

V&V Bericht

Informatiebulletin over actuele verkeers- en vervoersontwikkelingen | N°154 ■ Maart 2015

STEEDS MEER MENSEN HEBBEN OPENBAAR VERVOER IN DE BUURT

In sommige delen van het land staat het streekvervoer onder druk. Dit is vooral een gevolg van dalende rijks-subsidie (lagere Brede doeluitkering verkeer en vervoer, geen volledige indexering) in combinatie met laag openbaar vervoer-gebruik. Een voorbeeld is Zeeland, waar sinds 1 maart 2015 het ov-aanbod met een kwart is verminderd. De verwachting is dat er de komende jaren 'gaten' gaan vallen: gebieden zonder lijngebonden ov. Los van de vraag of dat erg is en of er alternatieven zijn, moeten we cijfers hebben om ons niet te hoeven baseren op beelden. Zulke cijfers om te kunnen helpen bij onderbouwde beleids-beslissingen zijn er nu. Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) heeft op verzoek van CROW-KpVV z'n GIS met trein- en metrostations uitgebreid met alle bushaltes en het aantal halteringen per uur. De cijfers van 2013 kunnen we nu vergelijken met die van 2003 en 2008, toen eenzelfde exercitie werd gedaan. De belangrijkste resultaten staan in het Compendium voor de leefomgeving. In dit bericht de hoofdlijnen en een analyse.

Meer mensen hebben ov in de buurt

Allereerst valt het overgrote deel van de bevolking op met openbaar vervoer in de buurt. Slechts 7,6 procent had in 2013 noch een station, noch een halte in de buurt. 'In de buurt' is: binnen 500 meter een bushalte, binnen 1000 meter een metro- of sneltramhalte, binnen 2000 meter een treinstation of binnen 3000 meter een Intercitystation. Maatgevend is de frequentie overdag op



Middelbeers, 8 november 2014

werkdagen in de drukste richting. Anders dan we misschien vermoeden is het afgelopen decennium de ov-beschikbaarheid toegenomen, want in de jaren 2003 en 2008 was het aandeel inwoners zonder ov in de buurt respectievelijk 8,3 en 7,8 procent. In Drenthe was in 2013

de beschikbaarheid het laagst: 15,2 procent had geen ov. Het andere uiterste is Noord-Holland met 3,4 procent.

Ook als we anders naar de cijfers kijken is de ov-beschikbaarheid toegenomen. Bijvoorbeeld als we de trein even links

laten liggen en ons concentreren op een debiet (bereik) van 500 en 1000 meter. Het aandeel inwoners met een bus-, tram- of metrohalte binnen 500 meter is gestegen van 88,7 procent in 2003 naar 89,2 procent in 2013. En als we de straal rond een halte vergroten tot 1000 meter, neemt de ov-beschikbaarheid toe van 96,3 procent in 2003 tot 97,1 procent. Dat is exclusief de oppervlakontsluitende Regiotaxi (of soortgelijke systemen) die reizigers bijna overal in ons land kunnen gebruiken.

Politieke afweging

Zeker nu de bezuinigingen op het ov op straat hun doorwerking krijgen, is het goed om de ov-beschikbaarheid bij te houden. Welke conclusies we moeten verbinden aan mogelijke 'witte vlekken' is een politieke vraag. Waar wil de maatschappij staan op de lijn tussen verzorgingsstaat en markt of zelfredzaamheid? Ook is het de vraag of openbaar vervoer een passende oplossing is voor de vervoersvraag of dat andere mogelijkheden ook in behoeften kunnen voorzien. Je kunt je afvragen of een bijna volledige ov-beschikbaarheid financieel houdbaar is. Verder lijkt het logisch om lijnbussen waar bijna niemand in zit tegen het licht te houden. Wie valt er echt buiten de boot? Welke alternatieven hebben zij? Wie zou in deze alternatieven moeten voorzien: de bewoners zelf, familie en burens, de gemeente, een particuliere vereniging of de ov-autoriteit? Kunnen we de financiële middelen niet beter inzetten op sterke lijnen? Want bundeling van individuele verplaatsingen is de kern van ov.

In verschillende gebieden is de ov-beschikbaarheid met de nieuwe dienstregeling gedaald. Of en hoe dat moet worden opgevangen is een kwestie van maatwerk. Er zijn tal van alternatieven, zoals goede fietsvoorzieningen tussen kern en ov-halte, de Overstapper in Fryslân, de dorpsauto van Boerdonk, de Wensbus in zes kernen in Limburg, het app-gestuurde ov van de Texelhopper dat continu nieuwe ritcombinaties berekent, et cetera.

Kleine kernen

Het is duidelijk dat het ov in minder drukke regio's meer vraagafhankelijk wordt. Om te onderzoeken in hoeverre er nu echt 'gaten' bestaan, zoomen we in op de gemeenten. Bij 125 gemeenten

nam het percentage inwoners dat ov binnen bereik heeft af. Bij 119 bleef dit percentage gelijk en bij 166 gemeenten nam het percentage inwoners dat ov-beschikbaar heeft toe. Gemiddeld over alle gemeenten (ongewogen naar inwonertal) nam het percentage inwoners zonder een halte in de buurt met 1 procent af.

Van alle gemeenten heeft volgens de monitor de gemeente Heerde de geringste ov-beschikbaarheid: 54 procent van de inwoners heeft geen ov binnen 500 meter (of trein binnen 2000 meter). Ook in Baarle-Nassau (45), Sint Oedenrode (44), Druten (43) en West Maas en Waal (42) is het aandeel hoog. Als we op deze gemeenten inzoomen zien we vijf dingen:

- Verschillende gemeenten hebben snelle lijnen met haltes in het hart van de hoofdkern, zoals Heerde naar Apeldoorn en Zwolle; Druten naar Nijmegen en 's-Hertogenbosch; Sint Oedenrode naar Eindhoven, 's-Hertogenbosch en Oss; Baarle-Nassau naar Breda. Met een straal van 1000 meter valt de hoofdkern er bijna helemaal binnen.
- Inwoners van verschillende kernen moeten lopen of fietsen naar een (provinciale) weg aan de rand van de bebouwing, of naar een weg op iets grotere afstand.
- Verschillende kleine kernen hebben een buurtbus.
- Slechts een enkele kleine kern heeft geen ov, zoals Horssen.
- In alle vijf gemeenten rijdt ook de Regiotaxi.

Tot slot

Voorlopig blijft de conclusie dat Nederland in de periode 2003-2013 een hoge ov-beschikbaarheid kent en dat die zelfs iets is toegenomen. Ook dankzij de Regiotaxi zijn er nog geen witte vlekken ontstaan. Wel is het soms lastig om ergens op het platteland op zondag te komen. Het is goed om ov-beschikbaarheid te blijven monitoren, maar we moeten ook goed kijken naar het echte verhaal achter de cijfers en naar alternatief vervoer van inwoners, verenigingen, dorpsraden en gemeenten. Kortom: ov-beschikbaarheid is een van de bronnen die overheden kunnen gebruiken voor verkeers- en vervoersbeleid. Eén tip: gebruik hem 'met beleid'.

CROW-KpVV

In opdracht van de gezamenlijke overheden voert CROW een KpVV-Meerjarenprogramma uit, met als doel een bijdrage leveren aan het competentier maken van de overheid op het gebied van mobiliteit. CROW-KpVV is actief op de volgende gebieden: Collectief Vervoer, Fiets (onder het merk CROW-Fietsberaad), Mobiliteit en Wegontwerp. In een breed netwerk met andere kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties is CROW-KpVV betrokken bij actuele ontwikkelingen in het decentrale beleid en verspreidt en borgt relevante kennis. CROW-KpVV signaleert nieuwe ontwikkelingen, geeft aan wat hun betekenis is en wat de gevolgen kunnen zijn.

Colofon

Voor meer informatie over dit onderwerp:

Gerard van Kesteren

E-mail: gerard.vankesteren@crow.nl

uitgave

CROW-KpVV, Ede

Deze uitgave is gefinancierd uit het KpVV-Meerjarenprogramma dat CROW uitvoert namens de gezamenlijke overheden.

CROW-KpVV heeft als doel een bijdrage leveren aan het competentier maken van de overheid op het gebied van mobiliteit.

vormgeving

Inpladi bv, Cuijk

druk

ColourPrint, Veenendaal

productie

CROW media

contact

CROW klantenservice:

klantenservice@crow.nl of 0318 69 53 15

bestellen

Deze uitgave is gratis te downloaden via www.crow.nl/K-D1154

**Praktische kennis
direct toepasbaar**