

## **Enkele inhoudelijke onderwerpen naar aanleiding van het rapport<sup>1</sup>**

# **Openbaar Vervoer op het Platteland**

**(oktober 2006)**

Deze bijlage gaat specifiek in op de volgende onderwerpen:

1. het uitgangspunt voor het aanvullend onderzoek;
2. ontwikkelingen in aanbod;
3. ontwikkelingen in gebruik;
4. aandachtspunten regiotaxi;
5. de manier waarop bereikbaarheid kan en moet worden gewaarborgd voor mensen die niet zelf in hun mobiliteit kunnen voorzien;
6. toegankelijkheid en doelgroepenvervoer;
7. de rol van OV bij verhuizingen.

### *1. Vitaal platteland als uitgangspunt voor aanvullend onderzoek*

De motie Van der Ham c.s. (2005-2006 30 421, nr. 4 d.d. 27 april 2006) heeft als eerste overweging dat de ontsluiting van het platteland een van de uitgangspunten was van de Nota Vitaal Platteland. Een vitale economie en een vitale gemeenschap hebben elkaar nodig. De dynamiek op het platteland kan de sociale en culturele infrastructuur onder druk zetten, bijvoorbeeld door afkalvende voorzieningen. Onder 'vitaal platteland' worden de niet-stedelijke gebieden en weinig stedelijke gebieden verstaan waar het, in de ogen van de bewoners, goed werken, wonen en leven is; waar sprake is van een gezonde economische en solide basis, met een voorzieningenniveau dat is toegesneden op hun behoeften.

Op twee belangrijke is aanvullend onderzoek verricht:

- Ten eerste is de ontwikkeling van het OV-aanbod in kaart gebracht volgens een algemeen gangbaar onderscheid tussen platteland en stedelijk gebied. Evenals in de Agenda voor een Vitaal Platteland wordt onder 'platteland' verstaan de categorieën 'niet-stedelijk' en 'weinig stedelijk' die het CBS hanteert. Dit zijn de gebieden met minder dan 1.000 adressen per vierkante kilometer.
- Ten tweede is onderzoek gedaan naar de mening van de bewoners. Groeps-gesprekken met ouderen en enquêtes onder mensen die zijn verhuisd of een verhuizing hebben overwogen, vormen een belangrijke aanvulling op diverse bestaande rapporten en statistieken. Dit voorkomt dat (Rand)stedelijke vooronderstellingen en vanzelfsprekendheden automatisch van toepassing worden geacht op de ervaring van de huidige bewoners van het platteland.

---

<sup>1</sup> Zie bijlage 2 voor het rapport van MuConsult. De kosten voor het onafhankelijk uitgevoerde onderzoek (diverse vormen van desk research, groepsgesprekken en een uitgebreid enquête onderzoek) bedroegen € 44.744 excl. BTW.

## 2. *Ontwikkelingen in aanbod*

Op het platteland maken ouderen nauwelijks gebruik van de bus. Hetzelfde geldt voor gezinnen, behalve voor de schoolgaande kinderen. De bus wordt op het platteland het meest gebruikt door scholieren en studenten (48 procent) en door forenzen (21 procent). Voor deze groepen ligt het zwaartepunt nog steeds in de ochtend- en middagspits. Het aanbod van busvervoer is juist op deze tijdstippen van de dag het minst verminderd en soms uitgebreid.

Op het platteland is het aanbod van busvervoer tussen 1994 en 2005 met gemiddeld 12 procent afgenomen.

- In de categorie 'niet-stedelijk' (minder dan 500 adressen per vierkante kilometer) is de afname gemiddeld 22 procent.<sup>2</sup> Het rapport licht op pag. 9 toe: "De daling in deze gebieden vond met name plaats in de periode 1994-2000. Juist in deze gebieden worden vanaf 2000 vraagafhankelijke vervoerssystemen aangeboden deels als vervanging voor het verminderde aanbod van vervoer met een vaste dienstregeling."
- In de categorie 'weinig stedelijk' (500 – 1.000 adressen per vierkante kilometer) is de afname tussen 1994 en 2005 gemiddeld 1 procent. Aanvankelijk is het aanbod gestegen (9 procent tot 2000); daarna is het aanbod gedaald tot ongeveer het niveau van 1994.

De vraag in hoeverre de daling van het aanbod van busvervoer wordt gecompenseerd door de opkomst van vraagafhankelijke systemen, laat zich lastig kwantitatief beantwoorden omdat het aanbod van vraagafhankelijke systemen in principe onbeperkt is: mensen kunnen zich op elk gewenst tijdstip laten vervoeren, niet alleen van halte naar halte, maar veelal van deur naar deur. In het rapport dat op 25 november 2005 aan de Tweede Kamer is aangeboden, wordt op basis van een schatting door de onderzoeker geconcludeerd dat in de periode 2000-2004 buiten de drie grote steden de daling van het aanbod in vaste ritten wordt gecompenseerd door een grotere stijging in de regiotaxi.

## 3. *Ontwikkelingen in gebruik*

In de afgelopen jaren is op het platteland minder overheidsgeld besteed aan busvervoer met een vaste dienstregeling. Enerzijds door de toedeling van rijksmiddelen over de verschillende provincies en WGR-plusgebieden. Anderzijds doordat deze decentrale overheden hun efficiencywinsten uit de aanbestedingen

---

<sup>2</sup> De CBS-categorie 'niet-stedelijk' bevat bijvoorbeeld:

- de Waddeneilanden, met uitzondering van Den Burg (weinig stedelijk);
- Zeeuwsch-Vlaanderen, met uitzondering van Breskens, Oostburg en Hulst e.o. (allen weinig stedelijk) en Terneuzen (matig stedelijk);
- Fryslân, met uitzondering van plaatsen als Lemmer, Harlingen, Franeker en Dokkum (weinig stedelijk), Joure, Sneek, Drachten en Heerenveen (matig stedelijk) en Leeuwarden (sterk stedelijk).

Overigens is hiermee niet gezegd dat genoemde afname specifiek op deze gebieden van toepassing is: genoemde afname is immers een gemiddelde.

deels hebben aangewend om de sociale functie van het OV in hun meer verstedelijkte gebieden te versterken. Verder zijn de efficiencywinsten gebruikt om op plaatsen en tijdstippen met weinig vraag de introductie van vraagafhankelijke vervoerssystemen, zoals de regiotaxi, te financieren.

In de provincies Drenthe, Fryslân, Groningen, Overijssel en Zeeland (inclusief de daarin gelegen steden)<sup>3</sup> zijn de ontwikkelingen in de periode 2000-2005 als volgt:

- het aanbod van busvervoer met een vaste dienstregeling (gemeten in ritkilometers) is gedaald met gemiddeld 4,5 procent; het aanbod van de regiotaxi heeft deze daling gecompenseerd;
- het gebruik van de bus (gemeten in reizigerskilometers) is gedaald, terwijl het gebruik van de regiotaxi is gestegen; per saldo is het totale OV-gebruik met gemiddeld 3,3 procent gedaald.<sup>4</sup>

De regiotaxi heeft voor een deel de reizigers van het vroegere busvervoer overgenomen.

#### *4. Aandachtspunten regiotaxi*

Het concept van vraagafhankelijke vervoerssystemen biedt een uitbreiding van reismogelijkheden: deze systemen zijn meestal alle dagen van 7.00 tot 24.00 uur beschikbaar en komen veelal aan huis. Het rapport noemt enkele aandachtspunten:

- reizigers ervaren het als een drempel dat van tevoren moet worden gebeld;
- veel mensen zijn niet op de hoogte van het bestaan van vraagafhankelijke vervoerssystemen in hun gebied;
- ouderen die zijn aangewezen op vraagafhankelijke systemen, zijn bang dat deze systemen in de toekomst verdwijnen.

De eerste twee punten breng ik onder de aandacht van decentrale overheden.

Ten aanzien van het derde punt meldt het onderzoek op basis van groepsgesprekken met ouderen "dat voor de deelnemers aan de sessies het (mogelijk) wegvallen van de auto en voor een aantal het wegvallen van het vraagafhankelijke vervoerssysteem een grotere invloed heeft dan het wegvallen van het regulier OV in landelijk gebied. Dit kan worden verklaard doordat degenen die niet meer in staat zijn zelf auto te rijden, vaak ook niet meer in staat zijn om van het OV gebruik te maken." Het wegvallen van busvervoer heeft op deze groep geen invloed gehad. De beschikbaarheid van een vorm van doelgroepenvervoer – al dan niet regiotaxi – is voor deze groep van belang.

#### *5. Waarborging bereikbaarheid*

In de Nota Mobiliteit is vastgelegd dat provincies en WGR-plusgebieden maatwerk leveren in situaties met een geringe en gespreide vervoersvraag, om te voorzien in maatschappelijke participatie en bereikbaarheid van maatschappelijke voorzieningen.

<sup>3</sup> De gegevens over het gebruik zijn niet beschikbaar voor het platteland volgens de CBS-indeling. Daarom zijn – evenals in bijgaand rapport – de vijf provincies genomen met het minste OV in stedelijk gebied (bron: NEA/WROOV).

<sup>4</sup> Bij de vraagafhankelijke systemen is alleen de stijging door vroegere OV-gebruikers meegenomen; de stijging door mensen die voorheen gebruik maakten van Wvg-vervoersystemen (volgens schatting NEA ruim de helft) is buiten beschouwing gelaten.

Op 21 augustus 2007 (anderhalf jaar nadat PKB deel IV in werking is getreden) moeten zij in hun provinciale en regionale verkeers- en vervoersplannen (PVVP's en RVVP's) concreet hebben aangegeven op welke wijze mensen die niet zelf in hun mobiliteit kunnen voorzien, een vervoersvorm wordt geboden die de bereikbaarheid waarborgt van voorzieningen die alleen in centrumgemeenten voorhanden zijn. Het rapport wordt aangeboden aan de provincies en WGR-plusgebieden ten behoeve van de implementatie van de Nota Mobiliteit in hun PVVP's en RVVP's, en ten behoeve van een concrete invulling van hun programma's van eisen bij de concessieverlening. In het voorgaande duiden de termen 'maatwerk' en 'een vervoersvorm' aan dat provincies en WGR-plusgebieden vrij zijn in de soort vervoersvoorziening: dat kan een bus zijn, of een vorm van vraagafhankelijk vervoer.

#### *6. Toegankelijkheid en doelgroepenvervoer*

Het rijk heeft al diverse budgetten beschikbaar gesteld die mede ten goede komen aan de mobiliteit van ouderen:

- a. Voor verbetering van de toegankelijkheid van bushaltes heb ik 87 miljoen euro extra beschikbaar gesteld in aanvulling op een investering van naar verwachting 137 miljoen euro door decentrale overheden.
- b. Voor het Implementatieplan Toegankelijk Spoor tot en met 2030 (kosten 450 miljoen euro) heb ik budget beschikbaar gesteld.
- c. Aan Wvg-vervoersvoorzieningen wordt door gemeenten (de Wvg loopt via het Gemeentefonds) jaarlijks circa 440 miljoen euro ter beschikking gesteld. Hiervan besteden gemeenten circa 180 miljoen euro aan collectief vervoer, en de rest aan individuele vervoersvoorzieningen. Leeftijd wordt wel als praktisch criterium gebruikt voor het recht op door gemeenten gesubsidieerd gebruik van vervoersvormen zoals de regiotaxi.
- d. Momenteel ondersteun ik samen met de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport – met geld, kennis, effectmetingen en communicatie – pilots die passen bij de denkrichting van het kabinet inzake bundeling van doelgroepenvervoer. De meeste pilots zijn gericht op samenwerking of afstemming tussen de verantwoordelijken voor OV en doelgroepenvervoer op lokaal en regionaal niveau. Dit moet leiden tot een hogere klanttevredenheid en grotere doelmatigheid. Deze pilots lopen door tot in 2007. De uitkomsten van de door V&W ondersteunde pilots zijn naar verwachting in voorjaar 2007 beschikbaar.

#### *7. De rol van OV bij verhuizingen*

In de overwegingen van de motie ligt de vraag besloten of OV-ontwikkelingen de vitaliteit van het platteland doen afnemen. Bijgaand rapport gaat in op de mate waarin OV een rol speelt bij overwegingen om te (willen) verhuizen.

Uit de enquêtes onder mensen die zijn verhuisd of een verhuizing hebben overwogen bleek dat het merendeel van de vertrekmotieven te maken heeft met persoonlijke omstandigheden, gezinsuitbreiding en dergelijke. Het voorzieningenniveau in de omgeving van de (vorige) woning speelt een relatief kleine rol. Daarbij gaat het met name om de aanwezigheid van winkels en dergelijke. OV blijkt nauwelijks een rol te spelen bij (wensen tot) verhuizing van platteland naar stedelijk gebied of andersom.

In de enquêteresultaten viel op dat de plattelanders voor wie het OV wel een (zeer) belangrijke reden was om daadwerkelijk naar de stad te verhuizen, vooral de lange reistijd als probleem hebben ervaren, en niet de gebrekkige beschikbaarheid. Van deze (op zich beperkte) groep respondenten gaf een zeer ruime meerderheid aan een bus ter beschikking te hebben op loop- of fietsafstand (eigen inschatting respondent) van de vorige woning.