

Vergaderjaar 2006–2007

23 645

Openbaar vervoer

30 421

Evaluatie Wet Personenvervoer 2000

Nr. 145

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 oktober 2006

Deze brief doe ik u toekomen naar aanleiding van het verzoek in de motie Van der Ham c.s. (2005–2006, 30 421, nr. 4, d.d. 27 april 2006) om aanvullend onderzoek te doen naar de ontwikkeling van het openbaar vervoer (OV) in plattelandsgemeenten, met specifieke aandacht voor vestiging van gezinnen en de positie van ouderen. Bijgaand rapport bevat de uitkomsten van het aanvullend onderzoek.¹

Ik hecht groot belang aan de aantrekkelijkheid van het platteland voor de vestiging van gezinnen en aan de mogelijkheden voor ouderen om mobiel te zijn en te blijven.

In het onderzoek is nadrukkelijk aandacht besteed aan de mening van deze groepen bewoners van het platteland. Hiermee wordt helder hoe zij hun mobiliteit, en met name het OV daarin, zelf ervaren.

Tot 2004: verschuiving van bus naar regiotaxi

Op het platteland heeft een verschuiving plaatsgevonden van busvervoer met een vaste dienstregeling naar regiotaxi (voorheen CVV genoemd): kleinschalig vervoer dat alleen na reservering rijdt, veelal van deur naar deur.

Het rapport concludeert dat deze verschuiving:

- «Niet heeft geleid tot het minder mobiel worden van ouderen (de mobiliteit van deze groep is namelijk toegenomen)
- Ook niet heeft geleid tot een afnemende aantrekkelijkheid voor gezinnen om zich op het platteland te vestigen
- Daarmee ook geen invloed heeft op de vitaliteit van het platteland.»

De vitaliteit van het platteland en de mobiliteit van mensen zijn maar in beperkte mate afhankelijk van het OV. Het onderzoek toont aan dat het OV nauwelijks een rol speelt bij (wensen tot) verhuizing van platteland naar stedelijk gebied of andersom.

Op het platteland nemen de auto en de (brom)fiets het overgrote deel van de ritten voor hun rekening: 52 respectievelijk 26 procent. Van alle huis-

¹ Zie bijlage 1 voor enkele inhoudelijke opmerkingen n.a.v. het rapport*; zie bijlage 2* voor het rapport «Openbaar Vervoer op het Platteland» (oktober 2006).

* Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

houdens op het platteland beschikt 87 procent over een auto. Uit het onderzoek blijkt dat het gewijzigde OV-aanbod voor de mobiliteit van de meeste bewoners geen grote gevolgen heeft. Voor mensen die zich – vanwege leeftijd en/of afstand – niet kunnen verplaatsen met auto of (brom)fiets, moet een vorm van OV beschikbaar zijn. Het rapport bevestigt de constatering van het SCP¹ dat echte «vervoersarmoede» op het platteland beperkt is tot een kleine groep alleenstaanden, voornamelijk oudere vrouwen zonder rijbewijs. Zij zijn voor hun verplaatsingen aangewezen op familie en vrienden of de regiotaxi. Hoewel deze groep weliswaar steeds kleiner² wordt, vind ik dat de mobiliteit van deze groep blijvende aandacht nodig heeft bij de regionale vormgeving van het OV.

Naar aanleiding van het rapport breng ik de volgende punten onder de aandacht van provincies en WGR-plusgebieden:

- de drempel om de regiotaxi te reserveren moet zo klein mogelijk zijn;
- het bestaan van de regiotaxi moet beter bekend worden.

Met inachtneming van bovengenoemde aandachtspunten concludeer ik dat de verschuiving van bus naar regiotaxi geen gevolgen heeft gehad voor de vitaliteit van het platteland en voor de mobiliteit van de bewoners.

Vanaf 2004: verschuiving terug van regiotaxi naar bus

In het rapport over de ontwikkeling van het OV dat ik u op 25 november 2005 heb doen toekomen, werd al opgemerkt dat vanaf 2004 de groei van de regiotaxi wordt afgeremd en dat er hier en daar een verschuiving terug plaatsvindt van regiotaxi naar busvervoer. Inmiddels blijkt ook dat de meest recente aanbestedingen méér aanbod van busvervoer opleveren.³ Deze recente verschuiving lijkt ingegeven door de hoge kosten per reiziger van de regiotaxi en door het hoge gebruik daarvan door mensen die voorheen gebruik maakten van Wvg-vervoersvoorzieningen.⁴ Deze recente verschuiving past in het beleid om de toegankelijkheid van het reguliere OV te verbeteren, zodat minder mensen gebruik hoeven te maken van regiotaxi en diverse vormen van doelgroepenvervoer. Er is nog onvoldoende bekend over de achtergrond, omvang en effecten van deze recente ontwikkeling, om nu al conclusies te kunnen trekken. Voor de gebruikers van de regiotaxi die vroeger gebruik konden maken van een bus en die voor hun mobiliteit zijn aangewezen op een vorm van OV, moet er na deze verschuiving terug weer een bus beschikbaar zijn (of een ander alternatief zoals belbus, buurtbus of lijntaxi).

Ik zal in overleg met decentrale overheden nagaan of de verschuiving terug van regiotaxi naar bus zich voortzet en wat de consequenties zijn.

Recente ontwikkeling stads- en streekvervoer

De *Nationale Mobiliteitsmonitor 2006* (u toegezonden in mei 2006) laat voor zowel de NS als het stads- en streekvervoer een dalend gebruik zien tot 2003. De NS kent vanaf 2004 een sterk stijgend gebruik. Voor het stads- en streekvervoer liet de monitor een lichte stijging zien in 2004; voor 2005 was de ontwikkeling nog niet bekend. Inmiddels heb ik geconstateerd dat het gebruik van het stads- en streekvervoer in 2005 is gedaald. Ik zal eerst aan vertegenwoordigers van provincies en WGR-plusgebieden vragen of zij dit beeld herkennen, en zo ja, of zij zicht hebben op mogelijke oorzaken. Verder zal ik de ontwikkeling van het totale stads- en streekvervoer in

¹ Sociaal Cultureel Planbureau, *Thuis op het platteland. De leefsituatie van stad en platteland vergeleken*. Den Haag, januari 2006.

² Van de vrouwen van 75 jaar of ouder heeft 24 procent een rijbewijs; bij de mannen van deze leeftijdsgroep is dat 69 procent. In de leeftijdsgroep van 65 tot 75 jaar liggen de cijfers minder ver uit elkaar: 54 respectievelijk 88 procent (bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland 2005).

³ In concessies waar het busvervoer na november 2003 en voor december 2005 is gaan rijden na aanbesteding, is het aanbod in ritkilometers 12 procent toegenomen (dienstregeling 2005 t.o.v. dienstregeling 2003); zie antwoord 019 in mijn brief van 17 oktober 2006 met kenmerk DAB/2006/5316.

⁴ Ruim de helft van de gebruikers van de regiotaxi maakte voorheen gebruik van Wvg-vervoersystemen (schatting NEA).

relatie tot de ontwikkeling bij de NS nader laten analyseren en in voorjaar 2007 bespreken met vertegenwoordigers van provincies en WGR-plus-gebieden, mede in het kader van het vervolgoverleg over de netwerk-analyses.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs