

JUNE 22, 2017

OPENBAAR VERVOER: SAMENLEVING,
VERVOERDER OF OVERHEID, BIJ WIE LIGT DE
VERANTWOORDELIJKHEID?

BACHELORTHESIS GPM

Radboud Universiteit



VELDHUIZEN, S. (S4458796)

Openbaar vervoer: samenleving, vervoerder of overheid, bij wie ligt de verantwoordelijkheid?

Een onderzoek naar de verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer in krimpgebieden.
Bachelorthesis Geografie, Planologie en Milieu

Auteur: Sanne Veldhuizen
Studentnummer: s4458796

Radboud Universiteit Nijmegen
Faculteit der Managementwetenschappen
Geografie, Planologie en Milieu

Begeleiding: Kasper Kerkman

Juni 2017



Voorwoord

Voor u ligt het resultaat mijn bachelorthesis voor de afronding van mijn bachelor Geografie, Planologie en Milieu (GPM) aan de Radboud Universiteit in Nijmegen: 'Openbaar vervoer: samenleving, vervoerder of overheid, bij wie ligt de verantwoordelijkheid?'. In dit onderzoek wordt gekeken naar de verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer in een krimpgemeente. In dit onderzoek is de casestudy de gemeente Bronckhorst, de grootste krimpgemeente van de Achterhoek en daarnaast de op een na grootste krimpgemeente van Nederland. Aan de hand van een interview met Arriva (de vervoerder), de Provincie Gelderland en de Gemeente Bronckhorst (overheid) en daarnaast aan de hand van het afnemen van een enquête onder bewoners (de samenleving) heb ik geprobeerd om een goed beeld te scheppen van de verschillende belangen en meningen van de verschillende partijen over het openbaar vervoer in de gemeente Bronckhorst.

Tevens wil ik een aantal personen bedanken die mij hebben geholpen bij mijn onderzoek. Als eerste wil ik Kasper Kerkman bedanken voor zijn begeleiding, feedback en input. Hij zorgde ervoor dat als ik vast zat in mijn onderzoek, ik weer verder kon. Daarnaast wil ik mijn mede-bestuurders van studievereniging Mundus bedanken voor de tijd en ruimte die zij mij gaven om aan mijn scriptie te werken. Een studentbestuur was namelijk niet altijd even goed te combineren met een bachelorthesis en daarnaast het volgen van een aantal vakken. Ook wil ik mijn moeder en broertje bedanken die mij geholpen hebben bij het afnemen van alle enquêtes, wat door de mondelinge vorm in mijn eentje extreem veel tijd had gekost. Als laatste wil ik natuurlijk mijn respondenten bedanken, want zonder hen zou ik niet tot bepaalde inzichten zijn gekomen om dit onderzoek tot een goed einde te leiden.

Ik wens u veel plezier toe met het lezen van mijn thesis. Mocht u nog vragen of opmerkingen hebben, dan kunt u een mail sturen naar sanne_veldhuizen@hotmail.com.

Nijmegen, juni 2017

Sanne Veldhuizen

Inhoudsopgave

Voorwoord	4
Samenvatting	8
1. Inleiding.....	10
1.1 Projectkader	10
1.1.1 Maatschappelijke relevantie	11
1.1.2 Wetenschappelijke relevantie	11
1.2 Doelstelling.....	12
1.3 Onderzoeksmodel	13
1.4 Vraagstelling.....	13
2. Theorie	15
2.1 Theoretisch kader.....	15
2.1.1 Krimp	15
2.1.2 Mobiliteit.....	16
2.1.3 Beleid.....	17
2.1.4 Burgerparticipatie.....	18
2.1.5 De beleidsarrangementen benadering (BAB)	19
2.2 Conceptueel model	21
3. Methodologie.....	23
3.1 Onderzoeksstrategie	23
3.2 Onderzoeksmateriaal	24
4. Resultaten	26
4.1 Interviews met Arriva, de Provincie Gelderland & de Gemeente Bronckhorst.....	26
4.1.1 Krimp als fenomeen.....	26
4.1.2 Krimp, openbaar vervoer en burgerparticipatie	27
4.1.3 Verantwoordelijkheid openbaar vervoer	30
4.2 Een enquête onder de bewoners	30
4.2.1 Beschrijvende statistiek	31
4.2.2 Kwalitatieve informatie enquêtes	35
4.3 Resultaten toegepast op de theorie	36
4.4 Conclusie	37
5. Conclusie & aanbevelingen	38
5.1 Conclusie	38
5.2 Aanbevelingen.....	40
5.2.1 Aanbevelingen aan betrokken partijen	40
5.2.2 Aanbevelingen vervolgonderzoek	41

5.3 Reflectie	42
Referentielijst.....	44
Bijlagen.....	47
Bijlage I: Lijst geïnterviewden.....	47
Bijlage II: Interviewguide Gemeente Bronckhorst.....	48
Bijlage III: Interviewguide Provincie Gelderland.....	50
Bijlage IV: Interviewguide Arriva	52
Bijlage V: Enquête bewoners.....	54
Bijlage VI: Aanvullende tabellen SPSS.....	57

Samenvatting

Krimp is een fenomeen waar steeds meer gemeenten in Nederland mee te maken zullen krijgen in de toekomst, maar waar nu ook een aantal gemeenten last van ondervinden, zoals een aantal gemeenten in de regio Achterhoek (van Dam, de Groot & Verwest, 2006).

Door deze daling in inwoners wordt er minder gebruik gemaakt van het openbaar vervoer of andere voorzieningen. Hierdoor verdwijnen er soms voorzieningen, omdat het laten rijden van bepaalde bussen of treinen of het openhouden van bijvoorbeeld een winkel niet meer rendabel is. Hierdoor daalt het voorzieningenniveau en dit zorgt voor een afname in de leefbaarheid van inwoners, waardoor er nog eerder bewoners weg zullen trekken.

Om toch mobiel te blijven in een krimpgebied ontstaan er vanuit de samenleving nieuwe initiatieven om openbaar vervoer voor een deel toch te behouden, zoals een belbus. Er ontstaan dus steeds meer vormen van burgerinitiatieven in het openbaar vervoer in krimpgebieden (Edens, 2016; Afdeling RMO, 2013; Drachtster Courant, 2016; Gemeente Uden, 2015).

Maar wie zou eigenlijk het openbaar vervoer moeten regelen? Er is nog geen eerder onderzoek gedaan naar de vraag bij wie alle betrokken partijen de verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer vinden liggen. Zou de overheid moeten regelen dat bepaalde gebieden toch bereikbaar blijven, zou Arriva meer geld moeten steken in het bereikbaar houden van kleinere dorpen of zou zelfs de samenleving met meer eigen initiatieven moeten komen?

Het is belangrijk om dit inzicht te verkrijgen, omdat krimp in Nederland steeds meer toeneemt. Hierdoor zal een afname van openbaar vervoer door dalende inwonersaantallen steeds meer voorkomen in Nederland in de toekomst. Het is daarom belangrijk om te weten bij wie de betrokken partijen de verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer vinden liggen: de overheid, de markt of de samenleving, om te weten hoe er in de toekomst met openbaar vervoer in krimpgebieden moet worden omgegaan.

In hoofdstuk 1 is de aanleiding van dit onderzoek uitgewerkt met daarna de maatschappelijke –en wetenschappelijke relevantie. Ook is in hoofdstuk 1 het doel van dit onderzoek uitgewerkt, namelijk: *‘meer inzicht en kennis verkrijgen in bij wie de verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer zou moeten liggen: bij de overheid, de vervoerder of bij de samenleving.’*, gevolgd door het onderzoeksmodel en de hoofdvraag met de deelvragen. De hoofdvraag luidt:

‘Ligt de verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer in een krimpgebied bij de overheid, bij de vervoerder of bij de samenleving?’

In hoofdstuk 2 is het theoretisch kader uitgewerkt, waarin de informatie die al beschikbaar is op dit gebied wordt uitgewerkt aan de hand van de verschillende thema’s die worden behandeld in dit onderzoek. Daarnaast is de theorie uitgelegd die in dit onderzoek wordt gebruikt om de resultaten toe te lichten, namelijk de beleidsarrangementen benadering die gebaseerd is op de structuration theory van Giddens (1984). Voor deze theorie is gekozen, omdat met deze theorie de verschillende actoren en discoursen op een overzichtelijke manier in kaart kunnen worden gebracht. Als laatste zijn er in dit hoofdstuk een aantal verwachtingen geschetst over bij wie de betrokken partijen de verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer vinden liggen.

In hoofdstuk 3 is de methodologie toegelicht. Er is gebruik gemaakt van kwalitatieve –en kwantitatieve analysemethoden in dit onderzoek. Er zijn drie interviews gehouden, namelijk met Arriva, de Provincie Gelderland en de Gemeente Bronckhorst. Daarnaast is er een enquête gehouden onder 52 inwoners van de gemeente Bronckhorst. Ook is de casestudy toegelicht waar in dit onderzoek voor is gekozen, namelijk de gemeente Bronckhorst in de regio Achterhoek. De resultaten van dit onderzoek zijn vervolgens verwerkt en geanalyseerd in SPSS en Atlas ti.

In hoofdstuk 4 zijn de resultaten uitgewerkt van het onderzoek. Eerst zijn de kwalitatieve resultaten van de interviews uitgewerkt en daarna zijn de kwantitatieve resultaten toegelicht die uit de enquêtes voortkomen, gevolgd door een korte conclusie.

In hoofdstuk 5 is er een uitgebreide conclusie gegeven van het onderzoek, namelijk dat eigenlijk alle partijen de verantwoordelijkheid bij de overheid en dan voornamelijk bij de Provincie Gelderland vinden liggen. De Provincie Gelderland vindt dit zelf ook, zeker op dit moment, maar wilt wel steeds meer onderdelen van het openbaar vervoer regionaal uitbesteden en daarnaast is er dan eventueel ook ruimte voor kleinere (burger)initiatieven.

1. Inleiding

1.1 Projectkader

Krimp is een fenomeen waar steeds meer gemeenten in Nederland mee te maken zullen krijgen in de toekomst. Hierbij krijgt een gemeente te maken met teruglopende inwonersaantallen en wegtrekkende huishoudens. Terwijl sommige regio's te maken hebben met een sterke groei, zoals de Randstad, hebben Noord-Groningen, Zeeuws-Vlaanderen, Zuid-Limburg en de Achterhoek te maken met een afname van het aantal inwoners (van Dam, de Groot & Verwest, 2006). Dit heeft veel gevolgen voor een gebied, zoals een mogelijke afname in voorzieningen, bijvoorbeeld winkels en zorginstellingen en daarnaast een afname in mobiliteit op het gebied van openbaar vervoer door bijvoorbeeld buslijnen die verdwijnen (Dijkstal & Mans, 2009).

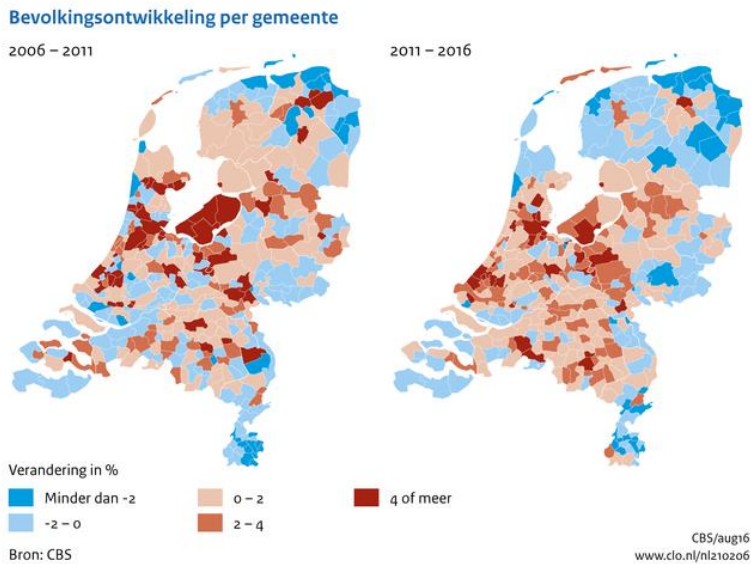
Door een daling van het aantal inwoners van een gebied wordt er vaak ook minder gebruik gemaakt van het openbaar vervoer, maar ook van andere voorzieningen, in een gebied. Door deze daling is het mogelijk dat er bepaalde voorzieningen verdwijnen, zoals buurtsupermarkten of zorgvoorzieningen. Hierdoor moeten inwoners van een gebied vaak verder reizen en dit kan ervoor zorgen dat zij eerder geneigd zijn om de auto te pakken. Door het verdwijnen van voorzieningen trekken mensen daarnaast weg uit een gebied om in een gebied te gaan wonen met meer voorzieningen. Dit zijn oorzaken van een verminderd gebruik van het openbaar vervoer door de inwoners van zo'n gebied. Minder of geen gebruik van het openbaar vervoer kan ertoe leiden dat er in bepaalde delen van een krimpgebied soms maar een paar mensen of zelfs niemand in de bus zit. Dit is niet rendabel voor een vervoersmaatschappij met als mogelijk gevolg dat een buslijnen veel minder gaan rijden of zelfs helemaal worden geschrapt. Dit kan zorgen voor veel commotie, want de paar mensen die deze lijnen nog gebruikten zijn hierdoor een stuk minder mobiel op het gebied van openbaar vervoer. Ook kan deze afname van mobiliteit dus leiden tot aantasting van de leefbaarheid van het platteland (Edens, 2016; Dijkstal & Mans, 2009).

Om toch mobiel te blijven in een krimpgebied ontstaan er vanuit de samenleving steeds meer initiatieven om het openbaar vervoer voor een deel toch te behouden, zoals een belbus. Er ontstaan dus steeds meer vormen van burgerinitiatieven in het openbaar vervoer in krimpgebieden (Edens, 2016, Afdeling RMO, 2013; Drachtster Courant, 2016; Gemeente Uden, 2015). Maar wie zou eigenlijk het openbaar vervoer moeten regelen? Zou de overheid niet meer subsidie moeten verlenen aan vervoersbedrijven om streekbussen toch te kunnen laten rijden of zou er een beleid moeten komen wat vervoersbedrijven verplicht om een bepaalde mobiliteit te verlenen? Of is het normaal dat nu de bevolking krimpt in bepaalde gebieden de samenleving een aandeel moet leveren in het openbaar vervoer? Kortom, bij wie ligt de verantwoordelijkheid voor het behoud van openbaar vervoer in krimpgebieden? Dat is waar met dit onderzoek meer inzicht in verkregen wordt.

Het is belangrijk om dit inzicht te verkrijgen, omdat krimp in Nederland steeds meer toeneemt. Hierdoor zal een afname van openbaar vervoer door dalende inwonersaantallen steeds meer voorkomen in Nederland in de toekomst. Het is daarom belangrijk om te weten bij wie de betrokken partijen de verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer vinden liggen: de overheid, de markt of de samenleving, om te weten hoe er in de toekomst met openbaar vervoer in krimpgebieden moet worden omgegaan. Hierdoor wordt duidelijk of de overheid en de markt hun huidige beleid zouden moeten aanpassen en moeten zorgen voor een betere bereikbaarheid door middel van openbaar vervoer op het platteland of dat de samenleving zelf verantwoordelijk is voor deze bereikbaarheid en dus zelf moet zoeken naar initiatieven om het platteland leefbaar te houden.

1.1.1 Maatschappelijke relevantie

Waar de grote steden in de randstad nog elk jaar groeien, zijn er ook gemeenten die juist dalen in bevolkingsaantal. In 2016 was zelfs in de voorgaande vijf jaar in een derde van de gemeenten in Nederland een bevolkingsdaling, zie figuur 1 (PBL, 2016).



Figuur 1: Verandering bevolkingsaantallen in procenten. Bron: PBL

De krimp van bepaalde gebieden is een toenemend fenomeen geweest in de afgelopen jaren en deze krimp zal de komende jaren nog doorzetten (PBL, 2016). Als gevolg van krimp zijn er consequenties voor de bevolking die er woont. Een voorbeeld is een afname in voorzieningen. Dit kan een afname in openbaar vervoer, winkels, onderwijsinstellingen en zorginstellingen zijn. De afname van openbaar vervoer zorgt ervoor dat de samenleving zelf met nieuwe initiatieven komt om toch bereikbaar te blijven op het gebied van openbaar vervoer in een krimpgebied. Het is relevant om uit te zoeken of de samenleving wel met dit soort initiatieven zou horen te komen en of de verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer niet in zijn geheel bij de overheid zou moeten liggen. Krimp neemt in Nederland namelijk toe en het is dan ook belangrijk om in de toekomst te weten voor alle betrokken partijen, namelijk de overheid, de markt en de samenleving, hoe er om moet worden gegaan met openbaar vervoer in krimpgebieden en bij wie de verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer ligt en daarnaast bij wie dus welke actie kan worden ondernomen om te zorgen dat een krimpgebied bereikbaar blijft.

1.1.2 Wetenschappelijke relevantie

In de wetenschap is er al veel onderzoek gedaan naar beleid en openbaar vervoer. Er zijn onderzoeken gedaan over de hele wereld. In krimpgebieden rijdt er door een dalend aantal inwoners minder of soms zelfs geen openbaar vervoer meer. Hierdoor ontstaan er steeds meer initiatieven vanuit de samenleving om toch mobiel te blijven (Edens, 2016, Afdeling RMO, 2013; Drachtster Courant, 2016; Gemeente Uden, 2015). Ook is er een nieuwe concessie in opkomst. Deze concessie staat op dit moment nog in de kinderschoenen, maar deze concessie moet er in de toekomst voor

zorgen dat er een verschuiving plaatsvindt in wie het openbaar vervoer regelt. Deze verschuiving vindt plaats van de Provincie Gelderland naar de regio Achterhoek, de markt en de burger.

Het is echter maar de vraag of burgerparticipatie in het openbaar vervoer de oplossing zou kunnen zijn voor het mobiliteitsprobleem over verdwijnende buslijnen in krimpgebieden. Uit onderzoek komt namelijk naar voren dat het openbaar vervoerssysteem steeds meer verandert van een aanbodgericht systeem naar een vraagafhankelijk systeem. In krimpgebieden is er maatwerk nodig, anders dan in bijvoorbeeld grote steden, om te voldoen aan de vervoersbehoeften van alle groepen inwoners. Het is daarbij belangrijk om dicht bij de inwoners en reizigers te staan om duidelijk in kaart te brengen wat deze vervoersbehoeften zijn (Edens, 2016).

Het is de vraag bij wie de verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer nou eigenlijk echt ligt op dit moment: bij de samenleving die eigen initiatieven moet bedenken om mobiel te blijven óf bij de overheid (Edens, 2016). Zeker op dit moment met de nieuwe concessie in de maak, want is deze verschuiving van de Provincie Gelderland naar andere partijen wel gewenst, wat betekent dit voor de toekomst en hoe moet hier mee om gegaan worden door de verschillende partijen? Dit zijn onderwerpen waar nog weinig onderzoek naar is gedaan waardoor er een hiaat in de wetenschap is en waar door middel van dit onderzoek meer inzicht in verkregen wordt.

1.2 Doelstelling

Op dit moment neemt het aantal buslijnen in een aantal krimpgebieden af en de lijnen die er rijden, rijden weinig. Hierdoor neemt de mobiliteit op het gebied van openbaar vervoer af in een krimpgebied en hierdoor wordt de bereikbaarheid van voorzieningen lager. Om te zorgen dat de inwoners van een gebied toch mobiel blijven, ontstaan er steeds meer initiatieven vanuit de samenleving. Er moet zich afgevraagd worden of de verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer niet bij de overheid zou moeten liggen, zoals het traditioneel was. De overheid stelt namelijk een beleid op voor de marktpartij en de marktpartij maakt aan de hand van het beleid van de overheid een eigen openbaar vervoersbeleid en voert dit uit. Op dit moment is op deze vraag geen duidelijk antwoord en met dit onderzoek wordt er dan ook meer inzicht in dit maatschappelijke vraagstuk verkregen.

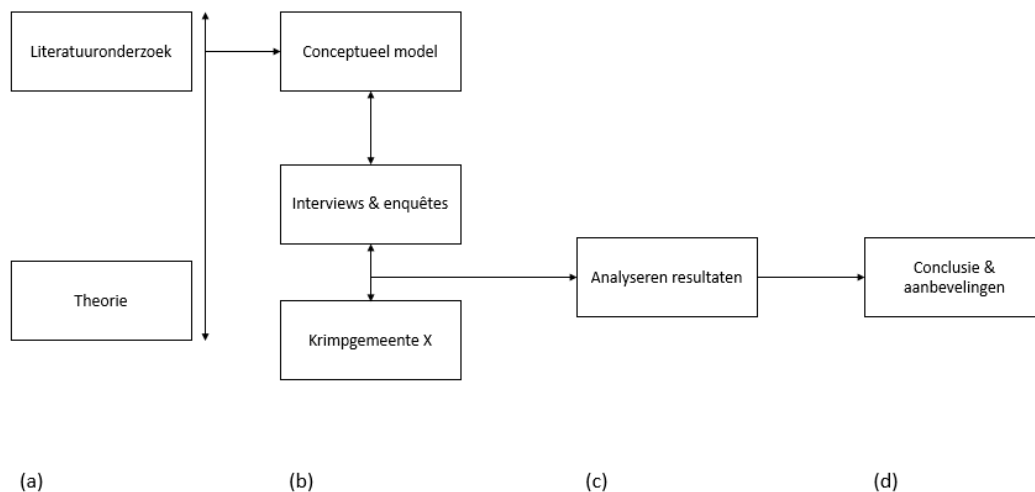
Het doel van dit onderzoek is dan ook meer inzicht en kennis verkrijgen in bij wie de verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer zou moeten liggen: bij de overheid, de vervoerder of bij de samenleving. Krimp is namelijk een groeiend fenomeen en het is dan ook belangrijk om duidelijk te hebben voor de toekomst bij wie alle betrokken partijen, de overheid, de markt en de samenleving, de verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer in krimpgebieden vinden liggen. Op deze manier kan er een duidelijk beeld geschapt worden over de toekomst van het openbaar vervoer in krimpgebieden en misschien wel een aanzet tot nieuw beleid waarin burgerinitiatieven misschien wel een grotere rol kunnen spelen en er kan gekeken worden hoe krimpgebieden bereikbaar kunnen blijven.

Dit onderzoek is voornamelijk praktijkgericht, maar voor een deel ook theoriegericht. Er is namelijk eerst gekeken naar wat het hedendaagse beleid is over het openbaar vervoer en er is gebruik gemaakt van een theoretische benadering, namelijk de beleidsarrangementen-benadering. Dit onderzoek is voornamelijk praktijkgericht, omdat het gaat om de mening van de overheid, vervoersmaatschappijen en de inwoners van een krimpgebied, namelijk hun mening over bij welke

actor zij de verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer vinden liggen. Dit onderzoek is zowel kwalitatief, want de vervoermaatschappij en de overheid zijn geïnterviewd om achter hun mening te komen en kwantitatief, want er is een enquête afgenomen onder de inwoners. De doelstelling van dit onderzoek is bereikt in de periode van februari tot juni 2017.

1.3 Onderzoeksmodel

Het beantwoorden van de onderzoeksvragen is verlopen volgens de vier fasen uit het onderzoeksmodel in figuur 2. Dit onderzoeksmodel is ontworpen naar het model van Verschuren en Doorewaard (2015).



Figuur 2: Onderzoeksmodel

Door middel van (a) vooronderzoek met behulp van literatuur is er meer inzicht verkregen in begrippen die van belang zijn voor dit onderzoek en daarnaast is er theoriegericht onderzoek gedaan. Hieruit is samen het conceptueel model ontwikkeld (b). Vanuit het conceptueel model zijn er in de praktijk interviews en enquêtes afgenomen in een krimpgemeente als case study. De resultaten die uit de praktijk komen zijn daarna geanalyseerd (c). Uit de resultaten is uiteindelijk een conclusie geformuleerd waarmee de hoofdvraag en deelvragen zijn beantwoord en aanbevelingen zijn gedaan (d).

1.4 Vraagstelling

De hoofdvraag van dit onderzoek is:

Ligt de verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer in een krimpgedebied bij de overheid, bij de vervoerder of bij de samenleving?

De volgende deelvragen die bij deze hoofdvraag gesteld kunnen worden zijn:

- Bij wie vindt de samenleving dat de verantwoordelijkheid van het openbaar in een krimpgedebied ligt? (particulier initiatief)

Bij deze vraag is er gekeken bij wie de inwoners van een krimpgebied de verantwoordelijkheid vinden liggen van het openbaar vervoer in een krimpgebied, bij zichzelf, bij de overheid of bij de vervoersmaatschappij.

- Bij wie vindt de overheid dat de verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer in een krimpgebied ligt? (de overheid)

Bij deze vraag is er gekeken bij wie de Gemeente en de Provincie, ofwel de overheid, de verantwoordelijkheid van openbaar vervoer in een krimpgebied vindt liggen, bij zichzelf, bij de vervoersmaatschappij of bij de inwoners.

- Bij wie vindt de vervoersmaatschappij dat de verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer in een krimpgebied ligt? (de markt)

Bij deze vraag is gekeken bij wie de vervoersmaatschappij die actief is in een bepaald gebied de verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer in een krimpgebied vindt liggen, bij zichzelf, bij de overheid of bij de samenleving. De opinie van de vervoersmaatschappij is ook belangrijk, omdat zij de uitvoerende partij zijn. Zij voeren het beleid van de gemeente en provincie uit, maar maken ook bepaalde financiële keuzes. Deze keuzes kunnen ten nadele van inwoners van een krimpgebied zijn, omdat de vervoersmaatschappij de marktpartij is met een winst oogmerk en daarnaast vaak een monopolie heeft in een bepaald gebied.

Het beantwoorden van deze vragen heeft als doel om te achterhalen bij wie de overheid, de vervoerder en de samenleving de verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer in krimpgebieden vinden liggen. Aan de hand hiervan is er een advies uitgebracht voor zowel de samenleving, de vervoerder en de overheid over of de samenleving in een krimpgebied het heft in eigen handen moet nemen of dat de overheid en/of de vervoerder meer energie moeten steken in het bereikbaar houden van krimpgebieden. De betrokken partijen kunnen met elkaar aan de hand van dit advies samen een beleid opstellen met de taken van elke partij duidelijk vastgelegd, zodat het duidelijk is voor elke partij welke rol ze spelen op het gebied van openbaar vervoer. Dit is dan ook belangrijk voor in de toekomst, omdat krimp een toenemend fenomeen is en het daarom belangrijk is om een duidelijk beeld te hebben over de toekomst van het openbaar vervoer in krimpgebieden en misschien wel een nieuw beleid waarin burgerinitiatieven een grote rol zouden kunnen gaan spelen of misschien juist helemaal niet.

2. Theorie

In dit hoofdstuk zijn de verschillende belangrijke theorieën en begrippen met betrekking tot de verantwoordelijk van het openbaar vervoer in krimpgebieden toegelicht. In de eerste paragraaf zijn de verschillende begrippen en theorieën uitgewerkt en in de tweede paragraaf zijn deze begrippen en theorieën grafisch weergegeven in een conceptueel model om aan te tonen welke verbanden er tussen deze begrippen zijn.

2.1 Theoretisch kader

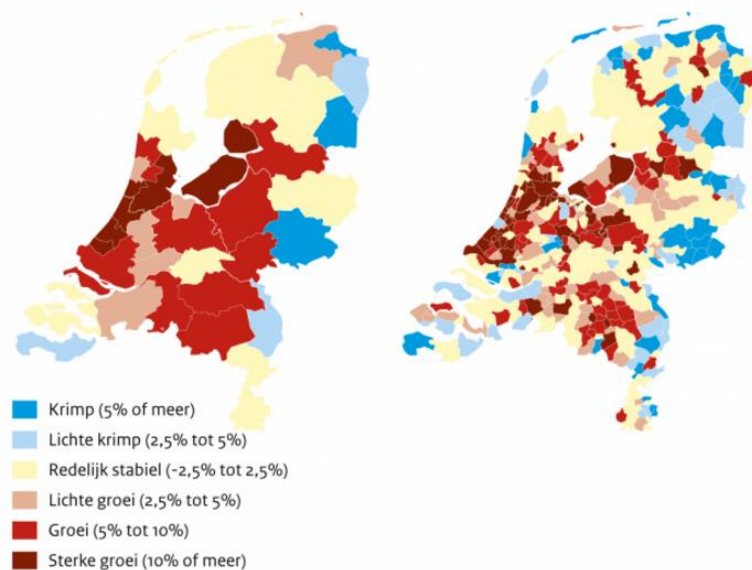
In deze paragraaf zijn de verschillende begrippen en theorieën uitgewerkt die van belang zijn in dit onderzoek. Eerst is het begrip krimp uitgewerkt. Krimp is namelijk de aanleiding van het onderzoek. Hierna is het begrip mobiliteit uitgewerkt, want krimp heeft weer invloed op de mobiliteit. Daarna is het begrip beleid uitgewerkt, omdat er in dit onderzoek gekeken is naar het huidige beleid van openbaar vervoer in krimpgebieden en eventueel toekomstig beleid. Hierna is het begrip burgerparticipatie uitgewerkt, omdat burgerinitiatieven het tegenovergestelde zijn van overheidsbeleid. Als laatste is de theorie uitgewerkt die in dit onderzoek toegepast is, namelijk de beleidsarrangementen-benadering.

2.1.1 Krimp

Demografische krimp is een afname in het aantal inwoners van een gebied. De afname van het aantal inwoners in een gebied wordt bepaald door vier componenten, namelijk door: geboorte, sterfte, immigratie en emigratie (van Dam, de Groot & Verwest, 2006). Daarnaast spelen ook ontgroening en vergrijzing een rol bij demografische krimp. Jonge academici trekken weg naar grote steden, omdat in een krimpgebied vaak geen grote onderwijsinstellingen zijn en daarnaast is de kans op een baan klein (Leidelmeijer & Marlet, 2011). Het is belangrijk om rekening te houden met het schaalniveau waarop men demografische krimp bekijkt. Nationaal is krimp nog niet zo'n groot probleem in Nederland door de groeiende inwonersaantallen in bijvoorbeeld de Randstad. Lokaal kan krimp wel een probleem gaan vormen. Daarnaast moet er bij demografische krimp goed gekeken worden naar de omvang en het tempo waarin de krimp plaatsvindt (van Dam, de Groot & Verwest, 2006).

Lokaal kan krimp dus gevolgen hebben voor de inwoners uit dit gebied. Krimp kan namelijk zorgen voor een afname in voorzieningen, zoals zorgvoorzieningen en openbaar vervoervoorzieningen. Daarnaast kunnen gevolgen zijn voor het economische perspectief van een gebied, bijvoorbeeld bedrijven die wegtrekken of waardedaling van woningen (Dijkstal & Mans, 2009). Dat krimp een negatieve invloed kan hebben op een gebied wordt ook beschreven door Leidelmeijer & Marlet (2011). Zij beschrijven vier negatieve gevolgen van krimp voor een gebied. Het eerste negatieve gevolg is dat bevolkingsdaling leidt tot minder vraag naar woningen, wat een waardedaling van woningen tot gevolg heeft. De waardedaling zorgt ervoor dat er minder geïnvesteerd wordt, waardoor de vraag verder afneemt. Dit leidt weer tot waardedaling van de woning. Een tweede gevolg is de afname van voorzieningen door een afname in het aantal inwoners. Wanneer er geen voorzieningen zijn trekt de bevolking alleen maar verder weg, waardoor er steeds meer voorzieningen blijven verdwijnen. Ten derde leidt krimp tot een afnemende beroepsbevolking. Dit zorgt voor een afname van de werkgelegenheid. Minder werkgelegenheid zorgt voor een groter vertrek van bewoners. Als laatste gaat de leefbaarheid van een gebied achteruit door een dalend bevolkingsaantal. Krimp leidt namelijk tot leegstand en dit zorgt voor het verder achteruit gaan van een gebied en dit kan tot verpaupering van een gebied leiden, waardoor een gebied alleen maar verder leeg komt te staan, omdat een gebied onaantrekkelijk wordt.

Krimp is een fenomeen wat steeds meer toeneemt in Nederland. In figuur 1 was al een bevolkingsdaling te zien in bepaalde gebieden tussen 2006 en 2016 (PBL, 2016). Deze krimp zal doorzetten in deze gebieden tussen 2015 en 2030. Dit is te zien in figuur 3. In de Achterhoek is bijvoorbeeld een krimp te zien van meer dan 5 procent tussen 2015 en 2030.



Figuur 3: Bevolkingsgroei 2015-2030. Bron: PBL, 2015

Dit onderzoek gaat dan ook uit van een krimpgebied, omdat krimp zorgt voor een afname in voorzieningen voor de bewoners, waaronder openbaar vervoer. Dit is een maatschappelijk probleem. Daarnaast neemt krimp de komende jaren toe dus het is belangrijk dat er duidelijkheid wordt geschept over bij wie de verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer ligt.

2.1.2 Mobiliteit

Norwood & Casey (2002) definiëren mobiliteit als de tijd en kosten die nodig zijn om te reizen. Mobiliteit is hoger wanneer de gemiddelde reistijd, variatie in reistijd en reiskosten laag zijn. Indicators van mobiliteit zijn indicators van reistijd en kosten en variabiliteit in reistijd en kosten. Bij het Kennisinstituut voor Mobiliteit wordt mobiliteit in het verkeer gezien als het verplaatsen met de fiets, de auto of het openbaar vervoer. Dit is namelijk het 'dagelijks' vervoer om bijvoorbeeld boodschappen te doen of om naar het werk te gaan. Hier vallen bijvoorbeeld vliegtuigen buiten, omdat het hier niet gaat om dagelijkse verplaatsingen (Harms, Jorritsma & Kalfs, 2007).

Wanneer er sprake is van verplaatsingsbeperkingen en dus een beperking in mobiliteit dan spreekt men ook wel van vervoersarmoede (Vink, 2016; Welzen, 2011). Deze groep mensen beschikt niet over bepaalde middelen om zich te verplaatsen. Dit kan een financieel probleem zijn van iemand, omdat iemand bijvoorbeeld geen auto aan kan schaffen of ook openbaar vervoer niet kan betalen. Vervoersarmoede kan echter ook betekenen dat iemand geen toegang heeft tot openbaar vervoer, bijvoorbeeld omdat de dichtstbijzijnde bushalte of het dichtstbijzijnde treinstation te ver weg is. Er kan dan niet voldaan worden aan de vervoersbehoeften van iemand en dit kan zelfs tot gevolg hebben dat iemand minder goed kan deelnemen aan het sociale en politieke leven (Welzen, 2011). In

landelijke gebieden heeft iemand meer kans op sociale uitsluiting dan in stedelijke gebieden (Vink, 2016).

2.1.2.1 Openbaar vervoer in Nederland

In dit onderzoek gaat het om het openbaar vervoer binnen het begrip mobiliteit. Bij het openbaar vervoer in Nederland gaat om verplaatsingen met de bus, trein, metro en de tram. De nationale overheid speelt nog steeds een belangrijke rol in het openbaar vervoer in Nederland, ondanks de decentralisatie in 2001 (Veeneman, 2016).

Openbaar vervoer speelt naast mobiliteit, ook een belangrijke rol in bereikbaarheid. Bereikbaarheid is een erg belangrijk begrip verkeers- en vervoersbeleid en speelt dan ook een van de belangrijkste rollen in de opeenvolgende beleidsnota's van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. In de meest algemene zin heeft bereikbaarheid betrekking op de mogelijkheden die personen hebben om na een verplaatsing op bestemmingen aan activiteiten deel te nemen (Dijst et al., 2002). Vanuit de individuele reiziger zijn de mogelijkheden van openbaar vervoer belangrijk. Daarnaast is het voor de reiziger belangrijk hoe snel ze ergens zijn met het openbaar vervoer (Bakker & Zwaneveld, 2009).

In dit onderzoek is er uitgegaan van het openbaar vervoer in een krimpg gebied. Krimpg gebieden zijn namelijk belangrijke plekken als het gaat om een afname in mobiliteit op het gebied van openbaar vervoer door een afname van bijvoorbeeld buslijnen of bussen die minder rijden. Daarnaast zijn krimpg gebieden plekken waar om deze reden dus burgerinitiatieven ontstaan om deze afname in mobiliteit op te vangen (Edens, 2016).

2.1.3 Beleid

Beleid is het streven naar het bereiken van bepaalde doeleinden met bepaalde middelen en bepaalde tijdskeuzen. Beleid heeft twee kanten: het is niet alleen het samenstelling van doeleinden, middelen en tijdskeuzen, maar ook een antwoord op een probleem. Beleid is dan ook het resultaat van allerlei maatschappelijke krachten en het brengt zelf ook maatschappelijke krachten op gang. Tot deze krachten behoren gestabiliseerde verhoudingen, maar daarnaast ook beweeglijke verhoudingen. Dit is het beleidsproces. In elk deel van de samenleving waarop een beleid zich richt, dit heet ook wel het beleidsveld, zijn namelijk processen. Binnen elk maatschappelijk proces bewegen zich bepaalde individuele mensen en groepen (Hoogerwerf & Herweijer, 2008).

Beleid is bij Gemeenten vormgegeven in een structuurvisie. De Gemeente maakt een structuurvisie die voortkomt uit de verordening die de Provincie opstelt. De Provincie stelt dan ook kaders op voor Gemeenten. Het is echter een ingewikkeld verhaal, want vanuit structuurvisie stelt de Gemeente een bestemmingsplan op om de structuurvisie en dus het beleid uit te voeren. Dit bestemmingsplan hoeft echter niet overeen te komen met de structuurvisie, mits goed gemotiveerd. Burgers zouden daarnaast wel moeten meepraten bij het opstellen van een structuurvisie, maar dit gebeurt lang niet altijd (van Buuren et al., 2014).

Dit onderzoek richt zich voornamelijk op overheidsbeleid. Overheidsbeleid is meestal een poging om het beleid van actoren in een beleidsveld, zoals ondernemingen, universiteiten of verkeersdeelnemers, in een bepaalde richting te duwen of trekken. Uiterst belangrijk is hier de vraag wat een overheidsbeleid werkelijk in de maatschappij aanricht. Dit is de vraag naar effecten of gevolgen van een bepaald beleid (Hoogerwerf & Herweijer, 2008).

Wanneer zich een maatschappelijk probleem voordoet, ontstaat de vraag wie dat probleem het beste kan aanpakken: de overheid, de markt of het particuliere initiatief. Een particulier initiatief is in dit geval een niet op winst gerichte privaatrechtelijke instelling die zich richt op het voortbrengen en verlenen van maatschappelijk gewenste diensten. Het op de beste manier aanpakken van een maatschappelijk probleem betekent dat het probleem doeltreffend, doelmatig en aanvaardbaar wordt aangepakt. De uitvoering van een beleid kan namelijk worden opgedragen aan de overheid zelf, het particuliere initiatief, de markt of een combinatie hiervan (Hoogerwerf & Herweijer, 2008).

In dit onderzoek is de samenleving met de burgerinitiatieven die hieruit ontstaan het particuliere initiatief en de vervoersmaatschappij is de markt. De Gemeente en Provincie zijn in dit onderzoek de overheid.

2.1.4 Burgerparticipatie

In Nederland gaat de maatschappij steeds meer van een top-down benadering naar een bottom-up benadering. Top-down houdt in dat er van bovenaf beleid wordt gemaakt door beleidsmakers. Dus vanuit de overheid. Bottom-up houdt juist in dat er activiteiten plaatsvinden van onderaf, door actoren uit andere lagere organisatorische lagen en daarnaast dat burgers worden betrokken bij activiteiten van de overheid (Saari, Lehtonen & Toivonen, 2014).

Burgerparticipatie is het proces in Nederland waarin mensen vaker zelf het heft in handen nemen in plaats van een beroep doen op overheidsvoorzieningen. Burgerparticipatie is dan ook een bottom-up ontwikkeling. Hierbij nemen mensen vrijwillig deel aan maatschappelijke en politieke activiteiten. Er zijn twee soorten burgerparticipatie volgens het onderzoek van het Sociaal en Cultureel Planbureau uit 2014, namelijk zelfredzame burgerparticipatie en beleidsbeïnvloedende burgerparticipatie. In het eerste geval gaat het om vormen van participeren waarbij men vooral zelf aan de slag gaat, zoals de buurt schoonmaken of een voorziening draaiende houden. In het tweede geval gaat het om invloed uitoefenen op het beleid van een instantie, zoals stemmen, lobbyen of gebruik maken van inspraak en medezeggenschap (van Houwelingen, Boele & Dekker, 2014).

Burgerparticipatie blijkt uit dit onderzoek een aanvulling te zijn op de representatieve democratie waarmee de burger in staat wordt gesteld (extra) invloed uit te oefenen op het overheidsbeleid. Er zijn drie soorten burgerparticipatie. Dit worden generaties genoemd.

- Eerste generatie: burgers hebben pas inspraak nadat er een belangrijke beslissing heeft plaatsgevonden.
- Tweede generatie: burgers worden bij een zo vroeg mogelijk stadium bij de voorbereiding van beleid betrokken.
- Derde generatie: hierbij komt het initiatief niet vanaf de overheid, maar vanaf de burger. De burger start zelf een activiteit, waarbij eventueel steun van de overheid wordt gevraagd. Dit wordt ook wel 'burgerinitiatief' genoemd (van Houwelingen, Boele & Dekker, 2014).

In dit onderzoek is er voornamelijk uitgegaan van burgerinitiatief (derde generatie), omdat in het geval van krimp inwoners in dit gebied dus zelf initiatieven voor openbaar vervoer (moeten) opzetten om mobiel te blijven.

2.1.4.1 Burgerparticipatie en openbaar vervoer

Wanneer bussen binnen een gemeente verdwijnen kan dit gevolgen hebben voor het openbaar vervoer aanbod in een gebied. Dit is meestal het gevolg van achterblijvende reizigersaantallen. Het is de vraag of de burger of de overheid hier verantwoordelijk voor is. De burger zorgt natuurlijk voor de opbrengsten en bij te weinig opbrengsten wordt een buslijn geschrapt. Hierdoor worden groepen inwoners in een bepaald gebied in een gemeente minder mobiel op het gebied van openbaar vervoer. Echter, de overheid stelt een beleid op en stelt subsidie beschikbaar, dus de overheid zou kunnen zorgen dat bussen blijven rijden om een gebied goed bereikbaar te houden met het openbaar vervoer (Afdeling RMO, 2013).

Wanneer buslijnen worden geschrapt ontstaat er dus een gat op het gebied van bereikbaarheid in bepaalde gebieden in een gemeente. Door dit gat ontstaat er (een gedwongen) ruimte voor andere initiatieven, zoals fietsprojecten of boodschappenbusjes (Afdeling RMO, 2013). Ook andere burgerinitiatieven zijn een mogelijkheid, zoals belbussen (Edens, 2016; Drachtster Courant, 2016; Gemeente Uden, 2015). Deze initiatieven ontstaan om te zorgen dat inwoners van een krimpgebied toch mobiel kunnen blijven op het gebied van openbaar vervoer. Sommige afstanden zijn namelijk te groot om te fietsen of lopen en daarnaast zijn bepaalde doelgroepen, zoals ouderen, minder mobiel. Zij kunnen bijvoorbeeld geen auto meer rijden om fysieke of financiële redenen en fietsen of lopen is fysiek niet mogelijk (Leidemeijer & Marlet, 2011).

2.1.5 De beleidsarrangementen benadering (BAB)

In dit onderzoek is er gebruik gemaakt van de beleidsarrangementen benadering om de verschillende actoren in kaart te brengen met hun verschillende discoursen, regels en bronnen. Hierdoor kan er een duidelijk overzicht worden gecreëerd.

2.1.5.1 Oorsprong en achtergrond

De beleidsarrangementen-benadering vindt zijn oorsprong in de structuration theory van Anthony Giddens uit 1984 (Hugen, 2016). Het is belangrijk om deze achtergrond te kennen, omdat op deze manier de beleidsarrangementen-benadering beter te begrijpen is. In Giddens theorie wordt een aantal belangrijke aspecten beschreven, namelijk: structure, agency en agents (Inglis, 2012). Structure stelt beperkingen aan het handelen. Een structure is bijvoorbeeld de wet of beleid, maar dit zorgt er wel voor dat wij als mens nog vrij kunnen handelen tussen deze structuren. Agents zijn bekwame uitvoerders van de praktijk. Agents kunnen structuren veranderen of reproduceren, afhankelijk van de omstandigheden. Hoe agents tussen structuren handelen wordt bepaald door agency: de mogelijkheid voor actoren om dingen te doen en hoe ze deze dingen moeten doen (Giddens, 1984; Inglis, 2012; Hugén, 2016).

Een ander belangrijk begrip in de theorie van Giddens is the duality of structure. Structuur heeft in feite twee gezichten. Dit houdt hier in dat structuren limiterende factoren zijn voor onze handelingsruimte. Aan de ene kant worden we als mens dus beperkt door structuren en binnen een bepaald kader gehouden, maar aan de andere kant kunnen we vrij handelen tussen deze structuren (Giddens, 1984; Inglis, 2012; Hugén, 2016). Deze dualiteit van structuren is belangrijk bij het maken van beleid en het inkaderen van planologische aspecten in krimpgebieden, omdat de openheid van een structuur bepaalt hoe planners en initiatiefnemers in een krimpgebied kunnen handelen tussen structuren. Als een beleid al helemaal vaststaat en er geen ruimte is voor aanpassingen dan zullen er niet veel bottom-up initiatieven vanuit de samenleving komen, omdat deze actoren worden

belemmerd in hun handelingsruimte tussen het beleid (Hugen, 2016). De overheid is in de machtspositie om te bepalen in hoeverre beleid wordt ingekaderd en hoe open beleid dus uiteindelijk is. Het hedendaagse beleid gaat wel steeds meer van een strak ingekaderd beleid, naar een meer open beleid met meer ruimte voor initiatieven van onderaf (van Houwelingen, Boele & Dekker, 2014).

2.1.5.2 De beleidsarrangementen-benadering (BAB)

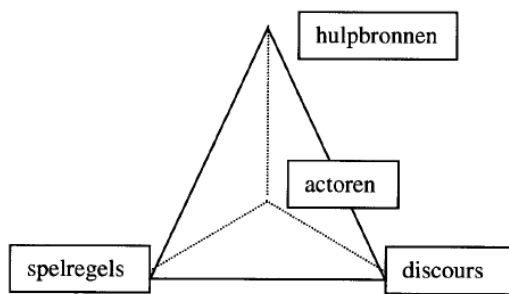
Beleidsarrangementen worden gedefinieerd als de tijdelijke stabilisering van de inhoud en organisatie van een beleidsterrein. Beleidsarrangementen laten een voortdurend proces van stabiliteit en verandering, van continuïteit en stabiliteit zien en de beleidsarrangementen-benadering is dan ook ontworpen om de nadruk te leggen op structurele veranderingsprocessen op de langere termijn (Leroy, Arts & van Tatenhove, z.d.).

Beleidsarrangementen kunnen dus veranderen, maar ook stabiel blijven. In de eerste plaats verandert beleid, omdat beleidsterreinen geen vaste buitengrenzen heeft. Er vinden steeds verschuivingen plaats in dit gebied, omdat er vaak discussie is over deze grensgebieden. Ook vindt er versmelting van bepaald beleid plaats op deze buitengrenzen. Daarnaast vindt er veel institutionalisering van beleid plaats, waardoor beleid snel een karakter krijgt dat uit meerdere lagen bestaat (Leroy, Arts & van Tatenhove, z.d.).

De beleidsarrangementen-benadering onderscheidt zich in vier dimensies:

- Actoren en de samenwerking tussen deze verschillende betrokken actoren.
- De hulpbronnen: de verdeling van macht en invloed tussen deze actoren, waarbij macht verwijst naar de mobilisatie, verdeling en inzet van hulpbronnen en daarnaast de invloed naar door wie en hoe de beleidsuitkomsten worden bepaald. Hulpbronnen kunnen bijvoorbeeld toegang tot de media of financiële middelen zijn.
- De spelregels, zowel in termen van feitelijke regels voor (politieke) interactie als in termen van formele procedures voor beleidsvoering en besluitvorming. Het zijn dus ook wel de formele en informele spelregels die het gedrag tussen de actoren bepalen.
- De beleidsdiscoursen en programma's, waarbij discours verwijst naar de opvattingen en verhalen van betrokken actoren. Programma verwijst hier naar de inhoud van beleidsnota's en maatregelen (Leroy, Arts & van Tatenhove, z.d.).

Deze vier dimensies hangen met elkaar samen in de beleidsarrangementen-benadering. Dit is te zien in figuur 4.



Figuur 4: Samenhang tussen de vier dimensies in de BAB. Bron: Leroy, Arts & van Tatenhove, z.d.

Wanneer er verandering in één van de dimensies plaatsvindt, dan heeft dit invloed op de andere drie dimensies. De vier dimensies in hun onderscheid en samenhang zorgen ervoor dat veranderingen duidelijk in kaart kunnen worden gebracht. Het is dan ook belangrijk om te achterhalen op welke manier deze verandering invloed heeft op de andere dimensies en hoe dit zich uit in de praktijk. Daarnaast is het belangrijk om te weten onder invloed van welke structurele processen de dimensies veranderen in een bepaalde periode of in een bepaalde politieke of maatschappelijke context (Leroy, Arts & van Tatenhove, z.d.).

2.1.5.3 De beleidsarrangementen-benadering in dit onderzoek

De beleidsarrangementen-benadering die voortgebouwd is op de structuration theory van Giddens (1984) is in dit onderzoek de leidende theorie, omdat op deze manier veranderingen in het beleid duidelijk in kaart worden gebracht met behulp van de vier dimensies uit de beleidsarrangementen-benadering. Ook uit eerdere onderzoeken blijkt de beleidsarrangementen-benadering een effectieve manier om overheidsbeleid en burgerinitiatieven in kaart te brengen (Hugen, 2016; Timmen, 2013; Aalbers, 2012).

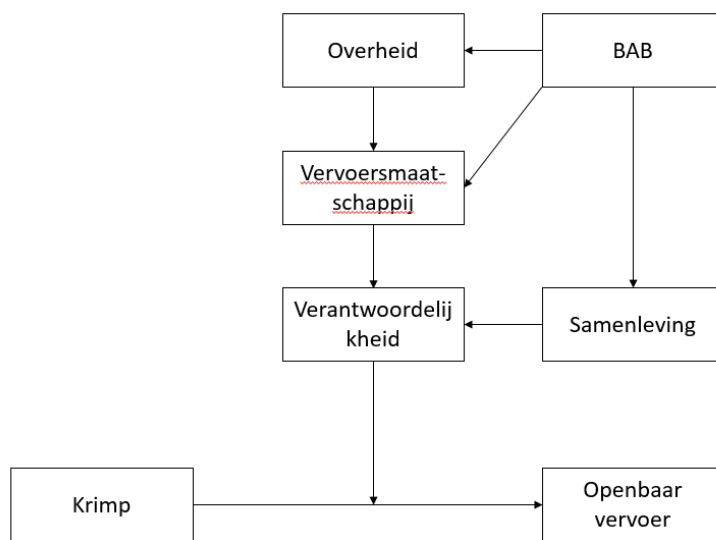
Wanneer zich een maatschappelijk probleem voordoet, ontstaat de vraag wie dat probleem het beste kan aanpakken: de overheid, de markt of het particuliere initiatief of een combinatie. Dat is nu het geval, het openbaar vervoer in krimpgebieden gaat achteruit, maar het is niet duidelijk bij wie de verantwoordelijkheid ligt. De gemeente maakt een beleid en een bestemmingsplan om dit beleid uit te voeren en de marktpartij, de vervoerder, moet dit uitvoeren. Echter, er is nu een gat tussen de mobiliteitsbehoeften van de inwoners van een krimpgebied en dit wordt dus opgevuld met initiatieven vanuit de samenleving. Maar bij wie ligt nou eigenlijk die verantwoordelijkheid? Dat is waar in dit onderzoek meer inzicht in verkregen wordt met behulp van de beleidsarrangementen-benadering.

2.2 Conceptueel model

In deze paragraaf wordt het conceptueel model besproken. Deze is weergegeven in figuur 5. Krimp heeft in dit onderzoek een invloed op het openbaar vervoer, omdat er door minder inwoners minder mensen gebruik maken van openbaar vervoer in een gebied. Onder de overheid vallen de Gemeente en de Provincie. De Provincie stelt een beleid op om bepaalde kaders te stellen voor de Gemeente en de Gemeente vult deze kaders verder in voor de uitvoerende vervoersmaatschappij in een gebied. De overheid stuurt vanaf bovenaf de vervoersmaatschappij aan en heeft dus indirecte verantwoordelijkheid (via de vervoersmaatschappij) over het openbaar vervoer, omdat het geen uitvoerende actor is en alleen invloed uitoefent via beleid. De beleidsarrangementen-benadering

(BAB) heeft invloed op de drie actoren: overheid, vervoersmaatschappij en verantwoordelijkheid, want met deze benadering worden de verschillende hulpmiddelen, discoursen en spelregels van de actoren in kaart gebracht welke weer invloed op elkaar kunnen hebben.

De vervoersmaatschappij heeft een directe relatie met verantwoordelijkheid. Zij voeren namelijk het beleid van de overheid uit. Ook de samenleving neemt verantwoordelijkheid in dit geval. Doordat er door krimp buslijnen verdwijnen of minder gaan rijden komen er allerlei burgerinitiatieven uit de grond. Daarnaast is het de vraag bij wie de verschillende actoren de verantwoordelijkheid vinden liggen: de overheid, de vervoersmaatschappij of de samenleving. Deze verantwoordelijkheid heeft namelijk invloed op de relatie tussen krimp en openbaar vervoer. Deze verantwoordelijkheid bepaalt namelijk in welke mate de krimp invloed heeft op het openbaar vervoer en hoe bereikbaar krimpgebieden dus blijven.



Figuur 5: Conceptueel model

3. Methodologie

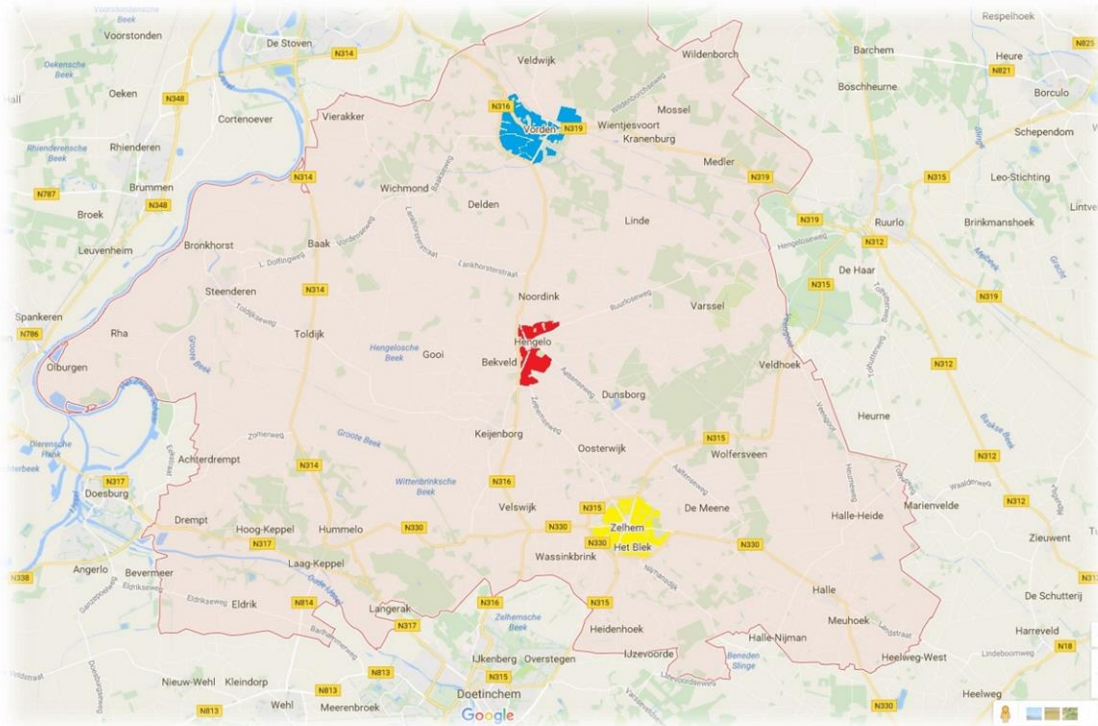
3.1 Onderzoeksstrategie

Dit onderzoek richt zich op het fenomeen demografische krimp en de verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer wat hier bij komt kijken. Het is een diepteonderzoek over een onderwerp dat in steeds meer delen van Nederland voorkomt, namelijk Limburg, Noord-Groningen, Zeeland en de Achterhoek. Dit onderzoek is zowel kwalitatief als kwantitatief. Er zijn interviews gehouden met de provincie, de gemeente en de vervoersmaatschappij en dit is kwalitatief. Daarnaast is dit onderzoek kwantitatief, omdat er een enquête is afgenomen onder inwoners van de krimpgemeente om zo een grotere groep inwoners te bereiken. Er is dan ook voornamelijk gebruik gemaakt van empirisch onderzoek in het veld.

Er is voor een case study gekozen uit de vijf soorten kwalitatief onderzoek, omdat er bij een case study gekeken wordt naar meerdere personen en er verschillende bronnen worden gebruikt voor het onderzoek, namelijk interviews, enquêteresultaten (kwantitatief), observaties en documenten van eerdere onderzoeken. Er wordt dan ook een gedetailleerde analyse gemaakt over de case study (Creswell, 2013). Er is gebruik gemaakt van meerdere onderzoeksmethoden. Er is dan ook sprake van triangulatie in dit onderzoek. Er zijn enquêtes afgenomen, er zijn interviews gehouden en daarnaast zijn er observaties gedaan.

Er is gebruik gemaakt van een enkelvoudige case study, namelijk de gemeente Bronckhorst in de Achterhoek, zie figuur 6. Met deze gemeente is er een interview gehouden om te kijken bij wie zij de verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer vinden liggen. Voor deze gemeente is gekozen, omdat dit de sterkst dalende gemeente in de hele Achterhoek is en er wordt verwacht dat het fenomeen krimp alleen nog maar gaat toenemen. Hierdoor is de uitkomst van dit onderzoek van voorspellende waarde voor andere krimpgemeenten die op dit moment minder hard krimpen in inwonersaantal, maar waar dit wel in de toekomst mogelijk is.

In 2015 woonden in de gemeente Bronckhorst nog 36.700 mensen, maar dit zal dalen tot 31.900 inwoners in 2030. Dit is een afname van bijna 5.000 inwoners in een periode van 15 jaar (Aalbers, 2016). Het is daarmee de tweede grootste krimpgemeente in Nederland. Delfzijl staat op één (De Gelderlander, 2016). De gemeente Bronckhorst is niet de grootste gemeente qua inwoners in de Achterhoek. De gemeente Bronckhorst staat op de vierde plek als je kijkt naar het aantal inwoners. Wel beslaat de gemeente een groot oppervlak. De gemeente staat op de derde plek in de provincie Gelderland als het gaat om het oppervlak wat een gemeente beslaat. Door de gemeente Bronckhorst rijden verschillende buslijnen en in Vorden stopt er een trein die tussen Zutphen en Winterswijk rijdt. Er zijn drie grotere dorpskernen in deze gemeente, namelijk Vorden (blauw) in het noorden, Zelhem (geel) in het zuiden en Hengelo (GLD) (rood) centraal gelegen in de gemeente, zie figuur 6. In Hengelo is ook het gemeentehuis van de gemeente Bronckhorst. Daarnaast zijn er nog 41 kleinere kernen.



Figuur 6: Gemeente Bronckhorst. Bron: Google Maps

Er is een interview gehouden met de Provincie Gelderland, omdat de Provincie top down de kaders van het gemeentelijk beleid vaststelt. Daarnaast is er met de Gemeente Bronckhorst een interview gehouden, omdat zij de kaders van de Provincie verder invullen als Gemeente. Ook is er een interview worden met de vervoerder. In dit geval is dat Arriva, omdat Arriva de marktpartij is in dit onderzoek en zij in opdracht van de gemeente werken. Daarnaast is er een enquête afgenomen onder de inwoners van de gemeente Bronckhorst.

Dit onderzoek is dan ook uitgevoerd om meer inzicht te verkrijgen in bij wie de verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer in krimpgebieden zou moeten liggen: bij de samenleving, bij de markt of bij de overheid. Hierdoor kan er onder andere gekeken worden hoe openbaar vervoer in krimpgebieden in de toekomst ingericht moet worden om krimpgebieden bereikbaar te houden.

3.2 Onderzoeksmateriaal

De onderzoeksobjecten in dit onderzoek zijn de overheid, de vervoersmaatschappij en de reizigers in een krimpgebied. De hoofdvraag van dit onderzoek is: *ligt de verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer in krimpgebieden bij de overheid of bij de samenleving?* Deze hoofdvraag is beantwoord aan de hand van drie deelvragen.

De volgende deelvragen zijn gesteld naar aanleiding van de hoofdvraag:

- Waar zou de verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer in krimpgebieden volgens de samenleving moeten liggen?

Dit is een particulier initiatief en het onderzoeksobject zijn hier inwoners in een krimpgebied. Deze inwoners zijn ondervraagd aan de hand van een enquête om op deze manier een grotere groep inwoners te bereiken en te kunnen ondervragen om een goede afspiegeling

van de werkelijkheid te geven en dus betrouwbaar te maken. Op deze manier wordt ook de externe validiteit van het onderzoek verhoogd, omdat dit onderzoek dan uiteindelijk ook vertaald kan worden naar andere krimpgebieden in Nederland. De enquêtes zijn verwerkt in SPSS en hierdoor kan er worden gekeken aan de hand van tabellen en grafieken, hoe de inwoner denkt over de verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer. De belangrijkste vraag, namelijk de deelvraag, wordt pas op het eind gesteld om zo de respondenten tijdens de enquête na te laten denken over het openbaar vervoer, voordat zij direct antwoord geven.

- Waar zou de verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer in krimpgebieden volgens de overheid moeten liggen?

Het onderzoeksobject is hierbij dus de overheid. Dit zijn bij dit onderzoek de Gemeente Bronckhorst in de Achterhoek en de Provincie Gelderland. Deze twee overheden zijn geïnterviewd om meer duidelijkheid te krijgen over het beleid dat gehanteerd wordt en bij wie de overheid vindt dat de verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer ligt. De interviews zijn getranscribeerd in Atlas ti en met een codeboek is er gekeken naar de belangrijke dingen die naar voren komen uit het interview die in het belang zijn van dit onderzoek.

- Waar zou de verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer in krimpgebieden volgens Arriva moeten liggen?

De vervoersmaatschappij die het grootste aandeel in de markt in het onderzoeksgebied heeft is hier het onderzoeksobject. Er is hier sprake van een kleine onderzoeksgroep. Er wordt in dit geval dan ook gebruik gemaakt van interviews. Hierdoor kan er gekeken worden in hoeverre de vervoersmaatschappij het eens is met het beleid dat zij moeten volgen van de gemeente en bij wie zij vinden dat de verantwoordelijkheid ligt. De vervoersmaatschappij werkt namelijk in opdracht van de gemeente, want de gemeente besteedt het uitvoeren van het beleid uit aan een vervoersmaatschappij. De grote vervoerder in de Achterhoek is Arriva, in ieder geval in de periode 12-12-2010 tot 11-12-2020 voor de buslijnen en van 09-12-2012 tot 11-12-2020 voor treinen. Het enige treinstation in de gemeente Bronckhorst is te vinden in Vorden. Deze trein rijdt alleen via Zutphen naar Winterswijk en komt via die route langs Vorden. Van Arnhem naar Winterswijk stopt de trein niet in Vorden (OV in Nederland, z.d.). Interviews zijn getranscribeerd in Atlas ti en met een codeboek is er gekeken naar de belangrijke dingen die naar voren komen uit het interview die in het belang zijn van dit onderzoek.

De resultaten uit de enquêtes en interviews zijn in kaart gebracht met de beleidsarrangementen-benadering en zijn daarna geanalyseerd. Aan de hand van de analyse van de onderzoeksresultaten is er een conclusie getrokken en daarmee is antwoord gegeven op de onderzoeksvraag. Ook zijn er op basis van de conclusie van dit onderzoek aanbevelingen gedaan voor eventueel vervolgonderzoek.

4. Resultaten

In dit hoofdstuk zijn de resultaten die uit dit onderzoek komen toegelicht. De hoofdvraag van dit onderzoek is *'ligt de verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer in een krimpgebied bij de overheid, bij de vervoerder of bij de samenleving?'*. Deze hoofdvraag is opgedeeld in drie deelvragen, zie hoofdstuk 1.4. Om deze vragen te beantwoorden zijn er zijn drie interviews afgenomen. Een met Arriva, een met de Provincie Gelderland en een met de gemeente Bronckhorst. Daarnaast zijn er 52 enquêtes afgenomen onder inwoners van de gemeente Bronckhorst. Deze enquêtes zijn afgenomen op 6 mei 2017 in Vorden.

4.1 Interviews met Arriva, de Provincie Gelderland & de Gemeente Bronckhorst

Er zijn dus drie interviews afgenomen voor dit onderzoek met als doel om twee van de drie deelvragen te beantwoorden: *'bij wie vindt de overheid dat de verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer in een krimpgebied ligt?'* en *'bij wie vindt de vervoersmaatschappij dat de verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer in een krimpgebied ligt?'*. Om de eerste deelvraag te beantwoorden is de heer Scheurs, vervoersontwikkelaar Oost-Nederland bij Arriva geïnterviewd op 19 april 2017 en om de tweede hoofdvraag te beantwoorden zijn de heer Coen Beijer, beleidsmedewerker verkeer en vervoer bij de Gemeente Bronckhorst geïnterviewd op 4 mei 2017 en de heer Kettelarij van het team mobiliteit bij de Provincie Gelderland geïnterviewd op 20 april 2017. In deze paragraaf zijn de drie interviews met elkaar vergeleken aan de hand van de verschillende onderwerpen die tijdens de interviews zijn behandeld. De verschillende interviewguides die gebruikt zijn, zijn te vinden in bijlage II (Gemeente Bronckhorst), bijlage III (Provincie Gelderland) en bijlage IV (Arriva).

4.1.1 Krimp als fenomeen

Zowel de Gemeente Bronckhorst, de Provincie Gelderland en Arriva geven aan nog niet direct heel veel van de krimp te merken. Wel geven ze alle drie aan dat veel voorzieningen gecentraliseerd worden. Dit zie je voornamelijk bij bijvoorbeeld basisscholen: *'We hebben in het gebied, zeg maar even tussen Hengelo en Zelhem twee jaar geleden vijf, of we, het schoolbestuur, heeft vijf kleine scholen gesloten en één van die vijf scholen hebben ze iets uitgebreid en dus al die leerlingen moeten nu op een of andere manier wel weer naar die scholen komen midden in het buitengebied dus dat zorgt wel weer voor meer schoolroutes en voor ja, meer vervoerbewegingen van leerlingen.'* (Gemeente Bronckhorst, 4 mei 2017). Voorzieningen verdwijnen dus niet, maar worden steeds meer gecentraliseerd, waardoor steeds meer bewoners van de kleinere kernen zich qua voorzieningen steeds meer moeten gaan richten op voorzieningen in de grotere kernen.

Van erge leegstand in de gemeente Bronckhorst wordt door alle drie de geïnterviewden nog niet heel erg gemerkt. *Wel geeft de Provincie Gelderland aan: 'En dan zie je in de centrum ook wel dat het wat lastiger is om met name bedrijfslocaties, winkelpanden en zo om die netjes gevuld te houden en te krijgen.'* (Provincie Gelderland, 2017).

De Provincie Gelderland heeft een gebiedsopgave bevolkingskrimp en vergrijzing opgesteld met de regio Achterhoek om de krimp en vergrijzing in zo goed mogelijke banen te leiden. Krimp en vergrijzing worden namelijk volgens de Provincie gezien als een feit en dus als iets dat je niet kunt bestrijden. De Provincie probeert dan ook te kijken welke effecten krimp en vergrijzing op de Achterhoek hebben om te bepalen hoe de Achterhoek zo goed mogelijk leefbaar, bereikbaar en

bewoonbaar blijft. De Provincie zegt dan ook: *‘...dat we met de Achterhoek proberen om aan die randvoorwaarden van bereikbaarheid van voorzieningen om daar aan te blijven voldoen.’* (Provincie Gelderland, 20 april 2017). Aan de hand hiervan is een plan van aanpak gemaakt in de vorm van een agenda, Achterhoek 2020.

4.1.2 Krimp, openbaar vervoer en burgerparticipatie

Van algehele krimp in het openbaar vervoer wordt op dit moment nog niet heel veel gemerkt, omdat sinds vorig jaar de studenten OV-jaarkaart ook voor MBO-studenten is ingevoerd en er daardoor zelfs een lichte groei heeft plaatsgevonden. *‘Wij verwachten dat de ultieme spitsdrukke die wij nu in de ochtendspits hebben iets gaat afnemen En we hadden nog een enige groei, omdat de mbo-studentenkaart werd ingevoerd. Daardoor zie je dat meer mbo’ers in de bus gaan reizen. Dat hebben wij afgelopen jaar meegemaakt. In januari is die kaart ingevoerd volledig. Wij verwachten niet meer dat die groei nog erger, nog meer toeneemt. Dus wij gaan stabiliseren zoals het heet en als het nodig is afbouwen en middelen ergens anders inzetten.’* (Arriva, 19 april 2017). Er wordt dan ook door Arriva niet verwacht dat er nog meer groei komt en daardoor worden sommige bussen bijvoorbeeld op andere plekken ingezet waar meer reizigers zijn. Van echt buslijnen schrappen is volgens Arriva nog geen sprake. Dat er uiteindelijk echt krimp gaat komen, ontkent Arriva niet en daardoor is het zoeken op welke manier Arriva in de toekomst openbaar vervoer gaat aanbieden.

‘Die krimp ga ik niet ontkennen hoor. Met name die jongere doelgroep trekt weg en daar gaan wij echt wel mee te maken krijgen. Alleen in de komende vijf jaar verwacht ik dat we ons product daar niet in zoverre op aan moeten passen dat er hele lijnen of iets dergelijks verdwijnt. In de jaren daarna wordt ons product wel anders en moeten wij ons ten degen afvragen van hoe kun je nog steeds een aantrekkelijk product bieden als er niet meer genoeg reizigers zijn om vier keer per uur een bus te laten rijden. Laat je dat dan twee keer doen of ga je iets flexibel doen waardoor er wel meer dorpen worden opgenomen in een bepaalde route? Waardoor je toch vier keer per uur een product aan kan bieden. Dat soort zaken daar zijn wij naar aan het kijken. Dan is het toch anders inrichten, maar de reizigersstromen blijven, maar die worden minder.’ (Arriva, 19 april 2017).

Op het gebied voor het in goede banen leiden van het openbaar vervoer heeft de Provincie een OV-visie opgesteld. Daarin wordt een beeld geschetst van de OV-situatie tot 2020-2025 en worden de richtlijnen opgesteld voor de aanbesteding van de concessie. Arriva voert de concessie uit en probeert aan de hand van de OV-visie een zo goed mogelijke uitwerking te maken van de OV-visie in de praktijk. De Provincie Gelderland is dan ook de opdrachtgever van Arriva. In de Achterhoek wordt vaak niet gekeken naar losse gemeenten apart, maar hoe een bepaalde gemeente is verbonden met de hele regio Achterhoek. Arriva focust zich voornamelijk op de grote stromen openbaar vervoer, omdat er een hele hoge ochtendspits is, doordat veel inwoners buiten de Achterhoek werken:

‘Wij focussen ons heel erg op sterke stromen. Dus dat betekent dat de treinlijnen die vanuit Zutphen naar Winterswijk lopen en van Winterswijk naar Doetinchem en naar Arnhem, dat die de dragers in het gebied zijn.’ (Arriva, 19 april 2017). Daarnaast probeert Arriva de kleinere dorpen ook zo goed mogelijk bereikbaar te houden: *‘En juist die aansluiting goed maken dat is van groot belang voor die dorpjes. Je kan snel op een plaats zijn waar voorzieningen zijn. Dat zijn investeringen die wij doen om die dorpen bereikbaar te houden, maar aan de andere kant, met name in de avonduren en weekenden hebben we gewoon weinig reizigers in dit plattelandsgebied en proberen we toch,*

minimaal een uursdienst aan te bieden en wij hebben verschillende buurtbuslijnen in de regio lopen. Die rijden in het weekend niet. Maar op het weekend rijdt er dan een belbus, die moet je dan een uur van te voren bellen en dan word je opgehaald. Dat zijn wel zaken die je in andere regio's niet geboden worden.' (Arriva, 19 april 2017).

Arriva zorgt daarnaast dat de buurtbus onderhouden wordt. Deze wordt wel gereden door vrijwilligers. Daarnaast heeft Arriva de nachtvlinder ingevoerd, een bus in Zutphen die 's nachts elk half uur rijdt zonder vaste route en mensen de garantie geeft dat ze 's nachts thuis kunnen komen. Arriva geeft aan dat dit het wel lastig is om iedereen tevreden te houden, want Arriva is wel een bedrijf en moet het naast subsidie ook voor een groot deel van reizigersinkomsten hebben, waardoor zij dus nooit aan elke individuele behoefte kunnen voldoen: *'...alles wat ik aanbied voldoet nooit helemaal aan iedereen zijn behoefte. Alleen als wij bijvoorbeeld tachtig procent van de mensen toch vrij snel van A naar B kunnen brengen en twintig procent die heeft een overstap tijd dan moeten we daar voor gaan, want uiteindelijk moet je de grootste groepen kunnen bedienen als openbaar vervoerbedrijf zijnde.'* (Arriva, 19 april 2017).

Door krimp wordt er door de Provincie Gelderland steeds meer toegewerkt naar een steeds meer flexibel openbaar vervoersysteem in de toekomst. Een systeem waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen kernnet en flexnet. Dit houdt in dat er een aantal hoofdcorridors zijn: *'...eigenlijk is hiervan het doel van zo snel mogelijk of nee, zo gestrekt mogelijk met hier en daar stops, met name in die tussenliggende kernen en dat vergt wat van zeg maar de inrichting van die knooppunten of overstaphalten.'* (Provincie Gelderland, 20 april 2017). De hoofdcorridors worden dan ook de dragers van het hele systeem en bestaat uit de treinen en een aantal belangrijke buslijnen. Daarnaast zal er dus een flexnet komen. Dit flexnet zal aangesloten zijn op de grote knooppunten van het kernnet. Het flexnet zal bestaan uit verschillende vormen van openbaar vervoer, bijvoorbeeld belbussen, buurtbussen, ZOOV (de regiotaxi vanuit de Provincie, maar de gemeente voert dit uit) en Mobiel Gedeeld. Mobiel Gedeeld is een autodeelsysteem, ook wel dorpsauto's, dat is opgezet vanuit de Provincie voor een aantal dorpen in de Achterhoek. In Netterden is dit bijvoorbeeld een groot succes, maar in Keienborg staat deze auto het grootste gedeelte van de tijd stil. Je ziet nu bijvoorbeeld initiatieven voor dorpsauto's. Eigenlijk zijn dat nog geen burgerinitiatieven. *'Wij komen als overheid zeggen van wil je een dorpsauto. Hè, want wij willen naar andere vormen van vervoer. In Netterden, bij Gendingen, kun je een dorpsauto krijgen. Dan pas begint van oh, waarom willen wij dat, hebben wij daar een probleem dan? En uiteindelijk is die dorpsauto wel een succes geworden en nu wil de dorpsraad daar niet meer vanaf, maar het was geen burgerinitiatief en ik vraag mij wel eens af, maar wij zitten daar te ver vanaf als Provincie.'* (Provincie Gelderland, 20 april 2017). De Provincie Gelderland probeert al langzaam stukje voor stukje het kernnet en flexnet te implementeren binnen de huidige concessie. Dit wordt nog wel lastig ondervonden: *'nu is gewoon de vraag, in hoeverre kunnen we daar nu al aan werken binnen de huidige concessie en die loopt tot 2025. Dat is nog wel een vraagteken op dit moment.'* (Provincie Gelderland, 20 april 2017). Dat dit lastig wordt ondervonden door de Provincie Gelderland wordt ook wel gemerkt door de Gemeente Bronckhorst, want volgens de Gemeente Bronckhorst durft de Provincie Gelderland nog niet veel over te laten aan de regio of aan de gemeenten in de regio:

'De bal ligt bij de Provincie, maar ze houden de bal nog een beetje hard vast. En we hebben ze wel uitgedaagd om allemaal dingen te proberen in de Achterhoek. Doe nou dit of doe nou dat.'

Bijvoorbeeld die lijn 51 van Doetinchem naar Vorden, die slingert nog een klein beetje door Keienborg heen. Doe dat nou niet. Strek nou die lijn. Hou die nou op de N316, maar dan moet je wel bij Keienborg een hoogwaardige overstaphalte maken. Dus dat je daar goed je fiets kwijt kunt. Veilig je fiets kwijt kunt. Dat je daar wat ouders kunt parkeren voor het halen en brengen. Dat de ZOOV bijvoorbeeld daar met een taxi goed kan staan. Dat is een mini bus stationnetje zeg maar, probeer eens, kijken wat het oplevert. En of dat meer reizigers oplevert en dat je dan op tijdwinst haalt en... Daar hebben ze als regio Achterhoek de Provincie voor uitgedaagd.’ (Gemeente Bronckhorst, 4 mei 2017).

Daarnaast geeft de Gemeente Bronckhorst aan dat het autobezit erg hoog is in de regio. *‘Het autobezit in de gemeente is ook heel erg groot. Dus dat zorgt er waarschijnlijk ook voor dat het, dat de vraag naar openbaar vervoer of dergelijke openbaar vervoerachtige systemen niet zo heel erg hoog is.’ (Gemeente Bronckhorst, 4 mei 2017).* Door het hoge autobezit zijn er dan ook nog niet veel burgerinitiatieven bezig behalve de buurtbus, maar ook deze wordt onderhouden door Arriva en is dus een samenwerking tussen vrijwilligers en Arriva. Door het hoge autobezit ontstaan er ook soms ook problemen, zoals weinig parkeerplek. Hierdoor komen er wel andere initiatieven op in samenwerking met bijvoorbeeld bedrijven.

‘Een voorbeeld is het Slingeland ziekenhuis, waarvoor een app is ontwikkelt om medewerkers samen te laten rijden met de auto. Het Slingeland ziekenhuis had nog wel een beetje een parkeerprobleem rond hun vestiging in Doetinchem. Heel veel personeel ging in de wijk parkeren omdat er bij het ziekenhuis te weinig plekken waren en die waren te duur. Nou dus de wijk klaagt ik kan mijn auto niet kwijt, want de chirurg die bij mij voor de deur staat of de verpleegkundige. Toen hebben ze eens gekeken van, maar hoe kan dat nou. Toen bleek bijvoorbeeld dat er bijna driehonderd mensen uit Zelhem alleen al, die werken in het Slingeland ziekenhuis, alleen die kennen mekaar niet. Dus als het slecht weer is rijden die gewoon met één persoon in de auto achter mekaar aan. Terwijl als je dat nou, mekaar kent. Als je nou overdag op kantoor zit of je hebt dagdienst op de poli ofzo en je bent ongeveer tegelijkertijd klaar. Als je het van mekaar weet dan kun je samen rijden. Dat hoeft niet, maar je moet het wel van elkaar weten en kennen en op die manier, zo is die app ontstaan.’ (Gemeente Bronckhorst, 4 mei 2017).

Inwoners worden verder ook niet echt direct betrokken. De Provincie zit dus te ver van de inwoners af en Arriva voert puur de concessie uit. De Gemeente Bronckhorst heeft ook geen direct contact in de vorm van bewonersavonden of in die richting, maar heeft wel een groot panel waar ze één keer in de zoveel tijd een vragenlijst over verschillende onderwerpen naar sturen en dit kan dus ook over openbaar vervoer zijn. *‘We hebben ook een inwonerpanel met uit mijn hoofd hoor, ik denk 1400 deelnemers en die krijgen vier/vijf keer per jaar krijgen die een vragenlijst toegestuurd en daar zou je dus ook een vraag kunnen stellen over vervoer bijvoorbeeld.’ (Gemeente Bronckhorst, 4 mei 2017).* Dit gebeurt alleen nog niet in het kader van openbaar vervoer. De Gemeente Bronckhorst kent de vervoersbehoefte van de gemiddelde inwoner dan ook niet goed. *‘Nou onze gemiddelde inwoner, wat die aan vervoerbehoefte heeft, heb ik eigenlijk nog nooit over nagedacht. Ook nog niet zo zeer naar gevraagd.’ (Gemeente Bronckhorst, 4 mei 2017).*

4.1.3 Verantwoordelijkheid openbaar vervoer

Alle geïnterviewden vinden dat in eerste instantie de verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer bij de Provincie Gelderland ligt, ook de Provincie zelf vindt dit. De Provincie stelt namelijk een OV-visie op met richtlijnen en Arriva voert deze uit. *'De Provincie hè. Alleen in de scheiding tussen kernnet en flexnet gaat dat verschuiven in de zin, nu is het gewoon de Provincie verantwoordelijk voor het openbaar vervoer. Van de huidige concessie.'* (Provincie Gelderland, 20 april 2017). De Provincie denkt echter wel dat deze verantwoordelijkheid gaat verschuiven in de toekomst en dus bij het aanbesteden van de nieuwe concessie. Het kernnet zal onder de verantwoordelijkheid van de Provincie blijven vallen, maar het flexnet zal worden uitbesteed aan de regio en steeds meer bij de Gemeente terechtkomen, maar daarnaast komt er ook veel meer ruimte (en geld) beschikbaar voor nieuwe flexibele initiatieven, ook voor goede initiatieven vanuit burgers.

Arriva vindt zichzelf verantwoordelijk voor de bieding die zij gedaan hebben op het uitvoeren van de concessie, maar de Provincie Gelderland is eindverantwoordelijk, omdat zij de OV-visie opstellen: *'Dus in die zin zijn wij verantwoordelijk voor de bieding die wij gedaan hebben. Dat blijft altijd een beetje, dat klinkt heel erg bedrijfsmatig, maar uiteindelijk verdienen wij op dat deel de boterham en in die zin heeft de provincie de eindverantwoording naar mijn mening over het beleid dat zij voeren de komende jaren.'* (Arriva, 19 april 2017).

De Gemeente Bronckhorst vindt in eerste instantie ook de Provincie verantwoordelijk, maar: *'Het begint bij de overheid, maar die moeten zeker open oren hebben voor Arriva, want zij zitten dagelijks op de weg. Die chauffeur die ziet allerlei dingen gebeuren, maar die hoort ook mensen die instappen en praten over ik heb weer een trein gemist of weer dat. Die hoort gewoon wat er speelt in het openbaar vervoer en nou ja die, die burger ja daar moet je dus slimme vragen voor bedenken.'* (Gemeente Bronckhorst, 4 mei 2017). Arriva zou een grotere rol moeten gaan spelen in het luisteren naar de reizigers, wat wilt de reiziger of wat moet er verbeterd worden. Daarnaast moet aan de burger gevraagd worden wat zij nou echt willen op het gebied van openbaar vervoer. Waar ligt die behoefte?! Daar zijn op dit moment dus bewonerspanels voor, waar vragen over elk onderwerp gesteld kunnen worden en dus ook over openbaar vervoer. Dit wordt alleen nog niet echt veel gedaan. In de toekomst moet de verantwoordelijkheid van het flexnet meer bij de regio komen te liggen volgens de Gemeente Bronckhorst.

'Nou, ik denk dat de gedachte van de Provincie nog helemaal niet zo'n slechte is om die splitsing te maken tussen kernnet en flexnet, maar dan zou je wel het flexnet echt los moeten laten als Provincie. Geef dat maar aan de regio. Ik denk dat een gemeente, de schaal daar te klein voor is. Het moet wel een regionale schaal hebben waar, de Provincie zegt ook, jullie kennen de mensen beter, jullie kennen de gebieden beter, dus jullie kennen ook de vervoervraag beter. En laat dat dan ook maar los en laat dat aan ons over. Dat is eigenlijk nog wel een stap te ver denk ik, maar ze doen het wel samen met ons nu.' (Gemeente Bronckhorst, 4 mei 2017).

4.2 Een enquête onder de bewoners

In deze paragraaf zijn de resultaten getoond uit de enquête die is afgenomen onder 52 bewoners van de Gemeente Bronckhorst (zie bijlage VI, tabel 1). De gegevens uit de enquêtes zijn verwerkt met SPSS met als doel de volgende deelvraag te beantwoorden: *'bij wie vindt de samenleving dat de verantwoordelijkheid van het openbaar in een krimpgebied ligt?'*. Deze enquêtes zijn mondeling

afgenomen en hierdoor zijn de enquêtes naast de standaardvragen ook kleine straatinterviews geworden. Hierdoor is er naast de standaardvragen ook nog extra relevante informatie beschikbaar gekomen. Als eerste zijn er een aantal beschrijvende statistieken getoond en daarna een aantal toetsende statistieken.

4.2.1 Beschrijvende statistiek

Als eerste wordt de beschrijvende statistiek getoond. Hiermee worden de resultaten uit de enquêtes getoond aan de hand van tabellen en grafieken.

4.2.1.1 Krimp, openbaar vervoer en burgerparticipatie

De samenleving vindt het belangrijk dat de gemeente Bronckhorst bereikbaar blijft met het openbaar vervoer. 51 van de 52 respondenten geeft namelijk aan het eens of zeer eens te zijn met de stelling: 'ik vind het belangrijk dat de gemeente Bronckhorst bereikbaar blijft met het openbaar vervoer.', zie tabel 1.

Tabel 1: Bereikbaarheid met OV volgens burgers.

	Frequentie	Percentage
Zeer oneens	0	0,0
Oneens	1	1,9
Noch oneens, noch eens	0	0,0
Eens	4	7,7
Zeer eens	47	90,4
Totaal	52	100,0

Om te kijken of leeftijd invloed heeft op het belang van het bereikbaar blijven van de gemeente met openbaar vervoer wordt er uitgevoerd. Eerst wordt er een aantal beschrijvende statistieken gegeven, zie tabel 2. Te zien is dat inderdaad alle gemiddelden minimaal 4 op een likert-schaal van 1 tot 5 zijn, waarbij 1 zeer oneens is en 5 zeer eens. De meeste respondenten zijn het dus eens of zeer eens met de stelling.

Tabel 2: Gemiddelden bij leeftijd respondenten.

Leeftijd	Gemiddelde	Aantal
Jonger dan 16	4,00	1
Tussen de 16 en 25	4,71	7
Tussen de 26 en 35	-	0
Tussen de 36 en 45	5,00	5
Tussen de 46 en 55	5,00	11
Tussen de 56 en 65	4,83	6
Ouder dan 65	4,86	22
Totaal	4,87	52

Om te toetsen of dit resultaat berust op toeval of dat er een significant verschil zit tussen deze groepen wordt er als voorbeeld een vergelijking gemaakt tussen jongeren (16 tot 25 jaar) en ouderen (65 jaar en ouder). Het meest voor de hand liggende om mee te toetsen is een ANOVA tabel, maar voor deze toets zijn minimaal twee respondenten nodig van elke groep en daarom is er voor gekozen om een vergelijking te maken tussen twee groepen met behulp van de independent samples t-test. Voor deze test uitgevoerd kan worden moeten er een nulhypothese (H0) en een alternatieve

hypothese (Ha) worden opgesteld. Er wordt bij deze toets uitgegaan van een betrouwbaarheidsinterval van 95 procent en dus een alfa van 0,05.

H0: Er is geen verschil tussen jong en oud en hoe burgers denken (op een schaal van 1 tot 5) over de bereikbaarheid met het OV.

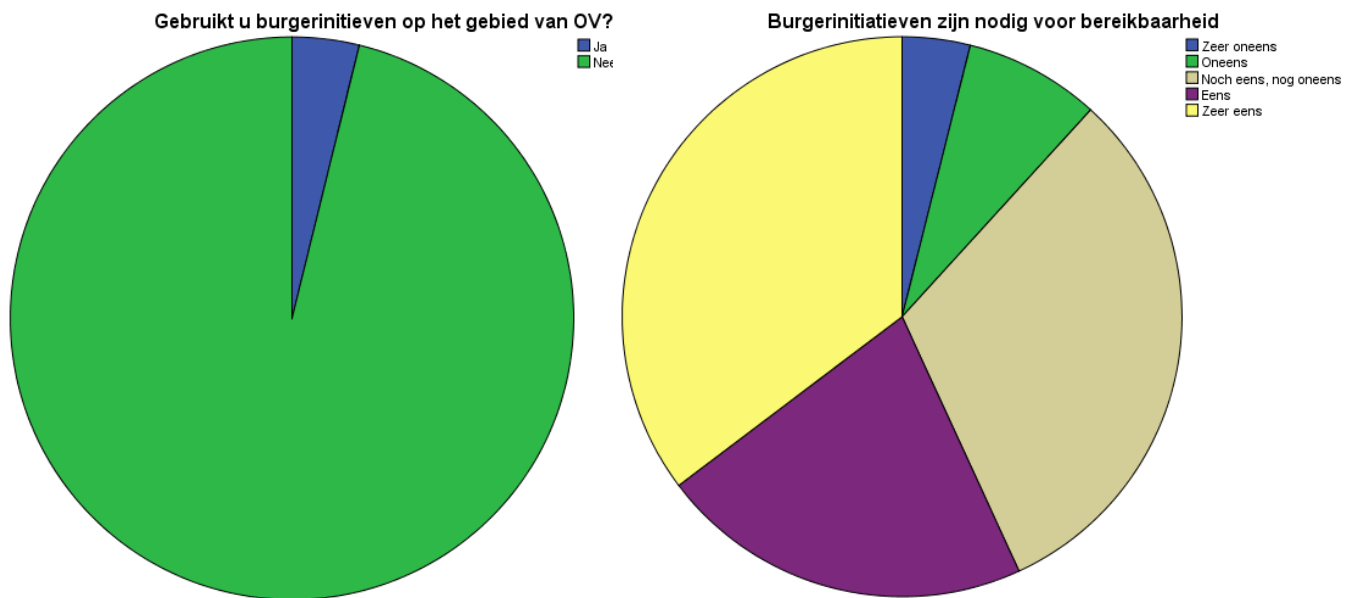
Ha: Er is wel een verschil tussen jong en oud en hoe burgers denken (op een schaal van 1 tot 5) over de bereikbaarheid met het OV.

Tabel 3: Independent samples t-test voor leeftijd en belang bereikbaarheid met OV.

		Independent Samples Test									
		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						95% Confidence Interval of the Difference	
		F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	Lower	Upper	
Gemeente moet bereikbaar blijven met OV	Equal variances assumed	,972	,334	,470	25	,643	,136	,290	-,462	,735	
	Equal variances not assumed			1,000	21,000	,329	,136	,136	-,147	,420	

Eerst wordt er gekeken naar Levene's test, zie tabel 3. Er is een gelijkheid in variantie, omdat sig (0,334) hier groter is dan alfa (0,05). Er moet dan ook naar de bovenste rij van de tabel worden gekeken. In de bovenste rij staat er bij sig een waarde van 0,643 en dit is groter dan 0,05 (foutkans). Er mag dan ook niet worden gezegd dat er een (significant) verschil is tussen de twee groepen. Ha wordt dus verworpen en H0 wordt aangenomen en er kan dus niet worden aangetoond dat er een verschil is tussen jong en oud en hoe burgers denken over de bereikbaarheid met het OV.

De respondenten vinden bereikbaarheid met het openbaar vervoer belangrijk en meer dan de helft van de respondenten (28 respondenten) geven aan op de stelling 'burgerinitiatieven zijn nodig om de gemeente Bronckhorst (in de toekomst) bereikbaar te houden.' dat ze het hier mee eens of zeer eens zijn. Wel gebruiken maar twee respondenten van de 52 respondenten op dit moment burgerinitiatieven op het gebied van openbaar vervoer, zie figuur 7 en 8. Voor de bijbehorende tabellen zie bijlage VI, tabel 2 en 3. Dit betekent dat maar 4 procent van de respondenten gebruik maakt van burgerinitiatieven. Landelijke cijfers zijn hier nog niet van en er kan niet gekeken worden of dit ten opzichte van de rest van Nederland veel of weinig is. Het is wel de vraag of burgers burgerinitiatieven goed kunnen beoordelen, omdat er maar zo weinig mensen burgerinitiatieven op het gebied van openbaar vervoer gebruiken, maar er wordt wel aangegeven dat deze belangrijk zijn voor de bereikbaarheid met het openbaar vervoer.



Figuur 7 en 8: Gebruik burgerinitiatieven en nodig hebben burgerinitiatieven.

Iets minder dan de helft van de respondenten maakt gebruik van het openbaar vervoer in de gemeente Brockhorst, namelijk 24 respondenten, zie tabel 4. Van de 28 respondenten die geen openbaar vervoer gebruiken hebben er ook 27 een rijbewijs. Van die 28 respondenten geven dan ook 20 respondenten aan dat zij geen openbaar vervoer gebruiken, omdat zij dan ook liever de auto gebruiken (zie bijlage VI, tabel 4). Het aantal rijbewijzen van de respondenten is dan ook hoger dan het landelijk gemiddelde. 46 van de 52 respondenten bezitten een rijbewijs en dit is goed voor 88,5%. Het gemiddelde in Nederland, gemeten op 1 januari 2016 is 80,5% (CBS, 2016).

Tabel 4: Rijbewijs en OV-gebruik samenleving.

		Gebruikt u OV binnen gemeente Bronckhorst?		Total
		Ja	Nee	
Rijbewijs	Ja	19	27	46
	Nee	5	1	6
Total		24	28	52

Uit bovenstaande tabel 4 zou dus opgemaakt kunnen worden dat er een relatie zou kunnen bestaan tussen openbaar vervoer gebruik en het hebben van een rijbewijs. Om te kijken of er een significante relatie is tussen de twee variabelen wordt de chi-kwadraat toets voor samenhang uitgevoerd. Om deze toets uit te voeren stellen we twee hypothesen op, een nulhypothese (H0) en een alternatieve hypothese (Ha). In deze toets wordt ook weer gebruik gemaakt van een betrouwbaarheidsinterval van 95 procent.

H0: Er is geen verband tussen wel of geen rijbewijs en OV-gebruik.

Ha: Er is wel een verband tussen wel of geen rijbewijs en OV-gebruik.

Tabel 5: Chi kwadraat test voor samenhang OV-gebruik en rijbewijs.

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	3,773	1	0,52
N	52		

In tabel 5 zijn de resultaten te zien van deze chi-kwadraat toets. Te zien is dat chi-kwadraat 3,773 is. Bij één vrijheidsgraden is de kritieke waarde 3,841 (Thompson, 1941). Chi-kwadraat is kleiner dan de kritieke waarde, maar dit verschil is zodanig klein dat het verwaarloosbaar is in combinatie met het relatief lage aantal respondenten. Dit houdt in dat de H0 wordt verworpen en de alternatieve hypothese wordt aangenomen. Met 95 procent zekerheid kan dus worden gezegd dat er een (significant) verband is tussen het wel of niet hebben van een rijbewijs en OV-gebruik.

4.2.1.2 Verantwoordelijkheid

De belangrijkste vraag in deze enquête was het antwoord op de deelvraag. Deze vraag werd pas aan het eind van de enquête gesteld om de respondenten tijdens het afnemen van de enquête te laten nadenken over het openbaar vervoer in de gemeente Bronckhorst voor zij een antwoord gaven op de vraag: 'bij wie ligt de verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer?'. De resultaten zijn te zien in figuur 9.



Figuur 9: Verantwoordelijkheid OV volgens burgers.

Te zien is dat het grootste deel van de respondenten, namelijk 38 wat goed is voor 73.1%, vindt dat de verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer in de gemeente Bronckhorst bij de overheid ligt. Daarnaast vindt nog een kleine meerderheid (6 respondenten) dat de verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer bij Arriva ligt. Er is dus te zeggen dat de inwoners van de gemeente Bronckhorst op dit moment geen behoefte hebben om zelf het openbaar vervoer te regelen door bijvoorbeeld burgerinitiatieven op te zetten.

Om te kijken of er sprake is van een verband tussen de twee nominale variabelen opleidingsniveau en verantwoordelijkheid en de sterkte van het verband tussen opleidingsniveau en de indicator

verantwoordelijkheid is er gekeken naar de Pearson Chi-Square en Cramer's V. De toets van Pearson Chi-Square is gebruikt om te kijken of er sprake is van een significant verband tussen opleidingsniveau en verantwoordelijkheid. De toets voor Cramer's V is gebruikt om te kijken naar samenhang tussen opleidingsniveau en de indicator met betrekking tot verantwoordelijkheid. Om deze toetsen uit te voeren is er bij opleidingsniveau een nieuwe variabele aangemaakt waarbij er onderscheid wordt gemaakt tussen hoog opleidingsniveau (HBO en WO) en laag opleidingsniveau (scholier, geen opleiding en MBO). Eerst is er een kruistabel gemaakt, deze is te vinden in bijlage VI, tabel 5. De toetsen worden uitgevoerd met een significantieniveau van 95 procent en dus een alfa van 0,05.

Tabel 6: Pearson Chi-Square opleidingsniveau en verantwoordelijkheid OV

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	3,150	5	0,677
N	52		

Uit tabel 6 blijkt dat de waarde van chi-kwadraat 3,150 is. Dit is lager dan de kritieke waarde bij vijf vrijheidsgraden van 11,071 (Thompson, 1941). Dit betekent dat er niet aangetoond kan worden dat er sprake is van een (significant) verband tussen opleidingsniveau en hoe burgers denken over de verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer.

Tabel 7: Cramer's V opleidingsniveau en verantwoordelijkheid OV

	Value	Approximate Significance
Cramer's V	0,246	0,677
N	52	

Uit tabel 7 blijkt dat Cramer's V 0,246 is. Dit betekent dan ook dat er een zwakke samenhang is tussen opleidingsniveau en de indicator met betrekking tot verantwoordelijkheid.

4.2.2 Kwalitatieve informatie enquêtes

Doordat de enquêtes mondeling werden afgenomen is er dan ook extra informatie beschikbaar gekomen, omdat de respondenten vaak nog meer vertelde dan de standaard vragen van de enquête. De enquêtes zijn afgenomen in Vorden, omdat dit het enige dorp is waar ook een treinstation is in de gemeente Bronckhorst en daarnaast is het één van de grotere dorpskernen in de gemeente, waardoor ook de inwoners uit andere kleine dorpskernen hier komen voor bijvoorbeeld boodschappen.

Een vrouw uit Wichmond, een kleinere kern in de buurt van Vorden, zei bijvoorbeeld dat er in Wichmond helemaal geen openbaar vervoer komt en dat zij hierdoor afhankelijk is van de auto of fiets. Er is alleen openbaar vervoer in de vorm van een belbus, maar deze neemt vaak een lange route om meer mensen op te halen, waardoor je er erg lang over doet en je daarnaast dus altijd een uur van tevoren moet bellen.

Daarnaast gaven verschillende respondenten aan dat zij eigenlijk noodgedwongen in Vorden zijn gaan wonen, omdat zij de gemeente Bronckhorst een erg fijne gemeente vinden om in te wonen, maar zij de trein nodig hebben vanwege bijvoorbeeld hun werk en er in geen van de andere dorpen in de gemeente een treinstation is en het te lang duurt om bijvoorbeeld eerst de bus naar de

treinstation te pakken vanaf een ander dorp naar het treinstation van Vorden. Een andere mannelijke respondent die niet in Vorden woonde, maar in een ander dorp in de gemeente, gaf dan ook aan altijd met de auto te gaan, omdat hij er met het openbaar vervoer twee tot drie keer zo lang over doet.

Ook was er een respondent die voor een kleine vergoeding mensen met bijvoorbeeld een handicap of een ziekte waardoor zij niet meer zelfstandig kunnen autorijden of met het openbaar vervoer kunnen reizen, rondrijdt naar een bestemming. Dit is een klein initiatief wat autonoom ontstaat, doordat de openbaar vervoervoorzieningen niet toereikend genoeg zijn. Een aantal oudere respondenten gaven dan ook aan dat zij wel verwachten dat ze in de toekomst wel aangewezen zijn op de regiotaxi of burgerinitiatieven om mobiel te blijven als hun gezondheid of de gezondheid van hun partner achteruit gaat.

4.3 Resultaten toegepast op de theorie

In deze paragraaf worden de resultaten toegepast op de theorie die is gebruikt voor dit onderzoek. Dit is de beleidsarrangementen benadering die is gebaseerd op de structuration theory van Anthony Giddens. Deze theorie en benadering worden uitgelegd in hoofdstuk 2.1.5.

De beleidsarrangementen benadering bestaat uit vier dimensies: actoren, discoursen, hulpbronnen en spelregels en deze dimensies hangen onderling met elkaar samen. De actoren in dit onderzoek zijn de overheid, bestaande uit de Provincie Gelderland en de Gemeente Bronckhorst, de markt, bestaande uit Arriva en de burger. De Provincie Gelderland heeft de meeste hulpbronnen, want zij beschikken over de meeste financiële middelen. Zij kunnen bijvoorbeeld subsidie stopzetten of juist meer subsidie verlenen. Arriva is hier voor een deel afhankelijk van, maar bestaat voor een groot deel ook uit reizigersinkomsten. De Gemeente is ook afhankelijk van subsidie van de Provincie en de burger ontvangt in het kader van openbaar vervoer niks. Behalve voor een goed project op het gebied van openbaar vervoer bijvoorbeeld. De spelregels zijn in dit geval de richtlijnen voor het openbaar vervoer in de OV-visie van de Provincie, de voorwaarden voor het uitvoeren van de concessie en de vervoersplannen van de Gemeente en Arriva. Het discours van de Provincie wordt gevormd door de OV-visie die voorkomt uit de gebiedsopgave. Het discours van Arriva wordt hier ook voor een deel door gevormd. Daarnaast door de voorwaarden voor het uitvoeren en de concessie voor het ontvangen van de subsidie en als laatste de beste manier voor het genereren van reizigersinkomsten. Het discours van de Gemeente Bronckhorst wordt gevormd door belangen van de inwoners en daarnaast door de OV-visie, waar het vervoersplan van de Gemeente uit voortkomt. Het discours van de burgers wordt gevormd door het openbaar vervoer dat rondrijdt door de gemeente als gevolg van het uitvoeren van de concessie door Arriva naar aanleiding van de OV-visie en de voorwaarden voor het uitvoeren van de concessie.

De spelregels en discoursen gaan in de komende jaren dus flink veranderen, omdat er van een OV-netwerk waar voor de Provincie Gelderland verantwoordelijk voor is, gegaan wordt naar een OV-netwerk waar de Provincie Gelderland voornamelijk verantwoordelijk is voor de hoofdlijnen en de andere actoren meer verantwoordelijkheden krijgen op het gebied van het flexnet. Er vindt dus een verschuiving van de verantwoordelijkheid plaats van de Provincie Gelderland naar andere actoren. Wie deze actoren precies zullen zijn is nog niet bekend. De gemeente zal in ieder geval meer verantwoordelijkheid krijgen regionaal, als onderdeel van de regio Achterhoek. Daarnaast kan dit Arriva of een andere vervoersmaatschappij zijn, maar ook burgers kunnen in de toekomst meer

verantwoordelijkheid krijgen. Ook de hulpbronnen kunnen veranderen, doordat er door de nieuwe concessie misschien verplaatsingen gaan plaatsvinden in de subsidie. Ook bestaat er de kans dat de actoren veranderen. Er kunnen nieuwe actoren bijkomen of afgaan. Als ZOOV verder wordt uitgerold tot een volwaardig, zelfstandig vervoersmiddel bijvoorbeeld, dan kan dit een nieuwe actor zijn. Zeker met het flexnet in de nabije toekomst is er de kans dat er veel meer verschillende actoren komen. Dit heeft dan ook gevolgen voor het openbaar vervoer en er zullen dan zeker veranderingen gaan plaats vinden, zoals dat inwoners misschien wel steeds meer andere vormen van openbaar vervoer moeten gaan gebruiken, bijvoorbeeld ZOOV.

4.4 Conclusie

Zowel Arriva, de Provincie Gelderland, de Gemeente Bronckhorst en de samenleving vinden dus dat de verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer bij de overheid ligt en dan voornamelijk bij de Provincie Gelderland. Dit is nu ook nog zeker het geval, maar in de nieuwe aanbesteding zal dus een sterk onderscheid komen tussen kernnet en flexnet, waarbij de Provincie Gelderland voornamelijk het kernnet gaat beheren en het flexnet door de Gemeente Bronckhorst (regionaal), maar ook door Arriva en ook beetje bij beetje zelfs bij de samenleving ingericht moet worden. Er vindt dus een verschuiving plaats in de verantwoordelijkheid.

5. Conclusie & aanbevelingen

5.1 Conclusie

Dit onderzoek trachtte meer inzicht en kennis te verkrijgen in bij wie de verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer zou moeten liggen: bij de overheid, de vervoerder of bij de samenleving. In dit onderzoek werd er dan ook antwoord gegeven op de hoofdvraag, namelijk: *ligt de verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer in een krimpgebied bij de overheid, bij de vervoerder of bij de samenleving?* Daarnaast bestond dit onderzoek uit drie deelvragen, namelijk bij wie elke partij, dus: de overheid, samenleving en vervoerder, de verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer vindt liggen. Aan de hand van de resultaten die voortkwamen uit de analyse is geprobeerd om zo goed mogelijk antwoord te geven op deze vragen. De deelvragen zijn stapsgewijs beantwoord en er wordt afgesloten met een centrale conclusie.

Deelvraag 1: Bij wie vindt de samenleving dat de verantwoordelijkheid van het openbaar in een krimpgebied ligt?

De respondenten vinden de verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer bij de overheid liggen, met als mondelinge toelichting dat ze dit dan ook voornamelijk bij de Provincie Gelderland vinden liggen. Er kan echter geen verschil worden aangetoond in hoe jongeren en ouderen denken over bij wie de verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer ligt. De respondenten vinden bereikbaarheid met het openbaar vervoer erg belangrijk. Ook denken de respondenten dat burgerinitiatieven (in de toekomst) nodig zijn om de gemeente bereikbaar te houden. Echter, op dit moment wordt er nog maar weinig gebruik gemaakt van burgerinitiatieven. Dat er steeds meer burgerinitiatieven opkomen daar merkten de respondenten dan ook weinig van en zelf nemen ze ook niet het initiatief. Dit is anders dan in de theorie wordt beweerd, namelijk dat er steeds meer vormen van burgerinitiatieven in het openbaar vervoer in krimpgebieden ontstaan (Edens, 2016, Afdeling RMO, 2013; Drachtster Courant, 2016; Gemeente Uden, 2015).

Minder dan de helft van de respondenten maakt geen gebruik van het openbaar vervoer, terwijl de respondenten wel aangeven bereikbaarheid met het openbaar vervoer belangrijk te vinden. Opvallend hierbij is het hoge rijbewijsbezit. Van het deel dat geen openbaar vervoer gebruikt heeft ook bijna iedereen een rijbewijs en geeft ook aan liever de auto te gebruiken dan de bus. Er bleek dan ook een verband te zitten tussen het rijbewijsbezit en gebruik van openbaar vervoer. Het autobezit is dan ook erg hoog in dit gebied. Er zou dan ook gezegd kunnen worden dat de inwoners van de gemeente Bronckhorst nog niet veel merken van een eventueel gat in de behoefte van openbaar vervoer of een vervoervraag, omdat zij dit automatisch en misschien wel onbewust opvangen met hun autogebruik en dat er misschien wel onbewust op zeer kleine schaal sprake is van burgerparticipatie door bijvoorbeeld iemand uit de buurt naar de dokter te brengen of de kinderen van de buurvrouw ook mee te nemen naar de basisschool van de eigen kinderen. De burger wordt op deze manier als het ware verantwoordelijk gesteld voor zijn eigen mobiliteit.

Deelvraag 2: Bij wie vindt de overheid dat de verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer in een krimpgebied ligt?

De overheid merkt nog niet zo veel van krimp, behalve dat voorzieningen worden samengevoegd. Van een afname in voorzieningen, zoals zorgvoorzieningen en openbaar vervoervoorzieningen en gevolgen voor het economische perspectief van een gebied (Dijkstal & Mans, 2009) is dus niet van toepassing in de gemeente Bronckhorst. Wel heeft de Provincie Gelderland een gebiedsopgave

opgesteld, om krimp in goede banen te leiden. Van burgerinitiatieven merken beide overheden nog niet zo veel.

De verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer ligt volgens zowel de Provincie Gelderland als de Gemeente Bronckhorst nu voornamelijk bij de Provincie Gelderland. De Gemeente Bronckhorst vindt dat de verantwoordelijkheid bij de Provincie Gelderland begint, maar dat het personeel van Arriva ook meer naar hun mening moet worden gevraagd, want zij zien en horen wat er gebeurt en wat reizigers vinden en daarnaast moet de burger om zijn mening gevraagd om erachter te komen wat zij nog echt willen. De Provincie Gelderland is bezig met een nieuwe concessie waarin er een onderscheid wordt gemaakt tussen een kernnet, wat beheerd wordt door de Provincie en een flexnet, wat regionaal gaat worden aanbesteed. Nu met de huidige concessie is de Provincie Gelderland eindverantwoordelijk voor alles, maar in de toekomst wordt deze verantwoordelijkheid dus verschoven, want het flexnet zal voor een deel regionaal worden aanbesteed en voor een deel zal er ook ruimte komen voor (kleinere) bottom up initiatieven, maar het zijn ook dingen die bijvoorbeeld Arriva zou kunnen oppakken. De Provincie Gelderland probeert nu al het één en ander te implementeren van het kernnet en flexnet, maar op dit moment lijkt de Provincie Gelderland het nog lastig te vinden om bepaalde dingen al te decentraliseren en bij de regio Achterhoek neer te leggen waar de Gemeente Bronckhorst onderdeel van is. De Provincie Gelderland wilt dingen regionaal gaan uitbesteden, want volgens de Provincie Gelderland kent de Gemeente Bronckhorst de vervoervraag beter, maar het is nog maar de vraag of dat dit zo is, want de actuele vervoerbehoefte is niet bekend bij de Gemeente Bronckhorst.

Deelvraag 3: Bij wie vindt de vervoersmaatschappij dat de verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer in een krimpgebied ligt?

Arriva merkt ook nog niet veel van krimp en voert de concessie van de Provincie Gelderland zo goed mogelijk uit. Ook in het openbaar vervoer merken ze nog niet veel van krimp, omdat bijvoorbeeld vorig jaar het MBO ook recht kreeg op een studenten OV-jaarkaart, waardoor er zelfs een groei was. Ze verwachten wel dat het nu gaat stagneren. Ze richten zich voornamelijk op de grote stromen waar ongeveer tachtig procent mee reist. Daarnaast verzorgen ze nog een paar alternatieven, zoals de nachtvlinder in Zutphen en de samenwerking met vrijwilligers om belbussen te laten rijden. Arriva onderhoudt de bussen en de vrijwilligers rijden er mee rond. Verder heeft Arriva niet echt te maken met burgerinitiatieven en merkt hier ook niet zo veel van en voert puur de concessie uit. De verantwoordelijkheid vindt Arriva voor een deel bij zichzelf liggen in het kader van het uitvoeren van de concessie, maar de Provincie Gelderland is eindverantwoordelijk volgens Arriva, omdat zij verantwoordelijkheid voor het beleid dat zij opstellen en Arriva dit enkel uitvoert.

Al met al kan de hoofdvraag: *ligt de verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer in een krimpgebied bij de overheid, bij de vervoerder of bij de samenleving?*, op dit moment worden beantwoord met de overheid en dan voornamelijk de Provincie Gelderland. Hoe dit in de toekomst gaat verlopen met de nieuwe concessie is nog maar de vraag. De Provincie blijft dan alleen nog verantwoordelijk voor het kernnet en het flexnet wordt voor een deel regionaal aanbesteed, maar voor een deel is er ook nog veel onduidelijkheid over bij wie precies dat flexnet wordt weggelegd en of sommige alternatieve vormen van openbaar vervoer binnen de concessie vallen. Deze decentralisatie van het openbaar vervoer gaat ervoor zorgen dat een grote verschuiving gaat plaatsvinden op het gebied van verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer. Er komen

waarschijnlijk nieuwe partijen bij, er komen andere regels en de hulpbronnen worden misschien wel anders verdeeld. De veranderingen in deze dimensies zullen eerst duidelijk in kaart moeten worden gebracht met bijvoorbeeld de beleidsarrangementen-benadering om te kijken onder welke structurele processen deze dimensies veranderen (Giddens, 1984). De beleidsarrangementen-benadering is hier geschikt voor om nadruk te leggen op structurele veranderingsprocessen op de langere termijn, omdat beetje bij beetje het openbaar gaat veranderen en de verantwoordelijkheid wordt verschoven en zich dat met de nieuwe concessie verder doorzet (Leroy, Arts & van Tatenhove, z.d.)

De Gemeente Bronckhorst vindt dan ook dat de Provincie Gelderland alternatieve vormen van openbaar vervoer beter bij hen kan neerleggen. Hoewel dit ook het plan is in de toekomstige concessie, vindt de Provincie Gelderland het op dit moment nog lastig om dingen regionaal en lokaal uit handen te geven. De Gemeente Bronckhorst zal wel eerst goed de vervoersbehoefte moeten kennen om te zorgen dat decentralisatie van het openbaar vervoer goed verloopt. Het is dan ook een idee om van de derde vorm van burgerparticipatie naar de tweede vorm van burgerparticipatie te gaan waarbij burgers al in een vroeg stadium van beleidsvorming worden betrokken wanneer de regio meer verantwoordelijkheid krijgt in de toekomst door bijvoorbeeld met de verschillende dorpsraden uit de gemeente Bronckhorst om de tafel te gaan zitten of gebruik te maken van het panel (van Houwelingen, Boele & Dekker, 2014). Arriva vindt de Provincie Gelderland ook eindverantwoordelijk, maar vindt wel dat de Provincie vast moet houden en het beleid dat ze voeren, want dat gebeurt nu niet altijd. De samenleving vindt het in ieder geval erg belangrijk dat de gemeente Bronckhorst bereikbaar blijft en vindt ook dat de verantwoordelijkheid bij de Provincie Gelderland ligt. Er is op dit moment niet echt een vervoervraag, maar de inwoner van de gemeente Bronckhorst verzorgt misschien wel zijn eigen mobiliteit op dit moment door alles automatisch maar met de auto te doen en zorgt hierdoor misschien wel op zeer lokaal niveau voor burgerparticipatie.

5.2 Aanbevelingen

5.2.1 Aanbevelingen aan betrokken partijen

Zoals uit de conclusie blijkt is er nog veel onduidelijkheid over de nieuwe concessie. De eerste aanbeveling die wordt gedaan is dan ook dat er beter gecommuniceerd moet worden naar de verschillende betrokken partijen vanuit de Provincie Gelderland. De Gemeente Bronckhorst wilt alternatieve manieren in het kader van het flexnet van openbaar vervoer graag uitvoeren, omdat zij dichterbij de burger zitten en dus een beter beeld hebben van de behoeften. De Provincie Gelderland geeft hier echter nog niet echt aan toe. Arriva heb ik nog helemaal niet gehoord over de nieuwe concessie. Ik denk dat alle partijen al vroeg betrokken moeten worden in het proces van de nieuwe concessie. Zo kan Arriva, maar ook de Gemeente Bronckhorst (maar bijvoorbeeld ook andere gegadigden die de nieuwe concessie willen uitvoeren) alvast meedenken over wat zij kunnen betekenen in het kader van het kernnet en flexnet. Ook in de uitvoering van het nieuwe beleid in het kader van het flexnet kan er een combinatie plaatsvinden van bijvoorbeeld de overheid, de markt en het particuliere initiatief en niet alleen de markt en de overheid, zoals dat nu gebeurt (Hoogerwerf & Herweijer, 2008). Er is hier al een begin in gemaakt door de Provincie Gelderland, doordat de Provincie aan Arriva heeft gevraagd om een aantal belangrijke hoofdlijnen te weergeven, het kernnet, maar Arriva zou dan ook kunnen meedenken over het flexnet (maar ook andere, eventueel nieuwe partijen).

Daarnaast zou er gekeken kunnen worden, zoals de Gemeente Bronckhorst aangaf, of de verhalen van medewerkers van Arriva, zoals machinisten, chauffeurs en conducteurs, van toegevoegde waarde kunnen zijn. Zij horen om zich heen wat reizigers vinden en waar zij problemen ervaren. Ook is er niet genoeg kennis naar mijn idee van de kennis van inwoners van de gemeente Bronckhorst en van reizigers. Het beleid van de Provincie Gelderland wordt te weinig gebaseerd op de behoefte van de inwoner en reiziger. Beleid richt zich namelijk op bepaalde delen van de samenleving en daarom is het belangrijk om te weten waar dit deel van de samenleving behoefte aan heeft (Hoogerwerf & Herweijer, 2008). Daarom is het misschien wel goed dat de Provincie zich straks alleen gaat richten op de hoofdlijnen, omdat dit goed top down geregeld kan worden en de rest wordt besteed aan bijvoorbeeld de Gemeente Bronckhorst. Echter, ook zij moeten meer kennis verkrijgen over de behoefte van de reiziger en inwoner om de nieuwe concessie goed te kunnen uitvoeren. Waar is behoefte aan en waarom reizen bepaalde groepen wel of niet met het openbaar vervoer?! Dat is iets wat uitgezocht moet worden om het flexnet goed te kunnen implementeren.

In aanvulling op het vorige punt, de gemeente Bronckhorst heeft een panel beschikbaar om vragen te stellen aan de inwoners. Dit panel zou ook zeker nuttig kunnen zijn om vragen te stellen over het openbaar vervoer. De gemeente Bronckhorst geeft aan nog niet veel te weten over wat bewoners vinden van het openbaar vervoer in de gemeente, terwijl zij juist de gebruikers zijn. Het advies is dan ook om dit panel eens te gebruiken om vragen te stellen over het openbaar vervoer om te weten wat de behoefte is, want wanneer een bepaalde voorziening, zoals het openbaar vervoer in dit geval, gedecentraliseerd wordt, dan is het wel belangrijk om te weten wat de lokale of regionale behoefte is om te zorgen dat decentralisatie een verbetering is ten opzichte van alles centraal regelen. Ook is het een idee om naast het panel met de verschillende de overheden en eventueel hoofden van dorpsraden om de tafel te gaan zitten om uit te zoeken wat de behoefte is van de inwoners van de verschillende dorpen in de Gemeente Bronckhorst.

Daarnaast hebben de Provincie Gelderland en de Gemeente Bronckhorst het een en ander verteld over de app van onder andere het Slingeland ziekenhuis. Dit is naar mijn idee een goed initiatief om verder uit te rollen bij grotere overheidsbedrijven, maar ook particuliere bedrijven binnen de Achterhoek. Dit zou iets zijn wat de Gemeente Bronckhorst goed verder zou kunnen ontwikkelen. Dit is nu iets waar met projectgroepen aan gewerkt wordt vanuit de Provincie. Het is namelijk beter voor het milieu, het voorkomt parkeerproblemen en mensen die geen auto in het bezit hebben, kunnen hierdoor wel snel naar hun werk. Eventueel zou er zelfs voor gekozen kunnen worden om een deel van de verantwoordelijkheid van het regelen van (openbaar) vervoer rondom grote particuliere bedrijven meer af te schuiven op de bedrijven zelf in plaats van dat er nu wordt aangeklopt bij de Provincie Gelderland wanneer er op dit gebied problemen zijn.

5.2.2 Aanbevelingen vervolgonderzoek

De eerste aanbeveling die wordt gedaan voor vervolgonderzoek is dat dit onderzoek ook eens op een andere plek uitgevoerd zou moeten worden. In de gemeente Bronckhorst was er nog niet heel veel sprake van burgerinitiatieven en het zou interessant zijn om te kijken of hier wel meer sprake van is in andere krimpgebieden, zoals Zuid-Limburg. De inwoners van de gemeente Bronckhorst merken ook nog niet zo veel van krimp en loopt hierdoor nog achter op het gebied van de ontwikkeling van burgerinitiatieven, omdat ze op dit moment nog niet zodanig veel last hebben van krimp dat er iets aan gedaan wordt door de bewoners van de gemeente Bronckhorst zelf.

Daarnaast zou het interessant zijn om dit onderzoek nogmaals uit te voeren over een aantal jaar, wanneer de nieuwe concessie is aanbesteed en er een sterk onderscheid wordt gemaakt tussen kernnet en flexnet. Waarbij het flexnet dus regionaal wordt aanbesteed, maar er ook steeds meer ruimte komt voor kleinere initiatieven. Door de nieuwe concessie zouden de verschillende actoren anders kunnen gaan denken over bij wie zij de verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer vinden liggen. Misschien bevalt het onderscheid tussen kernnet en flexnet wel heel goed, maar misschien willen de verschillende actoren ook wel zo snel mogelijk dat alles weer compleet bij de Provincie Gelderland komt te liggen. Door de nieuwe concessie vinden er waarschijnlijk ook veranderingen plaats van actoren, hulpbronnen, spelregels en discoursen. Deze kunnen dan weer opnieuw overzichtelijk in kaart worden gebracht aan de hand van de beleidsarrangementenbenadering.

Ook zou het interessant zijn om verschillende burgerinitiatieven en het gebruik hiervan in kaart te brengen in Nederland. Het is nog redelijk onduidelijk wat nou precies onder burgerinitiatieven valt en welke vormen van burgerinitiatieven op het gebied van openbaar vervoer er zijn. Ook zijn er geen landelijke cijfers over burgerinitiatieven op het gebied van openbaar vervoer, waardoor ik in sommige gevallen geen vergelijking kon maken om te kijken hoe de resultaten van dit onderzoek zich verhouden tot de rest van Nederland.

5.3 Reflectie

De uitvoering van dit bachelorscriptieonderzoek was interessant, maar ook zwaar. Waar het schrijven van het onderzoeksvoorstel en het afnemen van de interviews en enquêtes mij redelijk goed afgingen, vond ik het uitwerken van de resultaten en het implementeren ervan lastiger. Wat goed ging tijdens mijn onderzoek, waar ik dacht meer moeite mee te hebben, was het regelen van interviews en het afnemen van enquêtes. Hier had ik veel tijd voor ingepland, maar zowel de Provincie Gelderland, de Gemeente Bronckhorst en Arriva reageerden redelijk snel en ook de enquêtes zijn binnen een dag verzameld. Wat tegenviel was de resultaten verwerken met SPSS. Ik heb dit programma sinds leerjaar 1 niet meer hoeven gebruiken en daardoor was alles redelijk weggezakt. Ik heb dit op kunnen lossen door boeken erbij te pakken uit leerjaar 1, filmpjes met uitleg te kijken en door hulp van een student met dezelfde begeleider.

De interviews met de respondenten liepen goed. Elke respondent wist veel te vertellen en goed antwoord te geven op mijn vragen. Ook de enquêtes verliepen goed. Zodra de respondenten doorhadden dat ik een interview deed over het openbaar vervoer wilden ze graag meedoen. Daarnaast werden de enquêtes kleine straatinterviews, doordat ik de enquêtes mondeling afnam. Hierdoor is er nog extra relevante informatie beschikbaar gekomen.

Wat ik ook lastig vond is welke informatie nou belangrijk is uit de resultaten en daarmee de resultaten duidelijk af te bakenen. Tijdens de interviews en de enquêtes heb ik zo veel informatie verkregen dat het lastig was om een selectie te maken, omdat ik eigenlijk nog zo veel extra's wilde toevoegen aan mijn onderzoek, maar daardoor zou ik niet goed in de scope van mijn onderzoek blijven. Hierdoor moesten er soms lastige keuzes worden gemaakt. Achteraf was de keuze voor de gemeente Bronckhorst misschien niet de beste keuze als case. De gemeente Bronckhorst leek een geschikte keuze, omdat dit een grote krimpgemeente is. De inwoners merkten op dat ze het openbaar vervoer niet altijd aan hun eisen voldeed, maar veel mensen gebruikten daarom hun auto

en veel behoefte om burgerinitiatieven te gebruiken was er niet. Er waren dan ook bijna geen burgerinitiatieven in de gemeente Bronckhorst. Er had beter voor een gemeente gekozen kunnen worden waar veel burgerinitiatieven (in ontwikkeling) zijn, maar zoals al bij de aanbevelingen werd geopperd, was dit ook op dit moment lastig te bepalen, omdat er dus niet echt een index is met waar veel gebruik gemaakt wordt van burgerinitiatieven en waar deze zijn.

Als laatste zou er gebruik gemaakt kunnen worden van een andere steekproefvorm. Nu is er gebruik gemaakt van een beoordelingssteekproef door voor een supermarkt in Vorden te gaan staan en willekeurige passanten aan te spreken met als voorwaarde dat ze wel in de gemeente Bronckhorst wonen. Daarnaast was het ondervraagde aantal respondenten relatief klein ten opzichte van het aantal inwoners. Door deze factoren zijn de resultaten van dit onderzoek moeilijker te generaliseren over een grotere populatie.

Referentielijst

- Aalbers, C. (2012). Toepassing Beleidsarrangementen-benadering op initiatieven burgers en kleine bedrijven in groen. Wageningen: Wageningen Universiteit.
- Aalbers, R. (2016, 12 juni). Achterhoek blijft krimpen, groei grote Gelderse steden zet door. *De Gelderlander*. Geraadpleegd op 15 februari 2017, van: <http://www.gelderlander.nl/achterhoek/achterhoek-blijft-krimpen-groei-grote-gelderse-steden-zet-door~a098e820/>
- Afdeling RMO. (2013, november). Paraplunota Maatschappij 2014-2030. *Gemeente Moerdijk*.
- Bakker, P. & Zwaneveld, P. (2009). Het belang van openbaar vervoer: de maatschappelijke effecten op een rij. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteit & Centraal Planbureau.
- Buuren, P. J. J. van, Nijmeijer, A. G. A., Robbe, J. & Gier, A. A. J. de. (2014). Hoofdlijnen Ruimtelijk Bestuursrecht. Deventer: Wolters Kluwer.
- Centraal Bureau voor de Statistiek. (2016, 21 mei). Rijbewijsbezit per 100 inwoners. Opgevraagd op 14 mei 2017, van: <https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2016/20/rijbewijsbezit>
- Creswell, J. W. (2013). *Qualitative Inquiry & Research Design: Choosing Among Five Approaches*. *Five Qualitative Approaches to Inquiry*. London: SAGE Publications Ltd.
- Dam, F. van, Groot, C. de & Verwest, F. (2006). Krimp en Ruimte. Bevolkingsafname, ruimtelijke gevolgen en beleid. *Rapport Ruimtelijke Planbureau, Den Haag*. Rotterdam: NAI uitgevers.
- De Gelderlander. (2016, 8 december). Bronckhorst wil antwoord: waarom krimpen wij het snelst? Geraadpleegd op 16 februari 2017, van: <http://www.gelderlander.nl/bronckhorst/bronckhorst-wil-antwoord-waarom-krimpen-wij-het-snelst~a33190fd/>
- Dijkstal, H. F. & Mans, J. H. (2009, november). Krimp als structureel probleem. *Rapportage Topteam Krimp voor Groningen*.
- Dijst, M., Geurs, K. & Wee, B. van. (2002). Bereikbaarheid: perspectieven, indicatoren en toepassingen. In: Wee, B. van & Dijst, M. (2002). *Verkeer en Vervoer in hoofdlijnen*. Bussum: Coutinho.
- Drachtster Courant. (2016, 28 januari). Burgerinitiatief vraagt aandacht voor openbaar vervoer Trisken. Geraadpleegd op 14 maart 2017, van: <http://www.drachtstercourant.nl/nieuws/66532/burgerinitiatief-vraagt-aandacht-voor-openbaar-vervoer-trisken/>
- Edens, H. (2016). De mobiliteitsbehoeften van inwoners van kleine kernen. *Afstudeerscriptie*. Utrecht: Universiteit Utrecht (UU).
- Gemeente Uden. (2015, 16 maart). Servicepunt Regiotaxi ook info- en meldpunt voor burgerinitiatieven van vrijwilligersvervoer. Geraadpleegd op 14 maart 2017, van: <https://www.uden.nl/inwoners/nieuws/2015/03/16/servicepunt-regiotaxi-ook-info-en-meldpunt-voor-burgerinitiatieven-van-vrijwilligersvervoer>

- Giddens, A. (1984). *The Constitution of Society. Outline of the Theory of Structuration*. Berkeley & Los Angeles: University of California Press.
- Harms, L., Jorritsma, P. & Kalfs, N. (2007). *Beleving en Beeldvorming van mobiliteit*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteit.
- Hoogerwerf, A. & Herweijer, M. (2014). *Overheidsbeleid: een inleiding in de beleidswetenschap*. Deventer: Wolters Kluwer.
- Houwelingen, P. van, Boele, A. & Dekker, P. (2014). *Burgermacht op eigen kracht? Een brede verkenning van ontwikkelingen in burgerparticipatie. Rapport*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Hugen, J. (2016). *De overheid trekt zich terug: burgerinitiatieven opnemen in het planningsproces. Een onderzoek naar institutionalisering van burgerinitiatieven. Bachelorthesis*. Nijmegen: Radboud Universiteit Nijmegen (RU).
- Inglis, D. (2012). *An Invitation to Social Theory. Structurationist Paradigms*. Cambridge & Malden: Polity Press.
- Leidelmeijer, K. & Marlet, G. (2011). *Leefbaarheid in Krimpregio's; een verkenning van de relatie tussen bevolkingskrimp en leefbaarheid. Uitgave van Rigo BV en Atlas voor gemeenten*. Amsterdam: Rigo.
- Leroy, P., Arts, B. & Tatenhove, J. van. (z.d.). *Verandering en Continuïteit in Milieubeleid: een kader voor analyse en duiding*. In: Arts, B. & Leroy, P. (2003). *Verandering van politiek, vernieuwing van milieubeleid. Klassieke en postmoderne arrangementen*. Nijmegen: Nijmegen University Press.
- Norwood, J. & Casey, J. (2002). *Key transportation indicators: summary of a workshop*. In: National Research Council. (2002). *Key Transportation Indicators: Summary of a Workshop*. Washington, DC: The National Academies Press.
- OV in Nederland. (z.d.). *Concessie Achterhoek-Rivierenland*. Geraadpleegd op 15 februari 2017, van: http://wiki.ovinnederland.nl/wiki/Concessie_Achterhoek-Rivierenland#Streekbussen
- PBL. (2015). *Bevolkingsgroei, 2015-2030*. Geraadpleegd op 13 februari 2017, van: <http://www.pbl.nl/infographic/bevolkingsgroei-2015-2030>
- PBL. (2016, augustus). *Bevolkingsgroei, 2011-2016*. Geraadpleegd op 4 februari 2017, van: <http://www.clo.nl/indicatoren/nl2102-bevolkingsgroei-nederland-?i=15-12>
- Saari, E., Lehtonen, M. & Toivonen, M. (2014). *Making bottom-up and top-down processes meet in public innovation. The Service Industries Journal (2015) Vol. 35, No. 6, 325–344*. London: Routledge.
- Timmen, B. M. M. (2013). *Burger Energie. Burgerinitiatieven en de rol van de lokale overheid. Bachelorscriptie*. Nijmegen: Radboud Universiteit Nijmegen (RU)
- Thompson, C. M. (1941). *Tables of the Percentage Points for the X²-distribution*. In: McClave et al. (2011). *Statistiek. Een inleiding*. Amsterdam: Pearson.

- Veeneman, W. (2016). Public transport governance in the Netherlands: More recent Developments. *Research in Transportation Economics* 59 (2016) 116 - 122.
- Vink, M. F. V. (2016). Vervoersarmoede bestreden. *Een onderzoek naar de voorgestelde veranderingen van de regiotaxi voor ouderen in de regio Achterhoek van de provincie Gelderland. Masterscriptie*. Utrecht: Universiteit Utrecht.
- Verschuren, P. & Doorewaard, H. (2015). Het ontwerpen van een onderzoek. Vijfde druk. Den Haag: Lemma.
- Welzen, T. (2011). Vervoersarmoede op het platteland. *Over verplaatsingsbeperkingen in rurale gebieden. Bachelorthesis*. Nijmegen: Radboud Universiteit Nijmegen (RU).

Bijlagen

Bijlage I: Lijst geïnterviewden

Organisatie:	Provincie Gelderland
Geïnterviewde:	Peter Kettelarij
Functie:	Team mobiliteit Provincie Gelderland
Tijd & Datum:	20 april 2017, 10.00 uur
Locatie:	Huis der Provincie, Arnhem
Organisatie:	Gemeente Bronckhorst
Geïnterviewde:	Coen Beijer
Functie:	Beleidsmedewerker verkeer en vervoer gemeente Bronckhorst
Tijd & Datum:	4 mei 2017, 16.00 uur
Locatie:	Gemeentehuis Winterswijk
Organisatie:	Arriva
Geïnterviewde:	Nathan Scheurs
Functie:	Vervoersontwikkelaar Oost-Nederland Arriva
Tijd & Datum:	19 april 2017, 15.00 uur
Locatie:	Kantoor Arriva, Zutphen

Bijlage II: Interviewgide Gemeente Bronckhorst

Inleiding

Mijn naam is Sanne Veldhuizen en ik ben derdejaars bachelor geografie, planologie en milieu student aan de Radboud Universiteit in Nijmegen. Voor het behalen van mijn bachelor doe ik een onderzoek naar de verantwoordelijkheid van openbaar vervoer in krimp gemeenten, met als casus de gemeente Bronckhorst in Gelderland. In dit interview zal ik u een aantal vragen stellen over onder andere krimp in de gemeente Bronckhorst, het huidige openbaar vervoer beleid, toekomstig openbaar vervoer beleid, de verantwoordelijkheid van de verschillende betrokken partijen in het openbaar vervoer (overheid, markt en de burger) en over het ontstaan van burgerinitiatieven. Het interview zal maximaal een uur duren en er zal vertrouwelijk worden omgegaan met de verkregen informatie en zal alleen gebruikt worden voor dit onderzoek.

Deel 1: Algemene vragen

1. Hoe lang werkt u nu bij de gemeente?
2. Wat voor werk doet u precies binnen de gemeente?

Deel 2: Krimp en burgerparticipatie

1. In welke mate merkt de gemeente Bronckhorst de daling van de bevolking binnen de gemeente?
 - a. Het verdwijnen van voorzieningen
 - b. Leegstand/verpaupering
 - c. Economisch perspectief
 - i. Waardedaling van woningen
 - ii. Wegtrekken van bedrijven
2. Hoe gaat de gemeente om met krimp op het gebied van openbaar vervoer binnen de gemeente Bronckhorst?
3. Welke initiatieven zijn er vanuit de gemeente om de gemeente Bronckhorst bereikbaar te houden?
 - a. Werkt de gemeente samen met verschillende partijen?
 - b. In hoeverre worden burgers betrokken bij dit proces?
4. Welke initiatieven zijn er vanuit Arriva om de gemeente Bronckhorst bereikbaar te houden?
5. Welke initiatieven zijn er vanuit de inwoners om de gemeente Bronckhorst bereikbaar te houden?
6. Wat vindt de gemeente van het feit dat er steeds meer burgerinitiatieven opkomen door een afname van het openbaar vervoer door een afname van het aantal inwoners?
 - a. Vindt de gemeente dat deze burgerinitiatieven laten zien dat inwoners bereikbaarheid belangrijk vinden dat er openbaar vervoer is?

Deel 3: Beleid

1. Wat houdt het huidige beleid van de gemeente Bronckhorst in op het gebied van openbaar vervoer?
2. In hoeverre stelt de provincie Gelderland kaders op voor het openbaar vervoer in de gemeente Bronckhorst/in hoeverre moeten jullie als gemeente deze kaders nog invullen?
3. In hoeverre stelt de gemeente Bronckhorst kaders op voor Arriva, de vervoermaatschappij?

4. In hoeverre stelt de gemeente kaders op voor burgerinitiatieven?
5. Vindt de gemeente dat het huidige beleid aansluit op de behoefte van:
 - a. De markt: Arriva
 - b. De inwoners van de gemeente Bronckhorst
6. Wat is het toekomstige beleid/de visie van de gemeente?
 - a. Is er meer/minder ruimte voor burgerinitiatieven/samenwerkingen in de toekomst?
 - b. Hoe wordt er met krimp omgegaan op het gebied van openbaar vervoer in de toekomst?

Deel 4: Verantwoordelijkheid

1. Wie zou in de toekomst het openbaar vervoer moeten regelen?
2. Vindt de gemeente dat de overheid de markt meer subsidie moet verlenen om bepaalde buslijnen te kunnen laten rijden?
3. Vindt de gemeente dat burgers een grotere rol zouden moeten spelen op het gebied van voorzieningen voor het openbaar vervoer?
4. Bij wie vindt de gemeente uiteindelijk de verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer liggen (de overheid, de markt of de burger)?

Samenvatting

Een korte samenvatting geven van wat er gezegd is. Heeft u nog vragen, opmerkingen of aanvullingen?

Afsluiting

Bedankt voor uw tijd voor dit interview. Er zal vertrouwelijk worden omgegaan met de informatie en u zult het onderzoeksrapport natuurlijk toegestuurd krijgen.

Bijlage III: Interviewgide Provincie Gelderland

Inleiding

Mijn naam is Sanne Veldhuizen en ik ben derdejaars bachelor geografie, planologie en milieu student aan de Radboud Universiteit in Nijmegen. Voor het behalen van mijn bachelor doe ik een onderzoek naar de verantwoordelijkheid van openbaar vervoer in krimp gemeenten, met als casus de gemeente Bronckhorst in Gelderland. In dit interview zal ik u een aantal vragen stellen over onder andere krimp in de gemeente Bronckhorst, het huidige openbaar vervoer beleid, toekomstig openbaar vervoer beleid, de verantwoordelijkheid van de verschillende betrokken partijen in het openbaar vervoer (overheid, markt en de burger) en over het ontstaan van burgerinitiatieven. Het interview zal maximaal een uur duren en er zal vertrouwelijk worden omgegaan met de verkregen informatie en zal alleen gebruikt worden voor dit onderzoek.

Deel 1: Algemene vragen

3. Hoe lang werkt u nu bij de provincie?
4. Wat voor werk doet u precies binnen de provincie Gelderland?

Deel 2: Krimp en burgerparticipatie

7. In welke mate merkt de provincie Gelderland de daling van de bevolking binnen de gemeente?
 - a. Het verdwijnen van voorzieningen
 - b. Leegstand/verpaupering
 - c. Economisch perspectief
 - i. Waardedaling van woningen
 - ii. Wegtrekken van bedrijven
8. Hoe gaat de provincie om met krimp op het gebied van openbaar vervoer binnen de gemeente Bronckhorst?
9. Welke initiatieven zijn er vanuit de gemeente Bronckhorst om de gemeente Bronckhorst bereikbaar te houden?
 - a. Werkt de gemeente samen met verschillende partijen?
 - b. In hoeverre worden burgers betrokken bij dit proces?
10. Welke initiatieven zijn er vanuit Arriva om de gemeente Bronckhorst bereikbaar te houden?
11. Welke initiatieven zijn er vanuit de inwoners om de gemeente Bronckhorst bereikbaar te houden?
12. Wat vindt de gemeente van het feit dat er steeds meer burgerinitiatieven opkomen door een afname van het openbaar vervoer door een afname van het aantal inwoners?
 - a. Vindt de provincie dat deze burgerinitiatieven laten zien dat inwoners bereikbaarheid belangrijk vinden dat er openbaar vervoer is?

Deel 3: Beleid

7. Wat houdt het huidige beleid van de provincie Gelderland in op het gebied van openbaar vervoer?
8. In hoeverre stelt de provincie Gelderland kaders op voor het openbaar vervoer in de gemeente Bronckhorst?
9. In hoeverre stelt de gemeente Bronckhorst kaders op voor Arriva, de vervoermaatschappij?

10. In hoeverre stelt de provincie kaders op voor burgerinitiatieven?
11. Vindt de provincie dat het huidige beleid aansluit op de behoefte van:
 - a. De markt: Arriva
 - b. De inwoners van de gemeente Bronckhorst
12. Wat is het toekomstige beleid/de visie van de gemeente?
 - a. Is er meer/minder ruimte voor burgerinitiatieven/samenwerkingen in de toekomst?
 - b. Hoe wordt er met krimp omgegaan op het gebied van openbaar vervoer in de toekomst?

Deel 4: Verantwoordelijkheid

5. Wie zou in de toekomst het openbaar vervoer moeten regelen?
6. Vindt de provincie dat de overheid de markt meer subsidie moet verlenen om bepaalde buslijnen te kunnen laten rijden?
7. Vindt de provincie dat burgers een grotere rol zouden moeten spelen op het gebied van voorzieningen voor het openbaar vervoer?
8. Bij wie vindt de provincie uiteindelijk de verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer liggen (de overheid, de markt of de burger)?

Samenvatting

Een korte samenvatting geven van wat er gezegd is. Heeft u nog vragen, opmerkingen of aanvullingen?

Afsluiting

Bedankt voor uw tijd voor dit interview. Er zal vertrouwelijk worden omgegaan met de informatie en u zult het onderzoeksrapport natuurlijk toegestuurd krijgen.

Bijlage IV: Interviewguide Arriva

Inleiding

Mijn naam is Sanne Veldhuizen en ik ben derdejaars bachelor geografie, planologie en milieu student aan de Radboud Universiteit in Nijmegen. Voor het behalen van mijn bachelor doe ik een onderzoek naar de verantwoordelijkheid van openbaar vervoer in krimpgemeenten, met als casus de gemeente Bronckhorst in Gelderland. In dit interview zal ik u een aantal vragen stellen over onder andere krimp in de gemeente Bronckhorst, het huidige openbaar vervoer beleid, toekomstig openbaar vervoer beleid, de verantwoordelijkheid van de verschillende betrokken partijen in het openbaar vervoer (overheid, markt en de burger) en over het ontstaan van burgerinitiatieven. Het interview zal maximaal een uur duren en er zal vertrouwelijk worden omgegaan met de verkregen informatie en zal alleen gebruikt worden voor dit onderzoek.

Deel 1: Algemene vragen

5. Hoe lang werkt u nu bij Arriva?
6. Wat voor werk doet u precies binnen Arriva?

Deel 2: Krimp en burgerparticipatie

13. In welke mate merkt Arriva de daling van de bevolking binnen de gemeente?
 - a. Het verdwijnen van voorzieningen
 - b. Leegstand/verpaupering
 - c. Economisch perspectief
 - i. Waardedaling van woningen
 - ii. Wegtrekken van bedrijven
14. Hoe gaat Arriva om met krimp op het gebied van openbaar vervoer binnen de gemeente Bronckhorst?
15. Welke initiatieven zijn er vanuit Arriva om de gemeente Bronckhorst bereikbaar te houden?
 - a. Werkt de gemeente samen met verschillende partijen?
 - b. In hoeverre worden burgers betrokken bij dit proces?
16. Welke initiatieven zijn er vanuit de gemeente en provincie om de gemeente Bronckhorst bereikbaar te houden?
17. Welke initiatieven zijn er vanuit de inwoners om de gemeente Bronckhorst bereikbaar te houden?
18. Wat vindt Arriva van het feit dat er steeds meer burgerinitiatieven opkomen door een afname van het openbaar vervoer door een afname van het aantal inwoners?
 - a. Vindt Arriva dat deze burgerinitiatieven laten zien dat inwoners bereikbaarheid belangrijk vinden dat er openbaar vervoer is?

Deel 3: Beleid

13. Wat houdt het huidige beleid van de Arriva op het gebied van openbaar vervoer?
14. In hoeverre stellen de provincie Gelderland en de gemeente Bronckhorst kaders op voor Arriva in de gemeente Bronckhorst/in hoeverre moeten jullie als gemeente deze kaders nog invullen?
15. Vindt Arriva dat het huidige beleid aansluit op de behoefte van de inwoners van de gemeente Bronckhorst?

16. Wat is het toekomstige beleid/de visie van Arriva?
 - a. Hoe wordt er met krimp omgegaan op het gebied van openbaar vervoer in de toekomst?

Deel 4: Verantwoordelijkheid

9. Wie zou in de toekomst het openbaar vervoer moeten regelen?
10. Vindt Arriva dat de overheid jullie als vervoersmaatschappij meer subsidie moet verlenen om bepaalde buslijnen te kunnen laten rijden?
11. Vindt Arriva dat burgers een grotere rol zouden moeten spelen op het gebied van voorzieningen voor het openbaar vervoer?
12. Bij wie vindt Arriva uiteindelijk de verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer liggen (de overheid, de markt of de burger)?

Samenvatting

Een korte samenvatting geven van wat er gezegd is. Heeft u nog vragen, opmerkingen of aanvullingen?

Afsluiting

Bedankt voor uw tijd voor dit interview. Er zal vertrouwelijk worden omgegaan met de informatie en u zult het onderzoeksrapport natuurlijk toegestuurd krijgen.

Enquête openbaar vervoer gemeente Bronckhorst

Geachte heer, mevrouw,

Mijn naam is Sanne Veldhuizen en ik ben derdejaars bachelor geografie, planologie en milieu student aan de Radboud Universiteit in Nijmegen. Voor het behalen van mijn bachelor doe ik een onderzoek naar de verantwoordelijkheid van openbaar vervoer in krimpgemeenten met als casus de gemeente Bronckhorst in Gelderland. In deze enquête zal ik u een aantal vragen stellen over onder andere krimp in de gemeente Bronckhorst en burgerinitiatieven op het gebied van openbaar vervoer. Deze enquête zal ongeveer 5 minuten tijd kosten en de enquête is anoniem.

1. Wat is uw geslacht?

- a. Man
- b. Vrouw

2. Wat is uw leeftijd?

- a. Jonger dan 16
- b. Tussen de 16 en 25 jaar oud
- c. Tussen de 26 en 35 jaar oud
- d. Tussen de 36 en 45 jaar oud
- e. Tussen de 46 en 55 jaar oud
- f. Tussen de 56 en 65 jaar oud
- g. Ouder dan 65 jaar oud

3. Wat is uw opleidingsniveau?

- a. Geen opleiding
- b. Middelbaar beroepsonderwijs (MBO)
- c. Hoger beroepsonderwijs (HBO)
- d. Wetenschappelijk onderwijs (WO)
- e. Scholier

4. Welk van het volgende beschrijft uw situatie het best?

- a. Werkeloos, niet op zoek naar werk
- b. Werkeloos, zoekend naar werk
- c. Arbeidsongeschikt
- d. Parttime werkzaam
- e. Fulltime werkzaam
- f. Scholier/student
- g. Gepensioneerd

5. Wat is uw woonsituatie?

- a. Alleenstaand
- b. Alleenstaand met kinderen
- c. Samenwonend met partner
- d. Samenwonend met partner en kinderen
- e. Thuiswonend

6. Heeft u een rijbewijs?

- a. Ja
- b. Nee

7. Maakt u gebruik van openbaar vervoer binnen de gemeente Bronckhorst?

- a. Ja (ga door naar vraag 9)
- b. Nee (ga door naar vraag 8)

8. Waarom gebruikt u het openbaar vervoer niet? (ga hierna door naar vraag 13)

- a. Het openbaar vervoer rijdt niet heen waar ik wil.

- b. Het openbaar vervoer rijdt niet vaak genoeg.
- c. Er is geen bushalte/treinstation in de buurt van mijn huis.
- d. Ik gebruik liever de auto.
- e. Anders, namelijk ...

9. Waarvoor gebruikt u het openbaar vervoer voornamelijk?

- a. Werk
- b. School/studie
- c. Boodschappen
- d. Bezoek familie/vrienden
- e. Uitgaan
- f. Anders, namelijk ...

10. Hoe vaak maakt u gebruik van openbaar vervoer binnen de gemeente Bronckhorst?

- a. Minder dan één keer per maand
- b. Minder dan één keer per week
- c. Een keer per week
- d. Twee tot vijf keer per week
- e. Vaker dan vijf keer per week

11. Er rijdt genoeg openbaar vervoer waarvoor ik het OV wil gebruiken (naar bestemming).

	1	2	3	4	5	
Zeer oneens	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Zeer eens

12. Het openbaar vervoer rijdt vaak genoeg.

	1	2	3	4	5	
Zeer oneens	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Zeer eens

13. Maakt u gebruik van burgerinitiatieven op het gebied van openbaar vervoer (regiotaxi, belbus, iets anders)?

- a. Ja (ga door naar vraag 15)
- b. Nee (ga door naar vraag 14)

14. Waarom maakt u geen gebruik van burgerinitiatieven? (ga hierna door naar vraag 17)

- a. Er rijdt genoeg openbaar vervoer.
- b. Ik gebruik liever de auto.
- c. Nooit van gehoord.
- d. Nooit geprobeerd.
- e. Anders, namelijk...

15. Waarvoor gebruikt u deze burgerinitiatieven voornamelijk?

- a. Werk
- b. School/studie
- c. Boodschappen
- d. Bezoek familie/vrienden
- e. Uitgaan
- f. Anders, namelijk...

16. Hoe vaak maakt u gebruik van deze burgerinitiatieven?

- a. Minder dan één keer per maand
- b. Minder dan één keer per week
- c. Een keer per week
- d. Twee tot vijf keer per week
- e. Vaker dan vijf keer per week

17. Ik vind het belangrijk dat de gemeente Bronckhorst bereikbaar blijft met het openbaar vervoer.

	1	2	3	4	5	
Zeer oneens	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Zeer eens

18. Burgerinitiatieven zijn nodig om de gemeente Bronckhorst (in de toekomst) bereikbaar te houden.

	1	2	3	4	5	
Zeer oneens	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Zeer eens

19. Ik vind dat de overheid de gemeente Bronckhorst bereikbaar moet houden op het gebied van openbaar vervoer door bijvoorbeeld meer subsidie te verlenen aan Arriva.

	1	2	3	4	5	
Zeer oneens	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Zeer eens

20. Ik vind het logisch dat doordat de gemeente Bronckhorst krimpt, burgers met eigen initiatieven moeten komen om de gemeente Bronckhorst bereikbaar te houden.

	1	2	3	4	5	
Zeer oneens	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Zeer eens

21. Ik vind dat Arriva verplicht zelf meer geld moet stoppen in het blijven laten rijden van het openbaar vervoer.

	1	2	3	4	5	
Zeer oneens	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Zeer eens

22. Bij wie vindt u dat in de toekomst de verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer ligt?

- a. De burger
- b. De overheid
- c. Arriva

Hartelijk bedankt voor het deelnemen aan dit onderzoek. Mocht u geïnteresseerd zijn in de uiteindelijke resultaten van dit onderzoek, laat dan u gegevens hieronder achter.

Naam: _____

E-mailadres: _____

Bijlage VI: Aanvullende tabellen SPSS

Tabel 1

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Respondent nummer	52	1	52	26,50	15,155
Valid N (listwise)	52				

Tabel 2

Gebruikt u burgerinitieven op het gebied van OV?

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Ja	2	3,8	3,8	3,8
Nee	50	96,2	96,2	100,0
Total	52	100,0	100,0	

Tabel 3

Burgerinitiatieven zijn nodig voor bereikbaarheid

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Zeer oneens	2	3,8	3,9	3,9
Oneens	4	7,7	7,8	11,8
Noch eens, nog oneens	16	30,8	31,4	43,1
Eens	11	21,2	21,6	64,7
Zeer eens	18	34,6	35,3	100,0
Total	51	98,1	100,0	
Missing 999	1	1,9		
Total	52	100,0		

Tabel 4

Waarom gebruikt u geen OV?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	De bus rijdt niet waar ik heen wil	2	3,8	7,1	7,1
	Er is geen bushalte in de buurt van mijn huis	1	1,9	3,6	10,7
	Ik gebruik liever de auto	20	38,5	71,4	82,1
	Anders, namelijk ...	5	9,6	17,9	100,0
	Total	28	53,8	100,0	
Missing	999	24	46,2		
Total		52	100,0		

Tabel 5

Bij wie ligt de verantwoordelijkheid van het OV? * Hoog_laag_opleidings Crosstabulation

Count

		Hoog_laag_opleidings		Total
		,00	1,00	
Bij wie ligt de verantwoordelijkheid van het OV?	De burger	0	1	1
	De overheid	18	20	38
	Arriva	4	2	6
	Zowel bij de burger als bij de overheid	0	1	1
	Zowel bij de overheid als bij Arriva	1	2	3
	Zowel bij Arriva, de overheid en de burger	1	2	3
	Total	24	28	52

0,00 = Geen opleiding, MBO en scholier

1,00 = HBO en WO