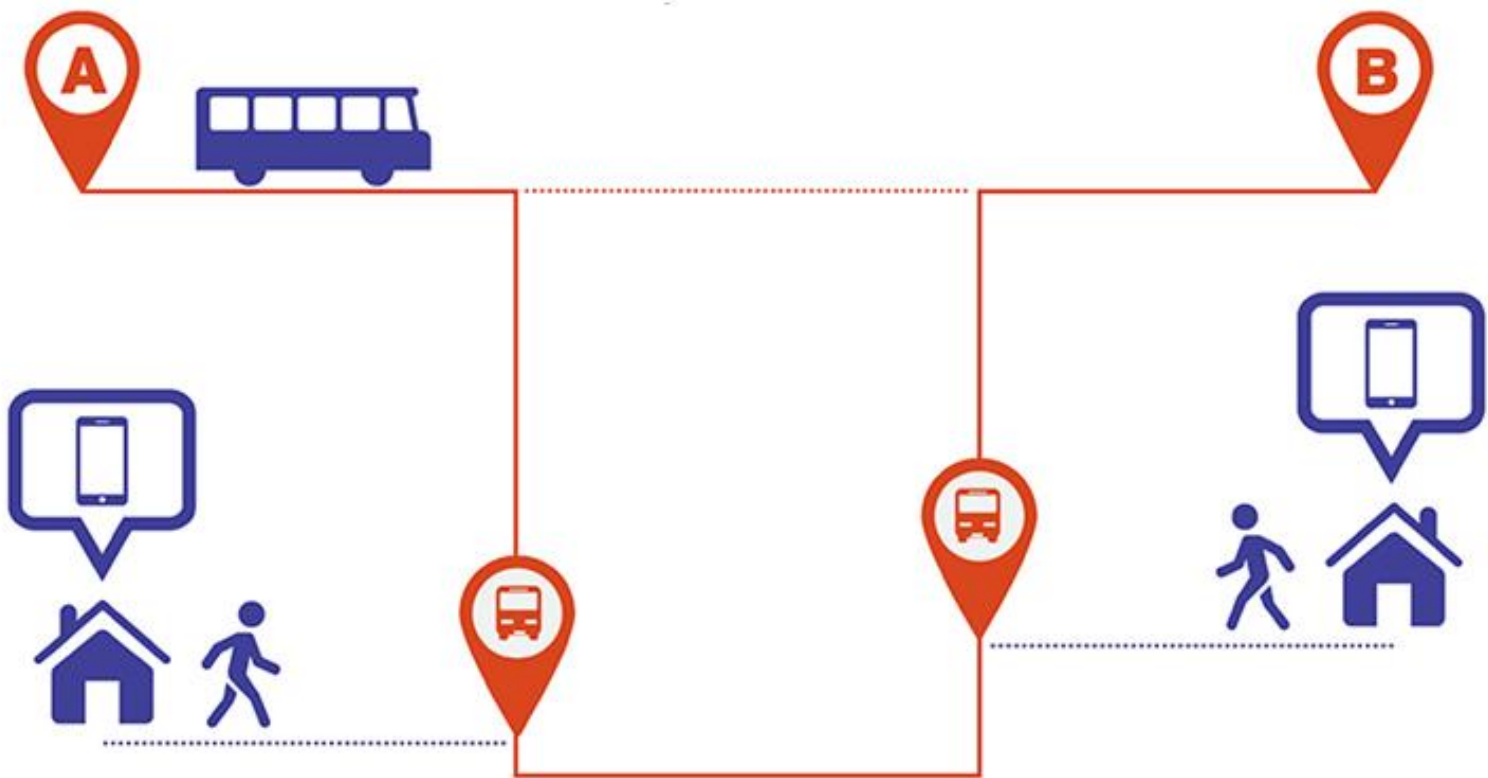


Flexibel openbaar vervoer, de oplossing voor ruraal Nederland?

Een onderzoek naar de rol van het flexibele OV in de toekomst van het OV in de rurale gebieden van Nederland



Chris Delis
Bachelorthesis Geografie, Planologie en Milieu (GPM)
Faculteit der Managementwetenschappen
Radboud Universiteit Nijmegen
Augustus 2017

Chris Delis

Bachelorthesis Geografie, Planologie en Milieu (GPM)

Faculteit der Managementwetenschappen

Radboud Universiteit Nijmegen

Augustus 2017

Begeleider: K. Kerkman

S4476840

Aantal woorden hoofdtekst: 16.246

Inhoudsopgave

Samenvatting.....	- 8 -
1 Inleiding	- 10 -
1.1 Projectkader	- 10 -
1.2 Doelstelling.....	- 16 -
1.2.1 Maatschappelijke relevantie	- 16 -
1.2.2 Wetenschappelijke relevantie.....	- 16 -
1.2.3 Doelstelling	- 16 -
1.3 Onderzoeksmodel	- 17 -
1.4 Vraagstelling	- 18 -
2 Theorie.....	- 20 -
2.1 Theoretisch kader	- 20 -
2.1.1 Transport Justice	- 20 -
2.2 Operationalisatie	- 23 -
2.2.1 Openbaar vervoer	- 23 -
2.2.2 Rurale gebieden.....	- 24 -
2.2.3 Flexibel OV.....	- 24 -
2.2.4 Bereikbaarheid in rurale gebieden	- 25 -
2.3 Conceptueel model	- 26 -
3 Methodologie	- 28 -
3.1 Onderzoeksstrategie	- 28 -
3.2 Onderzoeksmateriaal	- 28 -
3.3 Case selectie	- 30 -
3.3.1 Overheden.....	- 31 -
3.3.2 OV-aanbieders.....	- 33 -
3.3.3 Reizigers.....	- 35 -
4 Analyse	- 37 -
4.1 Ervaren problemen in het regionale openbare vervoer	- 37 -
4.1.1 Overheid	- 38 -
4.1.2 OV-aanbieder	- 39 -
4.1.3 Reizigers.....	- 40 -
4.2 Oplossingen vraagstukken in het regionale ov.....	- 41 -
4.3 Gevolgen voor de bereikbaarheid	- 44 -
5 Conclusie & aanbevelingen	- 46 -
5.1 Conclusie	- 46 -

5.2	Aanbevelingen.....	- 48 -
5.2.1	Implementeren van praktijkoplossingen.....	- 49 -
5.2.2	Aanbevelingen voor vervolgonderzoek.....	- 51 -
6	Reflectie.....	- 52 -
7	Bijlagen	- 54 -
7.1	lijst van respondenten	- 54 -
7.2	Interviewguides	- 54 -
7.3	Interviewverslagen	- 55 -
8	Literatuurlijst	- 61 -

SAMENVATTING

Als aanleiding voor het onderzoek is er gekeken naar de problemen die er spelen in het huidige regionale openbaar vervoer. Als gevolg van afnemende budgetten en reizigersaantallen komen de kleine vervoerslijnen van en naar rurale gebieden onder druk te staan. Een inefficiëntie in capaciteit van traditionele lijnen, in combinatie met het verdwijnen van traditionele openbaar vervoerslijnen zorgen ervoor dat de bereikbaarheid van de betreffende gebieden onder druk komt te staan. In deze gebieden bestaat er een vraag naar openbaar vervoer, deze vraag echter is niet toereikend om een rendabel traditioneel OV-netwerk in stand te houden. Voor deze situaties zullen er alternatieven moeten komen. In het onderzoek is onderzocht hoe een flexibel openbaar vervoerssysteem een oplossing zou kunnen bieden voor het op een voldoende niveau te houden van de bereikbaarheid in deze gebieden op een rendabele manier.

In de theorie is er gesteld dat er door de invoering van een flexibel systeem, openbaar vervoer in gebieden waar een lage vraag naar openbaar vervoer bestaat op een vraaggerichtere en efficiëntere manier geëxploiteerd worden.

Het voordeel wat openbaar vervoer hierbij heeft op persoonlijk openbaar vervoer (auto) is dat het gebruik minder negatieve maatschappelijke effecten met zich meebrengt. Het openbaar vervoer zorgt per saldo voor minder CO₂ uitstoot en benut ruimte op een efficiëntere manier, wat een afnemende parkeer- en file druk met zich meebrengt, wanneer dit vergeleken wordt met persoonlijk vervoer. Hierdoor is het vanuit een beleidsstandpunt ook zaak om het openbaar vervoersgebruik in deze rurale gebieden te stimuleren en een voldoende niveau van mobiliteitsmogelijkheden te garanderen. Vanuit een 'transport justice' oogpunt is het de zaak vanuit de overheden in samenwerking met ov-aanbieders om vervoersdiensten aan te bieden, waarmee een basisniveau van mobiliteit en de het met zich meegebrachte basisniveau van bereikbaarheid gegarandeerd wordt, waardoor de mensen woonachtig in rurale gebieden onder acceptabele reistijden en – omstandigheden van het gewenste punt van vertrek zich kunnen mobiliseren naar het gewenste punt van aankomst. Vanuit een maatschappelijk oogpunt moet er voor deze mensen dus een vervoersaanbod geboden worden wat tevens rendabel moet zijn voor de aanbieders.

De alternatieven in samenwerking met traditionele systemen zullen er in theorie voor moeten zorgen dat iedereen op een efficiënte manier ontsloten is en toegang heeft tot het totale mobiliteitssysteem. Een dusdanig totaal mobiliteitssysteem, bestaande uit verschillende vervoersvormen kan de reiziger een mogelijkheid bieden om zich van gewenst punt van vertrek (a) te mobiliseren naar gewenst punt van aankomst (b).

Dit systeem kan inderdaad in theorie werken, maar laat in de praktijk nog wat te wensen over. Een dergelijk systeem moet ook voor de reizigers aantrekkelijk gemaakt moeten worden, in de praktijk

blijkt nog vaak dat reizigers niet genoeg informatie verschaft wordt om de weg te vinden binnen het volledige mobiliteitssysteem en zich op een zo efficiënte manier mogelijk qua tijd en geld zich van punt a naar punt b te begeven. Wanneer er naar zo'n mobiliteitssysteem gekeken wordt wat betreft vraaggericht en flexibel dan is het zo dat wanneer het vervoer in de rurale gebieden meer op de vraag is gericht, dan zal de reiziger zich op een flexibelere manier kunnen mobiliseren. De vraag of een flexibel ov systeem een oplossing kan bieden om op een rendabele manier vervoer te kunnen exploiteren in de rurale gebieden is in theorie positief te beantwoorden. De grootste zaak is echter de bewustwording van de reiziger om een reis op een zo korte en efficiënt mogelijke manier te ondernemen. Wanneer er op een plek het aanbod van openbaar vervoer zich zo nauwkeurig en optimaal mogelijk aan de vraag kan schikken in gebieden waar een traditionele vervoerslijn niet rendabel is, zal het totale mobiliteitssysteem een optimaal efficiëntie niveau benaderen. Deze mismatch tussen vraag en aanbod is dus op te lossen tussen informatievoorziening aan de ene kant vanuit de vragers (reizigers) naar de aanbieders toe, zodat de aanbieders een zo vraaggericht en rendabel vervoerssysteem kunnen exploiteren. Aan de andere kant moeten de reizigers voldoende voorzien worden in informatie om een zo efficiënt mogelijke en flexibel mogelijke reis te plannen om in zijn of haar totale mobiliteits- en bereikbaarheidsbehoefte te voorzien.

1 INLEIDING

1.1 PROJECTKADER

Het aanbod van openbaar vervoer staat de laatste jaren ernstig onder druk. De oorzaken hiervan zijn de teruglopende reizigersaantallen aan de ene kant en afnemende budgetten aan de andere kant. Het wordt hierdoor steeds moeilijker om het huidige OV systeem zoals wij dat kennen te handhaven. Als gevolg van deze afnemende budgetten en reizigersaantallen zullen er verschillende maatregelen genomen moeten worden. Op bepaalde lijnen rijden er minder bussen en soms worden deze lijnen volledig geschrapt. Aan de andere kant gaan de kosten van openbaar vervoer in deze gebieden omhoog (Ministerie van EZ, z.d.). Om deze kosten terug te brengen, wordt er geëxperimenteerd met flexibele vormen van openbaar vervoer. Het implementeren van maatregelen die als oplossing voor deze problemen fungeren zijn lastige vraagstukken voor beleidsbepalers. Deze keuzes hebben een grote impact op inwoners en reizigers, maar het is vooralsnog erg onduidelijk hoe deze maatregelen het beste toegepast kunnen worden.

Openbaar vervoer in landelijke gebieden laat over het algemeen te wensen over; het openbaar vervoer rijdt hier in lage frequenties, in een beperkte tijdsomvang en heeft slechte verbindingen (Petersen, 2012). Als gevolg van dit gebrekkige OV-systeem ontstaat er in deze rurale gebieden een grote afhankelijkheid van persoonlijk vervoer (bijv. de auto), dit brengt meer CO₂-uitstoot en parkeerdruk met zich mee dan het openbaar vervoer (Cullinane & Stokes, 1998).

Tevens wordt de filedruk groter wanneer er meer auto's zich op de weg begeven. De gebrekkige kwaliteit van het OV-systeem in deze landelijke gebieden is het gevolg van het feit dat deze gebieden vaak erg dunbevolkt zijn en er dus weinig vraag bestaat naar openbaar vervoer (White, 2009). Het feit dat er een aanbod van openbaar vervoer geleverd zal moeten worden, dat inspeelt op een relatief lage vraag, maakt de planning van deze transportsystemen vaak problematisch.

De planning van transportsystemen en de mate van toegang tot openbaar vervoer in bepaald gebied beïnvloedt de bereikbaarheid van het gebied (Handy & Clifton, 2002). Met deze bereikbaarheid wordt bedoeld: het gemak waarmee individuen zich in naar een bepaalde bestemming kunnen begeven (Velaga et al., 2012). Een laag niveau van bereikbaarheid betekent dat het voor mensen woonachtig in het gebied relatief gezien moeilijk is om zich naar een ander punt te begeven in verhouding tot gebieden met een hoog bereikbaarheidsniveau.

Wanneer een openbaar vervoerssysteem in een bepaald gebied niet goed functioneert, worden de mogelijkheden op toegang tot openbaar vervoer beperkt zal dit de bereikbaarheid van het gebied verslechteren (Hine & Mitchell, 2003).

De factoren die de bereikbaarheid beïnvloeden, wanneer er gekeken wordt naar de invloed van openbaar vervoer zijn de route, aantal haltes, nabijheid t.o.v. punten met een mogelijkheid tot toegang tot openbaar vervoer. Daarnaast wordt het versterkt door de geldende dienstregeling en de veiligheidsperceptie (Tyler, 1999). Samengevat wordt de bereikbaarheid beïnvloedt door de kwaliteit van de transportsystemen aan de ene kant en door de kwaliteit van het betreffende gebied aan de andere kant (Bertolini & le Clerq, 2003). Wanneer deze factoren in een bepaald gebied niet voldoende zijn om de bereikbaarheid op een niveau te houden wat toereikend is voor dat gebied, ontstaan de problemen met betrekking tot de bereikbaarheid in het desbetreffende gebied.

De eerste kwestie die behandeld dient te worden is de oorzaak van deze problemen; hoe komt het dat in sommige gebieden het traditionele openbaar vervoerssysteem tekortschiet om de bereikbaarheid in een gebied op voldoende niveau te houden?

Bij het fenomeen openbaar vervoer en bereikbaarheid spelen vraag en aanbod een belangrijke rol, de vraag en het aanbod van openbaar vervoer bepalen de effectiviteit van het openbaar vervoer. Dit wil zeggen dat vanwege het feit dat openbaar vervoer een middel biedt voor reizigers om zich te vervoeren, het openbaar vervoerssysteem werkt, wanneer haar aanbod (capaciteit, vertrektijden, routes etc.) aansluit op de wensen van de vraag.

Dit aanbod van openbaar vervoer wordt geregeld door de openbaar vervoersdiensten, zij faciliteren bussen, treinen en andere vormen van publiek vervoer waar mensen van het ene naar het andere knooppunt wordt vervoerd. De vraag naar openbaar vervoer bestaat uit de (potentiele) reizigers. Wanneer er naar de vraagkant van openbaar vervoer is uit verschillende onderzoeken gebleken dat de vraag naar openbaar vervoer individueel wordt bepaald, het wordt beïnvloedt door individuele houdingen ten opzichte van het openbaar vervoer (Diana, 2012). Omdat elk individu andere voorkeuren heeft is het voor aanbieders van openbaar vervoer moeilijk om volledig aan de vraag naar openbaar vervoer te voldoen (Abenoza et al., 2017). De houding van de consument wordt beïnvloedt door de verwachtingen (o.a. betrouwbaarheid en frequentie), de kwaliteit (o.a. comfort en drukte) en de beleefde prijs-kwaliteit verhouding. (Fornell, 1992). Abenoza et al. (2017) stellen dat er meerdere factoren zijn die de vraag stimuleren. Hierin wordt ook gesteld dat te tevredenheid individueel wordt bepaald, dit is een verklaring waarom openbaar vervoer in sommige gevallen succesvoller is als in andere gevallen, dit is het gevolg van de individuele wensen van de reizigers. Abenoza etl. (2017) stellen dat het gedrag, ervaringen en tevredenheid van reizigers afhangt van individuele contextuele variabelen en houdingen. Socio-demografische factoren als geslacht, leeftijd,

beroep, inkomens, beschikbaarheid van een auto en opleiding spelen een belangrijke rol. Wanneer de vraag naar openbaar vervoer dus zo erg individueel beïnvloedt wordt, is het zeer lastig om een algemeen geldende oplossing te formuleren.

Uit onderzoek is tevens gebleken dat het grootste deel van de ontevredenheid bij reizigers komt van consumenten die relatief weinig gebruik maken van het openbaar vervoer en dat bij personen die het openbaar vervoer relatief vaak gebruiken, de tevredenheid gemiddeld juist relatief hoog ligt (Abenoza et al., 2017). Verder is te zien dat de ontevredenheid over de toegankelijkheid van openbaar vervoer in rurale gebieden vooral hoog ligt bij mensen zonder toegang tot de auto. Dit zou er op kunnen duiden dat voor de consumenten woonachtig in rurale gebieden, de eerder genoemde afhankelijkheid van persoonlijk vervoer (auto) geen probleem is.

Paulley et al. (2006) hebben de invloed van verschillende factoren die de vraag naar openbaar vervoer beïnvloeden gemeten, hieruit bleek dat consumenten bereid zijn meer voor het openbare vervoer te betalen, wanneer dat op een dagelijkse basis noodzakelijk is (voor werk en school), dan wanneer dit voor zijn vrije tijd is. Daarnaast is er uit het onderzoek naar voren gekomen dat naarmate iemands inkomen stijgt, de vraag naar openbaar vervoer toeneemt, ook neemt de lengte van de reis toe naarmate het inkomen hoger is, dit geldt echter alleen voor personen die niet in het bezit zijn van een auto.

Reizigers (vragers) maken een afweging tussen hun transportmogelijkheden. Er wordt hier simpelweg een keuze gemaakt tussen persoonlijk vervoer (auto) en openbaar vervoer (Beirão & Cabral, 2007), het OV en de auto zijn concurrerende diensten, gebruik van de auto gaat ten koste van het gebruik van het openbaar vervoer, waarbij gesteld worden dat mensen die regelmatig de auto gebruiken niet snel geneigd zijn om over te stappen op het gebruik van het openbaar vervoer (Jensen, 1999).

Ook in Nederland is de vraag naar openbaar vervoer vooral plaatsgebonden, die afhangt van verschillende factoren. Cijfers over de ontwikkeling van het reizigersaantal per lijn worden zelden gepubliceerd, omdat dit marktgevoelige informatie is. Hierdoor is het niet mogelijk aan te geven welke beleidsmaatregelen effect hebben op plaatselijke vervoersgroei (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2011). In de periode 2000-2008 had als gevolg van de bevolkingstoename het gebruik van het OV met 8% horen toe te nemen, het gebruik bleef echter gelijk. De grootste oorzaak hiervan is de toename van de ritprijs (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2011). Deze toename van de ritprijs is een direct gevolg van de afnemende budgetten (subsidies) in het OV. In het regeringsakkoord van 2013 is er afgesproken dat er bezuinigd wordt op subsidies die aan het openbaar vervoer worden verleend. De ritprijzen van het OV zijn hierdoor gestegen, door de stijging van de prijzen is de vraag naar openbaar vervoer afgenomen.

Afname van de vraag en het korten van subsidie zijn de oorzaak van de problemen in het openbaar vervoer in de rurale gebieden in Nederland. Eerder in het projectkader is al gesteld dat deze problemen het grootst zijn in rurale gebieden. In sommige van deze gebieden is de vraag naar openbaar vervoer dusdanig laag dat dit leidt tot inefficiëntie van de capaciteit in het OV, wat leidt tot te hoge kosten t.o.v. opbrengsten, en het verdwijnen van OV-lijnen. Voor deze problemen zal er een oplossing moeten komen. Wanneer er in rurale gebieden in het land bestaande OV-lijnen verdwijnen, beïnvloedt dit de bereikbaarheid van deze gebieden; aan de ene kant wordt het moeilijker voor mensen om zich te verplaatsen naar deze gebieden en aan de andere kant wordt het moeilijker voor mensen in deze gebieden zich te verplaatsen naar omliggende gebieden (Velaga et al., 2012). Verschillende instanties, zowel in de wetenschap als op beleidsniveau, proberen een oplossing te vinden om de problemen die spelen in het OV in rurale gebieden in Nederland en proberen de bereikbaarheid van de betreffende gebieden op een niveau te brengen of te behouden wat voldoende is voor het gebied.

In een ideale situatie is het openbaar vervoer even gemakkelijk als persoonlijk vervoer (auto) en een gegeven oplossing in de literatuur is dat er een vraaggerichte vorm van openbaar vervoer moeten komen, om zo de efficiëntie van het OV in rurale gebieden te bevorderen (Petersen, 2016). In theorie zal hierdoor een optimale situatie van efficiëntie vormen, waarbij de vraag en het aanbod van openbaar vervoer naadloos op elkaar aansluit. Hierdoor zal een efficiënter en rendabeler mobiliteitssysteem ontstaan.

De economie in deze gebieden een boost krijgen door de toename van de mobiliteit, bereikbaarheid en sociale inclusie (Farrington & Farrington, 2005).

Een volledig flexibel OV-systeem werkt als volgt: vanuit centrale punten kunnen consumenten vervoer bestellen, deze zal dan met een zo efficiënt mogelijke capaciteit en volgens een zo optimaal mogelijke route de reizigers naar hun bestemming brengen, deze reizigers kunnen het vervoer als het ware 'bestellen' (Mulley & Nelson). Volgens een haalbaarheidsstudie door Takeuchi et al. (2013) is het flexibele openbare vervoer één van de beste oplossingen voor transportproblemen in rurale gebieden waar een lage vraag naar openbaar vervoer bestaat en waar het traditionele openbaar vervoer niet toereikend is.

Vanuit de Nederlandse overheid bestaat het plan '*Overstappen naar 2040*' (2016). In dit plan worden er oplossingen gezocht voor mobiliteitsproblemen in Nederland. Zij stelt dat er niet langer meer gedacht moet worden in openbaar vervoersketens, maar in mobiliteitsketens, waarbij het reizen voor ieder individu wordt aangepast. Flexibel openbaar vervoer kan hier een grote rol in gaan spelen. Waar het flexibele OV het traditionele OV nu op de meeste plekken slechts complementeert, is het

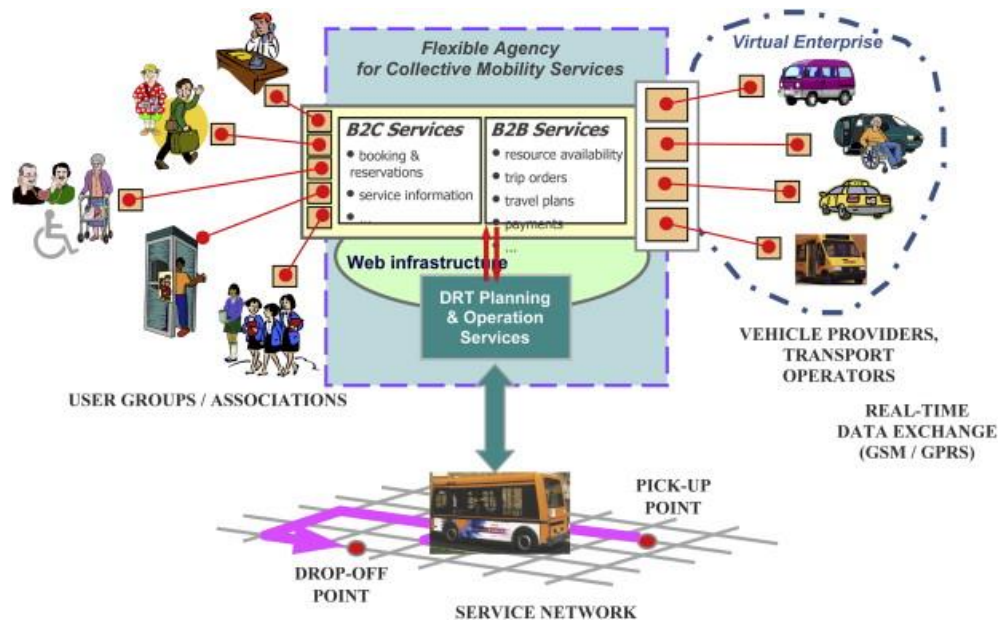
de bedoeling dat dit in de toekomst, vooral in de rurale gebieden, het traditionele OV moet gaan vervangen of sterker moet aanvullen. Het doel van flexibel openbaar vervoer is het aanvullen en vervangen op punten waar het traditionele OV tekort schiet om zo tot een 'completer' openbaar vervoersnetwerk te komen. Het uiteindelijke doel van het flexibiliseren van het openbaar vervoer is dat de bereikbaarheid van rurale gebieden van en naar de rest van het land wordt bevorderd. Het kernaspect van het nieuwe OV-systeem wat het onderscheidt van traditionele OV-netwerken is dat het vraaggericht is; het aanbod van OV wordt nauwkeuriger toegespitst op de wensen van de vragers, waardoor in gebieden met een 'te' lage vraag deze vraag naar OV toeneemt.

Ook vanuit een toeristisch oogpunt is het aantrekkelijk om de verbinding tussen gebieden in Nederland en hun bereikbaarheid zo optimaal mogelijk te maken, met als doel dat toeristen die Nederland zo snel mogelijk zich van punt A naar punt B kunnen verplaatsen (NBTC, z.d.). Eerder in het projectkader is besproken wat de vraag naar openbaar vervoer beïnvloedt, in deze vorm van openbaar vervoer wordt direct ingespeeld op de vraag van de consument, zoals eerder al gezegd zijn de factoren die deze vraag beïnvloedt erg persoonlijk bepaald en is dus voor ieder individu verschillend. Er is als het ware sprake van 'openbaar vervoer op bestelling', de consument bepaald zelf het vertrekpunt, het eindpunt en de vertrektijd.

Vanuit de overheid bestaat er dus al een plan met flexibel OV als oplossing voor de vervoersproblemen op het platteland, deze oplossingen zijn echter nauwelijks in de praktijk getoetst. In theorie is de oplossing van de Nederlandse overheid een goede manier om een zo efficiënt mogelijk OV-systeem op gang te brengen. Het lijkt een simpele oplossing, maar de implementatie van deze oplossing in de praktijk te brengen, neemt een aantal problemen met zich mee. Analytici stellen dat wanneer openbaar vervoer te flexibel wordt, het de bestaande geconcentreerde vraag naar openbaar vervoer belemmert (Enoch et al., 2006). In de praktijk is gebleken dat het flexibele (vraaggerichte) openbaar vervoer vooralsnog slechts een marginale rol speelt tijdens de spitsuren (Enoch et al., 2006) en dat het nog niet de gewenste vraag vervult bij de reizigers en er tot nog toe een vrij niche markt voor is (Petersen, 2016). Ook is het voor veel aanbieders niet aantrekkelijk om in rurale gebieden te vervoeren, omdat het in de beginfase erg duur is om een flexibel OV systeem te implementeren dat nauwkeuriger aansluit bij de vraag van de reizigers, subsidies zouden hier een oplossing kunnen bieden (Velaga et al, 2012). Het probleem met deze subsidies is vaak dat deze over het algemeen erg hoog zijn, omdat het flexibele OV nog niet op zichzelf met het traditionele OV kan concurreren (Brake et al., 2007).

De FAMS (Flexible Agency for Collective Mobility Services) heeft onderzocht hoe de structuur van een flexibel OV-systeem er in de praktijk uit zou moeten zien en heeft dat in het volgende business model weergegeven (figuur 1. FAMS, 2002).

In Nederland
is zo'n soort
initiatief al
eerder op
relatief grote
schaal



Figuur 1 virtueel systeem voor implementatie flexibel openbaar vervoer

geïmplementeerd, in de vorm van de regiotaxi. Hierbij kunnen passagiers online een 'taxi' bestellen die meerdere mensen vervoerd (provincie Gelderland, 2017). In ons land zal flexibel openbaar vervoer in de komende jaren gestimuleerd door de overheid (Ministerie economische zaken, z.d.) Dit gebeurt vanuit ecologische (minder CO₂-uitstoot) en economische (efficiënter en rendabeler) belangen.

Zoals al eerder vermeld zijn er veel verschillende variabelen die de vraag naar openbaar vervoer beïnvloeden, een oplossing zal dan ook niet gemakkelijk te vinden zijn.

Of het flexibel openbare vervoer wel of niet succesvol ingezet kan worden hangt af van het toenemende gemak t.o.v. traditionele OV-systemen en het financiële voordeel t.o.v. het traditionele openbaar vervoer (Nelson & Phonphitakai, 2008). Hiernaast geldt in Nederland dat de vraag naar duurzaam vervoer toeneemt (Veeneman, 2016), de efficiëntie van de routes van het flexibele openbaar vervoer zal naar alle waarschijnlijkheid minder CO₂-uitstoot met zich meebrengen. Tot dusver is het dus ook nog onduidelijk of het plan van de overheid zoals beschreven in 'overstappen naar 2040' een goede oplossing is en in hoeverre de haalbaarheid hiervan realistisch is. Het doel van het onderzoek is nagaan of het invoeren van een flexibel OV-netwerk een goede en realistische oplossing is voor de mobiliteitsproblemen in Nederlandse rurale gebieden, waar het traditionele OV tekort schiet.

1.2 DOELSTELLING

1.2.1 Maatschappelijke relevantie

In rurale gebieden wordt het steeds minder rendabel om een traditioneel OV-netwerk in stand te houden. In deze gebieden is sprake van afnemende reizigersaantallen en budgetten zijn het verdwijnen van buslijnen en inefficiëntie van de capaciteit van openbaar vervoer. In sommige gebieden in Nederland komt de instandhouding van het huidige OV-netwerk onder druk te staan. De bereikbaarheid van deze rurale gebieden komt hierdoor ook onder druk te staan. Voor deze gebieden zal er een alternatief moeten komen om de bereikbaarheid van de landelijke gebieden te verbeteren en om toch op een verantwoorde wijze een OV-systeem in stand te houden. In dit onderzoek wordt er getracht een oplossing te bieden voor de problemen die spelen in het openbaar vervoer in de rurale gebieden. Er wordt gekeken of een flexibel OV-netwerk als aanvulling op het traditionele openbaar vervoer in deze gebieden in de toekomst een oplossing voor deze problemen biedt en de bereikbaarheid van rurale gebieden in Nederland op een voldoende niveau houdt.

1.2.2 Wetenschappelijke relevantie

Een mogelijke oplossing, die zowel in de wetenschap al in de Nederlandse politiek gegeven wordt is het creëren van een flexibel openbaar vervoersnetwerk in de landelijke gebieden in Nederland, waar het huidige OV-netwerk onder druk staat. In deze literatuur is de implementatie van het flexibele OV in verschillende omgevingen en cases omschreven. In Nederland staat dit begrip echter nog relatief gezien in de kinderschoenen. Om bij te dragen aan de wetenschappelijke literatuur over het flexibele openbare vervoer in Nederland, zal er onderzoek gedaan worden hoe de implementatie hiervan in de toekomst in de rurale gebieden in Nederland zal uitvallen.

Naast het theoriegerichte onderzoek, waarbij bestaande literatuur over het onderwerp wordt belicht, zal er ook naar praktijkgerichte situaties gekeken worden, waar ditzelfde fenomeen zich voordoet, om zo te kijken wat de mogelijke oplossingen in deze situaties zijn.

1.2.3 Doelstelling

Naar aanleiding van de maatschappelijke – en de wetenschappelijke relevantie wordt er de volgende doelstelling opgesteld:

“Het doel van dit onderzoek is te toetsen in hoeverre het flexibele openbaar vervoer een goede en realistische oplossing kan bieden voor het in stand houden van een voldoende niveau van bereikbaarheid in rurale gebieden in Nederland.”

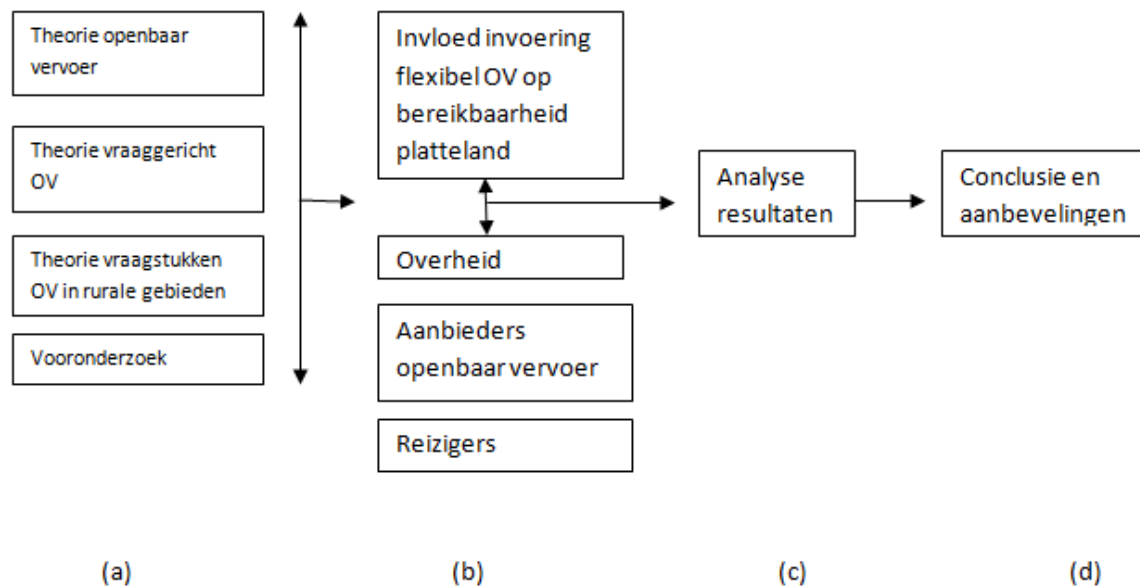
Met het op te stellen onderzoek zullen er resultaten verzameld moeten worden die uit zullen wijzen in hoeverre het flexibiliseren van het OV-netwerk in Nederland kan bijdragen aan de instandhouding van een bepaald bereikbaarheidsniveau van rurale gebieden in Nederland, op plekken waar er een relatief lage vraag naar openbaar vervoer bestaat.

Met de gehanteerde doelstelling zal er niet enkel gekeken worden naar de mogelijkheid om het mobiliteitssysteem te flexibiliseren, aan de hand van de resultaten zal er moeten worden gezocht naar een passende oplossing om een bepaald bereikbaarheidsniveau te handhaven, in het onderzoek wordt er dus wel in eerste instantie, aan de hand van de behandelde literatuur en beleidsdocumenten, gekeken worden hoe een flexibel systeem hier aan bij kan dragen, maar wanneer er uit de empirie blijkt dat deze oplossing in bepaalde plaatsen en cases tekortschiet zal er tevens gekeken worden naar andere mogelijke oplossingen. Het einddoel is om op plekken waar traditioneel openbaar vervoer niet rendabel is, een passender alternatief te bieden die hiernaast een voldoende niveau van bereikbaarheid van de rurale gebieden waarborgt.

1.3 ONDERZOEKSMODEL

In onderstaand onderzoeksmodel is er een schematische weergave gegeven van de stappen die in dit onderzoeksproces genomen moeten worden om de onderzoeksdoelstelling te behalen. Op dit model kan worden terugverwezen tijdens het onderzoek en dit zal de rode draad vormen tijdens het onderzoeksproces.

Onderzoeksmodel



Figuur 2 Onderzoeksplanning

In de eerste stap (a) wordt er bestaande literatuur over OV, flexibel OV en OV vraagstukken in rurale gebieden gedaan, dit samen met een eigen vooronderzoek waaruit de vraag- en doelstelling volgt. Hierna wordt er met behulp van betrokken actoren gekeken wat de invloed van de invoering van het flexibele OV is op de bereikbaarheid van rurale gebieden in Nederland (b). Deze resultaten worden geanalyseerd (c) en vanuit deze analyses volgt een conclusie en (mogelijke) aanbevelingen (d) voor de oplossing van het probleem.

1.4 VRAAGSTELLING

Vanuit de doelstelling is de volgende hoofdvraag geformuleerd:

“Hoe kan flexibel openbaar vervoer bijdragen aan het bieden van een oplossing voor het bereikbaar houden van rurale gebieden in Nederland?”

Aan de hand van de stelling van deze hoofdvraag kan er onderzocht worden of de optie van een flexibel OV-systeem, daadwerkelijk een realistische optie is, wanneer het gaat om het implementeren van deze oplossing in de praktijk. Hierbij wordt de empirie gebruikt om de hoofdvraag, die uit de literatuur voortkomt, naast theoretisch ook praktijkgericht te implementeren valt.

Om tot een antwoord op deze hoofdvraag te komen, is een aantal deelvragen opgesteld die beantwoord dienen te worden voordat de hoofdvraag beantwoord kan worden:

1. *Welke problemen spelen er in het openbaar vervoer in rurale gebieden in Nederland?
In hoeverre is (het gebrek aan) bereikbaarheid van deze gebieden een probleem?*
2. *Wat is het belang van het oplossen van deze problemen?*
3. *In hoeverre hebben de bewoners van rurale gebieden recht op bereikbaarheid? Op welk niveau?*
4. *Wat voor invloed heeft de invoering van een flexibel OV-systeem op de bereikbaarheid in rurale gebieden?*
5. *Wat zijn de gevolgen van de invoering van een flexibel OV op de reiziger?*
6. *Hoe is een flexibel OV-systeem te implementeren door de beleidsbepalers en –uitvoerders?*
7. *Welke andere alternatieven kunnen eventueel aangewend worden om de bereikbaarheid in rurale gebieden op een voldoende niveau te houden?*

De bovenstaande zullen naast de hoofdvraag, helpen de doelstelling van het onderzoek om te kijken of een flexibel OV-systeem een realistische oplossing biedt voor de problemen met het openbare vervoer in rurale gebieden te behalen. Aan de hand van deze hoofd- en deelvragen, samen met de doelstelling, zal de basis van het onderzoek gevormd worden. Uit de vraag- en doelstelling zal de theorie opgesteld worden. Hiernaast bieden de bovenstaande vragen het gegeven voor de gekozen wijze van dataverzameling en de bijbehorende onderzoeksstrategie. Deze punten zullen verderop in de thesis nader worden toegelicht.

2 THEORIE

2.1 THEORETISCH KADER

Om de hoofdvraag van het onderzoek te beantwoorden en de gestelde doelstelling te behalen, zal het vraagstuk eerst theoretisch ingekaderd moeten worden. De theorie wordt gebruikt om richting en inhoud te geven aan het onderzoeksproces (Leroy et al., 2009). In het theoretisch kader worden de belangrijkste theorieën, achtergronden en begrippen met betrekking tot de huidige problemen in het regionale OV en het flexibele OV als oplossing besproken. Er wordt dieper in gegaan op hetgeen dat behandeld is in het vorige hoofdstuk (projectkader en de doel- en vraagstelling).

2.1.1 Transport Justice

In het eerdere verloop van het onderzoeksvoorstel is er gesteld dat de bereikbaarheid van rurale gebieden in Nederland onder druk staat. Wanneer de bereikbaarheid van deze gebieden niet op voldoende niveau is, dan zal dit tot grote gevolgen leiden voor deze gebieden. De bereikbaarheid beïnvloedt het transport van mensen naar een betreffend gebied. Wanneer de bereikbaarheid voor deze gebieden dus onder een bepaalde drempel daalt, zal de stroom van individuen en de daarbij horende activiteiten niet voldoende zijn voor het gebied. De drempel ligt voor ieder gebied anders en is moeilijk om te bepalen. Over de drempel van de betreffende gebieden en hoe hiermee om moet worden gesprongen zal in deze theorie in worden gegaan.

Er kan worden gediscussieerd worden hoeveel 'recht' een gebied heeft om bereikbaar te zijn; wat is het nut van de bereikbaarheid in een bepaald gebied op een voldoende niveau te houden, met de daarbij behorende kosten, wanneer het nog maar de vraag is hoeveel zin dit heeft wanneer er gekeken wordt naar de opbrengsten (financiële en maatschappelijke), zowel voor de bewoners en bezoekers van het gebied als voor de rest van de mensen. Bij deze kwestie hoort het begrip 'transport justice'. Voordat er een oplossing voor de afname van de bereikbaarheid van rurale gebieden kan worden gegeven, moet er allereerst afgevraagd worden in hoeverre de afname van de bereikbaarheid in bepaalde gevallen wel een probleem is die het waard is om op te lossen.

In zijn boek 'Transport Justice: Designing Fair Transport Systems' (2016) onderzoekt Karel Martens dit fenomeen en stelt hij de moderne kijk op het ontwerpen van transportsystemen aan de kaak. Er wordt gesteld dat in de laatste jaren de nadruk vooral ligt bij de verbetering van transportsystemen en dat er daarbij minder wordt gekeken naar het daadwerkelijke gebruik van het aangeboden vervoer (Martens, 2016). Voor dit onderzoek is dit van grote relevantie en zal tijdens de uitvoering ook uitvoerig worden behandeld; voordat er wordt gekeken naar de implementatie van een flexibel mobiliteitssysteem, zal er eerst gekeken naar de legitimiteit van de oplossing; is het van dusdanig

belang dat de bereikbaarheid op een bepaald niveau wordt gehouden? Is er vraag naar een aanvulling of vervanging van de bestaande transportsystemen?”

In 1971 werd er door Rawls in ‘A theory of justice’ al gesteld dat toegang tot transport, hoewel niet officieel, gezien kan worden als een primaire levensbehoefte van een mens, door de toegang tot transport kunnen mensen economische (bijv. reizen naar het werk) en sociale (bijv. bezoeken van vrienden en familie) activiteiten ondernemen (Martens, 2016) en primaire behoeften bevredigen. In een ‘fair’ situatie, zoals gesteld door Dworkin (2000) is een gelijk aantal ‘resources’ beschikbaar voor de voorziening van elk persoon, in het gegeven onderzoek vertaalt zich dit in de stelling dat elk individu hetzelfde recht heeft tot toegang tot openbaar vervoer. Hierbij moet wel worden gesteld dat in dit onderzoek de focus vooral zal liggen op te toegang tot openbaar vervoer. De voorzieners van openbaar vervoer (lees: de overheid), zullen er dus vanuit dit gegeven oogpunt elk van haar burger moeten voorzien van voldoende toegang tot openbaar vervoer. Echter het probleem met het in praktijk brengen van de theorie van Dworkin is dat er geen oneindig aantal ‘resources’ bestaat, de resources zijn in dit geval het aanbod aan openbaar vervoer (en de tijd, moeite en kosten die het met zich meebrengt), de vraag aan de andere kant wordt, zoals eerder al gesteld, door meerdere factoren beïnvloed. De toegang van vragers (reizigers) tot openbaar vervoer niet alleen door de fysieke mogelijkheid tot toegang (bijv. afstand tot een bushalte, frequentie en reistijden van het openbaar vervoer) wordt beïnvloed, maar ook door individuele factoren (geslacht, leeftijd, inkomen enz.) en door de kwaliteit en de daarbij beleefde prijs-kwaliteit verhouding (Fornell, 1992). Buiten de individuele factoren heeft de overheid een grote invloed op de fysieke factoren en de prijs en kwaliteit van openbaar vervoer, door deze factoren moet de vraag op een niveau worden gehouden die aansluit met het aanbod. Wanneer er bijvoorbeeld gekeken wordt naar de ritprijs, dan kan er worden gediscussieerd of deze prijs door de markt tot stand zou moeten komen of kunstmatig lager moet worden gehouden door subsidies vanuit de overheid. In Nederland wordt openbaar vervoer gesubsidieerd door de overheid (Ministerie van Economische Zaken, z.d.), maar er is op deze subsidies door de overheid gekort, hierdoor zijn de ritprijzen gestegen en is de vraag als gevolg van de verminderde toegang tot openbaar vervoer afgenomen.

De overheid kan dus via verschillende instrumenten invloed uitoefenen op de toegankelijkheid tot openbaar vervoer en de bereikbaarheid van gebieden. Er ontstaat echter een problematische situatie vanuit het ‘justice’ oogpunt, wanneer er maatregelen genomen worden die de toegang tot openbaar vervoer en de bereikbaarheid van bepaalde plekken op een onvoldoende niveau houdt, waardoor een situatie ontstaat die niet ‘fair’ is en waarbij niet elk individu de beschikking heeft over gelijke ‘resources’.

Wanneer er vanuit een 'justice' perspectief op bereikbaarheid en transport wordt gereflecteerd is het echter niet zo dat elk individu hetzelfde recht heeft tot toegang tot openbaar vervoer om zich te verplaatsen naar elke gewenste plek. Bij het begrip 'justice' moet er eerder gedacht worden aan een bepaald basisniveau van mogelijkheid tot transport waar ieder individu recht op heeft, vanwege het eerder gestelde probleem wat betreft de eindigheid van beschikbare 'resources', zullen deze op een zo efficiënt mogelijke manier ingezet moeten worden, en in plaats van iedereen gelijke beschikking tot resources te geven, een passend basisniveau van resources te bieden gegeven beschikbare tijd en budgetten. Zoals al eerder gesteld is de drempel waarboven dit basisniveau zich bevindt voor elke casus verschillend. Dit is echter nog een moeilijk precies te meten niveau en zal per individu en plek verschillend zijn, om dit vast te stellen en om voor elke case zo goed mogelijk toepasbaar te zijn, zal het op te stellen onderzoek zich hier op richten.

Om de problemen in het huidige openbaar vervoer op te lossen en iedereen een basisniveau van openbaar vervoer te bieden moet er eerst vastgesteld worden wat dit basisniveau inhoudt, voordat dit in de empirie vast kan worden gesteld, wordt er eerste gekeken wat er hierover in bestaande literatuur en beleidsdocumenten gezegd wordt. In de huidige literatuur is een voldoende niveau van openbaar vervoer vastgesteld als: het niveau waarbij individuen al hun activiteiten waarnaar zij met het openbaar vervoer reizen, kunnen ondernemen onder acceptabele omstandigheden (acceptabele wachttijden, totale reistijden, comfort enz.) (Martens, 2016). Wanneer deze definitie echter zo letterlijk mogelijk op het onderzoeksgebied, namens rurale gebieden in Nederland waar het huidige OV-systeem tekort schiet, is het echter nog maar de vraag of deze definitie van toepassing is. In deze landelijke gebieden is er een ander niveau van openbaar vervoer toereikend dan in dichtbevolkte gebieden als de Randstad. In dichtbevolkte gebieden zullen de eerder genoemde factoren als afstand tot een bushalte, frequentie en reistijden van het openbaar vervoer in hogere mate aanwezig zijn als in dunbevolkte gebieden. In de rurale gebieden is ook een minder hoog niveau van deze factoren nodig dan in meer verstedelijkte gebieden. In de theorie van Dworkin is eerder gesteld dat iedereen het recht heeft op dezelfde 'resources', maar wanneer de benodigde 'resources' voor elk gebied verschillend zijn is het in de praktijk meer het geval dat ieder gebied een zo optimaal niveau van factoren die de bereikbaarheid stimuleren wordt gehanteerd, op een efficiënte manier die met zo min mogelijk tijd en kosten gerealiseerd kan worden. Er is dus in ieder gebied een mobiliteitssysteem nodig die het minimaal benodigde niveau van bereikbaarheid in stand houdt. Dit 'basisniveau' van bereikbaarheid is echter ook voor ieder gebied verschillend en wordt hiernaast door elk individu anders beleefd.

Het begrip bereikbaarheid is eerder omschreven als: het gemak waarmee individuen zich naar een bepaalde plek kunnen begeven. Wanneer er een basisniveau van bereikbaarheid moet worden gegeven wordt er tijdens dit onderzoek gekeken naar hoeveel/welke bestemmingen iemand in

potentie kan bereiken binnen een bepaalde tijd vanuit een bepaalde plaats. Wanneer dit wordt teruggebracht naar een basisniveau, dan zal het per individu verschillen wat voor hun een acceptabele tijd en acceptabele kosten zijn tegenover het bereiken van een bepaalde plaats vanuit een andere plaats (Koenig, 1980). Het gaat er hierbij om wat de maximale tijd en kosten zijn die een individu, in het geval van dit onderzoek met het openbaar vervoer, moet reizen om in hun behoeften (werk, onderwijs, voorzieningen, sociale contacten enz.) te voldoen (Hanson & Schwab, 1987). De maatregelen om de bereikbaarheid voor ieder individu van een gebied op een voldoende (basis)niveau moeten passen binnen de gegeven budgetten en 'resources' van de beleidsbepalers (gemeente, provincie etc.) die deze maatregelen moeten implementeren.

Nu is het zo dat een traditioneel OV-systeem veel geld en moeite kost om in stand te houden (Ministerie van EZ, z.d), zeker op plekken waar dit niet rendabel is, dit zal relatief vaker voorkomen in rurale gebieden, omdat de factoren die de bereikbaarheid stimuleren hier in mindere mate aanwezig zijn als in urbane gebieden (Hanson & Schwab, 1987). Dit is waar een flexibel openbaar vervoerssysteem in beeld komt. Wanneer er een vraaggerichter transportsysteem wordt geïmplementeerd als aanvulling op het traditionele openbaar vervoersnetwerk, dan kan dit in theorie een oplossing bieden voor gebieden waar het te veel geld en moeite kost om de bereikbaarheid in stand te houden met het traditionele OV-systeem op een goedkopere en efficiëntere manier bereikbaar te houden. Zo kan er aan de vraag naar transport in het betreffende gebied worden voldaan, waar het traditionele openbaar vervoer tekort schiet, zonder bestaande transportsystemen teveel aan te passen. Op deze manier zou ieder individu in theorie voldoende toegang tot openbaar vervoer moeten hebben en de mogelijkheid om zich naar ieder gewenst punt te vervoeren. In het uit te voeren onderzoek zal worden onderzocht of deze theoretische situatie daadwerkelijk in de praktijk zou kunnen bestaan.

2.2 OPERATIONALISATIE

2.2.1 Openbaar vervoer

Voordat er dieper in wordt gegaan op de problemen en de begrippen die hier betrekking op hebben wordt er kort gedefinieerd wat er wordt verstaan onder het begrip 'openbaar vervoer'. Deze definitie zal over het gele verdere onderzoek gehanteerd worden.

Er is vastgesteld dat er een tegenstelling bestaat tussen 'openbaar' vervoer en persoonlijk vervoer.

Waar persoonlijk vervoer beschikbaar is voor één persoon en dus uitsluitbaar, daar is openbaar

vervoer in principe voor iedereen toegankelijk (tegen een bepaalde vergoeding). Dit zijn bijvoorbeeld bussen, treinen en taxi's.

2.2.2 Rurale gebieden

Om een gebied af te bakenen waar de problemen zich voordoen en van daaruit een casus te kiezen, zal er ook een definitie van de zogenaamde 'rurale gebieden' moeten worden opgesteld. Met deze definitie zal in het verdere onderzoek worden gewerkt.

De officiële definitie van een ruraal gebied verschilt per land, dit komt omdat er per land een verschillende normen worden gehanteerd. Omdat het onderzoek zich op Nederland richt, zal de definitie zich aanpassen aan de Nederlandse norm. Er moet wel opgemerkt worden dat de 'beleefde' definitie van een ruraal gebied voor ieder individu verschilt (iemand uit de Randstad heeft een andere beleving van platteland dan iemand woonachtig in een dorp). Wat de officiële gehanteerde definitie in Nederland betreft, is het eerste kenmerk waar naar gekeken wordt de adressendichtheid. Hierbij wordt het aantal adressen per km² gehanteerd. In Nederland ligt dit op maximaal 1000 adressen per km², wanneer deze definitie gehanteerd wordt komt het er op neer dat ongeveer 80% van Nederland valt onder dit gebied (SER, z.d.), hier is ongeveer 38% van de Nederlandse bevolking woonachtig (SCP, 2006). het tweede criterium waar naar gekeken wordt is de voorzieningsgraad in het gebied, rurale gebieden worden gekenmerkt door een laag voorzieningsniveau. een belangrijke voorziening voor het onderzoek is de toegang tot het openbaar vervoer. Rurale gebieden worden dus gekenmerkt door een relatief lage toegang tot openbaar vervoer, zoals ook in de literatuur naar voren is gekomen.

Rurale gebieden kunnen dus samengevat gedefinieerd worden als dunbevolkte gebieden met een relatief laag voorzieningenniveau.

2.2.3 Flexibel OV

Het te implementeren alternatief voor het traditionele openbare vervoer in rurale gebieden in Nederland is de invoering van een flexibel openbaar vervoersnetwerk. In tegenstelling tot het traditionele openbare vervoer volgt het flexibele OV geen vaste vertrekpunten en -tijden. Dit vervoer is gericht op de vraag naar vervoer van de consument. In het projectkader is flexibel OV al omschreven als een mobiliteitsdienst die de consument volgens een zo optimaal mogelijke route, met een efficiënte capaciteit van punt A naar punt B brengt. Deze term wijkt enigszins af van de term 'openbaar' vervoer zoals eerder beschreven, omdat het zich richt op de individuele mobiliteit van de vragers (Rijksoverheid, 2016). In een systeem waarbij openbaar vervoer flexibel vervoert, moet er niet zo zeer over een openbaar vervoersketen gesproken, maar over een mobiliteitsketen, omdat

deze groter is dan het openbaar vervoer alleen. Het reizen is niet langer meer zuiver 'openbaar' of publiek, maar meer op het individu gericht. Het flexibele openbare vervoer kan worden ingezet als een aanvulling of als een vervanging voor het traditionele openbare vervoer. Zo kan er op punten waar het traditionele openbare vervoer tekort schiet, een goede aanvulling bieden, om zo tot een completer vervoersnetwerk te komen. Het invoeren van een flexibel vervoersysteem heeft het doel om de bereikbaarheid in rurale gebieden op een voldoende niveau te houden. Het gemak waarmee er vervoerd wordt van en naar rurale gebieden moet zo worden verhoogd.

2.2.4 Bereikbaarheid in rurale gebieden

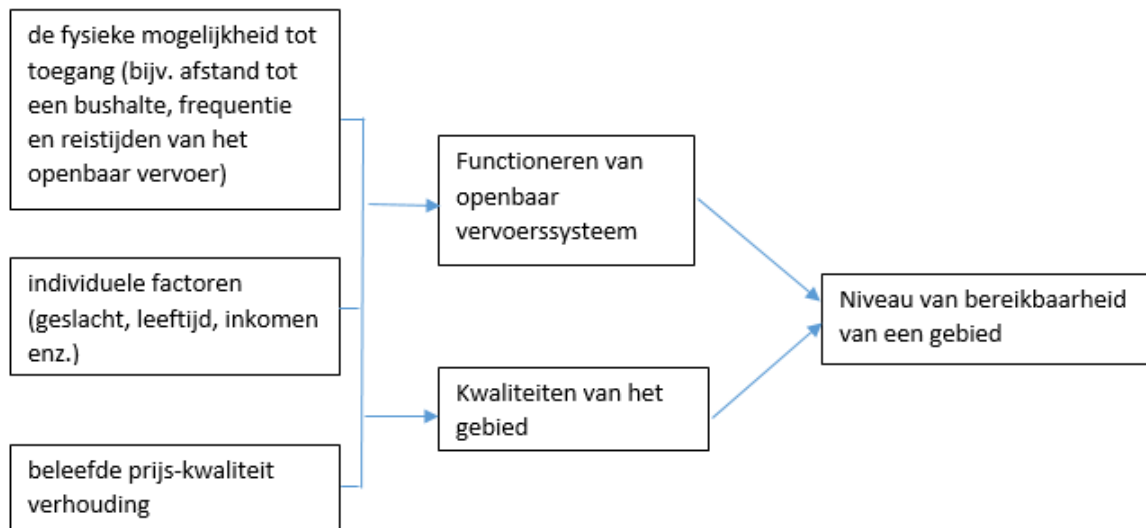
Eén van de geïdentificeerde sleutelproblemen is de bereikbaarheid van de rurale gebieden in Nederland. Bereikbaarheid vertaalt zich als: het gemak waarmee individuen zich in naar een bepaalde bestemming kunnen begeven (Velaga et al., 2012). In de wetenschap wordt vaak een onderscheid gemaakt tussen bereikbaarheid van plaats en van persoon. Bereikbaarheid van plaats omvat alle kwaliteiten van een bepaalde plek die de toegang tot dat gebied beïnvloeden (Hansen, 1959), voor een bepaald persoon is dit gebied een bepaald niveau van bereikbaar (Hansen, 1959), deze twee vormen van bereikbaarheid zijn dus in feite elkaars inverse. De vorm van het transport speelt een grote rol in de bereikbaarheid van een gebied (Ben-Akiva & Lerman, 1979). Een toename van de bereikbaarheid van een gebied kan de vraag naar transport van en naar dit gebied doen toenemen (Geurs & van Wee, 2004).

Het meten van de bereikbaarheid van een bepaald gebied is niet gemakkelijk en hangt voor een groot deel af van het gehanteerde perspectief (Geurs & van Wee, 2004).

In dit onderzoek is het wenselijk om zo veel mogelijk factoren die de bereikbaarheid beïnvloeden mee te nemen. De reistijd, kosten en de moeite die het kost om van punt A naar punt B te komen omvatten het service niveau van de bereikbaarheid van een gebied met het openbaar vervoer. Hiernaast beïnvloedt het aanbod en de frequentie van OV de bereikbaarheid van een gebied positief (Geurs & van Wee, 2004). Er zal hierbij rekening moeten worden gehouden met de 'beleefde' bereikbaarheid, de factoren die de bereikbaarheid beïnvloeden en er door worden beïnvloed, worden door ieder individu anders beleefd, dit maakt het onderzoek naar de beleefde bereikbaarheid in rurale gebieden in Nederland een extra moeilijk vraagstuk, omdat uitkomsten niet zomaar te generaliseren zijn. Eerder is al vastgesteld dat zowel de bereikbaarheid van rurale gebieden, als de bereikbaarheid van rurale gebieden naar andere gebieden in Nederland laag ligt. In het onderzoek wordt onderzocht hoe het flexibele OV de bereikbaarheid van rurale gebieden in Nederland kan verhogen.

2.3 CONCEPTUEEL MODEL

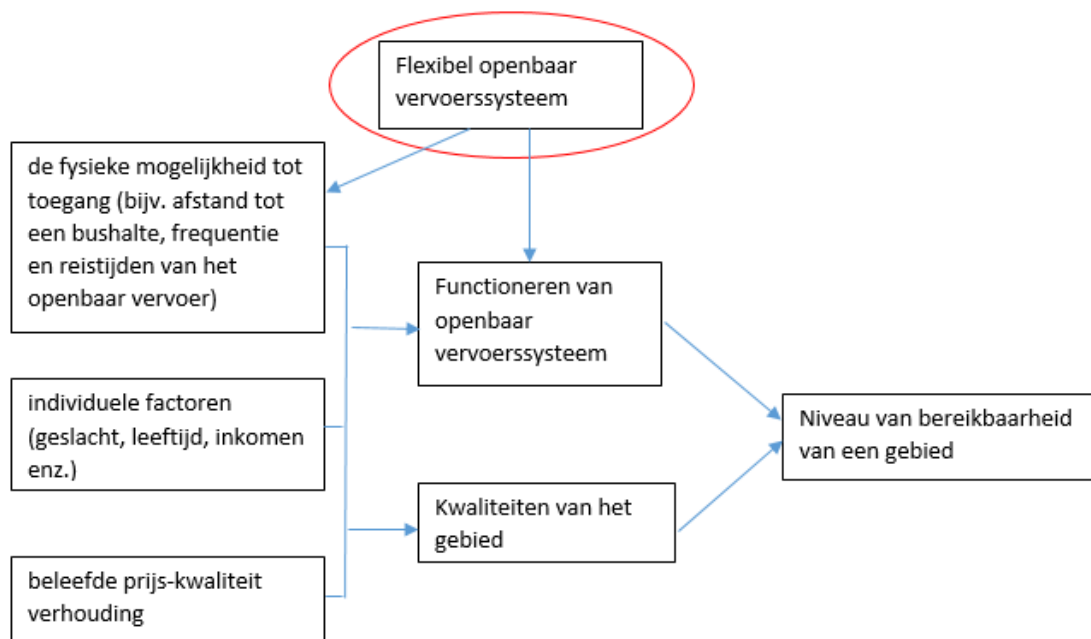
In het onderzoek wordt er gekeken wat de bereikbaarheid van rurale gebieden in Nederland beïnvloedt, hoe dit verbeterd zou kunnen worden en of de invoering van een flexibel OV-systeem hier een rol in zou kunnen spelen? Op basis van de probleemstelling en de daarbij behorende doel- en vraagstelling en het theoretisch kader is het volgende conceptueel model opgesteld:



Figuur 3a Conceptueel model: Bereikbaarheid als gevolg van het openbaar vervoerssysteem

Zoals in bovenstaand conceptueel model te zien wordt er in dit onderzoek gekeken wat de bereikbaarheid van een gebied beïnvloedt en wordt er specifiek gekeken hoe het functioneren van het openbaar vervoerssysteem in het gebied de bereikbaarheid van het gebied beïnvloedt. Naast het openbaar vervoerssysteem in het gebied, bezit het gebied zelf ook kwaliteiten die van invloed zijn op de bereikbaarheid. Het functioneren van het openbaar vervoerssysteem en de kwaliteiten van het gebied worden op hun beurt volgens de behandelde literatuur beïnvloed door drie hoofdfactoren: De fysieke mogelijkheden tot toegang tot openbaar vervoer, de individuele factoren van de reiziger en de beleefde prijs-kwaliteit verhouding.

De hoofdkwestie in dit onderzoek is hoe de invoering van een flexibel openbaar vervoerssysteem als aanvulling op het bestaande openbaar vervoersnetwerk de bereikbaarheid van sommige gebieden op een positieve manier zou kunnen beïnvloeden, hiervoor is het volgende model opgesteld:



Figuur 3b Conceptueel model: Bereikbaarheid als gevolg van het openbaar vervoerssysteem met een flexibel openbaar vervoerssysteem als aanvulling op het bestaande OV-netwerk

Wanneer er in een theoretische situatie gekeken wordt naar de uiteindelijke invloed die de invoering van een flexibel OV-netwerk heeft op het bereikbaarheidsniveau van een gebied is het eerste waar het invloed heeft het als het ware flexibeler maken van de fysieke toegangsmogelijkheden; de afstand tot haltes wordt geminimaliseerd en de frequentie en reistijden worden in een ideale situatie volledig flexibel. De fysieke mogelijkheden tot toegang zullen hierdoor toenemen, waardoor in theorie de bereikbaarheid van een gebied ook toe zal nemen.

Hiernaast wordt het bestaande openbaar vervoerssysteem uitgebreid met als doel dat het functioneren van deze systemen verbeterd, hierdoor zal in een ideale situatie het niveau van bereikbaarheid in een gegeven gebied ook toenemen.

3 METHODOLOGIE

3.1 ONDERZOEKSSTRATEGIE

De doelstelling van dit onderzoek luidt als volgt: *“Het doel van dit onderzoek is te kijken in hoeverre het flexibele openbaar vervoer een goede en realistische oplossing kan bieden voor het in stand houden van een voldoende niveau van bereikbaarheid in rurale gebieden in Nederland.”*

Bij de uiteindelijke eventuele implementatie die plaats zal moeten vinden aan de hand van de resultaten van het onderzoek zal het om invoering van een maatregel op regionaal niveau. De implementatie richt zich niet op één specifiek geval waar dieper in wordt gegaan, maar zal uiteindelijk geïmplementeerd moeten worden op verschillende cases. In het geval van de gegeven tijdsperiode die dit onderzoek zal omvatten is ervoor gekozen om een aantal cases te onderzoeken die gegeneraliseerd kunnen worden over een grotere populatie.

De vraagstelling die gehanteerd wordt om deze doelstelling te bereiken luidt: *“In hoeverre is flexibel openbaar vervoer de oplossing voor het verhogen van de bereikbaarheid van rurale gebieden in Nederland?”*

Deze vraagstelling is kwalitatief van aard. Het richt zich op een situatie in de toekomst, die nog niet precies voorspeld kan worden. Bij de gehanteerde doel- en vraagstelling past het beste een kwalitatief onderzoek, omdat een toekomstige situatie zeer interpretatief is, afhankelijk van de context en er met veel verschillende variabelen rekening gehouden moet worden.

Omdat het een situatie in de toekomst betreft, is het niet mogelijk empirie toe te passen in de toekomstige situatie. Wel is het een mogelijkheid om naar vergelijkbare situaties te kijken, om op deze manier een toekomst situatie te schetsen. Naast dit onderzoek zal er over de gehele loop van het onderzoek op bestaande literatuur en andere niet-empirische bronnen worden teruggevallen, om op deze manier een zo compleet mogelijke situatie te schetsen en zo nauwkeurig mogelijk geldende aannames voor de toekomst te doen.

Op basis van deze gegevens is ervoor gekozen om het onderzoek in de vorm van een case-study te doen, hierbij worden er een klein aantal situaties nader bekeken om zo informatie te vergaren voor één of meerdere toekomstscenario's. Binnen deze onderzoeksstrategie is er gekozen om diepte-interviews te houden met verschillende betrokken actoren. In de volgende paragraaf zal deze onderzoeksstrategie verder worden toegelicht.

3.2 ONDERZOEKSMATERIAAL

Er worden in dit onderzoek diepte-interviews afgenomen met de betrokken actoren. Deze interviews zijn semi-structureel van aard, er is voor een semi-structurele aanpak gekozen, omdat het een

interpretatief onderzoek is, in elke case zijn verschillende problemen en manieren van aanpak van toepassing. Dit is de reden dat de respondenten vrij gelaten worden in hun antwoorden en zal er ingespeeld worden op hun antwoorden d.m.v. doorvragen. Toch is er enige structuur gewenst wanneer het gaat om de interviewgide, omdat er wel een antwoord moet komen op een aantal vraagstukken die van relevantie zijn voor het onderzoek, die betrekking hebben op het regionale OV en de beleidsimplementatie die hier van toepassing op zijn.

In het project- en theoretisch kader zijn drie hoofdactoren te onderscheiden, deze zijn: Aanbieders van het openbaar vervoer, overheden en reizigers. Met de toekomstvisies van overheden en OV aanbieders zal er getracht worden een toekomstige situatie wat betreft het openbaar vervoer in de rurale gebieden van Nederland geschetst worden. Er zijn verschillende aanbieders van openbaar vervoer bezig met het vraagstuk hoe de huidige problemen betreft het openbaar vervoer in rurale gebieden in Nederland opgelost kunnen worden. Zo zijn er verschillende aanbieders van openbaar vervoer die bezig zijn met het ontwikkelen van plannen over de invoering van flexibel openbaar vervoer.

Eenzijds kan er gericht worden om het traditionele OV-systeem te verbeteren en aan de andere kant is een gegeven oplossing het openbaar vervoer volledig flexibel te maken. De derde mogelijke weg is een tussenvorm, waarbij flexibel OV een aanvulling biedt op het traditionele systeem. Voor het onderzoek is het relevant om zowel aanbieders van traditioneel als van flexibel openbaar vervoer te interviewen om te weten te komen hoe zij denken over oplossingen op problemen in het regionale OV in rurale gebieden.

Overheden gaan over de implementatie van openbaar vervoer en hebben belang bij een voldoende niveau van bereikbaarheid voor haar burger. Tijdens het verzamelen van data zal moeten blijken hoe lokale overheden tegen de huidige problemen in het regionale OV aan kijken en hoe zij tegen de mogelijke oplossingen aan kijken. Overheden zijn de belangrijkste actoren als het gaat om de implementatie van mogelijke oplossingen, dus zal hun stem zwaar gelden t.o.v. de gegeven oplossingen.

Ook reizigers worden in dit onderzoek opgenomen om zo de vraagkant van openbaar vervoer te belichten. Er is in het theoretisch kader al de vraag gesteld of er voldoende vraag naar een aanvullend flexibel OV-systeem bestaat, door vragers te interviewen kan dit en andere wensen die vanuit de vraagkant bestaan worden onderzocht. Wensen van reizigers moeten altijd in ogenschouw genomen worden als het gaat om implementatie van een te nemen maatregel(en). Vanuit de vraagkant moet er voldoende draagkracht zijn voor een mogelijk flexibel OV-systeem. De reizigers spelen ook de belangrijkste rol bij de 'beleefde' bereikbaarheid. De beleefde bereikbaarheid van de reizigers geeft inzicht in de bereikbaarheid van hun woonplaats en zij kunnen op hun beurt mogelijke verbeterpunten aandragen.

Voor deze diepte-interviews zullen interviewguides worden opgesteld die passen bij de betreffende actor (bijv. Een reiziger krijgt gedeeltelijk andere vragen dan de aanbieder van OV) (zie Bijlage 7.2). Deze vragen zullen zich richten op de bereikbaarheid van rurale gebieden en het flexibele OV als mogelijke oplossing. Deze interviews worden getranscribeerd en aan de hand van nader op te stellen codes geanalyseerd. Deze analyses worden gebruikt om mogelijke toekomstscenario's te schetsen. De vragen worden onderverdeeld in twee categorieën: problemen en oplossingen; de respondenten zullen eerst worden ondervraagd worden over de mobiliteitsproblemen op het platteland en het flexibele openbaar vervoer als oplossing zal hierna worden besproken. Door zowel de vraag- als de aanbodkant van openbaar vervoer te belichten kan er een compleet beeld worden geschetst van de mobiliteitsproblemen die spelen op het platteland en kunnen gegeven oplossingen worden besproken met alle actoren die betrokken zijn. Uiteindelijk kan hierdoor een analyse worden gemaakt of flexibel openbaar vervoer de bereikbaarheid van rurale gebieden in Nederland op een voldoende niveau kunnen houden, waarbij de visie van een diverse groep betrokken actoren de basis biedt.

3.3 CASE SELECTIE

Om de doel- en vraagstelling van het onderzoek te kunnen behalen en beantwoorden, zal hiervoor data verzameld worden die aan de behandelde theorie getoetst kan worden en die uiteindelijk tot een resultaat kan leiden, wat gebruikt kan worden om de huidige problemen die in het regionale OV spelen te verklaren en een mogelijke oplossing te geven. Voor de data-analyse worden, zoals hiervoor al gesteld betrokken actoren geïnterviewd. Deze interviews zullen worden gecodeerd en de resultaten die uit deze interviews volgen, zullen worden geanalyseerd en gebruikt worden om problemen en de mogelijke oplossingen te identificeren. Voor deze interviews zijn zoals al eerder gesteld 3 verschillende actoren onderscheiden, deze 3 actoren zijn: overheden, ov-aanbieders en reizigers. Voor het onderzoek is het van belang dat de geïnterviewde respondenten een zo groot mogelijk spectrum van alle betrokken actoren vertegenwoordigen, op deze manier kunnen resultaten verzameld worden, die uiteindelijk implementeerbaar zijn voor een zo groot mogelijk deel van de Nederlandse bevolking, woonachtig in een ruraal gebied. Van elk van deze drie te vertegenwoordigen actoren, zullen respondenten gevonden moeten worden die elk een unieke visie laten zien op zowel het totale geheel van problemen in het OV in rurale gebieden, als de mogelijk te implementeren oplossingen om een oplossing te bieden voor deze problemen.

3.3.1 Overheden

De overheid kan worden gezien als eindverantwoordelijke en in veel gevallen facilitator wat betreft beleidsimplementaties, zoals het openbaar vervoer (MV & Waterstaat, 1996). De overheid heeft de taak om haar bevolking te voorzien van faciliteiten om hun mobiliteit te waarborgen, dit wil zeggen dat de overheid haar burgers mogelijkheden moet bieden om zich van het ene naar het ander punt te verplaatsen. Hiernaast is het de taak van de overheid haar burger te dienen en een eerdergenoemd basisniveau aan bereikbaarheid bieden.

In de rurale gebieden die behandeld worden in het onderzoek is de provincie het dominante overheidsorgaan als het gaat om maatregelen en beleid wat betreft het openbaar vervoer in de gebieden die onder hun toezicht vallen. Voor het onderzoek is het daarom ook van belang om respondenten te vinden die werkzaam zijn bij een Nederlandse provincie en daarnaast betrokken zijn bij processen die betrekking hebben op het openbaar vervoer in de rurale gebieden van hun provincie. Door data te verkrijgen van een betreffende provincie, wordt er vanuit een beleidsperspectief gekeken op de betreffende vraagstukken in het regionale OV en de daarbij behorende te implementeren maatregelen om een antwoord te geven op deze vraagstukken. De provincie heeft zoals eerder al gesteld een dienende taak om in de mobiliteitsbehoefte van haar bevolking te voorzien, op een manier die maatschappelijk en in zekere mate financieel te verantwoorden is. Omdat de provincie beleidsmatig gezien de grootste speler is wat betreft de implementatie van OV gerichte maatregelen is de provincie dan ook een prominente actor om respondenten van te interviewen en achter hun visie te komen gericht op de problemen en oplossingen die betrekking hebben op het openbaar vervoer in rurale gebieden.

Om te bepalen welke provincies in aanmerking komen om te dienen als datavoorziening, is er voor het onderzoek voor gekozen om te kijken naar de mate 'ruraalheid' van het gebied. Hiermee wordt bedoeld in hoeverre een provincie bestaat uit ruraal gebied. In de operationalisatie is naar voren gekomen dat in Nederland rurale gebieden zich kenmerken door een lage adressendichtheid (minder dan 1000 per km²) en een laag voorzieningsniveau. Dit komt uit op ongeveer 80% van het Nederlandse grondgebied (S.E.R., z.d.), waarop zo'n 38% van de bevolking woonachtig is (SCP, 2006). Nu is de ene provincie ruraler of meer verstedelijkt dan de ander, en zijn er in elke provincie ander problemen van een verschillende graad van urgentie. Om tot een zo nauwkeurig mogelijk beeld te komen, die Nederland het beste representeert, worden de provincies gecategoriseerd op mate van stedelijkheid (Een maatstaf voor de concentratie van menselijke activiteiten gebaseerd op de gemiddelde omgevingsadressendichtheid (oad), CBS, 1992), hierbij wordt er vanuit gegaan dat des te stedelijker een provincie is, des te minder ruraal hij is en vice versa. Voor dit onderzoek worden de provincies in 3 categorieën opgedeeld (relatief) stedelijk, (relatief) ruraal en semi-stedelijk, deze

laatste categorie zit tussen ruraal en stedelijk in en zal als basis dienen waarop rurale en stedelijke provincies worden beoordeeld.

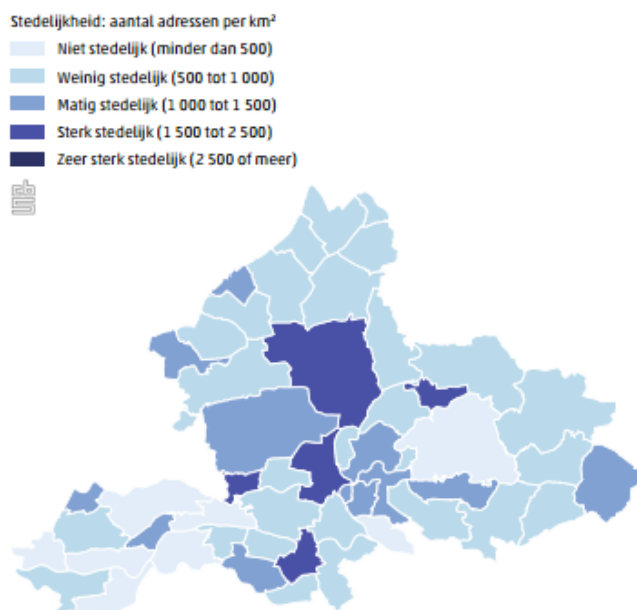
Nu er is bepaald in welke categorieën provincies in te delen zijn kunnen provincies in categorieën worden geplaatst en worden bepaald van welke provincie data vandaan wordt gehaald. De data en figuren die de stedelijkheid van de provincies vaststellen zijn afkomstig van het CBS (2016).

Gelderland

De eerste provincie waar informatie vandaan gehaald wordt is Gelderland, Gelderland valt voor dit onderzoek te categoriseren als semi-stedelijk, Gelderland heeft een paar redelijk verstedelijkte gebieden (regio Arnhem, Nijmegen en Apeldoorn), maar er vallen langs de grenzen van de provincie wel degelijk grote stukken ruraal gebied te zien (zie figuur 4a).

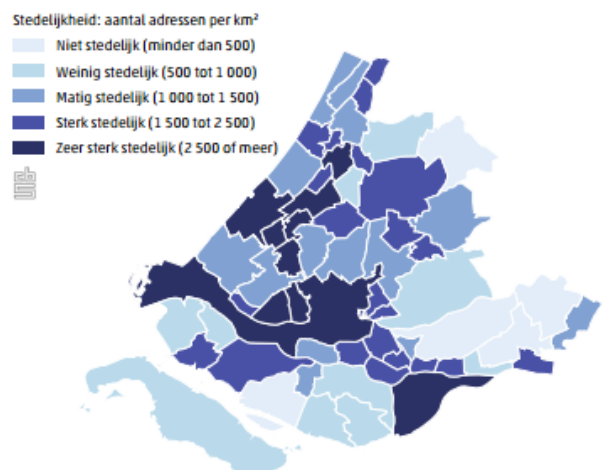
Gelderland biedt voor het onderzoek de basis voor het bepalen van de stedelijkheid van de rest van de provincies.

7.6.1 Mate van stedelijkheid in Gelderland, 2015



Figuur 4a. Mate van stedelijkheid Gelderland

10.6.1 Mate van stedelijkheid in Zuid-Holland, 2015



Figuur 4b. Mate van stedelijkheid Zuid-Holland

Zuid-Holland

Als stedelijke provincie is er gekozen voor Zuid-Holland, een provincie met twee van de grootste kernen van het land (Rotterdam en Den Haag) en voor Nederlandse begrippen een sterk verstedelijkte provincie. Op de kaart (4b) valt te zien dat een groot deel van Zuid-Holland sterk verstedelijk is, met een klein stuk ruraal gebied. Voor het onderzoek is het relevant om deze provincies te vergelijken met provincies die in grotere mate ruraal zijn. Ook in sterk verstedelijkte

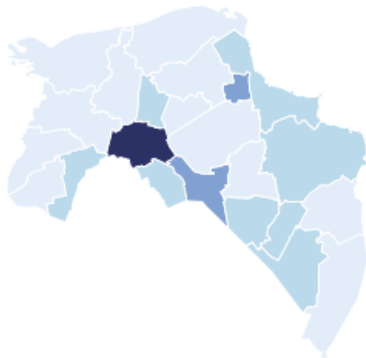
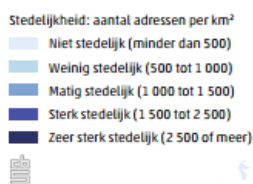
provincies is het van belang om te kijken naar de minder verstedelijkte delen hiervan en ook vooral de verhouding tussen de verstedelijkte en minder-verstedelijkte gebieden.

Groningen en Drenthe

Als rurale provincies is er gekozen om twee provincies te bestuderen, Groningen en Drenthe. Deze provincies vallen onder dezelfde facilitator wat betreft het busvervoer, namelijk OV-bureau Groningen-Drenthe, een partij die onder de provincie het bus- en aanvullend vervoer in de provincies Groningen en Drenthe en voor de gemeente Groningen regelt, hierover zal verderop in het verslag dieper op in worden gegaan.

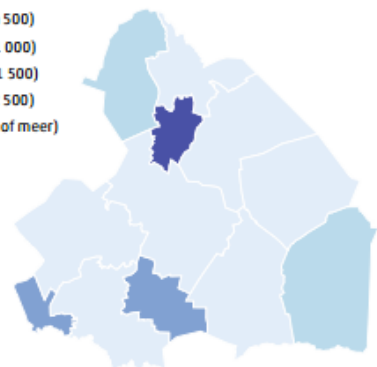
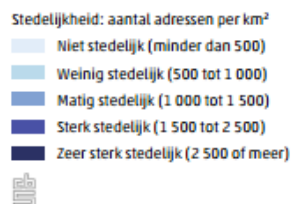
Zoals te zien in figuur 4c. en 4d. zijn kenmerken beide provincies zich door de aanwezigheid van één grote kern (respectievelijk Groningen voor Groningen en Assen voor Drenthe), met daarnaast sterk rurale gebieden, Groningen en Drenthe zijn de gebieden met het grootste aandeel ruraal gebied in het onderzoek, uit deze provincies kunnen dan ook naar verwachting vele cases gevonden worden die betrekking hebben op de werking van het openbaar vervoer in rurale gebieden.

2.6.1 Mate van stedelijkheid in Groningen, 2015



Figuur 4c. Mate van stedelijkheid Groningen

4.6.1 Mate van stedelijkheid in Drenthe, 2015



Figuur 4d. Mate van stedelijkheid Drenthe

3.3.2 OV-aanbieders

Naast provincies spelen de OV-aanbieders een prominente rol als het gaat om de implementatie van openbaar vervoerssystemen en maatregelen. De aanbieders werken vaak in samenwerking met overheden (provincie, gemeente) en bieden volgens contracten openbaar vervoer aan over heel Nederland. Deze OV-aanbieders zijn over het algemeen private instanties en in tegenstelling tot overheden, zijn zij er gebaat bij om winst te maken, waar de provincie meer een instantie is die de

belangen van haar burgers moet behartigen. Doordat de OV-aanbieders met provincies samenwerken en daarnaast ook wat andere belangen hebben bij het implementeren van maatregelen en systemen die van invloed zijn op het openbaar vervoer in de rurale gebieden, hierdoor zijn OV-aanbieder een interessante partij om te data van te verkrijgen, vooral als het gaat om de implementatie van de oplossing voor de afnemende vraag in rurale gebieden en de bijbehorende alternatieven die gebruikt worden om dit vraagstuk op te lossen.

Binnen de aanbieders zijn er verschillende actoren te onderscheiden, of beter gezegd meerdere vormen. Wanneer er wordt gekeken naar de implementatie van flexibelere OV-systemen, dan kan dit uit verschillende hoeken komen. OV-aanbieders kunnen binnen hun systeem alternatieven aanbieden als aanvulling op traditioneel OV (bussen, treinen, volgens vaste dienstregeling), door een combinatie te bieden van 'vaste' en flexibele systemen kan er mogelijk een totaal systeem van mobiliteit ontstaan wat voldoet aan de vraag van de consument, hierdoor is het relevant om van zoveel mogelijk systemen informatie te krijgen, zowel van traditionele systemen als alternatieve systemen.

Arriva

Arriva is een grote OV-aanbieder die onder meer het openbaar vervoer aanbiedt in Groningen, Friesland en Noord-Brabant (Arriva, z.d.). Het is een speler op de OV-markt, die zowel bus- als treinconcessies in het stads- en streekvervoer exploiteert. Zij exploiteren in verschillende delen van het land OV-diensten waar reizigers gebruik van kunnen maken. Als ov-aanbieder zullen zij een rendabel OV-systeem moeten exploiteren, waarnaast er ook enige maatschappelijke verantwoording ligt, dit komt o.a. vanwege de contracten die met provincies worden afgesloten. Arriva heeft in verschillende delen van het land de taak om een mobiliteitsdienst aan te bieden, waarmee zij niet alleen hun eigen, maar ook het maatschappelijke belang moeten dienen. Dit gegeven zorgt ervoor dat een ov-aanbieder efficiënt met het gegeven budget en subsidies om moet springen. Bij het implementatie van oplossingen voor de huidige problemen in het regionale OV, als gevolg van lage reizigers aantallen spelen ov-aanbieders als Arriva een belangrijke rol. Zij moeten een mobiliteitssysteem aanbieden die aan de ene kant rendabel is en aan de andere kant een bepaald bereikbaarheidsniveau voor haar klanten biedt. Binnen Arriva wordt er een betrokkene geïnterviewd die een rol speelt in de processen die van invloed zijn op het openbare vervoer in rurale gebieden. Op deze manier kan er een representatieve analyse uitgevoerd worden wat betreft de visie van de OV-aanbieder t.o.v. de huidige problemen die er spelen in het regionale OV op het platteland en de oplossingen die deze problemen met zich meebrengen.

Breng

Breng, de merknaam van Hermes (dochteronderneming van Connexxion), rijdt het openbaar vervoer in de stadsregio Arnhem-Nijmegen (Breng, z.d.).

Breng biedt meerdere initiatieven die als alternatief fungeren voor traditioneel openbaar vervoer. Voor het onderzoek worden twee alternatieven nader bekeken. Deze alternatieven kunnen gebruikt worden als er wordt gekeken naar mogelijke oplossingen op plekken waar traditioneel OV ontoereikend of onrendabel is. Deze initiatieven zijn BrengFlex en de buurtbus.

BrengFlex is zoals eerder genoemd een flexibele vervoersdienst die mensen ophaalt bij flexibele punten en die volgens een app op de telefoon door de consument wordt besteld. Deze pilot rijdt volgens flexibele routes, tijden en vertrek- en stoppunten. Deze dienst benadert sterk een volledig flexibel systeem en kan als case gebruikt worden voor een mogelijke implementatie van meer van deze diensten.

Hier tegenover staat de buurtbus, de buurtbus in Rijk van Nijmegen rijdt op 5 trajecten volgens een vaste dienstregeling, die om het uur rijdt. Deze dienst biedt een alternatief voor lijnen waar de vraag niet hoog genoeg ligt voor een rendabel busnetwerk en kan op deze manier toch een aanbod bieden op de (kleine) vraag op deze lijnen. Dit soort diensten zijn wel gebonden aan een vaste dienstregeling maar kan ook een aanvulling bieden op het traditionele vervoer.

Door het samenvoegen van traditionele systemen en alternatieven als BrengFlex en de buurtbus wordt er getracht om de OV-vraagstukken in rurale gebieden te bekijken vanaf zo veel mogelijk punten in de mobiliteitsketen. Een samenwerking van verschillende systemen kan een zo breed mogelijke visie bieden als het gaat om het implementeren van oplossingen in rurale gebieden.

3.3.3 Reizigers

De laatste actor die uit de theorie naar voren is gekomen zijn de reizigers. Reizigers vormen de vraag naar (openbaar) vervoer en zijn dus een vitale factor als het aankomt op het openbare vervoer in Nederland. Aan de ene kant bestaat er in de rurale gebieden een lage vraag (weinig reizigers) en is de vraag onderdeel van het probleem, aan de andere kant zijn de reizigers onderdeel van de oplossing, omdat aan de vraag van de reizigers voldaan moet worden om het aanbod van openbaar vervoer te kunnen laten werken. Vanuit de reizigers moet er dus vraag naar openbaar vervoer zijn om het aanbod van OV en het mobiliteit systeem waarin zij valt in stand te houden. Reizigers zijn ook degene aan wie haar wens van mobiliteit en aan wiens behoefte aan bereikbaarheid voldaan moet

worden. Informatie van reizigers speelt dus een belangrijke rol als het gaat om de ervaren problemen en wensen als het gaat om mogelijke oplossingen te implementeren.

Nu er is vastgesteld welke rol de reiziger speelt in het gehele proces, moet er bepaald worden hoe er op een handige manier een grote groep reizigers te laten vertegenwoordigen zonder hierbij elke afzonderlijke reiziger te woord te staan en toch een zo groot mogelijk aantal reizigers te vertegenwoordigen.

Hiervoor is er besloten om data te halen vanuit het ROCOV Gelderland, ROCOV Gelderland behartigt de belangen van de OV-reiziger in Gelderland. Het ROCOV (Regionaal Overleg Consumentenorganisaties Openbaar Vervoer) is een vereniging van verschillende consumentenorganisaties die gezamenlijk adviseren aan de vervoerders en de OV-autoriteit (provincie Gelderland) (ROCOV, 2017). Op deze manier kunnen vanuit één organisatie een grote groep reizigers van het openbaar vervoer vertegenwoordigt worden.

4 ANALYSE

In dit hoofdstuk wordt de data geanalyseerd die is verzameld uit de diepte-interviews met de verschillende actoren. Deze data bestaat uit transcripten van de verschillende interviews met de behandelde actoren in de case selectie. Deze transcripten worden geanalyseerd en worden per onderwerp behandeld. De relevante bevindingen uit deze interviews zullen hieronder besproken worden. De lijst van personen waarmee deze interviews afgenomen zijn, de interviewguides met de behandelde punten tijdens de diepte-interviews en de interviewverslagen met de belangrijkste data uit de afgenomen interviews, zijn te vinden in de bijlagen.

Allereerst komen de ervaren problemen die er spelen in het regionale OV aan bod. Er wordt gekeken wat de voornaamste problemen in het regionale OV in rurale gebieden zijn en hoe deze worden ervaren door provincie, ov-aanbieder en reizigers. Hierbij wordt gekeken naar het functioneren van het bestaande OV-systeem dat vandaag de dag actief is in de rurale gebieden in Nederland. Ook zal de rol die het openbaar vervoer heeft op de bereikbaarheid van mensen in rurale gebieden en in hoeverre dit voldoet in de mobiliteits- en bereikbaarheidsbehoefte van mensen nader worden bekeken.

Bij de oplossingen voor de vraagstukken in het regionale OV zal er aandacht besteedt worden aan de zienswijze van de provincie en ov-aanbieder wat betreft de oplossingen voor de problemen in het regionale OV.

Tot slot zal er gekeken worden naar de toekomst van de problemen die zijn vastgesteld in de empirie en de invloed die de implementatie van de oplossingen met zich meebrengt.

4.1 ERVAREN PROBLEMEN IN HET REGIONALE OPENBARE VERVOER

Het eerste punt wat met de respondenten behandeld is in de diepte-interviews is, zijn de problemen die er spelen in het regionale OV. De daadwerkelijke problemen die worden ervaren, door alle actoren, zijn van grote relevantie voor het onderzoek. Deze problemen bieden de basis voor de maatschappelijke relevantie van het onderzoek en biedt hiernaast legitimiteit voor de implementatie van oplossingen in de toekomst. Het doel van het houden van de afgenomen interviews is dan ook erachter te komen welke problemen er spelen en hoe deze beleefd worden door de verschillende betrokken actoren. De meest belangrijke relevante bevindingen en de meest prominente beleefde problemen die ervaren worden in het openbaar vervoer in de rurale gebieden in Nederland zullen hieronder per actor besproken worden en zullen met elkaar worden vergeleken.

4.1.1 Overheid

De overheid kan gezien worden als regisseur wat betreft de inrichting van openbaar vervoer in rurale gebieden. Zij staan in relatie tot de twee andere actoren in samenwerking met de OV-aanbieder om de reizigers van dienst te zijn. De gegeven problemen zijn van invloed op alle drie de actoren, er wordt echter vanuit elk een andere visie naar deze problemen gekeken, met de overheid in de rol als verbinder, dan wel bemiddelaar tussen de 'slachtoffers' van de problemen en de facilitators van de oplossingen (OV-aanbieders), deze wisselwerking tussen actoren, samen met de verschillende belangen van actoren, zorgen ervoor dat de problemen op verschillende manieren worden beleefd, door de verschillende actoren.

De overheid speelt hierbij zoals gesteld een regisserende rol, oftewel de overheid stelt een probleem vast en moet evt. in samenwerking met andere partijen (ov-aanbieders) ervoor zorgen dat de problemen voor haar burgers (reizigers) opgelost worden.

Het eerste ervaren probleem wat alle provincies identificeren in het openbaar vervoer in haar rurale gebieden is het tekortkomen van het traditionele openbaar vervoer. In het onderzoek en tevens tijdens de afgenomen interviews wordt traditioneel openbaar vervoer gedefinieerd als: 'Trein- en busdiensten die rijden volgens een vaste dienstregeling; volgens een vaste route, vaste vertrek- en aankomsttijden bij vaste knooppunten. Tijdens de interviews is naar voren gekomen dat dit in bepaalde gevallen niet 'werkt' op plattelandsgebieden in Nederland. De vraag die hieruit volgde tijdens de interviews is: Wat wordt er bedoeld als er wordt gezegd 'niet werken'?

In elk gebied is er een bepaalde vraag naar openbaar vervoer, deze vraag wordt gevormd door de (potentiele) reizigers. Een schijnbaar logisch fenomeen is dat er in rurale gebieden minder vraag naar openbaar vervoer is, dan in verstedelijkte gebieden. In bepaalde gevallen is het zo dat deze vraag niet voldoet aan het aanbod van openbaar vervoer wat tot problemen leidt. Hierbij moet worden gesteld dat op de zogeheten 'dikke lijnen', dit zijn de ov-lijnen die functioneren in stedelijke gebieden en de systemen die opereren tijdens de spitsuren, oftewel de momenten en plaatsen waar de vraag dusdanig hoog is dat een traditioneel systeem, met vaste haltes en dienstregeling, wel degelijk voldoet om aan de relatief grote vraag naar openbaar vervoer te voldoen. De problemen komen pas kijken op die momenten dat deze vraag niet voldoende is, 'dunne' lijnen, de lijnen die fungeren op momenten en plekken waarop er een relatieve lage vraag bestaat (Arriva, 2017). Vanuit de gehanteerde empirie kan worden vastgesteld dat deze mismatch van vraag en aanbod leidt tot een inefficiëntie van aanbod van openbaar vervoer, d.w.z. een overaanbod van materieel (vervoersmoderniteiten). Dit betekent concreet dat je wel heel veel kosten maakt, maar er eigenlijk weinig reizigers tegenover zet (provincie Gelderland, 2017). Het is gezegd financieel niet 'rendabel' om een traditioneel vervoerssysteem in stand te houden op gebieden, waartegenover er

niet genoeg opbrengsten vanuit de vraag bestaat. Dit vraagstuk wat betreft rendabiliteit wordt goed geïllustreerd met de volgende quote vanuit de provincie Gelderland:

“Het struikelblok blijft bij openbaar vervoer altijd de kostendekkingsgraad. Als je kijkt, we gaan uit van een kostendekkingsgraad van ongeveer 50%. Dus dat betekent dat in de kosten de reiziger 50% voor zijn rekening neemt. De reiziger betaald 50% door zijn kaartje te kopen en de andere 50% wordt middels subsidie, dus van ons, betaald. Als je nou een lijn hebt met een kostendekkingsgraad van 25%, dat betekend dat er erg veel geld bij moet, onevenredig veel geld met wat je terugkrijgt. Dus daar zul je iets mee willen doen, want we hebben dat ook hier in Arnhem/Nijmegen gedaan; het goed tegen het licht gehouden en gekeken van waar zitten nou die hele dunne lijnen die we eigenlijk misschien beter niet kunnen rijden, omdat ze te veel geld kosten. En hoe kun je dat doen door zo min mogelijk pijn te veroorzaken bij reizigers?” (provincie Gelderland, 2017).

Provincie moet dus aan de ene kant de reizigers in haar provincie tevreden stellen, echter doordat de provincie het openbaar vervoer subsidieert, moeten zij dit op een financieel verantwoorde wijze doen.

Wanneer het gaat over de rendabiliteit van openbaar vervoerslijnen komt de OV-aanbieder om de hoek kijken.

4.1.2 OV-aanbieder

De OV-aanbieder is niet gebaat bij deze inefficiëntie op het gebied van exploitatie van openbaar vervoersdiensten. De aanbieder is een organisatie die winst moet maken en dus zo efficiënt en rendabel mogelijk te werk zullen moeten gaan als het gaat om personeel en materieel, zij zullen dus een zo rendabel mogelijk OV-netwerk aan moeten bieden. Dit betekend overigens niet dat er in de nabije toekomst een winstgevende lijn geëxploiteerd kan worden op de zogeheten ‘dunne’ lijnen (Arriva, 2017), er is alleen wel een doelstelling vanuit de aanbieder om deze zo rendabel mogelijk te maken.

De rendabiliteit van de vervoerssystemen is echter niet het enige wat van belang is wanneer er wordt gekeken van de instandhouding van een bepaalde vervoerslijn, hierbij komt het begrip ‘transport justice’. Wanneer er vanuit het principe van financiële rendabiliteit gekeken wordt dan is het in feite zo dat slechts de winstgevende lijnen in stand kunnen worden gehouden. Echter is er vanuit de rurale gebieden en op momenten waarop de vraag niet voldoende is, wel degelijk een bepaalde vraag naar openbaar vervoer. Vanuit een kostenperspectief zou het voor de aanbieder niet aantrekkelijk zijn om

een onrendabele dienst aan te bieden. Door de samenwerking van provincie en aanbieders d.m.v. contracten wordt de mogelijkheid tot mobiliteit voor bewoners van rurale gebieden in Nederland gewaarborgd. Zo staan in het contract wat Arriva en haar opdrachtgever in de vorm van de provincie hebben overeengekomen dat aan bepaalde eisen vanuit de provincie, die o.a. de mobiliteitsbehoefte van haar burger samen met een gesteld niveau van bereikbaarheid garanderen, voldaan moet worden, om zo de burger in haar basisbehoeften (in dit geval aan mobiliteit) te laten voldoen (Arriva, 2017).

De grootste uitdaging zit hem dus voor OV-aanbieders om op een financieel verantwoorde wijze toch een mobiliteitssysteem te exploiteren waarmee een bepaald basisniveau van mobiliteit, alsmede een bepaald basisniveau van bereikbaarheid voor de bewoners van rurale gebieden gegarandeerd wordt. Er op het moment verschillende alternatieven en oplossingen in de praktijk uitgevoerd en uitgeprobeerd, de analyse van de werking van dussdanige systemen en de haalbaarheid van deze alternatieven zal in de volgende paragraaf behandeld worden.

4.1.3 Reizigers

Alle betrokkenen werkzaam voor de onderzochte provincies (Gelderland, Zuid-Holland, Groningen en Drenthe) zijn erover eens dat het de taak van de overheid is hun bevolking het recht op mobiliteit te bieden.

De bewoners van plattelandsgebieden hebben recht op bereikbaarheid en om zichzelf te verplaatsen, net zoals personen woonachtig in stedelijke gebieden dat hebben (provincie Zuid-Holland, 2017). Vanuit een 'transport justice' perspectief hebben diegenen die woonachtig zijn op een plek waar de bereikbaarheid onder druk staat recht op een basisniveau aan mobiliteit wat een basisniveau aan bereikbaarheid voor deze personen garandeert. Op plekken waar het dus misschien niet rendabel is om openbaar vervoer te laten rijden zullen er toch mogelijkheden voor de bewoners moeten komen om zich op een bepaalde manier te vervoeren naar een andere plek.

Een ander probleem dat te zien valt is de aantrekkelijkheid van het gebruik van persoonlijk openbaar vervoer in de rurale gebieden en dan vooral de auto (ROCOV, 2017). De aantrekkelijkheid van deze vorm van vervoer zit hem in het feit dat zulke vormen volledig flexibel zijn en waarmee de reiziger dus volgens flexibele, tijden, routes en vertrek- en aankomstpunten zich van punt A naar punt B kunnen verplaatsen. Het grote autogebruik in deze gebieden is dus te verklaren door de voordeligheid en het garanderen van flexibiliteit aan de reiziger neemt, maar neemt tegelijkertijd verschillende maatschappelijke problemen met zich mee, de twee meest geïdentificeerde problemen zijn ruimtedruk en gevolgen voor het milieu. Met ruimtedruk wordt er concreet gesteld dat er een overaanbod is aan hoeveelheid auto's als het tegenover punten gezet wordt, waarop de auto rijdt

(wegen) of waar deze stilstaat (parkeerplaatsen), met als gevolg dat er files en een hoge parkeerdruk ontstaan. Hierdoor worden de reistijden langer en wordt de reisbeleving minder. Openbaar vervoer kan deze ruimtedruk af doen nemen, doordat er meer capaciteit per moderniteit geboden wordt (meer mensen per m²), hiernaast brengt het openbaar vervoer ook geen extra parkeerdruk met zich mee.

Vanuit een maatschappelijk oogpunt is het voor de overheid dus van belang om in de rurale gebieden vanuit waar de file- en parkeerdruk te veel wordt beïnvloed door autogebruikers vanuit dit gebied, het OV-gebruik te stimuleren. Echter zal hij hiervoor wel een systeem aan moeten bieden wat voor de bewoners van deze gebieden voordeliger wordt t.o.v. de auto.

4.2 OPLOSSINGEN VRAAGSTUKKEN IN HET REGIONALE OV

Het grootste vraagstuk dat er op het moment dus speelt in het regionale OV in rurale gebieden is:

“Hoe biedt je op een relatief rendabele manier een vervoersdienst aan, waarmee in de behoefte aan mobiliteit en de wens van bereikbaarheid van bewoners van rurale gebieden kan worden voorzien?”

Vanuit zowel de aanbieders als overheden bestaan gegeven (mogelijke) antwoorden op dit vraagstuk. Voor de traditionele vervoersdiensten die operationeel zijn in gebieden waar deze niet met de vraag correspondeert, moeten zij naar alternatieven zoeken die rendabeler zijn en daarnaast de reiziger een dienst aanbiedt waarmee zij in haar behoefte aan mobiliteit en haar wens in bereikbaarheid voorzien kan worden.

Vanuit zowel de overheid als de provincies is de wens om het openbaar vervoer meer op de vraag af te stemmen, het openbaar vervoer zal vraaggericht ingericht moeten worden. Op deze manier kan er een betere match tussen vraag naar OV en het aanbod hiervan gevonden worden, op deze manier wordt getracht om het totale mobiliteitssysteem wat aangeboden wordt efficiënter en rendabeler te maken. Echter is uit de data-verzameling naar voren gekomen dat dit in praktijk voor de implementerende actoren (provincies en aanbieder) een lastig vraagstuk is waarbij verschillende problemen om de hoek komen kijken. Vanuit de aanbieder (Arriva) bestaat het probleem vanuit het volgende:

Dat is een beetje de doelstelling en wat de doelstelling is, is dat als opdrachtgevers moet er een betere match gevormd worden om vraag te creëren, dat wordt op een bepaalde manier belicht en de vraag is dan of je met het juiste product komt, het doel is uiteindelijk die totale bereikbaarheid te verbeteren en wij kunnen dit op moment nog niet rendabel maken.

Er valt in de praktijk te zien dat er een strijd is tussen de rendabiliteit van een mobiliteitssysteem en de bijdrage die het levert aan de bereikbaarheid in rurale gebieden. Het grootste probleem wat uit de diepte-interviews naar voren komt is een rendabel systeem aanbieden wat een bepaald niveau van bereikbaarheid garandeert.

Binnen de bestaande OV-ketens zijn zowel aanbieders als overheden bezig met het implementeren van alternatieven voor de bestaande traditionele OV-opties met als doel om het totale systeem beter aan te laten sluiten op de vraag naar openbaar vervoer. De oplossingen komen vanuit de kant van de aanbieder, met de provincie als opdrachtgever. Deze alternatieven hebben gemeen met elkaar, dat zij beter in staat zijn om op een nauwkeurigere manier bij de relatief lage vraag aan te sluiten, die bestaat in de betreffende rurale gebieden.

Met verschillende pilots proberen provincie en aanbieder het ov systeem samen flexibeler te maken om beter en efficiënter in te spelen op de relatief lage vraag in de rurale gebieden. Systemen waar in het onderzoek dieper op ingegaan is zijn BrengFlex en de buurtbus. Twee alternatieven van traditionele OV-systemen, die beide op hun eigen manier opereren en functioneren.

BrengFlex is een initiatief van de provincie Gelderland in samenwerking met Connexxion. Het doel van het opzetten van BrengFlex is om een slimmere en flexibelere systeem op de markt te brengen wat toekomstbestendig is en een efficiënter systeem aan te bieden als alternatief van het traditionele OV, die rijdt op tijdstippen en plakken waarop dit niet rendabel of efficiënt is. Consumenten kunnen via een app de vervoersdienst bestellen die hun volgens een vast tarief van 3,50 euro van hun gewenste plek van vertrek naar de gewenste plek van aankomst brengt. Een dussdanig systeem probeert op een zo'n optimale manier op de vraag van reizigers in te spelen.

Echter een dussdanig (benadering van) volledig flexibel OV systeem is relatief hoog in kosten en is op het moment dan op dit moment nog niet optimaal rendabel.

De buurtbus in het Rijk van Nijmegen rijdt op 5 lijnen waar het traditionele busvervoer niet rendabel is om te rijden. De Buurtbus rijdt volgens een vaste dienstregeling elk uur. De buurtbus creëert een oplossing voor gebieden waar de vraag naar openbaar vervoer aanwezig is, maar te laag om een buslijn rendabel te houden. De buurtbus wordt gereden door vrijwilligers en is hierdoor lager in personeelskosten dan traditionele vormen van openbaar vervoer.

Door de buurtbus worden er kleine kernen met elkaar in verbinding gesteld, waardoor er op een relatief rendabele manier mobiliteit tussen zulke kernen plaats kan vinden. Deze kleine lijnen sluiten aan op verschillende grote lijnen van traditioneel openbaar vervoer en bieden zo dus een aanvulling op het totale mobiliteitsnetwerk op de 'dunne' lijnen.

In beide gevallen van deze alternatieve vormen van openbaar vervoer (de ene flexibel, de ander volgens een vaste dienstregeling) wordt er via alternatieve vormen op de 'dunne' lijnen aansluiting gevonden met 'dikke' lijnen van traditioneel openbaar vervoer. In het totale systeem bieden deze alternatieven een aanvulling op traditioneel OV, op plekken waar deze traditionele vormen minder rendabel zijn. De gevolgen die de invoering van deze alternatieve vormen hebben op het totale mobiliteitssysteem, zullen in de volgende paragraaf besproken worden.

Bij het vraagstuk over het implementeren van flexibele en vraaggerichte diensten moet tot slot worden toegevoegd dat er zoals eerder gesteld er op de 'dikke lijnen' traditionele systemen naar behoren werken (Arriva, 2017). De alternatieven bieden slecht een oplossing voor dunne lijnen, dit betekend dat het ook voor een relatief klein deel van de totale bevolking een oplossing biedt (Provincie Zuid-Holland, 2017).

De hoofdvraag die er aan het begin van het onderzoek is gesteld is: *“Kan flexibel openbaar vervoer een oplossing zijn voor het bereikbaar houden van rurale gebieden in Nederland?”*

De vraag is in hoeverre de geïmplementeerde systemen flexibel te noemen zijn en in hoeverre zij een oplossing kunnen spelen in het op niveau houden van de bereikbaarheid in bepaalde rurale gebieden?

Vanuit de verschillende actoren komt naar voren, hier zijn de aanbieders, provincies en reizigersvertegenwoordiger het over eens, dat simpel gezegd een totaal mobiliteitssysteem bestaat uit alle vormen van vervoer. Deze bestaan uit openbare diensten (bus, trein) en persoonlijke vormen (fiets, auto). Er wordt gesteld dat wanneer er in mobiliteitssystemen gedacht wordt er in principe altijd aan de mobiliteitsbehoefte van de reizigers voldaan kan worden. Wanneer flexibel wordt gezien als reizen van punt A naar punt B dan is dit mogelijk wanneer er door de reiziger gedacht wordt in een totale mobiliteitsketen i.p.v. slechts een openbaar vervoersketen. Met een combinatie verschillende moderniteiten, kan in theorie op een zo optimaal mogelijke manier van ieder gewenst vertrekpunt, naar ieder gewenst punt van aankomst gemobiliseerd worden (ROCOV, 2017).

In de case van de provincie Groningen/Drenthe wordt er gesteld dat een reiziger in principe op alle momenten toegang heeft tot het totale 'mobiliteitsnetwerk' en dus in theorie ook volledig in zijn mobiliteitsbehoefte voorzien kan worden en waardoor het gewenste niveau van bereikbaarheid behaald kan worden.

Het probleem wat er bestaat bij het denken in dit soort mobiliteitsketens is dat er door de consument vaak niet in dit soort systemen gedacht wordt en dat de vragers vaak de verschillende mogelijkheden die geboden worden aan mobiliteit vaak niet gevonden worden. Hier komt volgens de

respondenten voor een groot deel de informatievoorziening om de hoek kijken (ROCOV, 2017). De vragers moeten bewust gemaakt worden, dat om van punt A naar punt B te komen er gebruikt gemaakt kan worden van verschillende moderniteiten om een zo optimale reistijd te ervaren, wanneer er van punt A naar punt B verplaatst wordt (ROCOV, 2017). Deze twee problemen blijken voor het grootste deel vanuit de reiziger te komen, er worden op het moment in de praktijk systemen geboden, waardoor de reiziger van het openbaar vervoer in theorie een optimale reistijd en –route kan ervaren, in de praktijk blijkt echter dat de vragers de weg naar de verschillende vervoersmoderniteiten, maar beperkt kunnen vinden (Ov-Bureau Drenthe, 2017). Echter de aanbieders en overheden zijn het eens over het feit dat de taak bij hun ligt om de reiziger d.m.v. informatievoorziening bewuster te maken van een mobiliteitssysteem als geheel, i.p.v. te denken in ‘slechts’ OV-ketens. Over de oplossingen van deze problemen en de taken van de verschillende actoren zal dieper in worden gegaan in de conclusie en aanbevelingen.

4.3 GEVOLGEN VOOR DE BEREIKBAARHEID

Ten tijde van het gehouden onderzoek is de ontwikkeling van de processen die zich afspelen in het regionale OV in verschillende rurale gebieden in het land in volle gang. d.m.v. de samenwerking die overheden en OV-aanbieder met elkaar zijn aangegaan, is de doelstelling dat deze reizigers een basisniveau van mobiliteit aangeboden wordt. In de theorie is dit basisniveau vastgesteld als het niveau waarbij individuen al hun activiteiten waarnaar zij met het openbaar vervoer reizen, kunnen ondernemen onder acceptabele omstandigheden (acceptabele wachttijden, totale reistijden, comfort enz.) (Martens, 2016). Een definitie die afhankelijk is van het beleefde niveau van behoeftevoorziening van een individu.

In de case van het mobiliteitsnetwerk in Groningen en Drenthe (OV-bureau Groningen-Drenthe, 2017), is er gesteld dat in theorie iedere burger de mogelijkheid zich te vervoeren naar een knooppunt van traditioneel OV, d.m.v. vraag gestuurd openbaar vervoer of persoonlijke vervoersmogelijkheden (auto, fiets), om zich vervolgens binnen het totale mobiliteitssysteem te vervoeren (evt. door gebruik te maken van verschillende vervoersmogelijkheden). Ook is er gesteld dat er op het gebied van informatievoorziening er op het moment een niveau bestaat wat voor niet genoeg mensen toereikend is, bij de aanbevelingen die uit deze resultaten zal verder op het niveau van informatievoorziening in worden gegaan.

Hiernaast is er gesteld dat ieder individu volledig vraaggericht te vervoeren, op het moment en in de toekomst te vervoeren financieel gezien te hoge kosten met zich meebrengt. De aanbieders van openbaar vervoer in samenwerking met de overheden zullen dus een balans moeten vinden, die gegeven een bepaald niveau van voorzieningen (geld, materieel, personeel enz.) een systeem aan

bieden, waardoor bewoners van rurale gebieden in Nederland voorzien zijn van mobiliteit om in hun behoefte te voldoen.

Uit de gegevens van Arriva (2017), blijkt dat OV-aanbieders op het moment nog geen systeem kunnen aanbieden wat op de 'dunne' lijnen, de lijnen waarop er een lage vraag naar openbaar vervoer is, in de rurale gebieden en/of tijdens de daluren. De doelstelling voor de toekomst is om een dusdanig systeem binnen het totale systeem rendabeler te maken. Dit wordt op het moment met pilots getest, deze pilots bieden alternatieve oplossingen op plaatsen waar traditioneel OV niet rendabel is en zullen het traditionele OV wat rijdt op de dikke lijnen aanvullen op de dunne lijnen. De gedachte van de aanbieders van openbaar vervoer is dat op deze manier het mobiliteitssysteem in zijn totaal financieel rendabeler wordt, zonder dat het niveau van bereikbaarheid voor de bewoners van rurale gebieden verslechterd.

Op het moment zit een dusdanig systeem nog in de pilotfase. Ten tijde van het onderzoek is het nog steeds zo, dat het totale mobiliteitssysteem nog niet op een optimale manier, zowel vervoer technisch als op financieel gebied, werkt en nog niet op een rendabele manier aan de mobiliteitsbehoefte van de bewoners van plattelandsgebieden voldoen. Met het testen van verschillende alternatieven in de vorm van pilots proberen beleidsmakers per casus een oplossing te vinden die aansluit bij de vraag in het betreffende gebied, hierbij is het zaak dat het aanbod zo goed mogelijk aansluit op de gegeven vraag in het betreffende gebied. Hoe de niveaus van vraag en aanbod zo goed mogelijk met elkaar gematcht kunnen worden zal in het volgende hoofdstuk besproken worden.

Samengevat staan op het moment de alternatieve vormen van openbaar vervoer op de dunne lijnen nog in de kinderschoenen en verkeerd het vooralsnog in de testfase, hoe dit in de toekomst het geval zal zijn hangt af van meerdere factoren. Hier wordt er weer teruggekomen op het gegeven van het vinden van het aanbod door de vraag en vice versa door informatievoorziening van beide kanten. In de aanbevelingen die volgen uit de resultaten van de analyse, zal er dieper in worden gegaan op de mogelijke implementaties met betrekking tot een betere informatievoorziening.

5 CONCLUSIE & AANBEVELINGEN

Wanneer er gekeken wordt naar de onderzoeksresultaten en de analyse die er volgt vanuit de diepte-interviews, wordt er getracht de gehanteerde vraag- en doelstelling die er voorafgaand aan het onderzoek gesteld is te beantwoorden. Vanuit de empirie zal de theorie getoetst worden aan de realiteit en zullen de deel- en hoofdvragen beantwoord worden. Aan de hand van deze antwoorden en de waargenomen empirie zal uiteindelijk een antwoord op de hoofdvraag: *“Kan flexibel openbaar vervoer een oplossing zijn voor het bereikbaar houden van rurale gebieden in Nederland?”* Aan de hand van de resultaten die met het onderzoek verkregen zijn, zullen er aanbevelingen worden gedaan, deze aanbevelingen gelden voor zowel implementaties in de praktijk in te voeren als aanbevelingen voor verder onderzoek wat betreft bereikbaarheid van rurale gebieden in Nederland en de rol die (flexibel) OV hierbij speelt.

5.1 CONCLUSIE

De aanleiding voor het gehouden onderzoek waren de problemen die er spelen in het huidige openbare vervoer in landelijke gebieden in Nederland. Lage reizigers aantallen in deze rurale gebieden zorgen ervoor dat de traditionele OV-systemen niet langer rendabel zijn. De bereikbaarheid in deze gebieden komt onder druk te staan, door het verdwijnen van OV-lijnen, waardoor de bewoners van de gebieden zich moeilijker van hun woonplaats naar andere plekken kunnen verplaatsen en zo dus de bereikbaarheid van de bewoners onder druk komt te staan. Om de reiziger toch een benodigd niveau aan transportmogelijkheden te schenken, waardoor zij in haar behoefte kan voldoen, is het de taak aan de provincie om haar burger en systeem kan bieden waarin hier aan voldaan kan worden. In samenwerking met de ov-aanbieders probeert de provincie dit te realiseren. Vanuit de literatuur bleek dat een vraaggericht systeem, dat een flexibelere dienst voor haar reizigers aanbiedt een uitkomst kan bieden om bewoners van rurale gebieden toch op een efficiënte manier in hun mobiliteitsbehoefte te voorzien. Om te onderzoeken of een dussdanig flexibel OV-systeem een oplossing kan bieden voor de vastgestelde problemen op het platteland en op welke manier is er data verzameld afkomstig van de drie bovengenoemde actoren: provincie, ov-aanbieder en reizigers. Deze data is verzameld d.m.v. diepte-interviews met vertegenwoordigers die deze drie groepen actoren representeren. Vanuit deze interviews is de belangrijkste data genomen en vervolgens nader geanalyseerd.

In het eerste deel van de analyse zijn de theoretische problemen, die in de behandelde literatuur en beleidsdocumenten naar voren kwamen, getoetst aan de daadwerkelijke situatie. Als het gaat om de vraag: “Welke problemen spelen er in het openbaar vervoer in rurale gebieden in Nederland?” en “In hoeverre is de bereikbaarheid van deze gebieden een probleem?” dan valt er te zien dat de grootste problemen die er spelen in de rurale gebieden gaan over de rendabiliteit van het huidige mobiliteitssysteem, in sommige gebieden is de geldende vraag naar openbaar vervoer niet voldoende om een rendabele dienst te laten rijden volgens een vaste dienstregeling, deze inefficiëntie tussen vraag en aanbod is het grootste probleem waardoor de bereikbaarheid in een bepaald gebied onder druk kan komen te staan. Als alle lijnen die niet rendabel zijn geschrapt worden om een totaal rendabeler systeem aan te bieden zullen deze rurale gebieden niet langer meer ontsloten kunnen worden d.m.v. openbaar vervoer. Echter is er vanuit een ‘transport justice’ wel een taak vanuit de provincie om toch voldoen aan de kleine vraag in de rurale gebieden. Het grootste vraagstuk is dus om een systeem aan te bieden die aan een kleine vraag kan voldoen, dat rendabeler werkt als de huidige traditionele systemen. Hiervoor zijn alternatieve diensten nodig, hierbij komt een flexibeler systeem om de hoek kijken.

In de behandelde theorie is vastgesteld dat door het openbaar vervoer systeem vraaggerichter te maken er een efficiënter systeem ontwikkeld kan worden waar vraag en aanbod van OV dichterbij elkaar komen te liggen. Door een efficiënter systeem te ontwikkelen, moet dit systeem voor de aanbieder ook financieel rendabelere worden. De geboden alternatieven om het aanbod van OV in de rurale gebieden nauwkeuriger te laten passen, zorgen er voor dat het totale mobiliteitssysteem flexibeler wordt. Het van belang om eerst het concept van flexibel OV nader te verklaren aan de hand van de behandelde praktijkvoorbeelden.

Vanuit de betrokken actoren is de zienswijze dat flexibele en vraaggerichte vormen van vervoer vooral een ‘vangnet’ bieden tussen de traditionele vervoerslijnen. Dit wil zeggen dat op plekken waar er alternatieven voor traditioneel openbaar vervoer geboden moet worden aansluiten op traditionele ‘dikke’ lijnen, op deze manier ontstaat er een totaal mobiliteitssysteem, waardoor reizigers zich in principe van punt A naar punt B kunnen mobiliseren, zij het d.m.v. meerdere vervoersmogelijkheden.

‘Flexibel’ houdt dus vooral in: de mogelijkheid van reizigers om zich binnen het totale mobiliteitssysteem te verplaatsen, met eventueel meerdere vervoersmogelijkheden, om zich op deze manier ‘flexibel’ van punt A naar punt B te verplaatsen. De rurale gebieden kunnen in theorie door een combinatie van flexibele en traditionele systemen ontsloten gehouden worden, waardoor mensen woonachtig in rurale gebieden zich in theorie met verschillende moderniteiten op een zo optimaal mogelijke manier kunnen verplaatsen en dus door de aanvulling van flexibele diensten i.p.v. traditionele diensten op een rendabelere manier bereikbaar kunnen blijven.

Wanneer er antwoord op de hoofdvraag gegeven moet worden, dan zijn er een aantal factoren waarmee rekening gehouden moet worden. Wanneer de vraag is: *“Kan flexibel openbaar vervoer een oplossing zijn voor het bereikbaar houden van rurale gebieden in Nederland?”* dan is het antwoord: ja, in theorie kan een flexibel systeem in samenwerking met het ‘traditionele’ OV-systeem ervoor zorgen dat iedere burger perfect ontsloten is en gegarandeerd worden van een ‘basisniveau’ aan bereikbaarheid, wanneer de flexibele systemen een directe match vormen met de vraag, zodat iedereen op elk moment en vanaf elke plek de aansluiting kan maken op een knooppunt van traditioneel openbaar vervoer en vanuit daar weer d.m.v. verschillende systemen op het gewenste punt van aankomst zich te mobiliseren.

Echter is dit in de praktijk iets complexer dan in theorie, vanuit de aanbieders en de subsidiërende overheid is het vanuit een kostenperspectief niet haalbaar om elk individu apart bij elk gewenst punt op te halen en weer ergens af te zetten. Om toch deel te kunnen nemen aan het totale mobiliteitssysteem moet er tevens vanuit de reiziger een onderneming verwacht worden om in (een deel van) zijn eigen mobiliteitsbehoefte te voorzien. Dit kan aan de ene kant door van persoonlijk vervoer (auto, fiets etc.) gebruik te maken, echter is het vanuit een maatschappelijk perspectief niet wenselijk om een volledig traject af te leggen met de auto, omdat dit negatieve maatschappelijke effecten met zich meebrengt (files, parkeerdruk, CO₂-uitstoot etc.), een dusdanig systeem kan alleen zo optimaal mogelijk in de praktijk werken, wanneer er door de consument (reizigers) in dusdanige mobiliteitssystemen gedacht wordt en zijn/haar reis optimaliseert door, waar nodig, gebruik te maken van de optimale mobiliteitssystemen. De reiziger moet bewust gemaakt worden van de optimale mogelijkheden om hun reis te ondernemen. Beleidsbepalers hebben geconstateerd dat er op dit punt nog geen optimale informatievoorziening bestaat, om alle reizigers op elk moment te voorzien van informatie, op dit punt zal verder in worden gegaan, wanneer er wordt gekeken naar de aanbevelingen die er volgen vanuit de geanalyseerde resultaten van het onderzoek.

5.2 AANBEVELINGEN

Nu de resultaten van het onderzoek bekend zijn, zal er gekeken worden naar de mogelijke implementatie van oplossingen voor de gevonden problemen aan de hand van de onderzoeksresultaten. De problemen die uit de empirie naar voren zijn gekomen, zijn op verschillende manieren op te lossen. Er zijn ook al bestaande oplossingen geïmplementeerd door beleidsbepalers. Er is gebleken dat het succes van deze oplossingen met wisselend succes geïmplementeerd zijn. De aanbevelingen zullen dus bestaan uit nieuwe oplossingen en punten waarop de huidige gehanteerde maatregelen verbeterd zouden kunnen worden.

Naast de aanbevelingen die gedaan worden voor praktijkoplossingen, zal er meer onderzoek gedaan moeten worden naar de bereikbaarheid in rurale gebieden en de rol die openbaar vervoer hierop heeft. De mogelijkheid om het totale mobiliteitssysteem vraaggerichter te maken is iets waar zowel op een wetenschappelijk als op een beleidsniveau onderzoek naar wordt gedaan, met als doel een efficiënter mobiliteitssysteem aan te bieden. Op dit gebied valt dus op wetenschappelijk niveau nog veel nieuwe informatie te verzamelen.

5.2.1 Implementeren van praktijkoplossingen

Het grootste probleem waar beleidsbepalers en aanbieders van OV mee worstelen wat betreft de rurale gebieden is het aanbieden van een vervoerssysteem dat financieel rendabeler is dan het traditionele systeem van bussen en treinen volgens vaste dienstregeling, terwijl de bewoners van deze gebieden voorzien worden in een basisniveau van mobiliteit, waarmee hun basisniveau van bereikbaarheid gegarandeerd wordt. Om naar een vraaggerichter systeem te gaan, zullen zij alternatieve vormen (vormen anders dan traditionele vormen) van vervoer moeten bieden, die rendabeler zijn dan de huidige vormen. Hiervoor zijn verschillende alternatieven reeds geïmplementeerd. Het struikelblok wat bij de implementatie komt kijken, is dat er per gebied een verschillende oplossing het beste werkt. Zo benaderd een systeem als BrengFlex volledige flexibiliteit van mobiliteit, door reizigers op gewenst punt van vertrek op te halen en vervolgens op een gewenst punt af te zetten, echter is een dussdanig systeem wel erg duur, waardoor er veel subsidiegeld in moet worden gepompt. In andere gevallen biedt een systeem als de Buurtbus een rendabelere oplossing voor lijnen waar een kleine vraag naar openbaar vervoer bestaat, dit systeem biedt vervoer aan in de vorm van kleine busjes met vrijwillige chauffeurs, hierdoor kunnen de personeels- en materiaalkosten laag worden gehouden. Nog een voorbeeld van een 'pilot' zijn systemen als de Nachtvinder die verbonden staat met een 'dikke' lijn en rijdt, alleen op het moment dat er vraag bestaat. Al deze systemen zijn pogingen om het openbaar vervoer meer te laten voldoen aan de vraag. Een rendabele oplossing voor gebieden met een kleine vraag naar openbaar vervoer zal dan ook op een zo optimaal mogelijke manier moeten corresponderen met de vraag, zodat de materiaal- en personeelskosten zo laag mogelijk blijven en de vervoerslijn voor zowel de aanbieder als de provincie rendabeler wordt. Als er wordt gekeken naar de capaciteit van het aanbod van de alternatieven zal deze dus zo nauwkeurig mogelijk overeen moeten komen met de vraag naar openbaar vervoer in het gebied. De aanbieder zal dus zo veel mogelijk informatie moeten verkrijgen over de vragers naar openbaar vervoer in een bepaald gebied. Deze informatie over de reizigers kan op verschillende manieren tot stand komen. Enquêtes over de behoefte van de reizigers en de beleefde tevredenheid met de vervoerssystemen zijn een manier om achter de wensen van der

reizigers te komen. Ook zal een nauwe samenwerking tussen de verschillende actoren (provincie, ov-aanbieder en reizigersorganisatie) er voor kunnen zorgen dat de totale informatievoorziening over vraag van reizigers vergroot kan worden. Door als aanbieder met organisaties als ROCOV in gesprek te gaan, kan er van dichtbij gekeken worden welke wensen er bestaan vanuit de vraagkant van openbaar vervoer. Op deze manier kan er een systeem aangeboden worden wat zo optimaal mogelijk aansluit bij de behoefte van de vraag.

Uit de resultaten is tevens gebleken dat er gevallen zijn waar er in principe de openbaar vervoersvoorziening voldoende is om in de behoefte aan openbaar vervoer te voorzien, echter het probleem wat er speelt bij het aanbod van deze vormen is dat er door de vragers maar beperkt gebruik van wordt gemaakt. In deze gevallen zijn reizigers er niet voldoende van bewust op welke manier zij hun reis zo optimaal mogelijk wat betreft reistijd en kosten kunnen ondernemen. Informatievoorziening speelt hierbij een grote rol, reizigers moeten bewust gemaakt worden van de verschillende vormen van mobiliteit om hun reis mee te ondernemen en verschillende vormen van vervoer te integreren in hun totale reis. Vanuit de aanbodkant van vervoer zal er een informatievoorziening aangeboden moeten worden, waarmee de reiziger bewust gemaakt wordt van de verschillende vormen van vervoer waarmee de reis ondernomen kan worden. De informatievoorziening kan op verschillende manieren verbeterd worden. Op het moment kan er op apps en sites van bijv. 9292 een reis opgevraagd worden, waarmee er van gewenst punt van vertrek naar gewenst punt van aankomst kan worden gereisd met het openbaar vervoer. Je zou dit soort apps kunnen optimaliseren door hier meer verschillende vormen van vervoer op aan te bieden. Zo kan er met de hulp van verschillende vormen van vervoer (semi-) flexibel van punt A naar punt B worden verplaatst. Een optimale reis voor de vrager van vervoer is het doel van deze maatregel, een voorbeeld hiervan uit de afgenomen interviews is een plan voor een app door Ben Mouw, voorzitter van het ROCOV, waarmee reizigers tijdens hun reis naar alternatieven voor bepaalde uitgevallen lijnen kunnen zoeken, zodat de reis zo optimaal mogelijk vervolgd kan worden.

Een ander deel van de informatievoorzieningen is dat reizigers moeten weten dat er alternatieven bestaan waardoor zij flexibeler en optimaler hun reis kunnen inplannen, vanuit de aanbodkant moeten hun alternatieven aan de man gebracht worden. Dit kan d.m.v. marketing via reclames en campagnes. Een voorbeeld hiervan in Gelderland zijn de zogeheten OV-ambassadeurs, uit de praktijk lijkt dat ouderen maar beperkt bekend zijn met hoe het openbaar vervoer werkt en hoe zij toegang tot het mobiliteitsysteem kunnen verkregen worden. De ambassadeurs laten deze groep zien hoe zij makkelijk toegang kunnen verkrijgen tot het openbaar vervoer en hoe zij hun reis moeten ondernemen. Door een groot deel van de reizigers bewust te maken van de verschillende reismogelijkheden, zullen de alternatieven die reeds geïmplementeerd zijn sneller door de vraag gevonden worden, waardoor de vraag naar deze alternatieven toeneemt en de totale reis voor de

reizigers zo optimaal mogelijk wordt, waardoor er effectiever aan de totale bereikbaarheids- en mobiliteitsbehoefte voldaan kan worden.

5.2.2 Aanbevelingen voor vervolgonderzoek

Om eventueel uit te kunnen breiden op het gehouden onderzoek naar de bereikbaarheid van rurale gebieden en een flexibeler OV-systeem als oplossing, zal verder onderzoek en vervolgonderzoek gedaan kunnen worden. Voor vervolgonderzoek kan er nader gekeken worden naar hoe er een totaal mobiliteitssysteem gerealiseerd kan worden, waardoor er een zo optimaal mogelijk vervoersysteem gecreëerd wordt, waarmee reizigers een zo optimale reis geboden kan worden. Een dussdanig onderzoek kan gebruikt worden door de beleidsmakers van OV-maatregelen om een kostenrendabeler systeem te creëren, terwijl er een basisniveau van bereikbaarheid gegarandeerd wordt aan de bewoners van rurale gebieden in Nederland.

Hiernaast is het ook van relevantie voor de totaliteit van het onderzoek naar bereikbaarheid in rurale gebieden hoe het met de bereikbaarheid in de rurale gebieden gesteld is op andere plekken dan in Nederland. Hiermee zou informatie gewonnen kunnen worden die in Nederland in de praktijk toepasbaar is.

6 REFLECTIE

In dit hoofdstuk zal er kritisch gereflecteerd worden op het onderzoek. Dit betreft de verbeterpunten die betrekking hebben op zowel het onderzoeksproces als op de onderzoeksresultaten.

Het eerste punt waar kritisch naar gekeken wordt is de wijze waarop de informatie verzameld is. Wanneer er gekozen wordt voor een kwalitatieve methode van dataverzameling, zullen de resultaten ten alle tijden interpretatief zijn. Op bepaalde momenten tijdens de interviews kunnen er bepaalde keuzes gemaakt worden wat betreft de vraagstelling. Het is uiteindelijk zaak om d.m.v. de juiste vraagstelling tot de gewenste informatie te komen. Vanwege het feit dat je altijd te maken hebt met menselijke respondenten, is het achteraf altijd de vraag in hoeverre de juiste informatie is verkregen en ook in welke mate de informatie betrouwbaar te noemen is. Door een zo divers mogelijke groep van respondenten te interviewen is getracht een zo compleet mogelijk beeld van de onderzochte situatie te schetsen, maar of het daadwerkelijk de totale groep vertegenwoordigt is natuurlijk altijd de vraag.

Hiermee komen we op het volgende punt van kritiek, dit is de casusselectie. Er is gekozen om in vier provincies te kijken naar de bereikbaarheid in de rurale gebieden, op basis van de mate van stedelijkheid van dit gebied. Echter kan hiermee maar moeilijk tot een totaalbeeld gekomen worden van de totale Nederlandse populatie, hiervoor zouden alle 12 provincies apart geïnterviewd moeten worden, zouden alle reizigers van het regionale OV geïnterviewd moeten worden en zouden alle aanbieders van openbaar vervoer in rurale gebieden hun visie moeten geven. Echter is dit gezien de tijd niet realistisch en met de gehanteerde is geprobeerd een representatie van de totale populatie te benaderen. Ook is het de vraag in hoeverre de behandelde aanbieders de totaliteit van aanbieders vertegenwoordigen, er is voor gekozen om aanbieders te benaderen die in deze regio relevant zijn, dit kan echter in andere delen van het land heel anders zijn, waar de aanbieders eventueel tegen hele andere problemen aanlopen met de daarbij horende maatregelen. Hetzelfde geldt natuurlijk voor het ROCOV, in de case-selectie is al gesteld dat de keuze is gemaakt om een vertegenwoordiger van de reizigers te interviewen i.p.v. meerdere individuele reizigers, om zo op een relatief snelle manier aan data van de actor 'reiziger' te komen. Al met al is kan er dus afgevraagd worden in hoeverre de geïnterviewde actoren daadwerkelijk representatief zijn, omdat vanwege tijd en andere mogelijkheden het niet mogelijk is geweest om nog meer respondenten te interviewen. Door bij onderzoeken die volgen een groter groep te interviewen kan er een representatiever beeld van de situatie geschetst worden en kunnen de resultaten in de toekomst op een bredere populatie toegepast worden

De manier van het onderzoek uitvoeren heeft uiteraard invloed op de onderzoeksresultaten. Naar deze resultaten moet dan ook uiterst kritisch gekeken worden. In hoeverre deze resultaten te generaliseren zijn over de gehanteerde populatie is maar van gedeeltelijke toepassing. Wanneer er dus bepaalde beleidsimplementaties gedaan moeten worden op basis van het onderzoek, zal er eerst deze specifieke casus verder onderzocht moeten worden, voordat er over een specifieke casus een aanbeveling gedaan moet worden.

7 BIJLAGEN

7.1 LIJST VAN RESPONDENTEN

Actor	Naam	Functie
Provincie: Gelderland	Peter van den Boogaard	Uitvoerend manager OV-zaken Provincie Gelderland
Provincie: Zuid-Holland	Lenie Wijnen en Ben Visscher	Senior Secretaris Afdeling Mobiliteit en Milieu
Provincie: Groningen/Drenthe	Jan van Selm	Voorzitter OV-bureau Groningen Drenthe
Aanbieder: Arriva	Maikel Bracun	Ontwikkelmanager Oost-Nederland
Aanbieder: Breng	Daan Stevens (via mail)	Marketeer Connexion
	Ben Claassen	Coordinator Buurtbus Rijk van Nijmegen
Reizigersorganisatie: ROCOV	Ben Mouw	Voorzitter ROCOV Gelderland

7.2 INTERVIEWGUIDES

Voor de data-analyse zijn er voor het afnemen van de diepte-interviews interviewguides opgesteld. Aan de hand van deze interviewguides zijn de respondenten ondervraagd en is er data verzameld. De interviewguides zijn semi-structureel van aard, er zijn van tevoren te bespreken onderwerpen vastgesteld, echter is hier wel ruimte opengelaten voor zelf aangedragen onderwerpen van de geïnterviewde respondenten.

Er is voor elke actor een verschillende interviewgide opgesteld, om zo van elke respondent de gewenste data te verzamelen. De vragen zijn in twee categorieën onder te verdelen: problemen en oplossingen.

In onderstaande tabel zijn de interviewguides per actor gegeven.

	Actor		
	Overheid	Aanbieder	Reiziger
Problemen	- Welke problemen in het regionale OV spelen er in uw provincie? - Hoe uiten deze problemen zich? - Welke gevolgen hebben deze problemen voor de bereikbaarheid van de rurale gebieden in uw provincie? - Wat is de ernst van deze problemen?	- Wat zijn voor U als aanbieder de belangrijkste problemen in het openbaar vervoer in de rurale gebieden? - In hoeverre is de bereikbaarheid van gebieden een probleem waar jullie zich mee bezig houden?	- Wat zijn de voornaamste problemen in het OV in rurale gebieden voor de reizigers? - In welke mate is (het gebrek aan) een bepaald niveau van bereikbaarheid een probleem voor bewoners van rurale gebieden? - Hoe uiten deze problemen zich voor de reiziger?
Oplossingen	- Wat voor belang heeft de provincie bij het oplossen van deze problemen? - Welke oplossingen heeft de provincie voor handen? - Hoe kan de bereikbaarheid in de rurale gebieden gegarandeerd worden? - In hoeverre zijn de oplossingen financieel en praktisch haalbaar? - Welke rol speelt de provincie in de oplossingen? - In hoeverre is een flexibel/vraaggericht OV-systeem een oplossing voor de huidige problemen? - Hoe ziet de toekomst van het regionale openbare vervoer in uw provincie er in de toekomst uit?	- Wat is voor de OV-aanbieder het belang van het oplossen van deze problemen? - Welke rol speelt de aanbieder in de oplossing op de problemen? - Wat voor oplossingen zijn er al voor handen? - In hoeverre ziet U als aanbieder flexibel/vraaggericht OV als oplossing? - Welke oplossingen zijn jullie van plan om in de toekomst te implementeren? - In hoeverre zijn deze oplossingen financieel haalbaar? - Welke invloed hebben de oplossingen op de bereikbaarheid in de rurale gebieden? - Hoe ziet jullie OV-netwerk er uit in de (nabije) toekomst?	- Welke oplossingen zijn er voor handen om de situatie voor de reiziger van het OV te verbeteren? - Hoe kan de situatie voor de reizigers in de toekomst verbeteren? - Hoe kan de bereikbaarheid van de reiziger op een voldoende niveau gehouden worden? - Hoe kan er op een efficiënte manier voldaan worden aan de mobiliteitsbehoefte van reizigers? - Welke rol kan het flexibiliseren van het OV-systeem bijdragen aan de toename van bereikbaarheid van de reiziger? - Is een vraaggerichtere vorm van OV gunstiger voor de reizigers?

7.3 INTERVIEWVERSLAGEN

In onderstaande tekst is van elk afgenomen interview een interviewverslag (samenvatting) te vinden, met daarin van elke geïnterviewde respondent de belangrijkste informatie.

Interview Peter van den Boogaard (Provincie Gelderland)

Wanneer het gaat over de bereikbaarheid in de rurale gebieden in Gelderland en de rol die het openbaar vervoer hierop heeft is het grootste vraagstuk wat speelt vooral kosten vs. Gebruik, dat wil zeggen hoe staat het gebruik van bestaande ov-lijnen tegenover het geld en de maatschappelijke meerwaarde die de lijn heeft. In veel rurale gebieden komt het voor dat de kostendekkingsgraad van het traditionele OV te laag ligt, hiervoor zullen er oplossingen gevonden moeten worden. De grootste uitdaging hier is hoe in deze gebieden op een rendabele manier er een OV-systeem geëxploiteerd kan worden. Op plekken waar een buslijn niet meer rendabel is verdwijnen deze in sommige gevallen, hierdoor ontstaat er veel protest onder de bevolking. In deze gebieden moet echter wel een bepaalde bereikbaarheid gegarandeerd worden, hierdoor zal de provincie met alternatieven voor haar burgers moeten komen.

Er worden verschillende alternatieven getest in de vorm van pilots, deze pilots zijn grotendeels (semi-) flexibel van aard, op deze manier tracht de provincie Gelderland haar openbaar vervoer nauwkeuriger aan de vraag te laten voldoen, om zo een efficiënter ov-systeem te exploiteren dat een rendabel oplossing biedt voor rurale gebieden. De alternatieven bestaan uit verschillende vormen

van vervoer (bijv. e-bikes, deelautos, BrengFlex die mensen van punt A naar punt B vervoert) en zullen er voor moeten zorgen dat de provincie op een goedkopere manier openbaar vervoer kan exploiteren, deze alternatieven kunnen zowel door private partijen als door de burgers zelf op worden gezet. De alternatieven zullen vooral een plek vinden onder het traditionele OV (bussen, treinen etc.) d.w.z. dat traditionele systemen zullen blijven bestaan, maar op plekken waar deze systemen tekortschieten zullen er alternatieve systemen een aanvulling bieden op traditionele systemen. De plekken waarop de traditionele diensten tekort schieten zijn de 'dunne lijnen', oftewel lijnen met een lage vraag naar openbaar vervoer, in de praktijk blijkt dat op de 'dunne lijnen' de vraag steeds verder afneemt, waardoor het nog lastiger wordt om een rendabel systeem te exploiteren, in tegenstelling tot de 'dikke lijnen' (lijnen met een hoge vraag) waar de vraag juist toeneemt. Door een combinatie van traditionele systemen en alternatieven zal er een systeem moeten ontstaan waardoor de burger met zo min mogelijk tijd en moeite op een slimme manier van punt A naar punt B kan geraken.

Een aanleiding van de roep om het rendabeler maken van het OV-systeem, is het feit dat er tegenwoordig veel efficiënter met budgetten om moet worden gesprongen in vergelijking met 20 tot 30 jaar geleden, toentertijd was er nog geld in overvloed en is er geld verkwist, tegenwoordig is het anders en moeten uitgaven verantwoord worden als er gekeken wordt naar opbrengsten.

In de rurale gebieden ligt het gebruik van de auto relatief hoog, dit heeft nadelige gevolgen, omdat hierdoor de ruimtedruk (file- en parkeerdruk) toeneemt, hierom wil de provincie Gelderland ervoor zorgen dat ook in der rurale gebieden het aantrekkelijker wordt om van het openbaar vervoer gebruik te maken. Ook neemt het gebruik van de auto nadelige gevolgen voor het milieu mee, waar het gebruik van openbaar vervoer veel milieuvriendelijker is.

Wat betreft de toekomst van het OV in Gelderland zal er veel gekeken worden naar innovatieve oplossingen als de WePods (zelfrijdend vervoer) of systemen als de hyperloop ('buizenpost'). In de toekomst zullen er voor de bewoners van rurale gebieden systemen ontworpen moeten worden, zodat men zich sneller en efficiënter van punt A naar punt B kan begeven, omdat mensen in rurale gebieden wel degelijk het recht hebben op een bepaald niveau van bereikbaarheid en de mobiliteit die hierbij aansluit.

Interview Lenie Wijnen en Ben Visscher (Provincie Zuid-Holland)

In Zuid-Holland is er sprake van een lage vraag naar OV in de landelijke gebieden als dit vergeleken wordt met de beschikbare capaciteit. De vraag hier is vooral hoe de mensen woonachtig in deze gebieden op een snelle en efficiënte manier van punt van vertrek naar punt van aankomst kunnen komen. De reizigersvraag is in de afgelopen jaren verandert, de mens heeft een grotere actieradius gekregen en zal dus naar meer en verdere bestemmingen willen reizen, het OV zal zo ingericht

moeten worden dat er zo goed mogelijk aan de reizigersvraag voldaan kan worden. De rurale gebieden zullen ontsloten moeten worden volgens alternatieven van het traditionele OV, een vangnet om mensen te vervoeren in gebieden waar er een lage vraag naar OV bestaat. Deze systemen moeten slim en rendabel zijn, slim wil zeggen dat er systemen gecombineerd kunnen worden om zo een efficiëntere vervoerslijn te creëren. Het doel is op een financiële rendabele manier een systeem te bieden waarmee iedereen voldoende ontsloten is en toegang heeft tot voldoende mobiliteit. De mobiliteit moet vooral als middel worden gezien en niet als doel op zich, per geval moet er gekeken worden welke vorm van mobiliteit het beste werkt, gegeven een bepaalde rendabiliteit.

Een groot deel van de oplossing bestaat uit hoe er gedacht wordt over mobiliteit, mensen moeten weten wat de snelste manier om te reizen van punt A naar punt B is, door voldoende informatievoorziening (bijv. door apps wordt dit getracht te bereiken).

De taak van de provincie is aan de ene kant het faciliteren van een systeem waardoor al haar burgers op een rendabele en efficiënte manier van punt A naar punt B kunnen komen, zij wil daarnaast de markt en burger uitnodigen om met alternatieven te komen die een rol kunnen spelen in de totale mobiliteitsketen.

Interview Jan van Selm (OV-bureau Groningen-Drenthe)

In de provincies Groningen en Drenthe wordt het openbare busvervoer georganiseerd door het OV-bureau Groningen-Drenthe, zij moeten er voor zorgen dat de burgers van vervoer worden voorzien.

In deze provincie is het zo dat er in theorie voor iedereen een aanbod van vervoer aanwezig is.

Wanneer er naar elke plek in de provincies gekeken wordt is het zo dat er een (openbaar) vervoersoptie geboden wordt die mensen van hun punt van vertrek naar een knooppunt van openbaar vervoer brengt, om van daaruit weer verder te reizen binnen het totale mobiliteitssysteem.

In principe heeft elk individu de mogelijkheid om deel te nemen aan het mobiliteitssysteem. De systemen die buiten het traditionele OV vallen worden als vangnet gebruikt (bijv. belbus, regiotaxi).

Dit vangnet wordt niet gestimuleerd, maar is alleen een optie op plekken waar traditioneel OV niet voldoet en zal dus niet moeten concurreren met de fiets of het traditionele openbare vervoer.

Dus d.m.v. verschillende vervoersvormen wordt er vanuit de aanbodkant een systeem gefaciliteerd wat de reiziger opties biedt om zich vrij te verplaatsen binnen het gegeven mobiliteitssysteem. Het grootste struikelblok echter hierbij is dat deze verschillende opties gevonden worden door de vragers naar openbaar vervoer, hiervoor zal de informatievoorziening een zo groot mogelijk reizigersaantal moeten bereiken. Het OV-bureau heeft voor elke vervoersmogelijkheid het contract in handen, wat er voor zorgt dat alle systemen goed op elkaar aansluiten, waarbij getracht elk afzonderlijk systeem zo optimaal mogelijk te laten presteren. Op deze manier kan er een zo optimaal mogelijk totaal

mobiliteitssysteem worden gerealiseerd. In de toekomst is het doel dat de reiziger zo makkelijk mogelijk door dit hele systeem reist, bijvoorbeeld door een bankpas te creëren die voor alle vervoersmogelijkheden geldt.

Interview Maikel Bracun (Arriva)

De concessies die Arriva heeft zijn multimodaal, ze beheren zowel het bus- als treinvervoer in een betreffend gebied, hierdoor kan er een systeem ontstaan van vervoer dat goed op elkaar aansluit. Hierdoor kan je de betaalbaarheid van het systeem hoger maken. Binnen het systeem ligt er een grote uitdaging in het openbare vervoer in rurale gebieden, in deze gebieden neemt de vraag naar vervoer af en het doel van Arriva is, om een betaalbaar systeem in deze gebieden te exploiteren. In deze gevallen is het aantrekkelijk om een vraaggericht systeem aan te bieden. Het huidige systeem is vooral ingericht voor gevallen waarin een hoge vraag naar openbaar vervoer van toepassing is (spitsuren en dichtbevolkte gebieden). De aanbieder zal samen met de provincie naar alternatieven moeten zoeken voor plekken en momenten waarop deze vraag relatief laag is (rurale gebieden en daluren) die op een rendabelere wijze geëxploiteerd kunnen worden, de provincie heeft als voornaamste doel om een bepaald bereikbaarheidsniveau te garanderen en Arriva wil dit op een zo rendabel mogelijke manier faciliteren. In de rurale gebieden waar een aanbodoverschot bestaat zal er een efficiëntere manier van vervoer op de markt gebracht moeten worden. Op het moment is het nog niet mogelijk om een rendabel systeem te exploiteren op 'dunne lijnen' wat tegelijkertijd het bereikbaarheidsniveau van de burger garandeert. In het verleden is er gedacht dat wanneer het aanbod toeneemt, het zijn eigen vraag schept, dit is in sommige gevallen uitgekomen, alleen niet op de dunne lijnen, hierop is het doel om deze lijnen flexibeler te maken.

Het grootste punt waar Arriva mee zit is een rendabel systeem aan te bieden, en een vraaggericht systeem is een duurder systeem voor de aanbieder en dus ook voor de reiziger, wanneer dit in de kostprijs berekend wordt, uiteindelijk moet er een totaal systeem aangeboden worden wat in zijn totaliteit rendabeler is dan het huidige systeem, dus het doel is niet om een winstgevend systeem op de dunne lijnen aan te bieden, slechts een systeem wat in zijn totaliteit rendabeler wordt om aan te bieden. Arriva probeert een totaal rendabeler systeem wat beter aansluit op de vraag op dunne lijnen stapsgewijs te realiseren, buiten de dikke lijnen zal aan de achterkant een alternatieve dienst worden aangeboden die voor zowel vrager als aanbieder rendabel is en uiteindelijk een compleet rendabele mobiliteitsketen aan te bieden.

Interview Ben Claassen (Buurtbus Rijk van Nijmegen)

De buurtbus is een alternatief voor lijnen waar er een vraag bestaat, maar deze niet groot genoeg is om een grote bus te laten rijden, d.w.z. dat in het geval van de regio Rijk van Nijmegen er op een lijn

minder dan een X aantal reizigers per maand is er naar een alternatief gezocht wordt, één van deze alternatieven is de Buurtbus. De buurtbus wordt gereden door vrijwilligers en is een goedkoper alternatief voor het traditionele busvervoer, vanwege het feit dat er bespaart wordt op personeelskosten. Ook rijdt de buurtbus op plaatsen waar gewone bussen fysiek gezien niet kunnen rijden.

Dit initiatief gaat uit van de provincie en gemeenten die beslissen op welke lijnen er een buurtbus komt te rijden en subsidiëren dat op hun beurt weer, wanneer de vraag minimaal 400 reizigers per maand is, kan er een buurtbus rijden, de buurtbus rijdt volgens een vaste dienstregeling om het uur, met als grootste verschil met een traditionele bus dat mensen langs de route worden opgepikt, ook al staan zij niet bij een halte, echter op sommige plekken was de vraag tijdens de spits dusdanig hoog dat er extra capaciteit ingezet moet worden in de vorm van extra busjes.

Het initiatief van de buurtbus is vooral bedoeld om kleine kernen met elkaar te verbinden, zodat de mensen zich kunnen vervoeren tussen verschillende kleine kernen en binnen het totale vervoerssysteem sluit dit systeem zo veel mogelijk aan bij de traditionele bus- en trein dienstregelingen.

Interview Ben Mouw (ROCOV)

In de perifere plattelandsgebieden in Nederland valt er te zien dat er een afname van de vraag naar openbaar vervoer bestaat, terwijl in de spits het reizigersvolumeaantal toeneemt. In deze plattelandsgebieden is het niet meer haalbaar om daar een bus volgens een vaste dienstregeling te laten rijden. Deze afname komt voort uit het feit dat het autogebruik in deze gebieden zeer aantrekkelijk is. Aan de andere kant valt er wel te zien dat wanneer er een goede 'feeder' is, een aanbod wat inspeelt op de wensen van de reizigers, het gebruik van openbaar vervoer aantrekkelijker wordt. Dit gebruik van openbaar vervoer wordt gestimuleerd, omdat wanneer het autogebruik relatief hoog is, de reiziger geconfronteerd wordt met parkeerkosten en ruimtedruk in de vorm van files en parkeerdruk.

Om in de rurale gebieden en tijdens daluren efficiëntere vormen van OV aan te bieden, zullen er wat kleinere, flexibelere vormen van vervoer aan moeten worden geboden (bijv. deelauto's) om deze kleine groep te vervoeren, met flexibel wordt vooral bedoeld om van verschillende moderniteiten gebruik te maken tijdens de reis en niet zozeer letterlijk deur tot deur vervoer. Deze vormen zullen vraaggericht te werk moeten gaan om het aanbod zowel aantrekkelijk als efficiënt te houden, deze vormen moeten gepaard worden met een voldoende niveau aan informatievoorziening, zodat de reiziger een optimale reis kan ondernemen en er zo een totaal mobiliteitsnetwerk kan bestaan waarbinnen de reiziger zich kan begeven. Deze informatievoorziening is van groot belang, omdat het in de praktijk blijkt dat er veel mensen zijn die niet precies weten hoe het openbaar vervoer precies

werkt. Door mensen meer bewust te maken van de werking van het OV kan het OV-gebruik ook gestimuleerd worden.

d.m.v. innovatie zal er in de toekomst op een financieel verantwoordelijke wijze alternatieven moeten komen, waardoor reizigers op een efficiënte manier van punt A naar punt B kunnen reizen, zodat alle reizigers in staat worden gesteld om in hun mobiliteitsbehoefte te voorzien om in hun dagelijkse behoeftes te voorzien.

8 LITERATUURLIJST

- Abenoza, R. F., Cats, O., & Susilo, Y. O. (2017). Travel satisfaction with public transport: Determinants, user classes, regional disparities and their evolution. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 95, 64-84.
- Arriva. (z.d.). *Kwaliteitsverslag*. Opgevraagd op 5 juli 2017 van <https://www.arriva.nl/web/file?uuid=eca0b2c8-32cd-4847-81b3-229bd3aff9cb&owner=af8aec32-6c73-47d5-af4d-f1553a2c3b77&contentid=3117>
- Beirão, G., & Cabral, J. S. (2007). Understanding attitudes towards public transport and private car: A qualitative study. *Transport policy*, 14(6), 478-489.
- Ben-Akiva, M., & Lerman, S. R. (1979). Disaggregate travel and mobility choice models and measures of accessibility. *Behavioural travel modelling*, 654-679.
- Bertolini, L, le Clercq, F. (2003). Urban growth without more mobility by car? *Environment and Planning A* 35(4): 575-589
- Brake, J., Mulley, C., Nelson, J. D., & Wright, S. (2007). Key lessons learned from recent experience with flexible transport services. *Transport Policy*, 14(6), 458-466.
- Breng. (z.d.). *Over Ons*. Opgevraagd op 5 juli 2017 van <https://www.breng.nl/over-ons/1234>
- CBS. (1992). *Begrippen: Stedelijkheid*. Opgevraagd op 5 juli 2017 van <https://www.cbs.nl/nl-nl/onze-diensten/methoden/begrippen?tab=s#id=stedelijkheid--van-een-gebied-->
- CBS. (2016). *Factsheet (Provincie)*. Opgevraagd op 10 augustus 2017 van <file:///C:/Users/s4476840/Downloads/2016FS04-07-Gelderland.pdf>
- Cullinane, S., & Stokes, G. (1998). *Rural transport policy*.
- Diana, M. (2012). Measuring the satisfaction of multimodal travelers for local transit services in different urban contexts. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 46(1), 1-11
- Dworkin, R. (2000). *Sovereign Virtue: the theory and practice of equality*. Cambridge, MA/London, Harvard University Press.
- Enoch, M., Potter, S., Parkhurst, G., & Smith, M. (2006). Why do demand responsive transport systems fail?.
- Farrington, J., and C. Farrington. 2005. Rural accessibility, social inclusion and social justice: Towards conceptualisation. *Journal of Transport Geography* 13: 1–12.
- Fornell, C. (1992). A national customer satisfaction barometer: The Swedish experience. *the Journal of Marketing*, 6-21.
- Geurs, K. T., & Van Wee, B. (2004). Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions. *Journal of Transport geography*, 12(2), 127-140.
- Handy, S. and Clifton, K. (2001). Evaluating neighbourhood accessibility.

- Hansen, W.G. (1959). How accessibility shapes land use. *Journal of the American Institute of Planners*, 25: 73–76.
- Hanson, S., & Schwab, M. (1987). Accessibility and intraurban travel. *Environment and Planning A*, 19(6), 735-748.
- Hine, J. and Mitchell, F. (2003). *Transport disadvantage and social exclusion*, Aldershot: Ashgate Publishing.
- *Journal of Transportation and Statistics* Sep/Dec(2001): 67-78.
- Holmgren, J. (2007). Meta-analysis of public transport demand. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 41(10), 1021-1035.
- Jensen, M. (1999). Passion and heart in transport—a sociological analysis on transport behaviour. *Transport Policy*, 6(1), 19-33.
- Kamsma, J. (2011). *Bereikbaarheid in Nederland*. NU.nl
- Koenig J G, 1980, "Indicators of urban accessibility: theory and application" *Transportation* 9 145-172
- Leroy, P., Horlings, I. & Arts, B. (2009). Het ontbrekende hoofdstuk. Theorie en samenleving als inspiratiebron voor een goede vraagstelling. In Bleijenberg, I, Korzilius, H. & Vennix, J. (red.) *Voer voor methodologen. Een liber amicorum voor Piet Verschuren*. Den Haag: Uitgeverij Lemma.
- Martens, K. (2016). *Transport Justice: Designing Fair Transport Systems*. Taylor & Francis Ltd.
- Mulley, C., & Nelson, J. D. (2009). Flexible transport services: A new market opportunity for public transport. *Research in Transportation Economics*, 25(1), 39-45.
- Ministerie van economische zaken (z.d.). *overstappen naar 2040*. Rapport van economische zaken.
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu. (2011). *Hoe groeit het regionaal OV?*. Beleidsanalyse mobiliteit OV, KiM.
- Morfoulaki, M., Tyrinopoulos, Y., & Aifadopoulou, G. (2010, October). Estimation of satisfied customers in public transport systems: a new methodological approach. In *Journal of the Transportation Research Forum*(Vol. 46, No. 1).
- NBTC. (z.d.). *Bereikbaarheid van bestemmingen binnen Nederland grote uitdaging voor de komende jaren*. NBTC Holland Marketing.
- Nelson, J. D., & Phonphitakhai, T. (2008, July). Modelling usage rate of DRT Service: A discrete choice model with latent variables'. In *4th International Symposium on Travel Demand Management, Wien, Austria* (Vol. 1, pp. 07-08).

- Paulley, N., Balcombe, R., Mackett, R., Titheridge, H., Preston, J., Wardman, M., ... & White, P. (2006). The demand for public transport: The effects of fares, quality of service, income and car ownership. *Transport Policy*, 13(4), 295-306.
- Petersen, T. J. (2012). *Public transport for exurban settlements* (Doctoral dissertation).
- Petersen, T. (2016). Watching the Swiss: A network approach to rural and exurban public transport. *Transport Policy*, 52, 175-185.
- Provincie Gelderland. (2017). *Regiotaxi*. Opgevraagd op 13 februari 2017 van <https://www.gelderland.nl/Regiotaxi.html>
- Rawls, J. (1971). *A Theory of Justice*. Cambridge, MA, Harvard University Press.
- Rijksoverheid. (2016). *Overstappen naar 2040*.
- ROCOV Gelderland. (2017). *Wat doet het ROCOV Gelderland?* Opgevraagd op 5 juli 2017 van <https://www.rocov gelderland.nl/>
- SER. (z.d.). *Wat verstaan we onder het platteland?*.
- Sociaal en Cultureel Planbureau (2006). *Thuis op het platteland. De leefsituatie van stad en platteland vergeleken*.
- Takeuchi, R., F. Nakamura, I. Okura, and H. Hiraishi. 2003. Feasibility study on demand responsive transport systems. *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies* 5: 388–397
- Tyler, N. (1999). *Measuring accessibility to public transport*. London, Centre for Transport Studies, University of London
- Veeneman, W. (2016). Public transport governance in the Netherlands: More recent developments. *Research in Transportation Economics*, 59, 116-122.
- Velaga, N. R., Nelson, J. D., Wright, S. D., & Farrington, J. H. (2012). The potential role of flexible transport services in enhancing rural public transport provision. *Journal of Public Transportation*, 15(1), 7.
- en Waterstaat, M. V. V. (1996). *Samen werken aan bereikbaarheid*. SDU, Den Haag.
 - ISO 690
- White, P. R. (2016). *Public transport: its planning, management and operation*. Routledge.

