

Collectief aanvullend vervoer: oplossing of warboel?

Mevrouw Van Zetten uit Vlijmen zit in een rolstoel en weet wat het is om afhankelijk te zijn van aanvullend Wvg-vervoer. "Een niet-gehandicapte zou naar Drunen kunnen lopen, maar met het Wvg-vervoer kan ik er niet komen. Wel in Rosmalen, maar daar wil ik niet heen..."

Vlijmen behoort tot het Wvg-systeem van Den Bosch, maar de inwoners van Vlijmen richten zich veel eerder op Waalwijk of Drunen. Collectief aanvullend vervoer is nog niet overal in Nederland op een ideale wijze opgezet.

FRANK VAN DAM EN
TON GEUZENDAM*

De Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening liet er weinig onduidelijkheid over bestaan: "...als mensen onvrijwillig geïsoleerd raken, is dat maatschappelijk onaanvaardbaar en dienen, ook ruimtelijke, maatregelen te worden getroffen..."; "...de overheid heeft er voor te zorgen dat zowel in het landelijk als in het stedelijk gebied bepaalde voorzieningen bereikbaar en openbaar toegankelijk blijven...". Ruimtelijke keuzevrijheid wordt, ook in de Vinex, als *basiswaarde* voor de dagelijkse leefomgeving beschouwd.

Op het platteland van Nederland is deze ruimtelijke keuzevrijheid echter in het geding. Vooral plattelandsbewoners die niet over een auto kunnen beschikken, en dan met name diegenen die (vrijwel) elke dag van bepaalde voorzieningen gebruik moeten maken, hebben problemen om deze voorzieningen te bereiken en te participeren in maatschappelijke activiteiten. Te denken valt dan aan scholieren, bejaarden en gehandicapten.

De Boer (1990) stelt terecht dat indien je mensen en voorzieningen niet permanent in elkaars nabijheid kunt brengen of houden, het toch minstens mogelijk moet zijn ze met behulp van transportmogelijkheden tijdelijk bij elkaar te brengen. Het openbaar vervoer kan hierbij een

belangrijke taak vervullen. De schaalvergroting in het aanbod van velerlei voorzieningen heeft er echter niet toe geleid dat de vraag naar openbaar vervoersmogelijkheden op het platteland is toegenomen. De toename van het autobezit en het autobezit heeft juist geresulteerd in een afnemende vraag naar openbaar vervoersmogelijkheden, met name waar het het woon-werk-verkeer betreft. Het geringer wordende draagvlak voor het openbaar vervoer heeft op zijn beurt weer geleid tot een verminderde dienstverlening (minder lijnen, lagere frequenties, met name 's avonds en in het weekend) op het platteland. Een lastig te doorbreken negatieve spiraal waarvan de lasten op de schouders van autoloze groeperingen terecht komen (Van Dam, 1995).

Dat de auto, vooral op het platteland, het handigste vervoermiddel is, staat buiten kijf, maar dat neemt niet weg dat er altijd groepen mensen zullen blijven die, om uiteenlopende redenen, niet over een auto kunnen beschikken, groepen van wie zodoende een bepaalde basisvraag naar openbaar vervoer is te verwachten. Wel wordt deze basisvraag steeds geringer, daar het autobezit ook onder traditioneel vervoerarme groeperingen als ouderen en huisvrouwen (tweede auto-bezit) nog steeds toeneemt. Het mobiliteitsprobleem wordt bij wijze van spreken steeds groter voor steeds minder mensen (Van Dam 1995).

De dalende vraag naar openbaar vervoer in lan-



Groenlo heeft geen Wvg-systeem maar kent wel aanvullend vervoer. Foto: GVM

delijke gebieden leidt ertoe dat bepaalde lijndiensten dermate onrendabel worden dat hun bestaan wordt bedreigd of beëindigd. Onderzoek in onder meer Friesland (Pijper 1990) en Gelderland (Nederveen & De Boer 1995) toont aan dat streekvervoerders met name in de avond- en weekend dienstregelingen snijden.

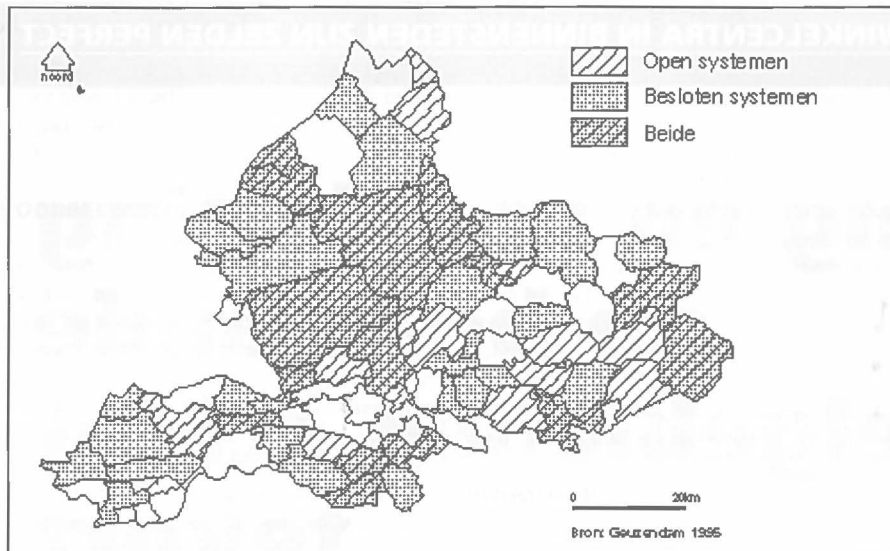
Sinds een jaar of vijftien zijn deze busmaatschappijen dan ook op zoek naar andere, met name kleinschalige, aan de behoefte aangepaste en goedkopere vormen van openbaar vervoer. Tevens worden oplossingen gezocht door vervoerstromen en vervoersmogelijkheden te combineren. Collectief aanvullend vervoer zou wellicht een oplossing kunnen bieden.

AANVULLEND VERVOER

Collectief aanvullend vervoer betreft vervoer dat als aanvulling dient op het reguliere openbaar vervoer. Meestal is het draagvlak voor 'normale' openbaar vervoersvoorzieningen te klein en wordt er een vraagafhankelijk vervoersysteem aangeboden. In bijna alle gevallen wordt er gebruik gemaakt van taxi's of busjes; hiermee kunnen meerdere mensen tegelijk vervoerd worden, zodat er gesproken kan worden van een *collectief* systeem.

Collectief aanvullend vervoer is niet nieuw en bestaat in diverse vormen al jaren in Nederland; denk bijvoorbeeld aan de belbus. De meest bekende vorm van collectief aanvullend vervoer is ongetwijfeld de treintaxi. Dit deeltaxisysteem met een nationale spreiding rijdt vanaf ruim 100 deelnemende NS-stations naar bestemmingen binnen en buiten de bebouwde kom en vice versa. De treintaxi kan door iedereen, mits in het bezit van een treinkaartje, worden gebruikt: het is een open systeem. Voorbeelden van besloten collectief aanvullend openbaar vervoer zijn het ouderenvervoer en het leerlingvervoer (doelgroepenvervoer) alsook het ziekenhuisvervoer (doelvervoer).

De invoering van de *Wet voorzieningen gehandicapten* (Wvg) in april 1994 heeft voor een stormachtige ontwikkeling in collectief aanvullende vervoersystemen gezorgd. De Wvg verplicht iedere gemeente te zorgen voor het leefvervoer van ouderen en gehandicapten met mobiliteitsproblemen. Hieronder wordt verstaan dat gehandicapten en ouderen alledaagse voorzieningen als winkels, banken en het ziekenhuis kunnen blijven bereiken. Sinds de invoering van de Wvg zijn in veel gemeenten nieuwe collectief aanvullende vervoersystemen ontwikkeld, die in dit verband ook wel Wvg-systemen worden genoemd. In plaats van een rechtstreekse Wvg-uitkering van f 1625,- (= normbedrag) aan elke daarvoor in aanmerking komende gehandicapte, kan een gemeente besluiten een collectief vervoersysteem op te zetten. Veel gemeenten



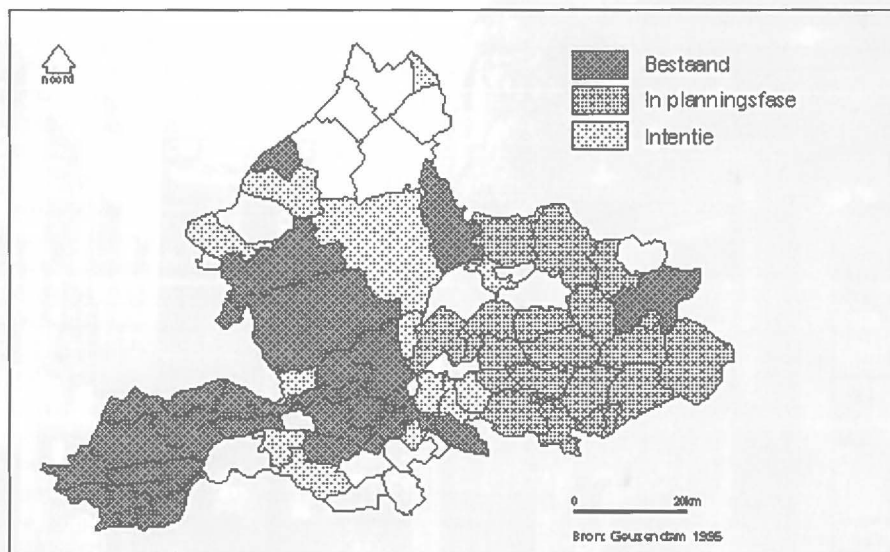
Collectief aanvullend vervoer in Gelderland vóór de invoering van de Wvg.

zijn hiertoe overgegaan. Helaas vaak afzonderlijk; de variëteit in systemen is daardoor groot, hetgeen de inzichtelijkheid voor de gebruiker niet bepaald bevordert.

PRAKTIJK

Wvg-systemen zijn niet gelijkmatig over Nederland verspreid. Sommige provincies zijn veel beter bedeed dan andere provincies. Drenthe en Groningen kennen een bijna complete provin-

ieder in hun vervoergebied een collectief aanvullend vervoersysteem opgezet. In Gelderland is deze situatie geheel anders. In deze provincie zijn vier regionale busmaatschappijen actief en geen van deze vier heeft initiatieven ontplooid in de richting van een provinciaal dekkend systeem. Het gevolg is dat in Gelderland sprake is van een lappendeken van lokale systemen, waarbij slechts mondjesmaat op regionale (intergemeentelijke) schaal wordt samengewerkt. In 1995 zijn de Gelderse gemeenten onder-



Wvg-systemen in Gelderland, 1995.

ciële dekking en in Friesland zal dat binnen afzienbare tijd eveneens het geval zijn. In Gelderland is daarentegen in slechts 38% van de gemeenten (33 van de 86) een Wvg-systeem aanwezig (De Boer et al, 1995). Landelijk gezien kent ruim de helft van alle gemeenten een Wvg-systeem (Maartens 1995).

De drie noordelijke provincies hebben hun hoge dekkingsgraad te danken aan de initiatieven van de regionale busmaatschappijen DVM/NWH, GADO en FRAM. Deze hebben in samenwerking met lokale taxi-ondernemingen

zocht op de aanwezigheid van collectief aanvullend vervoer (De Boer et al. 1995). Hierbij werd een onderscheid gemaakt in systemen die al bestonden vóór de invoering van de Wvg en (Wvg-)systemen die sinds de invoering zijn opgezet. In bijna 70% van de Gelderse gemeenten was al vóór de invoering van de Wvg een collectief aanvullend vervoersysteem aanwezig. De treintaxi, het ouderenvervoer en de deeltaxi waren daarvan de meest voorkomende systemen. Vooral de Veluwe gemeenten kenden een hoge dekkingsgraad: in 19 van de 22 ge-

meenten was een collectief aanvullend vervoersysteem aanwezig. In het Rivierenland was, met 19 van de 34 gemeenten met een dergelijk systeem, sprake van de minste dekking (figuur 1). De Wvg heeft voor een grote impuls in de ontwikkeling van nieuwe (Wvg-)systemen in deze provincies gezorgd. Medio 1995 beschikken 33 Gelderse gemeenten (38%) over een Wvg-systeem en 34 gemeenten (40%) hebben plannen voor het opzetten van een Wvg-systeem. Nu is het Rivierenland het beste bedeed. In de Achterhoek hebben daarentegen slechts 2 gemeenten een Wvg-systeem (figuur 2). Hierbij dient wel te worden opgemerkt dat verreweg de meeste Achterhoekse gemeenten van plan zijn een systeem op te zetten.

DISCUSSIE

Het is verheugend dat er overal in Nederland collectief aanvullende vervoersystemen worden opgezet als oplossing voor mensen met een mobiliteitshandicap. De vraag is echter of er voldoende rekening wordt gehouden met de wensen van deze (potentiële) gebruikers.

Teneinde zo optimaal mogelijk aan de vervoerbehoefte van deze potentiële gebruikers tegemoet te komen dient een collectief aanvullend vervoersysteem bij voorkeur een groot, liefst regionaal, bereik te kennen; korte vooraanmeldingstijden en wachttijden te hebben; deur-tot-deur vervoer te bieden; en comfortabel en veilig te zijn.

Uit onderzoek (Geuzendam, 1995) blijkt echter dat de meeste systemen verre van optimaal zijn afgestemd op de vervoerbehoefte van de gebruikers. Niettemin zijn de meeste gebruikers redelijk tevreden, hetgeen te verklaren valt uit het feit dat tot de Wvg-gerechtigden nu ook mensen (i.c. 65-plussers) behoren die voorheen geen of nauwelijks speciale vervoersmogelijkheden hadden en nu opeens wel. Het is vooral de groep Wvg-gerechtigden die vroeger onder de Algemene Arbeidsongeschiktenwet (AAW) vielen, die zich er met de Wvg sterk op achteruitgegaan achten, niet alleen financieel maar ook qua mobiliteit en bereik.

De tekortkomingen van de huidige Wvg-systemen zouden voor een groot deel kunnen worden opgelost indien gemeenten meer zouden samenwerken en open (voor iedereen toegankelijke) systemen zouden ontwikkelen. Het ideale systeem van collectief aanvullend openbaar vervoer is een met het reguliere openbaar vervoer geventueerd open systeem, dat wordt geëxploiteerd op een regionaal schaalniveau. Wvg-vervoer, ouderen-vervoer, leerlingen-vervoer, doelvervoer en zelfs woon-werk-vervoer zou in een dergelijk systeem moeten worden gecombineerd.

* Frank van Dam is als universitair docent verbonden aan de Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen van de Universiteit Utrecht. Ton Geuzendam is als stads- en plattelandsgeograaf afgestudeerd aan de dezelfde faculteit. Het artikel is gebaseerd op zijn doctoraalscriptie *Collectief aanvullend vervoer als oplossing van de vervoersproblematiek in plattelandsgebieden*.