

Openbaar Vervoer op het Platteland

Hoofdrapport

Datum oktober 2006
Kenmerk AVV134.11

MuConsult B.V.
Postbus 2054
3800 CB Amersfoort
Tel. 033 – 465 50 54
Fax 033 – 461 40 21
E-mail INFO@MUCONSULT.NL
Internet WWW.MUCONSULT.NL

Inhoudsopgave

Management samenvatting	I
1. Algemeen	1
1.1 Inleiding	1
1.2 Doel- en vraagstelling	1
1.3 Leeswijzer	3
1.4 Opzet van het onderzoek	4
2. Trends op het platteland	5
2.1 Inleiding	5
2.2 Trends in bevolking en wonen	5
2.3 Activiteitenpatronen	6
2.4 Ontwikkelingen in OV-aanbod	8
3. Verhuisgedrag	14
3.1 Inleiding	14
3.2 Verhuizen van en naar het platteland	14
3.3 Vertrekmotieven	15
3.4 Motieven voor keuze nieuwe woning	21
3.5 Overwogen, maar niet gedaan	24
4. Mobiliteit van plattelandsbewoners	27
4.1 Inleiding	27
4.2 Ontwikkelingen in het autobezit	27
4.3 Algemene ontwikkelingen in de mobiliteit van plattelandsbewoners	29
4.4 Ontwikkeling van de mobiliteit van ouderen	34
5. Samenvatting en conclusies	40
5.1 Inleiding	40
5.2 Algemene trends	40
5.3 Ontwikkelingen in het OV-aanbod	41
5.4 Effecten op verhuisgedrag	42
5.5 Mobiliteit op het platteland	43

Management samenvatting

Op het platteland liggen voorzieningen van nature gemiddeld op grotere afstand van de woning dan in stedelijke gebieden. Voor sommige voorzieningen is de reisafstand de afgelopen jaren toegenomen. Het aanbod van openbaar vervoer is op het platteland onvermijdelijk en van oudsher grofmaziger, waardoor de reistijdverhouding tussen auto en openbaar vervoer op veel relaties ongunstig is. Het autobezit is onder plattelanders hoger dan onder stedelingen. Plattelanders regelen daarmee zelf hun mobiliteit en zijn, uitzonderingen daargelaten, nauwelijks afhankelijk van het openbaar vervoer. Plattelandsbewoners zijn niet minder mobiel dan stedelingen. Zij verplaatsen zich vaker en leggen meer kilometers af.

In de afgelopen 10 jaar is het aanbod van regulier openbaar vervoer op basis van een dienstregeling op het platteland met circa 12% teruggelopen. In de minst stedelijke plattelandsgebieden is het aanbod met 22% gedaald. Daar stond vanaf 2000 in veel plattelandsgebieden de opkomst van vraagafhankelijke vervoersystemen (soms ook wel aangeduid als regiotali) tegenover. Het aandeel van de vraagafhankelijke vervoersystemen gemeten in *ritkilometers* van het openbaar vervoer buiten de drie grote steden is inmiddels boven de 10 procent.

In die plattelandsgebieden waar het reguliere OV-aanbod zeer beperkt of in de avonduren en in het weekend zelfs niet beschikbaar was, heeft de vervanging van dit OV door vraagafhankelijke vervoersystemen geleid tot een uitbreiding van de reismogelijkheden. Vraagafhankelijke vervoersystemen zijn namelijk meestal alle dagen van 7 tot 24 uur beschikbaar en komen veelal aan huis. Reizigers ervaren het echter wel als een drempel dat van tevoren moet worden gebeld. Of de verschuiving van regulier openbaar vervoer op basis van een dienstregeling naar vraagafhankelijke vervoersystemen per saldo een verslechtering of verbetering is, valt daarom moeilijk te zeggen.

Ten aanzien van de mobiliteit op het platteland kan worden geconcludeerd dat de verschuiving van regulier openbaar vervoer op basis van een dienstregeling naar vraagafhankelijke vervoersystemen:

- ▶ Niet heeft geleid tot het minder mobiel worden van ouderen (de mobiliteit van deze groep is namelijk toegenomen)
- ▶ Ook niet heeft geleid tot een afnemende aantrekkelijkheid voor gezinnen om zich op het platteland te vestigen
- ▶ Daarmee ook geen invloed heeft op de vitaliteit van het platteland.

Op basis van het onderzoek blijkt dat voor de meeste bewoners van het platteland de vermindering van het aanbod van regulier OV met een vaste dienstregeling geen grote gevolgen heeft. Vrijwel alle huishoudens op het platteland (dat wil zeggen: 87%) beschikken over een auto. De relatief kleine groep plattelandsbewoners die geen auto bezit, is afhankelijk van alternatieve vervoerwijzen. Voor een deel steunen deze mensen op de hulp van burens en familieleden. Daarnaast maken zij gebruik van vraagafhankelijke vervoersystemen.

Het OV-gebruik op het platteland geeft een dalende tendens te zien. Op basis van gegevens over de kaartverkoop is het gebruik (van zowel OV volgens een vaste dienstregeling als vraagafhankelijke vervoersystemen) tussen 1999 en 2004 met circa 4% afgenomen. De afname van het gebruik van de bus lijkt vooral gepaard te gaan met toename van de mobiliteit met de auto (als bestuurder) en stabilisatie in het aantal kilometers als

autopassagier. Het openbaar vervoer op het platteland wordt in de helft van de gevallen gebruikt voor het volgen van onderwijs. Scholieren en studenten zijn hiermee een belangrijke doelgroep.

Ouderen maken nauwelijks gebruik van het openbaar vervoer (met vaste dienstregeling). Bij groepen ouderen die thans zijn aangewezen op vraagafhankelijke vervoersystemen, is men wel bang dat dergelijke systemen in de toekomst verdwijnen.

Ook gezinnen maken relatief weinig gebruik van het openbaar vervoer op het platteland, met uitzondering van de schoolgaande gezinsleden. De gemiddelde afstand tot de middelbare scholen is de afgelopen tien jaar gelijk gebleven. Het zwaartepunt van het OV-gebruik ligt nog steeds in de ochtend- en middagspits en het aanbod van OV-diensten is juist op deze tijdstippen van de dag het minst verminderd en soms uitgebreid.

Voor specifieke groepen plattelandsbewoners, die klein in aandeel zijn, speelt het OV een rol bij de beslissing om te verhuizen naar de stad. Deze mensen vinden niet zozeer de gebrekkige beschikbaarheid van het OV een probleem (want in de meeste gevallen hebben ze OV in de nabijheid van hun woning), als wel de lange reistijd die gemoeid is met het reizen per OV. Deze conclusies gelden ook voor ouderen en gezinnen.

1. Algemeen

1.1 Inleiding

Op het platteland voltrekken zich grote veranderingen, die al langere tijd aandacht trekken bij het Rijk en decentrale overheden. Beleidsmatig is hieruit het streven voortgekomen naar een leefbaar, vitaal en duurzaam platteland. Denk aan de LNV-nota Agenda Vitaal Platteland met het bijbehorende meerjarenprogramma 2007-2013. Onder 'vitaal platteland' worden weinig en niet-stedelijke gebieden verstaan waar het, in de ogen van bewoners, goed werken, wonen en leven is. Waar sprake is van een gezonde economische en sociale basis, met een voorzieningenniveau dat is toegesneden op hun behoeften.

Om de ontwikkelingen op het platteland in kaart te brengen, zijn in het verleden verschillende onderzoeken verricht. Het onderzoeksprogramma 'De sociale staat van het platteland' van het SCP is hiervan een voorbeeld. De VROM-raad heeft het advies 'Mooi en Sterk Platteland' uitgebracht en het RPB heeft te verwachten ruimtelijke ontwikkelingen onderzocht.

Bij deze studies hebben mobiliteitsaspecten slechts een beperkte rol gespeeld. Dat neemt niet weg dat ook op het terrein van verkeer en vervoer op het platteland belangrijke ontwikkelingen gaande zijn die aandacht vragen. Zo verandert de vraag naar vervoer door veranderingen in de ruimtelijke situering van werklocaties en voorzieningen. Ook het transportsysteem zelf verandert, mede in samenhang met de veranderingen in de aansturing van het OV en het beschikbare OV-budget. Deze veranderingen kunnen nadelig zijn voor de aantrekkelijkheid van het platteland als vestigingsplaats voor huishoudens. Dat geldt met name voor mensen die afhankelijk zijn van het OV en op een plaats wonen waar het OV-aanbod afneemt. Zij kunnen besluiten zich ergens anders te vestigen waar het voorzieningenniveau van het OV beter is.

Met de motie Van der Ham heeft de Tweede Kamer aandacht gevraagd voor de mobiliteitsaspecten van het platteland, in het bijzonder de ontwikkelingen in het OV. De motie vraagt om aanvullend onderzoek naar de ontwikkeling van het OV-aanbod in plattelandsgemeenten, met specifieke aandacht voor de aantrekkelijkheid voor vestiging van gezinnen en de positie van ouderen. Uitvoering van de Motie Van der Ham heeft geleid tot het voorliggende onderzoeksrapport.

1.2 Doel- en vraagstelling

De Adviesdienst Verkeer en Vervoer van het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft onderzoeks- en adviesbureau MuConsult onderzoek laten uitvoeren dat tot doel had:

Het verwerven van inzicht in het belang dat gezinnen en ouderen op het platteland van Nederland en in plattelandsgemeenten aan de bereikbaarheid van hun woonplaats en hun bestemmingen toekennen aan het openbaar vervoer en in welke mate zij daarvoor het OV gebruiken.

Dit onderzoeksdoel is uitgewerkt in drie specifieke onderzoeksvragen:

1. Welke ontwikkelingen hebben zich voorgedaan op het platteland in kenmerken van de bevolking en de activiteitenlocaties die mensen op het platteland wensen te bezoeken?

- Welke ontwikkelingen hebben zich tegelijkertijd voorgedaan in het aanbod van OV-voorzieningen?
2. Welke ontwikkelingen hebben zich voorgedaan in de mobiliteit van plattelandsbewoners in het algemeen en hun OV-gebruik in het bijzonder? Welke ontwikkelingen hebben zich voorgedaan in de mobiliteit van ouderen die op het platteland wonen en in hun OV-gebruik?
 3. Wat is de invloed van voorzieningen op het platteland in het algemeen en het OV in het bijzonder op het verhuisgedrag van huishoudens van en naar het platteland en daarmee op de vitaliteit van het platteland? Wat is de invloed van deze voorzieningen en het OV op de aantrekkelijkheid voor gezinnen om op het platteland te (blijven) wonen?

Het onderzoek vult bestaande inzichten op twee manieren aan. In de eerste plaats hebben plattelandsbewoners antwoord gegeven op concrete vragen over hun beleving van de vitaliteit van hun woonomgeving en de rol van het aanbod van OV daarin. Op de tweede plaats is bij het in kaart brengen van ontwikkelingen in het OV-aanbod en -gebruik een helder onderscheid gemaakt tussen platteland en stad.

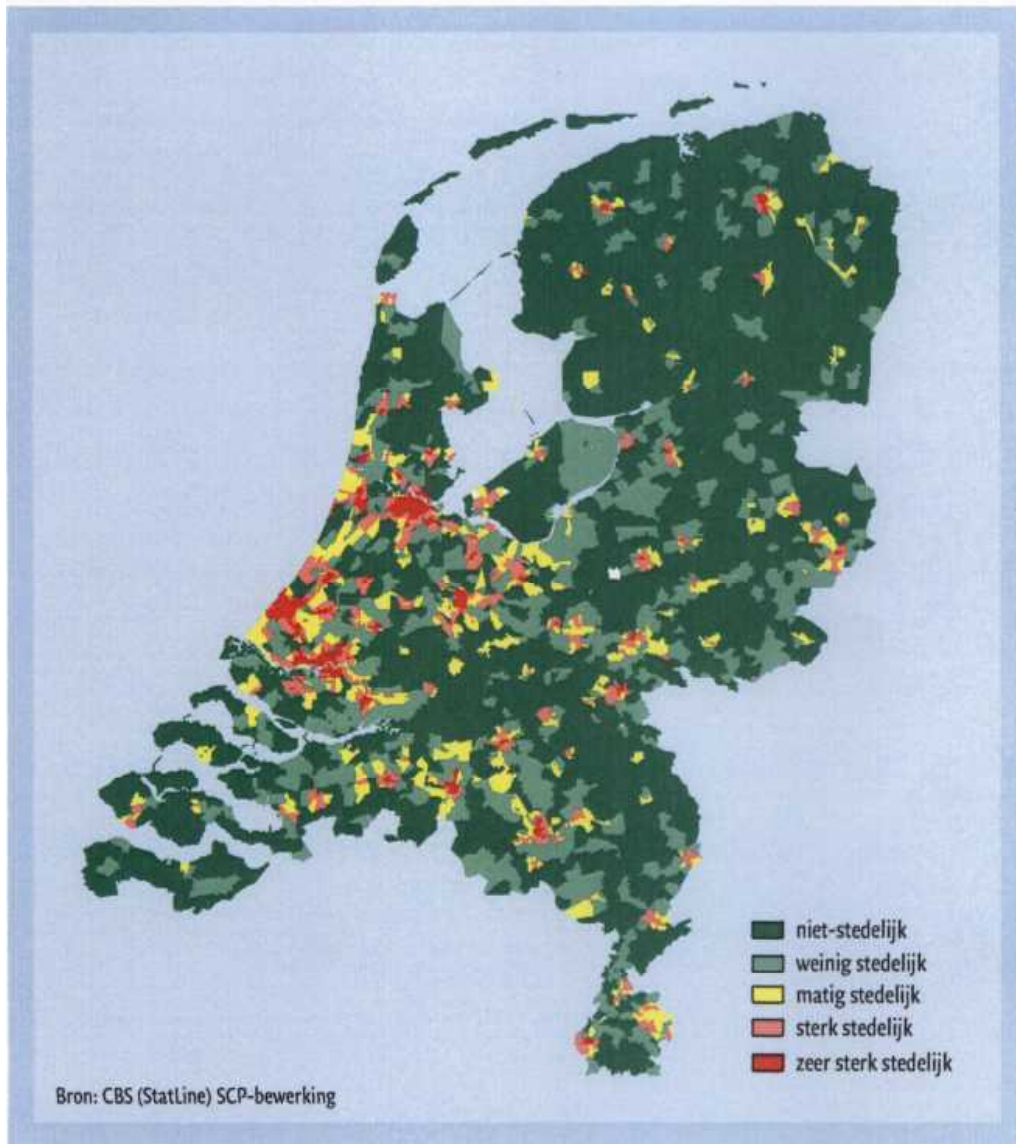
Definitie platteland

Bij de afbakening van het begrip 'platteland' sluit deze studie aan bij de definitie die verschillende andere partijen reeds hebben gehanteerd, waaronder het SCP in het rapport 'Thuis op het platteland', het ministerie van LNV in het document 'Agenda Vitaal Platteland' en het CBS. Aan de basis hiervan ligt de indeling naar stedelijkheidsklassen zoals geformuleerd door het CBS:

1. Zeer sterk stedelijk: meer dan 2.500 adressen per km²
2. Sterk stedelijk: 1.500-2.500 adressen per km²
3. Matig stedelijk: 1.000 – 1.500 adressen per km²
4. Weinig stedelijk: 500 – 1.000 adressen per km²
5. Niet-stedelijk: minder dan 500 adressen per km²

Het platteland wordt gedefinieerd als alle gebieden in de klassen weinig en niet-stedelijk. De overige stedelijkheidsklassen worden opgevat als stedelijk gebied. Zoveel mogelijk is uitgegaan van het schaalniveau van (4-cijferig) postcode. De figuur 1.1 geeft met groen de plattelandsgebieden in 2004 weer.

Figuur 1.1 Stedelijkheid in 2004 op 4-cijferig postcodeniveau (groen = platteland)



1.3 Leeswijzer

Dit rapport doet verslag van de voornaamste bevindingen van het onderzoek. Ter wille van de leesbaarheid is het aantal bronvermeldingen beperkt gehouden. Naast dit hoofdrapport is een technisch onderzoeksrapport opgesteld, waarin uitgebreider wordt ingegaan op de onderzoeksopzet en -resultaten. Hierin is tevens opgenomen welke bronnen zijn gebruikt.

Het voorliggende rapport kent de volgende opzet.

Hoofdstuk 2 gaat in op de trends in bevolking en voorzieningen, en met name het OV-aanbod, op het platteland. **Hoofdstuk 3** schetst de ontwikkelingen in het verhuisgedrag tussen stad en platteland, evenals de motieven die daarbij een rol spelen. In het bijzonder wordt ingegaan op de rol bij het OV bij de verhuisbeslissingen.

Hoofdstuk 4 gaat over de ontwikkelingen in de mobiliteit, met een vergelijking tussen stedelingen en plattelandsbewoners. Ook worden resultaten gepresenteerd die betrekking hebben op de mobiliteit van ouderen wonend op het platteland. Ten slotte worden, in **hoofdstuk 5**, de belangrijkste conclusies geformuleerd.

1.4 Opzet van het onderzoek

MuConsult heeft de onderzoeksvragen beantwoord door uitvoering van vijf verschillende activiteiten. Deze hebben plaatsgevonden gedurende de zomer van 2006. Het gaat om:

- ▶ **Deskresearch.** Op basis van statistieken en bestaand feitenmateriaal is inzicht verworven in o.a. de ontwikkelingen in bevolkingssamenstelling, werkgelegenheid en voorzieningen op het platteland. Daarnaast is literatuuronderzoek uitgevoerd naar de vestigingsplaatsfactoren en verhuisgedrag op het platteland.
- ▶ **OV-aanbod.** Analyse van de ontwikkelingen in het OV-aanbod op het platteland. Daarbij hebben wij nationale ontwikkelingen onderzocht in de periode 1995-2005. Daarnaast is, op basis van gedetailleerde dienstregelingsgegevens, een beeld verworven van de ontwikkelingen in het openbaarvervoeraanbod in vier plattelandsregio's.
- ▶ **Analyse CBS, AVV en NEA-onderzoeken .** Op basis van analyse van het zogenaamde Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) van het CBS en het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) van AVV is inzicht verworven in de mobiliteitsontwikkelingen van de bevolking van het platteland, in het bijzonder de mobiliteit van ouderen. Daarnaast zijn op basis van WROOV-gegevens analyses uitgevoerd van de ontwikkelingen in het aanbod en het gebruik van het openbaar vervoer.
- ▶ **Reisgedrag ouderen.** In aanvulling op de hiervoor beschreven kwantitatieve analyses, zijn twee groepsgesprekken georganiseerd met ouderen. Deze waren gericht op het verwerven van inzichten in het reisgedrag van deze groep en knelpunten die men daarbij ervaart.
- ▶ **Enquête.** Om inzicht te verkrijgen in het verhuisgedrag op het platteland en de rol die (de afwezigheid van) OV speelt bij de beslissing om al of niet te gaan verhuizen, is een internetenquête uitgevoerd. In totaal zijn 1.124 enquêtes uitgezet onder zowel mensen die feitelijk zijn verhuisd van stad naar platteland (N=331) als van platteland naar stad (N=352). Daarnaast zijn mensen ondervraagd die hebben overwogen van stad naar platteland te verhuizen (N=280) en mensen die overwogen hebben van platteland naar stad te verhuizen (N=161).

Voor alle ontwikkelingen geldt dat zoveel mogelijk is uitgegaan van de periode 1995 – 2005. Het brede blikveld van het onderzoek maakte het mogelijk om in korte tijd voldoende inzichten te verwerven waarmee de onderzoeksvragen adequaat konden worden beantwoord.

2. Trends op het platteland

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk staan de ontwikkelingen op het platteland centraal. Ingegaan wordt op de ontwikkelingen in de bevolking en woningmarkt (paragraaf 2.2.) Vervolgens komen, in paragraaf 2.3, de ontwikkelingen aan bod in de bestemmingen van mensen, de werklocaties en voorzieningen. Paragraaf 2.4 beschrijft ontwikkelingen in OV-voorzieningen.

2.2 Trends in bevolking en wonen

In 2004 telde Nederland 16,3 miljoen inwoners. Nadere analyse van een aantal CBS-bevolkingsstatistieken levert het volgende beeld op van ontwikkelingen in de bevolking. Ongeveer vier van de tien Nederlanders wonen op het platteland, de overige zes in stedelijke gebieden. In de periode 1995-2005 is de totale Nederlandse bevolking met 5,4 procent toegenomen. Deze groei heeft plaatsgevonden in de stedelijke gebieden. Het aantal bewoners van het platteland is gedaald met 3 procent. Deze daling wordt echter veroorzaakt doordat delen van het platteland door woningbouw 'administratief' naar de categorie stedelijk zijn overgeheveld. Bijna 400.000 woningen stonden in 1994 nog in een plattelandsomgeving, maar staan inmiddels in stedelijk gebied. Gebieden die zowel in 1994 als momenteel als platteland werden beschouwd, hebben te maken gehad met een bevolkingstoename.

Het aandeel 20 tot 34 jarigen is op het platteland afgenomen. Dit betreft mensen die voor studie of vanwege het begin van hun arbeidsmarktcarrière naar stedelijke gebieden verhuizen. Beschouwen we de dynamiek in meer detail dan kan op basis van statistieken worden vastgesteld dat gezinnen met kinderen en de wat oudere gezinnen (55-plussers) wat vaker op het platteland gaan wonen. De vergrijzing die zich op landelijke schaal voordoet, is op het platteland in nog sterkere mate opgetreden. Bovendien zal de vergrijzingstrend in de toekomst vooral op het platteland nog manifester worden, vanwege de omvang en de groei van de groep 55-plussers.

Kijken wij naar de inkomenspositie van de bevolking, dan blijken de verschillen tussen stad en platteland niet bijzonder groot. Het relatief welvarende bevolkingsdeel van Nederland woont noch op het echte platteland noch in de grote stad, maar bevindt zich in de matig en weinig stedelijke gebieden.

Wij hebben net gezien dat de ontwikkelingen in de bevolking nauw verweven zijn met die van de woningmarkt. Door de bouw van woningen is een deel van het platteland verstedelijkt. Groei in de woningvoorraad op het platteland heeft vooral plaatsgevonden in de drie westelijke provincies van Nederland. Hierdoor is verstedelijking van het Randstedelijke platteland opgetreden en is de bevolkingsomvang in niet-stedelijke gebieden in de Randstad relatief sterker gedaald dan elders. In meer perifere plattelandsregio's is sprake van een stijging van de plattelandsbevolking (het Noorden en Zeeland, maar met uitzondering van Limburg).

De kwaliteit van de woningen is op het platteland hoger dan in stedelijke gebieden. Zo zijn plattelandswoningen ruimer. Mede als uitvloeisel hiervan zijn plattelanders veel tevredener met hun woning dan mensen in stedelijke gebieden. Ook zijn plattelanders veel tevredener met hun woonomgeving. Prijzen van plattelandswoningen zijn sinds 1995 dan ook harder gestegen dan woningen in stedelijke gebieden.

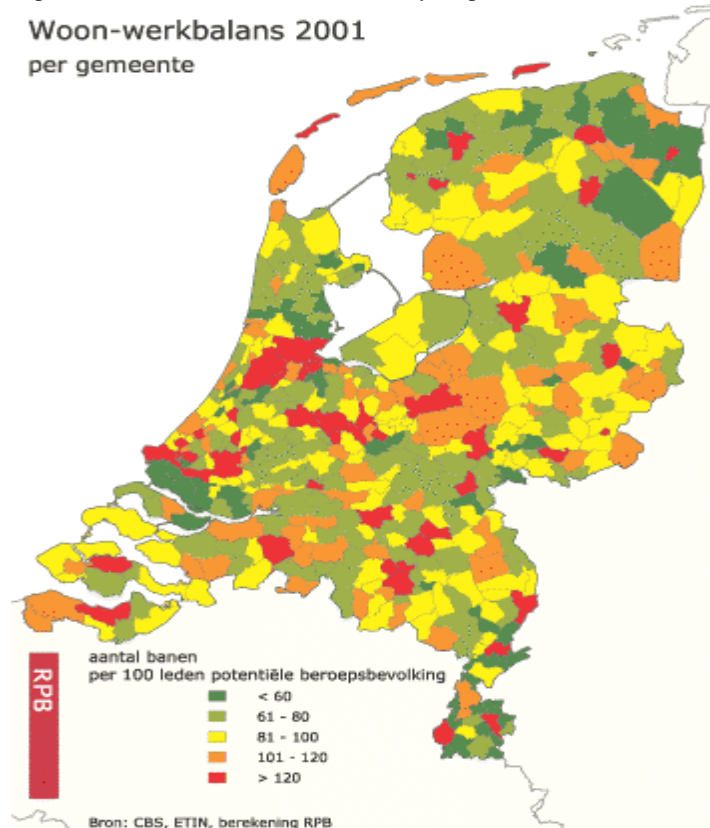
2.3 Activiteitenpatronen

Ontwikkelingen in werkgelegenheid

Ongeveer driekwart van de banen in Nederland is gesitueerd in stedelijke gebieden. De groei van de banen in de periode 1995-2005 (met 18%) is min of meer gelijkmatig in stedelijke en plattelandsgebieden terechtgekomen. Het aandeel van stedelijke gebieden in de werkgelegenheid is dus niet sterk veranderd. De grootste groei van de banen op het platteland zit in de dienstverlenende sector (zowel commercieel als niet-commercieel).

Veel plattelandsgemeenten hebben een negatieve woon-werkbalans (zie figuur 2.1). Dit is een maat voor het aantal banen ten opzichte van de beroepsbevolking (aantal werkzame en werkzoekende personen in de leeftijd van 15-65 jaar). Gebieden met een hoge woon-werkbalans (>100) hebben relatief veel werkgelegenheid. Gebieden met een lage woon-werkbalans (<100) hebben met name een woonfunctie.

Figuur 2.1 Woon-werkbalans per gemeente 2001



Bron: RPB Ruimtemonitor

Uit figuur 2.1 valt op te maken dat de werkgelegenheid vooral is geconcentreerd in de (grote) steden. Opvallend is dat er plattelandsgemeenten met een positieve woon-werkbalans zijn, waaronder Delfzijl, de Waddeneilanden, Emmen, Noordoostpolder, Ommen, Barneveld, Boxmeer en Zeeuws-Vlaanderen. Voor een deel lijkt het hier te gaan om gebieden met veel toeristische / recreatieactiviteiten. Omdat de omvang van de plattelandsbevolking afneemt en het aantal banen op het platteland juist groeit, zullen de woon-werkbalansen wel veranderen.

Ontwikkelingen in voorzieningen

Specifieke doelgroepen maken veel gebruik van het OV om bij voorzieningen te komen. Daarom is het van belang te onderzoeken in hoeverre deze voorzieningen van vestigingsplaats veranderen. De sectoren waarom het gaat, hanteren hun eigen bereikbaarheidsnormen, die in sommige gevallen wettelijk zijn vastgelegd. Wij hebben zoveel mogelijk aangesloten bij de sectorspecifieke normen. Enkele belangrijke ontwikkelingen zijn:

▶ **Onderwijs.**

Basisonderwijs. Hoewel bij het basisonderwijs de afstanden op het platteland gemiddeld iets groter zijn dan in de stad, heeft 93 procent van de plattelanders een basisschool binnen 2 kilometer van de woning. Wettelijke normen garanderen de instandhouding van de basisschool in plattelandsgebieden.

Voortgezet onderwijs. In de periode 1990-2000 is de gemiddelde afstanden tussen woonplaats van de leerling en de locatie van de middelbare school niet veranderd. Deze afstand bedraagt ongeveer 6,5 kilometer. De schaalvergroting in het middelbaar onderwijs heeft dus niet tot grotere reisafstanden geleid. Belangrijkste reden daarvoor is dat de kleinere scholen vaak als nevenlocatie zijn blijven bestaan.

▶ **Gezondheidszorg.**

Huisartsen. Plattelandsbewoners hebben in ongeveer dezelfde mate als stedelingen de beschikking over een huisarts. Vrijwel iedereen, ook op het platteland, heeft een huisarts binnen 15 minuten reizen van het woonadres, al zijn de reistijden op het platteland groter dan in de stad. Daarbij wordt wel uitgegaan van het gebruik van de auto. De regionale verschillen in huisartsendichtheid zijn klein en niet gerelateerd aan de stedelijkheidsklasse. De langste reistijden komen voor in de drie noordelijke provincies, de Waddeneilanden, delen van Flevoland, Zeeuws-Vlaanderen en de Achterhoek.

Ziekenhuizen. Het aantal ziekenhuizen is sinds de beginjaren negentig flink gedaald vanwege schaalvergroting en fusies. Daarnaast leveren kleinere ziekenhuizen niet meer alle vormen van zorg. Veel ziekenhuizen zijn dan ook uit het platteland verdwenen en bevinden zich nu in de stedelijke gebieden. Met de auto kan 99,4 procent van de Nederlandse bevolking een ziekenhuis met een afdeling voor spoedeisende hulp (SEH) binnen 30 minuten bereiken. De overige personen (ongeveer 100.000 mensen) wonen in plattelandsregio's als de Waddeneilanden, Zeeuws-Vlaanderen, Schouwen-Duiveland, Noordoostpolder en enkele delen van Friesland en Noord-Groningen.

▶ **Winkels.** Vrijwel alle Nederlanders hebben één of meer winkels op 'loopafstand' (afstand 1 kilometer) van hun woning. Vijf procent van de bevolking heeft volgens deze norm geen enkele winkel in de buurt. Van de plattelandsbevolking geldt dat voor 11 procent van de mensen. Merk op dat de hier gehanteerde norm van 1 kilometer een forse loopafstand is, in feite alleen realistisch voor iemand die goed ter been is.

Voor ouderen en mensen met een fysieke beperking is een afstand tussen woning, winkel en terug, dus twee kilometer, niet te belopen. Bijna 80 procent van de Nederlanders geeft aan tevreden tot zeer tevreden te zijn met de winkels in de buurt. Deze tevredenheid varieert nauwelijks naar stedelijkheid; in niet-stedelijke gebieden is het aandeel tevredenen geringer, maar ligt daar toch nog steeds op 72 procent.

- ▶ **Commerciële dienstverlening** Het aantal bankfilialen is de afgelopen jaren sterk afgenomen: van 6.400 in 1999 naar 4.600 in 2003. Door de opkomst van de geldautomaten en het toenemende gebruik van telebankieren stappen steeds minder mensen een bank binnen. De verwachting is dat het aantal bankfilialen de komende jaren nog verder zal dalen, met name op het platteland. 87 procent van de bevolking heeft een bankfiliaal binnen een straal van twee kilometer van de woning. Op het platteland zijn de afstanden tot het dichtstbijzijnde bankfiliaal groter, maar toch heeft bijna driekwart van de plattelandsbevolking een filiaal binnen twee kilometer van de woning.

Samengevat: door de geringe dichtheid op het platteland is de afstand tot voorzieningen op het platteland van nature groter dan in de stad. Voor sommige voorzieningen is de gemiddelde reisafstand op het platteland de afgelopen jaren groter geworden. De toegankelijkheid van het onderwijs is de laatste jaren niet veranderd, gemeten in gemiddelde afstand tot onderwijsinstellingen. Commerciële en niet-commerciële dienstverlening zijn voor het overgrote deel van de bevolking, ook op het platteland, te bereiken binnen de normen. Deze zijn in enkele gevallen wel gebaseerd op autobereikbaarheid. Voor de wat meer bijzondere producten en diensten moet men in steeds meer gevallen wel verder reizen dan voorheen. Dat geldt met name voor specialismen in ziekenhuizen, winkelgebieden en speciale diensten van banken en postkantoren. Deze ontwikkelingen hebben geleid tot een toenemende vraag naar mobiliteitsdiensten.

2.4 Ontwikkelingen in OV-aanbod

Algemeen

Om aan de toenemende mobiliteitsvraag te voldoen, is in aanvulling op het gebruik van auto en fiets de beschikbaarheid van een OV-systeem van belang. In deze paragraaf komen de ontwikkelingen in het openbaar vervoeraanbod op het platteland aan de orde voor Nederland als geheel. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen OV-aanbod met een vaste dienstregeling en vraagafhankelijk openbaar vervoer. In de praktijk zijn verschillende benamingen gangbaar voor vraagafhankelijk openbaar vervoer, zoals regiotaxi, CVV en belbus. Wij gebruiken in het vervolg de algemene term 'vraagafhankelijke vervoersystemen', en verstaan daaronder alle soorten verschijningsvormen. Sinds 2000 gebruiken OV-autoriteiten een steeds groter deel van de OV-middelen om vraagafhankelijke vervoersystemen in te kopen.

Ontwikkelingen in OV met dienstregeling

NEA heeft gekeken naar de ontwikkeling van het aantal dienstregelingkilometers (ritkilometers) op vaste ritten van het OV op het platteland tussen 1994 en 2005.¹ Alleen vaste ritten op reguliere lijndiensten zijn meegenomen; de cijfers zijn dus exclusief vraagafhankelijke vervoerssystemen. In de volgende tabel is voor de jaren 1994, 2000 en 2005 voor het platteland het aantal ritkilometers per dagsoort (werkdag, zaterdag, en zondag), alsmede de index t.o.v. 1994 opgenomen.

Het aanbod van openbaar vervoer met vaste dienstregeling op het platteland is tussen 1994 en 2005 met 12% afgenomen. In de minst stedelijke plattelandsgebieden (categorie niet-stedelijk, overeenkomend met de donkergroene gebieden in figuur 1.1) is het aanbod vanaf 1994 gedaald. Dit zijn dunbevolkte plattelandsgebieden, waar OV met een vaste dienstregeling van oudsher een moeizame positie heeft, enerzijds voor de exploitant vanwege de relatief hoge kosten en het beperkte aantal reizigers, anderzijds voor de reiziger vanwege de grote afstand tot de halte. De daling in deze gebieden vond met name plaats in de periode 1994-2000. Juist in deze gebieden worden vanaf 2000 vraagafhankelijke vervoerssystemen aangeboden deels als vervanging voor het verminderde aanbod van vervoer met een vaste dienstregeling. Op het iets meer verstedelijkte platteland (categorie weinig verstedelijkt) is het OV-aanbod met een vaste dienstregeling aanvankelijk gestegen, maar vertoont daarna weer een daling tot ongeveer het niveau van 1994. In beide plattelandsgebieden geldt dat het aandeel van de werkdagen in het aanbod relatief is toegenomen.

Tabel 2.1 Ontwikkeling aanbod in ritkilometers OV met een vaste dienstregeling (x1000) op het platteland

	1994	2000	Index 2000 t.o.v. 1994	2005	Index 2005 t.o.v. 1994
Categorie Niet-stedelijk					
Werkdag	296,8	246,7	83	237,6	80
Zaterdag	201,6	153,3	76	139,8	69
Zondag	127,9	93,8	73	87,3	68
Weektotaal	1.813,7	1.480,7	82	1.415,2	78
Categorie Weinig stedelijk					
Werkdag	260,2	287,6	111	266,2	102
Zaterdag	179,9	184,5	103	159,6	89
Zondag	117,4	113,2	96	99,1	84
Weektotaal	1.598,4	1.735,9	109	1.589,8	99
Platteland (weinig en niet-stedelijk samen)					
Werkdag	557	534,3	96	503,8	90
Zaterdag	381,5	337,8	89	299,4	78
Zondag	245,3	207	84	186,4	76
Weektotaal	3.412,1	3.216,6	94	3.005	88

¹ NEA 2006. *Ontwikkeling aanbod en reizigerskilometers.*

Bron van de gegevens zijn de dienstregelingbestanden, zoals deze bij NEA ter beschikking zijn gesteld in het kader van de diverse WROOV-onderzoeken. Het platteland is gedefinieerd naar de indeling van gemeenten naar verstedelijkingsklasse (indeling naar situatie in 2000), waarbij de twee laagste verstedelijkingsklassen als platteland worden gerekend.

Ontwikkeling in vraagafhankelijke vervoersystemen

De afname van het aanbod van lijndienstvervoer is gecompenseerd door de inzet van vraagafhankelijke vervoersystemen. De meeste vraagafhankelijke vervoersystemen zijn vanaf 2000 van de grond gekomen en zijn inmiddels voor een groot deel landsdekkend geworden (zie figuur 2.2). Ruim 60 procent van de Nederlandse bevolking beschikt over een vraagafhankelijk vervoersysteem in de buurt. Het aantal reizigerskilometers met vraagafhankelijke vervoersystemen is toegenomen van naar schatting 12 miljoen in 2000 naar 65 miljoen in 2004. Het aandeel van de vraagafhankelijke vervoersystemen gemeten in *ritkilometers* van het openbaar vervoer buiten de drie grote steden is inmiddels boven de 10 procent. Hoewel cijfers hierover niet beschikbaar zijn, zal dit aandeel in plattelandsgebieden waarschijnlijk hoger liggen.

In die plattelandsgebieden waar het reguliere OV-aanbod zeer beperkt of in de avonduren en in het weekend zelfs niet beschikbaar was, heeft de vervanging van dit OV door de vraagafhankelijke vervoersystemen geleid tot een uitbreiding van de reismogelijkheden. Vraagafhankelijke vervoersystemen zijn meestal alle dagen van 7 tot 24 uur beschikbaar. Vraagafhankelijke vervoersystemen doen bovendien elk woonadres binnen de regio aan. Echter, uit onze groepsgesprekken is gebleken dat niet alle reizigers de substitutie van lijndienstvervoer door vraagafhankelijke vervoersystemen als een verbetering ervaren. Vooral de noodzaak om van tevoren te reserveren blijkt een drempel. Daarnaast weten veel mensen niet van het bestaan van de vraagafhankelijke vervoersystemen in hun gebied af.

Figuur 2.2 Gebieden met vraagafhankelijke vervoersystemen (donker gekleurd. Stand augustus 2005)



Bron: NEA

Een alternatieve vorm van kleinschalig openbaar vervoer is de buurtbus, die door vrijwilligers wordt gereden. Het aantal buurtbusprojecten is tussen het jaar 2000 en 2004 toegenomen van 110 naar 140. Het aandeel van de buurtbus ligt in 2004 ongeveer op 4 procent van het totale OV-aanbod op het platteland.

Nadere analyse onderzoeksgebieden

Om preciezer zicht te krijgen op de ontwikkelingen in het OV-aanbod op het platteland zijn gedetailleerde studies uitgevoerd naar het OV-aanbod in een viertal onderzoeksgebieden:

- ▶ **Schouwen-Duiveland** (provincie Zeeland). Het eiland Schouwen-Duiveland bestaat overwegend uit landelijk gebied. Op Schouwen-Duiveland wonen ongeveer 35.000 mensen. Het eiland heeft een tweetal vaste verbindingen naar Goeree-Overflakkee: de Brouwersdam en de Grevelingendam. De meeste voorzieningen bevinden zich in Zierikzee.
- ▶ **Regio Woerden – Alphen** (provincie Zuid-Holland). De regio Woerden – Alphen ligt aan de zuidwestelijke rand van het Groene Hart. De regio kent enkele grotere kernen, te weten Nieuwegein, Woerden, Alphen aan den Rijn, Bodegraven en Gouda. In deze kernen is eigenlijk het gehele voorzieningenaanbod geconcentreerd (ziekenhuizen, zwembaden, theaters, politiestations, winkelcentra); alleen Bodegraven heeft geen ziekenhuis. De kleinere kernen liggen min of meer tussen deze plaatsen in, en zijn in veel gevallen meerzijdig georiënteerd.
- ▶ **Zuidwest Fryslân** (provincie Fryslân). Zuidwest Fryslân is het gebied dat begrensd wordt door de spoorlijnen Leeuwarden – Harlingen, Leeuwarden – Sneek en de denkbeeldige lijn Sneek – Heerenveen – Lemmer. In de regio liggen enkele grotere plaatsen, te weten Sneek, Joure, Bolsward, Workum, Stavoren en Lemmer, waar een groot deel van de voorzieningen zijn.
- ▶ **Achterhoek**. regio Vorden – Doetinchem - Winterswijk. De regio Vorden – Doetinchem – Winterswijk ligt in het hart van de Achterhoek. Het gebied kent enkele grotere plaatsen en kernen, die bijna allemaal aan de randen liggen: Vorden, Ruurlo, Groenlo, Lichtenvoorde, Winterswijk, Aalten, Varsseveld, Zelhem en Doetinchem. Doetinchem is met 56.000 inwoners veruit het grootst en fungeert als het centrum van de regio, en feitelijk zelfs voor de hele Achterhoek.

Ten aanzien van de ontwikkelingen in deze vier studies kan op hoofdlijnen het volgende worden geconstateerd voor de periode 1996-2004:

Schouwen Duiveland

Het OV-aanbod op Schouwen-Duiveland bestond in 1995 uit enkele streekbuslijnen en een buurtbus. Op het eiland rijdt geen trein. Vergeleken met 1995 is in 2000 een buslijn opgeheven. De functie van deze lijn is overgenomen door een andere. Het aantal vertrekmogelijkheden was in 2000 dan ook ongeveer gelijk aan 1995. *Grosso modo* is het voorzieningenniveau in deze periode ongewijzigd.

Het lijnennetwerk voor het vervoer volgens dienstregeling was in 2004 nog steeds vrijwel niet veranderd. Ook het voorzieningenniveau van dit type vervoer in de spits en op werkdagen overdag is gelijk gebleven. Wel is, vooral in kleinere kernen, het aantal vertrekmogelijkheden een stuk verminderd en moet vaker worden overgestapt. Daarnaast is 's avonds en in het weekend sprake van een reductie in het aanbod. Uitgedrukt in het aantal dienstregelingen (DRU's) is het OV-aanbod op Schouwen-Duiveland tussen 1998 en 2003 met 16 procent gedaald. Om deze daling op te vangen, is het aanbod van vraagafhankelijke vervoervormen toegenomen.

Woerden e.o.

Het OV-aanbod bestaat uit bus- en treindiensten. In 2000 is het lijnennet wat anders opgezet dan in 1995. Per saldo heeft dat nauwelijks tot veranderingen in de omvang van het aanbod geleid. Wel zijn aanvullend een aantal vraagafhankelijke systemen ingezet (de zogenaamde lijntaxi, die wel volgens dienstregeling rijdt) die in weekends tot enige vergroting van het aanbod hebben geleid.

Beschouwen wij de situatie in 2005, dan worden op werkdagen 's morgens en 's middags enkele ritten geboden die specifiek op het segment scholieren gericht lijken. De ritten op zaterdagen en zondagen en 's avonds zijn grotendeels verdwenen. Daar staat tegenover dat in het gebied een vraagafhankelijk vervoersysteem is ingevoerd, die rijdt onder de naam Groene Hart Hopper.

Zuidwest Fryslân

Het gebied heeft een groot aantal kleine kernen die ontsloten werden door OV volgens dienstregeling. De meeste lijnen boden in 1995 min of meer een uurfrequentie in de spits en op werkdagen overdag. In een aantal gevallen moest er telefonisch worden gereserveerd (belbus). Op zaterdagen is de frequentie over het algemeen lager. *Grosso modo* reed er op zaterdagen eens in de twee uur een bus. In de avonduren en op zon- en feestdagen was het aanbod zeer beperkt. Het busnetwerk in 2000 is vergeleken met 1995 vrijwel ongewijzigd. Op bijna alle lijnen valt wel een forse uitbreiding van het aantal aangeboden ritten te constateren. Deze uitbreiding heeft voornamelijk plaatsgevonden in de avonduren en in het weekend. In de spits is het aantal vertrekmogelijkheden min of meer gelijk gebleven. De uitbreiding van het aanbod is volledig gerealiseerd door het aanbieden van belbusritten. De meeste kernen die in 1995 's avonds en in het weekend verstoken waren van een OV-verbinding, hadden in 2000 de beschikking over een (bel-) busverbinding.

Kijken wij naar de situatie in 2005, dan blijkt een aanzienlijk deel van de uitbreidingen uit 2000 weer teniet te zijn gedaan. Het voorzieningenniveau is afgenomen, al zijn er geen verbindingen opgeheven. Het schrappen van ritten heeft voornamelijk plaatsgevonden in de stille uren en in mindere mate op werkdagen overdag, waardoor de spits buiten schot is gebleven. Het is moeilijk te zeggen of de situatie in 2005 ten opzichte van 1995 voor de reiziger is verbeterd. Enerzijds zijn er in 2005 vanuit de kleine kernen meer vertrekmogelijkheden dan in 1995, anderzijds is een groot deel van de vaste buslijnen omgezet in vraagafhankelijk vervoer, wat veel reizigers minder prettig vinden. Overigens moet worden opgemerkt dat in dit gebied geen regiotaxi actief is.

Achterhoek: regio Vorden – Doetinchem - Winterswijk

Het OV-aanbod bestaat uit bus- en treindiensten. De buslijnen in de regio hebben voornamelijk een ontsluitende functie. Bijzonder in het gebied is dat de bus- en treindiensten goed op elkaar zijn afgestemd. Vanaf 1999 is hier vervoerder Syntus actief met een geïntegreerd OV-systeem.

Vergeleken met 1995 hebben de meeste kernen in 2000 frequenter openbaar vervoer. Zowel in de spitsperiode als in de daluren (werkdagen overdag en 's avonds en weekenden) zijn er ritten bijgekomen. Bovendien zijn vraagafhankelijke ritten omgezet in vaste. Alleen voor de kernen Kranenburg, Kotten, Miste en Bredevoort is het aanbod verminderd of zelfs helemaal verdwenen. Kranenburg, Miste en Bredevoort hebben met elkaar gemeen dat zij vlakbij een spoorverbinding liggen, maar niet over een eigen station beschikken. Deze kernen zijn in feite tussen wal en schip beland door het beleid om bus en trein beter op elkaar af te stemmen en parallel aan het spoor rijdende buslijnen op te heffen.

In 2005 heeft in de Achterhoek op een specifiek aantal lijnen een beperkte daling van het OV-aanbod plaatsgevonden in termen van dienstregelingsuren. Wel is sedert langere tijd een vraagafhankelijk vervoersysteem actief.

Algemene conclusies

Uit de bovenstaande analyses voor de vier afzonderlijke plattelandsregio's kunnen wij de volgende gemeenschappelijke trends opmaken:

- ▶ Het OV-aanbod was in 1995 voor een groot deel gericht op het aanbieden van ritten volgens vaste dienstregelingen in de spits en in mindere mate op werkdagen overdag. In het weekend en avonduren werd slechts in beperkte mate openbaar vervoer aangeboden.
- ▶ Tussen 1995 en 2000 heeft uitbreiding van het OV-aanbod in termen van ritten volgens vaste dienstregelingen plaatsgevonden. Deze uitbreiding zien wij vooral het weekend en avonduren. Voor een deel is het extra aanbod in de vorm van vraagafhankelijk vervoer gekomen (lijntaxi's; belbussen en dergelijke).
- ▶ Tussen 2000 en 2005 is het OV-aanbod in de vier regio's in termen van bussen volgens vaste dienstregelingen verminderd. Het extra aanbod in het weekend en avonduren dat tussen 1995 en 2000 werd gerealiseerd is in deze periode grotendeels geschrapt.
- ▶ Drie van de vier regio's hebben inmiddels in aanvulling op het OV met een vaste dienstregeling een vraagafhankelijk vervoersysteem. Alleen in Zuidwest Fryslân hebben slechts enkele gemeenten een dergelijk systeem; hier heeft men getracht het dienstregelingsgebonden OV in kleinere kernen te behouden.

De hierboven geschetste ontwikkelingen in de vier regio's sluiten aan bij de trends in het aanbod van ritkilometers op het platteland in de categorie weinig verstedelijkt, namelijk een uitbreiding van het OV-aanbod volgens vaste dienstregeling in de periode 1995 – 2000 en een afname van het aanbod in de periode daarna. Op basis van de algemene trends zijn er indicaties dat de efficiencywinsten die zijn gerealiseerd met de aanbestedingen deels zijn gebruikt om bezuinigingen op de Rijksbijdrage op te vangen, deels om de sociale functie in meer verstedelijkte gebieden van het platteland te versterken. Dat laatste is gebeurd door in de avond en in het weekend het aanbod van regulier OV uit te breiden en deels door vraagafhankelijk vervoersystemen te bekostigen.

3. Verhuisgedrag

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk gaat in op de rol van OV bij de beslissing om tussen stad en platteland te verhuizen. Daarbij baseren wij ons deels op statistieken over deze verhuisbewegingen. Daarnaast worden de resultaten weergegeven van de enquête naar de verhuismotieven bij de migratie tussen stad en platteland en in het bijzonder de rol van OV daarbij.

Paragraaf 3.2 gaat in op de migratie van huishoudens tussen stad en platteland, en de motieven die daarbij een rol spelen. In paragraaf 3.3 komen de vertrekmotieven aan de orde en de rol van OV daarbij. Paragraaf 3.4 gaat over de motieven die een rol spelen bij de keuze van een nieuwe woonlocatie en de rol van het OV bij deze keuzen. Ten slotte wordt in paragraaf 3.5 ingegaan op de vraag in welke mate het OV een rol speelt bij het afzien van een verhuizing.

3.2 Verhuizen van en naar het platteland

In Nederland verhuizen jaarlijks ongeveer 1,6 miljoen personen. Ruim 60 procent van de verhuizingen vindt binnen de gemeentegrenzen plaats, dat wil zeggen van de ene woning naar een andere woning in dezelfde gemeente. Vergeleken met 1995 zijn in 2004 6,5 procent minder Nederlanders verhuisd. Dit komt voornamelijk door een afname van het aantal binnengemeentelijke verhuizingen. Tabel 3.1 geeft de verhuizingen weer tussen stad en platteland.

Tabel 3.1 Aantal verhuisde personen in 1995, 2000 en 2004

Absoluut	1995	2000	2004	2000 2004	
				t.o.v. 1995	t.o.v. 1995
Van stad naar stad	1.141.912	1.045.758	1.061.257	-8,4%	-7,1%
Van stad naar platteland	110.043	109.601	110.536	-0,4%	+0,4%
Van platteland naar stad	111.896	114.854	118.236	+2,6%	+5,7%
Van platteland naar platteland	333.435	300.278	296.381	-9,9%	-11,1%
Totaal	1.697.286	1.570.491	1.586.410	-7,5%	-6,5%
Migratiesaldo platteland (verschil tussen vestiging en vertrek)	-1.853	-5.253	-7.700		

Bron: Vastgoedmonitor

In 2004 verhuisden ongeveer 110 duizend mensen van de stad naar het platteland. Ongeveer 118 duizend personen vertrokken van het platteland naar een stedelijke omgeving. Het migratiesaldo, het verschil tussen vestiging en vertrek, is voor het platteland dan ook negatief. Het is bovendien sinds 1995 toegenomen. De migratie van de stad naar het platteland is wel selectief: het zijn vooral tweeverdieners en gezinnen met kinderen, hogere inkomensgroepen en ouderen die naar het platteland verhuizen (RPB). Klaarblijkelijk is het voor deze groepen op het platteland goed wonen en leven en wordt het platteland door hen als 'vitaal' ervaren.

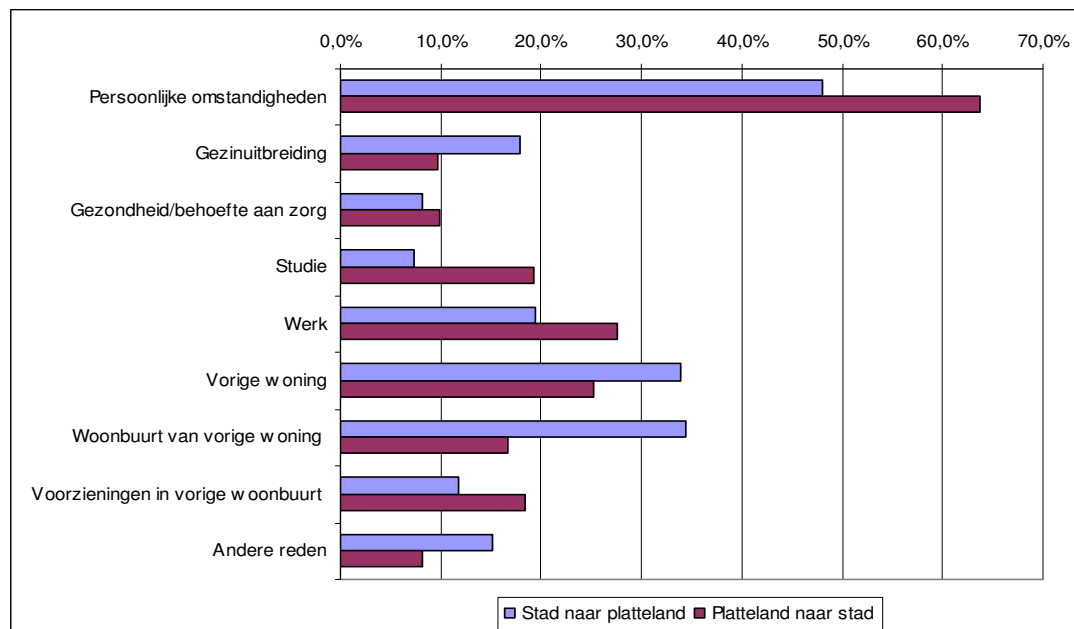
Uit de WBO (Woningbehoefte Onderzoek) 2002 blijkt dat 22 procent van de huishoudens verhuisgeneigd is, dat wil zeggen: binnen twee jaar wil verhuizen. Op het platteland is de verhuisgeneigdheid lager dan in stedelijke gebieden: 14 procent tegenover 32 procent in zeer sterk stedelijke gemeenten (RPB). Plattelandbewoners zijn dus honkvaster dan stedelingen. 80 procent van de verhuisgeneigde huishoudens weet naar welke gemeente zij zou willen verhuizen. Het overgrote deel (bijna 80 procent) wil naar een gemeente in dezelfde stedelijkheidsklasse als de huidige woongemeente. Van alle verhuisgeneigden wil 23 procent in een plattelandsgemeente gaan of blijven wonen (380.000 huishoudens). Vooral gezinnen met kinderen (28%) en tweepersoonshuishoudens (29%) zouden in een plattelandsgemeente willen wonen. Van de verhuisgeneigden wil 13 procent naar een gemeente die stedelijker is dan de huidige woongemeente, terwijl 8 procent naar een landelijker gemeente wil verhuizen. Zoals eerder gesteld is deze negatieve balans deels verklaarbaar door het feit dat veel jongeren vanwege studie of werk naar de stad trekken.

3.3 Vertrekmotieven

Algemeen

Figuur 3.1 geeft de belangrijkste redenen weer waarom de respondenten in de enquête zijn verhuisd². Uit de figuur blijken persoonlijke redenen (zoals huwelijk, samenwonen, scheiding, zelfstandig gaan wonen) de belangrijkste, zowel voor verhuizers van stad naar platteland als voor verhuizers in de omgekeerde richting. Voor verhuizers naar de stad speelt deze reden echter een (veel) belangrijker rol dan voor de andere groep.

Figuur 3.1 Belang van verhuisredenen, naar verhuisrichting (% respondenten dat reden belangrijk of zeer belangrijk vindt, meerdere antwoorden mogelijk)



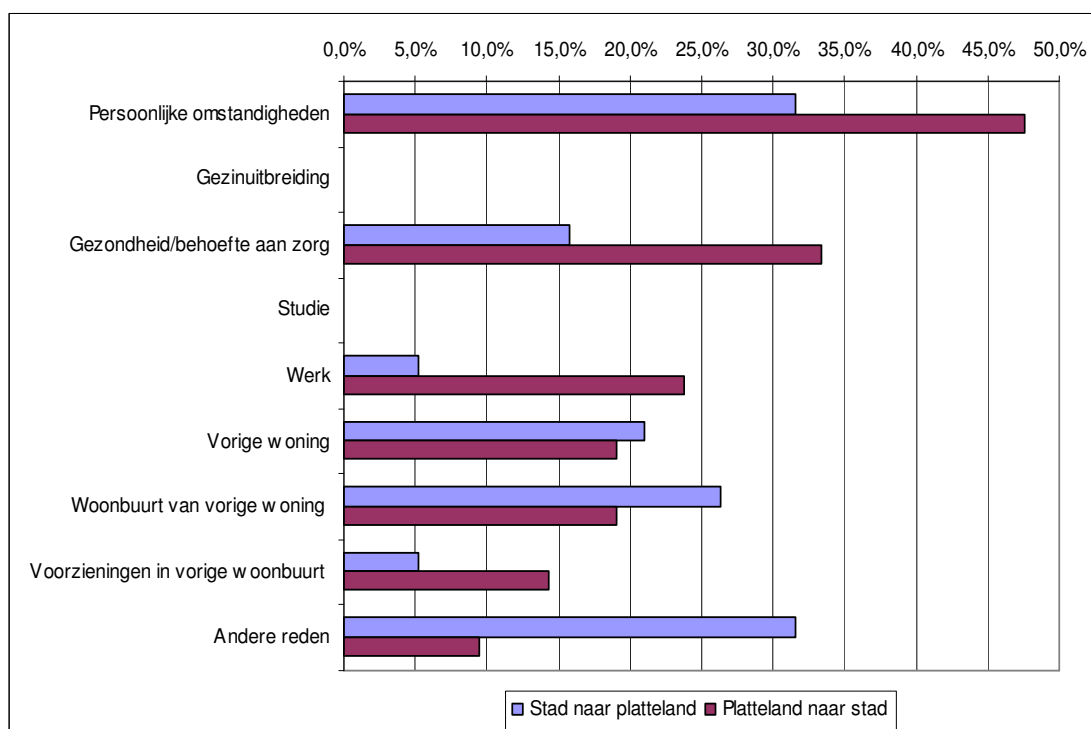
² Antwoordcategorieën: geen reden, zeer onbelangrijke reden, onbelangrijk reden, reden noch belangrijk noch onbelangrijk, belangrijke reden, zeer belangrijke reden, weet niet. Onderwerpen sluiten grotendeels aan bij de WBO-indeling.

Voor verhuizers naar de stad zijn werk, de vorige woning en studie, na de eerder genoemde persoonlijke redenen, de belangrijkste redenen om te verhuizen. Voor verhuizers naar het platteland speelt de vorige woning, de vorige woonbuurt en opvallende genoeg werk een belangrijke rol. Ook gezinsuitbreiding is voor deze mensen een belangrijke overweging.

De voorzieningen in de buurt (winkels, scholen, openbaar vervoer, medische voorzieningen, etc.) waren voor 12 procent van de verhuizers naar het platteland een (zeer) belangrijke verhuisreden. Voor de verhuizers naar de stad ligt dit aandeel met 19 procent hoger, maar staat desondanks maar op de vijfde plaats in de ranglijst van belangrijke redenen. 65 procent van de verhuizers naar de stad geeft zelfs aan dat de voorzieningen in de oorspronkelijke woonbuurt *geen reden* waren om te verhuizen.

Voor 55+ers spelen andere verhuisredenen een rol.³ (zie figuur 3.2). Gezinsuitbreiding en studie zijn voor deze groep (logischerwijs) geen overweging. Persoonlijke omstandigheden zijn de belangrijkste verhuisredenen, maar minder belangrijk dan voor andere leeftijdsgroepen (vergelijk met figuur 3.1). Gezondheid / behoefte aan zorg en werk zijn des te belangrijker. De 55+ers die naar het platteland zijn verhuisd noemen de vorige woning en de vorige woonbuurt als belangrijke verhuisredenen.

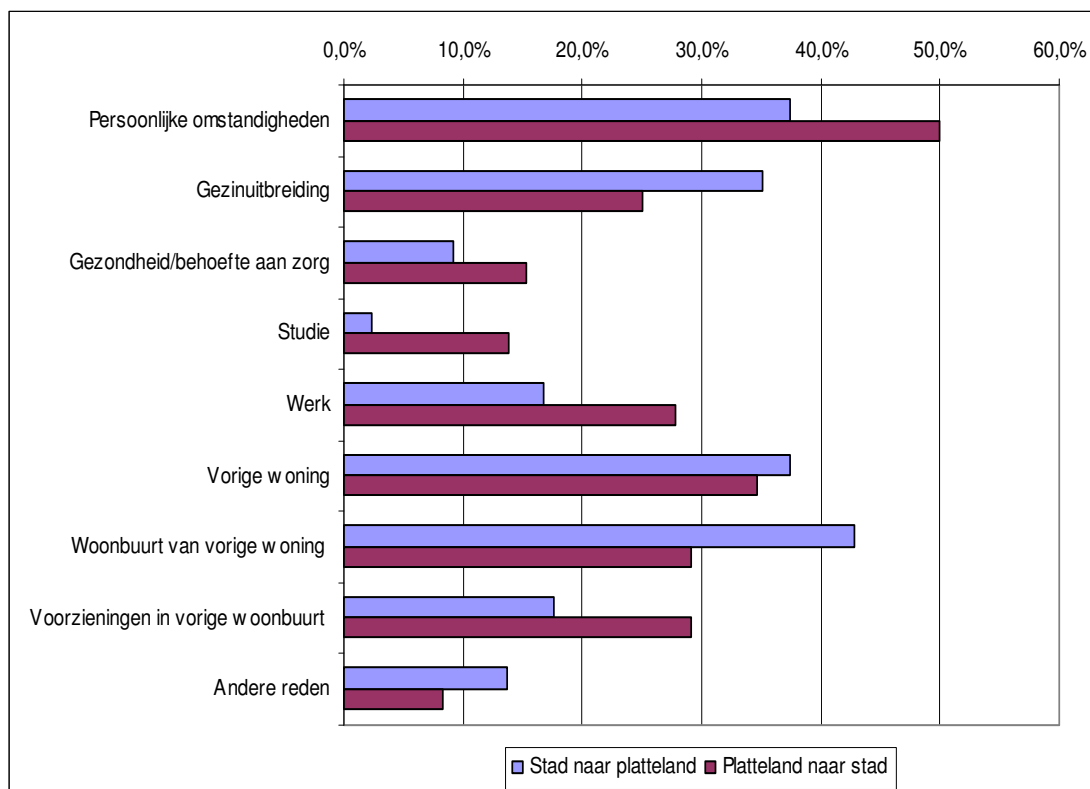
Figuur 3.2 Belang van verhuisredenen voor 55+ers, naar verhuisrichting (% respondenten dat reden belangrijk of zeer belangrijk vindt, meerdere antwoorden mogelijk)



Gezinnen met (thuiswonende) kinderen die naar het platteland zijn verhuisd, voeren als belangrijkste verhuisredenen op: woonbuurt vorige woning, persoonlijke omstandigheden, vorige woning en gezinsuitbreiding (zie figuur 3.3). Gezinnen die de omgekeerde verhuisrichting hebben gevolgd noemen als verhuisredenen eveneens persoonlijke omstandigheden, de vorige woning en de vorige woonbuurt inclusief voorzieningen.

³ Er bevonden zich slechts 13 65+ers onder de respondenten, te weinig om betrouwbare uitspraken te kunnen doen. Om deze reden hebben wij de groep 55+ers gekozen (in totaal 150 respondenten).

Figuur 3.3 Belang van verhuisredenen voor gezinnen met kinderen, naar verhuisrichting (% respondenten dat reden belangrijk of zeer belangrijk vindt, meerdere antwoorden mogelijk)



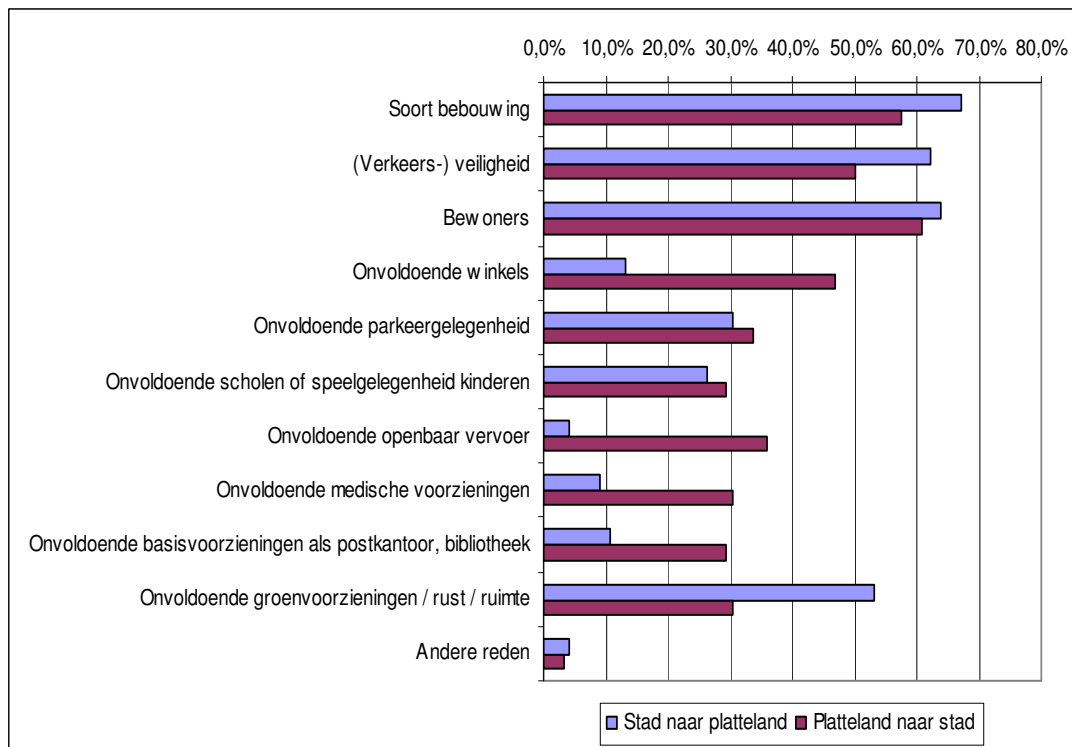
Rol voorzieningen

Aan de (deelgroep van) respondenten die de woonbuurt en de voorzieningen in buurt van de vorige woning een belangrijke of zeer belangrijke reden vonden om te verhuizen, is vervolgens specifiek gevraagd welke kenmerken van de woonomgeving bepalend waren (zie figuur 3.4). Voor de mensen die van de stad naar het platteland zijn verhuisd, vormden van alle kenmerken van de woonomgeving de bebouwing, de (verkeers-)veiligheid, bewoners en het gebrek aan groen/rust/ruimte de belangrijkste verhuisredenen. Mensen zijn overduidelijk op zoek zijn naar een prettiger, (sociaal) veiliger, groene en rustiger omgeving.

Voor de verhuizers naar de stad spelen de eerste drie kenmerken van de woonomgeving (bebouwing, veiligheid en bewoners) ook de belangrijkste rol om te vertrekken. Kijken wij naar de voorzieningen in de buurt, dan blijkt het gebrek aan voldoende winkels in de buurt voor ongeveer 45 procent van de respondenten in deze categorie (n=43) een (zeer) belangrijke verhuisreden. Onvoldoende OV om voorzieningen te bezoeken, is voor ongeveer een derde van de verhuizers naar de stad een (zeer) belangrijke verhuisreden (n=33). Dit is 9 procent van de totale groep verhuisden naar de stad). Opmerkelijk genoeg speelt de parkeerproblematiek op het platteland ook een rol. Voor een aanzienlijk deel van de verhuizers naar de stad was onvoldoende parkeergelegenheid een belangrijk verhuismotief (n=31).

Concluderend: onvoldoende openbaar vervoer bij de vorige woning speelt slechts een kleine rol als reden om te verhuizen. Bij de verhuizers van het platteland naar de stad is dit aspect weliswaar belangrijker (namelijk bij 9% van deze groep), maar er zijn meerdere andere verhuismotieven die meer gewicht in de schaal leggen.

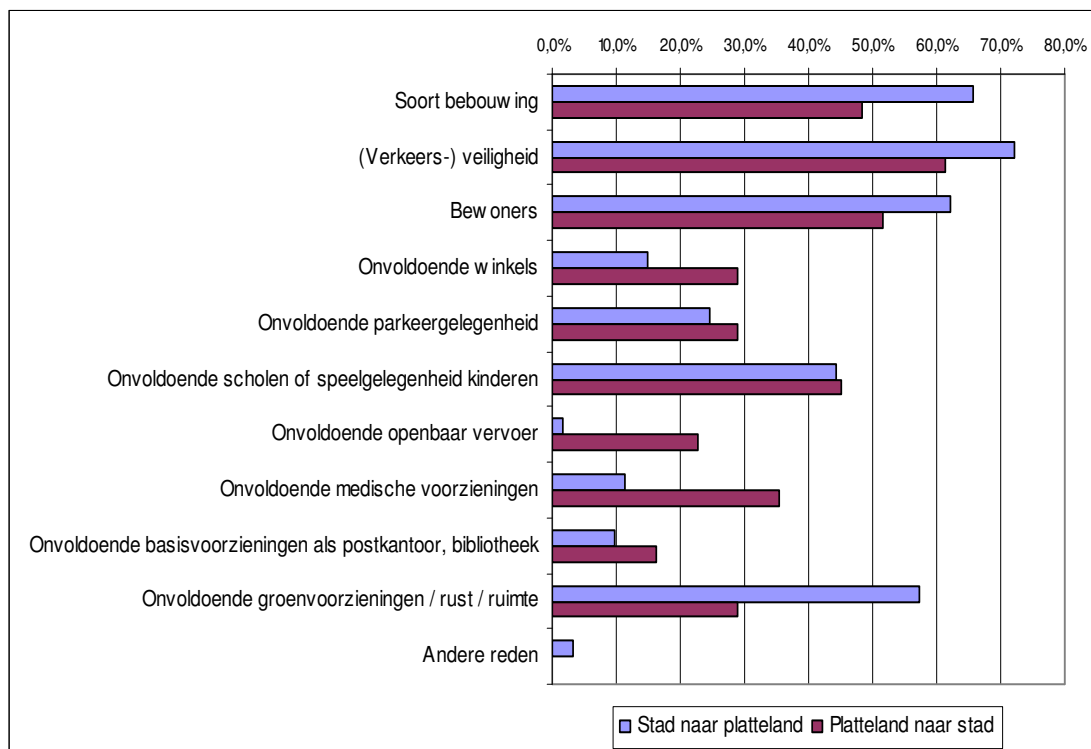
Figuur 3.4 Belang van kenmerken woonomgeving als verhuisreden, naar verhuisrichting (% respondenten dat kenmerk belangrijk of zeer belangrijk vindt, meerdere antwoorden mogelijk)



55+ers noemen, net als de rest van de respondenten, vaak het soort bebouwing, bewoners en veiligheid bij de kenmerken van de vorige woonomgeving als verhuisreden. Onvoldoende openbaar vervoer wordt, samen met onvoldoende medische en basisvoorzieningen, door drie 55+ers als overweging genoemd om van het platteland naar de stad te zijn verhuisd.

In figuur 3.5 zien wij dat voor gezinnen met kinderen ongeveer dezelfde kenmerken van de vorige woonomgeving een rol spelen als gemiddeld. Onvoldoende scholen of speelgelegenheid voor kinderen wordt (logischerwijs) door gezinnen met kinderen relatief belangrijker gevonden. Onvoldoende openbaar vervoer speelt bij deze groep een minder belangrijke rol. Opvallend is dat onvoldoende openbaar vervoer een van de minst belangrijke overwegingen van gezinnen is geweest om van het platteland naar de stad te verhuizen (n=7. Dit is 10% van de naar de stad verhuisde gezinnen).

Figuur 3.5 Belang van kenmerken woonomgeving als verhuisredenen voor gezinnen met kinderen, naar verhuisrichting (aantal respondenten dat kenmerk belangrijk of zeer belangrijk vindt, meerdere antwoorden mogelijk)

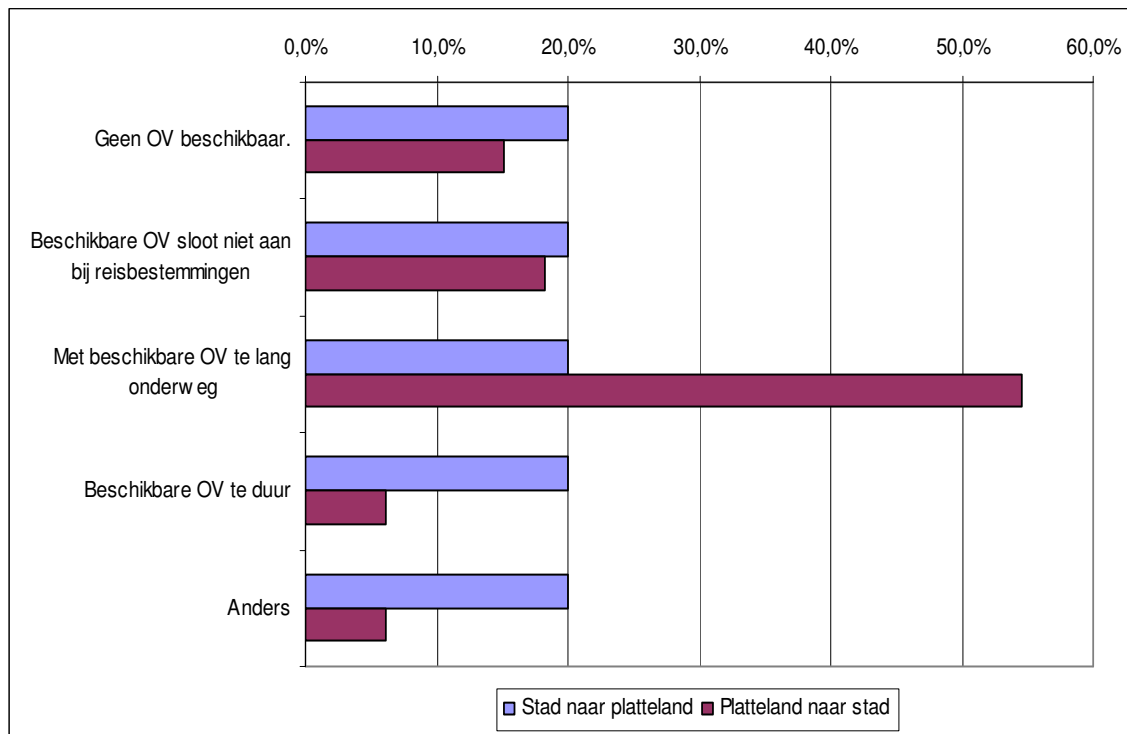


Rol Openbaar vervoer

Om nader inzicht te krijgen in de rol die het OV speelt bij de verhuisbeslissingen, hebben wij een deelsteekproef van respondenten gevraagd om een nadere toelichting. Het gaat uiteraard om respondenten voor wie onvoldoende OV in de vorige woonbuurt een belangrijke verhuisreden was (zie figuur 3.6). Helaas waren er in de groep verhuizers van stad naar platteland maar vijf respondenten waarvoor dit gold, zodat over deze groep geen betrouwbare uitspraken kunnen worden gedaan.

Voor de verhuizers van het platteland naar stad die het OV in de vorige woonbuurt als onvoldoende hadden ervaren (33 waarnemingen) speelde de lange reistijd van het OV de hoofdrol. De non-beschikbaarheid van het OV en het feit dat bestemmingen niet met het OV bereikt kunnen worden, waren minder belangrijk. Het lijkt er dus op dat niet zozeer de afwezigheid van openbaar vervoer op het platteland het grootste knelpunt is, maar de kwaliteit van het bestaande OV-aanbod in termen van reistijd.

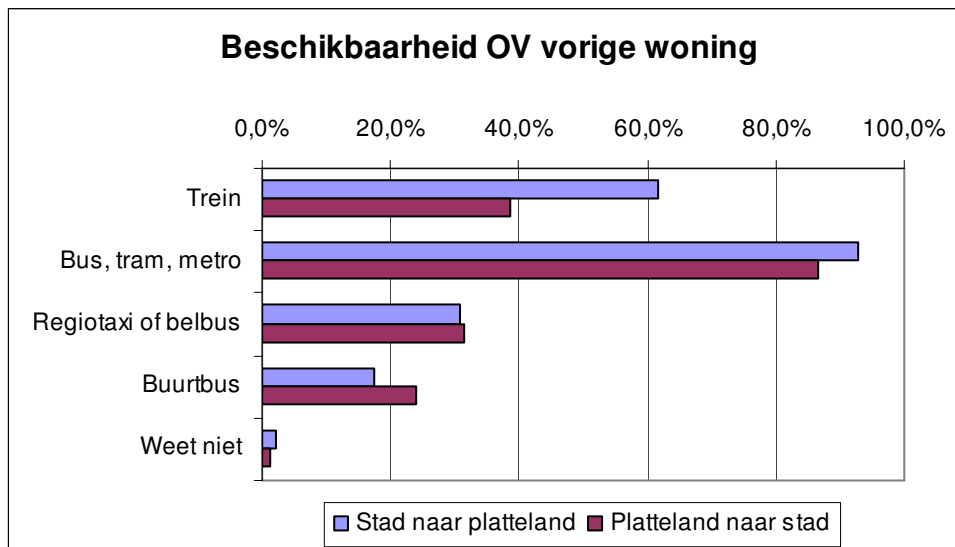
Figuur 3.6 Redenen waarom openbaar vervoer in vorige woonbuurt als onvoldoende wordt ervaren



Uit figuur 3.7 blijkt dat vrijwel alle respondenten een of andere vorm van openbaar vervoer in de nabijheid van de vorige woning hadden. 87 procent had een bus (of eventueel tram of metro) tot de beschikking op loop- of fietsafstand⁴ van de woning. Deze uitkomst bevestigt de eerder getrokken conclusie dat het niet beschikbaar zijn van OV nauwelijks een reden is om te verhuizen naar de stad.

⁴ De loop- en fietsafstand is gebaseerd op de eigen inschatting van de respondent.

Figuur 3.7 Beschikbaarheid openbaar vervoer op loop- of fietsafstand van de vorige woning



Conclusie

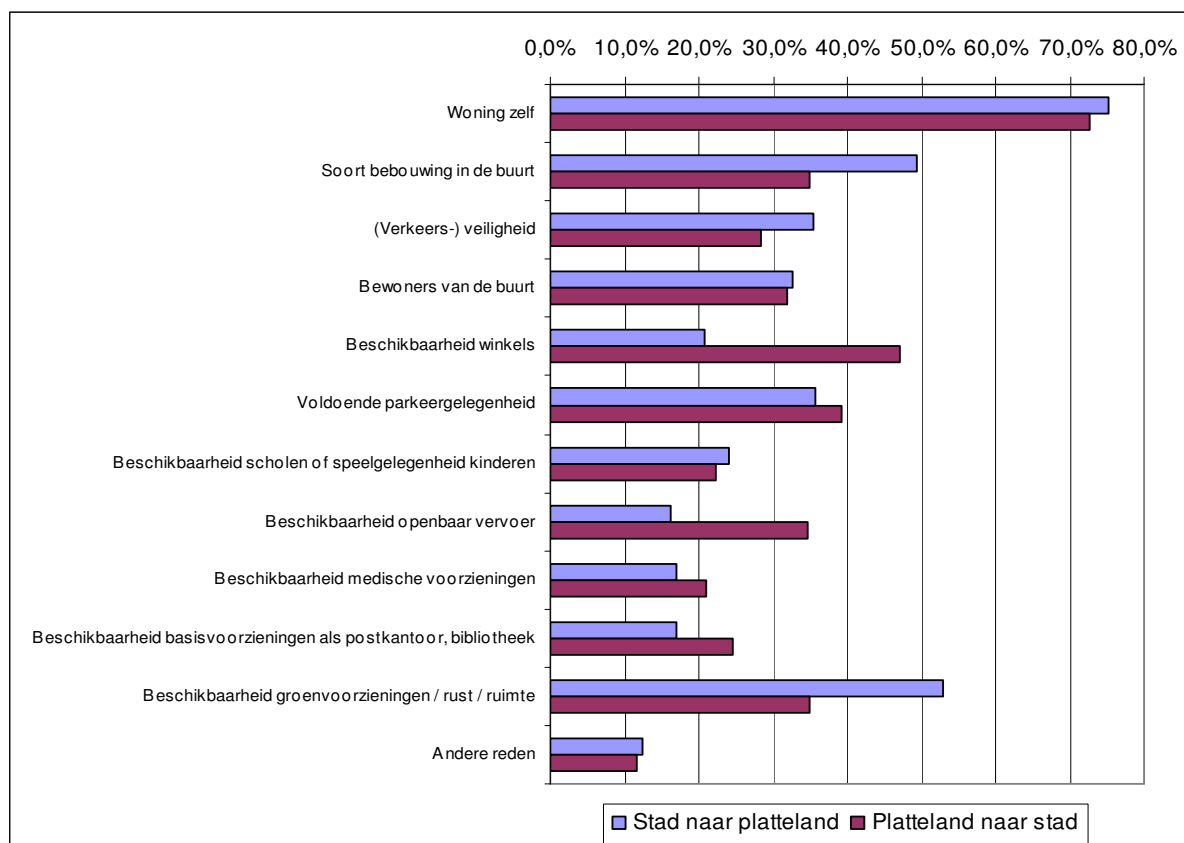
Uit het onderzoek blijkt dat tal van motieven een rol spelen om te verhuizen van stad naar platteland en omgekeerd. Veelal hebben deze motieven te maken met persoonlijke omstandigheden. Voor verhuizers naar het platteland spelen voorzieningen bij 12 procent een grote rol, bij verhuizers naar de stad voor 19 procent. Het openbaar vervoer speelt nagenoeg geen rol bij mensen die daadwerkelijk naar het platteland verhuizen. Bij verhuizers naar de stad (vaak mensen in de leeftijd van 20-34 jaar) speelt het OV in ongeveer een derde van de gevallen een rol. Dat is dus bij ongeveer 6 procent (namelijk een derde van 19 procent) van deze verhuizers. Daarbij is niet zozeer de beschikbaarheid van het OV van belang, maar vooral de snelheid van het OV. Die is te laag. Dit kan te maken hebben met OV op het platteland als zodanig, maar ook met keuzen ten aanzien van de OV-voorzieningen.

3.4 Motieven voor keuze nieuwe woning

In het voorgaande hebben wij het gehad over de redenen om uit de vorige woning (en woonomgeving) te vertrekken. Nu gaan wij in op de motieven die een rol hebben gespeeld bij de keuze voor de nieuwe woning (en woonomgeving).

Bij de keuze voor de nieuwe woning speelt voor de recent verhuisden de (kwaliteit van de) woning zelf de belangrijkste rol (zie figuur 3.8). Dit geldt voor zowel verhuizers naar de stad als die naar het platteland. De verhuizers naar het platteland zijn verder op zoek naar groen, rust en ruimte en vinden de bebouwing in de woonomgeving belangrijk. De beschikbaarheid van openbaar vervoer heeft voor verhuizers naar het platteland duidelijk een geringe rol gespeeld bij de keuze voor de woning (-locatie). 16 procent van deze groep vond dit een belangrijk motief bij de woningkeuze. De aanwezigheid van voldoende parkeerruimte bij de woning wordt bijvoorbeeld veel belangrijker gevonden.

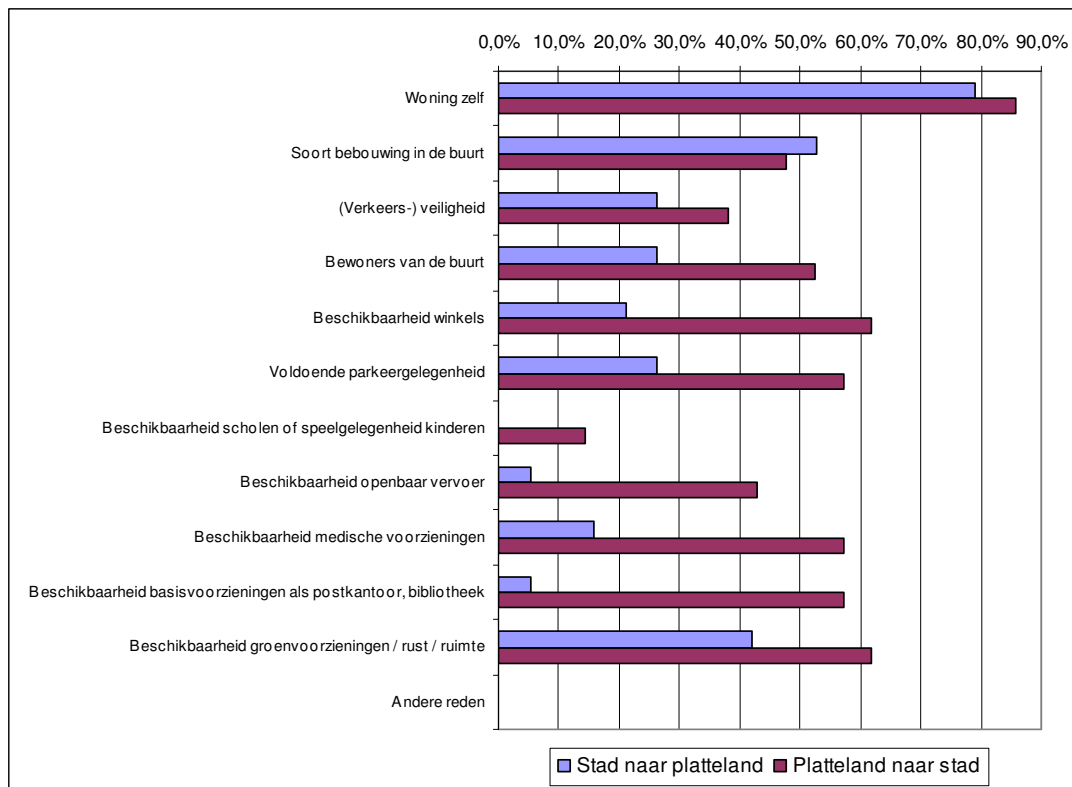
Figuur 3.8 Belang van kenmerk nieuwe woning, naar verhuisrichting (% respondenten dat kenmerk belangrijk of zeer belangrijk vindt, meerdere antwoorden mogelijk)



Voor 34 procent van de verhuizers naar de stad speelde de beschikbaarheid van openbaar vervoer een belangrijke rol bij de woningkeuze. Andere kenmerken, zoals beschikbaarheid van winkels, voldoende parkeergelegenheid, de bebouwing in de buurt en groenvoorzieningen zijn belangrijker.

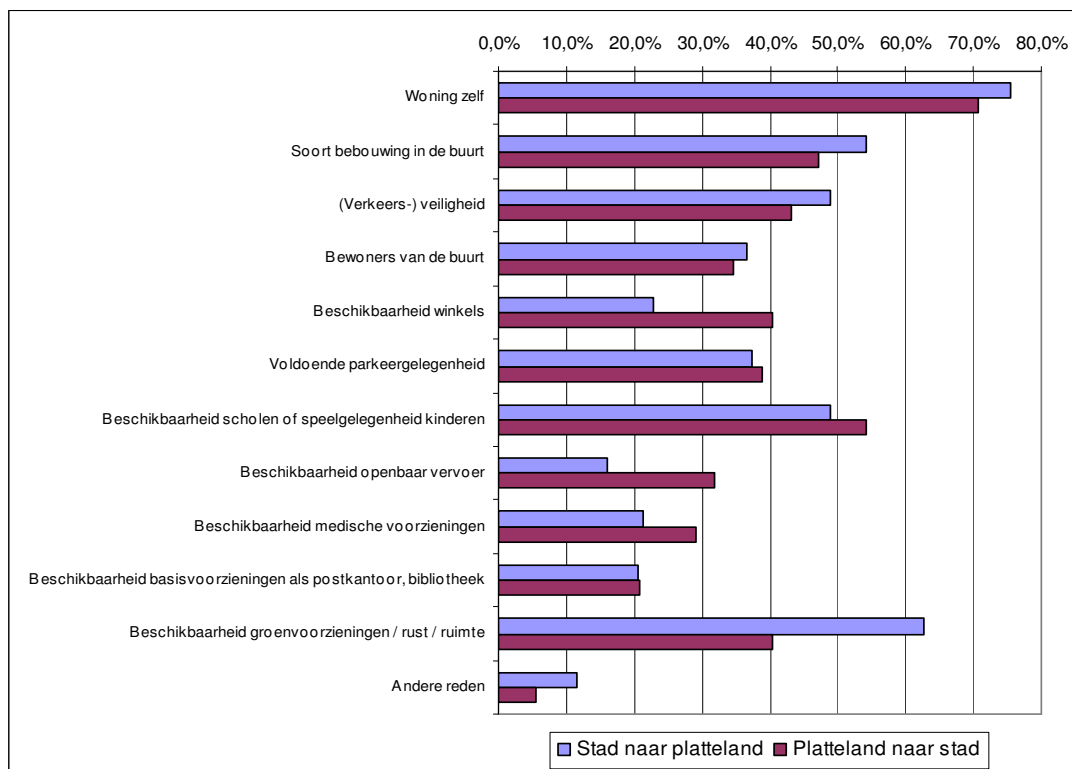
Ouderen hechten nog meer dan andere bevolkingsgroepen aan de kwaliteit van de nieuwe woning zelf bij hun keuze voor het nieuwe huis / woonomgeving (zie figuur 3.9). Ouderen die van het platteland naar de stad zijn verhuisd, hebben ook rekening gehouden met de beschikbaarheid van winkels, medische voorzieningen, basisvoorzieningen, groenvoorzieningen en parkeergelegenheid. Opmerkelijk genoeg speelde de beschikbaarheid van openbaar vervoer nauwelijks een rol.

Figuur 3.9 Belang van kenmerk nieuwe woning voor 55+ers, naar verhuisrichting (% respondenten dat kenmerk belangrijk of zeer belangrijk vindt, meerdere antwoorden mogelijk)



Gezinnen die naar het platteland zijn verhuisd, vonden de woning zelf en de beschikbaarheid van groen, ruimte en rust de belangrijkste redenen om voor de nieuwe woning te kiezen (zie figuur 3.10). De beschikbaarheid van openbaar vervoer blijkt een geringe rol te hebben gespeeld. Opmerkelijk is dat voor gezinnen die naar het platteland zijn verhuisd, dit aspect zelfs het minst belangrijk wordt gevonden.

Figuur 3.10 Belang van kenmerk nieuwe woning voor gezinnen met kinderen, naar verhuisrichting (% respondenten dat kenmerk belangrijk of zeer belangrijk vindt, meerdere antwoorden mogelijk)



Conclusie

Bij de keuze van een nieuwe woonlocatie wordt het OV vaker meegenomen bij de afwegingen dan bij de keuze om vertrekken uit de oude woonlocatie. In ruim 15 procent van de gevallen speelt het een rol bij de keuze van een woonlocatie op het platteland en in ruim 30 procent van de gevallen bij de keuze van een nieuwe woning in de stad. Wel moet worden opgemerkt dat de beschikbaarheid van het OV van veel minder belang is dan kenmerken van de woning, evenals van een aantal andere voorzieningen (winkels, groen, etc).

3.5 Overwogen, maar niet gedaan

In de steekproef is een grote groep mensen benaderd die aangeven in de laatste twee jaar een verhuizing overwogen te hebben, maar daar uiteindelijk van hebben afgezien. De motieven om te verhuizen en de factoren die een rol spelen bij de keuze van een nieuwe woonlocatie komen in grote lijnen overeen met die van de mensen die daadwerkelijk zijn verhuisd. Wat afwijkt van de feitelijke verhuizers is dat de (kwaliteit van de) bestaande woning als belangrijkste reden wordt genoemd om te willen verhuizen. Voor de mensen die naar de stad zouden willen verhuizen, speelt daarnaast werk een belangrijke rol. Wellicht wordt een lange reistijd tussen woning en werk als bezwaarlijk ervaren en zou men dichterbij het werk willen gaan wonen. De genoemde vertrekmotieven zijn echter uiteindelijk niet belangrijk genoeg gebleken om daadwerkelijk tot verhuizing over te gaan.

De vergelijking met figuur 3.2 suggereert dat pas na een verandering in de persoonlijke omstandigheden (zoals een huwelijk, samenwonen, scheiding of zelfstandig gaan wonen) de latente behoefte om te verhuizen wordt geconcretiseerd.

Aan deze groep mensen is expliciet gevraagd of de eventuele afwezigheid van kwalitatief goed OV een rol gespeeld heeft bij het niet doorgaan van een verhuizing. Tussen de 85 en 90 procent van de respondenten geeft aan dat de afwezigheid van goed OV geen rol heeft gespeeld bij die beslissing (zie tabel 3.2). Slechts bij een klein deel was dit de belangrijkste reden om af te zien van verhuizing. Opmerkelijk genoeg geven mensen die overwogen hebben te verhuizen naar de stad vaker aan dat de afwezigheid van goed OV voor hen de belangrijkste reden was om af te zien van de verhuizing, dan de respondenten die overwogen hebben naar het platteland te verhuizen. Waarschijnlijk hadden deze personen vooraf hoge verwachtingen van de kwaliteit van het openbaar vervoer in de stedelijke omgeving, wat bij nader inzien bleek tegen te vallen.

Tabel 3.2 Rol afwezigheid goed OV bij beslissing niet te verhuizen

	Overwogen platteland naar stad	Overwogen stad naar platteland
ja, dit was voor mij de belangrijkste reden	5,0%	2,1%
ja, maar was niet de belangrijkste reden	5,6%	9,3%
nee, dit heeft geen rol gespeeld	87,0%	84,3%
weet niet	2,5%	4,3%

Tussen de 85 en 90 procent van de 55+ers in de steekproef geeft aan dat de afwezigheid van goed openbaar vervoer geen rol heeft gespeeld bij de beslissing om niet te verhuizen (zie tabel 3.3). Wel is onder de 55+ers die overwogen hebben naar de stad te verhuizen een relatief grote groep die aangeeft dat de afwezigheid van goed OV de belangrijkste reden was om van de verhuizing af te zien.

Tabel 3.3 Rol afwezigheid goed OV bij beslissing niet te verhuizen 55+ers

	Overwogen platteland naar stad	Overwogen stad naar platteland
ja, dit was voor mij de belangrijkste reden	11,1%	1,4%
ja, maar was niet de belangrijkste reden	2,8%	6,8%
nee, dit heeft geen rol gespeeld	86,1%	90,5%
weet niet	0,0%	1,4%

Voor gezinnen met kinderen die uiteindelijk van verhuizen hebben afgezien, heeft de afwezigheid van goed OV nauwelijks een rol van betekenis gespeeld bij deze beslissing (zie tabel 3.4).

Tabel 3.4 Rol afwezigheid goed OV bij beslissing niet te verhuizen gezinnen met kinderen

	Overwogen platteland naar stad	Overwogen stad naar platteland
ja, dit was voor mij de belangrijkste reden	3,4%	1,1%
ja, maar was niet de belangrijkste reden	5,1%	8,9%
nee, dit heeft geen rol gespeeld	89,8%	83,3%
weet niet	1,7%	6,7%

Op basis van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat bij de mensen die naar het platteland hadden willen verhuizen de afwezigheid van OV nauwelijks een rol gespeeld heeft bij de beslissing om hiervan uiteindelijk af te zien.

4. Mobiliteit van plattelandsbewoners

4.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft inzicht in de ontwikkelingen in het autobezit en de mobiliteit van plattelandsbewoners. Daarbij baseren wij ons op het en het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) van het CBS en de opvolger daarvan, het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON). Aanvullende hierop is specifiek voor het in kaart brengen van de ontwikkelingen in het OV-gebruik het WROOV geraadpleegd. Het MON laat toe om de ontwikkelingen tussen 2000 en 2005 te volgen. Het gaat om een grootschalig onderzoek. Waar, vanwege statistische marges, geen trends zijn vast te stellen, wordt dit aangegeven. Door een forse trendbreuk in de onderzoeksmethodiek van het OVG, in 1999, bleek het niet mogelijk om mobiliteitsontwikkelingen over de gehele periode 1995-2005 te volgen. Daarom moet ten aanzien van de mobiliteitsindicatoren worden volstaan met de deelperiode 1999 – 2004. Hierbij moet ook nog worden bedacht dat gedurende deze periode sprake was van een beperkte economische groei.

Om te beginnen wordt ingegaan op de ontwikkelingen in het autobezit. Deze ontwikkelingen komen aan de orde in paragraaf 4.2. Vervolgens wordt, in paragraaf 4.3, ingegaan op de algemene ontwikkelingen in de mobiliteit van plattelandsbewoners. Paragraaf 4.4 beschrijft, tot slot, de ontwikkeling in de mobiliteit van ouderen wonend op het platteland.

4.2 Ontwikkelingen in het autobezit

Allereerst geven we inzicht in de ontwikkelingen in het autobezit op het platteland. Ontwikkelingen in het autobezit kunnen wél op betrouwbare wijze voor de periode 1995 – 2005 worden weergegeven. In het bijzonder zijn natuurlijk de huishoudens van belang die niet over een auto beschikken. Deze zijn immers aangewezen op andere vervoerwijzen, zoals het openbaar vervoer. Dit wordt ook wel aangeduid als 'captive'.

Op het platteland is het autobezit een stuk hoger dan in stedelijke gebieden. 87 procent van de huishoudens op het platteland bezat in 2005 minstens 1 auto (zie tabel 4.1). Op het platteland is het aandeel huishoudens dat meer dan 1 auto bezit veel hoger dan in de stad. Het aandeel huishoudens met 1 auto is op het platteland en in de stad vrijwel gelijk. In stedelijke gebieden had 73 procent ten minste 1 auto. Zowel het aantal als het aandeel 'captives' is in stedelijke gebieden veel groter dan op het platteland.

Tabel 4.1 *Autobezit op platteland en stedelijke gebieden 1995 - 2005*

	1995		2000		2005	
	Platteland	Stedelijk gebied	Platteland	Stedelijk gebied	Platteland	Stedelijk gebied
Ten minste 1 auto in huishouden	85%	68%	85%	70%	87%	73%
3 of meer auto's	2%	1%	3%	1%	3%	1%
2 auto's	19%	10%	23%	14%	28%	18%
1 auto	64%	57%	59%	54%	55%	54%
Geen auto	15%	32%	15%	30%	13%	27%

Bron: OVG/MON

Op het platteland komen verder geleidelijk steeds minder huishoudens voor die niet over een auto beschikken. Het aandeel huishoudens zonder auto is tussen 1995 en 2005 afgenomen van 15 naar 13 procent. In stedelijke gebieden is deze ontwikkeling eveneens gaande, en dan nog in sterkere mate. Onder de autoloze huishoudens op het platteland zijn alleenstaande oudere vrouwen zonder rijbewijs sterk vertegenwoordigd, maar deze groep wordt steeds kleiner.

Er blijken regionale verschillen te bestaan in de spreiding van het bezit van een tweede en derde auto. Huishoudens op het platteland in Noord-Holland, Zuid-Holland en Noord-Brabant hebben vaker de beschikking over twee of meer auto's dan huishoudens op het platteland in Noord-Nederland.

4.3 Algemene ontwikkelingen in de mobiliteit van plattelandsbewoners

In deze paragraaf beschouwen we de ontwikkeling in de mobiliteit van plattelandsbewoners tussen 1999 en 2004. Daarbij maken we steeds een vergelijking tussen de mobiliteit van plattelandsbewoners met die van stedelingen.

De gemiddelde reisduur van verplaatsingen van plattelandsbewoners blijkt korter dan die van bewoners van stedelijke gebieden. Gelijktijdig is de verplaatsingsafstand die gemiddeld door plattelandsbewoners wordt afgelegd groter dan de gemiddelde verplaatsingsafstand van stedelingen. Dit verschil in de mobiliteit kan worden verklaard doordat er op het platteland (nog steeds) minder problemen met congestie zijn en gemiddeld met een hogere snelheid kan worden gereisd. Daarnaast zullen herkomst en bestemmingen op het platteland geografisch verder uit elkaar liggen, waardoor grotere afstanden moeten worden afgelegd.

De verplaatsingsafstand per persoon per dag is tussen 1999 en 2004 licht toegenomen, onder een eveneens geringe afname van de dagelijkse reisduur. Dit houdt in dat ook de gemiddelde snelheid van de verplaatsingen is toegenomen. Daarbij valt op dat deze ontwikkeling zich voordoet in de stedelijke gebieden, en in nog sterkere mate op het platteland. Dit zou kunnen duiden op een toenemend gebruik van 'snelle' vervoerwijzen, zoals de auto en de trein, en een daling van het lopen en fietsen. Het aantal verplaatsingen per persoon per dag verschilt niet noemenswaardig tussen platteland en stad. Het gemiddelde in 2004 ligt op 3,06 verplaatsingen per persoon per dag; op het platteland ligt dit met 3,11 een fractie hoger.

Tabel 4.2 *Ontwikkeling in mobiliteit van plattelandsbewoners versus stedelingen, 1999 - 2004*

Verplaatsingsafstand p p p dag	1999	2004
Platteland	33,6	34,2
Stedelijk gebied	31,8	31,9
Totaal	32,4	32,7

Reisduur van de verplaatsing p p p dag		
Platteland	59,6	59,2
Stedelijk gebied	63,1	62,5
Totaal	61,8	61,4

Aantallen verplaatsingen p p p dag		
Platteland	3,16	3,11
Stedelijk gebied	3,15	3,04
Totaal	3,15	3,06

Gemiddelde snelheid van alle verplaatsingen		
Platteland	33,8	34,6
Stedelijk gebied	30,2	30,7
Totaal	31,5	32,0

Bron: MON 1999 en 2004

Verschillen tussen verplaatsingsmotieven

Plattelandsbewoners blijken evenveel woon-werkverplaatsingen te maken als stedelingen. Ook bij de overige motieven zijn de verschillen tussen stad en platteland klein, met uitzondering van het sociaal-recreatieve motief (de groepen visite, logeren en recreatief). Plattelandsbewoners maken meer verplaatsingen met dit motief. Voor boodschappen doen en winkelen verplaatsen plattelandsbewoners zich daarentegen minder dan stedelingen; vermoedelijk halen zij meer boodschappen in één keer.

Gebruik verschillende vervoerwijzen

Ten aanzien van de verschillende vervoerwijzen kunnen de volgende ontwikkelingen worden vastgesteld voor de periode 1999-2004 (zie tabel 4.3):

- ▶ **Autobestuurders.** Het aandeel auto als bestuurder is in deze periode toegenomen op het platteland, van ongeveer 34 naar ruim 35 procent. In stedelijk gebieden ligt dit aandeel op een lager niveau. De stijging is bovendien iets minder groot.
- ▶ **Autopassagier.** Het aandeel auto als autopassagier is met ongeveer 17% op het platteland vrijwel gelijk gebleven. In stedelijke gebieden is sprake van een lichte daling. Het aandeel auto als passagier is op het platteland groter dan in de stad.
- ▶ **Trein.** Het marktaandeel van de trein is op het platteland laag (circa 1%) en relatief constant in de tijd. In de stad ligt het treingebruik meer dan twee keer zo hoog.
- ▶ **Bus.** Het busaandeel op het platteland lag in 1999/2000 op ongeveer 2 procent en is inmiddels iets gedaald.
- ▶ **Fiets.** Het fietsgebruik ligt op het platteland (iets) hoger dan in de stad. Het aandeel van de fiets in het totaal aantal ritten is op het platteland wel licht afgenomen, terwijl dat in de stedelijke gebieden juist 'enigszins' is toegenomen. De afname van het fietsgebruik op het platteland kan deels kan worden verklaard uit een veranderende leeftijdsopbouw (vergrijzing), maar deels ook door toenemende verplaatsingsafstanden en toenemend autobezit en -gebruik.

Tabel 4.3 *Ontwikkeling in modal split 1999 – 2004 (aantal ritten), plattelandsbewoners en stedelingen. Bron: MON 1999 en 2004*

Model split	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Platteland						
Auto als bestuurder	33,9%	34,3%	34,0%	34,5%	35,1%	35,2%
Auto als passagier	17,2%	17,0%	17,0%	17,2%	17,0%	17,3%
Trein	1,1%	1,1%	1,1%	1,1%	1,0%	0,9%
Bus/Tram/Metro	2,0%	1,9%	2,1%	1,9%	1,5%	1,7%
(Brom)Fiets	26,6%	26,3%	26,2%	25,7%	26,2%	26,0%
Lopen	17,3%	17,3%	17,6%	17,4%	17,2%	17,3%
Overig	1,9%	2,0%	2,1%	2,2%	1,9%	1,6%
Totaal	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Stedelijk gebied						
Auto als bestuurder	27,3%	27,6%	27,8%	28,4%	27,9%	27,8%
Auto als passagier	15,2%	14,8%	14,7%	14,7%	14,5%	14,5%
Trein	2,4%	2,5%	2,4%	2,3%	2,4%	2,5%
Bus/Tram/Metro	5,2%	5,1%	5,0%	4,8%	4,6%	4,5%
(Brom)Fiets	24,8%	25,2%	25,1%	25,0%	26,3%	25,6%
Lopen	23,6%	23,0%	23,0%	22,7%	22,3%	23,5%
Overig	1,6%	1,8%	2,0%	2,1%	2,1%	1,6%
Totaal	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Op basis van deze analyse kan worden vastgesteld dat het gebruik van de auto op het platteland is toegenomen, en dat deze toename wat groter is dan in stedelijke gebieden. Deze groei komt deels door afname van het fietsgebruik, maar mogelijk ook door een overstap van reizigers in het streekvervoer naar de auto.

Uit verdere analyses met behulp van het MON blijkt dat bewoners van het platteland ook minder reizigerskilometers met het OV zijn gaan maken. Hoe groot die daling precies is, is lastiger met het MON te bepalen. Daarom is door NEA een analyse uitgevoerd van de ontwikkelingen in de kaartverkoop stads- en streekvervoer (WROOV-bestanden⁵), waaruit blijkt dat het gebruik van de OV-voorzieningen op het platteland (exclusief de trein) tussen 1999 en 2004 circa 4% is afgenomen (zie tabel 4.4). Hierbij moet worden opgemerkt dat de gegevensreeksen van de WROOV niet toelaten om dezelfde definitie van platteland te hanteren als in de rest van deze studie. 'Platteland' is in deze analyse benaderd door de ontwikkeling te beschouwen in de vijf provincies met het minste openbaar vervoer in stedelijk gebied. Merk verder op dat wij bij de MON-cijfers kijken naar het *OV-gebruik van plattelandsbewoners* (dit kan zowel openbaar vervoer op het platteland als in de stedelijke gebieden zijn), terwijl het hier gaat om het *OV-gebruik op het platteland* (door zowel plattelandsbewoners als stedelingen).

Tabel 4.4 Ontwikkeling van het OV-gebruik (zowel volgens vaste dienstregeling als vraagafhankelijk vervoer) in reizigerskilometers op het platteland (index 1999=100)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
reizigerskilometers op platteland ⁶	100	98	100	98	96	96

Bron: NEA, op basis van WROOV.

⁵ NEA 2006. *Ontwikkeling aanbod en reizigerskilometers*.

⁶ Het OV-gebruik op het platteland is voor deze analyse benaderd door te kijken naar het OV-gebruik in de provincies Zeeland, Overijssel, Groningen, Friesland en Drente (inclusief de daarin gelegen steden).

Gebruik verschillende vervoerwijzen naar landsdeel

Wanneer we het gebruik van verschillende vervoerwijzen op het platteland uitsplitsen voor de vier landsdelen, zien wij dat het aandeel auto als bestuurder in landsdeel Zuid (provincies Noord-Brabant, Zeeland en Limburg) relatief het hoogst is (tabel 4.5). Het aandeel van de auto als bestuurder op het platteland in het westen van het land (provincies Noord- en Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland) is opvallend genoeg het laagst van alle landsdelen. Daar gebruiken plattelandsbewoners relatief vaker de bus, hoewel het aandeel niet hoger is dan 3 procent en bovendien dalend. Het busaandeel op het platteland in de Noordelijke provincies (Fryslân, Groningen en Drenthe) is relatief hoog en bovendien vergeleken met de andere gebieden min of meer constant gebleven.

Tabel 4.5 Ontwikkeling modal split 1999 – 2004 (aantal ritten) platteland, naar landsdeel

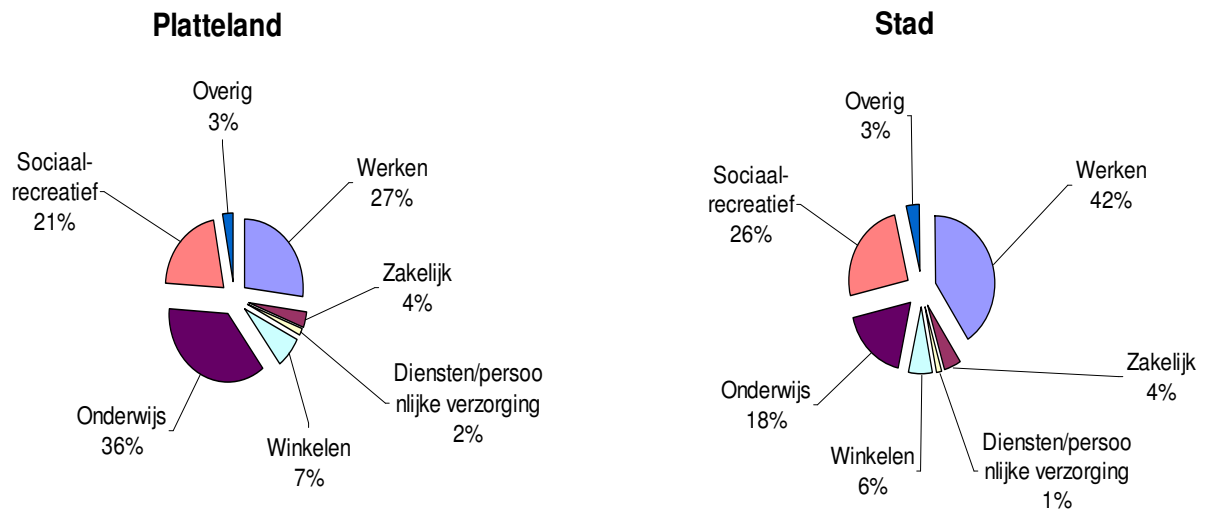
		gemiddelde 1999/2000 (%)	gemiddelde 2003/2004 (%)
Platteland Noord	Auto als bestuurder	33,6	34,7
	Auto als passagier	17,1	16,8
	Trein	0,8	0,9
	Bus/Tram/metro	1,8	1,8
	(Brom)Fiets	28,1	27,3
	Lopen	16,6	16,8
	Overig	2,0	1,6
Platteland Oost	Auto als bestuurder	34,2	35,3
	Auto als passagier	17,3	17,5
	Trein	1,3	1,0
	Bus/Tram/metro	1,6	1,3
	(Brom)Fiets	28,1	27,7
	Lopen	15,6	15,5
	Overig	1,9	1,8
Platteland Zuid	Auto als bestuurder	35,3	36,3
	Auto als passagier	17,4	17,8
	Trein	0,9	0,9
	Bus/Tram/metro	1,6	1,2
	(Brom)Fiets	24,4	23,8
	Lopen	18,3	18,2
	Overig	2,0	1,8
Platteland West	Auto als bestuurder	32,9	33,7
	Auto als passagier	16,5	16,1
	Trein	1,2	1,1
	Bus/Tram/metro	2,9	2,4
	(Brom)Fiets	26,2	26,4
	Lopen	18,2	18,4
	Overig	2,1	1,8

Bron: MON 1999 en 2004

OV-gebruik nader bekeken

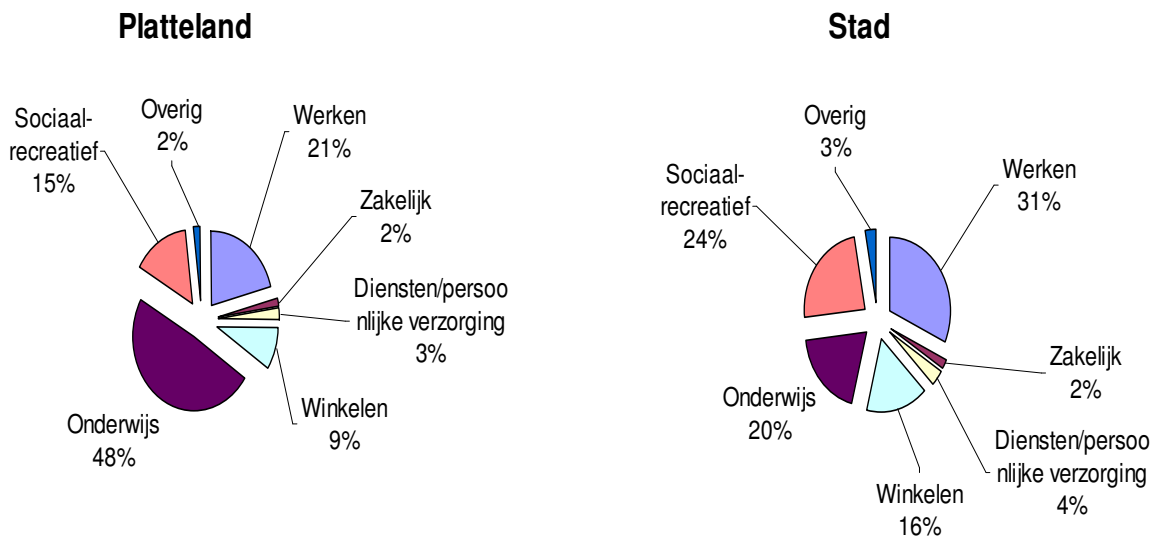
Uit figuur 4.1 en 4.2 valt op te maken dat het openbaar vervoer op het platteland vooral wordt gebruikt voor het volgen van onderwijs. De bus wordt op het platteland zelfs in bijna de helft van de gevallen voor dit motief gebruikt. Deze conclusie sluit aan bij ander onderzoek waaruit blijkt dat OV-gebruikers op het platteland voor meer dan de helft bestaan uit scholieren en studenten. Verder wordt de trein op het platteland in ongeveer een kwart van de gevallen gebruikt om van en naar het werk te reizen en de bus in ongeveer 20 procent van de gevallen. Omdat de motieven werk en onderwijs zo dominant zijn voor het OV-gebruik op het platteland, is het gebruik geconcentreerd in de spits. Eerder zagen we al dat het OV-aanbod hierop ook is afgestemd.

Figuur 4.1 Motiefverdeling treingebruik platteland versus stad



Bron: MON 2004

Figuur 4.2 Motiefverdeling bus (tram, metro) gebruik platteland versus stad



4.4 Ontwikkeling van de mobiliteit van ouderen

Autobezit

Het autobezit onder ouderen woonachtig op het platteland is tussen 1995 en 2005 toegenomen (zie tabel 4.6). In de leeftijdscategorie 60 tot en met 64 is het autobezit met 7 procent toegenomen.⁷ Dit groeipercentage is vergelijkbaar met de toename van het autobezit bij de niet-ouderen woonachtig op het platteland. Het autobezit onder 60-64 jarigen woonachtig op het platteland is in 2005 ongeveer 90 procent en is min of meer vergelijkbaar met de niet-ouderen op het platteland. Naarmate de leeftijd toeneemt, daalt het autobezit onder ouderen. Toch zien wij dat het autobezit onder 65+ers sterker is toegenomen dan bij andere leeftijdscategorieën, zowel op het platteland als in de stad. Bijna de helft van de huishoudens met een 75+er als lid van het huishouden en woonachtig op het platteland, had in 2005 een auto.

Tabel 4.6 *Ontwikkeling autobezit ouderen 1995-2005 (aandeel huishoudens met ten minste 1 auto)*

Leeftijdsklasse	Regio	1995	2000	2005	Relatief t.o.v. 1995
60 t/m 64 jaar	Platteland	84,8%	87,2%	90,7%	7,0%
	Stedelijk gebied	73%	75%	78,7%	7,8%
65 t/m 74 jaar	Platteland	66,5	73,2%	81,5%	22,6%
	Stedelijk gebied	54,8	61%	68,7%	25,4%
75 jaar en ouder	Platteland	41,3	43,6%	49,6%	20,1%
	Stedelijk gebied	31,1	33,4%	39,6%	27,3%
Overige leeftijden	Platteland	87,8	93,7%	94,2%	7,3%
	Stedelijk gebied	67,9	76,4%	79,1%	16,5%

Bron: OVG/MON

Merk op dat het aandeel plattelandshuishoudens met minstens 1 auto tussen 1995 en 2005 met circa 2,5% is toegenomen (zie tabel 4.1). Voor (alle) afzonderlijke leeftijdsklassen vinden wij hogere groeipercentages. Dit is verklaarbaar vanwege opgetreden verschuivingen tussen groepen gedurende de periode, waardoor de samenstelling in 1995 afwijkt van die in 2005 (zogenaamde samenstelling- of cohorteffecten).

⁷ Formeel behoort de groep 60-64 jarigen niet tot de ouderen zoals wij die hebben gedefinieerd (namelijk 65+ers). Omdat deze groep over enkele jaren daar wel toe zal behoren, is de groep 60-64 jarigen toch opgenomen.

Totale mobiliteit

Tabel 4.7 geeft een overzicht van de ontwikkeling in de gemiddelde verplaatsingsafstand van ouderen ten opzichte van andere leeftijdsklassen.

Tabel 4.7 Ontwikkeling in de verplaatsingsafstand ouderen per persoon per dag 1999-2004

Leeftijdsklasse	Regio	1999	2004	Relatief t.o.v. 1999
60 t/m 64 jaar	Platteland	31,8	37,2	17,0%
	Stedelijk gebied	28,6	30,8	7,6%
	Totaal	29,9	33,1	10,9%
65 t/m 74 jaar	Platteland	22,2	25,5	14,5%
	Stedelijk gebied	20,9	21,9	4,9%
	Totaal	21,4	23,2	8,5%
75 jaar en ouder	Platteland	11,8	11,4	-3,9%
	Stedelijk gebied	10,8	12,4	14,9%
	Totaal	11,1	12,0	8,1%
Overige leeftijden	Platteland	36,1	36,4	1,0%
	Stedelijk gebied	34,3	34,3	-0,1%
	Totaal	35,0	35,0	0,2%

Bron: MON 1999 en 2004

Net als de gemiddelde verplaatsingsafstand, neemt ook de dagelijkse reisduur per persoon af naarmate de leeftijdsklasse hoger is (tabel 4.8). De dagelijks bestede reistijd voor inwoners van stedelijk gebied is voor alle leeftijden hoger dan die van inwoners van het platteland. Uit de tabel valt op te maken dat ouderen tussen 1999 en 2004 meer tijd zijn gaan besteden aan reizen, terwijl voor de overige leeftijdscategorieën de reisduur juist is afgenomen.

Tabel 4.8 Ontwikkeling in de reisduur van de verplaatsingen ouderen per persoon per dag 1999-2004

Leeftijdsklasse	Regio	1999	2004	Relatief t.o.v. 1999
60 t/m 64 jaar	Platteland	60,8	64,4	5,9%
	Stedelijk gebied	63,7	65,5	2,9%
	Totaal	62,6	65,1	4,1%
65 t/m 74 jaar	Platteland	48,6	53,0	9,1%
	Stedelijk gebied	52,4	54,5	4,1%
	Totaal	50,9	53,9	5,9%
75 jaar en ouder	Platteland	28,1	28,7	2,3%
	Stedelijk gebied	30,1	34,7	15,2%
	Totaal	29,4	32,7	11,1%
Overige leeftijden	Platteland	62,4	61,6	-1,4%
	Stedelijk gebied	66,2	65,0	-1,9%
	Totaal	64,8	63,8	-1,6%

Bron: MON 1999 en 2004

Het aantal verplaatsingen per persoon per dag blijkt bij ouderen te zijn toegenomen, met name voor de 75+ers (zie tabel 4.9). Opvallend is dat de mobiliteit van ouderen tussen 1999 en 2004 is toegenomen, terwijl dit voor de overige leeftijdsklassen juist is afgenomen. Vooral de ouderen die op het platteland wonen, zijn mobieler geworden.

Tabel 4.9 *Ontwikkeling in de aantallen verplaatsingen ouderen per persoon per dag 1999-2004*

Leeftijdsklasse	Regio	1999	2004	Relatief t.o.v. 1999
60 t/m 64 jaar	Platteland	2,97	2,87	-3,2%
	Stedelijk gebied	2,99	3,01	0,9%
	Totaal	2,98	2,96	-0,6%
65 t/m 74 jaar	Platteland	2,44	2,51	3,2%
	Stedelijk gebied	2,54	2,56	0,9%
	Totaal	2,50	2,54	1,8%
75 jaar en ouder	Platteland	1,53	1,63	6,6%
	Stedelijk gebied	1,58	1,67	5,8%
	Totaal	1,56	1,66	6,1%
Overige leeftijden	Platteland	3,34	3,29	-1,4%
	Stedelijk gebied	3,31	3,18	-4,2%
	Totaal	3,32	3,22	-3,2%

Bron: MON 1999 en 2004

Vervoerwijzekeuze

Het openbaar vervoer heeft in 2004 in het vervoer van ouderen op het platteland een aandeel van nog geen 2 procent. In stedelijke gebieden is dit aandeel ongeveer 5 procent. De aandelen zijn dus zeer beperkt. Blijkbaar gaat het om specifieke groepen die regelmatig gebruik maken van het OV.

Ouderen op het platteland reisden in 2004 vaker per auto (als bestuurder of passagier) dan ouderen uit stedelijke gebieden. Ze reisden ook vaker te voet of per fiets. In stedelijke gebieden kiezen ouderen juist minder vaak voor de fiets, waarschijnlijk vanwege de kwetsbaarheid in het drukke stadsverkeer. Hierbij gaat het vooral om de groep 'jongere ouderen' (tot 70 jaar).

Deze resultaten sporen met die van andere onderzoeken. Ook het SCP stelt vast dat een beperkt deel van de ouderen op het platteland gebruikmaakt van het OV. Voor zover men dit doet, maakt men relatief vaak gebruik van vraagafhankelijke vervoersystemen.

Achtergrondkenmerken ouderen in het OV

Tabel 4.10 geeft enkele achtergrondkenmerken weer van de ouderen in het openbaar vervoer. Op het platteland is de oudere openbaarvervoergebruiker gemiddeld jonger dan in de stad. Ook gaat het (iets) vaker om een vrouw, een gehuwd of verweduwd persoon, iemand met een hoger inkomen (niet in de tabel opgenomen) en iemand met een rijbewijs en een auto. Het lagere rijbewijs- en autobezit onder oudere OV-gebruikers in de stad wijst op een groter aandeel 'captives' dan op het platteland.

Tabel 4.10 Achtergrondkenmerken ouderen in het OV (gemiddeld voor 1999 – 2004)

Kenmerk		Platteland	Stedelijk gebied
Leeftijdsklasse	60 t/m 64 jaar	26,9%	26,3%
	65 t/m 74 jaar	49,8%	43,5%
	75 jaar en ouder	23,3%	30,2%
Geslacht	Man	33,6%	34,1%
	Vrouw	66,4%	65,9%
Burgerlijke staat	Onbekend	1,2%	2,0%
	Nooit gehuwd	7,1%	11,9%
	Gehuwd	55,4%	42,7%
	Verweduwd	30,4%	28,0%
	Gescheiden	5,9%	15,4%
Hoogst voltooide opleiding	BO/LO	27,1%	23,3%
	LBO/VGLO/LAVO/MAV O/MULO	35,8%	37,4%
	MBO/HAVO/Atheneum/ Gymnasium/MMS/HBS	17,5%	19,1%
	HBO/Universiteit	15,6%	14,7%
	Overig	3,5%	4,9%
Rijbewijsbezit		46,1%	38,4%
Autobezit		39,0%	25,4%
Fietsbezit		88,2%	71,9%

Bron: MON 1999 en 2004

Reisgedrag van ouderen

In het kader van het project zijn twee groepsgesprekken gevoerd met in totaal 29 ouderen die op het platteland wonen. Eén gesprek vond plaats met ouderen uit kleine dorpen en kernen rond Woerden, aan de rand van de Randstad. Het andere groepsgesprek vond plaats met ouderen uit kleine dorpen en kernen rond Zierikzee.

In zijn algemeenheid kan worden gezegd dat deelnemers aan de discussies de uitkomsten van de enquête over het aantrekkelijke leefklimaat op het platteland (zie hoofdstuk 3) allen bevestigden. Men zag zeker geen reden om te verhuizen vanwege de kwaliteit van het OV.

Bereikbaarheid voorzieningen

De afname van voorzieningen in het platteland is voor de deelnemers zeker voelbaar geweest. Een deelnemer zegt hierover: “*Tien tot vijftien jaar geleden was er een winkel, was er een rijdend postkantoor, was er een rijdende bank en was het gemeentehuis dichtbij. Het is steeds minder geworden. Dit geldt voor alles*”. Op de vraag wanneer voor de deelnemers de grens is bereikt, wordt geantwoord:

- ▶ Als je niet meer in staat bent om auto te rijden.
- ▶ Als er geen vraagafhankelijke vervoerssystemen (Teletaxi/ Groene Hart Hopper/ Valys) meer zouden rijden.

De deelnemers in Zierikzee gaven herhaaldelijk aan dat zij zich zorgen maken dat het vraagafhankelijke vervoersysteem zou wegvallen.

Uit bovenstaande kan worden geconcludeerd, dat voor de deelnemers aan de sessies het (mogelijk) wegvallen van de auto en voor een aantal het wegvallen van het vraagafhankelijke vervoersysteem een grotere invloed heeft dan het wegvallen van het reguliere OV in landelijk gebied. Dit kan worden verklaard doordat degenen die niet meer in staat zijn zelf auto te rijden, vaak ook niet meer in staat zijn om van het OV gebruik te maken.

De deelnemers in beide sessies gaven aan dat een aantal voorzieningen / bestemmingen voor hen lastig bereikbaar zijn vanwege de grote afstanden. Zeker voor degenen zonder auto is het bereiken en weer terugkomen van een bestemming lastig en omslachtig. Dit geldt vooral voor apotheken, ziekenhuizen en sociale contacten en (in mindere mate) voor het doen van boodschappen.

Ervaringen met vraagafhankelijke vervoersystemen

De deelnemers die met de vraagafhankelijke vervoersystemen reizen vinden de grote marge⁸ in de vertrektijden een groot nadeel. Men noemt deze marge vervelend omdat men niet weet hoe laat men op bestemming aankomt en lang moet wachten. Een ander genoemd nadeel van vraagafhankelijke vervoersystemen is dat men van te voren niet altijd kan voorzien hoe laat men weer wil vertrekken vanaf de bestemming, zoals bij een ziekenhuisbezoek. Het vraagafhankelijke vervoersysteem moet wel minimaal 1 uur voor vertrek worden gebeld.

Het bestaan van het persoonlijk kilometerbudget bij de Valys, een systeem voor bovenregionaal vervoer, wordt als zeer belemmerend ervaren (binnen het kilometerbudget reizen pashouders tegen het OV-tarief; is het budget verbruikt dan ligt het kilometertarief fors hoger). Deelnemers geven aan dat men daardoor bijvoorbeeld familie minder bezoekt dan men zou willen, zeker in het geval dat de familie (kinderen) elders in Nederland wonen.

⁸ Formeel is de marge een kwartier voor en kwartier na afspraak. De deelnemers geven echter aan dat men vaak veel langer moet wachten.

Ervaringen met OV

Een aantal deelnemers in Zierikzee geeft aan dat de busverbindingen (aansluitingen) aanmerkelijk zijn verslechterd, waardoor men lange overstaptijden heeft. Bovendien moet vaak in weer en wind worden gewacht op de aansluitende bus. Er is immers geen wachtruimte (meer) aanwezig. Het is bovendien voor de OV-gebruikers niet altijd duidelijk of er al dan niet een aansluiting zal zijn op de terugweg.

Enkele deelnemers ontbrak het aan informatie over de mogelijkheid van een WVG-pasje en over de verschillende vormen/aanbod van OV (belbussen en buurtbussen), regiotaxi's en Valystaxi. Hieruit kan worden geconcludeerd dat er een behoefte bestaat aan betere informatie op maat aangeboden aan ouderen.

Halen en brengen

Zowel in de kleine dorpen rond Woerden als rond Zierikzee geldt dat ouderen vaak gehaald en gebracht worden door één van hun kinderen (vaak een dochter) dan wel buurvrouw/buurman. Dit wordt enerzijds als belastend ervaren, waardoor men minder vaak van huis gaat dan gewenst. Aan de andere kant wordt ook gezegd dat de onderlinge sociale opvang op het platteland veel groter is dan in steden. Men heeft meer zorg voor elkaar en waardeert dit.

5. Samenvatting en conclusies

5.1 Inleiding

Het gebruik van het openbaar vervoer op het platteland is de laatste jaren gedaald. Hierdoor is het draagvlak voor OV-voorzieningen afgenomen. Mede in verband daarmee worden sinds 2000 steeds meer reguliere busdiensten (deels) omgezet in vraagafhankelijk openbaar vervoer. Sommige reizigers ervaren dit als een achteruitgang. Voor anderen betekent het echter een vooruitgang: ze hebben meer vertrekmogelijkheden en worden dicht bij huis opgehaald en dichterbij de bestemming gebracht.

Deze ontwikkelingen roepen een aantal vragen op. Frustreert de achteruitgang van het OV het beleid om ouderen op het platteland meer deel te laten nemen aan activiteiten buitenshuis? Wordt het voor ouderen en gezinnen minder aantrekkelijk om op het platteland te blijven wonen of zich daar te vestigen? Tast dit de vitaliteit van het platteland aan?

Naar aanleiding van een motie die de Tweede Kamer heeft aangenomen, is onderzoek verricht naar ontwikkelingen in de mobiliteit en het OV-aanbod op het platteland. Dit onderzoek is uitgevoerd door MuConsult, in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer.

Het onderzoek beantwoordt drie specifieke vragen:

1. Welke ontwikkelingen hebben zich voorgedaan op het platteland in kenmerken van de bevolking en de activiteitenlocaties die mensen op het platteland wensen te bezoeken? Welke ontwikkelingen hebben zich tegelijkertijd voorgedaan in het aanbod van OV-voorzieningen?
2. Welke ontwikkelingen hebben zich voorgedaan in de mobiliteit van plattelandsbewoners in het algemeen en hun OV-gebruik in het bijzonder? Welke ontwikkelingen hebben zich voorgedaan in de mobiliteit van ouderen die op het platteland wonen en in hun OV-gebruik?
3. Wat is de invloed van voorzieningen op het platteland in het algemeen en het OV in het bijzonder op het verhuisgedrag van huishoudens van en naar het platteland en daarmee op de vitaliteit van het platteland? Wat is de invloed van deze voorzieningen en het OV op de aantrekkelijkheid voor gezinnen om op het platteland te (blijven) wonen?

5.2 Algemene trends

Het onderzoek heeft de volgende vier algemene trends aangetoond die zich van 1995 tot 2004 op het platteland hebben voorgedaan:

1. Het aantal bewoners van het platteland is licht gedaald. Deze daling wordt veroorzaakt doordat delen van het platteland door woningbouw 'administratief' naar de categorie stedelijk zijn overgeheveld. Bijna 400.000 woningen stonden in 1994 nog in een plattelandsomgeving, maar staan inmiddels in stedelijk gebied. Gebieden die zowel in 1994 als momenteel als platteland werden beschouwd, hebben te maken gehad met een bevolkingstoename. Het aandeel van de leeftijdsgroep 20-34 jaar is op het platteland afgenomen.

Zij verhuizen vooral naar de stad in verband met werk of studie. Het aandeel van gezinnen met kinderen en mensen ouder dan 55 jaar daarentegen, neemt op het platteland sterk toe. Voor deze groepen is het platteland een aantrekkelijk vestigingsgebied. De inkomensverschillen tussen stad en platteland zijn niet bijzonder groot. Het relatief welvarende bevolkingsdeel van Nederland woont noch op het echte platteland noch in de grote stad, maar bevindt zich in de matig en weinig stedelijke gebieden wonen.

2. De werkgelegenheid op het platteland is evenredig toegenomen met die in stedelijke gebieden. Op het platteland gaat het vooral om commerciële en niet-commerciële dienstverlening. Wel is nog steeds sprake van een negatieve woon-werkbalans; werkenden moeten vaak naar stedelijke gebieden reizen voor hun werk. Toeristische plattelandsgebieden hebben wel een gunstige woon-werkbalans.
3. Scholen zijn nog steeds even goed bereikbaar als voorheen, maar overige voorzieningen vaak niet. Met name voor meer specialistische diensten en brede assortimenten moet men verder reizen. Dat geldt ook voor ziekenhuizen, met dien verstande dat de sector de zelf opgestelde minimum bereikbaarheidseisen wel haalt. Men gaat bij deze eisen echter wel uit de beschikbaarheid van een auto.
4. De voorgaande punten leiden tot een toenemende vraag naar mobiliteit en mobiliteitsdiensten van bewoners van het platteland, zeker ook als men rekening houdt met een toenemende uithuizigheid van ouderen in de toekomst. Deels worden deze ontwikkelingen uitgelokt door ontwikkeling in de voorzieningen zelf (zoals schaalvergroting en concentratie), deels doordat men hogere kwaliteitseisen aan voorzieningen stelt.

5.3 Ontwikkelingen in het OV-aanbod

Om te kunnen voorzien in de mobiliteitsvraag op het platteland, is in aanvulling op het gebruik van auto en fiets de beschikbaarheid van een OV-systeem van belang. Daarbij moet onderscheid worden gemaakt tussen regulier streekvervoer met een dienstregeling en de vraagafhankelijk vervoersystemen (zoals de regiotaxi, CVV of belbus).

Het aanbod van regulier streekvervoer met een dienstregeling op het platteland is, gemeten in ritkilometers, tussen 1994 en 2005 met 12% afgenomen. In de minst stedelijke plattelandsgebieden (de donkergroene gebieden in figuur 1.1) is het aanbod met 22% gedaald. Deze daling vond met name plaats in de periode 1994-2000. Op het iets meer verstedelijkte platteland is het OV-aanbod met een vaste dienstregeling aanvankelijk gestegen, maar vertoont vanaf 2000 weer een daling. Per saldo is het aanbod hier ongewijzigd.

Bij de ontwikkelingen spelen een aantal factoren een rol. Om te beginnen hebben bezuinigingen (en toedeling van middelen over de verschillende OV-autoriteiten) geleid tot een lager beschikbaar budget voor OV in plattelandsgebieden. Daar staat tegenover dat aanbesteding van het OV tot aanzienlijke efficiencywinsten hebben geleid. Deze winsten zijn door de OV-autoriteiten deels aangewend om het OV-aanbod in meer stedelijke gebieden, waar de vraag het grootst is, te versterken. Daarnaast zijn de middelen gebruikt om op plekken en tijdstippen met weinig vraag de introductie van de vraagafhankelijke vervoersystemen te financieren.

Daarmee komen we op het tweede onderdeel van het aanbod: een groot deel van de inwoners van het platteland kan thans gebruik maken van vraagafhankelijke vervoersystemen. Sinds 2000 zijn dergelijke systemen namelijk op grote schaal ingevoerd. Het aandeel van de vraagafhankelijke vervoersystemen gemeten in *ritkilometers* van het openbaar vervoer buiten de drie grote steden is inmiddels boven de 10 procent. Deze geschetste algemene trends worden bevestigd door gedetailleerde analyses in een viertal plattelandsgebieden. Ze laten zien dat de beschikbaarheid van OV-systemen (het geheel van regulier OV en vraagafhankelijke vervoersystemen) op het platteland niet per definitie is verminderd. Waarschijnlijk is zelfs sprake geweest van een uitbreiding van het aanbod. Wel is de systeemopzet op het platteland ingrijpend veranderd. Hoe consumenten deze overgang waarderen, valt buiten het bestek van dit onderzoek, maar er zijn aanwijzingen dat reizigers regulier openbaar vervoer prefereren boven vraagafhankelijke systemen, met name vanwege de noodzaak om van tevoren te reserveren. Bovendien zijn dergelijke systemen vaak minder bekend bij de doelgroepen.

5.4 Effecten op verhuisgedrag

Van alle verhuizingen in Nederland gaat het in 6,9 procent van de gevallen om een verhuizing van de stad naar het platteland en in 7,4 procent van de gevallen om een verhuizing van het platteland naar de stad. In het laatste geval gaat het vaak om jongeren die voor studie en/of werk naar de stad vertrekken. De verhuiscijfer van plattelanders is lager dan die van stedelingen.

Bij het onderzoek naar verhuismotieven is onderscheid gemaakt tussen zogenaamde vertrekmotieven en vestigingsmotieven.

1. Bij de vertrekmotieven is vastgesteld dat het merendeel van de redenen te maken heeft met persoonlijke omstandigheden, gezinsuitbreiding en dergelijke. Voorzieningen in de buurt speelt bij 12 procent van de groep die naar het platteland verhuist een rol. Dat geldt voor 19 procent van de verhuizers naar de stad. Daarbij gaat het onder meer om de aanwezigheid van winkels en dergelijke. Het openbaar vervoer speelt nauwelijks een rol bij verhuizingen van stad naar platteland. 6 procent van deze groep geeft aan dat het OV als vertrekmotief een zekere rol speelt. Nader onderzoek naar de achtergronden laat zien dat het daarbij nauwelijks gaat om de beschikbaarheid van het OV, maar vooral om de reistijd. Mensen vinden dat ze te lang onderweg zijn met OV.
2. Als vestigingsmotief speelt het OV bij verhuizers naar het platteland nauwelijks een rol. De woonomgeving en de kenmerken van de woning zijn veel belangrijker. 15 procent noemt OV als een belangrijk vestigingsmotief. Bij verhuizers naar de stad speelt het OV wel een belangrijke rol. In die groep noemt een derde deel dit motief.
3. Van de mensen die een verhuizing naar het platteland hebben overwogen, maar daarvan uiteindelijk hebben afgezien, geeft 2 procent aan dat de afwezigheid van goed OV een belangrijke reden was om toch niet te verhuizen. Bij 9 procent speelde de afwezigheid van goed OV een zekere rol in de beslissing, maar was die niet doorslaggevend.

Op basis van deze onderzoeksresultaten kan worden vastgesteld dat het OV nauwelijks een rol speelt bij de beslissing om te verhuizen, noch om daarvan af te zien. Voor zover het wel een rol speelt, gaat het vooral om de snelheid van het OV, veel minder om de beschikbaarheid ervan. Openbaar vervoer heeft vrijwel geen invloed op de aantrekkelijkheid van het platteland voor gezinnen om zich er te vestigen. Ook voor ouderen is het openbaar vervoer op het platteland geen belangrijke vestigingsfactor.

5.5 Mobiliteit op het platteland

Uit het onderzoek blijkt dat het aandeel huishoudens zonder auto op het platteland in de periode 1995-2005 is gedaald van 15 naar 13 procent. Merk op dat in stedelijke gebieden 27 procent van de huishoudens geen auto heeft. Wel is sprake van enige regionale verschillen in het aandeel 'captives'; in het platteland in het noorden zijn meer huishoudens auto-loos dan in het westen van Nederland.

De verplaatsingen op het platteland zijn in de periode 1999-2004 iets langer geworden dan in stedelijke gebieden en bovendien in aantal toegenomen. De groei in de mobiliteit is vooral afgewikkeld met de auto als bestuurder. Deze groei komt deels door afname van het fietsgebruik, maar mogelijk ook door een overstap van reizigers in het streekvervoer naar de auto.

Het OV-gebruik op het platteland geeft op de indicator reizigerskilometers een dalende tendens te zien. Op basis van gegevens over de kaartverkoop is het gebruik (van zowel OV volgens een vaste dienstregeling als vraagafhankelijke vervoerssystemen) tussen 1999 en 2004 met circa 4% afgenomen. De afname van het gebruik van de bus lijkt vooral gepaard te gaan met toename van de mobiliteit met de auto (als bestuurder) en stabilisatie in het aantal kilometers als autopassagier. Uitsplitsing naar landsdelen leert dat de regionale verschillen op het platteland betrekkelijk gering zijn: het aandeel auto als bestuurder is op het platteland van Zuid-Nederland (Zeeland, Noord-Brabant en Limburg) wat hoger, op het platteland in het westen van het land (Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland) wat lager. In het westen en noorden van het land (Groningen, Fryslân, Drenthe) is het busaandeel relatief hoger.

Het openbaar vervoer op het platteland wordt in de helft van de gevallen gebruikt voor het volgen van onderwijs. Scholieren en studenten zijn hiermee een belangrijke doelgroep. Ook werk is een belangrijk motief. Door de dominantie van deze twee motieven is het OV-gebruik, en daarmee het -aanbod, sterk geconcentreerd in de spitsperiode.

Bij ouderen op het platteland is, in alle leeftijdsgroepen daarbinnen, sprake van een flinke toename in de mobiliteit gemeten in aantallen verplaatsingen. Voor de overige leeftijdsgroepen is juist sprake van een daling van het aantal verplaatsingen. De groei is ook sterker geweest bij ouderen op het platteland dan bij ouderen in de stad. Het OV blijkt voor de oudere bewoners van het platteland nauwelijks een rol te spelen; er wordt nog geen 2 procent van de verplaatsingen mee afgewikkeld. In stedelijke gebieden ligt dit aandeel op 5 procent. Uit de achtergrondkenmerken van de oudere OV-gebruikers blijkt dat de ouderen op het platteland gemiddeld iets jonger zijn dan de oudere OV-gebruikers in de stad.

Ze hebben vaker een hoger inkomen, een rijbewijs en een auto in bezit. Op basis hiervan valt te concluderen dat het aandeel 'captives' onder de oudere OV-gebruikers in de stad groter is dan op het platteland. Voor zover ouderen op het platteland gebruik maken van het OV, betreft het vaak vraagafhankelijke vervoerssystemen. Dat heeft alles te maken met de grotere toegankelijkheid van deze systemen. Deze resultaten sporen met de uitkomsten van onderzoek van het SCP.

Op basis van gesprekken met ouderen kan worden vastgesteld dat men zich onzeker voelt over de toekomstige beschikbaarheid van vraagafhankelijke vervoerssystemen. Deze systemen acht men wel van groot belang voor familiebezoek en dergelijke. Ook zijn er zorgen over de kwaliteit van deze systemen, bijvoorbeeld de lange wachttijd en onzekerheid over de aankomsttijden. Toch geeft geen van de gesprekspartners aan een verhuizing te overwegen vanwege deze redenen. Daarvoor wordt de woonkwaliteit van het platteland te hoog geacht.