

Bereikbaar landelijk gebied voor inwoners van platteland én stad

Veranderende vervoersvraag vraagt om verbinden lokale en regionale initiatieven

Bron <https://www.platform31.nl/> - juni 2019

Goede bereikbaarheid is cruciaal voor de leefbaarheid en vitaliteit van het landelijk gebied. Ook is het een randvoorwaarde voor uitwisseling tussen regio's en voor ontmoetingen tussen plattelanders en stedelingen. De verschraving van het regulier openbaar vervoer in het landelijk gebied is daarom zorgelijk. Alternatieve oplossingen, vaak kleinschalig, zijn onmisbaar om de bereikbaarheid op peil te houden of te verbeteren. Wat vragen de veranderende vervoersvraagstukken van lokale, provinciale en landelijke overheden?

Lokale vervoersvraag

Inwoners van het landelijk gebied zijn in zijn algemeenheid niet ontevreden met de bereikbaarheid, zo blijkt uit een onderzoek uitgevoerd in het kader van het project Netmobil. In dit project ontwikkelen en testen de Universiteit Twente, de HAN Hogeschool en Saxion in samenwerking met de provincie Gelderland een digitaal, vraagafhankelijk mobiliteitssysteem in de Achterhoek. Onderzoeker Karst Geurs (Universiteit Twente): "Een survey in de landelijke gemeente Oost-Gelre toont aan dat zeventig tot tachtig procent van de inwoners tevreden is met de bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen." Deze hoge mate van tevredenheid laat zich voor een groot deel verklaren doordat autobezit gebruikelijk is. Met de auto zijn ook ov-knooppunten, zoals treinstations, gemakkelijk bereikbaar.

"Zo'n vijf tot tien procent van de inwoners is echter ontevreden. Dat is toch nog een significant aantal", vindt Geurs. Jongeren zijn het meest ontevreden. Met name het vervoer van en naar onderwijsinstellingen scoort slecht. Hij ziet daarnaast een belangrijk onderscheid tussen frequente en incidentele ritten: "De tevredenheid is het laagst bij het maken van incidentele ritten, dus ritten met een grote spreiding in ruimte en tijd. Hierbij valt te denken aan een zakenbezoek, een daguitstapje of een bezoek aan de dokter." Hoewel het kwantitatief om een kleine groep gaat, trekt vervoersarmoede een zware wissel op het dagelijkse leven van de betreffende inwoners.

Reizen tussen stad en land

Ook sommige reizigersgroepen van buiten de regio, doorgaans mensen die niet over een eigen auto beschikken, lopen tegen de grenzen van het vervoerssysteem in het landelijk gebied aan. Dat kan voor deze groep een serieuze belemmering vormen bij het bezoeken van personen en functies in het landelijk gebied. Terwijl juist de uitwisseling en samenwerking tussen stedelijke en landelijke regio's zo belangrijk is voor de vitaliteit van Nederland als geheel, zo stelde Ellen van Selm, voorzitter van het samenwerkingsverband van plattelandsgemeenten P10 recent in een interview met VNG.

De beperkte bereikbaarheid van het landelijk gebied vormt dus een probleem voor de inwoners van het landelijk gebied, maar staat ook de verbinding tussen verschillende Nederlandse regio's in de weg. Dit treft vooral mensen die, om uiteenlopende redenen (geld, duurzaamheid, jeugd of ouderdom) geen auto willen of kunnen rijden. Met het oog op de vergrijzing en het afnemende autobezit is te verwachten dat deze groep groeit.

Op veel plaatsen in het land bedenken overheden, vervoerders en particulieren uiteenlopende oplossingen voor concrete, lokale vervoersvragen. "Er zijn in Nederland al honderden alternatieve ov-initiatieven, variërend van buurtbussen tot rittelen, vrijwilligersvervoer, deelauto's en deelfietsen", weet Marcel Sloot van kennisplatform CROW. Uit gesprekken met experts blijkt dat deze initiatieven een belangrijke bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van het landelijk gebied, maar dat er ook nog kansen liggen om dat te verstevigen. CROW heeft in 2013 in beeld gebracht welke ov-alternatieven er zoal bestaan en brengt ze nu opnieuw in beeld.

Kwetsbare oplossingen

Van de initiatieven die in 2013 in beeld waren, bestaat momenteel nog circa een derde. Beperkte toegang tot financiering is daar vaak de reden voor. Sloot constateert dat veel kleinschalige mobiliteitsoplossingen in de haarvaten afhankelijk zijn van vrijwilligers. Binding met de lokale gemeenschap en de steun van vrijwilligers zijn vaak de kracht van dergelijke initiatieven. De verhoging van de pensioenleeftijd zou een probleem kunnen gaan worden, omdat juist net gepensioneerden vaak als vrijwilliger actief zijn. Frans van Langevelde, beleidsmedewerker openbaar vervoer bij provincie Zeeland, herkent dit aandachtspunt: "Wij verwelkomen en steunen zoveel mogelijk kleinschalige initiatieven. Maar die zijn tegelijkertijd kwetsbaar, want we verwachten daarbij een groeiende afhankelijkheid van vrijwilligers. Continuïteit van de dienstverlening is een punt van zorg."

Veel van deze initiatieven richten zich vooralsnog vooral op de lokale gemeenschap en vaak zelfs op een specifieke doelgroep en vervoersmiddel. Karst Geurs ziet dat er nog slagen gemaakt kunnen worden. "Het landschap van kleinschalige mobiliteitsoplossingen is momenteel versnipperd. Interessant is om te kijken of hier geen slimme koppelingen zijn te maken."

Nieuwe doelgroepen brengen in potentie ook nieuwe inkomsten, zoals een busdienst die niet alleen meer ouderen vervoert, maar ook andere reizigers meeneemt. Niet alle initiatieven kunnen of willen hun dienstverlening breder aanbieden, maar er bestaan wel degelijk interessante voorbeelden van vervoersdiensten die pogen brede doelgroepen aan te spreken. Stichting Casters Vervoer (SCV) uit het Noord-Brabantse Casteren biedt busvervoer aan langs haltes in vier kernen in de gemeente Bladel en levert daarnaast maatwerk aan individuele reizigers. Een ritje kost één euro, alle reizigers zijn welkom. Ed Verhoeven, voorzitter van de stichting, ziet die kansen ook. "Wij zoeken naar manieren om de doelgroep van onze vervoersdienst te verbreden en meer gebruikers aan te trekken. Dat biedt onze stichting meer financiële zekerheid." Met flexibiliteit in het aanbod en vooral jongeren als kansrijke doelgroep liggen hier zeker meer mogelijkheden.

Online vervoersplatforms

Zichtbaarheid voor potentiële klanten is voor veel ov-alternatieven de grote uitdaging. Veel van de kleinschalige initiatieven laten zich niet integreren in een reisplanner, omdat er bijvoorbeeld geen vaste dienstregeling is of de initiatieven er niet in de slagen om de reisinformatie in het juiste format aan te leveren. Integratie in online vervoersplatforms kan uitkomst bieden. Zo biedt het platform www.ikwilvervoer.nl inzicht in alle mogelijke ov-opties op gemeenteniveau in een viertal provincies. Het idee hierachter is het beter inzichtelijk maken van het reeds bestaande vervoersaanbod de bereikbaarheid vergroot. Zowel het reguliere ov als lokale ov-alternatieven zijn via het platform vindbaar, met vermelding van belangrijke informatie zoals tarieven en hoe te reserveren. Aan het platform is tevens een reisplanner gekoppeld, hoewel niet alle initiatieven in de reisplanner opgenomen kunnen worden. De ambitie van dit platform is om door te groeien.

Ook Mobility as a Service (MaaS)-platforms kunnen uitkomst bieden in het zichtbaar en toegankelijk maken van het vervoersaanbod en het tegengaan van de versnippering. Binnen het MaaS-concept worden alle mogelijke vormen van vervoer gecombineerd aangeboden op een 'digitale marktplaats' voor mobiliteit. Via deze marktplaats kan een reiziger gemakkelijk de beste vervoersoplossing kiezen én bestellen, ongeacht of dit met de taxi, huurauto of deelfiets is. De verwachtingen van MaaS zijn aanzienlijk, maar het concept is nog in ontwikkeling. Belangrijk is dat ook in landelijk gebied ervaring met MaaS wordt opgedaan. Omdat er in dunbevolkte gebieden vaak onvoldoende massa is om MaaS commercieel interessant te maken, is een rol weggelegd voor de overheid om kennisontwikkeling aan te jagen.

In het eerdergenoemde Netmobil-project worden momenteel ervaringen opgedaan met het opzetten van een digitaal, vraagafhankelijk vervoerssysteem. Daarnaast komen er, met ondersteuning vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, MaaS-pilots in zeven Nederlandse regio's, waaronder Groningen/Drenthe en Twente

Overheidsrol

Veel kleinschalige initiatieven worden ondersteund door gemeenten. Hier bestaat een spanningsveld tussen ondersteuning en zelfstandigheid. "Wij werken graag samen met de gemeente, maar wij vinden zelfstandigheid ten opzichte van onze bedrijfsvoering belangrijk", vat Ed Verhoeven van Stichting Casters Vervoer het samen. Het lijkt voor gemeenten raadzaam om zich vooral ondersteunend op te stellen ten opzichte van bestaande initiatieven. Een actievere rol voor de gemeente ligt voor de hand op plaatsen waar het aanbod achterblijft.

Het landschap van kleinschalige mobiliteitsoplossingen is momenteel versnipperd

Vaak ondersteunen gemeenten vervoersinitiatieven vanuit beleid ter ondersteuning van specifieke doelgroepen, zoals voor ouderen of mensen met een beperking. Vanuit de hierboven omschreven problematiek kan men zich afvragen of het denken in doelgroepen de aanpak van het grotere bereikbaarheidsvraagstuk in de weg staat. Maakt het combineren van doelgroepen de maatschappelijke impact van vervoersinitiatieven niet juist groter?

Puur gemeentelijk beleid, hoe legitiem ook opgezet vanuit sociale doelstellingen, belemmert

bovendien regionale oplossingen. Reizigers houden namelijk geen rekening met gemeentegrenzen, maar willen zonder beperkingen binnen en tussen verschillende gemeenten kunnen reizen. Moet het vervoerssysteem daarom niet ook openstaan voor reizigers van elders, zoals zeven gemeenten in de Achterhoek laten zien? Daar hebben ze het vervoersinitiatief ZOOV opgezet, met als slogan 'De Achterhoek bereikbaar voor iedere reiziger'. ZOOV biedt vervoer aan van, binnen en naar de Achterhoek. Ook ritten over de Duitse grens zijn mogelijk. In dit initiatief wordt bewust ingezet op verschillende doelgroepen en wordt over gemeentegrenzen heen gekeken.

Geert Jan Verzijden van de gemeente Winterswijk is coördinator van ZOOV: "Samenwerking tussen de gemeenten is essentieel bij het opzetten van een gezamenlijke vervoersdienst. Het kost tijd en aandacht om deze samenwerking op te bouwen. Dat loopt bij ons goed en dat moeten we koesteren." Provincies en de rijksoverheid kunnen dergelijke samenwerking stimuleren, bijvoorbeeld door kennisdeling aan te jagen, zegt Karst Geurs. Daarnaast beklijft de vraag in hoeverre de totale vervoersvraag nu en in de toekomst is te bedienen met lokale initiatieven. Frans van Langevelde van de provincie Zeeland ziet een rol voor de rijksoverheid: "Door het terugtrekken van het reguliere ov ligt het in de lijn der verwachting dat er landelijk meer gaten in het ov-netwerk zullen ontstaan. Dit is een landelijk vraagstuk en het zou goed zijn als hier op landelijk niveau regie op wordt gevoerd." Bovendien is een overkoepelende blik op het vraagstuk nodig om versnippering van oplossingen tegen te gaan. Daar zijn de lokale initiatieven én de reizigers uit stad en land uiteindelijk mee gebaat.