

VERVOERSARMOEDE BESTREDEN

---

EEN ONDERZOEK NAAR DE VOORGESTELDE VERANDERINGEN VAN DE REGIOTAXI VOOR  
OUDEREN IN DE REGIO ACHTERHOEK VAN DE PROVINCIE GELDERLAND

MASTER THESIS

AFGEROND OP 10 JANUARI 2016

DOOR

MAURITS F.W. VINK BSC

3393615

MAURITSVINK@GMAIL.COM

ONDER BEGELEIDING VAN:

DR. PATRICK A. WITTE

GIJS PELSMA

UNIVERSITEIT UTRECHT

PROVINCIE GELDERLAND

FACULTEIT GEOWETENSCHAPPEN

MOBILITEIT EN OPENBAAR VERVOER

DEPARTEMENT SOCIALE GEOGRAFIE EN  
PLANOLOGIE

BELEIDSMEDEWERKER REGIOTAXI

## VOORWOORD

---

Met de masteropleiding Planologie in de ene hand en de interesse in het vervoer in de andere kwam ik terecht op de afdeling openbaar vervoer van de Provincie Gelderland. Tezamen met mijn begeleider Gijs Pelsma aldaar kwam ik terecht binnen het onderwerp van de Regiotaxi. Een nieuw onderzoeksveld waar ik nog bijzonder veel kennis over kon opdoen.

Daar waar de taken van de openbaar vervoer afdeling van Gelderland mij enerzijds zeer veel kennis bijbracht over de organisatie van het openbaar- en doelgroepenvervoer, werd ik anderzijds in de gelegenheid gesteld een interessante Master Thesis te schrijven over een actuele ontwikkeling: de decentralisatie van de Regiotaxi.

De Provincie Gelderland liet mij vrij in de keuze hoe het onderzoek op te zetten: vanzelfsprekend werden mijn keuzes wel gefaciliteerd door documenten en contacten ter beschikking te stellen. Tijdens de stageperiode zelf is hiervan veel gebruik gemaakt. Tevens heb ik de stageperiode benut om mee te draaien binnen de afdeling. Dit had wel tot gevolg dat een deel van de scriptie na afloop van de stageperiode afgerond diende te worden. Ik wil mijn begeleider Gijs Pelsma en zijn collega's van de Provincie Gelderland (en de samenwerkende collega's van Flevoland en Overijssel) hartelijk danken voor de inspiratie, kennis en vrijheid die zij mij geboden hebben.

Daarnaast mag een alinea over de inzet van mijn docent, de heer Patrick Wittte, hier absoluut niet ontbreken. Met zijn hulp bij de nadere afbakening, concretisering, inhoudelijke kennis en praktische hulp is de afronding van deze Master Thesis bespoedigd en de inhoud krachtig gemaakt.

Tenslotte een woord van dank en verontschuldiging richting mijn vriendin Rianne. Dankjewel dat je mij hebt ondersteund en verder hebt geholpen. Sorry voor al die avonden dat ik aan het typen was, of mij door stapels documenten doorworstelde. Dank aan mijn vader voor de eindredactie tijdens de laatste momenten.

Maurits Vink, Den Dolder, 10 januari 2016.

## SAMENVATTING

---

De Provincie Gelderland wil af van de huidige opzet van de Regiotaxi. Hoewel het systeem voor de sociaal-zwakkeren van de provincie een ideale wijze van vervoer vormt door laagdrempeligheid en voordelige tarieven, is het voor de provincie een bijzonder prijzig systeem.

Bij de verdere decentralisatie van veel zorgtaken richting de gemeente ziet de Provincie Gelderland een goede mogelijkheid om ook de verantwoordelijkheid voor het Regiotaxivervoer af te schuiven op de gemeenten. Daarnaast wordt ingezet op vervoer op vrijwilligers.

Hoewel de overheden reeds uitvoerig op de voor- en nadelen van deze transitie zijn ingegaan, lijkt één belangrijk aspect toch grotendeels aan de aandacht voorbij te zijn gegaan: de sociaal-zwakkere zelf, in casu de oudere zonder eigen vervoer. Als vaak (nog) enige vorm van vervoer, is de huidige Regiotaxi voor hen een uitermate belangrijk onderdeel van het bestaan. Zonder de Regiotaxi kunnen verplaatsingen niet meer worden uitgevoerd en ontstaat er een uitsluiting van de samenleving door vervoersarmoede.

Deze Master Thesis onderzoekt de veranderingen binnen het Regiotaxivervoer. In hoeverre passen deze veranderingen binnen de wensen van de gebruikers zelf? Toegespitst op de rurale Achterhoek is door middel van vraagesprekken met zowel deskundigen binnen de ruimste zin van het vakgebied, alsmede met de ouderen zelf, hiernaar onderzoek gedaan.

Er kunnen kritische kanttekeningen geschetst worden bij de decentralisatie. Niet alleen is de gemeentelijke organisatie onvoldoende ingericht op het Regiotaxivervoer, maar ook is er grote onduidelijkheid over de daadwerkelijke toekomstige invulling van het vervoer. Dat vervoersarmoede voor ouderen zonder eigen vervoer in de nabije toekomst niet is uit te sluiten, lijkt vast te staan. De inzet van vrijwilligers voor het vervoer van zwakke ouderen wordt niet alleen gezien als broodroof, maar kan ook de professionaliteit van beroepskrachten niet evenaren.

Hoewel de ouderen zelf ook met de generatie veranderen en zelfstandiger worden, blijft er altijd een groep afhankelijk van het vangnet dat de overheid dient te bieden. Daarnaast ontwikkelt de technologie op het gebied van zelfstandig rijdende auto's en overige ICT zich snel, maar is thans nog onvoldoende bruikbaar in de praktijk van alledag.

Nu de toekomst van de Regiotaxi, of althans de invulling die dit systeem geeft aan de vervoersbehoefte van kwetsbare ouderen voor het vervullen van verplaatsingen voor noodzakelijk en sociaal-recreatief verkeer, niet meer zeker is, dient de Provincie Gelderland als primair belang te hebben om op te komen voor haar inwoners. Er dient niet alleen de prioriteit gelegd te worden bij de grootste groepen, doch ook juist de kleine maar kwetsbare lagen uit de samenleving.

Vanzelfsprekend kunnen ter verbetering van de efficiency op kleine schaal pilots plaatsvinden met vrijwilligersvervoer en overheveling richting de gemeenten, doch dient dit voorzichtig te geschieden. Er zijn immers veel ouderen bijzonder afhankelijk van een goede uitvoering van dit vervoer.

## INHOUDSOPGAVE

---

	Voorwoord	3
	Samenvatting	4
1	Inleiding	6
1.1	Aanleiding	6
1.2	Maatschappelijke relevantie	7
1.3	Wetenschappelijke relevantie	8
1.4	Doel- en probleemstelling	9
1.5	Leeswijzer	11
2	Onderzoeksmethoden	12
2.1	Kwalitatieve onderzoeksmethoden	12
2.2	Betrouwbaarheid & validiteit	15
2.3	Onderzoekscase de Achterhoek	17
2.4	De Regiotaxi	20
2.5	Vrijwilligersinitiatieven	20
3	Literatuurverkenning	22
3.1	Sociale uitsluiting en vervoersarmoede	22
3.2	Verplaatsingsgedrag	29
3.3	Ouderen	30
3.4	De rol van de overheid	34
4	Resultatenhoofdstuk	36
4.1	De bestrijding van vervoersarmoede	36
4.2	De oudere gebruikers van de Regiotaxi in de Achterhoek	46
4.3	De plannen van de provincie	51
5	Conclusie	57
5.1	Deelvragen	57
5.2	Beantwoording probleemstelling	62
5.3	Discussie, reflectie en aanbevelingen	62
	Literatuurbronnen	64
	Bijlage 1: Lijst van afkortingen	
	Bijlage 2: Topiclijst	
	Bijlage 3: Interviews	

---

# 1. INLEIDING

---

## 1.1 AANLEIDING

---

Op het Nederlandse platteland maakt de auto de dienst uit. Van de volwassen inwoners heeft bijna 70 procent een motorvoertuig in bezit; het aandeel neemt nog jaarlijks toe (CBS f, 2013). Daarnaast wordt er veel gefietst, vooral op de kortere afstanden en door scholieren. Met vaak niet meer dan een enkele spoorlijn en beperkte busverbindingen is het aandeel openbaar vervoer laag. In het landelijk gebied wonen echter ook mensen die zich net als een ieder ander moeten verplaatsen, maar met genoemde vervoersmiddelen dit niet zelfstandig kunnen uitvoeren. Dit zijn veelal personen met een geestelijke of lichamelijke functiebeperking. Voor dergelijke personen bestaat er in Nederland het vervoer onder de verzamelnaam “doelgroepenvervoer”. Het zijn vaak systemen die van deur-tot-deurvervoer aanbieden. Hieronder valt onder meer het leerlingenvervoer naar speciale scholen.

Ouderen, die niet (meer) over een eigen auto beschikken, kunnen gebruikmaken van de “Regiotaxi”, ook een vorm van doelgroepenvervoer. Zonder Regiotaxi zouden deze ouderen in een isolement kunnen raken, indien zij hun verplaatsingen niet meer kunnen verrichten (Gaffron et al, 2001). De Regiotaxi is een gesubsidieerde vorm van taxivervoer dat als vangnet dient, aangezien het voor de meeste ouderen zonder auto veelal de enige mogelijkheid is om de verplaatsingen waar zij behoefte aan hebben, te doen geschieden. De meerderheid van de gebruikers van de Regiotaxi bestaat uit ouderen; deze groep bezit vaak geen auto (meer) (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2008). In het buitengebied, waar het reguliere openbaar vervoer beperkt is, is de Regiotaxi van groot belang voor deze groep ouderen. De af te leggen afstanden zijn vaak groot. Als de oudere al kan fietsen of gebruik kan maken van een scootmobiel, dan is de afstand vaak te groot voor deze vervoersmiddelen.

Hoewel de Regiotaxi kwetsbare bevolkingsgroepen mobiel maakt, staat het systeem onder druk. Ritten worden gesubsidieerd om deze voor de reiziger betaalbaar te houden. Ondanks een relatief beperkt gebruik van enkele tienduizenden ritten per streek (Gilissen & Walraven, 2014) gaat er jaarlijks ongeveer een miljard euro overheidssubsidie naar toe. Als onderdeel van zowel het openbaar vervoer als de zorg neemt het beschikbare budget de komende jaren niettemin af.

Tevens veranderen de verplaatsingsbehoeften van ouderen, wat van invloed is op het gebruik op de Regiotaxi. Daarnaast zijn er nog verschillende andere sociale, demografische, technologische en ruimtelijke ontwikkelingen die van invloed zijn op het gebruik van de Regiotaxi. Zolang de auto nog handmatig bestuurd moet worden en de bestuurder hiertoe in staat is, de deelnemers van de participatiesamenleving ook nog vele andere verplichtingen hebben, blijft er ondanks de hoge kosten nog behoefte aan een systeem dat lijkt op de huidige Regiotaxi. Als de leeftijd van ouderen toeneemt, daalt het aantal verplaatsingen die zij dagelijks verrichten. Daarnaast raken steeds meer ouderen vertrouwd met computers en diensten die via internet geleverd kunnen worden. Dit neemt niet weg, dat er een vraag blijft bestaan in verband met verplaatsingen naar medische en recreatieve voorzieningen alsmede ter onderhouding van sociale contacten (KiM, 2008).

Uit het bovenstaande blijkt dat dat er zowel aan de aanbod- als vraagzijde van de Regiotaxi een probleem is ontstaan. Het huidige aanbod sluit onvoldoende aan bij de beschikbare middelen. De vraag vanuit de reizigers verandert tegelijkertijd ook, door verschillende ontwikkelingen (individualisering, regionalisering en persoonlijke kenmerken). Door genoemde ontwikkelingen dreigt echter een problematische situatie te ontstaan voor de oudere die de nadelen ondervindt van

de veranderingen. De oudere die zich niet zelfstandig kan verplaatsen naar de noodzakelijke voorzieningen, dreigt "buiten de boot" te vallen. De Regiotaxi in huidige vorm verdwijnt en het is nog maar de vraag wat daar voor terugkomt. Hoe kan de oudere nog deelnemen aan het sociale verkeer, als hij/zij zich niet (meer) kan verplaatsen? Wanneer de oudere tevens niet in staat is het alternatief van "de digitale weg" te gebruiken, bestaat er een grote kans op sociale uitsluiting en vervoersarmoede.

In deze thesis wordt onderzocht wat de invloed is van deze ontwikkelingen op de ouderen die gebruik maken van de Regiotaxi. Met het oog op de blijvende verplaatsingsbehoeften van deze groep, is de vraag hoe de Regiotaxi of een vergelijkbaar concept ingericht dient te worden. Enerzijds wordt hierbij rekening gehouden met de belangen van de opdrachtgevers en de belastingbetaler, waarover intussen reeds verscheidende beleidsdocumenten zijn verschenen (zoals Cissonius Groep, 2013; Forseti, 2014, MuConsult, 2013; MuConsult, 2014). Anderzijds wordt in het onderhavige onderzoek vooral de aandacht gericht op de belangen van de gebruikers. Voor deze personen, grotendeels ouderen, blijft echter vooral in het landelijke gebied de behoefte aan adequate vervoersvoorzieningen bestaan. Ook vanuit het beginsel van de verdelende rechtvaardigheid kan worden betoogd, dat voor de inwoners van deze gebieden volwaardige publieke voorzieningen gehandhaafd zouden moeten worden (Farrington, 2006; Rawls, 1971; Martens, 2006; Meert, 2003). Daarnaast kunnen de kosten en baten van gesubsidieerd vervoer ook in een bredere zin worden bekeken. Leidt het beroep door slechts één specifieke -kleine- groep mensen op het sociaal netwerk van iemand niet juist tot hogere kosten voor de samenleving?

De ontwikkelingen bij de Regiotaxi in de landelijke gebieden vormen een interessante materie. Er wordt vaak maar één passagier tegelijk vervoerd, in één voertuig met hoge kosten door brandstof, afschrijving en natuurlijk personeel en organisatie. Deze kosten worden voor een groot deel uit subsidiegeld betaald, terwijl de kosten voor de passagier vaak maar enkele euro's zijn. Dit leidt tot hoge overheidskosten voor een relatief kleine groep. Tegelijkertijd heeft deze kleine groep wel een groot belang bij dit vervoer, vanwege de beperkte overige vervoersmogelijkheden.

---

## 1.2 MAATSCHAPPELIJKE RELEVANTIE

---

Het openbaar vervoer en de zorg in het landelijke gebied zijn beide maatschappelijke relevante en actuele onderwerpen, gezien de grote hoeveelheid belastinggeld (landelijk rond de 1 miljard euro binnen het gehele doelgroepenvervoer in Nederland) die binnen deze sectoren omgaat (Provincie Gelderland, 2013a). Vanaf 2015 zijn veel zorgtaken in het kader van de Wmo overgeheveld naar gemeenten, teneinde invulling te geven aan de decentralisatiebehoeften van de Rijksoverheid, krimpende budgetten, nieuwe beleidsinzichten en demografische ontwikkelingen. Het aantal ouderen neemt toe, ouderen bereiken gemiddeld een hogere leeftijd, maar ervaren wel vaker chronische ziekten en andere beperkingen naarmate de leeftijd stijgt (MuConsult, 2013).

De voorgenomen wijzigingen in het openbaar vervoer en doelgroepenvervoer passen binnen de tendens van decentralisatie en daarnaast bij een overheid die meer op de achtergrond opereert met strakkere budgetten. In het kader van de zogenaamde 'participatiesamenleving' wordt er meer verwacht van de '*civil society*' en de zelfredzaamheid van burgers, waardoor vangnetfuncties als het Wmo-Regiotaxivervoer door de overheid worden ingekrompen.

Tegelijkertijd kent het onderwerp een relevantie voor de eindgebruikers. De bestaande vormen van gemeenschappelijk vervoer worden aangetast, die mogelijk gevolgen heeft voor de verplaatsingsmogelijkheden van groepen mensen. Bestaande vormen van doelgroepenvervoer

worden veranderd en deels met elkaar geïntegreerd. De opzet van de bestaande Regiotaxi wordt mogelijk versoerd.

Voor personen die niet kunnen terugvallen op familie of andere netwerken, kan de nieuwe opzet van het gemeenschappelijk vervoer behoorlijke gevolgen hebben, indien zij daardoor aangetast worden in hun verplaatsingsmogelijkheden. Bij een beperking van de bereikbaarheid van de tevens in aantal of kwaliteit teruggelopen voorzieningen, kan het verschijnsel van de vervoersarmoede, als medeveroorzaker van sociale uitsluiting van deze groep personen, zich manifesteren. Ofschoon het buiten de directe reikwijdte van het onderzoek valt, is het risico van vervoersarmoede ook aanwezig bij andere groepen bewoners die zich minder makkelijk kunnen verplaatsen. Te denken valt aan andere groepen zonder auto, zoals individuen en huishoudens met lage inkomens of functiebeperkingen. Het onderzoek kan derhalve tegelijk inzicht geven in de maatschappelijke risico's die kunnen ontstaan bij andere kwetsbare inwoners van landelijke gebieden. Het is een probleem dat niet alleen speelt in de Nederlandse context, maar tegelijkertijd in een breder verband kan worden geplaatst met betrekking tot andere gebieden, die aan krimp onderhevig zijn. Er zijn verschillende landen met gemeenschappelijke kenmerken. Zo speelt er ook op het Britse platteland vervoersarmoede en sociale uitsluiting onder zwakke groepen van de samenleving (Lucas, 2010).

In hoeverre kan het vanuit het oogpunt van verdelende rechtvaardigheid, rechtvaardig genoemd worden dat bepaalde personen, gezien hun woonlocatie, hun functiemogelijkheden, en beschikbaarheid van eigen vervoer en/of netwerken mogelijk een deel van hun vervoersmogelijkheden verliezen? Voor de personen voor wie het niet mogelijk is om terug te vallen op eigen netwerken of vervoer, moet worden voorkomen dat deze in een sociaal isolement geraken, vervoersarm worden en niet meer kunnen deelnemen aan maatschappelijke activiteiten (Meert, 2003) of althans niet in dezelfde mate als personen die wél over eigen vervoer beschikken (Kenyon et al, 2003).

---

### 1.3 WETENSCHAPPELIJKE RELEVANTIE

---

De wijze van uitvoering van het vervoer van ouderen die niet zichzelf kunnen verplaatsen, omdat zij bijvoorbeeld niet over een auto kunnen beschikken, kan sociale uitsluiting tot gevolg hebben; er kan vervoersarmoede worden ervaren. Zij kunnen minder of niet meer deelnemen aan maatschappelijke activiteiten (Farrington et al., 2005; Gaffrin et al., 2001) en kunnen voorzieningen moeilijk bereiken. Een verkennend onderzoek van het Sociaal- en Cultureel Planbureau achtte voorgaande condities een directe factor voor het ontstaan van sociale uitsluiting van bevolkingsgroepen (Jehoel-Gijsbers, 2003).

De bereikbaarheid van minderheidsgroepen in het landelijke gebied kan beschouwd worden als onderdeel van de planningsethiek. De vervoersarmoede die bij een gebrek aan bereikbaarheid wordt ervaren, is een onderwerp waaraan in Nederland tot dusver relatief weinig aandacht is besteed, in tegenstelling tot diverse onderzoeken uit het buitenland (Farrington, 2006; He. Et al, 2012; Lucas, 2010; Meert, 2003; Metz, 2010). Niettemin worden juist in het vakgebied van de ruimtelijke ordening vele uitspraken en oordelen van normatieve aard gedaan, zoals omtrent de bereikbaarheid van voorzieningen door inwoners (Hoekveld & Spit, 2008).

Onderhavig onderzoek draagt bij aan kennisvergroting over het vervoer van een specifieke groep mensen in de samenleving die gezien verschillende factoren zijn aangewezen op gesubsidieerd taxivervoer voor een deel van hun verplaatsingen. Hoewel vervoersarmoede en de verplaatsingsmogelijkheden van ouderen in meerdere landenspelen, biedt de Nederlandse context met een relatief beperkt ruraal gebied in verhouding tot verschillende andere onderzochte gebieden,

reden genoeg voor een nieuw onderzoek. Daar komt nog bij dat de demografische samenstelling en de aard van de Nederlandse verzorgingsstaat aan veranderingen onderhevig zijn. Het aantal ouderen neemt toe; de mogelijkheden om hen van rijkswege te ondersteunen nemen af. In verscheidene onderzoeken is de afgelopen jaren vooral de nadruk gelegd op de vervoersbedrijven en subsidierende overheden, waarbij veelal de conclusie was dat de aanbodgestuurde wijze van (openbaar) vervoer niet meer te handhaven was en het vervoer meer vanuit de vraagzijde moet worden gezien.

Het is in de verscheidende onderzoeken interessant om vast te stellen, dat ondanks deze conclusie toch veelal juist vanuit de aanbiedende partijen is geredeneerd, waarbij juist de vraagzijde (de gebruiker) niet op de eerste plaats is gezet. Dit onderzoek probeert die focus juist wél op de gebruiker te leggen. Het is vooral die gebruiker die dagelijks de voordelen en ongemakken van een systeem ervaart en bij een ontoereikend systeem het risico van (het ervaren) van vervoersarmoede loopt. In een ontwikkeld land als Nederland, waar we pretenderen op te komen voor de sociaal zwakkeren in de samenleving, is het gerechtvaardigd om ook voor hen, die dat niet zelf kunnen organiseren, mobiliteit aan te bieden. Hoewel er altijd individuen niet bereikt kunnen worden, behoort het tot de taken van de overheid, vervoerders en de rest van de maatschappij om een zo groot mogelijke inspanning te leveren vervoersarmoede te voorkomen.

Deze thesis verbindt publicaties met bevindingen uit de praktijk van de oudere op het platteland en biedt daarnaast een aanvulling op de grote hoeveelheid rapporten over de Regiotaxi, die veelal uitsluitend zijn opgesteld vanuit de (aanbod)zijde van de Provincie en gemeenten. Hoe kijkt de gebruiker tegen de veranderingen aan?

---

## 1.4 DOEL- EN PROBLEEMSTELLING

---

### DOELSTELLING

Het doel van het onderhavige onderzoek is het inzichtelijke maken en een bijdrage te leveren aan het beperken van vervoersarmoede bij ouderen zonder eigen vervoer in het landelijk gebied. Om dit te bereiken, wordt de bestaande wetenschappelijke kennis over vervoer en vervoersarmoede gecombineerd met de praktische ontwikkelingen binnen het gemeenschappelijke vervoer voor ouderen in de regio Achterhoek.

Welke conclusies kunnen getrokken worden uit bestaand wetenschappelijk onderzoek over vervoersarmoede, zowel in de brede zin als in enge zin, waarbij met het laatste wordt bedoeld op ouderen zonder eigen vervoer in het landelijk gebied? Wat zijn de methoden om de vervoersarmoede in brede en nauwe zin tegen te gaan of te beperken? Met de immer beperkte middelen moet tegelijkertijd wel hier constant worden afgewogen of het doel de middelen heiligt. Het beschikbare budget voor de Regiotaxi in de provincie Gelderland wordt immers ingeperkt. De uitkomsten van onderhavig onderzoek kunnen aanleiding geven tot verdere analyse en het maken van een maatschappelijke kosten-en-baten-analyse met een belangenafweging voor de verschillende partijen.

De bevindingen uit wetenschappelijk onderzoek specifiek toegesneden op de problematiek van het OV en ander maatschappelijk onderzoek, dat relevant is voor het onderwerp, zullen worden gecombineerd met de empirische bevindingen, die niet in het bijzonder op het OV betrekking hebben. Hierbij worden de specifieke kenmerken van de Regio Achterhoek, zoals de ligging, de krimp



maar ook andere factoren -zoals het voorzieningenniveau en (ruimtelijke) plannen- in de beschouwingen betrokken. Het geheel mondt uit in een conclusie die ten doel heeft om inzicht te verkrijgen in de eisen en wensen van afhankelijke ouderen in het rurale gebied ten aanzien van de vervoersmogelijkheden. Het gaat hierbij primair om de essentiële randvoorwaarden bij de vraag die er bij de potentiële gebruikers bestaat: het aanbieden van mobiliteit welke in alle opzichten toegankelijk en doelmatig voor de gebruiker, opdat er een invulling is van de verplaatsingsbehoefte van deze groep. Eventuele secundaire voorwaarden zullen echter in mindere mate aan bod komen, omdat deze over het algemeen van mindere invloed zijn op de invulling van de basisbehoeften (Peek, 2002). Bijzaken als de kleur van het interieur spelen hierbij geen rol, omdat deze secundaire eisen geen of van een nihil invloed zijn op het verplaatsingsgedrag (Peek, 2002). Het gaat juist om essentiële randvoorwaarden, die bij onvoldoende invulling van invloed *kunnen* zijn op het ervaren van vervoersarmoede door ouderen.

#### VRAAGSTELLING

Wanneer de Regiotaxi als vervoersmogelijkheid voor ouderen zonder eigen vervoer wordt ingeperkt, bestaat een reële kans op vervoersarmoede voor een kwetsbare bevolkingsgroep, woonachtig in een regio waar noodzakelijke voorzieningen en sociale contacten gemiddeld niet in de directe omgeving aanwezig zijn. Met gebruikmaking van de doelstelling van dit onderzoek luidt de hoofdvraag als volgt:

---

*Op welke wijze kan de Provincie Gelderland de verplaatsingsbehoeften van ouderen die niet beschikken over eigen vervoer faciliteren, teneinde vervoersarmoede van deze bevolkingsgroep in het rurale deel van de Achterhoek tegen te gaan?*

---

Deze onderzoeksvraag is uitgesplitst in een zestal deelvragen om bovenstaande hoofdvraag te concretiseren.

1	Welke theoretische inzichten bestaan er over vervoersarmoede en wat zijn de gevolgen van vervoersarmoede in rurale gebieden?
2	Op welke wijze(n) kan vervoersarmoede beperkt of bestreden worden?
3	Hoe verplaatsen ouderen zich zonder eigen vervoer?
4	Welke eisen stellen de oudere gebruikers van de Regiotaxi in de Geldersche Achterhoek om invulling te geven aan hun verplaatsingsbehoeften?
5	Wat zijn de taken van de overheid als het gaat om mobiliteit van kwetsbare bevolkingsgroepen?
6	Wat zijn de voornemens van de Provincie Gelderland omtrent de wijzigingen in het gemeenschappelijk vervoer en in hoeverre passen deze plannen bij de behoefte die de gebruikers van het gemeenschappelijk vervoer hebben?

In de eerste twee deelvragen wordt aandacht besteed aan vervoersarmoede. Wat wordt er onder vervoersarmoede verstaan en onder welke omstandigheden kunnen bepaalde groepen hiervoor vatbaar zijn. Wat zijn de gevolgen van vervoersarmoede? (deelvraag 1). Deze deelvraag wordt behandeld in het theoretisch kader van dit onderzoek. De tweede deelvraag bouwt hierop voort en gaat in op de wijzen waarop vervoersarmoede kan worden beperkt of bestreden. Beantwoording hiervan volgt grotendeels plaats door interviews met experts binnen het onderzoeksgebied, tezamen met bronnen uit de literatuurverkenning.

In de derde en vierde deelvraag komen de verplaatsingsbehoeften van personen aan bod. Hoe verplaatsen ouderen zich, in het geval zij wel of niet meer over eigen vervoer beschikken? De daaropvolgende deelvraag wordt beantwoord door de gebruikers van de Regiotaxi zelf, door middel van interviews met verschillende gebruikers tegelijkertijd in een focusgroep. Hierin wordt in engere zin ingegaan aan de eisen en wensen die de gebruikers van de Regiotaxi, vervoer-op-maat-oplossingen en gebruikers van andere vormen van gemeenschappelijke vervoer in de rurale Gelderse Achterhoek hebben bij hun vervoersmogelijkheden.

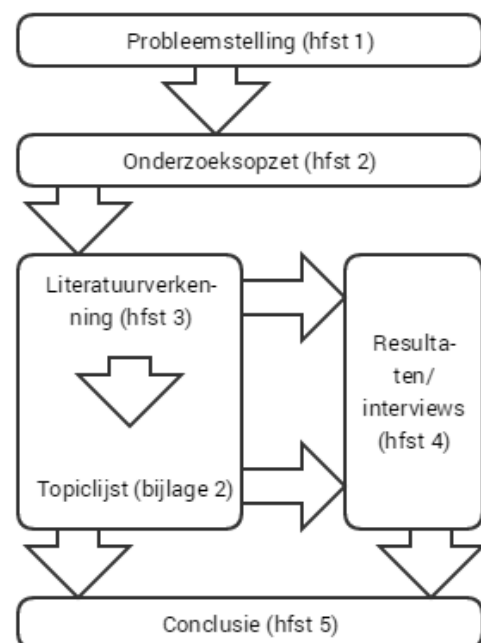
De laatste twee deelvragen gaan in op de rol van de overheid. In de vijfde deelvraag, die wordt beantwoord aan de hand van literatuur uit het theoretisch kader, komt de algemene rol van de overheid aan de orde. Wat is de positie van de overheid als het gaat om governance en zelfredzaamheid, de beschikbare middelen in ogenschouw nemend? De laatste deelvraag (6) gaat over de specifieke rol van de Provincie Gelderland binnen dit onderwerp. Hoe kijken deskundigen binnen dit onderwerp hier tegen aan en in hoeverre passen de plannen bij de theorie?

## 1.5 LEESWIJZER

Na de voorgaande introductie tot het onderwerp, die uitmondt in de probleemstelling, wordt aandacht besteed aan de wijze waarop het onderhavige onderzoek heeft plaatsgevonden. Nu in dit onderzoek de literatuurverkenning is verweven met de empirie, was dit een geschikte volgorde. Er wordt betoogd waarom er gebruik is gemaakt van interviews met experts, een focusgroep, en waarom het onderzoek specifiek plaatsvindt in de Achterhoek, over ouderen.

Vervolgens vindt een literatuurverkenning plaats, aan de hand van theorie en documenten van beleids(wetenschappelijke) aard. De resultaten van dit onderdeel vormen weer de basis van het empirisch deel van het onderzoek: aan de hand van de literatuurverkenning is een topiclijst opgesteld, die gebruikt is bij de interviews.

Tenslotte wordt, met behulp van de hierboven geformuleerde deelvragen, antwoord gegeven op de centrale probleemstelling. Daarna vindt kort een verdere discussie plaats over het onderwerp en worden enkele persoonlijke aanbevelingen geuit.



FIGUUR 1: LEESWIJZER

## 2. ONDERZOEKSMETHODEN

---

Hieronder volgt de toelichting op welke wijze het onderzoek is uitgevoerd. Door de kwalitatieve wijze waarop het onderzoek is uitgevoerd, zijn de literatuurverkenning (hoofdstuk 3) en het empirische gedeelte (hoofdstuk 4) sterk met elkaar verbonden. Eerst wordt behandeld hoe de theoriën en overige literatuur uit het derde hoofdstuk zijn aangewend in de onderzoeksopzet. Daarnaast worden de twee gebruikte kwalitatieve onderzoeksmethoden beargumenteerd en verdedigd. Vervolgens komt de onderzoekspopulatie naar voren, gevolgd door een gedeelte over de keuze van de geïnterviewde personen en de deelnemers uit de focusgroepen. Tot slot komen de verwerking, de betrouwbaarheid, validiteit en repliceerbaarheid van de verkregen data ter sprake.

In de literatuurverkenning (hoofdstuk 3) wordt aan de hand van verschillende bestaande wetenschappelijke theorieën en andere publicaties naar voren gebracht op welke wijze de verplaatsingen tot stand komen en onder invloed van welke factoren het verschil tussen verplaatsingsbehoeften en -mogelijkheden een bijdrage levert aan het ervaren van vervoersarmoede. In aansluiting daarop wordt onderzocht welke gevolgen het ervaren van vervoersarmoede kan hebben en welke oplossingen de literatuur aandraagt ter beperking van vervoersarmoede. Daarnaast wordt de rol van de overheid ten aanzien van invullen van behoeften van kwetsbare minderheidsgroepen nader bekeken.

### 2.1 KWALITATIEVE ONDERZOEKSMETHODEN

---

Naast een verkenning van verschillende bronnen berust deze scriptie voor een groot deel op een empirisch onderzoek. Omdat de doelstelling te is te vinden bij het inzichtelijk maken en eventueel beperken van vervoersarmoede bij ouderen zonder eigen vervoer in het landelijk gebied, ligt een kwalitatieve onderzoeksmethode voor de hand. Het is de intentie om er achter te komen hoe de gefaciliteerde én voorgestelde vervoersmogelijkheden worden ervaren door de (potentiële) gebruikers van de diverse systemen. Welke behoeften hebben de ouderen in de Achterhoek, als het gaat om de Regiotaxi als invulling van hun verplaatsingsbehoeften? En hoe kijken verschillende professionals uit de de relevante vakgebieden van vervoer en zorg hier tegenaan? Het zijn zaken waarvoor een kwalitatief onderzoek zich bij uitstek geschikt is. Waar enquêtes de ondervraagden in hoge mate kunnen sturen en weinig ruimte bieden voor eigen inbreng, biedt kwalitatief onderzoek meer ruimte voor opvattingen en diepgang. Interviews zijn gehouden met experts binnen het onderzoeksveld, open vraaggespreken met focusgroepen vonden plaats met ouderen die binnen de onderzoekspopulatie vallen.

De ontwikkelingen binnen het onderzoeksgebied staan niet stil. Zij hebben zich door de jaren heen ontwikkeld door veranderingen in vraag en aanbod. Deze continue ontwikkelingen, onder meer door toenemende vergrijzing en veranderingen van overheidsbeleid zullen zich ook in de toekomst blijven voordoen. Bij onderzoek hiernaar passen open vragen en interactie, opdat zoveel mogelijk relevante informatie wordt verzameld. Zij vormen eveneens een argument voor het houden van kwalitatief onderzoek, dat volgens 't Hart et al. (2009) "tot doel" heeft (red.) "gedragingen, ervaringen en beleving (..) van de betrokkenen te beschrijven, te interpreteren en te verklaren door werkwijzen die de natuurlijke omgeving zo min mogelijk verstoren".

Verderop, in de literatuurverkenning, zal uitgebreid worden ingegaan op het verschijnsel van de vervoersarmoede. Het is een onderwerp waar vele factoren een rol spelen. Vervoersarmoede kent een sociaal aspect, waarbij mensen sociale uitsluiting ervaren. Demografische kenmerken spelen

eveneens een rol, alsmede de verplaatsingsbehoeften en vervoerswijzen. Het onderwerp kan benaderd worden vanuit personen, die er vanuit hun professie mee te maken hebben. Daarnaast kan het verschijnsel besproken worden met personen die zelf vervoersarmoede ervaren of met personen die vanuit hun specifieke kenmerken het risico lopen om bij veranderende omstandigheden vervoersarmoede te ervaren.

Om deze reden is bij dit onderzoek er voor gekozen om twee verschillende groepen personen te benaderen voor dit onderzoek. Dit betreffen enerzijds experts die vanuit hun werkveld of dagelijkse bezigheid te maken hebben met het onderwerp vervoersarmoede of juist een invulling geven aan de verplaatsingsbehoeften van een kwetsbare groep ouderen. Anderzijds betreffen het de kwetsbare ouderen zelf.

## INTERVIEWS

Operationalisering van de bevindingen uit de literatuurverkenning vindt plaats door de bevindingen hieruit de laten doorwerken in de besproken onderwerpen in de interviews (zie topiclijst in de bijlage) Door middel van de interviews met verschillende experts is gepoogd een beeld te scheppen van hun visie op kwetsbare ouderen en hun verplaatsingsbehoeften binnen de mobiliteitssector. De interviews zijn gehouden met respondenten, die elk deels vanuit een andere professionele achtergrond tegen het onderwerp aankijken. Dit heeft ten doel gehad om zoveel mogelijk verschillende invalshoeken te belichten, waardoor een gefundeerde onderbouwing aan de beantwoording van de hoofd- en relevante deelvraag gegeven kan worden. Het betreffen ambtenaren in de zorg- en mobiliteitssector, zowel op beleids- als uitvoeringsniveau en op provinciaal en gemeentelijk niveau, als personen die een coördinerende functie hebben bij het beleid met betrekking tot het gemeenschappelijke vervoer van ouderen binnen de Achterhoek. Er zijn gesprekken gevoerd met mobiliteitsdeskundigen, experts binnen het rurale gebied en universitair onderzoekers binnen het domein "ouderen".

De vraag, welke personen voor een interview benaderd moesten worden, heeft afgehangen van verschillende factoren. Ten eerste zijn respondenten gezocht, ten aanzien van wiede verwachting bestond dat zij de expertise bezaten binnen de verschillende onderzoeksgebieden waren. Door van elk onderzoeksveld enkele relevante respondenten te benaderen, is gepoogd om elk onderwerp voldoende de revue te laten passeren. De relevante personen zijn opgezocht via het internet aan de hand van hun publicaties in wetenschappelijke tijdschriften of artikelen in het gerenomeerde openbaar vervoer-vaktijdschrift "OV-magazine". Daarnaast zijn relevante collega's van de Provincie Gelderland tijdens de stageperiode benaderd en is ook gebruik gemaakt van hun netwerken. Doordat de Provincie Gelderland zich momenteel ook sterk met het onderwerp bezighoudt, heeft ook zij regelmatig contact met professionals binnen de verschillende vakgebieden en collega's van andere provincies, de Rijksoverheid en gemeentelijke overheden.

De geïnterviewden zijn gedeeltelijk benaderd via de e-mail, maar ook tijdens (in)formele gesprekken tijdens de stagebijeenkomsten, vergaderingen en congressen. Bij de schriftelijke verzoeken is beknopt het doel van het onderzoek duidelijk gemaakt. Een deel van de beoogde respondenten gaf aan geen tijd te hebben voor het afnemen van een enquête of reageerden ondanks een herhalingsmail in het geheel niet. Deze personen zijn om die dan ook niet bevroegd.

De interviews zijn afgenomen op verschillende locaties. Bij personen thuis, op hun werk en op het provinciehuis. De vraaggesprekken zijn gehouden op een semi-gestructureerde wijze. Hierbij wordt een aantal onderwerpen en vragen als leidraad voor het vraaggesprek gehouden. Het had als groot voordeel dat er meer vrijheid bestaat voor de geïnterviewde bestaat om eigen onderwerpen en visies

te berde te brengen. Tegelijkertijd zorgt het aanhouden van een topiclijst wel voor het gelijke rode draad in alle interviews, opdat de onderlinge uitkomsten vergeleken kunnen worden (Bryman, 2012).

Na het afnemen van een groot deel van de interviews, bleek dat de laatste bevraagde respondenten over het algemeen slechts met een beperkte hoeveelheid aan nieuwe data kwamen. De informatieverzameling vanuit de experts verzadigde hetgeen, aldus 't Hart et al. (2009) een indicatie is voor volledigheid. Nadat in de volgende paragraaf de focusgroepen behandeld worden, volgt een gedeelte over de representativiteit, betrouwbaarheid en validiteit van het empirisch deel van dit onderzoek.



---

#### *De Vlaermoesbus & Buurtbusplus Neede*

**Gerrit Bruntink** en **InusWesthoff** zijn beiden actief bij de Buurtbusplus Neede. De buurtbusvereniging, waarvan zijn bestuursleden zijn, behoort niet tot de reguliere exploitanten van openbaar vervoer. Niet alleen rijden zij elk uur een buurtbusverbinding met vrijwilligers tussen Neede, Borculo en Groenlo, ook exploiteert de vereniging de Vlaermoesbus. Daar waar de buurtbus toch vooral als scholierenverbinding wordt gebruikt, is de Vlaermoesbus een aanvulling op het Wmo-Regiotaxiaanbod in de voormalige gemeente Neede. Als bestuursleden van de vereniging hebben zij veel kennis over de dagelijkse praktijk van het vervoer van ouderen, het omgaan met vrijwilligers en de samen- en tegenwerking door overheden. (Foto's: tubantia.nl; gemeenschapsraadneede.nl)



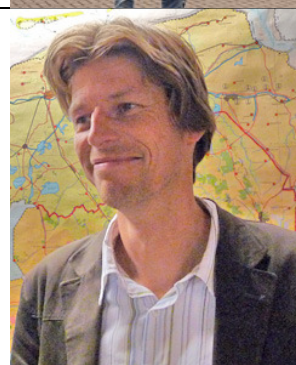
---

**dr. J.F.C.M. (Frans) Thissen** was tot voorkort assistent professor bij de afdeling Geografie en Planologie van de Universiteit van Amsterdam en thans zelfstandig onderzoeker. Sedert enkele decennia houdt Thissen zich bezig met het ruraal onderzoeksveld en de ouderenkunde. Samen met anderen schreef hij het werk "Passend wonen van ouderen in Oostelijk Gelderland". (Foto: wmwonen-nh.nl)



---

**Coen Beijer** is beleidsmedewerker bij de Gemeente Bronckhorst, domein Wmo. Vanuit de samenwerkende gemeenten in de Regio Achterhoek is hij het meest betrokken bij de transitie van de Regiotaxi van de Provincie Gelderland naar de gemeenten.



---

**dr. Ch.J.C.M. (Karel) Martens** is planoloog en Associate Professor in Transport Planning aan de Radboud Universiteit Nijmegen. Eén van zijn onderzoeksgebieden is vervoersarmoede. Ook schrijft hij over mobiliteit en de rol van de overheid hierin. *(wegens het niet kunnen bereiken van de heer Martens is gebruik gemaakt van een interview in het tijdschrift "De Reiziger" van juli 2015 met het onderwerp "Rechtvaardigheid in mobiliteit". De auteur van het artikel, de heer Maurits van den Toorn, heeft mij zijn ruwe data van zijn interview met Martens ter beschikking gesteld. (Foto: ru.nl)*

---

Naast de interviews met experts is er ook een focusgroep samengesteld met ouderen die in de risicocategorie van vervoersarmoede vallen. Indicatoren voor het vallen binnen de risicocategorie zijn: leeftijd, gezondheid, zelfredzaamheid, inkomen, fysieke en sociale leefomgeving.



De leden van de Themagroep Verkeer en Vervoer van de **Samenwerkende Bonden van Ouderen in Gelderland (SBOG)** maakten deel uit van de focusgroep. Als kundige ouderen hebben zij dikwijls met de (on)gemakken van de Regiotaxi in Gelderland te maken. Aanwezig waren de heren **Meijer, Olthaar, Kuiper, Nossent, Parmentier, Vink en v.d. Welle**, alsmede mevrouw **Wieland**.

Een focusgroep is een interview met verschillende personen met een homogene eigenschappen tegelijkertijd, geleid door één gespreksleider (Bryman, 2012). Een focusgroep heeft als belangrijk voordeel ten opzichte van een regulier 1 op 1-interview dat respondenten door de groepsgenoten kunnen ontwikkelen. Tegelijkertijd worden elkaars ideeën uitgewisseld en worden participanten door elkaar beïnvloed en/of gestimuleerd. Het leidt vaker tot een discussie waarin verschillende zaken worden afgewogen (Bryman, 2012). In een focusgroep verlopen de gespreksonderwerpen vaak op een ontspannen wijze.

Bij een focusgroep, geconfronteerd met dit onderwerp ontstaat alleen het gevaar dat juist de personen die in deze groepen vallen, over het algemeen in mindere mate geneigd zijn om aan onderzoeken als deze deel te nemen. Uit eerdere onderzoeken blijkt dat zij minder bereikt worden via enquêtes. Daarnaast betreft de focusgroep (die vervoersarmoede uit eigen of naaste kring ervaren en dezelfde wijze ook sociale uitsluiting) slechts een kleine groep personen, die door de aanleiding van dit onderzoek, de specifieke probleemstelling en de verdere afbakening van dit onderzoek nog verder qua omvang te reduceren is (Jehoel-Gijsbers, 2003).

## 2.2 BETROUWBAARHEID & VALIDITEIT

Zowel betrouwbaarheid als validiteit zijn belangrijke factoren van een goede wetenschappelijke verhandeling. Onder betrouwbaarheid van een onderzoek wordt het al dan niet aanwezig zijn van afwijkingen ten opzichte van de 'werkelijkheid' door de methode van onderzoek. Door deze toevallige afwijkingen kunnen aan de hand van de resultaten van het empirisch onderzoek uitspraken worden gedaan, die niet overeenstemmen met de daadwerkelijke situatie. Door beperkingen voor wat betreft de omvang van studies, is het risico hiervan aanwezig ('t Hart et al., 2009). De validiteit van een onderzoek is een begrip dat hierop voortbouwt: welke maatregelen zijn getroffen om het risico op deze toevallige fouten te beperken?

### BETROUWBAARHEID

Er zijn verschillende factoren die geleid kunnen hebben tot beïnvloeding van de resultaten. Deze fouten kunnen veroorzaakt zijn door zowel onderzoeker als respondent, al dan niet in wisselwerking op elkaar. Dit kan geschieden door onduidelijke communicatie, een onjuiste manier van vraagstelling of verschillen van interpretatie ('t Hart et al., 2009). In dit onderzoek zijn maatregelen getroffen om de betrouwbaarheid zo hoog mogelijk te houden.

De geïnterviewde respondenten en personen uit de focusgroepen zijn voorzover mogelijk allen op dezelfde wijze benaderd. Er is bij elk interview en de focusgroep gebruik gemaakt van een topiclijst (3.5). Elk interview en elke deelnemer van de focusgroep is zoveel mogelijk op dezelfde wijze geïntroduceerd en geïnformeerd, om te bereiken dat interpretaties zoveel mogelijk gelijk zijn getrokken. Tijdens de verschillende interviews bestondde mogelijkheid tot wederzijds verder vragen ter verdieping of verheldering. Dit geeft mogelijkheden tot minimalisatie van interpretatieverschillen, hetgeen een positief effect heeft voor de betrouwbaarheid.

Elk interview en de focusgroep is in zijn geheel opgenomen met twee mobiele telefoons met spraakopnamefunctie. Dit heeft meerdere voordelen voor de betrouwbaarheid. Ten eerste kan de aandacht van de interviewer vrijwel volledig naar het gesprek met de respondent(en) gaan, aangezien deze zijn concentratie nauwelijks hoeft te delen met het maken van aantekeningen. Ten tweede is met de bandopname onomstotelijk vast te stellen welke uitspraken zijn gedaan, waardoor eventuele discrepantie bij de verwerking en de analyse van de resultaten kan worden ondervangen. Met de bandopnames kunnen respondenten correct worden geciteerd. De transcripties van deze bandopnames zijn beschikbaar bij de auteur.

Verdere toevallige fouten kunnen optreden tijdens de verwerking en analyse van de empirische gegevens. Om de betrouwbaarheid van dit belangrijke onderdeel van het onderzoek te vergroten, zijn tijdens de interviews en de focusgroep in beperkte mate aantekeningen gemaakt. Daarnaast zijn de verschillende interviews binnen enkele dagen na afloop volledig getranscribeerd en zijn deze op verzoek bij de auteur verkrijgbaar en tevens ter beschikking gesteld aan de Universiteit Utrecht.

#### VALIDITEIT

Bij sociaal-wetenschappelijke onderzoeken is naast de betrouwbaarheid ook de validiteit van de waarnemingen van belang. In hoeverre komen de waarnemingen uit het onderzoek overeen met de 'werkelijkheid' ('t Hart et al., 2009)?

Tijdens het onderzoek is enkele malen overleg gepleegd met de stage- en onderzoeksbegeleiders van zowel het opleidingsinstituut als de Provincie Gelderland. De door hen gegeven feedback en voorstellen tot uitbreiding, inperking of aanpassing verminderden de kans op een lage validiteit.

De mate van validiteit is verder getracht hoog te houden door de verschillende respondenten achteraf een terugkoppeling te geven van de voorlopige resultaten uit de analyse van de data die door de interviews en de focusgroepen is gegenereerd. Als gevolg hiervan hebben de verschillende respondenten ook controle gehad op de verwerking van de verkregen informatie.

Aan de hand van de verkregen theorieën en verdere informatie uit de literatuurverkenning is een overzicht van onderwerpen opgesteld die bij vrijwel elk interview aan bod dienden te komen; de topiclijst. Deze is te vinden in 3.5. Hiermee zijn verschillende opvattingen van respondenten op een gemakkelijker wijze te onderscheiden.

#### REPRESENTATIVITEIT

In deze thesis wordt onderzoek gedaan naar de ouderen in het landelijk gebied, die voor hun vervoersbehoeften thans afhankelijk zijn van de Regiotaxi. Om hierover uitspraken over te doen, is naast een literatuurverkenning onderzoek gedaan onder zowel een groep ouderen (de focusgroep) alsmede een interview onder een aantal experts.

De ouderen uit de focusgroep vormen een goede afspiegeling van de ouderen in de Provincie Gelderland, die regelmatig gebruikmaken van de Regiotaxi. Zij zijn woonachtig in verschillende regio's van de provincie en van verschillende leeftijd en geslacht.

Bij de keuze bij welke experts een interview is aangevraagd en gehouden is getracht voldoende onderscheid te maken tussen verschillende afkomsten van de experts. Vanuit welke achtergrond spreken zij?

Hoewel er vanzelfsprekend significante verschillen bestaan in de uitspraken van de experts en de focusgroep, is uit de uitkomsten ook gebleken dat er zeer veel overeenkomsten bestaan tussen de uitspraken, bijvoorbeeld als het aankomt op vrijwilligers en de staat van de huidige Regiotaxi. Daarnaast en mede vanwege het voorgaande, is er sprake van verzadiging in de resultaten. Om die reden kan gesteld worden dat de geïnterviewden voldoende representatief zijn om uitspraken te kunnen doen over de ouderen in het landelijk gebied.

---

## 2.3 ONDERZOEKSCASE DE ACHTERHOEK

---

Nederland kenmerkt zich door een hoge bevolkingsdichtheid ten opzichte van andere landen. De urbanisatiegolf heeft zich in de afgelopen eeuw(en) voltrokken. De Nederlander woont voornamelijk in de stad. De stedelijke gebieden bieden onderwijsvoorzieningen en een grotere kans op werkgelegenheid. Jongeren die op het platteland opgroeien, trekken voor vervolgoopleidingen weg naar stedelijke gebieden en blijven daar "hangen". Hoewel geheel Nederland vergrijsd, neemt door de migratie van deze jongere bevolkingsgroepen de gemiddelde leeftijd in het landelijk gebied sneller toe dan in urbane gebieden. De grijze druk in de landelijke Achterhoekse gemeenten ligt in 2014 rond de 39 procent. In stedelijke gebieden, zoals Arnhem en Nijmegen ligt dit rond de 21 procent. Tien jaar geleden waren deze getallen respectievelijk 28 en 19 procent (CBS a, 2014).

Ofschoon de trek naar de stad nog immer voorduurt, blijft ook het landelijk gebied bewoond. Waar de stedelijke omgeving dikwijls voldoende reizigersvraag kent voor openbaar vervoer, bestaat deze vraag ook in het landelijk gebied, echter vaak in onvoldoende mate. Farrington et al. (2005) zien dat als de rurale uitdaging.

Naar de rol van de Regiotaxi als vorm van collectief vervoer voor ouderen zonder eigen vervoer is in deze thesis onderzoek gedaan binnen één specifieke regio van de Provincie Gelderland: de Achterhoek. Het is een van de gebieden in Nederland die zich kenmerkt door een stagnerende en vergrijzende bevolking. De verwachting is dat deze tendens zich de komende jaren voortzet, waarbij er zelfs bevolkingsafname plaatsvindt. Als gevolg van deze trend treden veranderingen op in het voorzieningenniveau van de Achterhoek. Het heeft mede tot gevolg dat het collectieve openbaar vervoer verder wordt versoerd en dat ook maatwerkvoorzieningen van vervoer worden verminderd.

Bewoners van krimpregio's worden als gevolg van het verdwijnen en versoeren van vervoer dubbel getroffen, omdat ook het voorzieningenniveau afneemt als gevolg van clustering, efficiency en een lagere bevolkingsdichtheid. Vanwege deze grotere effecten, is de nadruk in dit onderzoek gericht op één dergelijke krimpregio binnen de Provincie Gelderland. Hiervoor is ingezoomd op de rurale Achterhoek, een regio met een relatief lage en krimpende, vergrijzende bevolking, die is aangewezen als anticepeerregio (CBS b, 2014). Het is een ruraal gebied, waarin de winkels vaak niet om de hoek liggen, net zoals andere voorzieningen waar ouderen met enige regelmaat naar toe moeten reizen.



Het is een gebied waarover binnen de provincie meer onderzoek wordt gedaan naar het voorzieningenniveau in relatie tot de verschillende sociale, demografische, technologische en ruimtelijke ontwikkelingen die plaatsvinden (Gijssen & Walraven, 2014; Verhoef, 2014).

De aanstaande wijzigingen binnen het openbaar vervoer en doelgroepenvervoer hebben veel aandacht binnen de provincie, de gemeenten (samenwerkend in regionaal verband), zorginstanties van de huidige Regiotaxi en overige vervoerswijzen. In alle regio's van de Provincie Gelderland is reeds onderzoek gedaan naar de uitwerking van de basismobiliteit, naar landelijk onderzoek en beleidsvoornemens binnen de provincie. Met verschillende maatregelen kunnen binnen een gebied zo groot als Gelderland door de provincie en gemeenten besparingen tot 10% gehaald worden, zo wordt door onderzoeksbureaus gesteld na onderzoeken in opdracht van overheden (Forseti, 2013).

De wijzigingen binnen het regionaal openbaar vervoer, het doelgroepenvervoer en de Regiotaxi in het landelijk gebied vinden in bepaalde regio's van de provincie Gelderland plaats die tevens verband houden met vergrijzing en bevolkingskrimp. De wijzigingen zijn daardoor in een context te plaatsen van een verscheidenheid aan veranderingen die de komende jaren in op het landelijk plaatsvinden en heeft gevolgen voor de uitvoering van verplaatsingen.

#### WAAROM DE ACHTERHOEK ALS CASE?

De Achterhoek is een gebied waarover in de provincie Gelderland meer onderzoek wordt gedaan voor wat betreft het voorzieningenniveau in relatie tot de verschillende sociale, demografische, technologische en ruimtelijke ontwikkelingen die plaatsvinden (Gijssen & Walraven, 2014; Verhoef, 2014). De Achterhoek is een streek waar de vergrijzing van de bevolking nog sterker plaatsvindt ten opzichte van andere gebieden in Nederland. Het percentage stijgt naar verwachting van 17,5 procent in 2010, naar 23 procent in 2020 tot 29 procent in 2030 (Gijssen & Walraven, 2014).

## EEN INLEIDING TOT DE ACHTERHOEK

De *streek* de Achterhoek is gelegen in het oosten van Nederland en grenst in het noorden aan de Overijsselse regio's Salland en Twente. Oostelijk van de Achterhoek ligt Duitsland, net zoals een deel van het zuiden. Westelijk wordt de regio afgebakend door de IJssel. Hoewel binnen de streek de gemeenten Doesburg, Lochem en Zutphen vallen, vallen deze gemeenten bestuurlijk echter buiten de *regio* Achterhoek. In dit samenwerkingsverband werken de gemeenten van Aalten, Berkelland, Bronckhorst, Doetinchem, Montferland, Oost-Gelre, Oude IJsselstreek & Winterswijk samen. Met verschillende partners uit het bedrijfsleven en maatschappelijk domein worden de gemeenschappelijke belangen van de regio behartigd.



FIGUUR 2: KAART VAN DE ACHTERHOEK. BRON: ACHTERHOEKLIEMERS.NL

De regio Achterhoek wordt gekenmerkt door haar agrarische karakter, waarin zich een groot aantal relatief kleine kernen bevinden. Voor het bereiken van voorzieningen wordt voornamelijk gebruik gemaakt van de auto. Door de grootte van de kernen heeft het openbaar vervoer slechts een beperkte rol, voornamelijk voor het vervoeren van scholieren. De Achterhoek heeft een oppervlakte van 1500 vierkante kilometer en heeft ongeveer 330.000 inwoners. Zutphen, Winterswijk, Zevenaar en Doetinchem zijn de grootste kernen in de regio.

De regio Achterhoek is door de Rijksoverheid aangewezen als anticipeerregio (CBS b, 2014). Het is een term die bedoeld is voor regio's die nog niet zo ver zijn als Zeeuws-Vlaanderen, Noordoost-Groningen en Zuid-Limburg, die momenteel te maken hebben met forse bevolkingskrimp. Anticipeerregio's zijn gebieden, veelal gelegen aan de landsgrens, die nu in beperkte mate, maar in de toekomst te maken zullen hebben met bevolkingskrimp. Het zijn gebieden die met die status gedeeltelijk worden ontzien bij processen (zoals het vertrek van legerbases) en extra (financiële) steun kunnen ontvangen.

---

## 2.4 DE REGIOTAXI

---

De Regiotaxi is geen regulier openbaar vervoer in de vorm van een bus. Anderszins maakt de Regiotaxi er ook weer onderdeel van uit, zowel vanwege de hierboven beschreven aanvullende functie, alsmede vanwege de deels overeenkomende methode van subsidiëring. De Regiotaxi wordt namelijk gedeeltelijk gefinancierd vanuit de Brede Doel Uitkering, een "pot" van waaruit ook het openbaar vervoer door de provincies wordt bijgestaan.

De maatwerkoplossing van de Regiotaxi, -zoals hierboven is beschreven- verdient nog een verdere toelichting, omdat het systeem op twee manieren wordt gebruikt. De Regiotaxi heeft een (relatief kleine) functie als aanvullende vorm van openbaar vervoer, waarbij het voorziet in verplaatsingen die niet met regulier openbaar vervoer -zoals de bus- uitgevoerd kunnen worden. Buslijnen kunnen niet, op elk uur van elke dag van de week, langs elk woonhuis rijden. Veel gebieden, zeker in uitgestrekte gebieden (zoals bijvoorbeeld de Achterhoek) kennen een te lage dichtheid van niet-autobezitters om voldoende vraag voor een buslijn te hebben die überhaupt, of de gehele dag kan rijden. Om toch openbaar vervoer reizigers in deze gebieden toch een vervoersvoorziening aan te bieden, wordt hiervoor de Regiotaxi gebruikt. Reizigers kunnen een rit telefonisch enkele uren vantevoren reserveren en worden veelal in een bandbreedte van een halfuur van een afgesproken tijdstip opgehaald. De Regiotaxi rijdt naar een reguliere openbaar vervoer-verbinding, waar de reis kan worden voortgezet.

Naast deze aanvulling op het openbaar vervoer kent de Regiotaxi ook nog een substituerende functie op het OV. Voor personen die om fysieke of mentale beperkingen geen gebruik kunnen maken van de auto, de fiets of het openbaar vervoer, vormt de Regiotaxi gesubsidieerd deur-tot-deurvervoer binnen de regio waar de persoon opstapt. Hoewel de Regiotaxi voor deze personen veelal onder dezelfde voorwaarden wordt aangeboden ten opzichte van de reguliere openbaar vervoer-reiziger, is er één groot verschil. Deze zogenaamde geïndiceerden -mensen met een geregistreerde functiebeperking- kunnen tegen een sterk gereduceerd tarief gebruik maken van de Regiotaxi. Hierdoor kost een rit binnen een gemeente voor deze personen soms niet meer dan €1.-, tegen €8.- voor Regiotaxigebruikers, met het motief de Regiotaxi aanvullend te gebruiken. Vanzelfsprekend zijn de daadwerkelijke kosten van de (zowel qua personeel, voertuigen, operationeel en alle overige) even hoog. De resterende €7 worden door de overheid gesubsidieerd, waarmee jaarlijks een bedrag is gemoeid van €0,3 miljard (KpVV a, 2012).

Beide vormen van de Regiotaxi, zowel de aanvullende als substituerende functie van de Regiotaxi, vervullen een grote rol bij het tegengaan van vervoersarmoede. Indien een persoon zich wil verplaatsen, maar niet over een auto beschikt, de afstand te groot is om te fietsen en er geen openbaar vervoer is -of de persoon niet in staat is zich te verplaatsen met fiets of regulier OV- dan vormt de Regiotaxi een uitstekend alternatief. Het systeem is echter zeer kostbaar voor de gemeentelijke en provinciale overheden. De Regiotaxi's rijden over het algemeen inefficiënt rond: de betaalde taxichauffeur rijdt veel kilometers zonder passagiers of heeft slechts één reiziger in zijn achtpersoonsbusje. Als gevolg hiervan zoeken overheden alternatieven voor het systeem.

---

## 2.5 VRIJWILLIGERSINITIATIEVEN

---

Buiten de diverse reeds genoemde professionele vervoerssystemen, opgezet op grond van wettelijke verplichtingen en grotendeels door de overheid gefinancierd, bestaat er nog een groot aantal lokale initiatieven die veelal als gevolg van ideële motieven zijn opgericht. Het zijn vervoerssystemen die grotendeels leunen op vrijwilligers. Zij geven invulling aan de bestaande, maar vaak kleine vervoersvraag van subgroepen uit de samenleving op lokaal niveau. Deze vervoersvraag is dikwijls zo

beperkt, dat de overheden het niet doelmatig genoeg vinden om dergelijke vrijwilligerssystemen professioneel uit te voeren. Particuliere initiatieven spelen in op deze vervoersvraag.

De overheid probeert, met de budgettaire beperkingen die bij zowel Rijk, Provincie als Gemeenten spelen, de grens tussen professioneel en vrijwilligersvervoer te verschuiven. Onder het credo van de zelfredzaamheid van de burger, wordt gepoogd meer en meer het lokale vervoer op vrijwilligersinitiatieven af te schuiven. Het is één van de aanleidingen van het schrijven van dit onderzoek, waar de Provincie en de gemeenten in Gelderland een groter deel van de "onderkant van het vervoer" over wensen te hevelen naar particulieren.

Het past -buiten de bezuinigingsopgaven- ook bij de tendens om meer te bouwen op de "kracht van burgers, naar een krachtige en samenhangende aanpak op het sociale domein", kortweg binnen de participatiesamenleving (zie het gelijknamige stuk van de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG), 2012).

Om invulling te geven aan een bepaalde mate van sociale betrokkenheid bij de medemens in het lokale domein, zijn de afgelopen jaren in een aantal plaatsen in Nederland verschillende particuliere initiatieven van de grond gekomen, die een invulling trachten te geven aan enkele bestaande hiaten binnen het professionele gemeenschappelijke vervoer in Nederland. Door zijn sterke bottom-up opzet en het vaak zeer lokale verzorgingsgebied van dergelijke systemen (veelal niet een gemeentegrens overschrijdend en soms alleen binnen één kern actief), bestaat er weinig landelijke kennis over dergelijke systemen. Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) deed in 2013 een onderzoek naar de verschillende bestaande vrijwilligersinitiatieven en kwam tot de conclusie dat er enkele honderden van dit soort initiatieven bestaan. Zij zijn allen verschillend van grootte en opzet. Eén van deze vormen van vrijwilligersvervoer komt in dit onderzoek nader aan de orde: het bestuur van het Achterhoekse vrijwilligersproject "Vlaermoesbus", met wie een interview heeft plaatsgevonden.

### 3. LITERATUURVERKENNING

---

In dit gedeelte van het onderzoek vindt een verkenning plaats van de verschillende bronnen over (gemeenschappelijk) vervoer en vervoersarmoede. Het vormt hiermee samen met de operationalisering de basis waarop het empirisch gedeelte van het onderzoek verder wordt voortgebouwd.

Vervoer en vervoersmogelijkheden zijn een belangrijke factor bij de mogelijkheid voor personen om aan de samenleving deel te nemen. Indien personen niet de verplaatsingen kunnen verrichten, die noodzakelijk zijn voor deelname aan de maatschappij, bestaat er het risico van het ontstaan van vervoersarmoede en bijgevolg het gevaar van sociale uitsluiting, met verschillende consequenties voor zowel het individu als de samenleving. Voor personen, in dit onderzoek ouderen, biedt de huidige Regiotaxi invulling in de verplaatsingsbehoeften van ouderen zonder eigen vervoer. Hoewel de Regiotaxi daadwerkelijk in een behoefte voorziet, zijn de kosten van het systeem voor de maatschappij zeer hoog. Dit leidt tot een discussie met aan de ene zijde het argument dat overheidsgeld een zo groot mogelijk nut moet hebben, voor een groot mogelijk deel van de maatschappij. Hier tegenover staat dat de overheid juist weer voor de meest kwetsbare groepen van de maatschappij dient op te komen.

Beide aspecten worden in het theoretisch hoofdstuk besproken. Eerst wordt ingegaan op de begrippen “sociale uitsluiting” en “vervoersarmoede” (§ 3.1). Wat betekenen deze beide begrippen voor de kwetsbare oudere in het landelijk gebied en onder welke omstandigheden is iemand er vatbaar voor? Welke gevolgen heeft de sociale uitsluiting van het individu voor de samenleving? Welke oplossingsrichtingen worden er vanuit de literatuur aangedragen?

Vervolgens wordt de nadruk iets verlegd en richt het onderzoek zich op de kenmerken van vervoer, voornamelijk bekeken vanuit de eindgebruiker: de reiziger. Met als specifieke onderzoeksgroepen de ouderen, de gebruikers van vervoer-op-maat-oplossingen en de reizigers in rurale gebieden wordt aandacht besteed aan de eisen die deze reizigers stellen aan hun mobiliteit. Hoe verplaatsen ouderen zich eigenlijk (§ 3.2, § 3.3)? In de laatste deelvraag komen de door de Provincie Gelderland voorgestelde wijzigingen aan bod. In hoeverre stemmen deze beleidsvoornemens overeen met de door eindgebruikers gestelde verwachtingen ten aanzien van het vervoer? In een later stadium wordt het doen en laten van de overheid besproken (§ 3.4). In dit verband wordt onder de overheid verstaan: het overkoepelende instituut (dus de overheid in ruime zin) dat enerzijds het grootste maatschappelijke nut voor de grootste groep burgers zegt na te streven, maar anderzijds (zou) moeten opkomen voor de sociaal-zwakkeren in de samenleving, veelal een kleine minderheid. De overheid in enge zin komt tenslotte ter sprake, als het gaat om de Provincie Gelderland en de Achterhoekse gemeenten en hun voorgestelde wijzigingen in het vervoer. Hierbij staat de vraag centraal in hoeverre hun voornemens overeenstemmen met de door eindgebruikers gestelde verwachtingen ten aanzien van het vervoer?

#### 3.1 SOCIALE UITSLUITING EN VERVOERSARMOEDE

---

##### WAT IS SOCIALE UITSLUITING?

Vervoersarmoede kan leiden tot sociale uitsluiting. Het is daarom belangrijk om een goede omschrijving van sociale uitsluiting op te stellen. Ofschoon er geen eenduidige definitie van dit begrip wordt gevonden, delen onderzoekers dikwijls de mening dat sociale uitsluiting mensen treft indien zij niet over de een of enkele sociale basisbehoeften beschikken die het grootste deel van de reguliere

bevolking wél heeft (Schönfelder et al., 2003). Het betreffen zaken die onder de samenleving vallen: arbeidsparticipatie, toegang tot medische en andere voorzieningen. Sociale uitsluiting betreft personen of groepen die, hoewel zij "geografisch gezien wel onderdeel uit zouden moeten maken van een samenleving, zij dit door oorzaken voornamelijk buiten hun macht niet werkelijk zijn. Zij participeren niet in de samenleving zoals een reguliere inwoner wel zou doen" (vrije vertaling van Burchardt et al., 1999). Hierbij kan enerzijds de kanttekening gemaakt worden dat personen ook soms de keuze maken om op bepaalde sociaal-maatschappelijke vlakken "buiten" de gebruiken van de samenleving vallen. Hier wordt dan weer tegenover gesteld dat er dan geen sprake is van sociale uitsluiting, aangezien de persoon er zelf voor kiest en derhalve zichzelf niet bewust uitgesloten voelt.

Sociale uitsluiting en armoede worden door sommige auteurs door elkaar heen gehanteerd (Burchardt et al., 1999). Armoede heeft echter een eendimensionale betekenis en betreft dan uitsluitend (het gebrek aan) financiële middelen. Sociale uitsluiting kent meerdere dimensies (Jehoel-Gijsberts, 2003; Room, 1995). Het is van belang om tussen beide begrippen het onderscheid te maken. Church et al. (2000) maken het onderscheid in een onderzoek naar de relatie tussen sociale uitsluiting en vervoer in London. Armoede wordt door hen gezien als het niet voorhanden hebben van geld en materiële goederen en wordt door hen beschouwd als een statisch concept als een proces van verarming. Sociale uitsluiting betreft een verminderende band met de samenleving: personen die sociale uitsluiting ervaren, hebben vaak geen baan (meer), hebben direct of indirect geen of verminderde toegang tot (medische) voorzieningen, hebben een slechte huisvesting en maken minder gebruik van overheidsvoorzieningen (Berghman, 1995). Een gebrek aan financiële middelen, oftewel armoede, kan gepaard gaan met sociale uitsluiting, maar dit hoeft niet altijd het geval te zijn. Ondanks weinig financiële middelen kan een dergelijk individu of huishouden toch (vrijwel) volwaardig meedraaien in de samenleving.

Lucas (2010) benadrukt de multidimensionale en dynamische aspecten van sociale uitsluiting. Elke factor, zoals het niet hebben van een baan, heeft een wisselwerking op bijvoorbeeld de sociale contacten. Tegelijkertijd heeft het hebben van sociale contacten weer een invloed op het hebben van een baan. Daarnaast geeft Lucas aan dat het ervaren van sociale uitsluiting niet chronisch is. Het al dan niet ervan ervaren, of de mate waarin sociale uitsluiting wordt beleefd, kan wisselen over de tijd, afhankelijk van de positie waarin de individu verkeert. Hieruit blijkt dat er ook andere oorzaken voor sociale uitsluiting kunnen zijn, waarbij gedacht kan worden aan een handicap of functiebeperking die het voor iemand onmogelijk maakt om volledig deel te nemen aan de samenleving.

#### WIE VALLEN ER ONDER SOCIALE UITSLUITING?

Het begrip sociale uitsluiting vindt zijn oorsprong in Frankrijk, waar de term voor het eerst werd gebruikt voor groepen die buiten het nationale zorgverzekeringsstelsel vielen (Burchardt et al., 1999). In de literatuur worden diverse factoren genoemd, die ertoe bijdragen dat personen uitsluiting van de maatschappij ervaren. Sommigen zien de individualisering van de maatschappij als een oorzaak. Kort gezegd kan mede als oorzaak de toename van het autobezit gezien worden, wanneer dit onderwerp wordt bekeken vanuit het veranderende verplaatsingsgedrag. Doordat een meerderheid van de personen van de hedendaagse samenleving over eigen vervoer beschikt, neemt het aanbod aan collectieve vervoersvoorzieningen af (Hillman et al., 1973; Hine et al., 2001). Mensen die om welke reden dan ook niet over eigen vervoer beschikken, worden hierdoor beperkt in hun vervoersmogelijkheden.

Sociale uitsluiting kan ervaren worden op verschillende niveaus in de samenleving. Elk niveau kent zijn eigen oorzaken en bijbehorende gevolgen. Sociale uitsluiting kan plaatsvinden op een

macroniveau, waarbij iemand als onderdeel van een bevolkingsgroep door laagconjunctuur en racisme zich uitgesloten voelt. Uitsluiting kan plaatsvinden op mesoniveau, waarbij uitsluiting van subgroepen in de samenleving plaatsvindt, zoals het uitsluiten van bepaalde etniciteiten bij verenigingen. Daarnaast is er ook sociale uitsluiting die getypeerd kan worden op lokaal niveau, waarbij individuen worden uitgesloten van lokale (informatie) participatie.

Individuen die om economische redenen, gezondheidsredenen of vanwege andere omstandigheden niet kunnen beschikken over eigen vervoer, verliezen door afnemende aanbod aan collectieve voorzieningen hun verplaatsingsmogelijkheden. Hine et al. (2001) en Imrie (2000) zien als oorzaak hiervan het falende beleid binnen hun eigen onderzoeksgebied: er wordt binnen het vervoersbeleid vooral aandacht gegeven aan het welzijn van de grootste groep burgers. Genomen maatregelen worden op deze grootste groep afgestemd. Door de focus vooral te leggen op de grootste groep, ontsnappen juist de personen die het meest afhankelijk zijn van collectieve vervoersvoorzieningen aan de aandacht. Het is een conclusie die ook met enige regelmaat bij overheidsbeleid getrokken zou kunnen worden.

In Nederland wordt aan de bestrijding van (sociale) uitsluiting vooral met de opkomst van de verzorgingsstaat sinds het einde van de Tweede Wereldoorlog aandacht besteed. Nadat in de voorgaande jaren de basisvoorzieningen (woning, voedsel, gezondheidszorg) weer op orde waren gebracht, ontstond er na de wederopbouw ruimte om het land ook in sociaal opzicht verder op te bouwen. Deze verdere uitbouw werd in de eerste decennia na de oorlog echter vooral vanuit een financieel perspectief bekeken: iedereen zou voldoende geldelijke voorzieningen moeten hebben om mee te kunnen profiteren van de welvaart. Pas halverwege de jaren negentig ontstond een verhoogde aandacht voor de beperking van sociale uitsluiting vanuit een breder maatschappelijk perspectief. Mede in het kader van het Europese beleid ter vermindering van uitsluiting en positieve maatregelen voor kwetsbare groepen is sindsdien het uitgangspunt van het welzijnsbeleid van de Rijksoverheid de bevordering van de sociale kwaliteit van het leven. Om meer inzicht te verkrijgen over de sociale staat van Nederland werd aan het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP) opdracht gegeven voor een onderzoek (Jehoel-Gijsbers, 2003). Hieruit kwam naar voren dat alleenstaande ouderen ten opzichte van personen uit andere leeftijdsgroepen een verhoogd risico op sociale uitsluiting hebben.

De belangrijkste risicofactoren van sociale uitsluiting zijn: leeftijd (hoog) en burgerlijke staat/familiesamenstelling (alleenstaand). Daarnaast leiden secundaire factoren tot dit verhoogde risico: ouderen hebben geen of verminderde ICT-vaardigheden en kennen vaker lichamelijke problemen. Ook de factoren "zelfredzaamheid" en "gezondheid" spelen mee. Een deel van de ouderen heeft een laag inkomen, omdat zij slechts de beschikking hebben over een AOW-uitkering zonder een aanvullend pensioen. Ouderen in een afgelegen gebied hebben daarnaast verminderde bereikbaarheid tot voorzieningen. De factor "fysieke en sociale leefomgeving" leidt derhalve tot een verhoogde kans op sociale uitsluiting (Jehoel-Gijsbers, 2003).

Het geografische aspect van sociale uitsluiting wordt nog eens bevestigd door Hodgson & Turner (2003) en Church et al. (2000). Fysieke isolatie door een gebrek aan voorzieningen en vervoer draagt bij aan sociale uitsluiting. Landelijke gebieden, waar voorzieningen verspreid zijn, vormen daarmee een groter risicofactor voor sociale uitsluiting dan stedelijke gebieden waar veel voorzieningen en gemeenschappelijke vervoersmogelijkheden te vinden zijn.

Zowel een gevolg als een van de oorzaken van sociale uitsluiting is vervoersarmoede. De term betreft de discrepantie die door personen wordt ervaren tussen de vervoersbehoefte en de mogelijkheid om hieraan invulling te geven. Het gaat hierbij om verplaatsingen die het grootste deel van de personen die in de nabijheid van de persoon die vervoersarmoede ervaart, wel kan afleggen (Lucas, 2010). Kenyon et al. (2003) zien vervoersarmoede als een ruimer begrip en omschrijven het als *"Het proces waarbij personen ervan worden weerhouden om deel te nemen aan het sociale, economische en politieke leven van de samenleving als gevolg van een verminderde mogelijkheid om de kansen, diensten en sociale netwerken te bereiken die hiervoor benodigd zijn. Dit is het gevolg van een gedeeltelijk of volledige onbereikbaarheid vanwege het ontbreken van vervoersmogelijkheden, in een samenleving die uitgaat van een grote mate van mobiliteit"* (vertaald uit Engels). Door wie het ook omschreven wordt, het gaat voor de personen die de vervoersarmoede ervaren, om voor hen belangrijke locaties. Het niet of slecht kunnen bereiken van deze locaties heeft een significante (negatieve) invloed op het dagelijks leven.

Vervoersarmoede wordt al decennia gezien als een van de oorzaken van sociale uitsluiting. In 1973 beschrijven Wachs en Kumagai belemmeringen in de mobiliteit als een grote factor bij de sociale en economische ongelijkheid van minderheidsgroepen in de Verenigde Staten. Enkele jaren later (1983) komen Banister en Hall binnen het Verenigd Koninkrijk tot eenzelfde conclusie. Volgens hen zijn de mogelijkheid tot verplaatsing en het beschikbare pallet aan vervoersmogelijkheden voor individuen van grote invloed op sociale status van individuen in de samenleving. Hoewel het leeuwendeel van het onderzoek ging over werkmogelijkheden (de beschikbaarheid en bereikbaarheid van arbeid), kan de conclusie ook grotendeels worden doorgetrokken naar de sociale status van ouderen. Grotendeels, omdat voor de beroepsgeschikte bevolking arbeid als een noodzakelijkheid gezien wordt, net als het bereiken van noodzakelijke voorzieningen voor ouderen. Ook in verschillende andere Britse onderzoeken komt dit naar voren. In de Britse versie van de jaarlijkse Mobiliteitsbalans (de National Travel Survey) blijkt jaarlijks een negatief verband te bestaan tussen de hoogte van het inkomen en de verplaatsingen die door personen worden uitgevoerd.

Lucas (2010) verbindt vervoersarmoede verder met sociale uitsluiting. Zij ziet het als één van de factoren die bijdraagt aan sociale uitsluiting, naast risicofactoren als leeftijd, geslacht, fysieke gesteldheid. Het is een gebrek aan verplaatsingsmogelijkheden binnen de lokale gemeenschap, waardoor de persoon in kwestie niet of onvoldoende aan deze gemeenschap kan deelnemen. Lucas ziet een rol weggelegd voor de overheden die het openbaar vervoer regelen bij vervoersarmoede. In gebieden waar personen vervoersarmoede ervaren, kan dit een gevolg zijn van de processen, waarden en handelingen die de vervoersautoriteiten hanteren bij het opzetten van een vervoerssysteem. Kennelijk voldoet, aldus Lucas, het systeem in dat geval niet aan de wensen van de potentiële gebruikers.

Meert (2003) en Farrington et al. (2005) onderschrijven al eerder de door Lucas (2010) omschreven visie dat vervoersarmoede ervaren wordt, indien het individu door de beperkte verplaatsingsmogelijkheden niet op een normale wijze kan deelnemen aan de maatschappij. Uit deze stellingname kan de conclusie getrokken worden dat vervoersarmoede een van de wezenskenmerken van sociale uitsluiting is of kan zijn. Het bestaat naast verscheidende andere oorzaken die op zichzelf staand al sociale uitsluiting kunnen opleveren, zoals culturele afkomst, (onvoldoende) financiële middelen, gezondheid of levensstijl. Vervoersarmoede heeft sociale uitsluiting tot gevolg. Een verband in de andere richting is er niet standaard. Ook iemand met alle mogelijkheden tot verplaatsing kan zich sociaal uitgesloten voelen of door anderen als zodanig getypeerd worden. Auteurs als Cass et al. (2005) poneren zelfs de stelling dat juist een hoge mobiliteit tot sociale uitsluiting kan leiden. Iemand die constant weg is van zijn thuislocatie, kan zichzelf uitgesloten voelen van het sociale netwerk van thuis.



## WELKE FACTOREN KUNNEN LEIDEN TOT VERVOERSARMOEDE?

Personen die vervoersarmoede ervaren, kunnen niet de verplaatsingen verrichten die zij wel wensen af te leggen. Vervoersarmoede kan zowel de oorzaak als het gevolg van sociale uitsluiting zijn. Daarnaast zijn oorzaken van het ontstaan van vervoersarmoede zowel het gevolg van persoonlijke als geografische kenmerken, zoals hierboven al is toegelicht.

## VERVOERSARMOEDE ALS OORZAAK VAN SOCIALE UITSLUITING

Vervoersarmoede kan getypeerd worden als oorzaak van sociale uitsluiting, indien het individu door een gebrek aan verplaatsingsmogelijkheden niet of onvoldoende kan "deelnemen" aan de samenleving". In de huidige auto-samenleving bestaat er een sterk verband tussen het autobezit van individuen en het aantal verplaatsingen. Personen die (niet kunnen) beschikken over een auto en voor hun vervoer bijvoorbeeld grotendeels afhankelijk zijn van het openbaar vervoer, maken minder verplaatsingen (Lucas, 2010). Doordat verplaatsingen zonder auto niet of niet goed uitgevoerd kunnen worden ontstaat er een drempel tot het maken van deze verplaatsingen. Vooral in een gebied waar dit vervoersmiddel zeer belangrijk is voor het afleggen van verplaatsingen en waar geen of een onvoldoende alternatief beschikbaar is, ontstaat deze drempel. Kenyon et al. (2003) en Velaga et al. (2012) zien de grootste kans op vervoersarmoede in het landelijk gebied. Dit is het gevolg van ruimtelijk beleid rondom allocaties van voorzieningen en mobiliteitsbeleid, waarbij autobezit in het landelijk gebied wordt aangemoedigd. Afstanden naar werk en andere voorzieningen liggen in deze gebieden op een relatief grote afstand van elkaar, vooral in vergelijking met gebieden met een hoge urbanisatiegraad.

Door de stimulering van het autobezit (Velaga et al., 2012; Kenyon et al., 2003) en de voordelen (lage reistijd, vrijheid, veiligheid) die de auto heeft voor de gebruiker, is het gebruik van het openbaar vervoer in het landelijk gebied de afgelopen decennia sterk afgenomen, dat als een negatief verband met het stijgende autobezit en -gebruik moet worden gezien (SCP, 2006; Velaga et al., 2012). Dit heeft weer gevolgen voor de subsidiëring van het openbaar vervoer, waardoor het voorzieningenniveau van het openbaar vervoer ook afneemt.

In gebieden met een hoge urbanisatiegraad is het aantal personen dat geen gebruik maakt van de auto bij verplaatsingen van een dusdanige omvang, dat in deze gebieden er voldoende vraag blijft naar regulier openbaar vervoer. Daarbij zorgt het openbaar vervoer in steden voor een ontlasting van de verkeersdruk en kan om verscheidende redenen aantrekkelijker zijn om in elk geval niet met de auto te reizen. Op het platteland is dit anders. In absolute aantallen is het aantal huishoudens zonder een auto laag. Door de lage bevolkingsdichtheden leidt dit ook tot een laag gebruik van het openbaar vervoer. Het zijn voornamelijk scholieren die de bus nog gebruiken voor hun dagelijkse rit naar school, en terug. Door beperkt beschikbare subsidies worden vervoersbedrijven en overheden gedwongen tot het maken van keuzes, waarbij meestal wordt gekozen voor het meeste OV in de steden. Dit uit het oogpunt van efficiency (Velaga et al., 2012; Verkeerskunde, 2015). Openbaar vervoersverbindingen worden tot een minimum gereduceerd en rijden alleen tijdens vervoerspieken. Dit heeft tot gevolg dat het openbaar vervoer de rest van de dag grotendeels verdwijnt. Voor groepen die niet alleen tijdens de spitsuren, maar ook op andere momenten van de dag van het openbaar vervoer gebruikmaken, heeft dit consequenties voor de invulling van hun vervoersbehoeften.

Bovenstaande tendens die niet alleen in Nederland is waar te nemen, maar ook speelt in rurale gebieden in andere landen. In een studie uit 1998 die in Schotland werd uitgevoerd, bleek dat in het

rurale deel van dit land 90 procent van de huishoudens beschikking had tot een auto. Slechts twee procent van alle verplaatsingen werd met de bus afgelegd. (Velage et al., 2012). Vergelijkbare getallen zijn echter ook voor Nederland te vinden (Jehoel-Gijsbers, 2003). Streekbuslijnen door landelijke gebieden gaan minder rijden of krijgen een route waarbij minder plekken worden aangedaan. Dit heeft gevolgen voor de groepen die hierdoor geen beschikking meer hebben over enigerlei vorm van openbaar vervoer.

#### VERVOERSARMOEDE ALS GEVOLG VAN SOCIALE UITSLUITING

Wanneer er naast het openbaar vervoer ook geen andere vervoersvormen ter beschikking staan voor de personen zonder eigen auto, zoals een betaalbare voorziening op maat als een Regiotaxi, kan vervoersarmoede ontstaan bij individuen.

Uit de voorgaande delen blijkt dat sociale uitsluiting en vervoersarmoede sterk met elkaar verbonden zijn. Het ervaren van sociale uitsluiting en vervoersarmoede is afhankelijk van zowel geografische als persoonlijke kenmerken. Beiden verschijnselen zijn met elkaar verweven. Personen kunnen zonder problemen in een afgelegen gebied wonen, mits zij over eigen vervoer beschikken kunnen.

#### DE GEVOLGEN VAN SOCIALE UITSLUITING EN VERVOERSARMOEDE

In de voorgaande onderdelen van de literatuurverkenning zijn uitgebreid de factoren beschreven, die leiden tot het ontstaan van sociale uitsluiting en vervoersarmoede. Het directe gevolg hiervan is dat individuen niet meer kunnen deelnemen aan de door hen als noodzakelijk en gewenst ervaren maatschappelijke en sociale activiteiten. Het is echter interessant om de gevolgen van sociale uitsluiting in een breder verband te plaatsen. Het betreft dan de vraag welke andere, indirecte verschijnselen kunnen optreden als individuen vervoersarmoede ervaren, voor zowel de persoon in kwestie als de samenleving?

Door een gebrek aan verplaatsingsmogelijkheden kunnen personen problemen ondervinden om hun bestaande sociale kring van contacten (familie, vrienden, kennissen) op peil te houden of uit te breiden. Aangezien sommigen, waaronder Cass et al (2005), maar ook MacDonald&Leary (2005) het hebben van een sociaal netwerk zien als een belangrijke voorwaarde voor een "normaal" bestaan, leiden personen met een gebrek hieraan in kwalitatief opzicht een gebrekkig leven.

#### OPLOSSINGSRICHTINGEN TENEINDE VERVOERSARMOEDE TEGEN TE GAAN

Naast de beschrijving van het probleem van vervoersarmoede, de geschiedenis en de gevolgen die het probleem veroorzaken voor zowel het betrokken individu als de samenleving, worden door de verschillende bronnen ook oplossingen aangedragen die vervoersarmoede kunnen doen verdwijnen of althans inperken. Hieronder volgt een samenvatting van de verschillende oplossingen, die zowel gevonden worden in de vraagzijde (de persoon die vervoersarmoede ervaart), de aanbodzijde (veelal de aanbieder van verschillende vormen van (openbaar) vervoer) als in de tussenvarianten hiervan.

Nagendra et al. (2012) gaan mede in op de ontwikkeling van ICT in de vervoerssector. Terecht geven zij aan dat in het reguliere openbaar vervoer in het (inter-)stedelijk vervoer het afgelopen decennium grote stappen vooruit gezet zijn. Hoewel zij zich richten op de situatie in het Verenigd Koninkrijk, is dezelfde tendens ook in Nederland waarneembaar. Het reguliere openbaar vervoer is gemakkelijk te volgen en te plannen via websites en mobiele toepassingen. Na de aanvankelijke kinderziekten die de betrouwbaarheid en stabiliteit van dergelijke systemen ondermijnden, bestaat er momenteel een

overvloed aan goede oplossingen om de informatie over het aanbod aan regulier openbaar vervoer aan de reiziger beschikbaar te stellen.

Wanneer de aandacht echter van het reguliere openbaar vervoer wordt verlegd naar het vervoer op het platteland en het vraagafhankelijk vervoer (kortgezegd dus de onderkant van het vervoer), verandert het aanbod. Nagendra et al. (2002) zijn van mening dat de handige ICT-oplossingen zich vooral richten op de mainstream-toepassingen, en dat weinig gebruikte mogelijkheden vaak lang op een ICT-oplossing laten wachten. Ten eerste ontbreekt nog vaak de benodigde basis voor ICT-toepassingen: snel en betrouwbaar internet, zowel in huis als op straat. Hoewel in Nederland elk huishouden inmiddels de beschikbaarheid kan hebben over internet, is dit niet altijd van hoge snelheid. Mobiel internet is echter nog steeds niet overal beschikbaar. Een belangrijke voorwaarde voor het ontstaan van goede maatwerkoplossingen is de beschikbaarheid van kwalitatief hoogwaardig internet.

Er wordt door zowel Nagendra et al. (2002) als Wilson et al. (2008) een verband gezien tussen de beschikbaarheid van moderne ICT-toepassingen enerzijds en een verandering van levensstijlen en een verhoging van de efficiëntie van mensen en bedrijven anderzijds. Een relevant voorbeeld in dit verband is dat bij een goede beschikbaarheid van vraagafhankelijk vervoer er geen dure normale bus ingezet hoeft te worden, omdat de vervoersvraag vantevoren bekend is.

Dat technologische oplossingen voor (vraagafhankelijk) vervoer nog onvoldoende zijn gecreëerd, hangt niet alleen af van beperkt internet. Het hangt ook af van de typische rurale kenmerken die het platteland kent. De gebieden hebben een relatief grote oppervlakte, weinig snelle doorgaande verbindingen (een slechte fysieke infrastructuur naast een slechte ICT-infrastructuur) en een lage dichtheid van beschikbare voertuigen. In het geval van plotseling optredende problemen, zoals een grote vervoersvraag, file of technische problemen, is het lastig om snel tot een oplossing te komen.

Een tweede probleem dat leidt tot inefficiëntie, aangehaald door Nagendra et al. (2002), is de overlap die bestaat tussen de verschillende soorten (vraagafhankelijke) vervoerssystemen. Zij worden vaak gefinancierd vanuit verschillende subsidieregelingen en worden aangestuurd vanuit verschillende (overheids)organisaties of afdelingen binnen deze organisaties. Hoewel binnen de organisatie wordt gestreefd naar efficiëntie, wordt deze altijd binnen het eigen systeem van de organisatie gezocht. Samenwerking tussen verschillende systemen leidt vaak tot een doelmatigere inzet van vervoersaanbod, maar zorgt dikwijls voor uitdagingen vanwege de eerder aangehaalde problemen, samen met bestaande contracten. De ideeën van Nagendra et al. (2002) worden ondersteund door andere, Nederlandse bronnen. Forseti (2014) en Cissonius Groep (2013), zien behoorlijke besparingsmaatregelen om tegen een gelijkblijvende kwaliteit voor de eindgebruiker een efficiënter systeem aan te bieden, van ongeveer 10 procent. Onderlinge samenwerking tussen de verschillende bestaande vervoerssystemen wordt dus als een ander toverwoord gezien om tot efficiënte en toch kwalitatief goede systemen te komen.

Vanuit het bedrijfsleven vindt thans in een hoog tempo een technologische ontwikkeling plaats op mobiliteitsgebied. Uiteraard vinden deze ontwikkelingen continu plaats, maar in dit geval wordt specifiek gedoeld op de ontwikkeling van zelfrijdende voertuigen. Bedrijven als Tesla en Google reeds hebben de eerste voertuigen op straat gebracht. Het is de verwachting dat hun voertuigen binnen enkele jaren op de markt komen. Het is duidelijk dat deze ontwikkeling voor het personenvervoer diverse bedreigingen en kansen biedt.

## 3.2 VERPLAATINGSGEDRAG

---

Dagelijks verplaatsen personen zich. Het is een activiteit die vaak als middel wordt gebruikt om een doel te bereiken. Een verplaatsing kan op een (zeer) korte afstand geschieden, bijvoorbeeld binnenshuis, maar zij kan ook over een grotere afstand plaatsvinden. De verplaatsing kan dan worden getypeerd als reis. Voorbeelden van reizen zijn dagelijkse verplaatsingen tussen huis en werk en via de winkels weer naar huis. Waarom verplaatsen we ons eigenlijk? In deze paragraaf wordt in algemene zin naar verplaatsingsgedrag gekeken. In paragraaf 3.3 wordt verder gespecificeerd op het verplaatsingsgedrag van ouderen.

Diverse artikelen en andere wetenschappelijke publicaties gaan in theorieën in relatie tot vervoers- en verplaatsingsgedrag. Evident is dat de verschillende behoeftes van mensen niet op een en dezelfde locatie ingevuld of ontplooid kunnen worden, met als gevolg dat mensen zich daarnaartoe dienen te verplaatsen (Rooij, 2002; Van Wee & Dijst, 2002; Van de Kaa, 2012; Von Neumann & Morgenstern, 1944). Verplaatsingen hebben verschillende kenmerken. Deze kenmerken zijn onder meer verplaatsingsafstanden, -routes, -tijden, de vervoerswijze en het reizen op individuele of groepsbasis. Het geheel van al deze verplaatsingen vormt de mobiliteit, welke in Nederland nog steeds elk jaar groeit (CBS a, 2012).

De verplaatsingen kunnen volgens van Wee en Dijst worden benaderd vanuit de verplaatsingsbehoefte, het verplaatsingsgedrag en de verplaatsingsmogelijkheden.

De reden van verplaatsingen is meestal een individueel motief reden en is onder te verdelen in twee hoofdredenen; Verplaatsingen geschieden uit noodzaak of uit wens. Noodzakelijke verplaatsingen zijn bijvoorbeeld een reis naar het werk of naar een medische instelling. Een niet-noodzakelijke verplaatsing vindt plaats ter vermaak of om een recreatielocatie te bereiken. Beide typen verplaatsingen ontstaan vanuit een behoefte om een activiteit uit te voeren op een locatie waar iemand zich naartoe dient te begeven (Van Wee & Dijst, 2002).

Deelname aan activiteiten en de verplaatsingen hier naartoe en vandaan vinden plaats op individuele basis en zijn afhankelijk van de behoeften en de (on)mogelijkheid van individuen (Van Wee & Dijst, 2002). Behoeften ontstaan uit de wensen van personen. Mogelijkheden worden bepaald door de vermogens van personen; er moet beschikking zijn over zaken als kennis, voldoende tijd en geld (Van Wee & Dijst, 2002). Deze verplaatsingsbehoeften worden onder meer gevormd door de verschillende individuele (sociaal-)demografische en economische status van het individu (Van Wee & Dijst, 2002). Hierover wordt verder uitgeweid in de tweede paragraaf over vervoerswijzekeuzes.

### SYNTHESE

Vervoersarmoede en sociale uitsluiting hangen nauw met elkaar samen. Daar waar een individu niet die verplaatsingen af kan leggen die hij of zij wenst af te leggen voor noodzakelijk of sociaal-recreatief verkeer, kan hij/zij niet volwaardig meedraaien in de samenleving. Mensen voelen zich sociaal uitgesloten. Het zijn vaak personen die om persoonlijke en geografische kenmerken vatbaar zijn voor vervoersarmoede. Zwakke ouderen in het landelijk gebied vallen hier onder.

### 3.3 OUDEREN

---

#### VERGRIJZING

Het thema vergrijzing geniet al enkele decennia de aandacht vanuit diverse onderzoeksgebieden en ook in onderhavig onderzoek kent het relevantie. Daar het onderwerp zowel direct als indirect gevolgen heeft voor de mobiliteit van zowel de samenleving als de individuele oudere, is een korte bespreking van het verschijnsel vergrijzing noodzakelijk.

Vergrijzing is een verschijnsel dat zich al enkele decennia voltrekt binnen West-Europa en dus ook in Nederland (CBS I, 2014; NIDI, 2015; Beets & Fokkema, 2005; RIVM, 2013). Onder invloed van een steeds verbeterende gezondheidszorg leven ouderen langer door en daalt het sterftcijfer. Het heeft tot gevolg dat het absolute en relatieve aandeel van personen van 65 jaar en ouder (dikwijls (Philips, 2006) de leeftijdsgrens die in onderzoeken iemand als oudere typeert) in de samenleving toeneemt (CBS H, 2014; KiM, 2008; The World Bank, 2015).

De toename van het aandeel ouderen heeft verschillende consequenties voor de samenleving. Ouderdom komt met gebreken. 65-plussers doen over het algemeen een groter beroep op de verschillende medische en sociale voorzieningen. Dit leidt tot stijgende kosten in de gezondheidszorg en dit doet een druk ontstaan op de beroepsbevolking: minder mensen moeten meer pensioenkosten betalen (KiM, 2008) en dragen ook voor een gedeelte bij aan de andere kosten die ouderen maken.

De samenhang met vervoersarmoede, uitsluiting en mobiliteit kan gevonden worden in zowel de vervoerspatronen en –keuze van het vervoer door de oudere, alsook het aandeel dat de oudere heeft in de vergrijzde samenleving. Het verplaatsingsgedrag is anders ten opzichte van andere leeftijdsklassen; daarnaast maken zij vaker gebruik van collectieve vervoersvoorzieningen.

#### DE BEPERKINGEN VAN OUDEREN

Niet alleen het aantal ouderen van 65 jaar en ouder neemt toe, er zijn ook steeds meer personen van 80 jaar en ouder. Absoluut gezien wordt een verdrievoudiging verwacht (CBS I, 2014). Ondanks dat de "nieuwe" ouderen over het algemeen een minder intensief en gezonder arbeidsleven hebben gehad, neemt het aantal gezondheidswalen sterk toe naarmate personen ouderen worden. Waar ouderen van 65 jaar in 20 procent van de gevallen kampen met middelmatige tot zware beperkingen, neemt deze toe tot 40 procent bij personen van 75 jaar en 80 procent wanneer zij 85 jaar zijn (Van Duin & Stoeldraijer, 2014; Kullberg, 2005; KiM, 2008).

Het oudere deel van de bevolking is kwetsbaarder, zeker in het verkeer. Dit is het gevolg van twee beperkingen die bij deze groep optreden. Ten eerste neemt het aantal functiestoornissen van ouderen toe. De zintuigelijke waarneming van ouderen neemt af; zij zien minder en het gehoor neemt af. Hierdoor, en ook als zelfstandig resultaat, neemt het reactievermogen af.

Tegelijkertijd gaat ook de fysieke gesteldheid van een oudere achteruit. Het motorisch vermogen neemt af, wat vertraging of onjuistheid bij het uitvoeren van bewegingen veroorzaakt. De afname van de fysieke gesteldheid zorgt er tevens voor dat een oudere kwetsbaarder is, bijvoorbeeld bij een verkeersongeval (Davidse, 2007), maar ook bij vele andere (wel) alledaagse zaken (Jayne, 2005).

De oudere van nu, is een andere oudere dan die van twintig jaar geleden. Binnen elke generatie vinden er ontwikkelingen plaats. Binnen de huidige samenleving past individualisering en gelijkwaardigheid tussen man en vrouw. Er is een grotere vrijheid en aanbod in keuzes, mogelijkheden en kansen. Vrouwen participeren tegenwoordig in een veel grotere mate in de arbeidsmarkt dan een aantal decennia geleden. Daarnaast kent de arbeidsmarkt een tendens van flexibilisering, waarbij vaker gewisseld wordt van baan. Als gevolg hiervan is de mobiliteit van voornamelijk vrouwen sterk toegenomen, en daarmee het rijbewijsbezit van vrouwen.

Door de individualisering en het rijbewijsbezit is de mobiliteit tijdens het arbeidsbestaan groter dan bij de voorgaande generaties. Ook bij pensionering blijft het rijbewijs- en autobezit en de daarmee gepaarde mobiliteit hoog. Vrouwen hebben over het algemeen een groter aantal activiteiten waar zij aan deelnemen buitenshuis, waarbij de auto een comfortabel middel is om deze activiteit te bereiken.

Hoewel de oudere dus zo lang mogelijk de verplaatsingen aflegt met de eigen auto, komt er een moment waarop rijgeschiktheid afneemt. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft hier onderzoeken naar uitgevoerd, zowel eigen studies als literatuurverkenningen. Door de verminderde cognitieve en fysieke capaciteiten neemt het aantal ongevallen per afgelegde afstand toe. Waar iemand uit de leeftijdscategorie van 25 tot 65 jaar gemiddeld elke 20 miljoen kilometer bij een ernstig ongeval betrokken is, is dit bij 70-jarigen al elke 10 miljoen kilometer. Personen van 75 hebben dit elke 5 miljoen kilometer. De personen van 85 die nog zelfstandig autorijden zijn elke 2 miljoen kilometer bij een ongeval betrokken (Vlakveld & Davidse, 2011). Hieruit komt naar voren dat ouderen in het verkeer kwetsbaarder zijn dan personen uit andere leeftijdscategoriën. Vlakveld & Davidse plaatsen hierbij wel de kanttekening dat de verminderde rijgeschiktheid niet als enige hieraan debet is. Zoals al eerder (Davidse, 2007) is vermeld, is de oudere kwetsbaarder bij een ongeval, waardoor deze eerder als 'ernstig' is te typeren. Tevens neemt bij oudere mensen het aantal verplaatsingen af, waardoor zij minder in de auto stappen. Het automatisme van autorijden is er bij deze personen minder, wat zorgt voor mindere rijvaardigheid.

Door de kwaliteit die de auto toevoegt aan het leven van de oudere, rijdt deze groep automobilisten vaak zo lang mogelijk door. Er zijn drie redenen waarom ouderen niet meer in de auto stappen. Ten eerste kan de oudere zelf besluiten niet meer auto te rijden. De voordelen die autorijden heeft, wegen in dat geval niet meer op tegen de drempels die worden ervaren bij het autorijden. Ten tweede is er de omgeving van de oudere, die kan aangeven dat het wellicht niet meer verstandig is om te autorijden. Ten derde dienen personen vanaf 70 jaar op regelmatige basis gekeurd te worden om het rijbewijs te behouden. Deze keuring is in de jaren 80 ingevoerd om te voorkomen dat ouderen met een hoog ongevalsrisico hun rijbewijs konden blijven verlengen (Vlakveld & Davidse, 2011).

## DE MOBILITEITSBEHOEFTE VAN OUDEREN

Uit verschillende onderzoeken blijkt dat personen minder gaan verplaatsingen uitvoeren naarmate zij in de leeftijdscategorie van 65 jaar en ouder terechtkomen (Davidse, 2007; KiM, 2009). Hoe meer de leeftijd vordert, des te sterker neemt het aantal verplaatsingen af. Niettemin is ook bij ouderen een tendens waarneembaar dat het absolute aantal verplaatsingen dat zij afleggen, toeneemt ten

opzichte van personen van dezelfde leeftijdscategoriën ten opzichte van enkele jaren geleden (KiM, 2008).

De afname van het aantal verplaatsingen van ouderen heeft meerdere oorzaken. Ten eerste stapt het grootste deel van de ouderen uit het actieve arbeidsproces. Doordat zij dienaangaande geen dagelijkse verplichtingen meer hebben, hoeft de dagelijkse forensenpendel niet meer worden gedaan. Tegelijkertijd ontstaat er meer tijd voor recreatieve activiteiten, waarvoor ook verplaatsingen worden verricht. Een tweede factor die van invloed op de mobiliteit van ouderen is het rijbewijsbezit. Zolang personen nog in staat zijn om zelf een auto te besturen, wordt dit vervoersmiddel het meeste gebruikt voor verplaatsingen. In Nederland wordt ongeveer driekwart van alle verplaatsingen (uitgedrukt in kilometers) met de auto afgelegd (KiM, 2008; KiM, 2009).

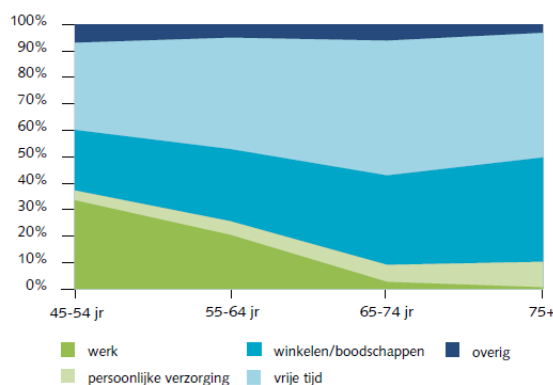
Absoluut gezien neemt het aantal verplaatsingen en de afstand waarover deze verplaatsingen plaatsvinden, af. Gemiddeld maakt een persoon van 65 jaar 2,5 verplaatsingen per dag. Bij personen van 75 jaar is dit aantal dagelijkse verplaatsingen afgenomen tot gemiddeld 2,0 per dag. Bij personen van 80 jaar en ouder neemt dit verder af tot gemiddeld 1,7 verplaatsingen per persoon per dag (KiM, 2009). Met de afname van het absolute aantal verplaatsingen, vindt er ook een daling plaats van de tijd die de personen hieraan besteden, samen met de afstand die wordt afgelegd. Waar personen van 65 jaar nog dagelijks een uur aan het reizen zijn, is dit bij de gemiddelde 75-jarige afgenomen tot 45 minuten. Een 85-jarige reist nog 25 minuten per dag, wat naarmate de leeftijd vordert verder afneemt tot 15 minuten. In dezelfde periode deelt de afgelegde afstand met 75 procent tot 5 a 10 kilometer per dag (KiM, 2009).

De literatuur geeft verschillende oorzaken voor deze afname van het aantal verplaatsingen. Ten eerste wordt dit door veroorzaakt dooreen afname in activiteiten buitenshuis. Ook spelen gezondheidsfactoren een rol. Door ziekten en handicaps daalt de behoefte of mogelijkheid tot het doen van sociaalrecreatieve uitstapjes. Weersomstandigheden vormen, conform de nutstheorie, een grote drempel om de deur uit te gaan. Ouderen raken om verschillende redenen, zoals afnemend gezichtsvermogen en reactievermogen, hun rijbewijs kwijt of voelen zich niet meer vertrouwd met/in de auto.

#### VERPLAATSMOTIEVEN OUDEREN

De reden van het maken van verplaatsingen ligt bij ouderen anders dan bij andere volwassenen. Doordat ouderen niet, of in zeer beperkte mate deelnemen aan het arbeidsproces, kent de verdeling van de motieven van verplaatsingen van ouderen een geheel andere samenstelling. Er worden meer recreatieve verplaatsingen gedaan. Op een hogere leeftijd neemt het aantal verplaatsingen dat uitgevoerd wordt voor persoonlijke verzorging toe. Dit lijkt verband te houden met de verminderde gezondheid van ouderen en de aanverwante bezoeken aan medische instellingen.

Naarmate de leeftijd van de ouderen stijgt, worden deze recreatieve verplaatsingen steeds vaker dichterbij huis gedaan. Rond de 70 procent van de verplaatsingen vindt dan plaats binnen vijf kilometer van huis (KiM, 2008).



FIGUUR 3: VERPLAATSING NAAR MOTIEF EN LEEFTIJD IN PROCENTEN IN 2007 (KIM, 2009).

### VERVOERSWIJZEN OUDEREN

Voor de oudere is de auto een belangrijk goed. Hij biedt hem de mogelijkheid zich snel, comfortabel, veilig en relatief voordelig te verplaatsen. Dit geldt vanzelfsprekend ook voor andere leeftijdsgroepen. Een belangrijk verschil is echter dat de auto voor de oudere nog een aantal zwaarwegende voordelen met zich meebrengt die zich in mindere mate voordoen bij andere leeftijdsgroepen. De auto is een veilige omgeving die de kwetsbare oudere beschermt tegen kwaadwillenden in de samenleving. De auto beschermt tegen slecht weer en de besturing vergt fysiek een beperkte inspanning (Van der Mast et al., 2010). Dit staat in contrast tot de fiets en het openbaar vervoer. De fiets vereist een redelijke conditie, maar maakt de oudere kwetsbaar, vooral bij ongevallen. Het openbaar vervoer kan, zeker voor de incidentele reis, een complexe en intensieve onderneming worden, door de vereiste voorbereiding, drukte, ontoegankelijkheid en het eventuele overstappen. Als de oudere er nog toe in staat is, worden de meeste verplaatsingen met de auto gedaan.

Het rijbewijs- en autobezit van de groep personen van 65 jaar en ouder in Nederland is in 20 jaar behoorlijk toegenomen. Het rijbewijsbezit van deze groep verdubbelde in de periode 1987-2007 van 32,9% tot 61,8%. Het autobezit nam navenant toe van 26,0% tot 45,7%. Een groot deel van deze toename wordt verklaard door een toename van het aantal vrouwen van 65 jaar en ouder in het bezit van een rijbewijs en auto. Deze groep verdrievoudigde in deze periode (CBS a, 2010; KiM, 2008).

Hoewel het aantal ouderen met een auto de laatste decennia dus duidelijk is toegenomen, is er nog wel een onderscheid te vinden tussen ouderen van 65 jaar tot 74 jaar en ouder dan 75 jaar. In 2007 bezat 36% van de personen van 75 jaar en ouder een auto (CBS a, 2010). De verklaring hiervoor kan gevonden worden in een generatieverschil met jongeren. Personen van 75 jaar en ouder zijn nog net opgegroeid in de periode voor de massamotorisering van de jaren zestig, waardoor het hebben van een rijbewijs en een auto voor hen minder een gemeengoed is (KiM, 2008). Personen met een lagere leeftijd zien autorijden als een gewoonte of zelfs als een recht. Gezien vanuit de ouderen is de personenauto een aantrekkelijk vervoersmiddel (Metz, 2010).

Naast een absolute afname van het aantal verplaatsingen, vindt er ook een verandering plaats in de wijze waarop deze verplaatsingen worden uitgevoerd. Het fietsgebruik neemt, naarmate de leeftijd stijgt, snel af en wordt vervangen door lopen, al dan niet uitgevoerd met een hulpmiddel als de rollator. Ook het autogebruik, waarbij door de persoon zelf de auto wordt bestuurd, neemt af. Er



wordt vaker als met iemand meegereden. Het gebruik van het reguliere openbaar vervoer blijft vrijwel gelijk. Wel neemt het gebruik van de Regiotaxi toe. Is het landelijk gemiddelde afgerond 0 procent, personen van 80 jaar en ouder maken 2 procent van hun verplaatsingen met de Regiotaxi (KiM, 2009).

#### SYNTHESE

Door een andere dagindeling en persoonlijke kenmerken is het mobiliteitsgedrag van ouderen sterk afwijkend ten opzichte van andere volwassenen in de samenleving. Er vindt vaker sociaal-recreatief verkeer plaats. Met het stijgen van de leeftijd, daalt het aantal uitstapjes. De behoefte hiertoe daalt; ook de lichamelijke gesteldheid neemt af. De afhankelijkheid van anderen om zich te verplaatsen neemt toe.

### 3.4 DE ROL VAN DE OVERHEID

---

Wat is de taak van de overheid op het gebied van het mobiliteitsbeleid? Hierover bestaan verschillende opvattingen. Hoe de overheid handelt, is constant aan verandering onderhevig. De overheid ageert in het publieke domein samen met de markt en de "*civil society*". Waar de overheid in de 19e eeuw vooral de rol opvatting had als nachtwakersstaat te dienen, is deze (zeer vereenvoudigd gezegd) in de 20e eeuw veranderd in een rol opvatting waarbij een zeer grote verantwoordelijkheid in het publieke domein werd gelegd bij de overheid. Op het moment dat de verhouding tussen de drie partijen weer te veel richting de overheid werd geschoven, ontstond inefficiency. Het gevolg was een sterke verschuiving richting de markt. Liberalisering was het toverwoord van de afgelopen drie decennia.

Inmiddels rijzen ook verschillende signalen dat de marktwerking in de semi-publieke sector weer te ver doorgeschoten. Waar nu ook weer een beroep op de "*civil society*" wordt gedaan (zie de ontwikkelingen rondom de mantelzorg of het vrijwilligersvervoer), ziet ook de overheid weer een grotere rol voor zich weggelegd. Het is niet meer het mantra "wat moeten we doen als overheid?", maar "Wat kunnen we doen?". Een essentieel verschil. (Knottnerus et al., 2012).

Hoe het mobiliteitsbeleid in Nederland wordt ingevuld, verschuift ook van tijd tot tijd. Met de sterke opgang van de economie en de welvaart in de jaren zestig van de 20e eeuw steeg het autobezit zeer sterk. In 1964 waren er circa 1 miljoen auto's in Nederland, momenteel heeft de Nederlandse bevolking ca. 10 miljoen motorvoertuigen (NPO, 2012; CBS K, 2014). Met de groei van het aantal auto's steeg ook het aantal inwoners, dat geen genoegen meer nam met een klein kamertje driehoog achter. Het compacte stad beleid was van latere datum en diverse dorpen werden door de overheid aangeduid als groeikern, zoals deze slaapsteden sinds de Derde Nota Ruimtelijk Ordening (Nederlandse overheid, 1974) werden genoemd. Doordat werk en recreatieve voorzieningen nog steeds voor een groot deel in de oude steden te vinden waren, zorgde de scheiding hiervan met wonen voor een enorme groei van het autoverkeer.

De groei van het autoverkeer werd van Rijksweg ondersteund door de massale aanleg van verkeersinfrastructuur: zowel in de binnensteden, tussen steden (autosnelwegen) als het gehele onderliggende wegennet.

In de jaren negentig komt hierin een gedeeltelijke ommekeer, aldus Martens (2014). Er ontstaat meer aandacht voor het milieu en geprobeerd wordt om het autoverkeer terug te dringen. Toch faalt

deze transitie; het autobezit, de lengte van het wegennetwerk en het aantal voertuigkilometers blijven toenemen (CBS K, 2014). De oorzaak hiervan is mede te vinden in het voor velen weinig aantrekkelijke perspectief van het 'automobilistje pesten', zonder een goed alternatief. Tevens werd er te veel de nadruk gelegd op de kennelijke binaire keuze: of een goede economie, of milieu.

Het gevolg hiervan was dat een andere belangrijke rol voor het mobiliteitsbeleid van de Rijksoverheid in het geheel niet op het eerste plan kwam te staan: de maatschappelijke (verdelende) rechtvaardigheid van verkeer en vervoer.

Martens (2014) betoogt over de grote rol die het mobiliteitsbeleid speelt bij de kwaliteit die de samenleving heeft te bieden, vooral voor de personen die aan "de onderkant" van de samenleving verkeren. Het past bij de linkse benadering van de politiek, waarbij de sociale rol van de overheid een belangrijk speerpunt is. Desalniettemin zien ook rechtse, liberale partijen de belangrijke taak voor de publieke zaak, wanneer het neerkomt op de bescherming van de zwakkeren (NRC, 2010). Het staat zelfs in het regeerakkoord van het liberale kabinet Rutte-II (SCP, 2015). Hoewel Martens (2014) dus terecht aangeeft dat een groot deel van het politieke spectrum deze visie deelt, ziet hij het nog onvoldoende terug in het mobiliteitsbeleid. Een grotere mobiliteit van mensen leidt tot een betere bereikbaarheid, hetgeen weer leidt tot een vergroting van de deelname aan activiteiten (en een afname van sociale uitsluiting). Tegen dit positieve verband staat tegelijkertijd weer dat een daling van de bereikbaarheid het aantal activiteiten doet dalen en vanaf een bepaald niveau zorgt voor vervoersarmoede, wat hierboven al uitgebreid is besproken. Iets wat reeds eerder uitgebreid is besproken. Gezien de brede ondersteuning voor de doelstelling om iedereen te laten deelnemen aan de maatschappij, is het voor een ieder niet tolereerbaar dat vervoersarmoede optreedt in de samenleving.

Wanneer er wordt voortgebouwd op de verantwoordelijkheid van de overheid met betrekking tot de bereikbaarheid, dan betoogt Martens (2014) dat de focus binnen het mobiliteitsbeleid verlegd moet worden. De primaire aandacht moet niet gericht worden op de plaatsen waar het verkeer druk is, maar juist op de verbindingen waar het aan verplaatsingen ontbreekt. Dit impliceert een latente vraag naar verplaatsingen en de vraag rijst natuurlijk, waarom dit het geval is. Door veel meer aandacht te schenken aan de verborgen vervoersvraag van mensen en hen te faciliteren in deze vraag, kan aldus Martens (2014) een zeer rechtvaardige samenleving worden bereikt. Hiervoor dient binnen het mobiliteitsbeleid van de Nederlandse overheid echter een radicale transitie plaats te vinden, die overigens de afgelopen eeuw wel heeft plaatsgevonden in andere fundamentele beginselen van de rechtsstaat Nederland: onderwijs en gezondheidszorg.

## CONCLUSIE

In deze literatuurverkenning is de aandacht gericht op een aantal belangrijke aspecten die met het onderwerp van doen hebben. Allereerst is onderzocht wat de theoretische inzichten zijn over sociale uitsluiting en vervoersarmoede. Beiden hangen sterk met elkaar samen. Zij die het ervaren, kunnen niet volwaardig meedraaien met de samenleving. Het zijn vaak personen met bepaalde ongunstige persoonlijke en geografische kenmerken die hiertoe bijdragen. Hoewel er oplossingen zijn voor het tegengaan van de vervoersarmoede, is het altijd de vraag of de maatregelen effectief zijn en uiteraard haalbaar en betaalbaar. Welke rol speelt de overheid hierin? Hierna is kort ingegaan op verplaatsingsgedrag in het algemeen, om vervolgens nader te specificeren op ouderen. Hun mobiliteitsgedrag verschilt ten opzichte van andere volwassenen, maar is ook binnen de groep ouderen zelf ook weer verschillend, mede gezien binnen de verschillende leeftijdsklassen.

---

## 4. RESULTATENHOOFDSTUK

---

Aan de hand van de kennis uit het literatuurhoofdstuk én de opgedane ervaringen tijdens de onderzoeksstageperiode bij de Provincie Gelderland is met een aantal experts binnen het onderzoeksveld een interview afgenomen worden. Daarnaast is gesproken met een focusgroep, om in een groepsgesprek met elkaar van gedachten te wisselen over een aantal onderwerpen.

---

### 4.1 DE BESTRIJDING VAN VERVOERSARMOEDE

---

#### OP WELKE WIJZE(N) KAN VERVOERSARMOEDE BEPERKT OF BESTREDEN WORDEN?

Voor de beantwoording van deze deelvraag is gebruik gemaakt van verscheidene interviews met terzake doende experts. Deze experts kunnen op basis van hun theoretische en praktische kennis op het gebied van vervoersarmoede, gefundeerde uitspraken doen over het onderwerp. Er is met verschillende "soorten" experts een interview afgenomen. Een betrokken universitair onderzoeker kan mogelijk toch anders aankijken tegen vervoersarmoede, dan iemand die als vrijwilliger thans jarenlang structureel thans vervoer aanbiedt aan sociaal zwakkeren en ouderen in het onderzoeksgebied.

De interviews zijn gehouden met respondenten die elk deels vanuit een andere professie of achtergrond tegen het onderwerp aankijken. Deze aanpak heeft ten doel gehad om zoveel mogelijk de verschillende invalshoeken te belichten, waarmee een gefundeerde onderbouwing aan de beantwoording van de hoofd- en relevante deelvraag gegeven kan worden. Het betreffen ambtenaren in de zorg- en mobiliteitssector, zowel op beleids- als uitvoeringsniveau en op provinciaal en gemeentelijk niveau, als personen die een coördinerende functie hebben bij vormen van gemeenschappelijk vervoer van ouderen binnen de Achterhoek. Wie de geïnterviewden zijn (Martens, Beijer, Thissen, Bruntink&Westhoff), komt uitgebreid in het methodenhoofdstuk ter sprake.

#### *Opzet van de resultaten*

Voor de heldere structuur van de bevindingen uit de interviews zijn deze onderverdeeld in een drietal elementen. In het eerste gedeelte is verwerkt wat vooral NIET gedaan dient te worden, bijvoorbeeld door ervaringen uit het verleden of het heden. Wat gaat thans niet goed, wat blijkt uit theoretische bevindingen? In het tweede gedeelte is aandacht besteed aan theoriën, pilots en wensen van de experts die volgens hen wél een bijdrage leveren kunnen aan een goede oplossing van het probleem. Goed, voor alle partijen: gebruikers, aanbieders en de samenleving. Tenslotte komen zaken aan bod, die niet direct bij de oplossingen passen, maar wel een significante verdere duiding (kunnen) geven door de geïnterviewden over het onderwerp.

De geïnterviewden komen met een legio aan voorstellen waarvan zij niet inzien dat het een positieve invloed heeft op de bestrijding van vervoersarmoede. Zij beargumenteren dit met ervaringen uit het verleden, het heden in hun eigen gebied of daarbuiten.

#### *De rol van de overheid*

Martens ziet dat in het vervoersbeleid van de overheden toch vooral de financiën en de betaalbaarheid van het systeem de boventoon voeren. Efficiency is belangrijker dan de waarde die het systeem heeft voor zij die "verplicht" zijn om het systeem te gebruiken bij een gebrek aan een alternatief. In zekere zin kan de auteur dit onderschrijven, nu juist de Provincie Gelderland de opdracht heeft gegeven tot het opstellen van deze thesis, nu zij in alle eigen documenten en externe onderzoeksrapporten vooral de financiën en efficiëntie op het eerste plan zetten, maar de eindgebruiker zeker niet.

Thissen neemt enkele ontwikkelingen waar, waaruit blijkt dat de provincie de verkeerde aanpak lijkt te hanteren. Vanuit zijn jarenlange veldwerk en onderzoek in de rurale gebieden heeft hij veel ervaring voor wat betreft het overheidbeleid dat wel en niet werkt, teneinde de sociale cohesie in dorpen en daarmee samenhangend sociale uitsluiting en vervoersarmoede aan te pakken. Bruntink & Westhoff zien ook een ander onderdeel wat niet goed werkt bij de toekomstige opzet van de Regiotaxi. Zo wordt er vanuit verschillende rapporten en organisaties gezingspeeld op de opzet van regiecentrales, waarin alle soorten van vervoer worden samengebracht. Bruntink ervaart dat deze regiecentrales vaak uit kostenoverwegingen worden samengebracht in grote, landelijke organisaties waar het ontbreekt aan de input van lokale gebruikers en lokaties. Als gevolg hiervan zijn afspraken vaak onduidelijk, wat leidt tot vertragingen, ongemak en andere hinder.

Zo ziet Thissen dat bestuurders op gemeentelijk en provinciaal niveau nog vaak de problemen op een lokaal niveau willen oplossen. Bijvoorbeeld door in elk dorp een dorpshuis of "Cultuurhuis" neer te zetten. De verwachting is dan dat daar vanzelf activiteiten worden georganiseerd, waardoor mensen minder sociale uitsluiting ervaren en kleinere afstanden hoeven af te leggen hiernaartoe. Thissen merkt op dat dit niet past binnen de huidige samenleving, waarbij juist sprake is van een verregaande regionalisering. Het zomaar neerzetten van deze dorpshuizen lijkt meer op het paard achter de wagen spannen. Politici laten zich vaak te veel leiden door achterhaalde retorieken. Zij zien de verschillende dorpen nog steeds als traditionele woondorpen, waarin wordt gewoond en ook alle voorzieningen zijn. Uit alles komt echter naar voren dat het traditionele woondorp langzaam verdwijnt en wordt dat functie van dorpen transformeert naar woondorpen. Mensen zijn steeds meer regionaal actief. Het is niet meer zo dat personen alle zaken als werk, winkelen en recreëren in het dorp doen. Het is een achterhaald idee om de traditionele woondorpen te blijven ondersteunen, door bijvoorbeeld onder lokale druk een geldautomaat te subsidiëren. Thissen ziet meer in een regionale aanpak van de problematiek, waarbij soms op individueel niveau zaken worden opgepakt. Dat dit, zeker gezien de politiek en zeker vanuit de abstractie vanuit een planoloog lastig is, erkent Thissen.

Beijer deelt de kritiek van Thissen als het gaat om het bestuur en de uitvoering van beleid. Als gemeentelijk ambtenaar voor de regio Achterhoek (voor het overige vanuit de gemeente Bronckhorst), verantwoordelijk voor de Regiotaxi en ten dele ook de Wmo die hiermee samenvalt, ziet hij dat de politiek vaak tegenwerkt en vertraagt. Zaken worden dan weer gezamenlijk in regionaal verband opgepakt, dan weer op gemeentelijk niveau. Er ontstaat veel uitstelgedrag rondom verkiezingstijd. Het college durft geen besluiten te nemen of geeft cadeautjes aan dorpen, om

"zieltjes te winnen". Hierdoor wordt het traditionele dorp toch nog ondersteund, terwijl het uiteindelijk verspilling van belastinggeld is. Om nog verder in te gaan op de rol van de politiek, merkt Thissen vaak op dat de bestuurders het als een schrikbeeld zien, om een zeer vergrijsde kern te hebben. Meer zien zij in een evenwichtige bevolkingsopbouw, hoewel dit in sommige regio's met beperkte werkgelegenheid en scholingsmogelijkheden kansloos is. Daarnaast vertoont de regionale woningmarkt altijd verschillen, dat is er zo typerend aan.

Thissen geeft verder aan dat dit mogelijk verklaard kan worden in culturen en gebruiken, die vast zitten gebakken in instituties en regels. Hierdoor durft men niet "out-of-the-box" te denken en blijft men bij bestaande situaties hangen, met alle kosten, inefficiency en ongemak van dien.

#### *De Regiotaxi en samenhang met andere vervoerssystemen*

Dat de gemeenten vast zitten aan regels, blijkt uit de onmogelijkheid om bijvoorbeeld een flexibele prijsberekening toe passen bij de Regiotaxi. Hoewel Beijer aangeeft dat het enorm veel kosten zou schelen én de grote voordelen van de huidige Regiotaxi grotendeels behouden zouden kunnen blijven bij flexibele prijsberekeningen, blijkt dit politiek en juridisch geen haalbare kaart. Zo bestaan er maximale kilometertarieven voor de Regiotaxi, die vrijwel overal reeds gehanteerd worden (en zeker in de Achterhoek). Vervolgens zou de efficiency vergroot kunnen worden, indien er gedurende de spijstijden een hoger tarief gevraagd zou kunnen worden. De vervoerspieken in de spitsen (als er ook scholieren- en werknemersvervoer plaatsvindt) zouden op deze wijze verkleind kunnen worden. Deze busjes kunnen dan in de daluren voor het grotendeels sociaal-recreatieve deel van het Wmo-vervoer gebruikt kunnen worden. Maar het kan niet en de politiek durft er -aldus Beijer- haar handen niet aan te branden.

Tegelijkertijd ziet Beijer dat het lastig om de contracten van alle vervoersvormen in de regio samen te laten lopen. Het is verstandig om dit niet op verschillende momenten te laten eindigen, om frictiekosten te voorkomen. Wanneer het om de verschillende vervoersvormen gaat, merkt Beijer ook op dat het niet verstandig is om zomaar alle vervoer en vervoersvormen te combineren. Niet alle huidige Regiotaxigebruikers kunnen zomaar in de bus stappen (zelfstandig). Tegelijkertijd kunnen ook niet alle soorten doelgroepenvervoer in een taxibusje gelijktijdig meereizen. Een oudere stelt het, aldus Beijer, niet op prijs indien zij vervoerd worden met scholierenvervoer met bijvoorbeeld leerlingen uit het speciaal onderwijs.

Thissen en Beijer gaan verder in op de politiek. Zo uit Beijer kritiek op de handelswijze van de provincie Gelderland in de media, waarin gesteld werd dat de bus en de Regiotaxi voor een groot deel worden stopgezet<sup>1</sup> De burger wordt hierdoor angst aangepraat.

#### *Vrijwilligers*

Bruntink & Westhoff zien vanuit hun praktijk, dat er vanuit de overheid steeds meer wordt afgeschoven op vrijwilligers. "Dat kan dus ook wel zonder loonkosten". Beiden zien hierin gevaren. Ten eerste ontstaat er bij een deel van de vrijwilligers het idee dat er sprake is van broodroof van beroepskrachten door vrijwilligers. Het animo om zo zonder vergoeding deze werkzaamheden te verrichten, daalt hierdoor. Daarnaast ervaren Bruntink & Westhoff dat er af en toe gestuurd wordt vanuit het UWV en gemeenten. Zo worden werklozen in bepaalde gevallen verplicht om als contraprestatie voor hun uitkering vrijwilligerswerk te verrichten: een onwerkbaar en onwenselijke situatie aldus Bruntink, tevens vakbondsbestuurder.

---

<sup>1</sup>BNR Nieuwsradio, 2 april 2014.

Ten tweede wordt er van de bevolking al verlangd om langer door te werken. De "vitale oudere" is om die reden minder beschikbaar. Ten derde zijn er zo veel domeinen waar een behoefte ontstaat aan vrijwilligers, dat het reservoir aan vrijwilligerspotentieel dreigt op te raken.

Thissenechternuanceert dit beeld. Hij ziet een constante verschuiving tussen de taken van de overheid, de markt en de vrijwilligers, de "civil society". Waar in een periode te veel naar de overheid is overgeheveld, vindt daarna weer overheveling plaats naar de markt of de civil society.

Beijer gaat ook nog in op de verschillende vrijwilligersinitiatieven die bij tijd en wijle van de grond komen. Hieraan wordt vaak door de gemeente een eenmalige of structurele subsidie verstrekt. Beijer vraagt zich af of het in die gevallen uiteindelijk niet voordeliger is, om alles bij het oude te laten. Hoewel daarbij enerzijds de institutionalisering van Beijer naar voren komt, heeft hij zeker een punt in zijn redenering, indien het om wezenlijke bedragen gaat.

### *Vestigingspolitiek*

Daarnaast werd door de schrijver dezes nog de vraag gesteld of het vanuit vervoersaanbod verlangd zou kunnen worden dat de oudere zonder eigen vervoer in het landelijk gebied verhuist naar een regio waar meer voorzieningen zijn. Alleen dan zou van de overheid verwacht kunnen worden dat zij tegen redelijke kosten nog vervoer kan aanbieden. Volgens Beijer en Thissen is dit op zich een interessante gedachte, maar politiek onhaalbaar en ingaande tegen de vrije vestigingskeuze.

### *Conclusie*

Er worden door de experts grote vraagtekens gesteld bij het functioneren van de overheid. In praktische zin lijken er twijfels te zijn over de vraag of de gemeenten de wijzigingen allemaal wel aankunnen. In theoretische zin wordt gepleit voor een geheel andere blik op mobiliteit. Daarnaast wordt vaak onterecht gehandeld vanuit het verleden, terwijl de samenleving verandert en regionaliseert. Het wordt als lastig beschouwd om zo maar alle verschillende doelgroepen te bundelen, dat lijkt in de praktijk niet te gaan werken. De inzet op vrijwilligersvervoer kan slechts in beperkte mate en onder strenge voorwaarden.

Naast alle reeds genoemde maatregelen, waarvan de experts toch vooral aangeven dat het niet verstandig om te doen, hebben zij uiteraard ook een groot aantal suggesties gedaan die vanuit hun theoretische achtergrond en praktijkervaring wél effectief (b)lijken te zijn.

#### *De rol van de overheid*

Thissen geeft aan dat er zeker een rol is en blijft voor overheid, maar dat men ook reëel moet blijven. Het is aan de staat om een sociaal vangnet te creëren voor zijn zwakke inwoners. Om effectief een invulling te geven aan vervoersbehoeften, dient hieraan wel een individuele benadering plaats te blijven vinden. Dat dit makkelijker gezegd is dan gedaan, blijkt volgens Thissen uit de praktijk van alledag. Nog altijd ontstaan er problemen als het gaat om de essentiële beginselen als aankomsttijd, aankomstlocatie en aanverwante zaken aan het begin en einde van de reis. Daarnaast kan speciale hulp aan de oudere niet altijd zonder meer geregeld worden. De eerder genoemde individuele benadering dient op regionale basis plaats te vinden. Het is volgens Thissen evident dat vrijwel iedereen zich in een gebied niet lokaal, maar regionaal gedraagt, hoewel niet iedereen zich dat zomaar beseft.

#### *Van klassiek dorp naar woondorp*

Thissen haalt hierbij de ontwikkeling van de dorpen aan, die zich in Nederland alle, zij het niet in gelijke tred, transformeren van het traditionele dorp naar woondorpen, waarin niet alle voorzieningen meer aanwezig zijn en aanwezig behoeven te zijn. Tegelijkertijd merkt Thissen op dat er thans nog een groep inwoners in het landelijk gebied is, dat niet meegaat in deze regionalisering. Het zijn volgens het Sociaal- en Cultureel Planbureau vooral de 75-plussers. Zij blijven functioneel aan het dorp gebonden en kunnen zonder hun eigen vervoer geen kant op. "Trapped in the village", noemt Thissen en het SCP het.

Hoe kan de samenleving nu dit sociaal isolement van deze groep beperken? Ten eerste merkt Thissen op dat men reëel moet blijven en dat er -bij welke ontwikkeling dan ook- personen zijn die achterblijven. Ook op het gebied van vervoersarmoede speelt dit. Als samenleving kan dit wellicht lastig zijn om te accepteren, maar het is niet ongebruikelijk. Beijer erkent eveneens dat het verdwijnen van voorzieningen geen bedreiging hoeft te zijn voor de samenleving. Hoewel het hard kan overkomen, wordt deze groep ouderen langzaam opgevolgd door een nieuwe generatie. Onder deze nieuwe generatie is het autobezit en de regionalisering in veel sterkere mate aanwezig. Het vervoersprobleem bestaat bij hen derhalve in veel mindere mate.

#### *De balans tussen Overheid, markt en samenleving*

Thissen merkt op dat er vaak een constante wisselwerking bestaat tussen de activiteiten van de staat, de markt en de "civil society". De balans wordt in het tijdsgewricht constant verschoven en veroorzaakt vaak veel debat. Het eerder genoemde punt van kritiek van Bruntink dat er te veel verwacht wordt van vrijwilligerswerk, deelt Thissen niet. Er wordt juist op te veel fronten volledig op de overheid vertrouwd, meer dan men in alle redelijkheid (en betaalbaarheid!) zou kunnen verwachten. De samenleving is ook niet bereid om alle kosten via belastingen te betalen. Dat blijkt nu ook uit de gedachten van Beijer. Hij ziet dat het Regiotaxisysteem van de staat weliswaar goed werkt, maar dat de samenleving niet meer bereid is ervoor te betalen.

Het is volgens Thissen juist het meest effectief, indien van alledrie de partijen oplossingen komen. Daarnaast ziet Thissen ook dat de markt inspeelt op behoeften uit de samenleving. Google is

bijvoorbeeld druk bezig met de ontwikkeling van zelfrijdende voertuigen, die natuurlijk voor mensen zonder rijbewijs een ideale oplossing zijn. Bestaande oplossingen, zoals scootmobielen evolueren razendsnel en rijden binnen enkele jaren de Regiotaxi (als die dan nog bestaat!) zo voorbij!

Om verder in te gaan op de balans tussen staat en civil society, merkt Thissen op dat het in sommige gevallen verstandig is om niet meer krampachtig naar de wet te kijken, zoals de Wet Personenvervoer 2000. In sommige gevallen kan, als een systeem als de Regiotaxi niet meer goed werkt (of zoals Beijer aangeeft, juist té goed werkt en daardoor veel te duur is) gestopt worden. Dan zal de ontwikkeling zijn, dat er in een groot aantal gevallen vanuit de samenleving en de markt nieuwe vervoersoplossingen opkomen. "Kijk ook eens naar je eigen burens", merkt Beijer op. Het houdt een keer op vanuit de overheid. In hoeverre dit eigenlijk kan, is wel per regio verschillend. In de ene regio is er een veel sterker vrijwilligerscollectief en sociale cohesie dan de andere. Het sociale kapitaal verschilt per gebied. Daarnaast wijst Thissen op het ontstaan van de coöperatieve samenleving. Hoewel de samenleving aan de ene kant individualiseert, is er aan de andere kant juist sprake van collectieve actie: vaak op bijzonder lokale basis en dikwijls in het rurale gebied.

### *Mobiliteitsgarantie*

Martens bekijkt de mobiliteit van kwetsbare groepen juist weer uit een geheel andere invalshoek dan Thissen. Hij pleit voor de creatie van een mobiliteitsgarantie voor iedereen in de samenleving, gebaseerd op rechtvaardigheid, kennelijk in verdelende zin. Martens vindt het opmerkelijk dat er in de samenleving wel recht op zorg en onderwijs bestaat, maar dat dit niet bij vervoer geldt.

Het is volgens Martens een taak van de overheid om burgers tegen uitsluiting en vervoersarmoede te beschermen. De overheid dient het mogelijk te maken dat iedereen over voldoende bereikbaarheid beschikt: *"Het gaat om het principe. Op wat voor manier je invulling aan dat principe geeft, wat voor vervoerssysteem je kiest, is een kwestie van politiek, techniek en milieueffecten. Het gaat mij om de rechtvaardiging van vervoer, niet speciaal om openbaar vervoer."* *"Een rechtvaardige maatschappij zou haar burgers moeten willen beschermen tegen vormen van tegenspoed, zoals blindheid. Je zou zelfs kunnen denken aan subsidie voor een autoaanschaf of brandstofbonnen voor minima. Hierbij plaatst Martens wel de opmerking dat er wel een verschil bestaat tussen de bereikbaarheid in de grote stad en het platteland. Immers, het dient wel tegen acceptabele kosten te worden gerealiseerd."*

Martens komt tot deze theorie door een uitgebreid gedachte-experiment. Hij gaf mensen de vraag om een vervoerssysteem op te zetten, voordat deze personen -puur hypothetisch- weten wat hun woonlocatie, leeftijd, gezondheid en financiële situatie. Hieruit bleek dat mensen op rationele gronden keuzen voor een vervoerssysteem, dat onder vrijwel alle omstandigheden een voldoende niveau van bereikbaarheid biedt tegen acceptabele kosten. Het kan gezien worden als een soort van mobiliteitsverzekering.

Financiering kan worden geregeld worden op dezelfde wijze waarop alle wegeninfrastructuur wordt betaald. Dit systeem moet dan nog wel fundamenteel anders worden. Martens: "Kosten gaan omhoog bij een nieuwe weg en dalen zodra de aanlegkosten zijn terugbetaald. Bovenop die kosten betaalt iedereen met een voldoende inkomen een verzekeringspremie waarmee een pot wordt gevuld om de bereikbaarheid van alle groepen te garanderen. Hoe de verzekering uitkeert is een politieke keuze." Er is echter weinig belangstelling voor het systeem vanuit de politiek, terwijl het systeem voor iedereen bruikbaar is voor ontplooiing en zelfverwezenlijking.

Martens verwijst naar gelijkwaardige, maar niet gelijke systemen in het buitenland. Vlaanderen kent de basismobiliteit, waar iedereen binnen 750 meter een bushalte heeft. Martens heeft op dit systeem kritiek, omdat dat vanuit het systeem van het OV gedacht is en niet in de eerste plaats



vanuit het motief van bereikbaarheidsverbetering. Terecht wijst hij erop, dat een buslijn niet per definitie een invulling hoeft te geven aan de vervoersbehoeften. Thissen wijst dit systeem ook aan als voorbeeld. Het hangt echter af de opzet van je samenleving. Het systeem moet ten eerste ergens van betaald worden, en de beantwoording van de vraag in hoeverre zij daartoe bereid is, geeft aan hoever de maatschappelijke solidariteit reikt. Daarnaast hangt het ook af van de geografische gesteldheid van een land, regio of dorp. Een land als Denemarken is geheel anders van opzet dan Nederland. In Denemarken bijvoorbeeld, zijn er slechts een beperkt aantal centrumplaatsen en voor de rest is er vooral "niets". Nederland is veel dichter bevolkt en kent veel meer kernen. In Groot-Brittannië wordt *accessibility planning* toegepast in gebieden waar groepen mensen zonder voldoende inkomen worden uitgesloten van de samenleving, bijvoorbeeld omdat de bus te duur is. Vanuit de centrale overheid hebben gemeenten opdracht gekregen om op systematische wijze hiervoor oplossingen te verzinnen. Het geheel blijft echter steken in vormen van liefdadigheid. In de Verenigde Staten bestaat er de *CivilRights Act*, die de Staat verplicht om bestedingen ten gunste te laten komen aan alle groepen in de samenleving. Een voorbeeld hiervan was de planning van een sneltramsysteem naar welgestelde woonwijken, die uiteindelijk heeft moeten wijken voor een bussensysteem in achterstandswijken.

### *Bundeling van vervoer: regiecentrales*

Beijer heeft vanuit zijn gemeente en regio de laatste tijd veel opgestoken van zogenaamde regiecentrale's, van waaruit alle vervoersvragen uit de regio gebundeld worden. Dit kan dan weer verdeeld worden over taxibusjes, vrijwilligersvervoer en eventuele bewoners uit de regio, die zelf reizigers uit de regio -als ware het een soort UberPop- meenemen in hun auto. Om zover te komen, dient er echter wel een goede voorbereiding plaats te vinden, aldus Beijer.

Zo is het verstandig om van alle reizigers op individueel niveau profielen op te stellen. Wie kunnen er zonder beperkingen reizen, wie hebben aan een (professionele) begeleiding? Wie reist er op vaste tijdstippen, bijvoorbeeld de dagelijkse rit naar het speciaal onderwijs of de wekelijkse verplaatsing richting het ziekenhuis? Wie is er flexibeler en reist sociaal-recreatief? Met deze informatie weet de regiecentrale snel met wie men te maken heeft. Naast deze informatie over de reizigers zelf, kan ook een onderzoek gedaan worden naar de verschillende reisbewegingen. Waarom reist iemand eigenlijk met de bus van 09:13? Kan dat ook een halfuur later? Of zijn er wellicht alternatieven voor deze reiziger?

Ten tweede wordt door Beijer aangeraden om zoveel mogelijk informatie te verzamelen over alle soorten van gemeenschappelijk vervoer en overige vervoersvragen in de regio. Welke instellingen zijn er? Wordt er wellicht onnodig veel heen- en weer gereden? Is er ergens grote overcapaciteit van voertuigen, bijvoorbeeld in de daluren? Kunnen deze voertuigen en personeel wellicht ingezet worden voor Wmo-vervoer? Dat dit makkelijker gezegd dan gedaan is, erkent Beijer evenwel. "Vaak wordt dit soort informatie angstvallig geheim gehouden door Awbz-instellingen, omdat er allerlei subsidies aan vastzitten". Hoewel een regiecentrale wellicht de mogelijkheid gaat bieden om verschillende soorten doelgroepen tegelijkertijd te vervoeren, ziet Beijer hierin echter niets. Ouderen met scholieren samen laten reizen in een busje werkt in de praktijk niet. Wel kunnen mogelijk volgtijdig busjes efficiënter worden ingezet. Dus in de ochtendspits gebruikt voor een scholierenrit, waarbij op de terugweg een aantal Wmo-ers worden opgehaald.

Bruntink & Westhoff delen de gedachte van Beijer dat de reiziger in het landelijke gebied zich flexibeler zou moeten opstellen, zeker als het gaat om vrijwilligersvervoer. Bruntink maakt onderscheid tussen verplaatsingen met een vastgesteld tijdstip, bijvoorbeeld als het gaat om een doktersafspraak of het halen van een trein. Bij sociaal-recreatief vervoer zou van de reiziger echter een flexibele opstelling gevraagd mogen worden. Bijvoorbeeld als het ophaalmoment een uur later

zou kunnen worden, mits in overleg natuurlijk. Hierdoor kunnen ritten gecombineerd worden met elkaar, waardoor een rit tegen vrijwel dezelfde kwaliteit veel doelmatiger gereden kan worden. Bij de Vlaermoesbus, de vrijwillige "Regiotaxi" van Bruntink in de voormalige gemeente Neede, wordt nu altijd al aan de passagier gevraagd waar hij of zij naar toe moet. Dan kan gelijk worden ingezien of iemand wat flexibeler is in de aankomst- of vertrektijd.

#### *Oplossingen binnen het bestaande systeem*

Beijer vraagt deze flexibiliteit ook van de gebruikers van de professionele Regiotaxi. Met enkele maatregelen kan zo het Regiotaxisysteem veel langer in stand gehouden worden tegen sterk verminderde kosten. Beijer noemt enkele voorbeelden:

- Wanneer de reserveringstijd teruggebracht wordt van 1 naar bijvoorbeeld 3 of 4 uur, kan de centrale ritten efficiënter inplannen.
- Vanuit de Regiotaxicentrale zouden ook voorstellen richting de gebruiker gedaan kunnen worden om de efficiëntie te verhogen: "We halen u 50 minuten later op, maar brengen u dan wel rechtstreeks naar uw bestemming";
- Prijsdifferentiatie blijkt over het algemeen zeker voor sociaal-recreatief verkeer een effectieve maatregel om te sturen met vraag. Zo kan er wellicht in de spitsom dit vervoer te ontmoedigen een hoger tarief gevraagd worden, Hoewel Beijer zich gelijk afvraagt of dit binnen de wettelijke mogelijkheden ligt, valt dit weer onder de gedachte van Thissen dat er soms buiten de bestaande wetgeving "out-of-the-box" moet worden gedacht.

Beijer gaat verder in op de rol van de gemeente of de regio in het geheel. Hij ziet het als een noodzakelijke voorwaarde dat er een projectleider wordt aangesteld die zich volledig bezighoudt met deze "onderkant van de vervoersmarkt". Hij brengt partijen bij elkaar en volgt pilots als carpoolsystemen en dorpsauto's. Ook Thissen en Bruntink zien de soms grote rol die slechts één persoon die als een leider fungeert kan hebben binnen het succes van een geheel (vrijwilligersproject).

Alle geïnterviewden noemden naast hun mogelijke effectieve maatregelen nog een aantal zaken op, die zijdelings met het onderwerp te maken hebben, maar wel voldoende raakvlakken hebben om deze hierniet onvermeld te laten.

### *Regionalisering*

Thissen merkt nogmaals op dat de mensen in het dorp zich toch vooral buiten het dorp verplaatsen. Dit gegeven is een gevolg van een toename van de mobiliteit. Vroeger bestond er een grote samenhang tussen de fysieke afhankelijkheid van personen en hun participatiemogelijkheden. Was deze fysiek er niet, dan was het gevolg dat men tot een leven "achter de geraniums" veroordeeld was. Thans is dit reeds veel minder geworden. Er zijn legio mogelijkheden bijgekomen om zich te verplaatsen: de scootmobiel en de elektrische fiets zijn hier voorbeelden van. Als gevolg van de vergrote mobiliteit op het platteland, kunnen mensen nu veel meer en betere voorzieningen bereiken. Thissen merkt hierbij op dat grote regionale voorzieningen, zoals een supermarkt een dorp verderop, toch vaak meer kwaliteit kan bieden dan een kleine dorpswinkel.

### *Generatieverschillen*

Thissen merkt nogmaals op dat ook onder ouderen er een constante transformatie plaatsvindt. Elke nieuwe generatie verschilt -bezien vanuit de mobiliteit- elke twintig jaar ten opzichte van de voorganger. Er zijn nu nog generaties waarvan mensen geen rijbewijs hebben en waarvan de vrouw weinig geëmancipeerd is. Maar dat is snel aan het veranderen, aldus Thissen (en dit wordt bevestigd in diverse onderzoeken, onder andere naar rijbewijsbezit). Over 20 jaar zijn er nog maar zeer weinig ouderen die niet mobiel zijn. Nochtans blijft er altijd een groep bestaan (hoe groot of hoe klein dan ook), die zichzelf niet (meer) zelfstandig kan verplaatsen. Dit verschijnsel doet zich voorbij elke verandering in de samenleving en is bijv. waarneembaar bij de opkomst van het internet: er zijn altijd mensen die om wat voor reden dan ook hiervan geen gebruik (wensen te) maken. Het zijn die individuen waarop de staat en samenleving zeer voorzichtig mee moeten omspringen, aangezien vooral deze mensen het gevaar lopen (vooral de 75-plussers) "trapped in the village" te kunnen komen.

### *Vrijwilligers*

Thissen gaat vervolgens in op de vrijwilligers en hoe zij georganiseerd zijn. Hij merkt dat er juist in het landelijk gebied relatief vaak collectieve voorzieningen opgezet worden, ondanks de trend naar individualisering. Dat het niet overal in gelijke mate voorkomt valt te verklaren uit de omstandigheid dat vaak één persoon een hele organisatie trekt, en het succes hangt van de capaciteiten, doorzettingsvermogen en contacten van deze persoon af. Beijer haakt hier op aan en zegt dat het in de Achterhoek -hoewel vergrijsd- vol zit met vitale mensen die wat willen bijdragen aan de samenleving.

Martens gaat in een eerdere publicatie in op het vrijwilligersvervoer (Martens, z.j.). Hij ziet een rol voor vrijwilligers in het vervoerssysteem aan de onderkant van de markt, waar een lage maar wel aanwezige vervoersvraag is. Door het vervoer vraagafhankelijk te maken (zoals bij de Vlaermoesbus uit Neede) worden de vrijwilligers zo nuttig mogelijk ingezet.

### *De overheid*

Beijer wil naast de eerder genoemde opmerkingen over de gemeente, het college en het ambtenarenapparaat nog verder uitwiden over de overheid. Hij bevestigt het beeld van velen dat de gemeenten meer taken hebben dan het apparaat aan kan en dat er diverse factoren zijn die processen verstoren en vertragen. Ten eerste merkt Beijer op dat de gemeenten met de decentralisering van enkele zorgtaken er een flink aantal bezigheden hebben bijgekregen. Hoewel nog zo belangrijk (vanuit vervoerskundig- en planologisch opzicht), is het vervoer van ouderen nu niet iets wat de absolute prioriteit heeft. Wellicht sluit hier de opmerking van Thissen bij aan, dat veel gemeenten eigenlijk niet geëquipeerd zijn voor de taken die zij op zich hebben gekregen. Er is een ambtenarenapparaat met een wisselende kwaliteit en er is vaak sprake van een groot verloop. Van een gemeenteraadsvergadering heeft een ambtenarenapparaat vaak maanden last. Vantevoren durven politici geen pijnlijke maar noodzakelijke beslissingen te nemen of worden cadeautjes gegeven aan het publiek, waar men later alleen maar last van heeft. Na de verkiezingen treedt er vaak een andere bestuurder op de voorgrond. Die moeten zich weer in de materie inlezen en kennismaken met het ambtenarenapparaat, buurgemeenten en regio's. Dit vergt allemaal bijzonder veel kostbare tijd, aldus Beijer. De samenwerking op regionaal niveau, waar Thissen zo voor pleit, vindt niet altijd daadwerkelijk op dat niveau plaats. Wordt er op het ene moment met veel enthousiasme op regionaal niveau iets op touw gezet, op een later moment probeert een eigenwijze bestuurder (hetzij uit eigen belang, hetzij onder druk van anderen) iets in lokale kring te regelen.

Beijer stelt dat de huidige Regiotaxi eigenlijk veel te aantrekkelijk is voor zijn gebruikers, vanwege de kwaliteit en de lage tarieven. Als gevolg hiervan is er geen enkele incentive om over te stappen naar het alternatief van (het nog weinig beschikbare) openbaar vervoer of de eigen vervoersmiddelen. Beijer geeft als voorbeeld een proef waarbij het openbaar vervoer gratis werd voor bezitters van Wmo-passen. Als gevolg hiervan vond er een behoorlijke substitutie plaats door deze gebruikers richting OV.

### *Conclusie*

De overheid blijft een belangrijke rol vervullen in het mobiliteitsbeleid, doch dient er een evenwicht gezocht te worden tussen die partij, de markt en de "*civil society*". Houdt rekening met veranderende gebruiken. Niet alleen het evenwicht tussen deze partijen verschuift constant, ook ouderen, het vervoer, de samenleving en ICT transformeren. Experimenteren is goed, doch op kleine schaal met maatwerkoplossingen, om eventuele nadelige consequenties van veranderingen niet een te groot effect te laten hebben.

## 4.2 DE OUDERE GEBRUIKERS VAN DE REGIOTAXI IN DE ACHTERHOEK

---

### WELKE EISEN STELLEN DE OUDERE GEBRUIKERS VAN DE REGIOTAXI IN DE GELDERSCHE ACHTERHOEK OM INVULLING TE GEVEN AAN HUN VERPLAATSINGSBEHOEFTE??

Ter beantwoording van de vierde deelvraag, is gebruik gemaakt van een focusgroep. Deze is gehouden na afloop van een vergadering van de verschillende ouderenbonden in de provincie Gelderland, met leden die zich bezighouden met het onderwerp Vervoer. In het voorafgaande methodenhoofdstuk is uitgebreid verantwoord om welke redenen juist voor een focusgroep is gekozen, en waarom juist deze personen zijn benaderd voor een interview.

#### *De focusgroep*

De verschillende participanten in de focusgroep zijn niet alleen zelf in de leeftijdscategorie "oudere", maar staan vanuit hun rol ook veelvuldig in contact met diverse ouderen in het onderzoeksgebied. Het is over het algemeen zeer lastig om de verschillende individuele gebruikers van de Regiotaxi te benaderen voor interviews. Het benaderen van hun vertegenwoordigers is derhalve te rechtvaardigen en past ook in de opzet van deze thesis, waarin juist de experts worden benaderd. Daarbij niet onvermeld te blijven dat ook deze vertegenwoordigers zelf ouderen zijn en ook gebruik maken van Regiotaxi voor hun verplaatsingen.

In de beantwoording van de vierde deelvraag komt aan de orde welke de specifieke eisen zijn, die de oudere in de Achterhoek stelt aan de Regiotaxi of althans aan het gemeenschappelijk vervoer om een invulling te geven aan de aldaar bestaande vervoersbehoeften. Door regionale kenmerken wijkt dit af van het landelijk gemiddelde en vervoersbehoeften die in het buitenland wellicht anders kunnen zijn.

In het groepsgesprek zijn verschillende deelonderwerpen aan de orde gekomen die met deze eisen verband houden. Uiteindelijk zijn de verschillende besproken onderwerpen onderverdeeld in "de oudere zelf", "de overheid" vanuit de politiek alsmede uitvoeringsorganisaties, voertuigspecifieke eisen alsmede eisen aan de uitvoering van systemen. Per onderwerp worden deze onderdelen hieronder besproken.

#### *De oudere en haar verplaatsingsbehoefte*

Aangezien de leden van de consumentenorganisaties veel contact hebben met de verscheidene ouderen, hebben zij veel gedachten over deze ouderen en hun verplaatsingen.

De verschillende leden zijn het er over eens dat er een onderscheid kan worden gemaakt tussen denodzakelijke verplaatsingen voor boodschappen, medische bezoeken en dergelijke, en de niet-essentiële verplaatsingen die betrekking hebben op de dagbesteding en sociale activiteiten van de oudere. Hoewel de laatstgenoemde verplaatsingen wellicht als secundair gezien worden, zijn zij wel zeer belangrijk voor de levenskwaliteit van de oudere (KiM, 2009).

De focusgroep ziet een grote rol weggelegd voor verplaatsingen, die niet zelfstandig door de oudere gedaan kunnen worden, maar wel structureel van aard zijn. Er bestaat over het algemeen een grote drempel bij het vragen van naasten voor het verrichten van dergelijke verplaatsingen. Ouderen vallen hun vrienden en bekenden hier over het algemeen niet mee lastig. Het is de indruk dat een oudere over het algemeen nog liever een verplaatsing niet maakt en dus thuisblijft, dan dat hij een bekende inschakelt.

Het valt de leden van de focusgroep op, dat er thans dikwijls een oplossing van problemen gezocht wordt in de sfeer ICT, bijvoorbeeld door toepassingen op telefoons. Een probleem wordt thans snel opgelost met een "handige app" (Nagendra et al., 2012). Het is volgens de focusgroep over het algemeen bekend dat de oudere in veel mindere mate kan omgaan met dergelijke oplossingen, dan andere leeftijdsgroepen in de samenleving. Wel zien zij dat ook bij de ouderen hierin ontwikkelingen zijn waar te nemen in de afgelopen jaren. Zeker de "recente" ouderen die van de huidige arbeidsmarkt afscheid nemen, hebben in hun arbeidzame leven steeds meer met de computer en aanverwante zaken te maken gehad. Het blijft echter van groot belang, dat ook voor individuen zonder deze vaardigheden, er toegankelijke mogelijkheden blijven bestaan om de dagelijkse dingen te doen en sociale contacten te onderhouden.

Een lid van de focusgroep gaf aan dat het grote belang van het huidige systeem pas op zijn waarde wordt geschat, op het moment dat dit systeem er niet meer is. Bij een faillissement van een bedrijf dat Regiotaxivervoer reed in een regio in Gelderland enige maanden geleden, was er enkele dagen geen vervoer mogelijk. Het was op dat moment voor een groot aantal gebruikers niet minder dan overduidelijk in welke vervoersarmoede zij plotseling verkeerden. Voor sommige verplaatsingen was het dan ook niet mogelijk om deze op een structurele wijze op een andere manier in te vullen. Er ontstond een gat, waarbij het voor de ouderen een grote opluchting was dat binnen enkele dagen de Regiotaxi wederom van start ging. In feite was er toen sprake van – een in dit geval tijdelijke- vervoersarmoede, indien men deze casus toetst aan de definitie van Lucas (2010).

Door mij werd aan de focusgroep de stelling voorgelegd, in hoeverre van de oudere verlangd kan worden dat zij zich aanpassen aan de wens van sommige beleidsvoornemens, op grond waarvan niet meer onbeperkt gebruik kan worden gemaakt gesubsidiëerde vormen van vervoer.

Zo kan wellicht de vraag gesteld worden of een persoon, die tot zijn negentigste in een boerderij ergens veraf in de weilanden blijft wonen, mogelijk de keuze had kunnen maken om reeds op een eerder tijdstip te verhuizen naar een wat meer toegankelijke woning in een stedelijk gebied met meer voorzieningen. Tevens bestaan er beleidsvoornemens om bijvoorbeeld ritten voor leerlingenvervoer te combineren met een Regiotaxirit met het gelijktijdige vervoer van ouderen. Tenslotte neemt een vervoersmiddel als de elektrische fiets voor veel personen een grote vlucht als het gaat om de actieradius. In hoeverre zien zij dit apparaat ook voor elke oudere als een goed alternatief voor de Regiotaxi?

De focusgroep ziet geen oplossing in het voortijdig verhuizen van bewoners naar stedelijke gebieden, opdat zij een garantie kunnen blijven hebben op vervoer. Meer ziet de focusgroep in individuele oplossingen, waarbij per "geval" wordt bekeken wat de vervoersbehoeften zijn. Dat het hiervoor van belang is dat er vanuit de gemeente of althans de uitvoeringsinstantie van het vervoer een goede en vaste contactpersoon is, staat hierbij buiten kijf en zal ook in het volgende deel aan de orde komen.

#### *Samenreizen met andere doelgroepen*

Hoewel het samenvoegen van ritten voor bijvoorbeeld het leerlingenvervoer als de Wmo wellicht vanuit de opdrachtgever en vervoerder tot grote besparingen kan leiden, is het volgens de participanten geen verstandig idee om dit ook tot uitvoering te doen brengen. De oudere is gebaat bij een rustige, comfortabele rit. Dit kan bij combinering met verschillende andere doelgroepen niet worden gewaarborgd. Een negatieve reiservaring werkt lang door en wekt angst en onzekerheid.

Voorgaand antwoord komt overeen met de gedachte van de verschillende experts, zoals Beijer en Thissen. Op papier kan het wellicht erg voordelig zijn, in de praktijk werkt het niet.

### *De elektrische fiets*

Ook voor de oudere is de elektrische fiets een interessante mogelijkheid om de actieradius te vergroten. Dit geldt echter alleen voor een beperkte groep, die enerzijds de financiële mogelijkheden hebben om een dergelijk voertuig aan te schaffen en te onderhouden, en anderzijds ook de lichamelijke gesteldheid hebben om een dergelijk voertuig te besturen. Een elektrische fiets geeft een verhoogd risico op letsel door de grote snelheid waarmee wordt gereden. Tevens is de fiets niet geschikt bij slechte weersomstandigheden.

### *De overheid*

De verschillende panelleden zien verschillende zaken bij de opdrachtgevers, die van invloed zijn op het vervoer. Zij zien de oorzaak van veel problemen rondom het Regiotaxivervoer van nu en de toekomstige vervoersvormen in slecht functionerende overheden.

Het is de leden opgevallen dat er tussen de verschillende gemeenten een grote diversiteit bestaat. De ene gemeente is vooruitstrevend en werkt gebroedelijk samen met buurgemeenten in de transitieprocessen die in het vervoer en Wmo plaatsvinden. De andere gemeente legt de focus duidelijk op andere zaken en wacht met dit onderwerp af.

In vrijwel alle gebieden zien de panelleden, dat er rondom het vervoer van ouderen op een steeds grote schaal een beroep wordt gedaan op vrijwilligers. Dit hoeft in principe geen groot bezwaar op te leveren. Daarnaast zien de participanten in, dat het huidige Regiotaxisysteem over het algemeen zwaar gesubsidieerd wordt.

Er worden echter verscheidene oorzaken te berde gebracht, waarom het in de praktijk niet altijd zo goed werkt, als vooraf werd voorgesteld. Enkele zaken die naar voren werden gebracht:

- er bestaat een gebrek aan afstemming tussen gemeenten onderling alsmede tussen verschillende afdelingen van de gemeente. Eén van de leden noemde het voorbeeld bij een vergadering, waarbij verschillende ambtenaren van een vrij kleine gemeente met elkaar en lid om tafel zaten. De ambtenaren hadden allen raakvlakken met het ouderenvervoer, maar bleken elkaar niet te kennen.

- de fusiegemeenten leiden tot afstand tussen burger en overheid. Enerzijds weet de burger niet welke persoon hij bij de overheid moet hebben. Anderzijds is de afstand tussen de ambtenaar en de burger steeds groter.

- De deelnemers zien een kennisgebrek bij de verschillende gemeenten. Dit komt ten eerste door een groot verloop van personeel. Personen worden belast met dossiers waarvan zij onvoldoende kennis van zaken van hebben. Zo diende -aldus een participant- een starter een complete aanbestedingsprocedure voor de Wmo-taxi te schrijven zonder enige ervaring. Ten tweede vinden er constant wets- en beleidswijzigingen plaats, waardoor zaken niet meer actueel zijn.

- De participanten uitten kritiek op de onduidelijkheid die door de provincie Gelderland in de richting van de gemeenten en andere organisaties is geschapen. Door het Wmo-gedeelte van de Regiotaxi op het bordje van de gemeenten te schuiven, zonder hierbij voldoende oplossingsrichtingen mee te geven, ontstaat onduidelijkheid over hoe de toekomst er uit ziet. Deze onduidelijkheid wordt niet alleen ervaren bij gemeenten, maar ook bij de eindgebruiker. De oudere Regiotaxigebruiker ziet nieuwsberichten over een onzekere toekomst en raakt hierdoor in ongewis over de reismogelijkheden in de nabije toekomst.

Het zijn opmerkingen die overeenkomen met die van experts uit de focusgroep. Daar waar de overheid in deze een belangrijke speler is, dient zij wel goed te functioneren. Bij sommige gemeenten kan oprecht twijfel rijzen.

Bij deze kritische opmerkingen plaatste iemand echter wel een interessante kanttekening. Hij ziet door ervaringen uit het verleden, dat voorafgaand aan grootschalige wijzigingen in systeemopzetten en wetswijzigingen er dikwijls grote twijfel ontstaat over de toekomst. In de praktijk blijkt echter dat over het algemeen het altijd goed komt. Juist onder de tijdsdruk van aanstaande wijzigingen gaan zaken die eerst stroperig en langzaam gingen, opeens spoedig. Heb er vertrouwen in dat er altijd iets wordt gevonden om in de vervoersbehoeften van vrijwel iedereen te voorzien.

Op welke wijze het Regiotaxivervoer ook in de toekomst in de gemeenten wordt geregeld, dus met vrijwilligerssystemen, professionele chauffeurs, een wisselwerking of op andere wijzen: het wordt door de verschillende panelleden onderschreven dat het van belang is dat er een trekker van het project komt. Door tenminste één iemand hiervoor verantwoordelijk te maken, die voldoende kennis van zaken heeft en tevens de ruimte krijgt om dit te doen, komen partijen op de juiste wijze samen en komt men verder. Ook bij een systeemopzet met voornamelijk vrijwilligers, kan het wellicht baten om hier toch een betaalde kracht aan te stellen.

### *Voertuigen*

Daar waar vooraf door mij werd verwacht dat ook de voertuigen waarmee ouderen zonder eigen vervoer verplaatst worden belangrijk werden geacht, is dit onderwerp toch nauwelijks in het groepsinterview ter sprake gekomen. De mogelijke oorzaak hiervan kan gevonden worden in de grote ontwikkelingen die de voertuigen de afgelopen jaren hebben doorgemaakt. Verouderd en ontoegankelijk materieel is vervangen door moderne lagevloerwagens die speciaal zijn aangepast voor het doel. Met alle Europese wetgeving op het gebied van toegankelijkheid van voertuigen in het personenvervoer als drijfveer, achten de deelnemers aan de focusgroep het kennelijk als common sense dat ook alternatieve vervoersvormen voldoen aan de toegankelijkheidseisen.

Buiten de objectieve uitvoering van de voertuigen (toegankelijk, modern) zijn er bij de voertuigen ook subjectieve zaken die van invloed kunnen zijn op de ervaring van de oudere reiziger. Het gaat hierbij vooral om de veiligheid van de reiziger, zo geeft een lid van het panel aan. Een oudere reiziger die eens een negatieve ervaring heeft bij het gebruik van vervoer, zal deze over het algemeen langer herinneren dan een positieve of neutrale ervaring. Zeker op het moment dat gebruik gemaakt wordt van vrijwilligers of buurtgenoten, is het risico aanwezig dat er meer verschil in dienstverlening kan ontstaan ten opzichte van de dienstverlening die door professionals wordt geleverd.

Hoewel de leden van de ouderenbonden hiervoor geen directe oplossingen gaven, is het niet onmogelijk om hier eens over te filosoferen. Door een goede begeleiding en opleiding van chauffeurs is het mogelijk om voertuigen veilig te besturen en reizigers goed te ondersteunen. Technische oplossingen helpen de reiziger met een aangename rit. Denk hierbij bijvoorbeeld aan camerabewaking en boordcomputers.

### *De uitvoering*

Buiten de opmerkingen die de panelleden hebben over de rol van de oudere in het proces, de verschillende overheden in hun rol als subsidiegever of opdrachtgever en de voertuigen die rijden is er nog een onderwerp ter sprake gekomen. Hoe gaat het in de dagelijkse praktijk? Waar lopen thans gebruikers tegen aan en welke lessen kunnen hieruit getrokken worden voor de uitvoering in de toekomst?



De oudere gebruikers van de Regiotaxi en het openbaar vervoer merken dat de informatievoorzieningen vaak tekort schieten, althans niet zijn aangepast aan de doelgroep. Waar in het huidige tijdsgewricht vaak informatie beschikbaar wordt gesteld via digitale wegen, attendeert de focusgroep er op dat veel ouderen hierdoor deze informatiestromen niet kunnen bereiken. Ouderen maken nog altijd veel gebruik van de lokale nieuwsmedia als het om nieuwsgaring gaat. Waar het voor sommige bestuurders en overheden van belang kan zijn om met een schone lei te beginnen, kan het voor sommige ouderen juist als angstaanjagend gezien worden als er gesteld wordt dat "de overheid" ook niet weet wat de toekomst precies gaat brengen. Zorg er derhalve voor dat informatievoorziening helder is en aansluit bij de doelgroepen, zeker als deze zeer afhankelijk is van systemen en er zonder de systemen vervoersarmoede of althans het vooruitzicht hierop ontstaat.

Als het gaat om informatievoorziening, dan ziet het panel dat er dikwijls door de verschillende partijen langs elkaar heen gewerkt wordt. Hierdoor ontstaat onduidelijkheid en onvrede of wordt nodeloos inefficiënt gewerkt. Een wat dit betreft interessant voorbeeld wordt gegeven door een van de panelleden. Waar in een eerder deel van de beantwoording van deze vierde deelvraag het als onwenselijk werd geacht dat leerlingenvervoer en Wmo-vervoer tegelijkertijd wordt uitgevoerd, zien zij wel grote besparingsmogelijkheden in het volgtijdelijke samenwerking. Dit houdt kortgezegd in dat een busje en chauffeur in de ochtendspits wordt gebruikt voor leerlingenvervoer en vervolgens ter beschikking komt aan het Wmo-vervoer. Thans zijn beide vervoerssystemen erg van elkaar gescheiden en worden dan ook vaak apart aanbesteed. Hierdoor zijn op piekmomenten in de spitsen beide systemen tegelijkertijd op de weg, maar staan zij op andere momenten van de dag juist weer stil. Van de oudere reiziger, die over het algemeen een minder strak tijdschema heeft, kan volgens de focusgroep verwacht worden dat zij zich hier tot op zekere mate op zou moeten aanpassen. Dit kan bereikt worden door goede informatievoorziening, opdat de oudere met een verplaatsingsbehoefte tijdig op de hoogte is van de mogelijkheden. Om tot deze synergie te komen, is het aldus de focusgroep van belang dat alle vervoersvraag "op een grote hoop" gegooid dient te worden. Volgens de focusgroep kan dit met de huidige ICT gemakkelijk en het is derhalve opmerkelijk dat dit nog onvoldoende plaatsvindt.

Waar de verschillende gebruikers van de Regiotaxi en vooral het openbaar vervoer, aldus het panel, zich aan storen, is dat het vervoersaanbod vaak niet is afgestemd op de vervoersvraag. Bij het openbaar vervoer blijft er dikwijls met een bepaald interval een bus door de regio rijden, terwijl daar op sommige tijdstippen geen enkele behoefte aan. Op andere momenten of in andere gebieden is het aanbod weer op een andere wijze niet aangesloten op de vraag. Voertuigen zijn overvol of rijden met een grote omweg.

### *Conclusie*

De participanten uit de focusgroep hechten een grote waarde aan het huidige systeem van de Regiotaxi. Het liefst behouden zij het systeem zoals het nu is. Er wordt echter wel onderkend dat het huidige systeem zeer kostbaar is. Desalniettemin is het wel van een grote waarde voor een groot deel van de sociaal-zwakkere oudere: buiten de Regiotaxi is er dikwijls geen alternatief voorhanden. De oudere zonder eigen vervoer gebruikt de Regiotaxi voor haar noodzakelijk en sociaal-recreatieve verplaatsingen.

Indien de transitie richting de gemeente toch plaats dient te vinden, dan dienen zoveel mogelijk van de huidige systeemkenmerken behouden te blijven. Wellicht kan er iets meer flexibiliteit van de gebruikers verwacht worden, maar daar houdt het dan ook wel bij op. Over de inzet van vrijwilligers op dit vervoer bestaan grote twijfels. Kunnen zij wel dezelfde kwaliteit leveren? Is er geen sprake van broodroof? De belangrijkste conclusie is dat men unaniem is over de twijfel die bestaat over de

capaciteit van de gemeenten om dit vervoer volwaardig over te nemen van de Provincie. De gemeenten hebben -over het algemeen met een betrekkelijk klein ambtenarenapparaat met weinig langdurige kennis- niet altijd de expertise in huis om de rol als vervoersautoriteit doelmatig maar vooral goed van de Provincie over te nemen.

#### 4.3 DE PLANNEN VAN DE PROVINCIE

---

WAT ZIJN DE VOORNEMENS VAN DE PROVINCIE GELDERLAND OMTRENT DE WIJZIGINGEN IN HET GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER EN IN HOEVERRE PASSEN DEZE PLANNEN BIJ DE BEHOEFTE DIE DE GEBRUIKERS VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER HEBBEN?

Voor de beantwoording van de zesde deelvraag van dit onderzoek wordt onderzoek gedaan naar de beleidsvoornemens van de Provincie Gelderland omtrent de voorgenoemde wijzigingen in het Regiotaxivervoer. Hiervoor wordt eerst bekeken hoe de opzet van het systeem is. Ten tweede worden de aanleidingen beschreven, die ten grondslag liggen aan de voorgestelde wijzigingen. Waarom wordt het huidige systeem niet gewoon gehandhaafd? Vervolgens wordt, mede vanuit de kennis die is opgedaan bij de beantwoording van de andere deelvragen, onderzocht in hoeverre de wijzigingen passen bij de behoeften die de gebruikers van het huidige systeem hebben, zeker in het landelijk gebied van de Achterhoek. Voor de beantwoording van deze vragen is deels gebruik gemaakt van rapportages, beleidsdocumenten en andere publicaties, opgesteld door of in opdracht van de Provincie Gelderland. Het zijn deze documenten, waaruit de intenties van de Provincie Gelderland naar voren komen.

*Wat is de huidige systeemopzet van de Regiotaxi en het overige doelgroepenvervoer in de provincie Gelderland?*

Buiten het reguliere openbaar vervoer per trein, bus, tram en metro is er nog een groot aantal vervoersvormen die gesubsidieerd worden door de overheid. Veelal zijn deze vervoersvormen opgezet voor een relatief kleine groep gebruikers. Hoewel er regionaal vaak op de details verschillen zijn te vinden, kan op hoofdlijnen gegeneraliseerd worden.

Buiten de Regiotaxi, die hierna wordt besproken, vindt hieronder een korte samenvatting plaats van deze vormen van doelgroepenvervoer. Vaak zijn deze vernoemd naar de Wet van waaruit zij in het leven zijn geroepen.

- Vanuit de Rijksoverheid bestaat er het WIA-vervoer (Wet inkomen en arbeid naar arbeidsvermogen). Het is werknemersvervoer voor mensen met een functiebeperking. In 2012 maakten 60.000 mensen gebruik van dit vervoer en kostte ongeveer €21 miljoen subsidie (MuConsult, 2013);
- Het WSW-vervoer kent grote overeenkomsten met het WIA-vervoer, maar wordt geïnitieerd vanuit de gemeenten. Het vervoer kent een grote mate van structuur en herhaling: elke dag op hetzelfde tijdstip (MuConsult, 2013);
- Het AWBZ-vervoer gedraagt zich ook volgens dezelfde vaste patronen als het WSW-vervoer, maar brengt gebruikers veelal niet naar het werk, maar naar de dagbesteding. Het zijn personen die over het algemeen ernstige beperkingen hebben. In de 0-situatie werd dit vervoer geregeld door de

Rijksoverheid en de zorginstellingen. Tezamen met het WSW-vervoer had dit in euro's een omvang van 270 miljoen in 2012 (MuConsult, 2013);

- Het leerlingenvervoer is op gemeentelijk niveau geregeld en brengt personen die niet zelfstandig naar school kunnen hiernaartoe. Het vervoer heeft een iteratief karakter en wordt door de gemeenten geregeld. Landelijk had dit in 2012 een omvang van €240 miljoen (MuConsult, 2013);

- Het zittend ziekenvervoer.

De Regiotaxi, waar toch een groot deel van dit onderzoek over gaat, rijdt in Nederland veelal 2 soorten vervoer. In de Provincie Gelderland is dit in elk geval zo:

- De **Regiotaxi als aanvulling op het reguliere openbaar vervoer**. Dit vervoer staat voor een ieder open. Het ontsluit bijvoorbeeld een willekeurig gehucht en biedt aansluiting op de normale bus of trein. Iedereen kan dit vervoer enige tijd vantevoren reserveren. Met dit onderdeel van de Regiotaxi biedt de Provincie overal binnen het grondgebied toch een zekere mate van vervoer aan. Het is een uitkomst in gebieden waar het gebruik van een lijnbus dusdanig nihil is dat dit binnen alle redelijkheid niet doelmatig is. Het vervoer wordt voor een deel gefinancierd door de gebruiker zelf. Daarnaast past de provincie een deel bij. In de Regio Achterhoek vonden in 2013 circa 2000 ritten per maand plaats met het OV-deel van de Regiotaxi, over een afstand van 7000 (strippenkaart)zônes (Cissonius Groep, 2013).

- De **Regiotaxi vanuit de Wmo**. Vanuit de Wet Maatschappelijke ondersteuning bestaat er een gesubsidieerd vervoerssysteem om mensen met een functiebeperking te stimuleren te participeren in de maatschappij. Het zijn jongeren, volwassenen en ouderen die niet in staat zijn om zelfstandig te reizen met de auto, fiets of OV. Het overgrote deel van het Regiotaxivervoer bestaat uit sociaalrecreatief vervoer naar sociale contacten. Daarnaast wordt het vervoer ook gebruikt voor noodzakelijke ritten, zoals voor een medische afspraak. Dit systeem wordt door 3 partijen betaald: een klein gedeelte door de Wmo-reiziger zelf; een groot deel vanuit de gemeente en daarnaast door de provincie (MuConsult, 2013).

In 2013 waren er in de Achterhoek zo'n 7500 personen met de mogelijkheid om de Wmo-Regiotaxi te gebruiken. Hiervan maakten zo'n 3900 personen ook daadwerkelijk gebruik. Het aantal reizen per maand was toen iets meer dan 29.000, over een afstand van 98.000 strippenkaartzônes (Cissonius Groep, 2013).

Het leeuwendeel van de ritten van de Regiotaxi wordt derhalve uitgevoerd vanuit de Wmo. Als aanvulling op het reguliere Openbaar Vervoer wordt de Regiotaxi relatief nauwelijks gebruikt (2000 ritten per maand tegenover 29.000 voor Wmo-vervoer in de Achterhoek)

Het Regiotaxivervoer is voor een groot deel aan het oog van de gemiddelde reiziger onttrokken. Men ziet wel eens een busje met het provincielogo door de wijk heen rijden, maar daar blijft het dan ook bij. Voor een relatief kleine groep personen (met een Wmo-pas) is de Regiotaxi echter een belangrijke vervoerswijze om de noodzakelijke (en niet-noodzakelijke) verplaatsingen uit te voeren.

*Waarom wil de Provincie Gelderland het Regiotaxisysteem wijzigen?*

De Regiotaxi voorziet in een behoefte van gebruikers. Na vele opstartproblemen in de eerste jaren functioneert het systeem in principe prima. Van aanbestedings- en uitvoeringsfouten is geleerd en reizigers (lees: vooral Wmo-pashouders) hebben nu te maken met een redelijk betrouwbare vorm van deur-tot-deurvervoer tegen een schappelijke prijs met professionele bestuurders.

Het systeem functioneert voor de Wmo- en OV-reiziger goed, voor de opdrachtgevers Provincie (vanuit openbaar vervoer) en Gemeenten echter ook: het systeem is te duur. De reiziger betaalt een vast opstarttarief met daarboven hetzelfde bedrag per gereisde strippenkaartzone. Een reiziger die de Regiotaxi gebruikt als aanvulling op het reguliere OV, betaalt €2.- opstarttarief en €2.- per zone. Indien de reis ook met de reguliere bus of trein afgelegd kan worden, is dit het dubbele.

Een reiziger die de Regiotaxi vanuit de Wmo gebruikt betaalt echter €0,65 als opstarttarief en per zone (Achterhoek in 2015, Regiotaxigelderland.nl). Wettelijke mogelijkheden dit tarief te verhogen, zijn er niet.

Vanuit de opdrachtgever dienen er bij deze lage tarieven bedragen toegelegd te worden, om het taxibedrijf te betalen voor de ritten. Het is niet mogelijk om deze ritten voor €0,65 per zone kostendekkend uit te voeren met een professionele taxichauffeur en een personenauto of busje.

Om hierover een kort voorbeeld te geven ter verduidelijking: een Wmo-Regiotaxipassagier kan vanuit een wijk in Winterswijk een rit aanvragen richting Borculo. De reis gaat door 5 zones en kost de Wmo-reiziger dus 5x€0,65 plus eenmalig €0,65. Dat is totaal €3,90. Voordelig voor de reiziger, maar bijzonder kostbaar voor de opdrachtgever (Provincie en Gemeente). De rit duurt 35 minuten en kent een reisafstand van 33 kilometer. Noch de brandstofkosten, noch alle andere kosten als afschrijving, overheid en vanzelfsprekend taxichauffeurs kunnen van deze €3,90 betaald worden. Ter vergelijking is dezelfde reisafstand en reistijd ingevoerd als reis bij de lokale taxicentrale in Utrecht. Bij UTC kost een vergelijkbare reis €84.-. Waar de reiziger €0,65 betaalt, legt de gemeente gemiddeld €3,16 bij. De Provincie betaalt vervolgens ook nog €0,84.

Feitelijk staat in het hierboven genoemde voorbeeld de kern van het probleem weergegeven. Ook al vindt een deel van de ritten reeds gecombineerd met andere reizigers plaats, het vergt bijzonder hoge subsidie.

De Provincie ziet aanleiding om het systeem radicaal te wijzigen. De primaire reden zijn de doorlopende hoge kosten van het systeem voor de provincie. Nu is dat de afgelopen jaren geen probleem geweest. Door het terugschroeven van de hoeveelheid BDU (de Brede Doel Uitkering) vanuit het Rijk alsmede de afschaffing van de rode diesel (diesel met een lagere accijns), dient de provincie echter keuzes te maken. De primaire rol van de provincie, namelijk het aanbieden van regulier Openbaar Vervoer, gaat hierbij vòòr de Regiotaxi.

De secundaire reden is dat de gemeenten te maken hebben met een decentralisatie in de zorg. De uitvoer van de Wmo en AWBZ komen nu voor een zeer groot deel bij de gemeenten te liggen. Als gevolg hiervan komt ook een groot deel van het AWBZ-voervoer bij de gemeenten te liggen. De provincie ziet hiertoe een aanleiding om het gehele doelgroepenvervoer te herzien (en daartoe bij de gemeenten neer te leggen).

De Regiotaxi in Gelderland is voor de gebruiker een goed systeem, maar de inkomsten die hij genereert zijn bij lange na niet toereikend om het systeem voor de overheden kostendekkend te maken. De budgetten van de provincie zijn beperkt, waardoor zij keuzes moet maken. Zij ziet aanleiding om de Regiotaxi te decentraliseren naar de gemeenten.

*Hoe wil de Provincie Gelderland het systeem wijzigen?*

De wijze waarop de Provincie Gelderland de systeemopzet wenst te wijzigen, blijkt enerzijds uit diverse opgemaakte documenten, doch is anderzijds in bepaalde opzichten nog onzeker.

De Provincie Gelderland wenst de taak van de Regiotaxi over te hevelen naar gemeentelijk niveau, waarbij gemeenten op een regionaal niveau met elkaar samenwerken. Door alle vervoer van gemeenten (WSW, Wmo, AWBZ & leerlingenvervoer) met elkaar te bundelen, is er de verwachting dat er een efficiëncyslag gemaakt kan worden. Tegelijkertijd wordt meer verwacht van de *civilsociety*. Indien een deel van de vervoersvraag van ouderen door vrijwilligers kan worden opgevangen, wordt aanzienlijk bespaard op de vervoerkosten.

De provincie heeft in elke regio (zoals de Veluwe, Rivierenland, maar ook de Achterhoek) onderzoeken laten uitvoeren naar de huidige staat van het doelgroepenvervoer en toekomstige mogelijkheden hierin (Cissonius Groep, 2013; Forseti, 2014a; Forseti, 2014b).

Uit de onderzoeken komt naar voren dat door afstemming tussen de verschillende soorten doelgroepenvervoer er aanzienlijke besparingen doorgevoerd kunnen worden. Een gemeenschappelijke aanbeveling in alle rapporten is de opzet van een regiecentrale, waarin alle vervoersvraag samenkomt:

*"Een optimale afstemming en efficiency is te realiseren door de regie (..) en planning op één punt en onafhankelijk van de vervoerders te laten samenkomen. (..) Een model gebaseerd op een (..) regiecentrale ligt (..) voor de hand (...), waarbij zowel inzicht als grip op alle vervoer ontstaat."* (Forseti, 2014b).

Andere aanbevelingen uit de diverse onderzoeksrapporten zijn onder meer:

- het dichterbij brengen van zorg of dagbesteding, waardoor minder vervoer nodig is;
- het stimuleren en zo toegankelijk mogelijk maken van regulier openbaar vervoer;
- in aanvulling daarop: onderscheid maken tussen mensen die wel en niet van het OV gebruik kunnen maken;
- tracht Wmo-Regiotaxigebruikers te stimuleren gebruik te maken van OV indien mogelijk;
- stimuleer vrijwilligersvervoer.

Zoals al eerder naar voren is gebracht, wordt door de provincie deze taak neergelegd bij de in regio's samenwerkende gemeenten. De Provincie ondersteunt deze omslag, door onderzoeken mede te financieren, maar ook door kennis en expertise over te dragen.

Tegelijkertijd zet de Provincie zich nog steeds in voor de mobiliteit binnen Gelderland. Tenslotte vallen de regio's ook alle binnen het grondgebied van de Provincie Gelderland en is het de taak van de provincie om hiervoor zorg te dragen.

Op welke wijze de Provincie hier echter invulling aan gaat geven, is nog niet compleet helder. Ook niet voor de provincie zelf. Zij staat open voor diverse experimenten, zowel intern als extern opgesteld.

Daarnaast ziet de provincie ook autonome ontwikkelingen. De opmars van de elektrische fiets heeft een grote invloed op de actieradius van (scholieren en) ouderen. Ook de scootmobiel ontwikkelt zich in een hoog tempo. Tenslotte heeft de opkomst van diverse zelfrijdende auto-projecten (zoals van Google) mogelijk een grote invloed op het mobiliteitsbeleid van de komende jaren.

De Provincie Gelderland ondersteunt de regio's bij de overheveling van de Regiotaxi. Tegelijkertijd ziet zij voor zichzelf nog een rol aan de basis van de mobiliteit. Naast de exploitatie van het reguliere openbaar vervoer worden ontwikkelingen uit de markt en samenleving ondersteund.

*Passen deze wijzigingen bij de behoefte die de oudere gebruikers van de Regiotaxi hebben?*

Het is interessant om te bedenken of de aanpassingen gedaan worden vanuit de behoefte van de gebruikers van de Regiotaxi. Hoewel enerzijds in beleidsdocumenten (zoals de Statenbrief over de OVvisie) wordt gesteld dat met alle ontwikkelingen juist beter op de wensen van de reiziger wordt ingespeeld, kunnen hier intussen wel vraagtekens bij worden gesteld. Het is duidelijk uit de algemene indruk, uit de focusgroep, uit de klanttevredenheidsonderzoeken van de Regiotaxi (Regiotaxigelderland.nl, 2015) en de interviews met Beijer, Bruntink en Westhoff dat de huidige Regiotaxi voor de reiziger zeer goed functioneert. Voor de gebruikers zijn er in elk geval weinig incentives die voor gebruikers tot een (nog beter) systeem zouden leiden.

De Provincie hevelt de Regiotaxi over naar de regio's, maar weet zelf nog niet met zekerheid hoe dit vervoer in de toekomst exact wordt ingericht. In die zin ontstaat voor de Wmo-gebruiker alleen maar onzekerheid. Voor personen die afhankelijk zijn van de Regiotaxi voor hun verplaatsingen, is deze onzekerheid niet prettig.

Hoe de "nieuwe" Regiotaxi er uit gaat zien, is nog maar de vraag. Zoals de regio's vanuit beleidsmedewerker Beijer hebben aangegeven, heeft het niet de allerhoogste prioriteit in vergelijking met andere preciaire ontwikkelingen binnen de zorg, die richting de gemeenten komen. Zoals tijdens het focusgroepsinterview naar voren is gekomen, bestaat er bij de gemeenten een hoop onkunde (geen onwil!) over de opzet van de Regiotaxi, als het aankomt op de dienstuitvoering, contractduur en -vorm en aanbestedingseisen. Het is derhalve maar de vraag of hetzelfde niveau van kwaliteit wordt behaald, zoals thans het geval is. Dit geldt tevens bij de ontwikkelingen rondom de stimulering van het vrijwilligersvervoer. Hoewel enerzijds het overhevelen van een deel van het vervoer richting vrijwilligers tot een besparing kan leiden, is anderzijds de vraag of dezelfde kwaliteit behaald wordt als nu het geval wordt. Dat het echter niet per sé tot problemen hoeft te leiden, hebben Bruntink en Westhoff bij de Vlaermoesbus in Neede wel bewezen. Daar rijdt deze "vrijwillige Regiotaxi" al enkele jaren tot grote tevredenheid van gebruikers en organisatie. Wat hierbij van groot belang is, is een goede opzet van het systeem en duidelijke (blijvende) instructie van vrijwilligers. Zo kan de kwaliteit gewaarborgd worden. Belangrijk is -aldus Bruntink- dat de vrijwilligers niet het idee hebben broodroof te plegen op het beroepsvervoer. Vindt dat wel plaats, dan neemt het animo vanuit de *civil society* snel af, aldus Bruntink.

Hoewel de Provincie Gelderland enerzijds duidelijk aangeeft van de Regiotaxi af te willen en het over wil laten aan de gemeente, de markt en de maatschappij, stelt zij wel duidelijk een ondergrens, zo blijkt uit de Statenbrief "ontwikkelingen en uitgangspunten mobiliteit OVvisie". Het doel van de provincie is dat uiteindelijk iedereen zich binnen Gelderland kan verplaatsen. Mocht het blijken dat - ondanks stimuleringsmaatregelen richting de gemeente en de efficiencymaatregelen die er bestaan bij een gedeeltelijke bundeling van het vervoer, het toch niet leidt tot het gewenste resultaat dan

stelt de Provincie in de statenbrief: 'Wij (de provincie) zorgen ervoor dat verschillende en deels nieuwe vormen van vervoer naast elkaar bestaan die inspelen op de uiteenlopende reisbehoeften" en "voor reizigers die moeite hebben met het zelf organiseren van vervoer zorgen we voor een vangnet (bijvoorbeeld ouderen, mensen met een beperking (koppeling met Regiotaxi)". Ondanks de transitie van provincie naar gemeente, behoudt de Provincie Gelderland dus wel haar eindverantwoordelijkheid.

### *Conclusie*

De Provincie wil de Regiotaxitaken overhelden naar de gemeenten en ook deels inzetten op vrijwilligersvervoer. De veranderingen in de Regiotaxi lijken niet direct in het belang van de gebruiker. Sterker nog, het is nog onduidelijk hoe de nieuwe opzet van de Regiotaxi zal zijn. Deze onzekerheid is niet gewenst. De gebruiker weet niet precies hoe de verplaatsing met de huidige Regiotaxi over een aantal jaren plaats zal vinden. Wel blijft de Provincie haar eindverantwoordelijkheid houden, maar hoe zij hier concreet mee om zal gaan, is niet bekend.

## 5. CONCLUSIE

---

De Provincie Gelderland wil het Regiotaxivervoer reorganiseren, teneinde te komen tot een beter produkt voor de gebruiker tegen lagere kosten voor de overheden. Het laatste doel wordt met de plannen bereikt, maar hebben de gebruikers van de Regiotaxi ook in de toekomst nog goede mogelijkheden tot verplaatsing, zodat zij deel kunnen blijven nemen aan de samenleving? Onduidelijk was hoe de Provincie en de decentrale overheden hier met hun beleid effectief op zouden kunnen inspelen. De focus in eerdere onderzoeken van de provincie lag vooral op de kostenkant van de veranderingen en niet op de reiziger. Geconcentreerd op een specifieke regio én op de grootste groep gebruikers van de Regiotaxi -namelijk de oudere zonder eigen vervoer- is de volgende hoofdvraag opgesteld:

---

*Op welke wijze kan de Provincie Gelderland de verplaatsingsbehoeften van ouderen die niet beschikken over eigen vervoer faciliteren, teneinde vervoersarmoede van deze bevolkingsgroep in het rurale deel van de Achterhoek tegen te gaan?*

---

Met een triangulatie van literatuuronderzoek in theorie & beleidsstukken, interviews met de ouderen én gesprekken met experts binnen het onderzoeksveld is een antwoord gezocht naar deze probleemstelling.

Eerst worden de verschillende deelvragen beantwoord, die uitmonden in een antwoord op de centrale onderzoeksvraag. Aanbevelingen zijn hierin verweven, aangezien deze samenhangen met de hoofdvraag.

### 5.1 DEELVRAGEN

---

#### 1 WELKE THEORETISCHE INZICHTEN BESTAAN ER OVER VERVOERSARMOEDE EN WAT ZIJN DE GEVOLGEN VAN VERVOERSARMOEDE IN RURALE GEBIEDEN?

Vervoersarmoede hangt sterk samen met sociale uitsluiting. Bij vervoersarmoede bestaat er een behoefte aan verplaatsingen door het individu, maar kunnen deze verplaatsingen niet worden uitgevoerd door een gebrek aan vervoersmiddelen, financiën of andere beperkingen. Het zijn redelijke verplaatsingen, waaronder verstaan wordt dat een groot deel van de andere personen in eenzelfde situatie (zelfde gebied of persoonlijke kenmerken) die verplaatsing wél kan afleggen. Als gevolg hiervan kan iemand die vervoersarmoede heeft, niet volwaardig meedraaien in de samenleving, waardoor sociale uitsluiting ontstaat (Kenyon et al, 2003; Lucas, 2010). Sociale uitsluiting en vervoersarmoede worden niet standaard bij bepaalde groepen gevonden. Hoewel vantevoren werd verwacht dat beiden voornamelijk te vinden waren bij de lagere sociale klassen van de maatschappij, bleek dit niet noodzakelijk zo te zijn. In elk geval kan sociale uitsluiting op verschillende niveaus plaatsvinden. Op macroniveau, indien hele bevolkingsgroepen in de gehele samenleving worden uitgesloten; Op mesoniveau, als voor zekere etniciteiten geen plek is binnen een buurt of vereniging. Tenslotte is er lokale sociale uitsluiting op het micro-niveau, waarbij individuen van het lokale leven worden uitgesloten (Hine et al., 2001).

Uit de literatuur is gebleken, dat het ervaren van sociale uitsluiting voornamelijk voorkomt, indien een individu aan een aantal risicofactoren voldoet. Dit zijn onder meer alleenstaanden met een hoge



leeftijd, die lichamelijke problemen kennen en over het algemeen verminderd zelfredzaam zijn. Daarnaast zijn een gebrek aan eigen vervoer, een laag inkomen, een relatief afgelegen woonlocatie én een gebrek aan vervoersmiddelen factoren risicofactoren (Wachs & Kumagai, 1973; Baniste & Hall, 1983; Church et al., 2000; Hodgson & Turner, 2003; Jehoel-Gijsbers, 2003).

Daarnaast kan vervoersarmoede juist tot gevolg hebben dat een persoon sociale uitsluiting van de samenleving ervaart (Meert, 2003; Farrington et al., 2005; Lucas, 2010). Vooral in samenlevingen met een hoog autobezit, waar de waarde van gemeenschappelijke vervoersmiddelen is gedaald, is dit sterk het geval. In rurale gebieden, waar weinig openbaar vervoer is, bestaat dit probleem vooral. Zoals Cass et al. (2005) en MacDonald & Leary (2005) aangeven, leidt de sociale uitsluiting en vervoersarmoede ertoe dat individuen geen "normaal" bestaan leven, maar een relatief "slecht" leven.

Er zijn weinig specifieke gevolgen van vervoersarmoede wanneer deze optreedt in rurale gebieden. Aangezien een slechte woonlocatie (waarbij gesteld wordt dat het wonen in het landelijk gebied om verscheidene redenen als slecht beoordeeld kan worden, bijvoorbeeld vanwege de grote gemiddelde afstand tot voorzieningen) wel een risicofactor is van vervoersarmoede, komt vervoersarmoede vaker voor in het landelijk gebied.

Wel bestaan er algemene gevolgen van vervoersarmoede. Personen kunnen zich niet verplaatsen naar behoefte en hebben derhalve niet de mogelijkheid om deel te nemen aan de maatschappij. Noodzakelijke verplaatsingen, naar medische instellingen of voor het doen van de boodschappen zijn niet of slechts zeer lastig uit te voeren. Secundaire verplaatsingen, bijvoorbeeld voor sociaal-recreatieve doeleinden, zijn voor deze mensen niet uit te voeren, met sociale uitsluiting tot gevolg.

## 2 OP WELKE WIJZE(N) KAN VERVOERSARMOEDE BEPERKT OF BESTREDEN WORDEN?

De literatuur vindt diverse oplossingen om vervoersarmoede tegen te gaan. Zij ziet verschillende mogelijkheden in de ICT. Niet alleen om de bestaande vervoersvraag inzichtelijk te maken en eventueel op een efficiënte wijze in te vullen, maar ook door fysieke verplaatsingsbehoeften te vervangen door een virtuele invulling hiervan.

Daarnaast wordt er veel verwacht van de ontwikkelingen in de ICT in samenspel met de autobranche. De eerste zelfstandig rijdende voertuigen zijn reeds op de weg en dit zou wel eens van een grote positieve invloed kunnen zijn op de mate waarop vervoersarmoede in samenleving wordt ervaren.

Verscheidene experts houden zich vanuit hun rol als bestuurder, onderzoeker of ambtenaar bezig met vervoersarmoede en hebben hun kennis uit de praktijk gebruikt om te komen tot een bestrijding van vervoersarmoede.

Zij zien een rol weggelegd voor alledrie de partijen die hieraan iets kunnen doen. Ten eerste heeft het beleid van de overheid een grote invloed. Ondanks de vele problemen die de overheid kent (kennisgebrek, inefficiency, een sterk wisselend politiek speelveld en uiteraard een constant gebrek aan middelen) is zeker deze partij zeer belangrijk als het aankomt op de bestrijding van vervoersarmoede. Daar waar de samenleving op het platteland verandert en "de oudere" zich ook langzaam sterker en zelfstandiger wordt, blijft de overheid er om een sociaal vangnet te creëren voor eenieder die buiten de samenleving dreigt te vallen (Thissen). Dit hoeft niet per se met een continuering van de Regiotaxi. Van belang is dat in een sterke samenleving vervoersarmoede zoveel mogelijk wordt voorkomen. Het doel is belangrijker dan het middel. Martens pleit voor een mobiliteitsgarantie, opdat iedereen zich kan verplaatsen.

Ook van de twee andere partijen in de samenleving mag verwacht worden, dat zij zich inzetten tegen het ontstaan en de gevolgen van vervoersarmoede. De markt speelt in op behoeften die vanuit de samenleving ontstaan. Een evident voorbeeld hiervan zijn snelle technologische ontwikkelingen, bijvoorbeeld als het aankomt op zelfrijdende auto's. Tot het zover is biedt de markt mogelijkheden tot krachtenbundeling; bijvoorbeeld als het aankomt op regiecentrales, waar vervoersvraag en -aanbod bij elkaar samenkomen. Zo kan -theoretisch- vrijwel hetzelfde aanbod van de huidige Regiotaxiblijven bestaan tegen veel lagere kosten.

De *civil society* vangt de lancune op in het gebied waar de markt geen rol ziet en de overheid met haar beperkt beschikbare middelen niet kan optreden. Vrijwilligersinitiatieven komen op waar markt en overheid wegvallen. De overheid kan deze initiatieven, waar nodig, ondersteunen.

De experts zien verder dat samenlevingen constant veranderen: klassieke dorpen verdwijnen; woondorpen komen op. In het landelijk gebied gedragen mensen zich regionaal. "De" oudere transformeert en is zelfstandiger dan decennia geleden. Zelfstandig verplaatsen en het omgaan met ICT wordt steeds minder een probleem. Tegelijkertijd zijn er bij elke transformatie personen die "buiten de boot vallen". Daar waar de *civil society* en de markt hier geen oplossing voor vinden, dient de overheid er met haar vangnetfunctie te zijn.

### 3 HOE VERPLAATSEN OUDEREN ZICH ZONDER EIGEN VERVOER?

De beantwoording van deze deelvraag vindt plaats in de literatuurverkenning over verplaatsingsgedrag van ouderen (3.4).

Het aantal ouderen (65+) in de samenleving neemt toe: er is sprake van vergrijzing. Zij kennen door hun specifieke kenmerken een afwijkend verplaatsingspatroon ten opzichte van andere volwassenen. Over het algemeen werken zij niet meer en de daardoor ontstane vrije tijd wordt ingevuld door meer sociaal-recreatief verkeer. Tegelijkertijd nemen ook de zorgbehoeften toe, wat ook weer van invloed is op het verplaatsingsgedrag.

Hoewel het rijbewijsbezit onder ouderen toeneemt (zeker onder oudere vrouwen, die meer geëmancipeerd zijn t.o.v. voorgaandegeneraties), nemen met de leeftijd het waarnemingsvermogen af. De rijvaardigheid vermindert en een deel van de ouderen raakt uiteindelijk de rijbevoegdheid kwijt.

Waar de veroudering doorzet, daalt het verplaatsingsgedrag. De actieradius wordt minder, verplaatsingen worden grotendeels gereduceerd tot de noodzakelijke reizen. Er wordt voornamelijk gelopen, met iemand meegereisd of gebruik gemaakt van hulpmiddelen (als de scootmobiel). Voor ouderen die hierover niet kunnen beschikken of zich quasi-zelfstandig willen verplaatsen over middelgrote afstand bestaat in Nederland thans de Regiotaxi.

### 4 WELKE EISEN STELLEN DE OUDERE GEBRUIKERS VAN DE REGIOTAXI IN DE GELDERSE ACHTERHOEK OM INVULLING TE GEVEN AAN HUN VERPLAATSINGSBEHOEFTE?

Deze deelvraag is een logisch vervolg op de voorgaande en gaat specifiek in op de oudere gebruikers van de Regiotaxi. De beantwoording vindt plaats aan de hand van de uitkomsten van het groepsinterview met de ouderen (4.2).

### *Herhaling*

De leden van de focusgroep onderschrijven veelal de praktische uitwerking van de theorie uit de voorgaande deelvraag, en gaan daar zelfs op verder. Zij zien een regelmatig terugkerend patroon in de verplaatsingen van ouderen zonder eigen vervoer. Veel geboekte ritten voor de Regiotaxi zijn herhalingsritten naar een wekelijks bezoek aan de huisarts, de partner in het verzorgingstehuis of een vriendin in een nabijgelegen plaats.

### *Huidige uitvoering behouden*

Unaniem zijn de leden van het groepsinterview over de waardering over de huidige opzet van de Regiotaxi. Dit komt ook overeen met de hoge rapportcijfers die over het algemeen gegeven worden voor de Regiotaxi. Ofschoon sommige ouderen niet direct hun waardering voor het bestaande systeem, bleek uit een recent -plotseling- faillissement van een taxibedrijf hoe afhankelijk veel ouderen waren van de Regiotaxi. Een groot deel van de gewenste verplaatsingen kon opeens niet meer worden uitgevoerd en iedereen was opgelucht toen de Regiotaxi spoedig weer ging rijden. Zonder de Regiotaxi was er tijdelijk sprake van vervoersarmoede.

De ouderen uit de focusgroep hechten de grootste waarde aan het bestaande systeem en zouden deze opzet graag willen behouden. Het personeel is vriendelijk, professioneel en behulpzaam. Taxivoertuigen zijn toegankelijk door middel van liften of lage instappen.

### *Verandering? Bedreiging!*

Voorgestelde veranderingen van de Provincie Gelderland zien zij als een bedreiging. Dit betreft ten eerste de onzekerheid die wordt geponereerd met betrekking tot de toekomst: rijdt er straks überhaupt wel een (soort) Regiotaxi? Moet de oudere straks samenreizen met wilde scholieren? Komt de onzekerheid over uitvoering van de ritten uit het begin van de Regiotaxi weer terug? De focusgroep acht dit onwenselijk. Zij waardeert de professionele uitvoering van het huidige vervoer en trekt in twijfel of vrijwilligers dit ook op hetzelfde niveau kunnen uitvoeren.

### *Het komt goed*

Ondanks alle onzekerheden die worden geuit, wordt wel de mening gedeeld dat men er wel vanuit gaat dat het uiteindelijk altijd wel goed komt met de rol van de overheid: zij zal haar kwetsbare burgers niet laten in de kou laten staan. Zeker op lokaal niveau kent de overheid haar vernetfunctie, zo besluiten de leden unaniem.

## 5 WAT ZIJN DE TAKEN VAN DE OVERHEID ALS HET GAAT OM MOBILITEIT VAN KWETSBARE BEVOLKINGSGROEPEN?

Het tegengaan van vervoersarmoede en het opkomen voor kwetsbare groepen is en blijft een taak voor de overheid, die telkens laveert tussen het grootste algemene nut en het opkomen voor de zwakkeren in de samenleving (NRC, 2010). Toch wordt het laatste vaak uit het oog verloren, zo betoogt Martens (2014). De moderne verzorgingsstaat heeft een belangrijke rol als vangnet voor de personen die niet zelfstandig volwaardig mee kunnen draaien in de maatschappij.

Martens pleit voor een radicale verandering binnen het mobiliteitsbeleid in Nederland. Net als in de gezondheidszorg en het onderwijs dient de staat -aldus Martens- ook daadwerkelijk te kunnen borgen dat een ieder zich in Nederland kan verplaatsen, in de vorm van een mobiliteitsgarantie.

Bij de volgende beantwoording wordt verder ingegaan op de rol van de overheid, in de specifieke rol die de Provincie Gelderland heeft.

6 WAT ZIJN DE VOORNEMENS VAN DE PROVINCIE GELDERLAND OMTRENT DE WIJZIGINGEN IN HET GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER EN IN HOEVERRE PΑΣSEN DEZE PLANNEN BIJ DE BEHOEFTE DIE DE GEBRUIKERS VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER HEBBEN?

De provincie Gelderland is thans de organisator van het Regiotaxivervoer in de provincie. Zij ziet het als een aanvulling op het bestaande openbaar vervoer. Het overgrote deel van de verplaatsingen met de Regiotaxi vindt echter plaats van de Wmo, nu al een primaire taak van de gemeente. Het Wmo-deel van de Regiotaxi wordt nog groter door de decentralisering van de AWBZ (althans de integratie daarvan in de Wmo). De provincie is daarom van mening dat het Regiotaxivervoer beter thuishoort bij de gemeenten. De provincie is niet meer bereid om hiervoor eigen middelen in te zetten.

Hoewel de huidige systeemopzet van de Regiotaxi goed functioneert voor de eindgebruiker -in casu de oudere in de Achterhoek- is het systeem te prijzig voor de provincie en de belastingbetaler.

Door integratie met andere gemeentelijke vervoerstaken en een gedeeltelijke overheveling richting vrijwilligers wordt getracht hetzelfde vervoer aan te bieden tegen lagere kosten. Daarnaast wordt er ingezet op moderne technologie: apps en zelfrijdende auto's om verplaatsingen makkelijker te maken voor ouderen. Maar ook lokale voorzieningen om verplaatsingen te beperken: dorpshuizen bijvoorbeeld.

Hoewel de respondenten (de experts en de leden van de focusgroep) enerzijds de problemen en de belangen van de provincie inzien, zijn zij unaniem van oordeel dat de wijzigingen niet passen bij de vraag die de ouderen hebben met betrekking tot hun vervoersbehoeften. De veranderingen leiden alleen maar tot meer onzekerheid voor de ouderen over de toekomst: kunnen zij überhaupt nog wel de door hun gewenste verplaatsingen afleggen? Ofschoon de provincie haar vangnetfunctie blijft zien, scheidt zij wel onduidelijkheid bij de transitie. De gemeenten krijgen veel andere taken erbij, waarbij het vervoer wel eens op de tweede rang komt ten opzichte van soms belangrijker geachte zaken als de zorg en leerlingenvervoer. Vrijwilligersvervoer kan in sommige gevallen een oplossing bieden, maar de kwaliteit ervan wordt niet consistent geacht. Sommige voorstellen, zoals dorpshuizen, gaan regelrecht in tegen de tendens van regionalisering en veranderende patronen en zijn derhalve geen adequate oplossingen voor de problematiek.

De respondenten blijven echter vertrouwen hebben in de rol die de provincie wettelijk heeft. Soms worden veranderingen ongunstig of onduidelijk voorgesteld. De praktijk leert echter dat het altijd wel goed komt. Het zou vanuit het perspectief van de oudere reiziger gezien echter het beste zijn, indien alles bij het oude zou blijven.

## 5.2 BEANTWOORDING PROBLEEMSTELLING

---

*Op welke wijze kan de Provincie Gelderland de verplaatsingsbehoeften van ouderen die niet beschikken over eigen vervoer faciliteren, teneinde vervoersarmoede van deze bevolkingsgroep in het rurale deel van de Achterhoek tegen te gaan?*

---

De Provincie Gelderland heeft de intentie om de huidige opzet van de Regiotaxi sterk te wijzigen en te decentraliseren naar de gemeenten en daarnaast in te zetten op vrijwilligersvervoer. Thans maken veel ouderen in de Achterhoek gebruik van deze Regiotaxi om hun noodzakelijke en sociaalrecreatieve verplaatsingen mee af te leggen. Het is voor een deel van hen een belangrijk vervoersmiddel: alternatieven ontbreken dikwijls. Een auto bezitten zij niet (meer) en de fiets of openbaar vervoer zijn niet geschikt.

Wanneer personen geen mogelijkheid hebben om gewenste verplaatsingen af te leggen (die door andere streekgenoten mét eigen vervoer wel gedaan kunnen worden) kan vervoersarmoede worden ervaren. Individuen kunnen niet volwaardig meedraaien in de samenleving: het leidt tot sociale uitsluiting.

De beantwoording van deze hoofdvraag is reeds uitvoering aan de orde gekomen in de andere deelvragen. Concluderend kan gesteld worden dat het niet primair in het belang is van de oudere gebruikers van de Regiotaxi om het bestaande systeem te wijzigen. Indien de wijzigingen dan toch doorgezet worden, is het van belang dat de systeemkenmerken niet verslechteren ten opzichte van de huidige situatie. Vanuit de rol van de overheid om op de te komen voor de zwakkeren in de samenleving, blijft de provincie haar functie behouden om vervoer te faciliteren voor ouderen. De provincie dient de gemeenten bij te staan in de transitie om de kwaliteit van de vervoerssystemen op peil te houden. De gemeenten dienen er van overtuigd te worden, dat het Regiotaxivervoer uitermate belangrijk is voor de sociale kwaliteit van het leven van vele ouderen. Vrijwilligersvervoer kan in sommige situaties een invulling geven aan de vervoersbehoeften. Ook hier is en blijft er een ondersteuningsfunctie bestaan. In het verandertraject zijn diverse gevaren aanwezig, waardoor de huidige gebruikers op een later moment vervoersarmoede kunnen ervaren.

Vervoersvraag van ouderen en -aanbod van staat, markt en samenleving blijven zich ontwikkelen en veranderen met de tijd. De Provincie Gelderland dient vanuit het standpunt van verdelende rechtvaardigheid ervoor te waken dat al haar inwoners kunnen deelnemen aan de maatschappij, met name de zwakke ouderen, die woonachtig zijn in het landelijk gebied van de Achterhoek.

## 5.3 DISCUSSIE, REFLECTIE EN AANBEVELINGEN

---

Tijdens de onderzoeksstage bij de Provincie Gelderland is er voor de auteur een geheel onbekend onderdeel van het vervoerssysteem in Nederland geopenbaard. Men ziet uiteraard regelmatig Regiotaxi's met ouderen door de straten zien rijden. Maar waar dit vervoer voor werd gebruikt en door wie was ondergetekende voorheen onbekend.

Bij de kennismaking met de opzet van het systeem, de verschillende en wisselende verantwoordelijkheden voor gemeenten en provincie, alsook de bijzonder grote subsidiestromen die binnen het Regiotaxivervoer omgingen, was het standpunt aanvankelijk: zoveel mogelijk beperken dat vervoer.

De gemeenten kregen er toch al zeer veel andere zorgtaken bij en leken aanvankelijk de ideale nieuwe opdrachtgever van de Regiotaxi. Daarnaast rijden vrijwilligers vrijwel voor niets en kan hierdoor flink worden bezuinigd op de beschikbare overheidsmiddelen.

Gaandeweg werden de aanvankelijk ingenomen standpunten bijgeschaafd. Uit de gesprekken met beleidsambtenaren van de gemeenten en een overzicht wat er allemaal op de gemeenten af is gekomen, bleek dat de gemeenten het Regiotaxivervoer ook wel bij zich vinden passen, maar dat zij anderszijds nóg belangrijkere veranderingen prioriteit gaven. De vraag drong zich hierdoor op of de gemeenten thans wel geschikt geacht dienden te worden om het vervoer op zich te nemen. Vrijwilligersvervoer is ook niet het summum. Niet alleen bestaat er weerstand omdat het gezien wordt als broodroof van beroepskrachten, ook worden op veel andere terreinen (in de zorg) al veel gevraagd van vrijwilligers. Ook kan de kwaliteit van de vrijwilligers zonder een goede ondersteuning van bovenaf niet worden gewaarborgd. Technologie ontwikkelt zich snel; zelfrijdende auto's zijn er echter nog niet beschikbaar om daadwerkelijk ouderen te helpen.

Goede vervoersmogelijkheden blijven essentieel voor ouderen om op adequate wijze deel te nemen aan de samenleving. In landelijke gebieden als de Achterhoek blijft er voorlopig nog een vraag bestaan naar Regiotaxi-achtige vervoersvormen.

Het is een juiste beslissing van de Provincie Gelderland om de Regiotaxi, met al zijn voor- en nadelen, met enige regelmaat eens kritisch tegen het licht aan te houden. De provincie dient echter de belangen van haar zwakkere inwoners goed te verdedigen. Dit is een onderwerp waar in vele voorgaande beleidsdocumenten onvoldoende aandacht aan geschonken is. Daar waar de Regiotaxi voor vele ouderen vaak al het laatste vangnet is ter invulling van de verplaatsingsbehoeften, dient dit net zo belangrijk te worden geacht als financiële argumenten.

Het is aan te bevelen om op kleine schaal experimenten te starten, om te bezien in hoeverre vrijwilligers, gemeenten en technologie de vervoersvraag van ouderen op een goede wijze kunnen invullen. Met zorgvuldige nul-metingen en monitoring van pilots kan de Provincie Gelderland zien wat werkt en niet. Het zonder uitgebreide hulp zomaar overhevelen van de Regiotaxi-verantwoordelijk naar de decentrale overheden kan echter wel eens voor grote problemen leiden voor ouderen.

## LITERATUURLIJST

---

- Banister, D. & P. Hall (1981), *Transport and public policy planning*. Londen: Mansell.
- Beets, G. & T. Fokkema (2005), *Misverstanden over vergrijzing*. Den Haag: NIDI/Demos.
- Berghman, J. (1995), *Social exclusion in Europe: policy context and analytical framework*. Bristol: The Policy Press.
- Burchardt, T., J. Le Grand & D. Piachaud (1999), *Social Exclusion in Britain 1991-1995*. *Social Policy & Administration* 33:3. pp. 227-44.
- Bryman, A. (2012), *Social research methods*. New York: Oxford University Press Inc.
- Cass, N., E. Shove & J. Urry (2005), *Social exclusion, mobility and access*. *The sociological Review* 53:3, pp. 539-555.
- CBS H (Centraal Bureau voor de Statistiek). CBS: 18,1 miljoen inwoners in 2060. Voorburg/Heerlen: 18 december 2014.
- CBS I (Centraal Bureau voor de Statistiek), *Statline Databank: Bevolking; kerncijfers; bevolking naar leeftijd (op 1 januari); Demografische druk; Grijs Druk (1950-2014)*. Voorburg/Heerlen: 26 augustus 2014. <http://www.cbs.nl> > Statline Databank
- CBS F, 2013. *Personenauto's; voertuigkenmerken, regio's, 1 januari verder opmaken*
- CBS G, *Meningen over het takenpakket van de overheid, 2013*.
- CBS K, *Motorvoertuigenpark; inwoners, type, regio, 1 januari*. Voorburg/Heerlen: 20 november 2014.
- Church, A., M. Frost & K. Sullivan (2000), *Transport and social exclusion in London*. *Transport Policy* 7:3, pp. 195-205.
- Cissonius Groep (2013), *Onderzoek organiseren basismobiliteit regio Achterhoek*. Eindrapport. In opdracht van: Regio Achterhoek en Provincie Gelderland. Nijmegen: Cissonius Groep.
- Davidse, R.J. (2007), *Assisting the older driver; Intersection design and in-car devices to improve the safety of the older driver*. Groningen/Delft: Rijksuniversiteit Groningen/Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.
- Duin, C. van & L. Stoeldraijer (2014), *Bevolkingstrends 2014: Bevolkingsprognose 2014-2060: groei door migratie*. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek.
- Fishburn, P.C. (1970), *Utilitytheoryfordecision making*.
- Forseti (2014a), *Onderzoek basismobiliteit Regio Noord-Veluwe*. Eindrapport. In opdracht van Regio Noord-Veluwe. Rosmalen: Forseti.
- Forseti (2014b), *Onderzoek basismobiliteit regio Rivierenland*. Conceptrapport. In opdracht van Regio Rivierenland.
- Gaffrin, P., J. Hine & F. Mitchell (2001), *The Role of Transport on Social Exclusion in urban Schotland*.

- Gilissen, J. & K. Walraven (2014) Openbaar vervoer region Achterhoek en basismobiliteit. Arnhem: VCC Oost
- Hägerstrand, T. (1970), What about people in regional science? Papers in regional science 24, nr1. Pp. 6-21.
- Hillman, M., I. Henderson & A. Whalley (1973), Personal Mobility and Transport Policy. London: PEP.
- Hine, J. & F. Mitchell (2001), Better for Everyone? Travel Experiences and Transport Exclusion. Urban Studies 38:2. Pp. 319-332.
- Hodgson, F.C. & J. Turner (2003), Participation not consumption: the need for new participatory practices to adress transport and social exclusion. Transport Policy 10: 265-272.
- Imrie, R. (2000) Disability and discourses of mobility and movement, Environment and Planning A 32, pp. 1641-1656.
- Jayne, M. (2005), Cities and Consumption. New York: Routledge.
- Kaa, E. van de (2012), Extended Prospect Theory, een Gedragseconomisch Concept voor Verklaren en Voorspellen van Keuzegedrag in Verkeer en Vervoer. TijdschriftVervoerswetenschap 48:1 pp. 65-86.
- Kenyon, K., Lyons G. and Rafferty, J. (2003) 'Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting social exclusion through virtual mobility' Journal of Transport.
- KiM (2008), Grijs op reis. Over de mobiliteit van ouderen. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Knottnerius, J.A., M.B.A. van Asselt, P.A.H. van Lieshout, J.E.J. Prins, G.H. de Vries & P. Winsemius (2012). Publieke zaken in de marktsamenleving. Den Haag: Wetenschappelijke raad voor het regeringsbeleid (WRR).
- KpVV A (2012), UPDATE Doelgroepenvervoer. Nummer 7, najaar 2012. KpVV: Utrecht.
- KpVV (2013), Particuliere initiatieven in het personenvervoer. Eindrapportage. KpVV: Utrecht.
- Kullberg, J. (2005). Ouderen van nu en van de toekomst: hun financiële spankracht, zorgbehoefte en woonwensen. Achtergrondstudie bij het advies "Oude bomen? Kun je niet verplanten". Advies over ouderenbeleid en wonen van de VROM-raad, gericht aan de themacommissie ouderenbeleid in de Tweede Kamer. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Lucas, K (2012) *Transport and social exclusion: Where are we now?* Transport Policy, 20. 105 - 113.
- MacDonald, G. & M.R. Leary (2005), Why Does Social Exclusion Hurt? The Relationship Between Social and Physical Pain. Psychological Bulletin 131:2, pp.202-223.
- Van der Mast et al. (2010), Autorijden bij dementie Utrecht: De Tijdstroom.
- Martens, K. (2006), Basing Transport Planning on Principles of Social Justice. Berkeley Planning Journal 19:1.
- Martens, K. (2012), Rechtvaardigheid als raamwerk. Agora 2-2014.
- Martens, K. (z.j.), Vrijwilligersvervoer. Enige reflecties. Nijmegen: Institute for Management Research, Radboud University Nijmegen.



- Meert, H. (2003), *Maken we vooruitgang in het bestrijden van vervoersarmoede in Vlaanderen?* Brussel: Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.
- Nederlandse overheid (1974), *Derde Nota Ruimtelijke Ordening, deel 1: Oriënteringsnota*. Den Haag: Nederlandse overheid.
- NIDI (2005), *Misverstanden over vergrijzing. Wensenpakket van velen niet te realiseren*. Den Haag: Nederlands Interdisciplinair Demografisch Instituut.
- NPO (2012), *De File*. Uitzending van geschiedenisprogramma *Andere Tijden* van 5 september 2012.
- NRC Handelsblad, 31 mei 2010.
- Provincie Gelderland (2013a), *Provincie Gelderland. Bestedingsplan BDU 2013*. Arnhem: Provincie Gelderland.
- Philips, L. R. & J. Schwartzberg (2006), *Road Users Can Grow Old Gracefully - With Some help*. *Public Roads* 69:6.
- Jehoel-Gijsbers, G. (2003), *Sociale uitsluiting in Nederland*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Regiotaxigelderland.nl (2015), *Nieuwsbrief Regiotaxi Gelderland 2015*.
- RIVM (2013), *Vergrijzing: Wat zijn de belangrijkste verwachtingen voor de toekomst?* In: *Volksgezondheid Toekomst Verkenning, Nationaal Kompas Volksgezondheid*. Bilthoven: Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu.
- Rooij, R.M. (2002), *De ruimtelijke ordening als verleider tot (on)gewenst mobiliteitsgedrag. Een ruimtelijke analyse van het verplaatsingsgedrag van ouderen in Maastricht en Margraten*. Delft: Werkverband Ruimtelijke Planning, faculteit der Bouwkunde, TU Delft.
- Room, G. (1995), *Poverty in Europe. Competing paradigms of analysis*. *Policy and politics* 23:2, pp. 103-113.
- Schönfelder, S. & K.W. Axhausen (2003), *Activity spaces measures of social exclusion*. *Transport Policy*, 10:4. Pp 273-286.
- SCP (2006), *Thuis op het platteland. De leefsituatie van platteland en stad vergeleken*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- SCP (2015), *De sociale staat van Nederland 2015*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- The World Bank, *World DataBank: Fertility rate, total (births per woman)*. 21 januari 2015. <http://databank.worldbank.org>.
- Velaga, N.R., M. Beecroft, J.D. Nelson, D. Corsar & P. Edwards (2012), *Transport poverty meets the digital divide: accessibility and connectivity in rural communities*. *Journal of Transport Geography* 21: pp. 102-112.
- Verhoef, E. (2014), *In mobiliteit voorzien. Onderzoek naar een krimpbestendige bereikbaarheid van voorzieningen in en rond de Achterhoek*. Utrecht/Arnhem: Hogeschool Utrecht/Provincie Gelderland.

Vereniging van Nederlandse Gemeenten (2012), Bouwen op de kracht van burgers. Naar een krachtige en samenhangende aanpak op het sociale domein. Den Haag: VNG.

Vlakveld, W.P. & R.J. Davidse (2011), Effect van verhoging van de keuringsleeftijd op de verkeersveiligheid. Leidschendam: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.

Wachs, M. & G.T. Kumagai (1973), Physicalaccessiilityand a social indicator. *Social Economic Planning Science* 7:5. pp. 437-456.

Wilson, R. & T. Edwards (2008), Barriers to rural economic development in Scotland. Final report. Government of Scotland.

## BIJLAGE 1. LIJST VAN AFKORTINGEN

---

AOW	Algemene Ouderdomswet 1956
AWBZ	Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten, vervallen per 1 januari 2015 en gedeeltelijk overgegaan in Wmo (zie aldaar)
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek, Den Haag/Heerlen
NRC	NRC Handelsblad, Amsterdam
ROVER	Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer, Amersfoort
KpVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer, Utrecht
NPO	Nederlands Publiek Omroepbestel, Hilversum
SCP	Sociaal en Cultureel Planbureau, Den Haag
SWOV	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, Den Haag
WIA	Wet werk en inkomen naar arbeidsvermogen 2005
Wmo	Wet maatschappelijke ondersteuning 2015
WSW	Wet sociale werkvoorziening 1997

## BIJLAGE 2. TOPICLIJST

---

Uit de hierbovenstaande literatuurverkenning is een aantal onderwerpen gefiltreerd, welke als lijst van te bespreken onderwerpen is gehanteerd als leidraad tijdens de interviews en de focusgroep. Zoals reeds eerder gesteld zijn de interviews semi-gestructureerd afgenomen; er was voldoende ruimte om ook ander onderwerpen ter sprake te brengen.

---

Hoe kijkt u aan tegen vervoersarmoede en sociale uitsluiting? In hoeverre heeft u hiermee te maken vanuit uw werkveld? Ziet u de gevolgen van vervoersarmoede?

---

Wat zijn volgens u de do's en don'ts als het gaat om het bestrijden van vervoersarmoede?

---

Hoe ziet u de rol van de overheid bij de bestrijding van vervoersarmoede? In hoeverre zijn zij hiervoor voldoende geëquipeerd?

---

Hoe kijkt u aan tegen vrijwilligersvervoer?

---

Wat is uw gedachte over de huidige Regiotaxi?

---

## BIJLAGE 3. INTERVIEWS

---

Transcripties van de interviews zijn op verzoek beschikbaar bij de auteur ([mauritsvink@gmail.com](mailto:mauritsvink@gmail.com)).