterhoek, maar inclusief de gemeenten Doesburg, Lochem en Zutphen.

Anticiperregio

Een regio die naar verwachting binnen enkele jaren met bevolkingskrimp te maken zal krijgen en haar beleid daar op korte termijn op moet gaan afstemmen. In Nederland heeft het Rijk de volgende regio's als anticiperregio aangewezen: Midden- en Noord-Limburg, de Achterhoek, Oost-Drenthe, Twente, het Groene Hart, West-Brabant, Goeree-Overflakkee, Voorne-Putten, de Hoeksche Waard, Noordoost- en Noordwest-Friesland, de Kop van Noord-Holland en Schouwen-Duiveland.

Basismobiliteit

De gedachte dat elke burger, op welke locatie dan ook, beschikking moet hebben over een manier om zich te verplaatsen, ongeacht het wel of niet bezitten van een auto of sociaal netwerk. Basismobiliteit heeft dan ook vaak betrekking op een vorm van openbaar (bus)vervoer. Hoewel het vast net van het openbaar vervoer in theorie ook tot basismobiliteit kan worden gerekend, gaat het in praktijk voornamelijk om het flexnet.

Bereikbaarheid

De mate waarin iemand in staat wordt gesteld een bepaalde plek te bereiken. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2012, p. 127) wordt de volgende definitie gegeven: "De moeite (uitgedrukt in tijd en kosten) die het gebruikers van deur tot deur kost om hun bestemming te bereiken."

Bevolkingskrimp

De afname van de bevolking, doordat meer ouderen overlijden dan dat er kinderen worden geboren en/of meer mensen emigreren dan dat er immigranten zijn.

Drempelwaarde

Het minimale aantal klanten dat een voorziening nodig heeft om rendabel te kunnen zijn. Door bevolkingskrimp wordt deze drempelwaarde in sommige gebieden steeds moeilijker gehaald. Voorzieningen kunnen om die reden besluiten weg te trekken naar een grote(re) stad, waar de drempelwaarde makkelijker wordt gehaald. De drempelwaarde varieert per type voorziening; een bioscoop heeft bijvoorbeeld een hogere drempelwaarde dan een lokale supermarkt, omdat een bioscoop meer klanten nodig heeft om rendabel te kunnen zijn.

Flexnet (busvervoer)

Het netwerk van busverbindingen die een mobiliteitsgarantie bieden aan reizigers op plaatsen en tijden die niet door het vast net (kunnen) worden bediend, omdat de vervoersvraag te gering is om rendabel door regulier openbaar vervoer te worden geëxploiteerd. Dit heeft vaak betrekking op vraagafhankelijk openbaar busvervoer, waarbij, indien van tevoren melding is gemaakt van de vervoersvraag, vaak op willekeurige tijden een willekeurige route wordt afgelegd en willekeurige haltes worden aangedaan. Kleinschalige regelmatige busverbindingen, zoals de buurtbus en servicebus, behoren echter ook tot het flexnet, evenals de regiotaxi.

Grensregio

Een regio waarvan de regiogrens voor een deel overeenkomt met de nationale grens.

Krimpregio

Een regio die momenteel al te maken heeft met bevolkingskrimp. In Nederland heeft het Rijk de regio's Noordoost-Groningen, Zeeuws-Vlaanderen en Zuid-Limburg aangewezen als krimpregio's. Momenteel wordt in de Tweede Kamer onderzocht of de Achterhoek inmiddels, vanwege de bevolkingsontwikkeling, ook als officiële krimpregio moet worden beschouwd. Een aanwijzing als krimpregio levert onder meer een aantal (financiële) voordelen op; zo worden krimpregio's bij bezuinigingen op nationale diensten (bijvoorbeeld defensie) vanwege de werkgelegenheid ontzien en worden woningcorporaties financieel tegemoetgekomen wanneer ze door de krimp noodgedwongen leegstaande woningen moeten slopen.

Ontgroening

Een afname van het percentage jongeren op de totale bevolking, en dus een stijging van de gemiddelde leeftijd. Dit komt doordat steeds minder kinderen worden geboren en/of steeds meer jongeren wegtrekken.

Opgave (in beleid)

Abstract doel. Bijvoorbeeld: "het bereikbaar houden / maken van voorzieningen". Vormt het eerste / bovenste deel van de beleidsladder.

Project (in beleid)

Concrete uitwerking van beleid, op projectniveau. Bijvoorbeeld: "aanleggen snelfietsroute van locatie A naar locatie B, ter verbetering van de bereikbaarheid van voorzieningen C en D in gemeente E". Vormt het derde / onderste deel van de beleidsladder.

Regio Achterhoek

De Regio Achterhoek is een samenwerkingsverband van de Gelderse gemeenten Aalten, Berkelland, Bronckhorst, Doetinchem, Montferland, Oost Gelre, Oude IJsselstreek en Winterswijk en meerdere ondernemers en maatschappelijke organisaties uit de Achterhoek. Zij zet zich, in het belang van de regio, in voor zaken die de gemeenten afzonderlijk of zonder samenwerking met ondernemers en/of maatschappelijke organisaties niet of minder efficiënt kunnen bereiken.

Regionale mobiliteitsagenda

Een gezamenlijk beleidsdocument van provincie en regio met daarin aandachtspunten op het gebied van verkeer en vervoer, met als doel om de bereikbaarheid van en verkeersveiligheid in de regio te verbeteren. De regionale mobiliteitsagenda kan beschouwd worden als een geconcretiseerde en geactualiseerde uitwerking op regionaal niveau van het Provinciaal Verkeers- en VervoersPlan (PVVP), zonder daarin te verzanden in een aaneenschakeling van specifieke projecten.

Reikwijdte

De maximale afstand die iemand bereid is af te leggen om een bepaalde voorziening te bereiken. Deze afstand verschilt per type voorziening; voor een ziekenhuis is men bijvoorbeeld bereid om een grotere afstand af te leggen dan voor een supermarkt. Deze reikwijdte zou ook in minuten uitgedrukt kunnen worden, aangezien men in de loop der tijd steeds grotere afstanden in hetzelfde tijdsbestek af kan leggen door hogere snelheden en betere infrastructuur (BREVER-wet).

Vast net (busvervoer)

Het netwerk van reguliere busverbindingen die in een grote vervoersvraag voorzien. Deze lijnen leggen op vooraf vastgestelde tijden een vooraf vastgestelde route af en doen daarbij vooraf vastgestelde haltes aan. Hiervoor hoeft vooraf geen melding te worden gemaakt van de vervoersvraag.

Vergrijzing

Een toename van het percentage ouderen op de totale bevolking, en dus een stijging van de gemiddelde leeftijd. Dit heeft twee grote oorzaken. Allereerst was er na de Tweede Wereldoorlog, tussen 1945 en 1955, sprake van een geboortegolf. Veel van deze mensen (de zogeheten babyboomers) behoren inmiddels tot de groep ouderen. Daarnaast is door een verbeterde volksgezondheid en betere medische voorzieningen de gemiddelde levensverwachting gestegen, waardoor de groep ouderen ook op structurele wijze toeneemt.

Vervoermiddel

Een voertuig waarmee of manier waarop iemand of iets zich verplaatst. Vervoermiddelen zijn al lopende, de fiets, de auto, de bus, de trein, enzovoort. Een internetverbinding (met glasvezel als nieuwste ontwikkeling) kan daarnaast in zekere zin ook als vervoermiddel worden gezien, aangezien steeds meer diensten ook digitaal bereikbaar zijn.

Verzorgingsgebied

Het gebied waarin klanten van een bepaalde voorziening zich bevinden. Deze term is nauw verbonden met de reikwijdte van een voorziening; hoe groter de reikwijdte, hoe groter het verzorgingsgebied. Een supermarkt heeft bijvoorbeeld een kleiner verzorgingsgebied dan een ziekenhuis.

Voorziening

In de "Atlas van Voorzieningen" (Achterhoek 2020, 2013, p. 120) wordt de volgende definitie gegeven: "Gebouw of dienst met een publieke en maatschappelijke functie op het gebied van onderwijs, sport, cultuur, zorg of welzijn. Er kan hierbij sprake zijn van zowel publiek als privaat eigendom en beheer."

1.6 | Beperkingen en randvoorwaarden

Een belangrijke beperking van dit onderzoek is dat het resultaat niet dient als regionale mobiliteitsagenda; het dient slechts als een aanzet hiervoor, als input voor provincie en regio om gezamenlijk de mobiliteitsagenda voor de Achterhoek te actualiseren.

Het onderzoek heeft betrekking op zowel lokale als regionale voorzieningen. De bereikbaarheid van lokale voorzieningen zal naar verwachting het meest onder druk komen te staan als gevolg van bevolkingskrimp, waardoor het van belang is ook deze voorzieningen mee te nemen in het onderzoek.

Voorzieningen zullen in het onderzoek per type worden behandeld (middelbare scholen, mbo/hbo/wo-locaties, medische voorzieningen, enzovoort), dus niet iedere afzonderlijke voorziening. Locaties worden dan ook per kern aangegeven, niet per adres.

1.7 | Leeswijzer

In dit rapport wordt duidelijk gemaakt welke typen voorzieningen op welke locaties in en rond de Achterhoek met welk(e) vervoermiddel(en) in welke mate bereikbaar moeten zijn. Hierbij wordt aangegeven wat de te verwachte knelpunten zijn en op welke manier daar door welk bestuursniveau op ingespeeld kan worden.

In hoofdstuk 2 zijn de uitgangspunten van dit onderzoek genoemd, over bevolkingskrimp en de Achterhoek. Hoofdstuk 3 gaat in op (de bereikbaarheid van) de voorzieningen, hoofdstuk 4 op de (vervoers)netwerken in de Achterhoek. Hoofdstuk 5 behandelt de belangrijkste gevolgen van krimp op de voorzieningen en de (vervoers)netwerken (voortkomend uit hoofdstuk 3 en 4), waarna in hoofdstuk 6 de conclusies en aanbevelingen zijn opgenomen.

2 | Uitgangspunten

In dit hoofdstuk zijn de uitgangspunten van het onderzoek besproken: wat is krimp, hoe ontstaat het, welke gevolgen heeft het op mobiliteit en de bereikbaarheid van voorzieningen en wat is het bestaande kenniskader met betrekking tot de relatie tussen krimp, mobiliteit en de bereikbaarheid van voorzieningen?

2.1 | Krimp in het kort

De afgelopen jaren wordt in toenemende mate gesproken over de term “krimp”. Deze term heeft betrekking op een demografisch verschijnsel waar steeds meer gebieden in Nederland mee te maken krijgen: de afname van de bevolking. Gebieden worden minder dichtbevolkt en woningen / gebouwen die eerst nog bewoond / gebruikt werden komen leeg te staan, waardoor verpaupering dreigt. Daarnaast daalt de waarde van een woning in krimpgebieden (want: het aanbod overstijgt de vraag), waardoor huidige bewoners financieel getroffen worden. Door een krimpende bevolking en dus een teruglopende vraag voelen bedrijven en voorzieningen zich gedwongen om weg te trekken en/of zich te concentreren, waardoor het voorzieningenniveau verschaalt.

Maar krimp brengt niet alleen nadelige gevolgen met zich mee. Er ontstaat ruimte voor aspecten die de kwaliteit van de leefomgeving verbeteren en daarvoor extensieve ruimte nodig hebben, ruimte die in tijden van groei niet beschikbaar is of voor andere doeleinden wordt ingezet. Daarnaast zijn krimpgebieden in trek bij jongeren vanwege de lage huizenprijzen (Bijker, 2013). Krimp is dus een ontwikkeling die kansen biedt, maar bij een verkeerde benadering ook risico's met zich mee brengt.

Over het algemeen neemt in eerste instantie alleen het aantal inwoners af, terwijl het aantal huishoudens nog toeneemt (Gardenier, Nanninga, Van Rijn & Weijer, 2011; Boers, Fokkema & Van Rijkswijk, 2010). Het is dan ook onverstandig om momenteel te snijden in het aantal woningen. In de toekomst wordt echter ook een afname in het aantal huishoudens verwacht, waarmee pas echt van krimp gesproken kan worden.

2.2 | Ontstaanswijze van krimp

2.2.1 | Oorzaken

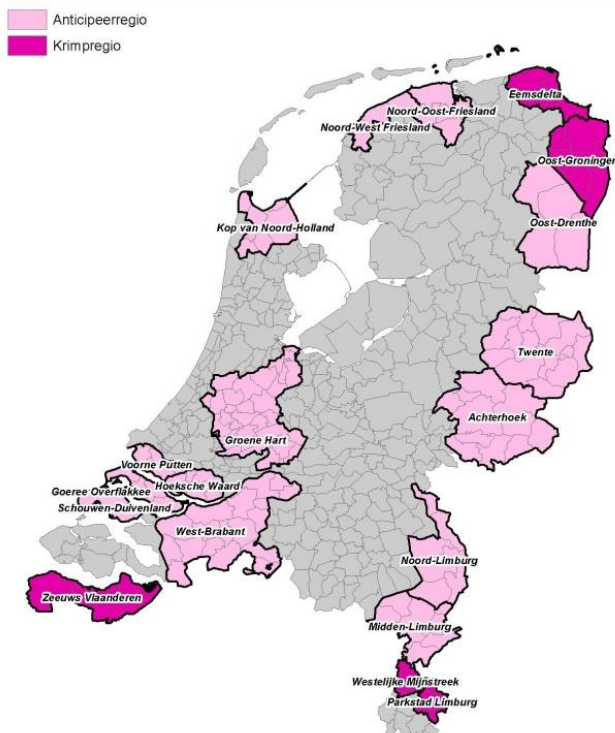
Bevolkingskrimp is het resultaat van twee grote ontwikkelingen. De eerste grote ontwikkeling is dat er meer ouderen overlijden dan dat er kinderen worden geboren. Dit heeft verschillende oorzaken. Allereerst kan gesteld worden dat steeds meer babyboomers (geboren vlak na de Tweede Wereldoorlog) tot de 65+'ers behoren en (binnen afzienbare tijd) komen te overlijden. Daarnaast worden er tegenwoordig steeds minder kinderen geboren.

De tweede ontwikkeling is dat er steeds meer mensen wegtrekken dan dat er komen wonen. Jongeren trekken weg naar andere gebieden, vaak vanwege studie- of carrièremogelijkheden elders in het land of daarbuiten. Dit wordt in krimpgevoelige gebieden vaak in onvoldoende mate gecompenseerd door mensen die juist 'emigreren' naar de regio.

2.2.2 | Locaties

Krimp komt vooral voor in gebieden buiten de Randstad, en dan met name in de niet-stedelijke gebieden aan de randen van Nederland (zie figuur 1). Volgens Marlet, Ponds en Van Woerkens kunnen grensgebieden minder aantrekkelijk zijn, omdat vanwege grensbarrières het aanbod van voorzieningen over de grens soms niet of nauwelijks meetelt. "Het gevolg is dat gemeenten in grensregio's minder van elkaars nabijheid profiteren dan vergelijkbare gemeenten met een centrale ligging. Hierdoor zijn de agglomeratievoordelen veel kleiner dan voor centraal gelegen regio's." (2012, p. 30). Daarnaast kunnen stedelijke gebieden meer studie- en carrièremogelijkheden aanbieden dan de niet-stedelijke gebieden, waardoor jongeren wegtrekken uit de regio.

In Nederland zijn momenteel drie officiële krimpregio's aangewezen: Parkstad Limburg, de Eemsdelta in Groningen en Zeeuws-Vlaanderen. Daarnaast is er een aantal zogeheten anticipeerregio's: Midden- en Noord-Limburg, de Achterhoek, Oost-Drenthe, Twente, het Groene Hart, West-Brabant, Goeree-Overflakkee, Voorne-Putten, de Hoeksche Waard, Noordoost- en Noordwest-Friesland, de Kop van Noord-Holland en Schouwen-Duiveland. Hier zal binnen afzienbare tijd sprake zijn van krimp, waardoor de regio's hun beleid daar op korte termijn op moeten gaan afstemmen (Planbureau voor de Leefomgeving, z.j.).



Figuur 1 | Locaties van anticipeer- en krimpregio's in Nederland (Ministerie van BZK/WWI, zoals geciteerd in Leidelmeijer & Marlet, 2011).

Momenteel onderzoekt het Rijk of de Achterhoek inmiddels, vanwege de bevolkingsontwikkeling, ook als krimpregio moet worden opgenomen (De Gelderlander, 2013). Dit zou enkele financiële voordelen met zich mee kunnen brengen, in de vorm van verzachtende maatregelen bij nationale bezuinigingen (op bijvoorbeeld defensie) en financiële tegemoetkomingen voor woningcorporaties als zij door krimp noodgedwongen woningen moeten slopen.

2.3 | Gevolgen van krimp op mobiliteit

Mobiliteit is onlosmakelijk verbonden met de bevolking. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid heeft in 2010 het rapport "Krimp en mobiliteit" uitgegeven, over de gevolgen van krimp op mobiliteit. Volgens dit rapport leidt bevolkingskrimp echter niet per definitie tot minder mobiliteit. "Een belangrijke verklaring is dat het effect van minder mensen wordt gecompenseerd doordat er per persoon meer wordt gereisd." (Harms, Olde Kalter & Jorritsma, 2010, p. 7). Dit komt door een toename van de welvaart en een verdere individualisering. Daarbij zou, buiten het rapport om, gesteld kunnen worden dat er ook meer gereisd wordt doordat de afstand naar voorzieningen toeneemt.

Ook de invloed van krimp op het goederenverkeer is volgens het rapport beperkt, doordat goederenverkeer niet alleen betrekking heeft op de directe vraag van consumenten (denk ook aan productie- of distributielocaties) en een deel van het goederenverkeer transitoverkeer betreft dat de regio alleen doorrijdt en zowel herkomst als bestemming elders heeft liggen.

Wel komt het regionale openbaar vervoer steeds verder onder druk te staan, aldus het rapport. "Deze afname van het ov-gebruik op het platteland heeft vooral te maken met het stijgende auto- en rijbewijsbezit en het daardoor toenemende autogebruik. Dit alles is terug te voeren op de gestegen welvaart en veranderende leefstijlen. Dergelijke ontwikkelingen zijn meer bepalend voor de vraag naar openbaar vervoer dan de omvang en samenstelling van de bevolking." (p. 30). In reactie hierop moet wel worden gezegd dat het toegenomen autogebruik wellicht ook een gevolg kan zijn van de verschraving van het openbaar vervoer. Dit zou kunnen leiden tot een kettingreactie; door minder gebruikers moeten vervoerders uit kostenoverwegingen bus- en treinverbindingen schrappen, waardoor dit een minder aantrekkelijk vervoermiddel wordt, (nog) meer mensen de auto pakken en het openbaar vervoer vervolgens nog verder verschaalt.

Los hiervan moet, zeker in dit rapport, ook de bereikbaarheid van (lokale, maar ook regionale) voorzieningen worden meegenomen. Harms et al. zijn het erover eens dat een afname van de bevolkingsomvang in deze (krimp)gebieden zal leiden tot grotere aaneengesloten gebieden zonder primaire voorzieningen. "Een effect van deze schaalvergroting is een groei van de mobiliteit: men moet grotere afstanden gaan afleggen om voorzieningen te kunnen bereiken." (p. 32). Naar aanleiding hiervan zou inderdaad gesteld kunnen worden dat in krimpregio's de mobiliteit (vooral per auto) toeneemt, doordat mensen vaker en verder met de auto reizen, onder andere voor het bereiken van voorzieningen.

2.4 | Eerder onderzoek

Opgemerkt is dat er nauwelijks tot geen onderzoek is gedaan naar de relatie tussen voorzieningen, doelgroepen en vervoermiddelen - niet in de Achterhoek en niet daarbuiten. Wel zijn in de periferie, volgens Harms et al. (2010), vooral ouderen en scholieren doelgroepen voor het openbaar vervoer. Ouderen maken liever gebruik van vraagafhankelijk openbaar vervoer zoals de regiotaxi (meer vertrekmogelijkheden, dichterbij het vertrekpunt en bestemming, geen overstap en vaak meer comfort), terwijl scholieren liever gebruik maken van het regulier openbaar vervoer, vanwege de vaste dienstregeling.

Voor het rapport "Leven in de leegte" is onderzoek gedaan naar het verband tussen de aanwezigheid en/of bereikbaarheid van voorzieningen en de leefbaarheid:

"Zeer opvallend is dat inwoners van dorpen met de meeste voorzieningen het laagste scoren op de leefsituatie-index. Dorpen met minder voorzieningen scoren dus relatief hoog, waarbij de piek ligt bij drie soorten voorzieningen. Het is dus niet zo dat inwoners van dorpen met veel voorzieningen een betere leefsituatie hebben, het is juist eerder omgekeerd. In plaats van de aanwezigheid van voorzieningen, lijkt het veel meer te gaan over de bereikbaarheid ervan. Mensen die aangeven gemakkelijk bij voorzieningen te kunnen komen scoren hoger op leefsituatie dan mensen die dat niet kunnen. Mobiliteit lijkt dus erg belangrijk te zijn." (Gardenier et al., 2011, p. 57).

Er kan dus niet gesteld worden dat wonen in een kern met weinig of zelfs geen voorzieningen onaantrekkelijk is, zolang voorzieningen in andere kernen maar wel goed bereikbaar zijn. Schaalvergroting van voorzieningen in de Achterhoek is dan ook geen bedreiging op zichzelf, omdat de leefbaarheid er niet direct door in het geding komt. Alleen de aanwezigheid van een basisschool en een dorps huis is belangrijk voor de leefbaarheid in een dorp (VKK Gelderland, 2010). Andere voorzieningen hoeven niet per se in een dorp gevestigd te zijn om een leefbare situatie te creëren, zolang deze maar wel goed bereikbaar zijn. Op welke manier en in welke mate zal in de rest van dit rapport en in de loop der tijd worden onderzocht.

Hierbij moet wel worden opgemerkt dat voorzieningen niet alleen een product of dienst aanbieden, maar ook dienen als ontmoetingsplek (De Groot & Schonewille, 2012). In een tijd waarin de bevolking vergrijsst en ouderen, ondanks de toegenomen toegankelijkheid van het verkeer, met de jaren minder mobiel worden, is het verdwijnen van ontmoetingsplekken in de eigen kern een ontwikkeling die in de gaten gehouden moet worden.

2.5 | Achterhoek in het kort

De Achterhoek is een gebied in het oosten van Nederland, dat grofweg wordt begrensd door de IJssel in het westen, de Oude IJssel in het zuidwesten, de Duitse grens in het zuiden en oosten en de grens met de streken Salland en Twente in het noorden. Een officiële grens van de Achterhoek is echter niet bekend, en daarnaast zit er een klein verschil tussen de Achterhoek als streek en het samenwerkingsverband van de Regio Achterhoek; de gemeenten Doesburg, Lochem en Zutphen behoren niet tot het samenwerkingsverband. Omdat het rapport de bereikbaarheid van voorzieningen in en rond de Achterhoek behandelt, is de exacte grens niet zo relevant. Voor de beeldvorming is in bijlage I toch een kaartje opgenomen, met daarin de Achterhoek in de ruimste opvatting, dus inclusief de gemeenten Doesburg, Lochem en Zutphen.

Het gebied bevindt zich geheel in de provincie Gelderland en beslaat voornamelijk agrarisch gebied. Hiertussen bevindt zich een groot aantal kernen. In de Regionale Woonvisie Achterhoek 2010 – 2020 (Boers et al., 2010) zijn de volgende 21 kernen als hoofdkernen aangewezen: Aalten, Borculo, Dinxperlo, Doetinchem, Eibergen, Gaanderen, Gendringen, Groenlo, Hengelo, Lichtenvoorde, Neede, Ruurlo, Silvolde, Steenderen, Terborg, Uft, Varsseveld, Vorden, Wehl, Winterswijk en Zelhem. Winterswijk en met name Doetinchem vormen de grootste kernen en beschikken over het grootste voorzieningenaanbod, versterkt door hun regionale functie en verzorgingsgebied.

Doordat voorzieningen en werkgelegenheid zich met name concentreren in de grote kernen en men daar in de regel een grote afstand voor moet overbruggen, zijn veel inwoners in de Achterhoek afhankelijk van de auto. Een rendabel, wijdvertakt netwerk van busverbindingen is moeilijk, omdat kernen erg verspreid liggen en de tussenliggende gebieden dunbevolkt zijn.

De Achterhoek is een anticiperregio, waar met betrekking tot de beleidsvorming rekening moet worden gehouden met bevolkingskrimp. Sinds 2007 is hier al sprake van een afname van de bevolking. Telde de acht gemeenten samen toen nog ruim 301.000 inwoners, inmiddels (1 januari 2014) is dat aantal teruggelopen naar ruim 298.000 inwoners. Naar verwachting wonen er in 2020 nog ruim 295.000 inwoners in de Achterhoek en in 2040 'slechts' ruim 274.000 inwoners (Achterhoek 2020, 2013).

Uit de Regionale Woonvisie Achterhoek 2010-2020 (Boers et al., 2010) blijkt dat het aantal huishoudens in de Achterhoek tussen 2010 en 2020 nog met 3,5 tot 4,5 procent stijgt, terwijl het aantal inwoners in die tijd met 1 tot 2,5 procent afneemt. Vanaf 2025 neemt ook het aantal huishoudens af, en daarmee de behoefte aan woningen.

3 | Voorzieningen

In dit hoofdstuk zijn de locaties, de huidige bereikbaarheid, de krimpgevoeligheid en de toekomstige bereikbaarheid van een groot aantal voorzieningen beschreven. In de laatste paragraaf, paragraaf 3.3, worden de voorzieningen door middel van matrixen gekoppeld aan de dominante vervoermiddelen.

3.1 | Inleiding

De ene voorziening is lokaal, de andere regionaal gevestigd. De ene voorziening is gevoelig voor (de gevolgen van) krimp, de andere minder. De toekomstige bereikbaarheid daarvan is afhankelijk van deze factoren. Dit alles zal in dit hoofdstuk worden beschreven, per voorziening. Achtereenvolgens zal de spreiding, de huidige bereikbaarheid, de invloed van krimp (op de spreiding en bereikbaarheid van de voorziening) en de toekomstige bereikbaarheid worden besproken van een vijftiental voorzieningen; basisscholen, middelbare scholen, hoger onderwijs, supermarkten, bibliotheken, bioscopen / theaters, bedrijventerreinen, ziekenhuizen, apotheken, recreatiegebieden, zwembaden, sportaccommodaties, voetbalstadions, evenementenlocaties en winkelcentra / warenhuizen.

Bij een aantal voorzieningen worden gemiddelde afstanden genoemd naar de dichtstbijzijnde voorziening van de desbetreffende soort. Deze gegevens zijn afkomstig uit de StatLine-databank van het Centraal Bureau voor de Statistiek (hierna: CBS), met als peiljaar 2012. De afstanden zijn berekend over verharde, Nederlandse wegen voor auto's, inclusief veren; fiets- en voetpaden en kortere routes via Duitsland worden niet gebruikt in de afstandsrekening. Voorzieningen in Duitsland zijn niet opgenomen in het CBS-onderzoek, waardoor de gemiddelde afstand langs de grens in werkelijkheid korter kan zijn dan de cijfers aangeven.

Bij een aantal voorzieningen worden daarnaast kaarten van Achterhoek 2020 getoond. Deze zijn afkomstig uit de "Atlas van Voorzieningen", uitgegeven in 2013.

3.2 | Bereikbaarheid per voorziening

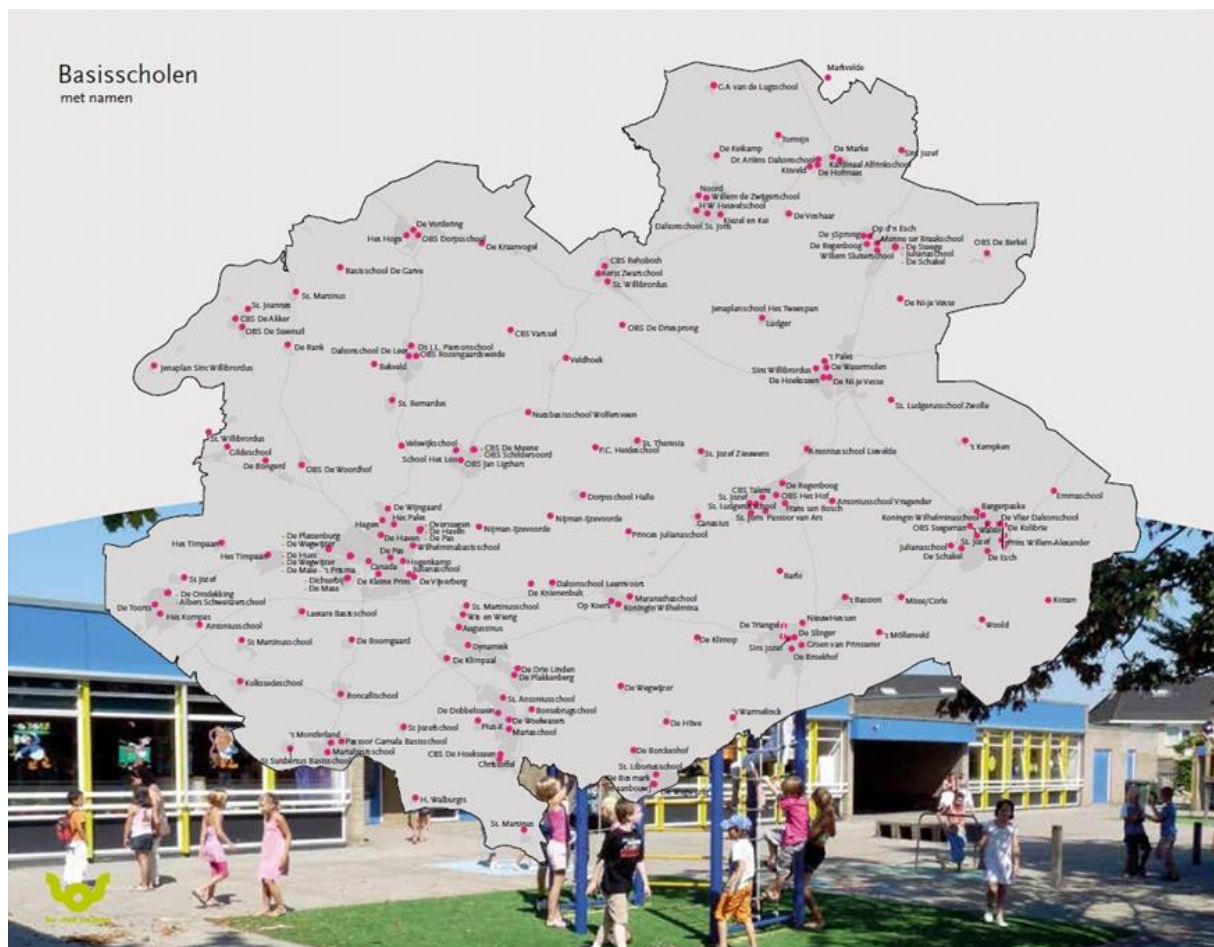
3.2.1 | Basisscholen

Alle onderwijsvoorzieningen die een vorm van basisonderwijs aanbieden, in alle soorten (openbaar, bijzonder en speciaal onderwijs).

3.2.1.1 | Locaties

In de Achterhoek bevinden zich veel basisscholen, verspreid over bijna alle kernen.

De gemiddelde afstand tot een basisschool in de streek én de regio Achterhoek bedraagt 800 meter (CBS, 2012). Landelijk ligt deze afstand op gemiddeld 710 meter. Deze afstand hangt af van de mate van stedelijkheid, variërend van 520 meter in zeer stedelijk gebied tot 830 meter in niet-stedelijk gebied. Hierbij moet worden opgemerkt dat, vanwege de verschillende soorten onderwijs, niet altijd voor de dichtstbijzijnde basisschool wordt gekozen. Duitse basisscholen zijn in deze berekening niet meegenomen.



Figuur 2 | Spreiding van basisscholen in de Achterhoek (Achterhoek 2020, 2012).

3.2.1.2 | Huidige bereikbaarheid

De meest gebruikte vervoermiddelen hangen uiteraard af van de af te leggen afstand. Bij een afstand tot 500 meter wordt het meest gelopen, bij een afstand vanaf 500 meter het meest gefietst, waarbij de auto vanaf meer dan 2 kilometer ook een belangrijke rol speelt (KpVV, 2011).

Gezien de gemiddelde afstand van 800 meter in de Achterhoek gaan kinderen voornamelijk op de fiets naar de basisschool; achterop, onder begeleiding of zelfstandig. Dit is mogelijk omdat de genoemde 800 meter naar een basisschool relatief eenvoudig per fiets is af te leggen. Veilige fietsroutes zijn hiervoor wel een belangrijke voorwaarde.

Ook worden kinderen momenteel soms met de auto naar school gebracht. Dit omdat de afstand geen andere keuze laat, omdat ouders het vanwege de verkeers(on)veiligheid het niet verantwoord vinden om hun kinderen op de fiets naar school te laten gaan of omdat ouders uit praktische overweging hun kinderen onderweg naar het werk bij school afzetten.

Voor het 35e congres van het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk hebben Van Goeverden en De Boer (2008) onderzocht welk vervoermiddel kinderen op de betreffende enquêtedag gebruiken voor hun reis naar school. Dit onderzoek vond plaats onder ruim 800.000 Nederlandse kinderen onder de 12 jaar. Een deel van de onderzoeksresultaten is weergegeven in figuur 3.1.

	<= 5 km	> 5 km
Aantal kinderen	756.000	50.000
Hoofdvervoermiddel:		
Lopen	31,7%	0,0%
Fiets	46,0%	14,0%
Brom-/snorfiets	0,1%	0,0%
Auto	20,9%	50,0%
Besloten busvervoer	0,4%	7,5%
Lijnbus	0,4%	9,1%
Tram of metro	0,1%	0,7%
Trein	0,0%	0,6%
Anders	0,4%	17,9%

Figuur 3.1 | Gebruik vervoermiddelen basisschool, per afstand (Van Goeeverden & De Boer, 2008).

Uit figuur 3.1 blijkt dat bijna de helft van alle kinderen die maximaal 5 kilometer van een basisschool af wonen met de fiets naar school gaan of op de fiets worden gebracht. Voor kinderen die meer dan 5 kilometer van een basisschool verwijderd zijn wordt in precies de helft van de gevallen de auto gebruikt.

Wanneer geen onderverdeling gemaakt wordt in afstanden (bijna 95% van de kinderen woont binnen 5 kilometer afstand van een basisschool) ontstaan de gegevens zoals weergegeven in figuur 3.2.

	<= 5 km	> 5 km	Totaal (absoluut)	Totaal (relatief)
Aantal kinderen	756.000	50.000	806.000	
Hoofdvervoermiddel:				
Lopen	239.652	0	239.652	29,73%
Fiets	347.760	7.000	354.760	44,01%
Brom-/snorfiets	756	0	756	0,09%
Auto	158.004	25.000	183.004	22,71%
Besloten busvervoer	3.024	3.750	6.774	0,84%
Lijnbus	3.024	4.550	7.574	0,94%
Tram of metro	756	350	1.106	0,14%
Trein	0	300	300	0,04%
Anders	3.024	8.950	11.974	1,49%

Figuur 3.2 | Gebruik vervoermiddelen basisschool, in totaal (Van Goeeverden & De Boer, 2008).

Uit figuur 3.2 blijkt dat een kleine helft van alle kinderen (44%) op de fiets naar school komt, bijna een-derde van alle kinderen (30%) naar school loopt en nog geen kwart van alle kinderen (23%) met de auto naar school wordt gebracht. Het gebruik van andere vervoermiddelen, zoals het leerlingenvervoer en de lijnbus, blijkt verwaarloosbaar.

3.2.1.3 | Invloed krimp

Basisscholen zijn gevoelig voor krimp, omdat dit erg lokale voorzieningen zijn en het aantal leerlingen op scholen sowieso al afneemt door ontgroening. Door de combinatie met bevolkingsdaling kan het leerlingenaantal dusdanig afnemen dat basisscholen hun begroting niet meer sluitend kunnen krijgen, mede omdat scholen met een leerlingenaantal onder de opheffingsnorm geen subsidie meer krijgen van het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (Kennisplatform Demografische Transitie, z.j.). Scholen moeten sluiten en/of fuseren met andere scholen, waardoor het aantal scholen afneemt en de gemiddelde afstand naar de dichtstbijzijnde basisschool toeneemt. In Oost-Gelderland daalt het aantal kinderen in de basisschoollleeftijd tussen 2012 en 2020 met ongeveer 23%. Zo'n 80 basisscholen in dit gebied zitten in 2020 onder de opheffingsnorm, wat betekent dat bijna een op de drie scholen haar deuren moet sluiten (Vrieling, 2013).

3.2.1.4 | Toekomstige bereikbaarheid

Doordat de gemiddelde afstand naar de dichtstbijzijnde basisschool toeneemt, bestaat de kans dat die afstand groter wordt dan de per fiets af te leggen afstand. In dit geval zal de fiets niet meer als dominant vervoermiddel worden gebruikt. Leerlingen zullen hierdoor voornamelijk per auto moeten worden gebracht, of door middel van leerlingenvervoer. Dit leerlingenvervoer (gefaciliteerd door de school, maar betaald door de ouders) zal ook in omvang toenemen. Omdat meer kinderen met de auto naar school zullen worden gebracht, zal het aantal autobewegingen bij aanvang en na afloop van schooluren toenemen en de omgeving van de school tijdens deze piekmomenten een groter aantal auto's moet verwerken.

Om te voorkomen dat kinderen voornamelijk per auto naar de basisschool worden gebracht (in verband met de grotere afstand), wordt aangeraden om bij sluiting van basisscholen zoveel mogelijk rekening te houden met de toekomstige af te leggen afstand. Wellicht bestaat de mogelijkheid om aan de hand hiervan een andere basisschool te sluiten dan in eerste instantie zou worden besloten, om zoveel mogelijk kinderen nog per fiets naar de basisschool te kunnen laten reizen.

Invloed: groot.

Effect: minder vervoer per fiets, veel meer (en langer) vervoer per auto, meer auto's rond scholen, meer leerlingenvervoer.

3.2.2 | Middelbare scholen

Alle onderwijsvoorzieningen die een vorm van voortgezet onderwijs aanbieden, in alle soorten (openbaar, bijzonder en speciaal onderwijs) en van alle leerniveaus (vmbo, havo en vwo).

3.2.2.1 | Locaties

In de meeste hoofdkernen en een beperkt aantal kleinere kernen bevinden zich middelbare scholen. Een aantal middelbare scholen heeft dependances, om ook in andere kernen onderwijs aan te kunnen bieden.

De gemiddelde afstand tot een middelbare school in de streek Achterhoek bedraagt 3,2 kilometer, met daarin een onderverdeling van 3,6 kilometer voor vmbo en 5,0 kilometer voor havo / vwo (CBS, 2012).

De gemiddelde afstand tot een middelbare school in de regio Achterhoek bedraagt 3,0 kilometer, met daarin een onderverdeling van 3,4 kilometer voor vmbo en 4,8 kilometer voor havo / vwo (CBS, 2012).

Duitse middelbare scholen zijn in deze berekening niet meegenomen.

Alle locaties van middelbare scholen in en rond de Achterhoek zijn opgenomen in bijlage II.

3.2.2.2 | Huidige bereikbaarheid

De meeste middelbare scholen worden nu bereikt per fiets of, in mindere mate, per openbaar vervoer. Van leerlingenvervoer voor regulier middelbaar onderwijs kan in de regel alleen gebruik worden gemaakt als de leerling vanwege een lichamelijke of verstandelijke beperking niet of niet zelfstandig gebruik kan maken van het openbaar vervoer. In sommige gevallen wordt leerlingenvervoer ook aangeboden aan leerlingen die ver moeten reizen, hoewel van hen steeds vaker wordt verwacht dat ze hun reis met het openbaar vervoer afleggen (al dan niet onder eigen begeleiding).

Van Goeverden en De Boer (2008) hebben tevens onderzocht welk vervoermiddel jongeren op de betreffende enquêtedag gebruikten voor hun reis naar school. Dit onderzoek vond plaats onder 550.000 Nederlandse jongeren tussen de 12 en 18 jaar. Een deel van de onderzoeksresultaten is weergegeven in figuur 4.1.

	<= 5 km	> 5 km
Aantal kinderen	318.000	232.000
Hoofdvervoermiddel:		
Lopen	9,3%	0,0%
Fiets	83,8%	63,6%
Brom-/snorfiets	1,5%	4,1%
Auto	2,1%	5,9%
Besloten busvervoer	0,1%	0,9%
Lijnbus	1,7%	14,4%
Tram of metro	1,1%	2,4%
Trein	0,1%	6,3%
Anders	0,3%	2,3%

Figuur 4.1 | Gebruik vervoermiddelen middelbare school, per afstand (Van Goeverden & De Boer, 2008).

Uit figuur 4.1 blijkt dat het overgrote deel van de jongeren die maximaal 5 kilometer van een school af wonen met de fiets naar school gaat. Ook een meerderheid van de jongeren die meer dan 5 kilometer van een school verwijderd zijn pakt nog de fiets, hoewel een deel van deze jongeren de lijnbus pakt in plaats van de fiets.

Wanneer geen onderverdeling gemaakt wordt in afstanden (zo'n 58% van de jongeren woont binnen 5 kilometer afstand van een middelbare school) ontstaan de gegevens zoals weergegeven in figuur 4.2.

	<= 5 km	> 5 km	Totaal (absoluut)	Totaal (relatief)
Aantal kinderen	318.000	232.000	550.000	
Hoofdvervoermiddel:				
Lopen	29.574	0	29.574	5,38%
Fiets	266.484	147.552	414.036	75,28%
Brom-/snorfiets	4.770	9.512	14.282	2,60%
Auto	6.678	13.688	20.366	3,70%
Besloten busvervoer	318	2.088	2.406	0,44%
Lijnbus	5.406	33.408	38.814	7,06%
Tram of metro	3.498	5.568	9.066	1,65%
Trein	318	14.616	14.934	2,72%
Anders	954	5.336	6.290	1,14%

Figuur 4.2 | Gebruik vervoermiddelen middelbare school, in totaal (Van Goeverden & De Boer, 2008).

Uit figuur 4.2 blijkt dat driekwart van alle jongeren met de fiets naar school komt. 7 procent komt met een lijnbus, 5 procent lopend naar school. Het gebruik van andere vervoermiddelen blijkt verwaarloosbaar.

3.2.2.3 | Invloed krimp

Hoewel middelbare scholen een minder lokale voorziening zijn dan basisscholen en krimp met name effect heeft op basisscholen, is de verwachting dat ook het aantal locaties van middelbare scholen afneemt, door fusering met andere scholen en/of sluiting. Hier is ook voor gewaarschuwd door de VO-raad (2013). De gemiddelde afstand naar de dichtstbijzijnde middelbare school neemt hierdoor toe. De gevolgen van krimp zullen naar verwachting vanaf 2018 merkbaar worden in het voortgezet onderwijs (Achterhoek 2020, 2013).

3.2.2.4 | Toekomstige bereikbaarheid

Door een toenemende gemiddelde afstand naar de dichtstbijzijnde middelbare school zullen niet alle leerlingen meer in staat zijn per fiets naar school te reizen. Leerlingen die ondanks de toenemende afstand alsnog de fiets pakken, zullen baat hebben bij directe, comfortabele en veilige fietsverbindingen. Het aantal leerlingen dat vanwege de toenemende afstand met de auto wordt gebracht of met het openbaar vervoer (met name de bus) reist zal naar verwachting toenemen. Concluderend kan gesteld worden dat de reis over meer vervoermiddelen wordt verspreid, in een gelijkmatigere verdeling.

Invloed: normaal.

Effect: minder vervoer per fiets, meer waardering voor hoogwaardige fietsverbindingen, meer reizen per auto en openbaar vervoer (met name de bus).

3.2.3 | Hoger onderwijs

Alle onderwijsvoorzieningen die een vorm van hoger onderwijs aanbieden, in alle soorten (openbaar, bijzonder en speciaal onderwijs) en van alle leerniveaus (mbo, hbo en wo).

3.2.3.1 | Locaties

In figuur 5 zijn alle scholen voor hoger onderwijs in en rond de Achterhoek weergegeven.

Plaats	Naam	Type onderwijs
Apeldoorn	Politieacademie	mbo / hbo
	Saxion	hbo
	Theologische Universiteit Apeldoorn	wo
	Wittenborg University of Applied Sciences	hbo
Arnhem	ArtEZ	hbo
	HAN	hbo
	Hogeschool HBO Nederland	hbo
Deventer	Saxion	hbo
Doetinchem	Graafschap College	mbo
	Iselinge	hbo
Enschede	ArtEZ	hbo
	Saxion	hbo
	Universiteit Twente	wo
Hengelo	Saxion	hbo
Kleve (DE)	Hochschule Rhein-Waal	hbo
Münster (DE)	Westfälische Wilhelms-Universität	wo
Nijmegen	HAN	hbo
	Radboud Universiteit	wo
Velp	Hogeschool Van Hall Larenstein	hbo

Figuur 5 | Locaties van hoger onderwijs in en rond de Achterhoek (eigen inventarisatie, 2013).

Deze scholen bevinden zich, zoals verwacht, in of nabij de steden. Hier bevinden zich veel (potentiële) studenten of is de infrastructuur van een dusdanig niveau dat hier veel studenten naartoe kunnen komen; er is sprake van genoeg draagvlak om de drempelwaarde te behalen.

3.2.3.2 | Huidige bereikbaarheid

De meeste ROC's, hogescholen en universiteiten worden aangedaan met het openbaar vervoer (zowel per trein, voor het grootste deel van de reis, als per bus, voor het laatste deel van de reis), omdat het verzorgingsgebied groot is en studenten dus een grote afstand moeten overbruggen. Daarnaast is het openbaar vervoer ook een ideaal vervoermiddel voor leerlingen van het hoger onderwijs, vanwege de OV-studentenkaart. Studenten die op kamers wonen in de stad waar ze studeren pakken vaak de fiets. De auto wordt niet of nauwelijks gebruikt, omdat hoger onderwijs vaak in steden wordt aangeboden, op plekken waar voor parkeergelegenheid moet worden betaald.

3.2.3.3 | Invloed krimp

Hoger onderwijs wordt op relatief weinig plekken, vaak op geconcentreerde locaties (in steden), aangeboden. Deze scholen hebben vaak een relatief groot aantal studenten, waarvan een deel afkomstig is uit andere regio's. De invloed van (regionale bevolkings)krimp is om deze redenen naar verwachting beperkt.

3.2.3.4 | Toekomstige bereikbaarheid

Omdat waarschijnlijk niet veel scholen voor hoger onderwijs zullen sluiten en/of fuseren, worden geen grote veranderingen in het vervoer van en naar deze scholen verwacht. Dit mede omdat scholen voor hoger onderwijs een bovenregionale aantrekkingskracht hebben en daardoor minder gevoelig zijn voor regionale bevolkingskrimp. De toekomstige bereikbaarheid is wel afhankelijk van een politiek besluit over het voortbestaan van de OV-studentenkaart. Wanneer deze wordt afgeschaft zullen studenten veel minder van het openbaar vervoer gebruik maken, meer op kamers gaan wonen en dan per fiets naar school reizen. Omdat hier nog altijd geen besluit over is genomen en de discussie niet voortkomt uit het krimpvraagstuk is besloten dit aandachtspunt verder niet mee te nemen in dit onderzoek.

Invloed: klein.

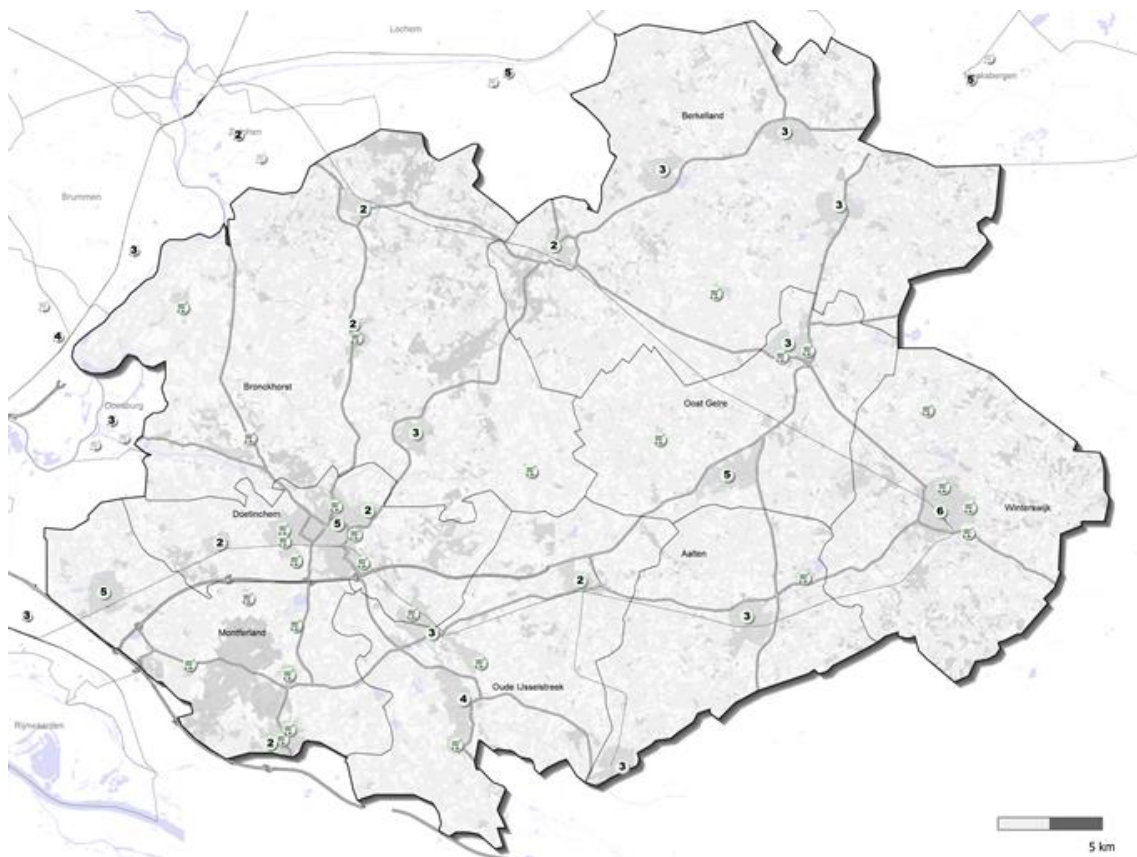
Effect: beperkt (mogelijke afschaffing OV-studentenkaart niet meegerekend).

3.2.4 | Supermarkten

Locaties gericht op het verkopen van levensmiddelen en huishoudelijke producten.

3.2.4.1 | Locaties

De gemiddelde afstand tot een supermarkt in de streek Achterhoek bedraagt 1,0 kilometer, met daarin een onderverdeling van 1,1 kilometer voor een grote supermarkt en 0,9 kilometer voor dagelijkse levensmiddelen (CBS, 2012). De gemiddelde afstand tot een supermarkt in de regio Achterhoek bedraagt 1,1 kilometer, met daarin een onderverdeling van 1,2 kilometer voor een grote supermarkt en 1,0 kilometer voor dagelijkse levensmiddelen (CBS, 2012). Duitse supermarkten zijn in deze berekening niet meegenomen.



Figuur 6 | Spreiding van supermarkten in de Achterhoek, exclusief buurtsupers (Achterhoek 2020, 2013).

3.2.4.2 | Huidige bereikbaarheid

Supermarkten worden momenteel voornamelijk lopend of per fiets aangedaan door mensen uit de kern zelf en per auto door mensen buiten de kern. Bij een grote afstand krijgt de auto de voorkeur boven het openbaar vervoer, omdat men dan vaak veel boodschappen in één keer haalt en dat makkelijker per auto is te vervoeren dan wanneer men met de bus reist.

3.2.4.3 | Invloed krimp

De verwachting is dat supermarkten in kernen met minder dan 5.000 inwoners (in de komende jaren verschuivend naar kernen met minder dan 10.000 inwoners) op basis van te weinig draagvlak hun deuren zullen moeten gaan sluiten (Hoofdbedrijfschap Detailhandel, 2011). Dit komt ook doordat mensen liever, vanwege het grotere aanbod, naar een grotere supermarkt gaan. Daarvoor in de plaats zal wellicht weer meer gebruik gemaakt gaan worden van de SRV-wagen. Deze rijdende supermarkt voorziet de kleinste kernen van de eerste levensbehoeften, waardoor niet voor iedere boodschap naar een grote(re) kern gereden hoeft te worden. Deze rijdende winkel was vooral in de jaren zeventig populair, maar de interesse in dit initiatief is de laatste jaren weer aangewakkerd (De Gelderlander, 2014).

3.2.4.4 | Toekomstige bereikbaarheid

Door het sluiten van supermarkten neemt de gemiddelde afstand toe. Boodschappen zullen daardoor meer met de auto worden gehaald dan met de fiets (of lopend). Het openbaar vervoer speelt hierbij nauwelijks een rol, vanwege het gebrek aan comfort (zie paragraaf 3.2.4.2).

Invloed: normaal.

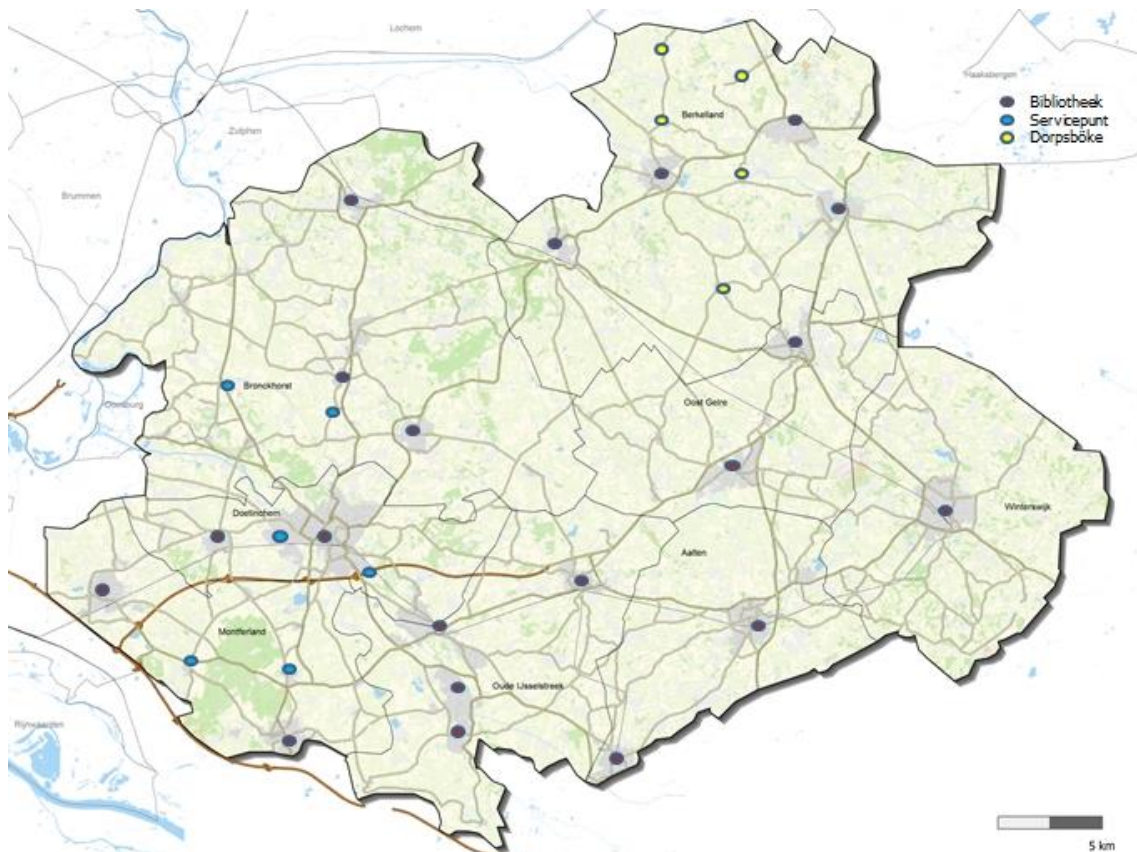
Effect: minder vervoer per fiets (en lopend), meer vervoer per auto.

3.2.5 | Bibliotheken

Locaties waar boeken, cd's en aanverwante artikelen uitgeleend worden en waar tevens daaraan gerelateerde activiteiten plaatsvinden.

3.2.5.1 | Locaties

In de Achterhoek bevindt zich een groot aantal bibliotheken. Uit figuur 7 en uit bijlage III kan worden afgeleid dat bijna alle kernen beschikken over een toegang tot de bibliotheek (al dan niet middels een dorpsbōke, een door vrijwilligers georganiseerde dorpsbibliotheek, of een bibliobus, een mobiele mini-bibliotheek). De meeste hoofdkernen hebben een bibliotheekfiliaal.



Figuur 7 | Spreiding van bibliotheken in de Achterhoek (Achterhoek 2020, 2013).

Details van alle bibliotheken in de Achterhoek zijn opgenomen in bijlage III.

3.2.5.2 | Huidige bereikbaarheid

Met de bibliobus meegerekend zijn er veel locaties waar (de belangrijkste) bibliotheekdiensten worden aangeboden. In bijna elke kern is hier toegang tot. Dat betekent dat bibliotheken lopend, per auto, per bus, maar vooral per fiets worden bereikt.

3.2.5.3 | Invloed krimp

Door een bevolkingsafname zal ook het aantal bibliotheekklanten afnemen. Verwacht wordt dat een aantal bibliotheken hun deuren moet sluiten. De bibliobus, die nu al ingezet wordt, kan echter een groot deel van de bibliotheekdiensten opvangen. Hierdoor blijft de invloed van krimp relatief beperkt.

3.2.5.4 | Toekomstige bereikbaarheid

Door de inzet van de bibliobus hoeven mensen niet of nauwelijks een langere afstand af te leggen voor de belangrijkste bibliotheekdiensten, ook als het aantal bibliotheekfilialen afneemt. Alleen voor volledige service is een langere reis nodig, die dan grotendeels per auto of bus zal worden afgelegd. Verwacht wordt dat dit alles echter relatief weinig verandering brengt in de keuze voor een vervoermiddel.

Invloed: klein.

Effect: iets meer reizen per auto of bus (voor volledige service), daardoor iets minder reizen per fiets.

3.2.6 | Bioscopen / theaters

Locaties waar bedrijfsmatig films worden vertoond, voorstellingen worden gehouden en/of concerten worden gegeven (grootschalige concerten niet meegerekend).

3.2.6.1 | Locaties

De gemiddelde afstand tot een bioscoop in de streek Achterhoek bedraagt 9,2 kilometer (CBS, 2012). De gemiddelde afstand tot een bioscoop in de regio Achterhoek bedraagt 9,4 kilometer (CBS, 2012). Duitse bioscopen zijn in deze berekening niet meegenomen.

In bijlage IV zijn alle bioscopen en theaters in en rond de Achterhoek weergegeven. Hieruit blijkt dat relatief veel kernen over een theater beschikken, of over een ruimte waar theaterkunsten in kunnen worden vertoond (bijvoorbeeld in een cultureel centrum). Een aantal theaters beschikt over een filmzaal, waar zo nu en dan een bepaalde film wordt vertoond. Voor een uitgebreider film- en theaterprogramma moet naar een kern als Doetinchem, Winterswijk of Zutphen worden gereisd.

3.2.6.2 | Huidige bereikbaarheid

Vanwege de relatief hoge gemiddelde afstand tot een bioscoop of theater zijn de auto, bus en trein de vervoermiddelen die het vaakst worden gebruikt om deze voorzieningen te bereiken. Aangezien mensen vaak met anderen hier naartoe gaan is reizen met de auto per persoon goedkoper dan reizen met het openbaar vervoer. Hier staat weliswaar tegenover dat in de grote kernen betaald moet worden voor parkeergelegenheid, hoewel dit in de avonduren (wanneer deze voorzieningen het meest worden bezocht) vaak niet het geval is. De auto geniet hierbij dan ook de voorkeur.

3.2.6.3 | Invloed krimp

Omdat er al relatief weinig bioscopen, theaters en/of schouwburgen aanwezig zijn en deze al aardig zijn verspreid over de regio, is het niet aannemelijk dat er in de toekomst nog veel van deze voorzieningen zullen sluiten. In dat geval zal de af te leggen afstand immers ook fors toenemen, waardoor het de reikwijdte van de voorziening overschrijdt. Sluiting van zo'n voorziening en de toename van het verzorgingsgebied van een ander zal daarom niet automatisch zorgen voor een groter klantenbestand en winst in plaats van verlies.

3.2.6.4 | Toekomstige bereikbaarheid

Omdat de invloed van krimp op de locaties van bioscopen, theaters en/of voorzieningen naar verwachting beperkt is, zal ook de toekomstige bereikbaarheid ervan weinig verschillen van de huidige situatie. Deze voorzieningen zullen in de toekomst dan ook nog altijd per auto, bus en trein worden bereikt.

Invloed: klein.

Effect: gering.

3.2.7 | Bedrijventerreinen

Concentraties van bedrijven, veelal gericht op productie of dienstverlening.

3.2.7.1 | Locaties

Bedrijventerreinen liggen met name aan de rand van of net buiten de stad. De grond is hier relatief goedkoop en deze locaties zijn snel en makkelijk te bereiken. Vaak ligt hier ook een snel- of autoweg in de buurt.

3.2.7.2 | Huidige bereikbaarheid

Bedrijven op bedrijventerreinen worden, vanwege hun ligging en de niet-optimale bereikbaarheid per openbaar vervoer, door werknemers voornamelijk aangedaan met de auto.

Een goede bereikbaarheid van bedrijventerreinen met het openbaar vervoer is lastig te realiseren, omdat het grootste deel van de kosten niet gedekt kan worden vanwege de lage vervoersvraag. Dit komt ten eerste doordat, zeker in het geval van ploegendiensten, het aanbod van openbaar vervoer over het hele etmaal gezien onvoldoende is. Daarnaast zijn bedrijventerreinen bijna nooit rechtstreeks bereikbaar vanaf een OV-knooppunt, waardoor de reisketen (nog) langer wordt en beduidend langer dan wanneer met de auto wordt afgereisd; dit omdat bedrijventerreinen vanwege hun ligging relatief snel per auto bereikbaar zijn (Gommers & Wortman, 2010).

3.2.7.3 | Invloed krimp

De invloed van krimp op bedrijventerreinen is naar verwachting klein, in ieder geval kleiner dan de invloed van de economische situatie. Daarnaast komen werknemers van bedrijven lang niet allemaal uit de Achterhoek zelf, en wordt ook lang niet alles geproduceerd voor alleen de Achterhoek.

De bereikbaarheid van bedrijventerreinen per bus zal waarschijnlijk niet verbeteren, wanneer het vast net verder wordt verkleind en vervangen door het flexnet. Dit flexnet is niet interessant voor werknemers, die van vaste tijden houden en kort van tevoren nog besluiten een bus te pakken.

3.2.7.4 | Toekomstige bereikbaarheid

Het ligt niet in de lijn der verwachting dat gehele bedrijventerreinen als gevolg van bevolkingskrimp zullen verdwijnen. Wanneer dit toch gebeurt en de afstand naar een bedrijventerrein daardoor toeneemt, zorgt dat naar verwachting niet zozeer voor een verandering in de modal split. Omdat veel mensen al met de auto naar hun werk gaan, zal dit door een toenemende afstand niet snel veranderen.

Invloed: klein.

Effect: gering.

3.2.8 | Ziekenhuizen

Locaties waar zorgbehoevenden worden onderzocht, behandeld en (tijdelijk) verpleegd, zowel in algemene als academische als categorale zin. Buitenpoliklinieken worden hier ook bij meegerekend.

3.2.8.1 | Locaties

De gemiddelde afstand tot een ziekenhuis in de streek Achterhoek, met inbegrip van buitenpoliklinieken, bedraagt 6,1 kilometer (CBS, 2012). De gemiddelde afstand tot een ziekenhuis in de streek Achterhoek, met buitenpoliklinieken niet meegerekend, bedraagt 9,7 kilometer (CBS, 2012).

De gemiddelde afstand tot een ziekenhuis in de regio Achterhoek, met inbegrip van buitenpoliklinieken, bedraagt 6,6 kilometer (CBS, 2012). De gemiddelde afstand tot een ziekenhuis in de regio Achterhoek, met buitenpoliklinieken niet meegerekend, bedraagt 9,9 kilometer (CBS, 2012).

Duitse ziekenhuizen zijn in deze berekening niet meegenomen.

Alle ziekenhuizen in en rond de Achterhoek zijn opgenomen in bijlage V. Hieruit blijkt dat er zich in Apeldoorn, Almelo, Arnhem, Deventer, Doetinchem, Enschede, Hengelo, Nijmegen, Velp, Winterswijk, Zevenaar en Zutphen algemene ziekenhuizen bevinden. Nijmegen heeft als enige in de omgeving van de Achterhoek een academisch ziekenhuis. In sommige Achterhoekse kernen bevinden zich buitenpoliklinieken, waardoor niet altijd naar steden als Doetinchem of Winterswijk hoeft te worden gereisd voor medische zorg.

Daarnaast zijn in de grote kernen over de Duitse grens ook ziekenhuizen gevestigd (in Bocholt, Borken, Emmerich, Kleve en Vreden). Hoewel in deze ziekenhuizen vaak wel een andere sfeer hangt dan in Nederlandse ziekenhuizen en de ene patiënt dat lastiger vindt dan de andere, zal dit in de loop der tijd waarschijnlijk gaan veranderen door grensvervaging en de bekendheid met de voordelen van Duitse ziekenhuizen; soms dichterbij dan het dichtstbijzijnde Nederlandse ziekenhuis, soms kortere wachtlijsten, soms gespecialiseerder, enzovoort (B. Wieringa, persoonlijke communicatie, 12 februari 2014).

3.2.8.2 | Huidige bereikbaarheid

Doordat ziekenhuizen geconcentreerd zijn in de grotere kernen is de gemiddelde afstand relatief groot. De manier waarop ziekenhuizen worden bereikt hangt daarnaast af van of de reiziger een patiënt, een bezoeker of een werknemer is. Bezoekers kunnen, zeker gezien de ligging in de grote kernen, vrij gemakkelijk gebruikmaken van het openbaar vervoer. Voor patiënten is gebracht en opgehaald worden per auto echter een comfortabelere manier, welke dan ook de voorkeur heeft. Werknemers maken gebruik van wisselende vervoermiddelen. Omdat er veel verschillende gebruikers zijn van ziekenhuizen, met verschillende dominante vervoermiddelen, is het van belang ziekenhuizen op een locatie te vestigen die goed bereikbaar is met diverse vervoermiddelen en waarbij men niet enkel is aangewezen op de auto.

Door buitenpoliklinieken wordt zorg niet alleen beter en sneller bereikbaar (omdat de afstand naar ziekenhuislocaties afneemt), maar wordt de directe omgeving van het hoofdziekenhuis ook ontlast (omdat minder mensen naar de centrale vestiging moeten afreizen en de verkeers- en parkeerdruk daar dan ook afneemt).

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat en Rijkswaterstaat stellen in "Bereikbare zorg of zorgelijke bereikbaarheid? Handleiding ziekenhuizen en mobiliteit" (2004, p. 35) het volgende over het dominante vervoermiddel.

"Onderzoek (van het Gelre Ziekenhuis, red.) heeft tevens uitgewezen dat patiënten voor een poliklinisch consult doorgaans de auto gebruiken om naar het ziekenhuis te reizen. Het instellen van de prikposten levert voor het Gelre Ziekenhuis een reductie van circa 24.500 tot 34.300 vervoersbewegingen op. Als dit wordt afgezet tegen het totaal aantal poliklinische bezoeken, betekent dit een afname van 7 tot 10% van de bezoeken, en dus autoritten. Daling van het aantal vervoersbewegingen heeft niet alleen effect op de autobereikbaarheid van het ziekenhuis, maar draagt ook in positieve zin bij aan de steeds verder toenemende parkeerdruk."

3.2.8.3 | Invloed krimp

Hoewel de bevolking afneemt, is er sprake van vergrijzing, wat tot een grotere zorgvraag leidt. Tegelijkertijd leidt ontgroening en het wegtrekken van jongeren en hoger opgeleiden naar de Randstad tot een groeiend tekort aan medisch geschoold personeel aan de randen van Nederland (Van Otterdijk, 2011). Een krimp in de gezondheidszorg - als daar überhaupt al sprake van is - is dus niet zozeer afkomstig vanuit de vraagkant als wel vanuit de aanbodkant.

De beschikbaarheid van zorg, met name de spoedeisende hulp, is iets waar geen afname in mag plaatsvinden. Steeds vaker wordt er een separate spoedeisende hulp (SEH) opgericht, omdat de spreiding van ziekenhuizen het anders onmogelijk maakt om een patiënt binnen de gestelde afhaaltijd van 45 minuten van spoedeisende hulp te voorzien.

3.2.8.4 | Toekomstige bereikbaarheid

Door een afname in het aantal medische voorzieningen (niet zozeer veroorzaakt door een afname in de vraag) neemt de gemiddelde afstand toe. Dit heeft naar verwachting geen verandering in de keuze voor een vervoermiddel tot gevolg, maar wel een toename in het aantal af te leggen kilometers. Deze zullen, net als in de huidige situatie, vooral per auto worden afgelegd.

Verwacht wordt dat de digitale bereikbaarheid ook een belangrijke rol gaat spelen in de zorg. Zo heeft het Slingeland Ziekenhuis in Doetinchem, in samenwerking met Sensire, een pilot lopen waarin mensen thuis via een applicatie op hun tablet regelmatig medische gegevens doorgeven (B. Wieringa, persoonlijke communicatie, 12 februari 2014). Wanneer deze gegevens een afwijking vertonen komt een medewerker van Sensire op bezoek, indien nodig wordt een afspraak gemaakt in het ziekenhuis. Door deze pilot, genaamd "Patiënt in beeld", en andere voorbeelden van zorg op afstand (zoals een digitaal spreekuur) worden bepaalde medische problemen thuis al verholpen en onnodige ziekenhuisbezoeken voorkomen. Hierdoor neemt het aantal vervoersbewegingen en daarmee de verkeers- en parkeerdruk rond ziekenhuizen af.

Naast digitale bereikbaarheid is er met betrekking tot de zorg ook steeds vaker sprake van "omgekeerde mobiliteit"; een arts of verpleegkundige gaat bij een patiënt thuis op bezoek, in plaats van dat de patiënt een bezoek aflegt aan het ziekenhuis. Hierdoor daalt het aantal vervoersbewegingen weliswaar niet, maar neemt de verkeers- en parkeerdruk rond het ziekenhuis wel af.

Invloed: ja, maar vooral door tekort aan personeel.

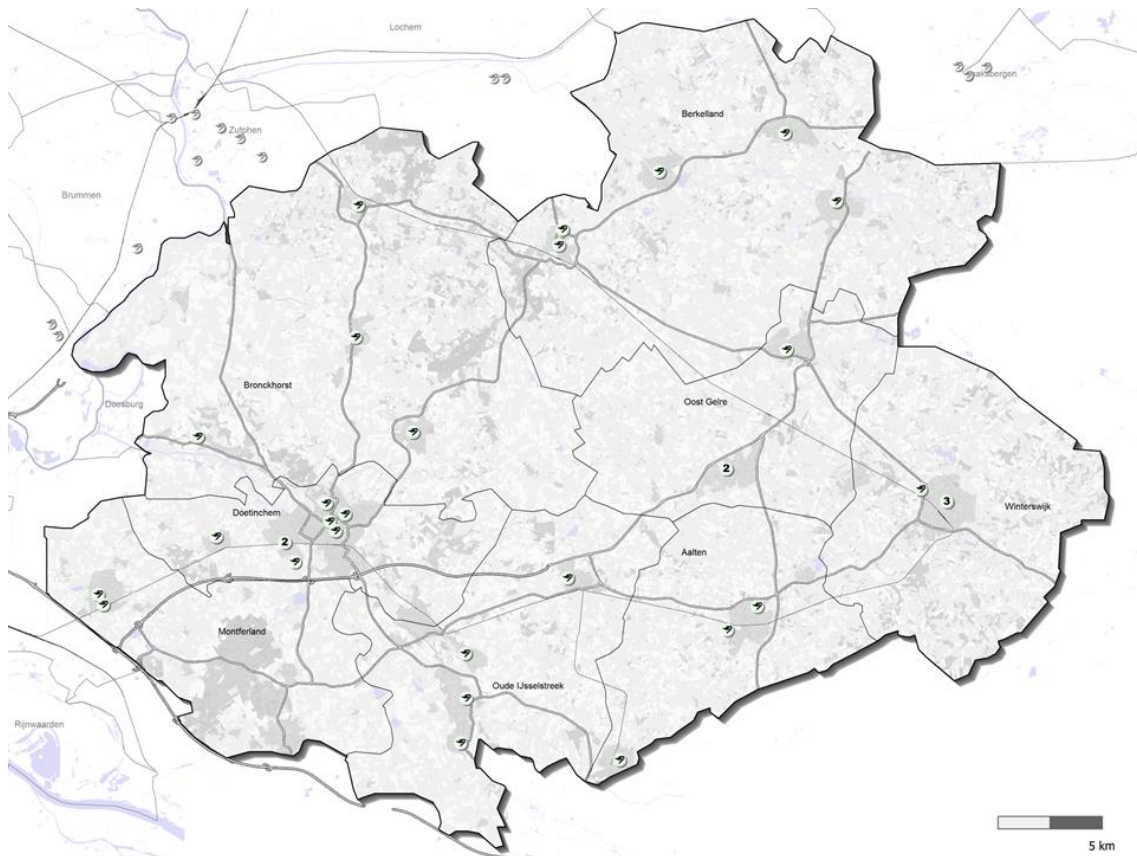
Effect: geen verschuiving qua vervoermiddel, wel een toename van het aantal (auto)kilometers, hoewel dit weer wordt verminderd door zorg op afstand.

3.2.9 | Apotheken

Locaties waar (al dan niet op doktersrecept) geneesmiddelen kunnen worden verkregen (geen drogisterijen).

3.2.9.1 | Locaties

De afstand tot de dichtstbijzijnde apotheek in de streek Achterhoek bedraagt één tot drie kilometer. De afstand tot de dichtstbijzijnde apotheek in de regio Achterhoek bedraagt één tot vijf kilometer (Nationale Atlas Volksgezondheid, 2011).



Figuur 8 | Spreiding van apotheken in en rond de Achterhoek (Achterhoek 2020, 2013).

3.2.9.2 | Huidige bereikbaarheid

Medicijnen worden voornamelijk opgehaald per fiets, per auto of per bus. De afstand tot de dichtstbijzijnde apotheek is vaak te groot om lopend af te leggen en vaak te klein om per trein af te leggen. In tegenstelling tot bij een ziekenhuis hoeven patiënten niet zelf naar een apotheek af te reizen (familie, vrienden en burens kunnen hun medicijnen ook ophalen), waardoor comfort een minder grote rol speelt.

3.2.9.3 | Invloed krimp

Door vergrijzing neemt de zorgvraag en daarmee ook de vraag naar medicijnen toe. Omdat apotheken minder medisch geschoold personeel vereisen dan ziekenhuizen, zal het aanbod van apothekerspersoneel niet zo sterk dalen als het aanbod van ziekenhuispersoneel. Om deze twee redenen wordt geen significante verandering verwacht in het aanbod van apotheken als gevolg van bevolkingskrimp. Mochten apothekers desondanks hun deuren moeten sluiten, dan zou een deel van de medicijnen wellicht bij drogisterijen verkocht kunnen worden.

3.2.9.4 | Toekomstige bereikbaarheid

Doordat de beschikbaarheid van apotheken naar verwachting niet sterk zal veranderen, zal de bereikbaarheid ervan in de toekomst ook niet sterk verschillen ten opzichte van de huidige bereikbaarheid. De fiets, auto en bus blijven dan ook de dominante vervoermiddelen om een apotheek te bereiken.

Invloed: klein.

Effect: gering.

3.2.10 | Recreatiegebieden

Gebieden waar (overwegend extensieve) recreatie wordt aangeboden, vaak buiten de bebouwde kom gelegen.

3.2.10.1 | Locaties

De Achterhoek kent een aantal recreatiegebieden, zoals weergegeven in figuur 9.

Plaats	Naam
Borculo	Hambroekplas
Braamt	Stroombroek
Bredevoort	Slingeplas
Didam	De Nevelhorst
Doetinchem	De Koekendaal
Duiven	Horsterpark
Gendringen	Engbergen
Tolkamer	De Bijland
Winterswijk	't Hilgelo

Figuur 9 | Locaties van recreatiegebieden in en rond de Achterhoek (Recreatieschap Achterhoek-Liemers, 2013; Achterhoek 2020, 2013).

Al deze recreatiegebieden liggen buiten de kernen; soms tegen de kernen aan, soms ver van kernen af.

3.2.10.2 | Huidige bereikbaarheid

Recreatiegebieden worden voornamelijk bereikt met de auto of fiets, omdat de bereikbaarheid per openbaar vervoer vanwege de perifere ligging vaak niet optimaal is.

3.2.10.3 | Invloed krimp

Door krimp kan het zijn dat voor sommige recreatiegebieden geen draagvlak en (daardoor) geen financiële middelen meer zijn om deze voldoende te onderhouden. Deze zullen dan moeten worden gesloten.

3.2.10.4 | Toekomstige bereikbaarheid

Het sluiten van recreatiegebieden heeft een beperkte invloed op de keuze voor het vervoermiddel. De gemiddelde afstand neemt dan toe, waardoor reizen per fiets wordt ingeruild voor een aanvullend aantal autobewegingen. Het gebruik van trein en bus zal onverminderd laag blijven, omdat de relatieve ligging van recreatiegebieden in de toekomst niet zal veranderen.

Invloed: normaal.

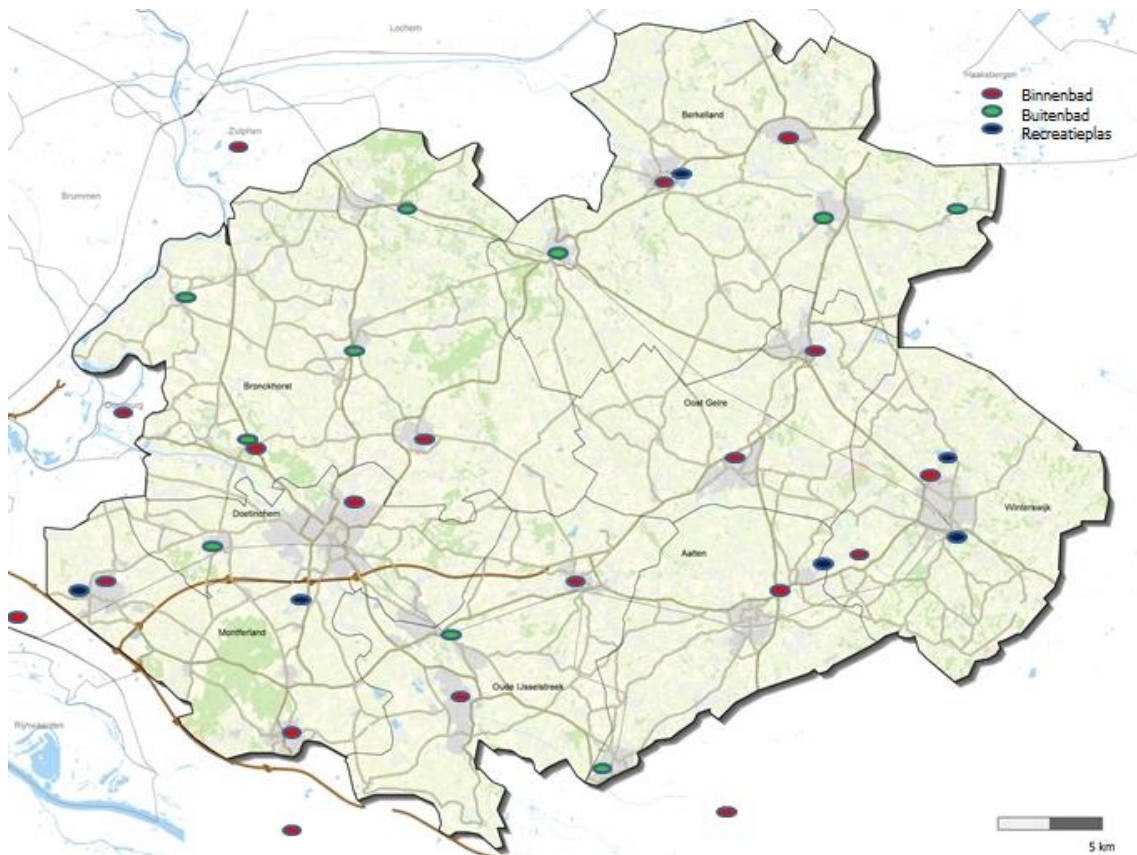
Effect: vanwege een toenemende afstand meer reizen per auto in plaats van reizen per fiets.

3.2.11 | Zwembaden

Locaties waar recreatief, sportief en educatief gezwommen kan worden.

3.2.11.1 | Locaties

De gemiddelde afstand tot een zwembad in de streek Achterhoek bedraagt 4,0 kilometer (CBS, 2012). De gemiddelde afstand tot een zwembad in de regio Achterhoek bedraagt 4,3 kilometer (CBS, 2012). Duitse zwembaden zijn in deze berekening niet meegenomen.



Figuur 10 | Spreiding van zwembaden in en rond de Achterhoek (Achterhoek 2020, 2013).

Details van alle zwembaden in en rond de Achterhoek zijn opgenomen in bijlage VI.

3.2.11.2 | Huidige bereikbaarheid

De zwembaden in de Achterhoek bevinden zich met name in de hoofdkernen. Buiten deze hoofdkernen zijn nauwelijks tot geen zwembaden gevestigd (recreatieplassen niet meegerekend) en loopt de afstand snel op. De reis naar een zwembad wordt om die reden voornamelijk per auto of bus afgelegd, zeker omdat men na een bezoek aan het zwembad liever niet op de fiets terugreist.

3.2.11.3 | Invloed krimp

Door krimp krijgen zwembaden te maken met minder bezoekers, waardoor het steeds moeilijker wordt om rendabel te blijven. Sommige zwembaden zullen daarom hun deuren moeten sluiten.

3.2.11.4 | Toekomstige bereikbaarheid

Door het sluiten van zwembaden neemt de gemiddelde afstand toe, zeker omdat er momenteel weinig kernen zijn waarin meerdere zwembaden zijn gevestigd. De belangrijkste vervoermiddelen om een zwembad te bereiken blijven waarschijnlijk de auto en de bus, hoewel hiermee wel grotere afstanden moeten worden afgelegd.

Invloed: normaal.

Effect: weinig verandering in het type vervoermiddel en de mate van gebruik ervan, wel een toename van de ermee af te leggen afstand.

3.2.12 | Sportaccommodaties

Locaties in de Achterhoek waar een sport kan beoefend kan worden. Te denken valt aan voetbalvelden, tennisvelden, hockeyvelden, maar ook aan indoor-sportaccommodaties als een sportschool.

3.2.12.1 | Locaties

Bijna elke kern heeft de beschikking over een sportaccommodatie. Dit betekent echter niet dat elke sport in elke kern kan worden beoefend, omdat de ene sportaccommodatie andere sporten mogelijk maakt dan de andere. In en rond de Achterhoek bevinden zich 76 voetbalverenigingen. De spreidingen van sportaccommodaties en voetbalverenigingen zijn opgenomen in bijlage VII.

3.2.12.2 | Huidige bereikbaarheid

Door het grote aantal sportaccommodaties en de mate van spreiding is de gemiddelde afstand naar een sportaccommodatie beperkt. Aangenomen mag worden dat bezoekers van sportaccommodaties in staat zijn die afstand op eigen kracht af te leggen, tenzij die afstand uiteraard groter is dan op de fiets is af te leggen. Ook kan de heen- en terugreis gezien worden als een warming-up of afkoeling van het sporten. Wel moet natuurlijk opgemerkt worden dat bezoekers vanwege de gedane inspanning zeker op de terugweg liever met gemotoriseerd vervoer reizen. Daarnaast wordt de fiets bij slecht weer al gauw ingevuld voor de auto of bus.

3.2.12.3 | Invloed krimp

De Regio Achterhoek, in de vorm van Achterhoek 2020, geeft in haar "Atlas van Voorzieningen" (2013, p. 87) het volgende aan over de invloed van krimp op de sportaccommodaties in de Achterhoek.

"Het Mulier Instituut (2012) heeft berekend dat in Zuid-Limburg door de krimp en vergrijzing tot 2028 het aantal gebruikers van gymzalen, sporthallen, sportvelden en fitnesscentra daalt met 10%. Hoewel de sportdeelname in de Achterhoek relatief hoog is, zijn door ontgroening en vergrijzing ook hier soortgelijke veranderingen te verwachten."

Dit betekent dat enkele sportaccommodaties na verloop van tijd hun deuren zullen moeten sluiten. Een percentage is daarnaast relatief, waardoor – ondanks de hoge sportdeelname – een even groot effect kan worden verwacht in de Achterhoek.

3.2.12.4 | Toekomstige bereikbaarheid

Hoewel veel bezoekers van sportaccommodaties op eigen kracht (voornamelijk per fiets) van en naar hun bestemming willen rijden, zit daar wel een grens aan qua afstand. Wanneer dusdanig veel sportaccommodaties sluiten dat de gemiddelde afstand de fietsbare afstand overschrijdt, zullen bezoekers naar verwachting kiezen voor de auto of bus.

Invloed: normaal.

Effect: door een toenemende afstand meer reizen per auto of bus in plaats van reizen per fiets.

3.2.13 | Voetbalstadions

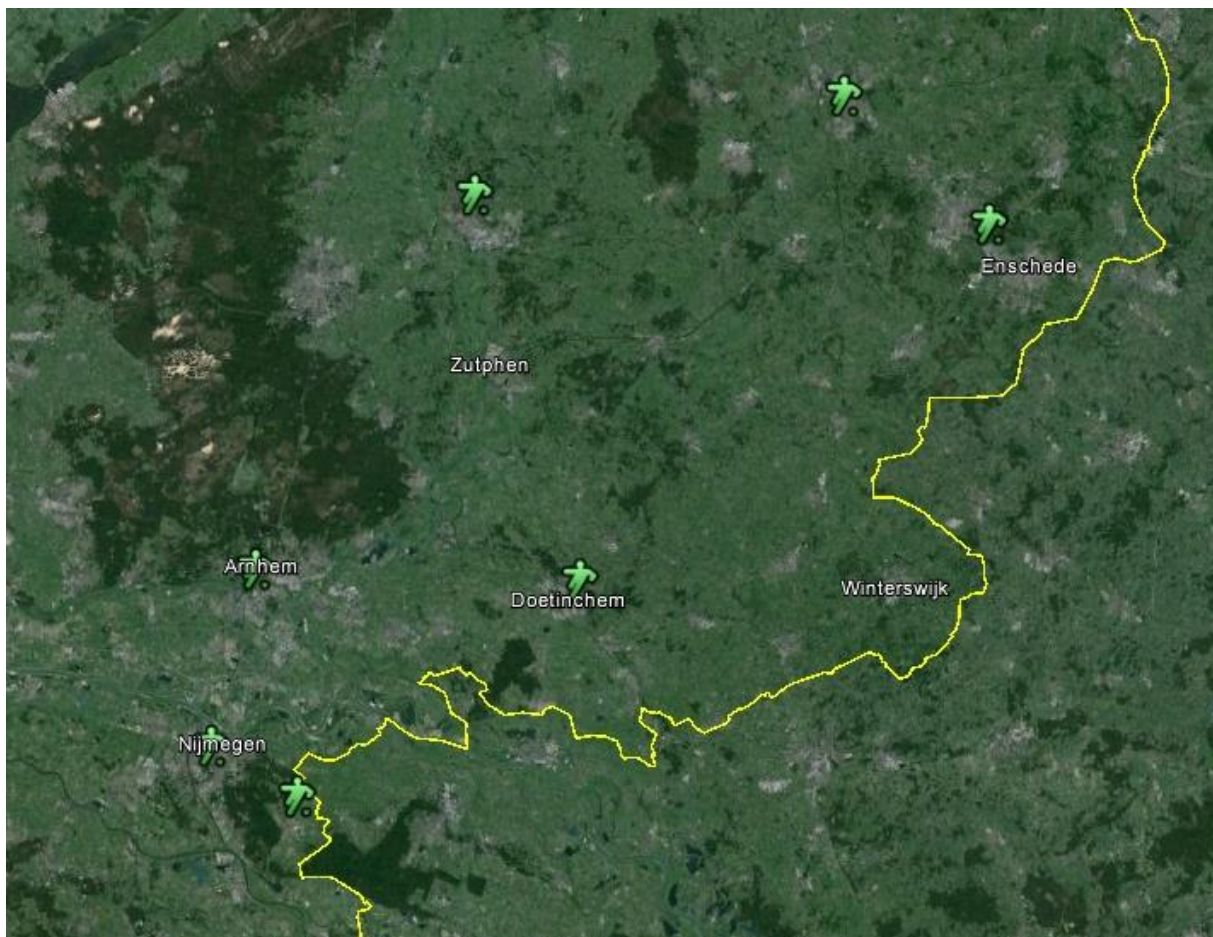
Locaties waar voetbalclubs uit het betaalde voetbal (Eredivisie en Jupiler League) hun wedstrijden afwerken, met publiek. Accommodaties van voetbalclubs uit de lagere klassen zijn behandeld in paragraaf 3.2.12, omdat deze locaties (vaak sportparken in plaats van stadions) een beperktere verkeersuitwerking en andere vorm van bereikbaarheid hebben.

3.2.13.1 | Locaties

Plaats	Stadion / sportpark	Club	Competitie (2013 – 2014)
Almelo	Polman Stadion	Heracles	Eredivisie
Arnhem	GelreDome	Vitesse	Eredivisie
Deventer	De Adelaarshorst	Go Ahead Eagles	Eredivisie
Doetinchem	De Vijverberg	De Graafschap	Jupiler League
Enschede	De Grolsch Veste	FC Twente	Eredivisie
		Jong Twente	Jupiler League
Groesbeek	De Heikant	Achilles '29	Jupiler League
Nijmegen	Goffertstadion	N.E.C.	Eredivisie

Figuur 11 | Locaties van voetbalstadions in en rond de Achterhoek, tabel (eigen inventarisatie, 2014).

Aan de Duitse kant van de (lands)grens bevinden zich geen voetbalstadions.



Figuur 12 | Spreiding van voetbalstadions in en rond de Achterhoek, kaart (eigen inventarisatie, 2014).

3.2.13.2 | Huidige bereikbaarheid

De meeste voetbalstadions liggen aan de buitenrand van een kern, of aan een grote ontsluitingsweg. Hierdoor zijn de stadions goed bereikbaar per auto. Wel is het zo dat stadions op wedstrijddagen een verkeerspiek (en volle parkeerplaatsen) opleveren, terwijl deze parkeerplaatsen op andere dagen grotendeels leeg zijn (tenzij de parkeergelegenheid voor andere doeleinden kan worden gebruikt). Hierdoor heeft een reis per bus of trein de voorkeur.

3.2.13.3 | Invloed krimp

Het voortbestaan van stadions hangt samen met het voortbestaan van de club die het stadion huurt of in bezit heeft. Dit is meer afhankelijk van het sportieve succes dan van het aantal mensen in de regio. Daarnaast hebben clubs, met name clubs uit de Eredivisie, een bovenregionale aantrekkingskracht. Verwacht wordt dan ook dat voetbalstadions niet zo snel hun deuren zullen moeten sluiten vanwege regionale bevolkingskrimp.

3.2.13.4 | Toekomstige bereikbaarheid

Omdat de invloed van krimp op het voortbestaan van stadions beperkt is, wordt er geen grote verandering verwacht in de keuze voor het vervoermiddel.

Invloed: klein.

Effect: gering.

3.2.14 | Evenementenlocaties

Locaties voor grootschalige concerten, festivals, beurzen en andere evenementen met (minimaal) een regionale uitwerking.

3.2.14.1 | Locaties

Evenementenlocaties zijn vanwege hun grote verkeersaantrekkende werking vaak gesitueerd nabij een snelweg of station. Indien dit niet het geval is, is er vaak een busdienst of wordt hier tijdelijk voor gezorgd (pendeldienst).

Plaats	Locatie	Functie / bijzonderheden
Arnhem	GelreDome	Concertlocatie (en voetbalstadion, zie paragraaf 3.2.13)
Doetinchem	De Vijverberg	Beurslocatie (en voetbalstadion, zie paragraaf 3.2.13)
Halle	Nabij De Kappenbulten	Locatie van nieuwe land- en tuinbouwbeurs
Lichtenvoorde	De Schans	Festival- en motorcrossterrein (bekend van Zwarte Cross-festival)
Ulfst	Nabij DRU Cultuurfabriek	Festivalterrein (bekend van Huntenpop-festival)

Figuur 13 | Evenementenlocaties in en rond de Achterhoek (eigen inventarisatie, 2014).

3.2.14.2 | Huidige bereikbaarheid

Evenementen trekken vaak een groot publiek, dat doorgaans een relatief grote afstand af moet leggen. Dit betekent dat evenementen vooral met de auto, trein of bus worden bereikt. Vaak wordt bij evenementen aangeraden om met het openbaar vervoer af te reizen en moet er voor parkeergelegenheid worden betaald. Daarom krijgen trein en bus hierbij de voorkeur, met de auto als alternatief.

3.2.14.3 | Invloed krimp

De invloed van krimp op (het voortbestaan van) evenementen is relatief klein, omdat evenementen vaak een breder publiek trekken dan alleen publiek uit de (krimpende) regio. Verwacht wordt dat het aantal evenementen om die reden niet af zal nemen.

3.2.14.4 | Toekomstige bereikbaarheid

Omdat evenementen nauwelijks krimpgevoelig zijn, zal er naar verwachting ook geen grote verandering optreden in de meest gebruikte vervoermiddelen.

Invloed: klein.

Effect: gering

.

3.2.15 | Winkelcentra / warenhuizen

Locaties waar een groot aantal winkels zich concentreert, al dan niet inclusief een warenhuis.

3.2.15.1 | Locaties

De gemiddelde afstand tot een warenhuis in de streek én de regio Achterhoek bedraagt 2,3 kilometer (CBS, 2012). Deze gegevens zijn nog gebaseerd op de aanwezigheid van een Bijenkorf-vestiging in Arnhem en Enschede. Duitse warenhuizen zijn in deze berekening niet meegenomen.

In figuur 14 zijn de verschillende warenhuizen in en rond de Achterhoek benoemd, welke in figuur 15 in kaart zijn gebracht. De al gesloten Bijenkorf-vestigingen in Arnhem en Enschede zijn niet in figuur 14 en 15 opgenomen.

Kern	Keten
Apeldoorn	V&D
Arnhem	
Deventer	
Doetinchem	
Enschede	
Hengelo	
Kleve (DE)	Galeria Kaufhof
Nijmegen	V&D

Figuur 14 | Locaties van warenhuizen in en rond de Achterhoek (eigen inventarisatie, 2014).



Figuur 15 | Spreiding van warenhuizen in en rond de Achterhoek (eigen inventarisatie, 2014).

3.2.15.2 | Huidige bereikbaarheid

Vanwege de ligging in het centrum van de stad en de daaruit voortkomende (hoge) parkeertarieven is de auto niet het ideale vervoermiddel om de winkelcentra en/of warenhuizen te bereiken. De bus en trein krijgen hiervoor eerder de voorkeur, zeker gezien de ligging van stadscentra ten opzichte van de trein- en busstations. Ook moet opgemerkt worden dat winkelcentra en warenhuizen zijn te vinden in de grote kernen, waar relatief veel mensen wonen. Deze inwoners van de kern zelf reizen vaak per fiets naar het centrum.

3.2.15.3 | Invloed krimp

Het aantal warenhuizen in en rond de Achterhoek zal naar verwachting afnemen, alleen al kijkend naar de recente en toekomstige sluiting van een groot aantal Bijenkorf-vestigingen, waaronder die in Arnhem en Enschede (NOS, 2013). Hoewel zich in de Achterhoek zelf geen Bijenkorf bevindt, is in Doetinchem wel een V&D gevestigd, die in de toekomst wellicht hetzelfde besluit moet nemen als gevolg van minder klandizie door bevolkingskrimp. Het aantal winkelcentra zal in de toekomst niet zozeer afnemen, vanwege de grote regionale verzorgende functie.

3.2.15.4 | Toekomstige bereikbaarheid

Winkelcentra zullen zich blijven bevinden in het centrum van een grote kern; plekken die doorgaans het beste bereikbaar zijn in een regio. Om die reden wordt geen significante verandering verwacht in de keuze voor een vervoermiddel voor het bereiken van deze voorzieningen.

Invloed: klein.

Effect: gering.

3.3 | Overzicht

Nu de voorzieningen onder de loep zijn genomen en bepaald is met welke dominante vervoermiddelen deze momenteel en in de toekomst in welke mate bereikbaar moeten zijn, kunnen de resultaten in een matrix worden geplaatst.

3.3.1 | Huidige bereikbaarheid

In figuur 16.2 wordt aangegeven met welke dominante vervoermiddelen de diverse voorzieningen in de huidige situatie bereikbaar zijn.

Kleur	Betekenis
	Gemiddeld gebruik
	Bovengemiddeld gebruik
	Veel gebruik

Figuur 16.1 | Legenda figuur 16.

Vervoermiddel > HUIDIG Voorzieningstype	Lopend	Fiets	Auto	Bus	Trein	Leerlingenvervoer
Basisscholen						
Middelbare scholen						
Hoger onderwijs						
Supermarkten						
Bibliotheken						
Bioscopen / theaters						
Bedrijventerreinen						
Ziekenhuizen						
Apotheken						
Recreatiegebieden						
Zwembaden						
Sportaccommodaties						
Voetbalstadions						
Evenementenlocaties						
Winkelcentra / warenhuizen						

Figuur 16.2 | Tabel figuur 16.

Uit figuur 16.2 kan worden afgeleid dat lokale voorzieningen voornamelijk lopend of per fiets worden aangedaan, en dat regionale voorzieningen meer per auto, bus en trein worden aangedaan. Vervoer naar regionale voorzieningen in een grote kern vindt meer met het openbaar vervoer dan met de auto plaats, vanwege de parkeerkosten en soms problematische bereikbaarheid.

3.3.2 | Toekomstige bereikbaarheid

In figuur 17.2 wordt nu aangegeven met welke dominante vervoermiddelen de diverse voorzieningen in de toekomst bereikbaar moeten zijn. Een af- of toename ten opzichte van de huidige situatie wordt weergegeven zoals in figuur 17.1.2.

Kleur	Betekenis
	Gemiddeld gebruik
	Bovengemiddeld gebruik
	Veel gebruik

Figuur 17.1.1 | Legenda figuur 17, deel 1.

Teken	Betekenis
<<	Sterke afname
<	Lichte afname
>	Lichte toename
>>	Sterke toename
=	Geen verandering

Figuur 17.1.2 | Legenda figuur 17, deel 2.

Hierbij moet worden opgemerkt dat een af- of toename van de af te leggen afstand per vervoermiddel niet in onderstaand schema is weergegeven. Hierdoor kan de keuze voor een vervoermiddel in de toekomst naar verwachting gelijk blijven, maar het gebruik ervan toch toenemen. Voor een volledig beeld wordt daarom terugverwezen naar de beschrijvingen per voorziening, in paragraaf 3.2.

Vervoermiddel >						
TOEKOMSTIG						
Voorzieningstype	Lopend	Fiets	Auto	Bus	Trein	Leerlingenvervoer
Basisscholen	>	>	>>			>
Middelbare scholen		>	<	<		>
Hoger onderwijs		=		=	=	
Supermarkten	<	<	>			
Bibliotheken	=	=	=	=		
Bioscopen / theaters			=	=	=	
Bedrijventerreinen			=	=	=	
Ziekenhuizen		=	=	=	=	
Apotheken		=	=	=		
Recreatiegebieden		<	>			
Zwembaden			=	=		
Sportaccommodaties		<	>	>		
Voetbalstadions			=	=	=	
Evenementenlocaties			=	=	=	
Winkelcentra / warenhuizen		=	=	=	=	

Figuur 17.2 | Tabel figuur 17.

Uit figuur 17.2 blijkt dat voor het bereiken van basisscholen, middelbare scholen, supermarkten, recreatiegebieden en sportaccommodaties een verandering wordt verwacht in de keuze voor een vervoermiddel. Wat verder opvalt is dat het autogebruik voor het bereiken van basisscholen sterk toe zal nemen en de fiets niet meer (zowat) het enige vervoermiddel zal zijn voor het bereiken van middelbare scholen.

4 | Netwerken

In dit hoofdstuk is de opbouw van de vier belangrijkste vervoersnetwerken in en rond de Achterhoek toegelicht (fiets, auto, trein en bus).

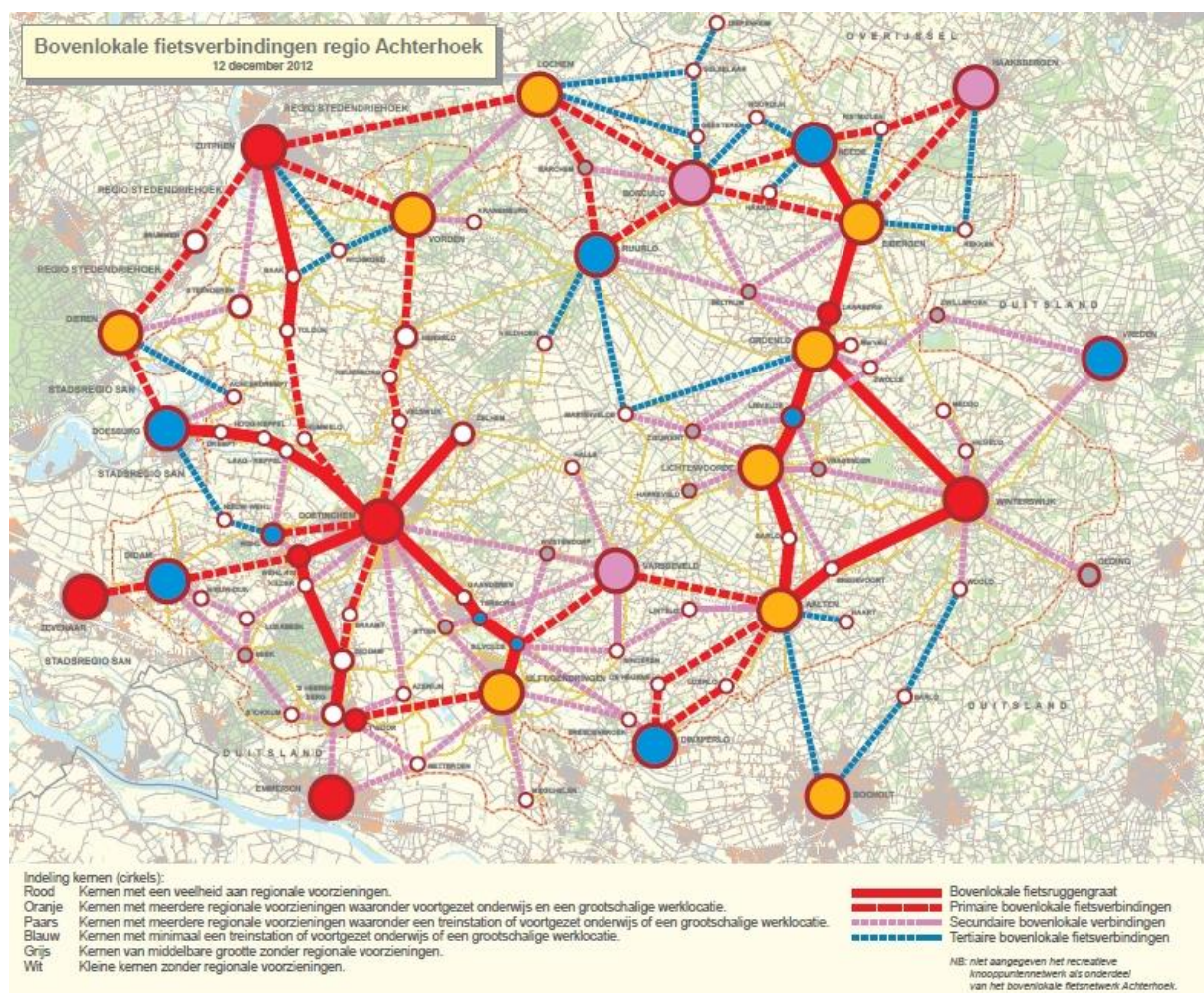
4.1 | Fiets

In de Achterhoek is sprake van een bovenlokaal fietswerk. Net buiten de Achterhoek wordt momenteel een fietssnelweg gerealiseerd tussen Arnhem en Zevenaar, welke ook van invloed is op de fietsinfrastructuur in het zuidwesten van de Achterhoek.

De regio Achterhoek heeft in het Gelders Fietsnetwerk vastgelegd dat de volgende voorzieningen met het bovenlokale fietsnetwerk worden ontsloten (Achterhoek 2020, 2012):

- alle treinstations en de grotere busstations;
- middelbare scholen;
- regionale bedrijventerreinen en andere concentratiegebieden van werkgelegenheid;
- winkelgebieden met een regionale functie in stadscentra;
- grotere recreatieve bestemmingen (bezienswaardigheden, recreatiegebieden, enzovoort).

Deze voorzieningen concentreren zich in en nabij de grote kernen, welke zijn weergegeven in figuur 18.



Figuur 18 | Gewenste bovenlokale fietsverbindingen regio Achterhoek (Achterhoek 2020, 2012).

In de "Inventarisatie fietsknelpunten en prioriteringscriteria regio Achterhoek" (Achterhoek 2020, 2012) zijn de volgende hoofdeisen opgenomen, afkomstig uit de "Ontwerpwijzer fietsverkeer" van het CROW:

Deze hoofdeisen maken het mogelijk om een langere afstand naar onder andere voorzieningen op een directe, comfortabele en veilige manier per fiets af te leggen. Zeker met de komst van de elektrische fiets blijft de fiets hierdoor een belangrijk vervoermiddel voor het bereiken van voorzieningen, hoewel de maximaal af te leggen afstand per fiets door deze maatregelen en ontwikkelingen niet eindeloos toeneemt.

De A/N18 vormt de verbinding tussen de A12, Doetinchem, Enschede en de A35, en is daarmee de belangrijkste weg in de Achterhoek. Dit is ook terug te zien in figuur 19, waaruit blijkt dat over de gehele lengte van deze weg iedere dag meer dan 10.000 motorvoertuigen passeren.

Figuur 19 | Aantal motorvoertuigen per dag in de Achterhoek, samengestelde kaart (Achterhoek 2020, 2013).

4.3 | Trein

In de Achterhoek liggen twee spoorlijnen: Arnhem – Doetinchem – Winterswijk en Zutphen – Winterswijk. Aan de noordkant van de Achterhoek, deels door de streek Achterhoek, ligt de spoorlijn Zutphen – Hengelo (– Oldenzaal). Details van de spoorlijnen zijn weergegeven in figuur 20. Het gebruik van de spoorlijnen, in de vorm van reizigersaantallen, is weergegeven in figuur 21. Uit deze figuren blijkt dat het spoortraject Arnhem – Doetinchem de belangrijkste treinverbinding vormt in de Achterhoek.

Traject	Deeltraject	Vervoerder(s)	Frequentie (p/u)
Arnhem – Doetinchem – Winterswijk	Arnhem – Doetinchem	Arriva Breng	2 - 4
	Doetinchem – Winterswijk	Arriva	1 - 2
Zutphen – Winterswijk		Arriva	1 - 2
Zutphen – Hengelo – Oldenzaal		Syntus	2

Figuur 20 | Spoorlijnen in en rond de Achterhoek (eigen inventarisatie, 2014).



Figuur 21 | Aantal treinreizigers per dag in en rond de Achterhoek (Achterhoek 2020, 2013).

De spoorlijn Arnhem – Doetinchem – Winterswijk wordt veel gebruikt door jongeren uit de Achterhoek die studeren in de regio Arnhem / Nijmegen. Uit een in 2012 gehouden reizigersonderzoek onder bijna 3.000 reizigers op het spoor tussen Arnhem en Winterswijk is gebleken dat 55% van de reizigers jonger is dan 25 jaar (34% van de reizigers is tussen de 19 en 25 jaar oud). 45% van de reizigers gebruikt de treinverbinding voor het bereiken van een onderwijsvoorziening (ov!dee, 2012). Per dag reizen op dit traject zo'n 11.500 mensen (Bieker, 2012), wat betekent dat ruim 5.000 scholieren en/of studenten per dag gebruik maken van deze spoorlijn van, naar en door de Achterhoek.

Ondanks de bevolkingskrimp wordt ook de komende jaren een groei van het aantal reizigers op de spoorlijn Arnhem – Doetinchem – Winterswijk verwacht. Zeker wanneer de robuustheid en betrouwbaarheid van deze treinverbinding, die lange tijd ondermaats was, weer geheel is teruggekeerd, zal het vertrouwen erin en daarmee het gebruik ervan stijgen. De spoorlijn brengt in tijden van krimp twee positieve effecten met zich mee: de ontgroening wordt verminderd (jongeren kunnen snel bij onderwijsvoorzieningen zijn, waardoor de noodzaak om op kamers te gaan wonen kleiner is) en hoogopgeleid personeel vindt sneller een weg (al dan niet terug) naar de Achterhoek (Van Leeuwen, 2013).

Rechtstreekse treinverbindingen in en rond de Achterhoek zijn in figuur 22 weergegeven. Rechtstreekse treinverbindingen op grotere afstanden van de Achterhoek zijn aanwezig, maar gezien de regionale schaal van dit onderzoek niet meegenomen.

	Apeldoorn	Almelo	Arnhem	Deventer	Doetinchem	Enschede	Hengelo	Nijmegen	Utrecht	Winterswijk	Zutphen	Zwolle
Apeldoorn	x											
Almelo		x										
Arnhem			x									
Deventer				x								
Doetinchem					x							
Enschede						x						
Hengelo							x					
Nijmegen								x				
Utrecht									x			
Winterswijk										x		
Zutphen											x	
Zwolle												x

Figuur 22 | Rechtstreekse treinverbindingen in en rond de Achterhoek (eigen inventarisatie, 2014).

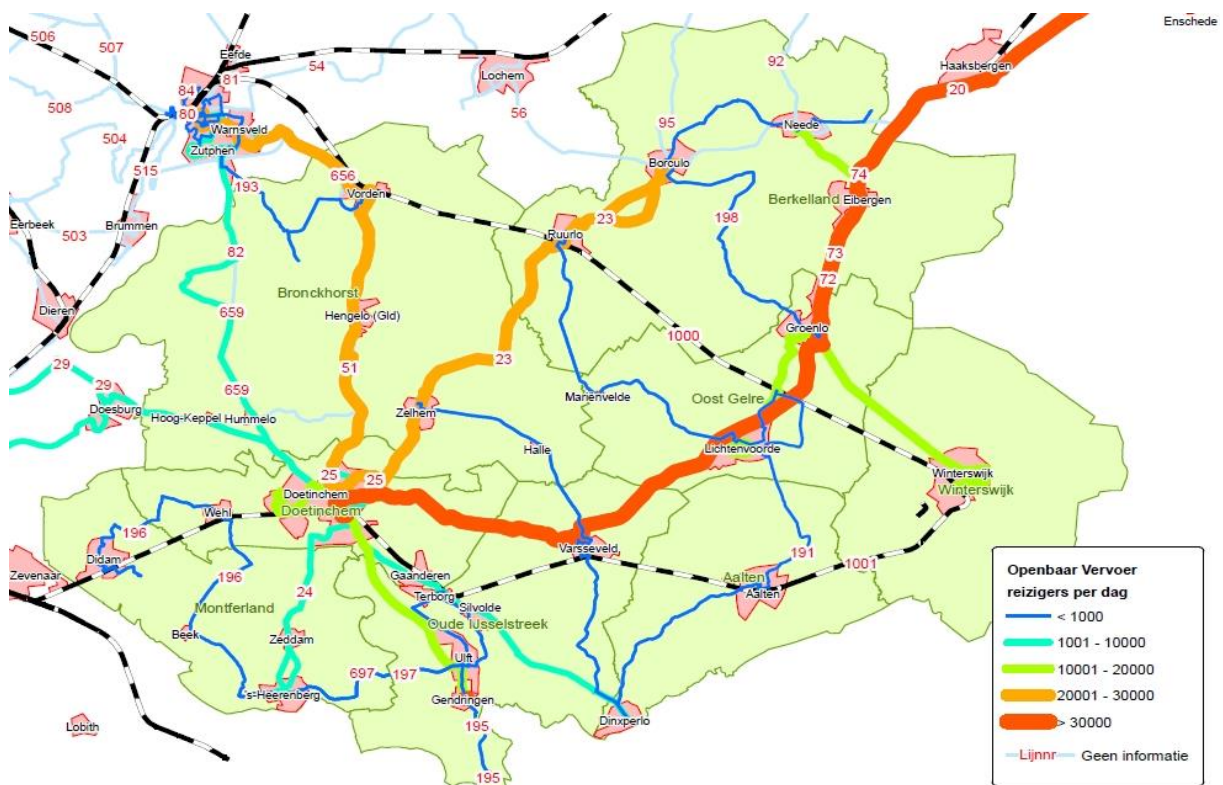
Uit figuur 22 blijkt dat vanuit de Achterhoek alleen in Arnhem en Zutphen rechtstreekse treinverbindingen naar andere steden buiten de Achterhoek worden aangeboden. Hiervoor moet in alle gevallen worden overgestapt. In de meeste gevallen bedraagt deze overstap echter 5 tot 10 minuten, waardoor ook bij lichte vertraging een goede overstapmogelijkheid wordt geboden.

4.4 | Bus

Vanwege de lage dekkingsgraad van het spoornet is het busnet in de Achterhoek vaak geschikter om mee te reizen. In figuur 23 is een aantal snelbuslijnen van Arriva weergegeven die qua reistijd en aantal overstappen dezelfde reis per trein overtreffen.

Traject	Bus	Frequentie	Reistijd	Reistijd trein (aantal overstappen)	Relatieve winst
Winterswijk - Enschede	73	2x p/u	1:10	1:37 (2)	-28%
Doetinchem – Enschede	74	2x p/u	1:30	2:04 (3) of 2:22 (2)	-27% of -37%
Doetinchem – Zutphen	51	2x p/u	0:58	1:01 (1)	-5%
	82	1x p/u	0:50		-18%

Figuur 23 | Snelbuslijnen in en rond de Achterhoek (eigen inventarisatie, 2014).



Figuur 24 | Aantal busreizigers per werkdag op de reguliere en buurtbuslijnen (Cissonius Groep, 2013).

Uit figuur 24 blijkt dat vooral de bussen tussen Doetinchem en Enschede veel reizigers vervoeren (meer dan 30.000 per dag). Dit is verklaarbaar omdat hier geen treinverbinding is en relatief veel mensen van en naar Enschede reizen vanwege het hoger onderwijs (Universiteit Twente, Saxion en ArteZ) en andere regionale voorzieningen in Enschede en omgeving. Daarnaast zijn de bussen tussen Doetinchem en Zutphen en tussen Doetinchem en Borculo populair (tussen de 20.000 en 30.000 reizigers per dag). Tussen Zevenaar, Doetinchem en Winterswijk zijn weinig (populaire) buslijnen, omdat het spoor hier al in de vervoervraag voorziet.

In de Achterhoek is sprake van een vast net en een flexnet. Onder het vast net worden de reguliere busverbindingen verstaan, die op basis van draagvlak momenteel rendabel zijn en een goede bezetting kennen. Het flexnet bestaat uit de overige, kleinschaligere buslijnen en de regiotaxi. Vanwege de bevolkingskrimp zal hier een verplaatsing in plaats gaan vinden; het vast net wordt kleiner (want: minder draagvlak en dus meer lege bussen), terwijl het flexnet groter zal worden.

5 | Aandachtspunten

In dit hoofdstuk zijn aandachtspunten op het gebied van voorzieningen en netwerken genoemd. Hierbij is aangegeven welke effecten verwacht kunnen worden als het huidige beleid niet wordt aangepast en welke beleidsaanpassingen door welke partijen kunnen worden gedaan.

5.1 | Algemeen

Belang van glasvezel

Sommige diensten kunnen ook digitaal worden aangeboden. Inwoners hoeven dan niet naar een voorziening toe voor een dienst. Te denken valt aan het online geboorteaangifte doen of het al in paragraaf 3.2.8.4 genoemde "Patiënt in beeld". Om dit goed en snel te laten werken en een degelijke vervanging te laten zijn van het reizen naar een voorziening, is snel internet in de vorm van glasvezel noodzakelijk. Een aantal kernen in de Achterhoek heeft hier al beschikking over, een aantal kernen nog niet. Het is hierbij overigens van belang dat de glasvezelverbinding in zijn geheel tot in de meterkast wordt aangelegd, om te voorkomen dat data het laatste stuk alsnog over de bestaande, tragere koperverbinding wordt geleid.

Concentratie rond verkeersknooppunten

Door krimp kan het zijn dat voorzieningen gedwongen zijn te sluiten of te fuseren. In dat geval is het aan te raden deze voorzieningen te concentreren / vestigen rond verkeersknooppunten, ieder type voorziening bij het verkeersknooppunt van het betreffende dominante vervoermiddel. Op die manier neemt de afstand naar een voorziening weliswaar toe, maar is de bereikbaarheid ervan relatief gezien optimaal.

Het is hierbij echter wel van belang dat goed aangesloten wordt op de doelgroep en de reismogelijkheden van die doelgroep. Het vestigen van onderwijsinstellingen rond (trein)stations, zoals genoemd in de OV-agenda 2020 voor de Achterhoek, is alleen verstandig voor scholen voor hoger onderwijs. Scholieren van middelbare scholen in de Achterhoek komen namelijk vaak uit de Achterhoek zelf, waar de trein (vanwege de lage spoordekking en de daardoor relatief grote afstand tot het dichtstbijzijnde station) geen ideaal vervoermiddel is. Scholen voor hoger onderwijs zijn echter niet in grote getalen aanwezig in de Achterhoek.

Opbouwen netwerk met niet-overheden

Door ook niet-overheden als bedrijven en maatschappelijke organisaties te betrekken bij projecten worden krachten gebundeld, wordt het draagvlak vergroot en ontstaat er een integraal beeld van de aandachtspunten op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid. Achterhoek 2020 is hier een goed voorbeeld van, en momenteel wordt in het kader van het programma Stedelijke Bereikbaarheid Doetinchem eveneens samengewerkt tussen gemeenten, provincie, bedrijven en maatschappelijke organisaties.

5.2 | Per voorziening

Op basis van hoofdstuk 3 worden de volgende voorzieningen als aandachtspunten gezien:

- basisscholen;
- middelbare scholen;
- hoger onderwijs;
- supermarkten.

Deze voorzieningen zijn aandachtspunten vanwege de krimpgevoeligheid, het effect op de leefbaarheid in een kern of de benodigde aanpassingen in de omliggende infrastructuur. Andere voorzieningen zijn minder krimpgevoelig, hebben minder effect op de leefbaarheid in een kern of vereisen een minder grote aanpassing in de omliggende infrastructuur (omdat de toegenomen vervoersbehoefte niet wordt opgevangen door één vervoermiddel). De betreffende voorzieningen zullen nu nader worden behandeld.

5.2.1 | Basisscholen

Het aantal basisscholen in de Achterhoek zal afnemen. Dit leidt tot een grotere afstand naar de dichtstbijzijnde basisschool dan de huidige gemiddelde 800 meter. Indien deze afstand groter is dan 2 kilometer wordt de auto een veelgebruikt vervoermiddel. Indien dit een ongewenste ontwikkeling is, zal bij de sluiting van basisscholen moeten worden bepaald welke basisscholen gesloten kunnen worden zonder dat de afstand niet meer op de fiets is af te leggen. Dit kan onmogelijk zijn, of in strijd met de basisscholen die gezien het draagvlak voor sluiting in aanmerking komen. In dat geval moeten de gemeenten en regio in overleg bepalen of de betreffende basisschool financieel tegemoetgekomen moet (en kan) worden om de bereikbaarheid per fiets te handhaven, of moeten zij accepteren dat meer kinderen met de auto naar school worden gebracht. In dit laatste geval, met een toenemend autogebruik van en naar basisscholen, zal moeten worden geïnvesteerd in betere infrastructuur en meer parkeergelegenheid rond basisscholen.

Verwachte effecten zonder ingrijpen:

- sluiten basisscholen op basis van draagvlak;
- grotere afstand naar dichtstbijzijnde basisschool;
- meer gebruik van auto voor halen en brengen van schoolkinderen;
- ontoereikende autoroutes naar en parkeergelegenheid rond basisscholen.

Beleidsopties:

- gemeente: sluiten basisscholen op basis van nog op de fiets af te leggen afstanden;
- regio / gemeente: financieren van per fiets bereikbare basisscholen;
- regio: aansluiten van in het buitengebied gelegen basisscholen op bovenlokaal fietsnetwerk;
- gemeente: investeren in aanvullende autoroutes naar en parkeergelegenheid rond basisscholen.

Vanaf 2025 lijkt het aantal kinderen op de basisschool weer toe te gaan nemen (Vrielink, 2013). Wanneer hiervoor basisscholen weer hun deuren openen, is het nog maar de vraag of ouders hun kinderen dan ook weer op de fiets naar school laten gaan, als zij inmiddels zijn gewend aan het vervoer per auto.

5.2.2 | Middelbare scholen

Uit figuur 4.2 bleek dat liefst driekwart van alle scholieren op de fiets naar school komt. Dit zal vanwege een grotere afstand naar de dichtstbijzijnde middelbare school veranderen; scholieren zullen naast de fiets ook (meer) gebruik gaan maken van de auto (door hun ouders laten brengen) en de bus (lijnbus of leerlingenvervoer). Hierdoor pakken weliswaar minder scholieren de fiets, maar neemt het fietsgebruik niet per definitie af; scholieren die de fiets trouw blijven zullen er gemiddeld genomen een grotere afstand mee moeten afleggen. Voor deze scholieren, die een grote afstand op de fiets af moeten leggen, zijn directe en comfortabele fietsverbindingen van belang, waarbij verkeersveiligheid eveneens een belangrijke rol speelt.

Verwachte effecten zonder ingrijpen:

- grotere afstand naar dichtstbijzijnde middelbare school;
- minder fietsgebruikers, maar vanwege de grotere afstanden een gelijkblijvend fietsgebruik;
- meer reizen per auto en bus.

Beleidsopties:

- regio / provincie: realiseren van hoogwaardige fietsverbindingen.

5.2.3 | Hoger onderwijs

De meeste instellingen voor hoger onderwijs bevinden zich buiten de regio, met onder andere een concentratie in de omgeving Arnhem / Nijmegen. De spoorlijn Arnhem – Doetinchem (– Winterswijk) vormt een belangrijke verbinding tussen de Achterhoek en deze onderwijsinstellingen, zeker omdat veel studenten dankzij de OV-studentenkaart gratis met het openbaar vervoer kunnen reizen. Kwaliteitsimpulsen in deze treinverbinding zijn dan ook van belang om de bereikbaarheid van dit hoger onderwijs op peil te houden.

Verwachte effecten zonder ingrijpen:

- afname van de kwaliteit van de spoorinfrastructuur;
- geen verbeterde bereikbaarheid van hoger onderwijs in de stadsregio Arnhem / Nijmegen;
- geen eventuele capaciteitsuitbreiding op spoorlijn Arnhem – Doetinchem (– Winterswijk).

Beleidsopties:

- provincie: kwaliteitsimpulsen in de treinverbinding Arnhem – Doetinchem (– Winterswijk), denk aan de spoorverdubbeling tussen Zevenaar en Didam (zie verder paragraaf 5.3.3).

5.2.4 | Supermarkten

In kleine kernen zullen steeds meer supermarkten verdwijnen, waardoor de afstand naar de dichtstbijzijnde supermarkt toeneemt. Hierdoor worden supermarkten in mindere mate lopend en op de fiets bezocht en in toenemende mate met een gemotoriseerd vervoermiddel. Omdat boodschappen doen met het openbaar vervoer niet comfortabel is, betekent dit dat de auto het dominante vervoermiddel zal worden voor het bereiken van supermarkten. Het is van belang dat de autoroutes naar en parkeergelegenheid rond supermarkten hierop zijn berekend. Voor niet-autobezitters zou de herboren SRV-wagen uitkomst kunnen bieden. Gemeenten en provincie zouden dit initiatief kunnen stimuleren of in ieder geval ruimte kunnen geven.

Verwachte effecten zonder ingrijpen:

- grotere afstand naar dichtstbijzijnde supermarkt;
- meer gebruik van auto voor bereiken van supermarkten;
- ontoereikende autoroutes naar en parkeergelegenheid rond supermarkten.

Beleidsopties:

- gemeente: investeren in aanvullende autoroutes naar en parkeergelegenheid rond supermarkten;
- regio / gemeente: stimuleren SRV-wagens.

5.3 | Per netwerk

Op basis van hoofdstuk 4 worden de volgende netwerken als aandachtspunten gezien:

- fiets;
- auto;
- openbaar vervoer / basismobiliteit.

Deze netwerken zijn aandachtspunten vanwege de effecten waar zij mee te maken krijgen door bevolkingskrimp. Andere netwerken krijgen minder te maken met de gevolgen van krimp. De betreffende netwerken zullen nu nader worden behandeld.

5.3.1 | Fiets

Wanneer de gemiddelde afstand naar de dichtstbijzijnde basisschool toeneemt, zouden basisscholen ook aangesloten kunnen worden op het bovenlokale fietsnetwerk. Het is hoe dan ook van belang dat het bovenlokale fietsnetwerk bestaat uit directe, comfortabele en veilige fietspaden, zodat fietsers die een lange afstand moeten overbruggen naar een voorziening (hetzij een basisschool, hetzij een andere voorziening) dit op een snelle, comfortabele en veilige manier kunnen doen.

Verwachte effecten zonder ingrijpen:

- meer gebruik van fietsnetwerk door basisschoolkinderen;
- geen aansluiting van basisscholen op bovenlokaal fietsnetwerk;
- mogelijk indirecte, oncomfortabele of onveilige fietspaden.

Beleidsopties:

- regio: aansluiten van in het buitengebied gelegen basisscholen op bovenlokaal fietsnetwerk;
- regio / provincie: verbeteren van fietspaden op het gebied van directheid, comfort en verkeersveiligheid.

5.3.2 | Auto

Het autogebruik zal de komende jaren vooral toenemen voor het bereiken van basisscholen, supermarkten en recreatiegebieden, zo blijkt uit figuur 17.2. Dit zijn voorzieningen waar de auto als dominant vervoermiddel gaat dienen, en waarvoor om die reden voldoende autoroutes en parkeergelegenheid in de omgeving aanwezig moet zijn. Daarnaast moeten deze voorzieningen ook vanuit de regio goed per auto bereikbaar zijn.

Verwachte effecten zonder ingrijpen:

- toenemend autogebruik voor het bereiken van basisscholen, supermarkten en recreatiegebieden;
- bereikbaarheid van basisscholen, supermarkten en recreatiegebieden vanuit de regio mogelijk ondermaats;
- ontoereikende autoroutes naar en parkeergelegenheid rond basisscholen, supermarkten en recreatiegebieden.

Beleidsopties:

- provincie / gemeente: regionaal aanbod van autoroutes naar basisscholen, supermarkten en recreatiegebieden verbeteren;
- provincie / gemeente: investeren in aanvullende autoroutes naar en parkeergelegenheid rond basisscholen, supermarkten en recreatiegebieden.

5.3.3 | Openbaar vervoer / basismobiliteit

Om de betrouwbaarheid en populariteit van de spoorlijn Arnhem – Doetinchem (– Winterswijk) in de toekomst te kunnen garanderen zijn investeringen in de spoorinfrastructuur noodzakelijk. Hierbij valt te denken aan de spoorverdubbeling tussen Zevenaar en Didam (en in de toekomst tussen Didam en Doetinchem, zodat heel het spoor tussen Arnhem en Doetinchem tweesporig is). Vertraging van één trein heeft dan veel minder effect op het overige treinverkeer.

Voor het flexnet zal meer ingezet worden op vraagafhankelijk openbaar vervoer, waarbij de voertuigen ook voor zover mogelijk ingezet worden voor doelgroepenvervoer (zonder deze vervoersvormen zelf te combineren). Dit vraagafhankelijk vervoer biedt mensen die niet de beschikking hebben over of geen gebruik kunnen maken van een alternatief vervoermiddel (vanwege de ligging van herkomst of bestemming, of vanwege de lichamelijke gezondheid) alsnog de mogelijkheid zich te verplaatsen. In een krimpgebied zullen met name busverbindingen aangeboden moeten worden op basis van draagvlak of op basis van de bereikbaarheid van voorzieningen. Dit zou in theorie ongeveer gelijk aan elkaar moeten zijn (immers: goed bezette bussen horen de bussen te zijn die voorzieningen aandoen). In praktijk blijkt hier echter een verschil in te zitten en blijken busverbindingen van en naar voorzieningen niet altijd even rendabel te zijn.

In de OV-agenda 2020 voor de Achterhoek (Van Kooij, Mol & Ter Kuile, 2011) wordt nauwelijks gesproken over het door middel van basismobiliteit inspelen op het afnemende gebruik van openbaar vervoer. In dat beleidsdocument wordt gesteld dat investeringen in het openbaar vervoer de bevolkingskrimp kunnen beperken. Nu, drie jaar later, is bevolkingskrimp een actuele ontwikkeling in de Achterhoek, die niet meer voorkomen kan worden, maar waar op geanticipeerd moet worden. Basismobiliteit is in het licht van deze huidige demografische ontwikkelingen dan ook een beter antwoord dan het uitbreiden van het bestaande vast net; het bestaande vast net heeft in haar huidige vorm namelijk al te maken met een afnemende vraag.

Het gezamenlijk vervoeren van gebruikers van doelgroepenvervoer en regulier (vraagafhankelijk) openbaar vervoer is niet aan te raden. Dit omdat de omstandigheden waarin deze groepen vervoerd (moeten) worden niet geschikt zijn om te combineren. Zo hebben gebruikers van AWBZ-vervoer begeleiding nodig, is er bij leerlingenvervoer (en in mindere mate bij Wsw-vervoer) vaak sprake van druk groepsgedrag en is elke Wsw-voorziening verantwoordelijk voor het vervoer van zijn eigen medewerkers (Bouwknegt & De Winter, 2009). Wel zouden de verschillende voertuigen voor de andere vervoersvormen gebruikt kunnen worden, mits de vervoertijden elkaar niet overlappen.

Verwachte effecten zonder ingrijpen:

- behoud van vertragingen op en onbetrouwbaarheid van de spoorlijn Arnhem – Doetinchem (– Winterswijk);
- behoud en mogelijk zelfs groei van aantal lege bussen;
- inefficiënt gebruik van voertuigen voor regulier (vraagafhankelijk) openbaar vervoer en doelgroepenvervoer.

Beleidsopties:

- provincie: investeren in spoorlijn Arnhem – Doetinchem (– Winterswijk), denk aan de spoorverdubbeling tussen Zevenaar en Didam;
- regio: minder regulier busvervoer (vast net), meer vraagafhankelijk busvervoer en aanverwante vervoersvormen (flexnet);
- regio: voertuigen voor doelgroepenvervoer, wanneer deze niet gebruikt worden, inzetten voor (regulier) vraagafhankelijk vervoer.

5.4 | Toekomstige hulpmiddelen

Transitieatlas

Adviesbureau Public Result werkt momenteel, in samenwerking met het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, aan de zogenaamde transitieatlas. Hierin wordt het toekomstige draagvlak onderzocht en verschillende scenario's uitgewerkt met betrekking tot de regionale prognoses en toekomstige voorzieningenstructuur. Per scenario (en voorziening) wordt dan aangegeven welke locaties behouden kunnen blijven (al dan niet door samenwerking) en welke opgeheven zullen moeten worden, inclusief de gevolgen op de exploitatie. Dit is uiteraard op basis van draagvlak (in hoeverre de drempelwaarde wordt behaald), niet op basis van de bereikbaarheid. Dit zal naar verwachting leiden tot een erg bruikbaar rapport, dat in de toekomst meegenomen kan worden in de besluitvorming rond de bereikbaarheid van voorzieningen in krimpgevoelige gebieden.

Kernenfoto's

In de loop van 2014 worden door de Regio Achterhoek zogeheten kernenfoto's gemaakt voor de 21 hoofdkernen van de Achterhoek. Dit zijn een soort van kansenskaarten waarop een integraal beeld gegeven wordt van de woonomgeving, leefbaarheid en bereikbaarheid van voorzieningen in de kernen. Ook worden de zogeheten 'parels en puinhopen' per kern benoemd. Het resultaat is niet alleen input voor de Regionale Woonagenda 2015-2025, maar kan ook gebruikt worden bij het vernieuwen van de regionale mobiliteitsagenda.

Andere stage-/afstudeeronderzoeken

Bij de provincie Gelderland worden momenteel meerdere stage-/afstudeeronderzoeken uitgevoerd die betrekking hebben op dit onderwerp. Deze onderzoeken zijn minder breed, maar gaan dieper in op de problematiek, waardoor concrete(re) en locatiespecifieke(re) onderzoeksresultaten kunnen worden verwacht. Zo doet Erica van Helten (vanuit programma Ruimte & Bereikbaarheid, team Ruimte) onderzoek naar welke gebruikers in de kernen Gaanderen, Terborg en Silvolde over welke vervoersmiddelen beschikken om welke maatschappelijke voorzieningen binnen de reikwijdte en het verzorgingsgebied van de voorziening te kunnen bereiken. Op basis hiervan kan de meest optimale ruimtelijke verdeling van voorzieningstypen worden bepaald. Maurits Vink doet (vanuit programma Uitvoering Werken, team Openbaar Vervoer) onderzoek naar de manier waarop vraagafhankelijk openbaar vervoer zo goed mogelijk aan kan sluiten op de eisen / behoeften van de gebruiker. Op basis hiervan kan (verder) vorm gegeven worden aan het basismobiliteitsprincipe.

6 | Conclusies en aanbevelingen

In dit hoofdstuk zijn de onderzoeksvragen op hoofdlijnen beantwoord (de gehele beantwoording vond plaats in de voorgaande hoofdstukken) en aanbevelingen gedaan voor de vernieuwde regionale mobiliteitsagenda voor de Achterhoek.

Op welke typen voorzieningen heeft krimp met name invloed?

Gebleken is dat vooral lokale voorzieningen gevoelig zijn voor bevolkingskrimp, omdat zij bij een geringe terugval van het aantal klanten al over onvoldoende draagvlak beschikken. Daarnaast trekken regionale voorzieningen meer mensen van buiten de regio, waar krimp soms een minder groot probleem vormt.

Welke van deze krimpgevoelige voorzieningen bevinden zich in en rond de Achterhoek op welke locatie?

Lokale voorzieningen bevinden zich in veel Achterhoekse kernen, waardoor een groot deel van de Achterhoek krijgt te maken met een toenemende afstand naar de dichtstbijzijnde voorziening.

Wat zijn per type voorziening momenteel de belangrijkste vervoermiddelen om deze te bereiken?

Het dominante vervoermiddel verschilt per type voorziening, wat in zijn geheel is uitgewerkt in hoofdstuk 3. Over het algemeen worden lokale voorzieningen momenteel voornamelijk lopend of per fiets bereikt, soms per auto. Regionale voorzieningen worden op het moment voornamelijk per auto, bus of trein bereikt.

Wat zijn per type voorziening in de toekomst de belangrijkste vervoermiddelen om deze te bereiken?

Door krimp neemt vooral de gemiddelde afstand naar basisscholen, middelbare scholen, supermarkten, ziekenhuizen, recreatiegebieden, zwembaden en sportaccommodaties toe. Op ziekenhuizen en zwembaden na worden deze voorzieningen in de toekomst meer met de auto en bus bereikt. Voor ziekenhuizen en zwembaden en de andere, hier niet-genoemde voorzieningen wordt met hetzelfde vervoermiddel alleen een grotere afstand afgelegd of neemt de gemiddelde afstand in zijn geheel niet of nauwelijks toe.

Hoe zijn de (verkeers)netwerken in en rond de Achterhoek momenteel opgebouwd?

De Achterhoek kent een uitgebreid fietsnetwerk, dat onderdeel uitmaakt van het Gelders Fietsnetwerk. Hier zijn veel (kernen met) regionale voorzieningen als een treinstation of middelbare school op aangesloten. De A/N18 verbindt de A12, Doetinchem, Enschede en de A35 met elkaar en vormt de belangrijkste autoverbinding in de Achterhoek. De spoorlijn Arnhem – Doetinchem – Winterswijk vormt de belangrijkste treinverbinding en wordt door veel scholieren en studenten gebruikt. In Arnhem en Zutphen worden goede overstapmogelijkheden geboden op het nationale treinnetwerk. De busverbinding Doetinchem – Enschede, de belangrijkste busverbinding in de Achterhoek, biedt een snelle verbinding tussen deze twee steden.

Wat zijn de te verwachten effecten op de bereikbaarheid van voorzieningen als het regionale mobiliteitsbeleid niet wordt aangepast?

Wanneer het regionale mobiliteitsbeleid niet wordt aangepast op de gevolgen van krimp zijn met name lokale voorzieningen in de toekomst het beste bereikbaar met een vervoermiddel dat op dat moment niet meer het meest gebruikt wordt om die voorziening te bereiken. De routes, verbindingen, aansluitingen, capaciteit, frequenties en/of parkeergelegenheid voldoen dan niet meer aan de vraag. Hierdoor verslechtert de bereikbaarheid van de voorziening – die mogelijk al verslechtert door de toegenomen afstand –, is het moeilijker voor de inwoners om elkaar te ontmoeten en neemt de leefbaarheid af. Deze verslechtering van de leefbaarheid zou uiteindelijk een versterking van de krimp tot gevolg kunnen hebben, waardoor een kettingreactie in gang wordt gezet.

Welke aanpassingen met betrekking tot de bereikbaarheid van voorzieningen kunnen door welke bestuurslagen worden gedaan in het regionale mobiliteitsbeleid?

De genoemde effecten kunnen worden voorkomen door de volgende aanpassingen te doen in het regionale mobiliteitsbeleid:

- Basisscholen kunnen door de gemeenten worden gesloten op basis van draagvlak of op basis van de nog per fiets af te leggen afstand. In het eerste geval zouden de gemeenten moeten voorzien in de dan benodigde aanvullende autoroutes en parkeergelegenheid. In het tweede geval is waarschijnlijk

een financiële bijdrage nodig van de regio en gemeenten om de basisscholen, ondanks het gebrek aan draagvlak, open te houden.

- De provincie en regio kunnen hoogwaardige fietsroutes realiseren om mensen die op de fiets zijn aangewezen (waaronder scholieren) de langere afstanden op een prettige manier af te laten leggen en te voorkomen dat nog meer mensen een ander vervoermiddel gaan gebruiken.
- Provinciale kwaliteitsimpulsen in het spoor tussen Arnhem en Winterswijk (zoals een verdubbeling van de sporen tussen Zevenaar en Didam en eventueel een verdere verdubbeling tussen Didam en Doetinchem) kunnen de betrouwbaarheid en het gebruik van deze treinverbinding verbeteren en daarmee de ontgroening verminderen en hoogopgeleid personeel naar de Achterhoek (terug)brengen.
- Grote vervoersstromen kunnen worden verwerkt met vast busvervoer, uitbesteed door de provincie. Andere gebieden, waar minder vraag naar openbaar vervoer is, kunnen worden ontsloten door middel van vraagafhankelijk vervoer, uitbesteed door de regio. Voertuigen voor het doelgroepenvervoer kunnen, wanneer deze niet gebruikt worden, ingezet worden voor het reguliere vraagafhankelijke vervoer. Op deze manier wordt het leeg rond laten rijden en ongebruikt laten staan van bussen zoveel mogelijk beperkt.
- Rond supermarkten, recreatiegebieden en sportaccommodaties (en wellicht ook basisscholen, afhankelijk van op welke basis basisscholen worden gesloten) kan door provincie en gemeente geïnvesteerd worden in aanvullende autoroutes en parkeergelegenheid, om het toegenomen gebruik van de auto voor het bereiken van deze voorzieningen op te vangen. Vooral rond supermarkten is dit van belang, omdat supermarkten in de toekomst bijna alleen nog maar met de auto worden bereikt, in tegenstelling tot recreatiegebieden en sportaccommodaties.
- Voor een optimale digitale bereikbaarheid kunnen (nog meer) gebieden in de Achterhoek aangesloten worden op glasvezel. Steeds meer diensten worden digitaal aangeboden, en door een snelle en degelijke internetverbinding hoeven inwoners niet meer voor iedere dienst naar een voorziening te reizen.
- Voorzieningen kunnen geconcentreerd worden rond verkeersknooppunten van het betreffende dominante vervoermiddel. Hierdoor blijft het gemak waarmee deze voorziening is te bereiken gelijk (of wordt dit zelfs verbeterd), ook al neemt de afstand ernaartoe misschien toe.
- Niet-overheden als bedrijven en maatschappelijke organisaties kunnen (nog meer) worden betrokken bij projecten, om krachten te bundelen, het draagvlak te vergroten en een integraal beeld te krijgen van de aandachtspunten op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid.

Met deze aanpassingen in het regionale mobiliteitsbeleid kan een goede bereikbaarheid van voorzieningen in en vanuit krimpgevoelige gebieden (tot op zekere hoogte) worden gegarandeerd. In aanvulling hierop kunnen nog de volgende aanbevelingen worden gedaan.

- Probeer het woord “krimp” niet meer te vermijden; de Achterhoek is een anticipeerregio en op korte termijn misschien al een krimpregio. Het is vreemd om verzachtende bewoordingen te gebruiken, terwijl straks wel wordt geprofiteerd van de voordelen die een erkenning als krimpregio oplevert. De Achterhoek is lang niet de enige regio in Nederland die krimpt, en bevolkingskrimp hoeft geen negatieve ontwikkeling te zijn als er adequaat op wordt gereageerd. Krimp ontkennen of het er niet over willen hebben helpt daarbij niet.
- Het realiseren en verzorgen van verbindingen kan het beste plaatsvinden op basis van de bereikbaarheid van voorzieningen, niet enkel op basis van ontbrekende schakels. Een ontbrekende schakel hoeft immers niet te worden ingevuld als er ook geen (substantiële) vraag naar bestaat.
- Grensoverschrijdend openbaar vervoer biedt weinig voordelen wanneer men niet de taal van de buurman spreekt. In dat geval worden voorzieningen in het buitenland weliswaar (beter) bereikbaar, maar blijft het gebruik ervan relatief laag (en de investering daarmee overbodig). Verplichte lessen Duits op de middelbare school zijn een manier om deze taalbarrière weg te nemen. Ook moet onderzocht worden of verschillen in cultuur het gebruik van voorzieningen in het buitenland ook niet temperen, en of er dan nog wel een substantiële vraag naar is.

Literatuurlijst

Voor dit rapport zijn de volgende rapporten en webpagina's/-bestanden geraadpleegd.

Rapporten:

- Achterhoek 2020. (2013). *Atlas van de Achterhoek: Atlas van voorzieningen, werkplaats Vitale Leefomgeving*. Doetinchem: Achterhoek 2020.
- Achterhoek 2020. (2013). *Atlas van de Achterhoek: werkplaats Slim & Snel Verbinden*. Doetinchem: Achterhoek 2020.
- Achterhoek 2020. (2012). *Inventarisatie fietsknelpunten en prioriteringscriteria Regio Achterhoek*. Doetinchem: Achterhoek 2020.
- Atlas voor gemeenten (2012). *Krimpkaart van Helmond*. Utrecht: Atlas voor gemeenten.
- Bieker, C.H.. (2012). *Statennotitie "Lange Termijn aanpak spoorlijn Arnhem-Winterswijk"*. Arnhem: Provincie Gelderland.
- Bijker, R.. (2013). *Migration to less popular rural areas: The characteristics, motivations and search process of migrants*. Onbekende locatie: Bijker, R..
- Boers, J., Fokkema, E., & Rijkswijk, I. van. (2010). *Alleen ga je sneller, samen kom je verder: Regionale woonvisie Achterhoek 2010-2020*. Houten: Atrivé.
- Bouwknecht, H., & Winter, P. de. (2009). *Boer zoekt bus: Openbaar vervoer in landelijke gebieden*. Utrecht: Kennisplatform Verkeer en Vervoer.
- Cissonius Groep. (2013). *Onderzoek organiseren basismobiliteit regio Achterhoek*. Nijmegen: Cissonius Groep.
- Gardenier, J.D., Nanninga, M., Rijn, H. van., & Weijer, A.. (2011). *Leven in de leegte: Leefbaarheid in Noord-Groningen anno 2010*. Groningen: CAB.
- Goeverden, C.D. van., & Boer, E. de. (2008). *Hoe gaan kinderen naar school? Verschillen tussen Nederland en Vlaanderen*. Santpoort: Stichting Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk.
- Gommers, F., & Wortman, S.. (2010). *Openbaar vervoer naar bedrijventerreinen*. Utrecht: KpVV.
- Groot, N. de., & Schonewille, J.. (2012). *Krimp in beeld: De sociale gevolgen van demografische veranderingen*. Utrecht: Movisie.
- Harms, L., Olde Kalter, M.-J., & Jorritsma, P.. (2010). *Krimp en Mobiliteit: Gevolgen van demografische veranderingen voor mobiliteit*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Hoofdbedrijfschap Detailhandel. (2011). *Bevolkingskrimp en winkelgebieden*. Den Haag: Hoofdbedrijfschap Detailhandel.
- Kooij, S. van., Mol, W., & Kuile, R.J. ter. (2011). *OV-agenda 2020: Regio Achterhoek*. Amsterdam: inno-V.
- Leeuwen, M. van. (2013). *Uitbreiding van de spoorverbinding Arnhem-Winterswijk: Vormt de ontwikkeling van een aantrekkelijke regionale spoorverbinding een meerwaarde voor een krimpende regio?* Nuland: Van Leeuwen.
- Leidelmeijer, K., & Marlet, G.. (2011). *Leefbaarheid in krimpgebieden: een verkenning van de relatie tussen bevolkingskrimp en leefbaarheid*. Amsterdam: RIGO.
- Marlet, G., Ponds, R., & Woerkens, C. van. (2012). *Atlas van kansen voor de grensregio Achterhoek-Borken*. Utrecht: Atlas voor gemeenten.
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu. (2012). *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte: Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig*. Den Haag: drukkerij Ando.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat, & Adviesdienst Verkeer en Vervoer. (2004). *Bereikbare zorg of zorgelijke bereikbaarheid? Handleiding ziekenhuizen en mobiliteit*. Rotterdam: Rijkswaterstaat.
- Otterdijk, Y. van. (2011). *Demografische krimp en ziekenhuiszorg*. Den Haag: Raad voor de Volksgezondheid en Zorg.
- ov!dee. (2012). *Onderzoek treinreizigers (standaardlijnonderzoek). Traject Winterswijk-Doetinchem-Arnhem*. Onbekende locatie: ov!dee.
- Steenbekkers, A., & Vermeij, L.. (2013). *De dorpenmonitor: Ontwikkelingen in de leefsituatie van dorpsbewoners*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Vrieling, S.. (2013). *Leerlingenprognose Oost-Gelderland 2012-2020: Tabellenrapportage*. Utrecht: MOOZ Onderzoek.

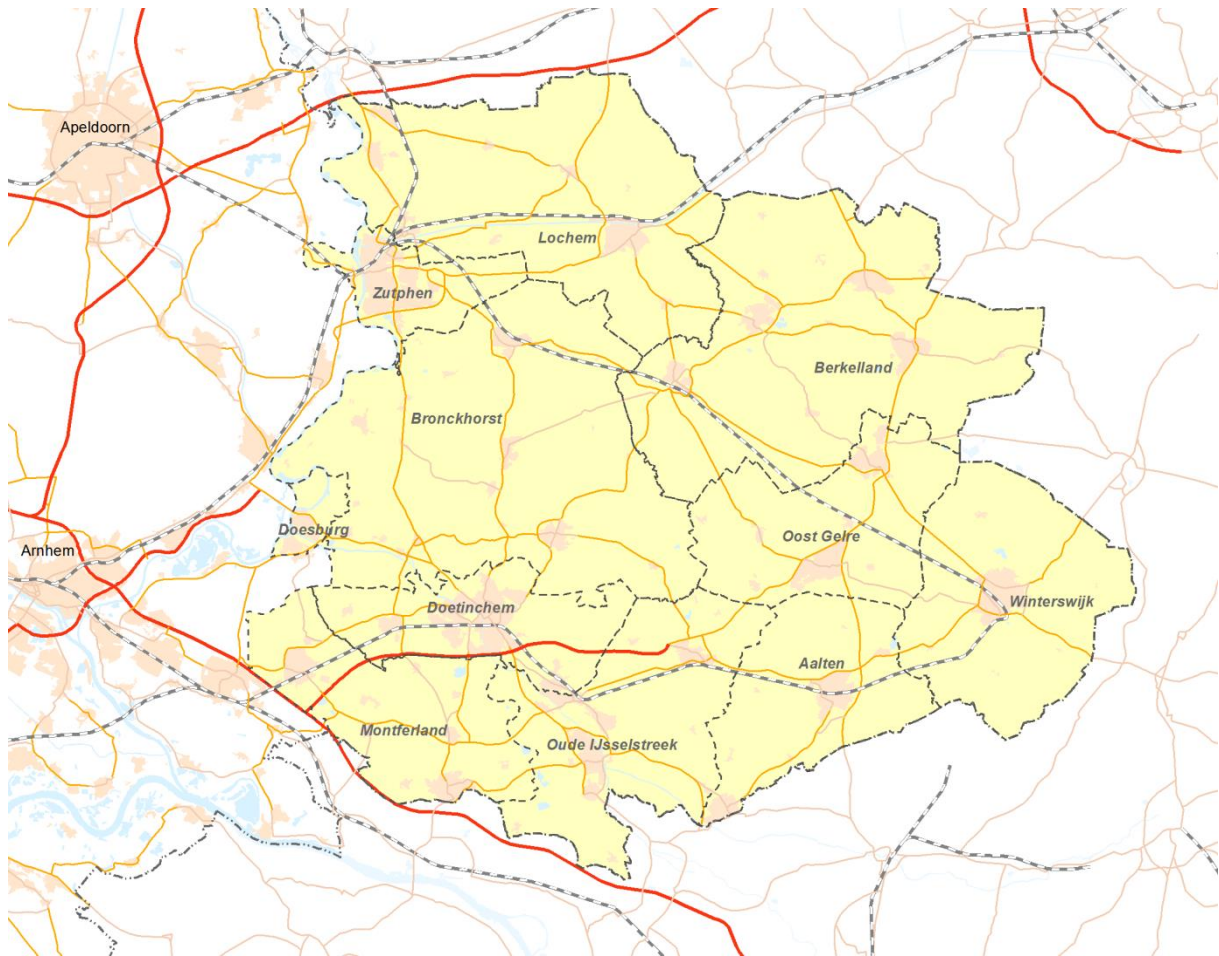
- Planbureau voor de Leefomgeving. (z.j.). *Wat zijn de krimp- en anticiperregio's?* Geraadpleegd op 25 november 2013 via http://www.pbl.nl/dossiers/krimp/veelgestelde_vragen#vraag4
- De Gelderlander. (2013). *Achterhoek krijgt wellicht predikaat 'krimpregio'*. Geraadpleegd op 28 november 2013 via <http://www.gelderlander.nl/regio/achterhoek/achterhoek-krijgt-wellicht-predikaat-krimpregio-1.4116411>
- Nationale Atlas Volksgezondheid. (2013). *Locaties ziekenhuizen september 2013*. Geraadpleegd op 10 december 2013 via http://www.zorgatlas.nl/object_binary/017894_ziekenhuizen_RIVM_2013.xls
- Recreatieschap Achterhoek-Liemers. (z.j.). *Recreatiegebieden*. Geraadpleegd op 13 december 2013 via <http://www.recreatieschap.nl/recreatie-achterhoek-gelderland.aspx>
- Kennisplatform Demografische Transitie. (z.j.). *Handboek voortgezet onderwijs: Kwaliteit van onderwijs > Bereikbaarheid van het onderwijs*. Geraadpleegd op 18 december 2013 via <http://www.leerlingendaling.nl/handboek-voortgezet-onderwijs/kwaliteit-van-onderwijs/bereikbaarheid-van-het-onderwijs>
- Kennisplatform Demografische Transitie. (z.j.). *Handboek primair onderwijs: Financiën > Kleinescholentoeslag*. Geraadpleegd op 18 december 2013 via <http://www.leerlingendaling.nl/handboek-primair-onderwijs/financien/kleinescholentoeslag>
- VO-raad. (2013). *VO-raad waarschuwt voor forse krimp VO*. Geraadpleegd op 6 januari 2014 via <http://www.vo-raad.nl/dossiers/krimp-en-ontgroening/vo-raad-waarschuwt-voor-foerse-krimp-vo>
- Samenwerkende Bibliotheken Achterhoek. (z.j.). *Vestigingen en openingstijden*. Geraadpleegd op 7 januari 2014 via <http://www.bibliothekenachterhoek.nl/>
- Wikipedia. (2014). *Eredivisie 2013/14 - Teams*. Geraadpleegd op 8 januari 2014 via http://nl.wikipedia.org/wiki/Eredivisie_2013/14#Teams
- Wikipedia. (2014). *Eerste divisie 2013/14 - Teams*. Geraadpleegd op 8 januari 2014 via http://nl.wikipedia.org/wiki/Eerste_divisie_2013/14#Teams
- Sport Map World. (z.j.). *Map of Bundesliga teams*. Geraadpleegd op 8 januari 2014 via <http://www.sportmapworld.com/map/soccer/germany/bundesliga/>
- Sport Map World. (z.j.). *Map of 2. Bundesliga teams*. Geraadpleegd op 8 januari 2014 via <http://www.sportmapworld.com/map/soccer/germany/bundesliga-2/>
- KpVV. (2011). *Voor ritten langer dan 5 kilometer naar de middelbare school pakt 64% van de scholieren de fiets*. Geraadpleegd op 9 januari 2014 via <http://kpvvdashboard-7.blogspot.nl/2011/12/5-km-gebruikt-64-van-de-middelbare.html>
- V&D. (z.j.). *Winkelinformatie & Openingstijden*. Geraadpleegd op 10 januari 2014 via <http://www.vd.nl/vestigingen>
- NOS. (2013). *Bijenkorf sluit vijf van twaalf winkels*. Geraadpleegd op 10 januari 2014 via <http://nos.nl/artikel/541379-bijenkorf-sluit-vijf-van-twaalf-winkels.html>
- Galeria Kaufhof. (z.j.). *Filialfinder*. Geraadpleegd op 10 januari 2014 via <http://www.galeria-kaufhof.de/filialen>
- Transitieatlas. (z.j.). *De Transitieatlas*. Geraadpleegd op 28 januari 2014 via <http://www.transitieatlas.nl/>
- Achterhoek 2020. (z.j.). *Transitieatlas brengt effect van beleidskeuzes in kaart*. Geraadpleegd op 28 januari 2014 via <http://www.achterhoek2020.nl/nieuws/transitieatlas-brengt-effect-van-beleidskeuzes-in-kaart/>
- Achterhoek 2020. (z.j.). *Kernenfoto's: kansen en problemen Achterhoekse kernen in beeld*. Geraadpleegd op 10 februari 2014 via <http://www.achterhoek2020.nl/kernenfoto/>
- VKK Gelderland. (2010). *Themabijeenkomst Basisonderwijs in kleine kernen en buurtschappen tot 1000 inwoners*. Geraadpleegd op 19 februari 2014 via <http://www.vkkgelderland.nl/fileskpb/Presentatie%20Themabijeenkomst%20onderwijs%20in%20kleine%20kernen%20met%20aantekeningen%20en%20opmerkingen.ppt>
- Nationale Atlas Volksgezondheid. (2011). *Afstand (in kilometers) tot dichtstbijzijnde apotheek 2011*. Geraadpleegd op 24 februari 2014 via <http://www.zorgatlas.nl/zorg/eerstelijnszorg/farmaceutische-zorg/afstand-in-kilometers-tot-dichtstbijzijnde-apotheek-2011/>
- CBS. (2012). *Nabijheid voorzieningen; afstand tot locatie, buurtcijfers*. Geraadpleegd op 27 februari 2014 via <http://statline.cbs.nl/statweb/>
- De Gelderlander. (2014). *'SRV-wagen' bereidt comeback voor*. Geraadpleegd op 28 februari 2014 via <http://www.gelderlander.nl/algemeen/economie/srv-wagen-bereidt-comeback-voor-1.4214145>

Bijlagen

Op de volgende pagina's bevinden zich de volgende bijlagen:

- bijlage I: begrenzing Achterhoek;
- bijlage II: middelbare scholen;
- bijlage III: bibliotheken;
- bijlage IV: bioscopen en theaters;
- bijlage V: ziekenhuizen;
- bijlage VI: zwembaden;
- bijlage VII: sportaccommodaties en voetbalverenigingen.

Bijlage I | Begrenzing Achterhoek



Figuur B1 | Begrenzing Achterhoek (Provincie Gelderland, 2013).

Bijlage II | Middelbare scholen

Plaats	School	Aantal leerlingen (2012)	Leerweg
Aalten	Schaersvoorde	1546	vmbo, havo, vwo
Borculo	AOC Oost	350	vmbo-, mbo-groen
	Staring College	179	vmbo
Didam	Liemers College	645	vmbo, havo, vwo
	Symbion	215	praktijkonderwijs
Dinxperlo	Schaersvoorde	163	vmbo, havo
Doetinchem	AOC Oost	754	vmbo-groen
	Ludger College	1771	vmbo, havo, vwo
	Metzo College	1190	vmbo
	Prakticon	338	praktijkonderwijs
	Rietveld Lyceum	1383	vmbo, havo, vwo
	S.G. De Isseborgh	n.b.	speciaal voortgezet onderwijs
	Ulenhof College	1302	vmbo, havo, vwo
Eibergen	Het Assink Lyceum	759	vmbo
Groenlo	KSG Marianum	1112	vmbo, havo, vwo
Lichtenvoorde	KSG Marianum	778	vmbo, havo, vwo
Lochem	Staring College	1375	vmbo, havo, vwo
Neede	Het Assink Lyceum	246	vmbo, havo, vwo
	MaxX	219	praktijkonderwijs
Silvolde	Almende College	1542	vmbo, havo, vwo
Ulft	Almende College	760	vmbo, havo
Vorden	Ulenhof College	436	vmbo
Warnsveld	Isendoorn College	1688	vmbo, havo, vwo
Winterswijk	Gerrit Komrij College	1288	vmbo, havo, vwo
	Pronova	169	praktijkonderwijs
	Schaersvoorde	268	vmbo, havo
Zevenaar	Liemers College	n.b.	vmbo, havo, vwo
Zutphen	Baudartius College	1673	vmbo, havo, vwo
	Het Stedelijk	1147	vmbo, havo, vwo
	Praktijkonderwijs Zutphen	255	praktijkonderwijs
	Vrijeschool Zutphen	1014	vmbo, havo, vwo

Figuur B2 | Locaties middelbare scholen in en rond de Achterhoek (Achterhoek 2020 en eigen inventarisatie, 2013).

Net over de Duitse grens bevindt zich ook een aantal middelbare scholen. Het gaat hierbij om Hauptschulen (vmbo), Realschulen (vmbo-tl) en Gymnasien (havo / vwo).

Plaats	School	Leerlingen	Leerweg	Tweetalig (NL)
Bocholt	Euregio-Gymnasium	n.b.	Gymnasium	Nee
	Mariengymnasium	n.b.	Gymnasium	Nee
	St.-Georg-Gymnasium	780	Gymnasium	Nee
	St. Josef-Gymnasium	n.b.	Gymnasium	Nee
Borken	Gymnasium Remigianum	n.b.	Gymnasium	Nee
	Nünning-Realschule	n.b.	Realschule	Nee
Burlo	Gymnasium Mariengarden	n.b.	Gymnasium	Nee
Emmerich	Städtische Hanse-Realschule	n.b.	Realschule	Nee
	Städtisches Willibrord-Gymnasium	n.b.	Gymnasium	Nee
Kleve	Freiherr-vom-Stein-Gymnasium	800	Gymnasium	Nee
	Karl Kisters Realschule	630	Realschule	Nee
	Konrad-Adenauer-Gymnasium	n.b.	Gymnasium	Nee
	Ganztagsrealschule Hoffmannallee	486	Realschule	Ja
Vreden	Gymnasium Georgianum	n.b.	Gymnasium	Nee
	Hoimar-von-Ditfurth-Realschule	n.b.	Realschule	Nee

Figuur B3 | Locaties middelbare scholen over de Duitse grens (eigen inventarisatie, 2013).

Hierbij moet wel worden opgemerkt dat bijna alle middelbare scholen net over de Duitse grens geen tweetalig (Duits- en Nederlandstalig) onderwijs aanbieden.

Bijlage III | Bibliotheken

Plaats	Bibliotheek	Naam
Aalten	Achterhoekse Poort	Bibliotheek
Almen	Graafschap	Bibliobus
Azewijn	Montferland	Bibliobus
Barchem (Beukenlaan)	Graafschap	Bibliobus
Barchem (Kerklaan)	Graafschap	Bibliobus
Beek (Didamseweg)	Montferland	Bibliobus
Beek (Schoolstraat)	Montferland	Bibliobus
Beek (St. Jansgildestraat)	Montferland	Bibliobus
Borculo	Oost-Achterhoek	Bibliotheek
Braamt	Montferland	Bibliobus
Didam (De Pontilaan)	Montferland	Bibliobus
Didam (Schoolstraat)	Montferland	Bibliotheek
Didam (Wehlseweg)	Montferland	Bibliobus
Dinxperlo	Achterhoekse Poort	Bibliotheek
Doesburg	West-Achterhoek	Bibliotheek
Doetinchem	West-Achterhoek	Bibliotheek
Eefde	Graafschap	Bibliotheek
Eibergen	Oost-Achterhoek	Bibliotheek
Epse	Graafschap	Bibliobus
Etten (Dorpsstraat)	Achterhoekse Poort	Bibliobus
Etten (St. Lidwinastraat)	Achterhoekse Poort	Bibliobus
Gendringen	Achterhoekse Poort	Bibliotheek
Gorssel	Graafschap	Bibliotheek
Groenlo	Oost-Achterhoek	Bibliotheek
Harfsen	Graafschap	Bibliobus
Heelweg	Achterhoekse Poort	Bibliobus
's-Heerenberg	Montferland	Bibliotheek
Hengelo (GLD)	West-Achterhoek	Bibliotheek
Kilder	Montferland	Bibliobus
Lichtenvoorde	Oost-Achterhoek	Bibliotheek
Lochem	Graafschap	Bibliotheek
Megchelen	Achterhoekse Poort	Bibliobus
Neede	Oost-Achterhoek	Bibliotheek
Netterden	Achterhoekse Poort	Bibliobus
Ruurlo	Oost-Achterhoek	Bibliotheek
Silvolde	Achterhoekse Poort	Bibliobus
Sinderen	Achterhoekse Poort	Bibliobus
Steenderen	West-Achterhoek	Servicepunt
Stokkum	Montferland	Bibliobus
Terborg	Achterhoekse Poort	Bibliotheek
Uift	Achterhoekse Poort	Bibliotheek
Varsselder	Achterhoekse Poort	Bibliobus
Varsseveld	Achterhoekse Poort	Bibliotheek
Vorden	West-Achterhoek	Bibliotheek
Warnsveld	Graafschap	Bibliotheek
Wehl	West-Achterhoek	Bibliotheek
Westendorp (Steuterweg)	Achterhoekse Poort	Bibliobus
Westendorp (Stompdijk)	Achterhoekse Poort	Bibliobus

Winterswijk	Oost-Achterhoek	Bibliotheek
Zeddam (Gerrit Varwijckplein)	Montferland	Bibliobus
Zeddam (Padevoortseallee)	Montferland	Bibliobus
Zelhelm	West-Achterhoek	Bibliotheek
Zutphen	Graafschap	Bibliotheek

Figuur B4 | Locaties bibliotheken in en rond de Achterhoek (Samenwerkende Bibliotheken Achterhoek, 2014).

Bijlage IV | Bioscopen en theaters

Plaats	Naam	Voorziening
Aalten	Streektheater De Pol	Theater
Borculo	't Galgenveld	Theater
Dieren	Theothorne	Combinatie
Dinxperlo	Klein Theater Dinxperlo	Theater
Doesburg	Filmhuis Doesburg	Bioscoop
Doetinchem	Gruitpoort	Combinatie
	JT Doetinchem	Bioscoop
	Klein Theater Doetinchem	Theater
	Schouwburg Amphion	Theater
Eibergen	Openluchttheater Eibergen	Theater
	Theater 't Spieker	Theater
Gendringen	Openluchttheater Engbergen	Theater
Haaksbergen	Theater De Kappen	Combinatie
's-Heerenberg	Het Barghse Huus	Combinatie
Lichtenvoorde	Het Doek	Combinatie
Lochem	Schouwburg Lochem	Theater
Neede	Podium Neede	Theater
Uft	DRU Cultuurfabriek	Theater
Winterswijk	De Storm	Theater
	Filmhuis Winterswijk	Bioscoop
	Openluchttheater Huininkmaat	Theater
	Servicetheater Skopein	Bioscoop
	Steengroeve Theater	Theater
Zelhem	Theater De Brink	Theater
Zevenaar	Filmhuis Zevenaar	Bioscoop
Zutphen	Cinemajestic	Bioscoop
	Luxor Filmtheater	Bioscoop
	Theater / Congrescentrum Hanzehof	Theater

Figuur B5 | Locaties bioscopen en theaters in en rond de Achterhoek (Achterhoek 2020, 2013; eigen inventarisatie, 2014).

Bijlage V | Ziekenhuizen

Plaats	Naam	Type ziekenhuis
Apeldoorn	Gelre Ziekenhuizen Apeldoorn	Algemeen
Almelo	Ziekenhuisgroep Twente Twenteborg Ziekenhuis	Algemeen
Arnhem	Rijnstate Ziekenhuis Rijnstate	Algemeen
	Rijnstate Polikliniek Zuid	Buitenpolikliniek
Bocholt (DE)	St. Agnes-Hospital Bocholt-Rhede	n.b.
Borken (DE)	St. Marien-Hospital Borken	n.b.
Deventer	Stichting Deventer Ziekenhuisgroep Rielerenk	Algemeen
Dieren	Gelre Ziekenhuizen Polikliniek Dieren	Buitenpolikliniek
Doetinchem	Slingeland Ziekenhuis	Algemeen
	Slingeland Ziekenhuis	Buitenpolikliniek
Eibergen	Streekziekenhuis Koningin Beatrix Buitenpoli Eibergen	Buitenpolikliniek
Emmerich (DE)	St. Willibrord-Spital Emmerich-Rees	n.b.
Enschede	Medisch Spectrum Twente Ariënsplein	Algemeen
	Medisch Spectrum Twente Haaksbergerstraat	Algemeen
Goor	Ziekenhuisgroep Twente Buitenpolikliniek Goor	Buitenpolikliniek
Groenlo	Streekziekenhuis Koningin Beatrix Buitenpoli Groenlo	Buitenpolikliniek
Haaksbergen	Medisch Spectrum Twente Buitenpolikliniek Haaksbergen	Buitenpolikliniek
Hengelo	Ziekenhuigroep Twente Midden-Twente	Algemeen
Kleve (DE)	St. Antonius-Hospital Kleve	n.b.
Lichtenvoorde	Streekziekenhuis Koningin Beatrix Buitenpoli Lichtenvoorde	Buitenpolikliniek
Lochem	Gelre Ziekenhuizen Polikliniek Lochem	Buitenpolikliniek
Losser	Medisch Spectrum Twente Buitenpolikliniek Losser	Buitenpolikliniek
Nijmegen	Canisius-Wilhelmina Ziekenhuis	Algemeen
	Universitair Medisch Centrum St. Radboud	Academisch
Rijssen	Stichting Deventer Ziekenhuisgroep Polikliniek Rijssen	Buitenpolikliniek
Velp	Rijnstate Ziekenhuis Velp	Algemeen
Vreden (DE)	St. Marien-Krankenhaus Ahaus-Vreden	n.b.
Winterswijk	Streekziekenhuis Koningin Beatrix	Algemeen
Zevenaar	Rijnstate Ziekenhuis Zevenaar	Algemeen
Zutphen	Gelre Ziekenhuizen Zutphen	Algemeen

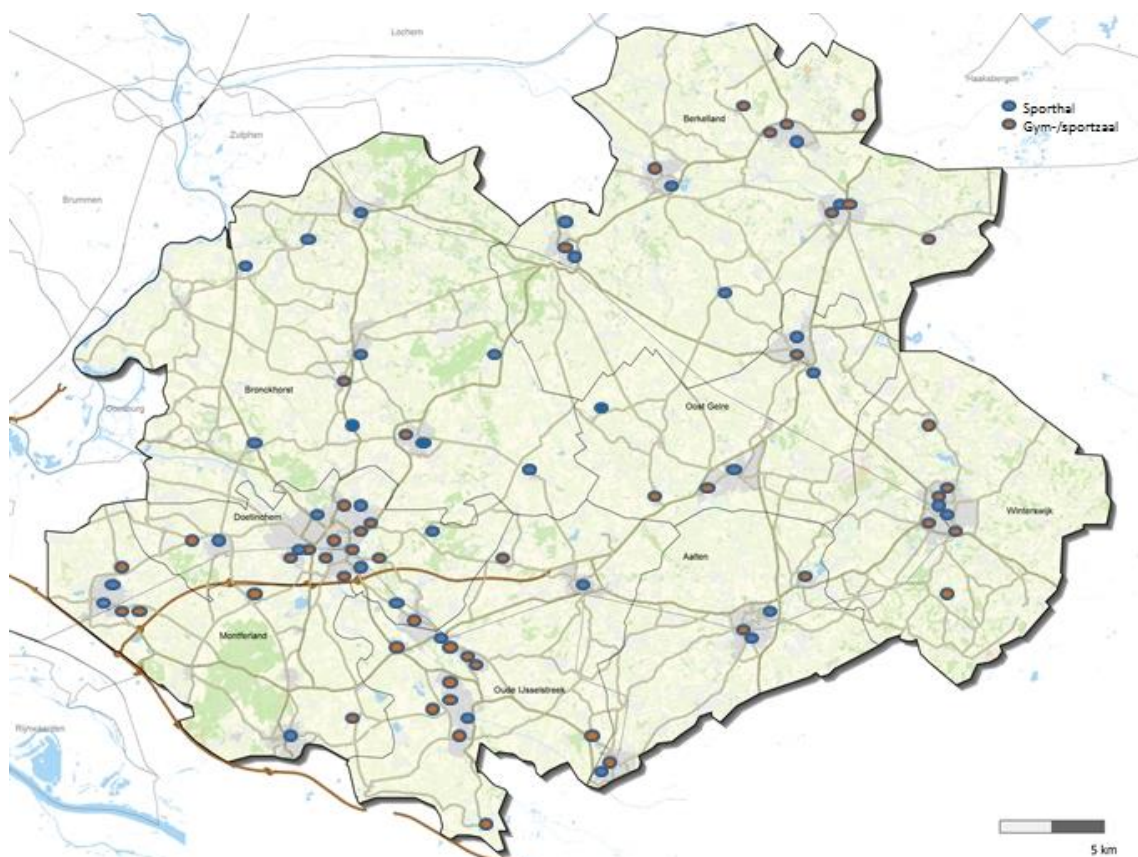
Figuur B6 | Locaties ziekenhuizen in en rond de Achterhoek (Nationale Atlas Volksgezondheid, 2013).

Bijlage VI | Zwembaden

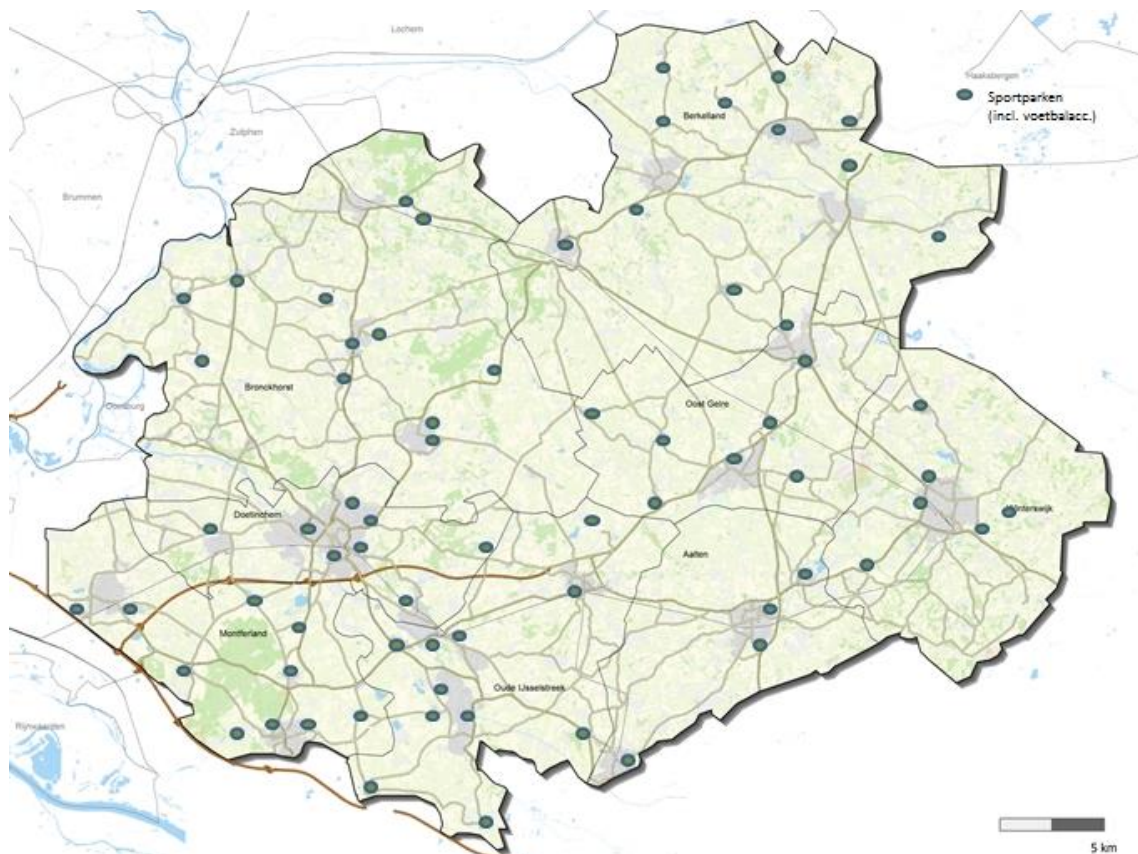
Plaats	Zwembad	Type / bijzonderheden
Aalten	't Walfort	Binnenzwembad
Almen	De Berkel	Openluchtzwembad
Bocholt (DE)	Bahia	Binnenzwembad met buitenbad
Borculo	't Timpke	Binnenzwembad
Didam	De Hoevert	Binnenzwembad
Dinxperlo	Het Blauwe Meer	Openluchtzwembad
Doesburg	Den Helder	Binnenzwembad
Doetinchem	Rozengarde	Binnenzwembad
Eibergen	't Vinkennest	Openluchtzwembad
Emmerich (DE)	Embricana	Binnenzwembad met buitenbad
Gorssel	De Boskoele	Openluchtzwembad
's-Heerenberg	Laco Montferland	Binnenzwembad
Hengelo (GLD)	Het Elderink	Openluchtzwembad
Hoog-Keppel	Hessenbad	Openluchtzwembad
Hummelo	Zonnewater	Zorg- en openluchtzwembad
Laren (GLD)	Leussinkbad	Openluchtzwembad
Lichtenvoorde	't Meekenesch	Binnenzwembad
Lochem	De Beemd	Binnenzwembad
Neede	't Spilbroek	Binnenzwembad
Rekken	Rekken	Openluchtzwembad (natuurbad)
Ruurlo	De Meene	Openluchtzwembad
Silvolde	De Paasberg	Openluchtzwembad
Steenderen	Burgemeester Kruijffbad	Openluchtzwembad
Uift	De Blenk	Binnenzwembad
Varsseveld	Van Pallandtbad	Binnenzwembad
Vorden	In De Dennen	Openluchtzwembad
Wehl	De Byvoorde	Openluchtzwembad
Winterswijk	Jaspers	Binnenzwembad
Winterswijk Miste	De Twee Bruggen	Binnenzwembad met buitenbad (op vakantiepark)
Zelhem	De Brink	Binnenzwembad
Zutphen	Graaf Ottobad	Binnenzwembad

Figuur B7 | Locaties zwembaden in en rond de Achterhoek (Achterhoek 2020, 2013; eigen inventarisatie, 2014).

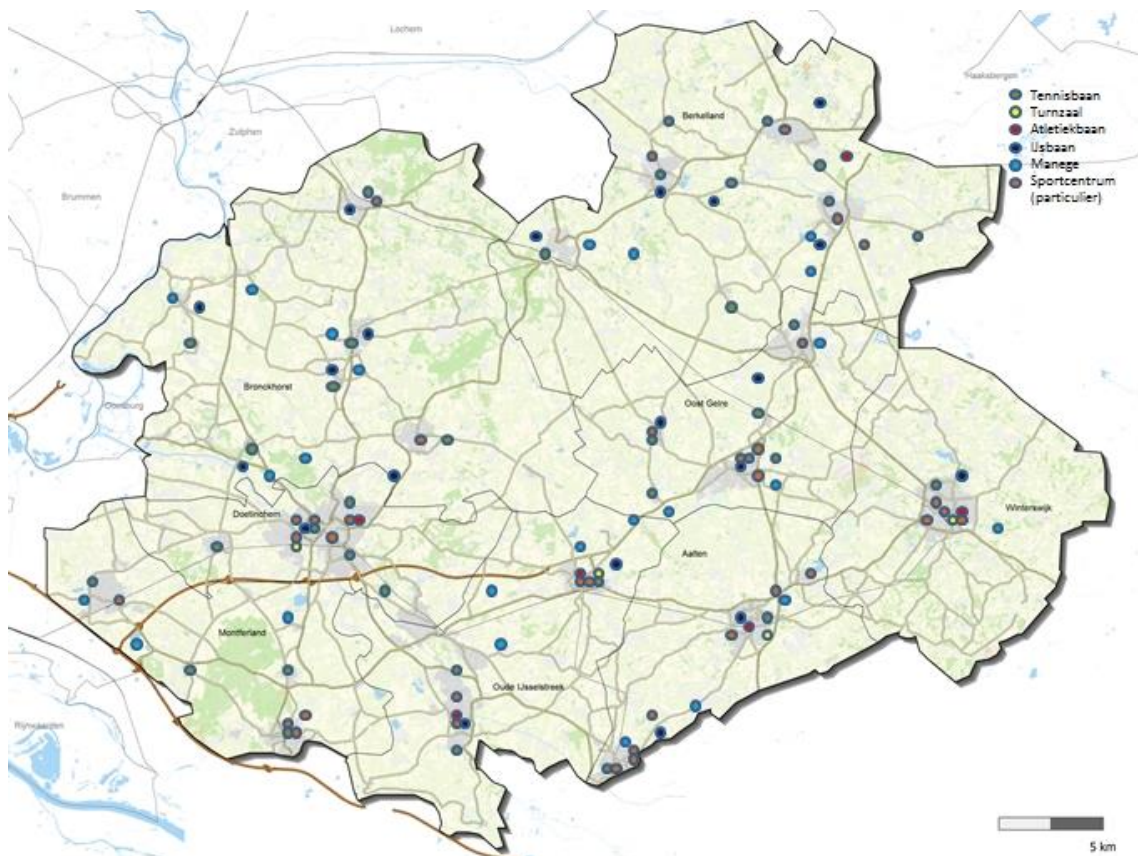
Bijlage VII | Sportaccommodaties en voetbalverenigingen



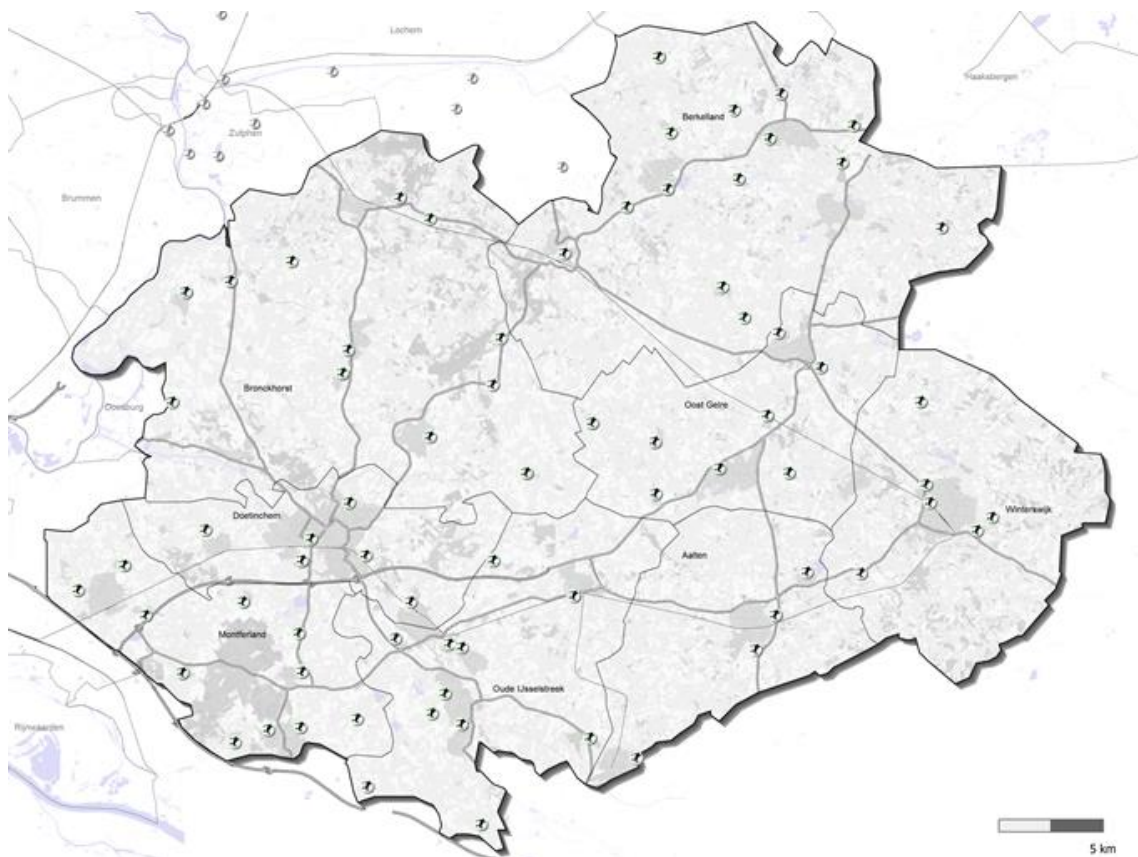
Figuur B8 | Spreiding van indoor-sportaccommodaties in de Achterhoek (Achterhoek 2002, 2013).



Figuur B9 | Spreiding van outdoor-sportaccommodaties in de Achterhoek (Achterhoek 2020, 2013).



Figuur B10 | Spreiding van overige sportaccommodaties in de Achterhoek (Achterhoek 2020, 2013).



Figuur B11 | Spreiding van voetbalverenigingen in en rond de Achterhoek (Achterhoek 2020, 2013).