

# PLATTELANDSMOBILITEIT GEMEENTE DE MARNE



1  
28-18-2017

## Plattelandsmobiliteit De Marne

### Inhoudsopgave

1. Introductie
2. Probleemschets mobiliteitsbehoefte
3. Behoeftetepeiling en aandachtspunten
4. Inventarisatie vervoersmogelijkheden
5. Gebruiker: wanneer kies ik welke vervoersvorm?
6. Afweging welke vervoersvorm organiseren en hoe?
7. Hoe verder met plattelandsmobiliteit?
8. Conclusie

Bijlage: Verslag themabijeenkomst plattelandsmobiliteit  
d.d. 6 december 2016

# 1. Introductie

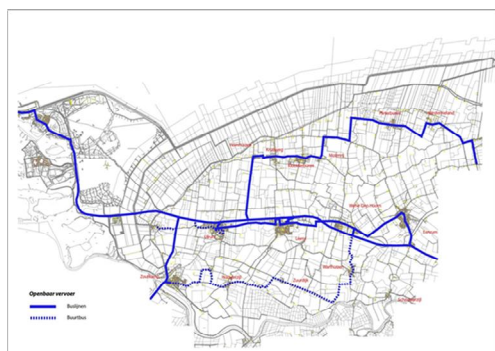
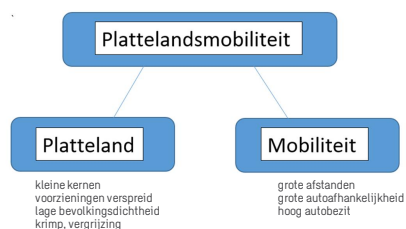
## Aanleiding

Ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkelingen als krimp (daling van het inwonersaantal en het voorzieningenniveau) en vergrijzing leiden er toe dat in landelijke gebieden in Nederland de leefbaarheid verslechtert. Ook al zijn deze ontwikkelingen nog niet overal even nadrukkelijk aanwezig, uit cijfers blijkt dat steeds meer gebieden hier mee te maken zullen krijgen. Mobiliteit speelt bij deze ontwikkelingen nadrukkelijk een rol. In eerste instantie omdat de kosten voor mobiliteit in deze gebieden steeds hoger worden en het daardoor steeds meer onder druk komt te staan. Daarnaast biedt dit juist ook kansen om de invulling van de mobiliteitsbehoefte op een financieel gezonde en toekomstgerichte manier vernieuwend te organiseren.

Ook in de gemeente De Marne is de laatste jaren sprake van krimp van voorzieningen en krimp van het aantal inwoners. Doordat het vooral de jongeren zijn die naar de stad (vooral Groningen) trekken en de ouderen wel blijven wonen in De Marne ontstaat hier ook vergrijzing. Op dit moment ervaren de inwoners van De Marne nog weinig problemen met het organiseren van vervoer voor verplaatsingen. Dit komt mede doordat het autobezit relatief hoog is en voor diegene die niet over een auto kunnen beschikken rijdt er voldoende openbaar vervoer en zijn er aanvullende vormen zoals de Flexbus en de Regiotaxi. Echter, overdag en in de avond is de bezetting van het openbaar vervoer erg laag.

Prognoses wijzen uit dat in 2040 het aantal 65+ in de gemeente verdubbelt en dat bijna de helft van de bevolking van gemeente De Marne ouder is dan 65 jaar. Dit zal op den duur een verandering brengen in de mobiliteitsbehoeften. Gemeenten die met vergelijkbare ontwikkelingen te maken hebben blijken steeds meer te experimenteren met nieuwe vormen van vervoer.

Gemeente De Marne heeft behoefte aan inzicht in de mogelijkheden om plattelandsmobiliteit (lokaal mobiliteitsnetwerk) binnen de eigen gemeentegrenzen in de toekomst te organiseren.



De gemeente bestaat uit 21 dorpen en buurtschappen. De bus komt niet (even frequent) in alle dorpen. In bovenstaande figuur is de lijnvoering van het openbaar vervoer weergegeven.

## Doel van het project

Het doel van het project Plattelandsmobiliteit De Marne is driedelig:

1. Bekendheid geven aan de inwoners van de gemeente van een grote variëteit aan vervoersalternatieven, buiten de reguliere vervoersmogelijkheden om.
2. Het aangeven van de geschiktheid van elk vervoersalternatief op een aantal gebruikaspecten en het aangeven van adressen en internet sites waar meer informatie is te vinden.
3. Het in kaart brengen van de gemeentelijke taken bij het stimuleren van de dorpen om eigen vervoersalternatieven te ontwikkelen.

## Doel van dit document

Dit initiatief komt voort uit het idee dat bewoners hun mobiliteitsbehoefte op lokaal niveau in eerste instantie zelf moeten regelen. Deze inventarisatie biedt daar een handreiking voor en de gemeente is faciliterend op de achtergrond.

## Stagescriptie

In het kader van deze studie is ook een uitgebreide inventarisatie uitgevoerd en gerapporteerd in de scriptie "Plattelandsmobiliteit in de gemeente De Marne". Dit is gebeurd als onderdeel van een stage van een NHL-student bij Sweco.

## 2. Probleemschets mobiliteitsbehoefte

Er is sprake van drie algemene ontwikkelingen in plattelandskernen, waar ook de gemeente De Marne mee wordt geconfronteerd.

- Maatschappelijke ontwikkelingen:
  - krimp: het aantal inwoners daalt; trek naar de steden;
  - ontgroening: de jeugd trekt weg (banen, studie, sport, woningaanbod);
  - vergrijzing: hogere leeftijden, langer zelfstandig wonen;
  - op hogere leeftijd minder zelfstandig (toenemende zorgvraag, vaker hulp nodig).

Inwoners 2008 - 2040 (totaal hele gemeente)							
prognose Primes							
	totaal	0 - 20	%	20 - 65	%	65+	%
2008	10.442	2.439	24	6.127	60	1.723	16
2010	10.442	2.439	23	6.127	59	1.876	18
2020	9.987	1.995	20	5.563	52	2.723	28
2030	8.850	1.487	17	4.162	47	3.201	36
2040	7.950	1.325	17	3.292	41	3.333	42

Ouderen hebben een ander verplaatsingspatroon dan jongeren. Ouderen kunnen door fysieke beperkingen ook niet altijd meer zelf rijden en zijn aangewezen op andere vormen van vervoer. Ze zijn meer gebaat bij een vraagafhankelijk openbaar vervoer.

- Als gevolg van maatschappelijke ontwikkelingen neemt het draagvlak voor voorzieningen af en daalt het voorzieningsniveau (winkels, verenigingen). Voorzieningen concentreren zich steeds meer in de grotere kernen. De afstand tot de voorzieningen wordt daardoor groter.

- Regulier openbaar vervoer in alle plattelandskernen staat onder druk en is op termijn niet overal meer vol te houden (lege bussen, waardoor lage kostendekkingsgraad). In dunbevolkte gebieden waar het openbaar vervoer het minst rendabel is en het sterkst afhankelijk is van subsidies, worden reguliere OV-lijnen geschrapt of gestrekt. Gemeenten worden meer en meer verantwoordelijk voor 'vervoer op maat'.



Lijnvoering Openbaar Vervoer 2013



Lijnvoering Openbaar Vervoer 2016

In bovenstaande kaartjes is te zien dat in drie jaar tijd het OV-aanbod in gemeente De Marne al aan het afnemen is.

PLATTELANDSMOBILITEIT DE MARNE

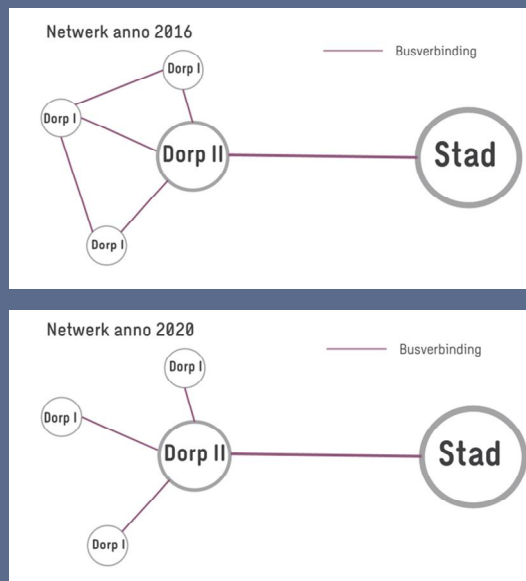
5  
28-18-2017

## Ontwikkeling openbaar vervoer

Het huidige openbaar vervoersnetwerk, met nadruk op de busverbindingen, verbindt alle dorpen met elkaar. Over het algemeen rijden er kleine busjes tussen de kleinere kernen en grote bussen tussen de grotere kernen. Dit principe is hiernaast in de bovenste afbeelding weergegeven.

De verwachting is dat door demografische en sociaal economische ontwikkelingen en een lage kostendekkingsgraad in het openbaar vervoer, het netwerk gaat veranderen. Lijnen tussen de kleine kernen onderling zijn niet meer rendabel. Alleen de hoofdverbindingen tussen de grotere kernen houden stand. Door de concentratie van de bus op de hoofdverbindingen en het strekken van lijnen van het openbaar vervoer, zijn de dorpen onderling niet meer met elkaar verbonden. Daardoor moet via de hub van het ene naar het andere dorp worden gereisd en worden de afstand en de reistijd tussen de dorpen gemiddeld genomen. Deze situatie is hiernaast in het onderste kaartje weergegeven.

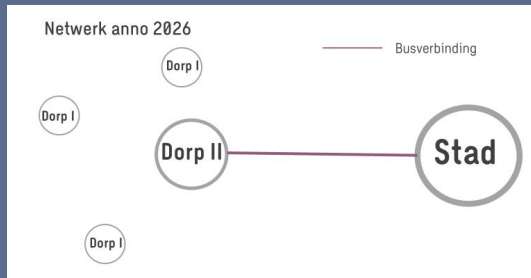
Een groter dorp binnen een gemeente (aangeduid als Dorp II) kan zich ontwikkelen als hub. Een hub springt in op de ontwikkelingen van het openbaar vervoer. Een hub is een locatie waar het hoogwaardig openbaar vervoer wordt verbonden met het voor- en natransport. Om als inwoner van een kleiner dorp bij zo'n hub te komen is aanvullende structuur nodig, bijvoorbeeld in de vorm van Publiek Vervoer of de elektrische fiets. De hub zal een schakelpunt gaan vormen om deze aanvullende structuur vorm te geven en te faciliteren. Bijzondere aandacht gaat uit naar de inrichting van en voorzieningen op zo'n hub. In de toekomst zal niet meer ingezet worden op verbindingen tussen dorpen onderling, maar op goede verbindingen van het dorp met de hub. Via de hub kan weer een ander dorp worden bereikt.



PLATTELANDSMOBILITEIT DE MARNE

6  
28-18-2017

In de (verre) toekomst is het niet ondenkbaar dat het reguliere openbaar vervoer zich concentreert op de verbindingen tussen de grote dorpen met een hub en de grote stad. Dit principe staat hieronder weergegeven.



Juist om hierop te anticiperen is recent het vervoersconcept 'Publiek Vervoer' ontwikkeld. Het is de bedoeling dat Publiek Vervoer gaat rijden met ingang van de dienstregeling van januari 2018. In de aanbesteding van het Publiek Vervoer worden de volgende vervoersvormen, dan wel functionaliteiten van vervoersvormen, geïntegreerd: leerlingenvervoer, Regiotaxi (Wmo-vervoer), Regiotaxi (OV-deel), LijnBelBussen, facilitering van lokaal vervoer (huidige taak OV-bureau) en facilitering van vrijwilligersvervoer (huidige taak OV-bureau). In de afbeelding hiernaast is dit weergegeven.

PLATTELANDSMOBILITEIT DE MARNE

Opdrachtgever / beheerder huidige situatie	Vervoersconcept	Type vervoer	Opdrachtgever / beheerder vanaf 1-1-2018
Rijk	Hoogwaardig Openbaar Vervoer	Internationale trein / Intercity	Rijk
	Valje	Bovenregionaal Gehandicaptenvervoer	
Provincie Groningen / Provincie Drenthe	Hoogwaardig Openbaar Vervoer	Regionale trein	Provincie Groningen / Provincie Drenthe
OV-bureau	Hoogwaardig Openbaar Vervoer	Oliver, Olink Regio, Zwaars Stadslijnen	OV-bureau
	Basisset	Stadsbussen, Streekbussen	
	Aanvullend vervoer	Aanvullend lijngebonden vervoer, vaste ritten, uitgevoerd met kleinere voertuigen	
	Vrijwilligersvervoer (facilitering)	Particulieren kleinschalige vervoersconcepten (bv buurtbus)	
	Lokaal vervoer (facilitering)	Gemeentelijke kleinschalige vervoersconcepten (bv stadsvervoer)	
	Aanvullend vervoer	Vraaggestuurd (lijnbussen)	
Gemeenten	Regiotaxi	CVV, OV-deel	Publiek Vervoer
	Regiotaxi	CVV, Wmo-deel	
	Leerlingenvervoer	Speciaal Onderwijs, Basisonderwijs	
	Participatiewet vervoer (voormalig WSW vervoer)	Vervoer woon-werk naar sociale voorzieningen	
	Vervoer dagbesteding (voormalig AWSZ Vervoer)	Zorgvervoer	
	Vervoer Jeugdzorg	Jeugdwet (tot 2014 in AWSZ)	
Particulieren	Vrijwilligersvervoer	Vervoer (vraagafhankelijk of volgens dienstregeling) zonder ondersteuning van overheden (bv. boodschappenbus, vervoer voor ouderen)	Burgers

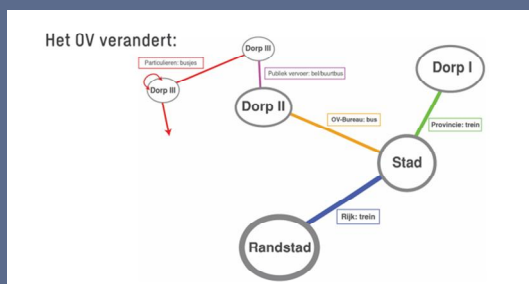
#### Vervoersconcepten en verantwoordelijkheid partijen

Gemeenten zijn verantwoordelijk voor het zogenaamde doelgroepenvervoer. Dit is bijvoorbeeld het vervoer van mensen met een Wmo-indicatie en van leerlingen naar speciaal en bijzonder onderwijs. Provincies zijn verantwoordelijk voor het (vraaggestuurd) openbaar vervoer. Onder de noemer 'publiek vervoer' onderzoeken alle Groningse en Drentse gemeenten en de provincies Groningen en Drenthe hoe de verschillende vormen beter kunnen samengaan zodat op lange termijn goed en betaalbaar vervoer geboden kan blijven worden.

7  
28-18-2017

SWECO

Na invoering van het Publiek Vervoer, kan de vervoerssituatie worden gekenschetst, zoals in onderstaande afbeelding is weergegeven.



Het Rijk is opdrachtgever voor het vervoer over langere afstand (nationaal) per trein. De provincie gaat over het regionale spoorvervoer en het OV-bureau over de (grote) busverbindingen. Het Publiek Vervoer organiseert het vervoer van en naar de hubs (eenvoudig gezegd) en als laatste vorm, het meest fijnmazige met de kleinste vervoersstromen zijn dan de vervoersvormen die vallen onder het begrip Plattelandsmobiliteit.

PLATTELANDSMOBILITEIT DE MARNE

8  
28-18-2017

DEZE ONTWIKKELINGEN RAKEN DIRECT AAN DE LEEFBAARHEID VAN HET PLATTELAND.

HET IS BELANGRIJK OM NIET AF TE WACHTEN OF DE OVERHEID IN ACTIE KOMT (DIE HEEFT BOVENDIEN STEEDS MINDER GELD), MAAR DAT DE BURGER OP LOKAAL NIVEAU EIGEN INITIATIEF NEEMT (GEHOLPEN DOOR DE OVERHEID)!

### 3. Behoeftetepeiling en aandachtspunten

#### Behoeftetepeiling dorpen door middel van themabijeenkomst

Op 29 oktober 2015 is in Abrahams Mosterdmakerij in Eenrum een inventarisatie gehouden naar knelpunten en al bestaande initiatieven op het gebied van Plattelandsmobiliteit in De Marne. Het betrof hier een themabijeenkomst op uitnodiging van het College van B&W. Van alle dorpen in de gemeente was ongeveer de helft vertegenwoordigd door (bestuurs)leden van de verenigingen van Dorpsbelangen.

Uit de discussies tijdens deze bijeenkomst kwam naar voren dat de problemen nog niet zo acuut zijn en dat er dus nog niet veel initiatieven zijn vanuit de dorpen zelf. Feit is dat wanneer problemen groter worden, mensen creatiever en actiever op zoek gaan naar vervoersalternatieven. De voorzieningen die voornamelijk worden bezocht (supermarkten/huisartsen) kunnen door de meeste inwoners nog gewoon bereikt worden. Wanneer iemand minder mobiel is, verlenen inwoners onderling diensten aan elkaar.

De gemaakte opmerkingen tijdens de bijeenkomst waren divers en beperkt. Het is lastig om op basis hiervan als gemeente initiatieven te initiëren en/of te ondersteunen. Een belangrijke uitkomst was wel dat de aanwezigen erg geïnteresseerd waren in de verschillende ontwikkelingen die in het land gaande zijn (bijvoorbeeld Samobiel, MyWheels). Zij zagen dit soort initiatieven als een serieuze optie om zelf te gebruiken: *'ik rijd zo vaak alleen naar de stad, ik zou best iemand mee willen nemen'* aldus een aanwezige.

Burgemeester Wiersma bedacht het idee om een boekje samen te stellen waar dit soort ontwikkelingen in worden uitgelegd, hoe men het kan gebruiken en wat er allemaal bij komt kijken.

Gemaakte opmerkingen tijdens behoeftetepeiling dorpen.

- 1. Waar is behoefte aan; om wat voor soort reizen gaat het? Waarheen? Hoe vaak?**
  - supermarkt
  - ziekenhuis Groningen
  - huisarts
  - bibliotheek
  - recreatieve reis
- 2. Wat zijn belemmeringen om te gaan reizen zoals voor u het handigste zou zijn?**
  - tijden van dienstregeling – heen goed te plannen, terugreis soms wachten
  - online informatie is te ingewikkeld voor ouderen
  - weersomstandigheden – in de winter lastig lopen met rollator naar bushalte
  - verzekeringen – wanneer een bewoner iemand anders zijn of haar auto leent
- 3. Wat zijn initiatieven in de dorpen en wat zijn de ervaringen?**
  - onderling diensten verlenen; men haalt elkaar op
  - dorpszorg is aanwezig in het dorp
  - nog niet veel initiatieven, want de problemen zijn nog niet acuut
- 4. Zijn er meer ideeën te bedenken?**
  - sinds de bibliobus is gestopt, gaat groot deel niet meer naar de bibliotheek
  - organiseren van divers vervoer (mensen en goederen samen)
  - organiseren van MyWheels
  - ontwikkelingen onder de bewoners verspreiden
  - vaste plek in het dorp waar goederen kunnen worden bezorgd

#### Inventarisatie mogelijke aanbieders van vervoer in een themabijeenkomst

Op 6 december 2016 is in de Schierstee in Wehe-den Hoorn een themabijeenkomst plattelandsmobiliteit georganiseerd. Deze bijeenkomst is een vervolg op de bijeenkomst met de dorpsbelangen in oktober 2015 en de aanbevelingen die toen zijn gedaan. De inzet van de bijeenkomst is te zoeken naar mogelijke aanbieders van kleinschalige, vertrouwde en duurzame vormen van vervoer die aan de mobiliteitsbehoeften van de inwoners voldoen.

De bijeenkomst startte met een algemene toelichting op plattelandsmobiliteit. Aansluitend vond een discussie plaats aan de hand van vijf stellingen (zie tekstkader). Na de bijeenkomst is ter aanvulling een vragenlijst per mail gestuurd naar alle personen/organisatie die uitgenodigd waren voor de bijeenkomst.

In de discussie bleek dat er op kleine schaal wel initiatieven zijn, bijvoorbeeld Zorgboerderij Pieterburen/Keroazie met FC Leo. Een constatering is dat mensen niet echt durven vragen en bang zijn dat zij gekort worden op hun kilometers op bijvoorbeeld regiotaxi/WMO vervoer. Ook loopt men tegen beperkingen van verzekeringen en regels van Sociale Dienst aan. De ervaring leert voorts dat er wel genoeg vrijwilligers (chauffeurs) zijn te vinden, maar dat de beperking ligt in beschikbare busjes en/of het niet beschikbaar hebben van eigen vervoermiddelen. Een andere beperking komt voort uit het feit dat verzekeringsmaatschappijen het vervoer van 'derden' met een busje van een verzorgingshuis niet toe staan. De constatering is verder dat men beter kan beginnen met het de eigen straat/wijk of dorp, de schaal van de hele gemeente is te groot om zaken te organiseren.

Men vraagt zich af welke rol de gemeente hierin kan vervullen. Naast het publiek vervoer, kan bijvoorbeeld gedacht worden aan begeleiding en subsidies (bijvoorbeeld subsidieregeling Noabers, gesprekken met verzekeringsmaatschappijen, meedenken).

PLATTELANDSMOBILITEIT DE MARNE

#### Stellingen nieuwe ontwikkelingen

##### Stelling 1: Vervoersvraag

Ik ervaar in mijn (beroeps/privé) omgeving inderdaad een toenemende behoefte aan op maat gesneden vervoer dat niet of onvoldoende door het openbaar vervoer en/of de regiotaxi kan worden ingevuld.

##### Stelling 2: Rol in plattelandsmobiliteit

Ik/mijn organisatie kan zonder problemen en belangeloos (betekent niet dat het gratis moet zijn) een rol vervullen in plattelandsmobiliteit.

##### Stelling 3: Beschikbaarheid materieel en personeel

Het is voor mij/mijn organisatie geen probleem om mijn busjes ter beschikking te stellen, al of niet met chauffeur.

##### Stelling 4: Vrijwilligers mobiliseren

Ik denk dat ik genoeg personeel (eventueel vrijwilligers) kan mobiliseren die op structurele basis iets voor plattelandsmobiliteit willen doen (bijvoorbeeld als chauffeur).

##### Stelling 5: Samenwerking

De discussie gehoord hebbende, zie ik voldoende basis om met andere organisaties in het kader van plattelandsmobiliteit samen te werken en er voor te zorgen dat inwoners die dat nodig hebben, op maat met vervoer te bedienen.

11

28-10-2017





## 4. Inventarisatie vervoersmogelijkheden

In deze studie is geïnventariseerd welke alternatieve vervoersvormen in de gemeente De Marne mogelijk perspectief hebben.

Alternatieve vervoersvormen ontstaan vaak spontaan op basis van specifieke behoeften en lokale of regionale omstandigheden. De laatste jaren blijkt dat er een grote diversiteit in initiatieven optreedt. Onderstaande vervoersvormen zijn inmiddels als redelijk 'standaard' te bestempelen. Voor gemeente De Marne is het aanbevelenswaardig om in de toekomst alert te blijven op nieuwe ontwikkelingen.

Er zijn negen alternatieve vervoersvormen verkend:

1. Collectieve E-bike
2. Met elkaar meerijden (op kleine of grote schaal)
3. Auto uitlenen (op kleine of grote schaal)
4. Gezamenlijke dorpsauto
5. Deelauto (commercieel)
6. Dorpsautoservice
7. Haltetaxi
8. Regiotaxi
9. Flexbus

### Gebruikerswensen/eisen bij alternatieve vervoersvormen

Bij de keuze voor een alternatieve vervoersvorm door de gebruiker speelt een aantal overwegingen een rol:

- Vervoersvorm:
  - fietsen, zelf rijden (alleen voertuig beschikbaar gesteld) of gereden worden (dienst).
- Vervoersbehoefte:
  - naar een OV-halte gebracht worden, richting de bestemming gebracht worden of vervoer van deur tot deur?
- Flexibiliteit/tijd:
  - volgens een vaste dienstregeling of op zelf gekozen momenten?
- Reikwijdte van het vervoer:
  - binnen het dorp tot buiten de regio?

### Organisatievormen alternatieve vervoersvormen

Het is daarnaast relevant om bij verschillende vervoersvormen onderscheid te maken tussen *organisatievormen*: de manier waarop vervoersvormen mogelijk worden gemaakt. Dit heeft te maken met planning, inzet van chauffeurs, kosten afrekenen, verzekeringen, leveringszekerheid (constant aanbod) e.d. Voor de kleinschalige alternatieven (buurt of wijk) lijkt het logisch om te kiezen voor kleine, directe organisaties en vooral gebruik te maken van het bestaande netwerk in de buurten en dorpen: ons-kent-ons. Voor grootschaliger alternatieven (dorp of regio) zal een strakker opgezette organisatie nodig zijn. Dat kan op een commerciële manier, door aan te sluiten bij een bestaand initiatief, of door (aan te sluiten bij) een coöperatie. Bij coöperatie staat gezamenlijke inkoop en schaalvergroting centraal. Coöperaties hebben echter geen winstoogmerk, maar zijn vooral uit leveringszekerheid en robuustheid.

### Reserveringen bij alternatieve vervoersvormen

Een ander aspect is de manier waarop *reserveringen* plaatsvinden. Dit kan op eenvoudige manier, door direct contact tussen vrager en aanbieder. Voorbeelden zijn het gebruik van 'Whatsappgroepen' of de inzet van één persoon als coördinator. Deze wijze lijkt vooral geschikt voor kleinschalige initiatieven. Indien een vervoersalternatief groter wordt aangepakt is een vervoerscentrale een optie. Een vervoerscentrale functioneert als spin in het web van mobiliteitsvormen in een gebied. De centrale heeft contact met alle aangesloten vervoersvormen. Dit betekent dat een reiziger alle beschikbare reisopties krijgt voorgelegd. De reiziger kan dan zelf kiezen wat voor hem het meest passend is.

### Andere overwegingen alternatieve vervoersvorm

Daarnaast moet ook met een aantal andere kenmerken rekening worden gehouden bij het operationaliseren van vervoersalternatieven:

- Kosten: wat zijn opstartkosten en gebruikskosten?
- Voor wie is het alternatief geschikt: iedereen of alleen mensen met een rijbewijs of in staat of te fietsen?
- Voor welke groepsgrootte is het alternatief beschikbaar: een persoon of een grotere groep?
- Zekerheid van de dienst: altijd mogelijk of afhankelijk van aangeboden dienst?
- Sociale veiligheid?
- Geschikt voor structureel of ad hoc gebruik?
- Betrouwbaarheid van de dienst: wel of niet op vaste momenten beschikbaar?

Per alternatieve vervoersvorm is in het vervolg een kort toelichting opgenomen. Daarbij wordt ingegaan op bijpassende vervoersbehoeften en vervoerskenmerken.

## Alternatief 1: Collectieve E-bike

### Hoe werkt het?

De elektrische fiets is voor veel mensen een uitkomst: minder inspanning maar toch een grotere actieradius dan bij de gewone fiets. De aanschaf een elektrische fiets is echter duur. Tegelijkertijd hebben veel mensen de fiets maar eens in de week nodig.

### Oplossing voor?

Voorzieningen verder weg.



Praktijkvoorbeelden: Amsterdam/Eindhoven/VS (Spinlister)  
<http://ebike4all.com/e-bike4all-eindhoven/>

PLATTELANDSMOBILITEIT DE MARNE

Vervoers- behoeften	Vervoersvorm	Voertuig (zelf fietsen)
	Vervoersbehoefte	Opstappunt tot deur
	Flexibiliteit (tijd)	Hoge flexibiliteit: op zelfgekozen moment reizen
	Reikwijdte vh vervoer	Laag (afstanden tot 15 km)
Vervoerskenmerken	Opstartkosten	Aanschaf fiets (gezamenlijk door gebruikers) en eventueel reserveringssysteem
	Gebruikskosten	Laag, beperkt tot energie en afschrijving
	Organisatorisch verband (i.v.m. leveringszekerheid)	Los, kleine groep (ons-kent-ons)
	Reserveren	Er moet ergens een overzicht/schema van reserveringen worden bijgehouden
	Schaal vd organisatie	Straat of buurtniveau
	Geschikt voor ...	Iedereen die in staat is om te fietsen
	Grootte vervoersgroep	1 persoon per fiets
	Zekerheid van dienst	Afhankelijk van beschikbaarheid fiets
	Veiligheid (sociaal)	Afhankelijk van beschikbaarheid fiets
	Structureel of ad hoc	Lijkt vooral geschikt voor ad hoc vervoer.
	Betrouwbaarheid	Hoog

15  
28-18-2017

## Alternatief 2. Met elkaar meerijden

### Hoe werkt het?

Het opzetten van een Whatsapp-groep (of website) binnen een buurt (dorp). Een bewoner die zich heeft aangemeld als bestuurder, kan een andere bewoner mee laten rijden die aangeeft ergens heen te moeten en geen vervoer te hebben als zij dezelfde bestemming hebben.

### Oplossing voor?

Minder mobiel zijn.



<http://www.samobiel.nl/> of <http://www.blablacar.nl/> (grote schaal)

Vervoers- behoeften	Vervoersvorm	Dienst
	Vervoersbehoefte	Afhankelijk van aanbieder, maar in principe hoge efficiëntie mogelijk: van deur tot deur
	Flexibiliteit (tijd)	Veelal afhankelijk van aanbieder
	Reikwijdte vh vervoer	Gemiddeld/hoog
Vervoerskenmerken	Opstartkosten	Investering vereist in Whatsapp-groep (nihil) of in website en reserveringssysteem.
	Gebruikskosten	De gebruikskosten zijn beperkt tot een eventuele benzine-/ kilometervergoeding.
	Organisatorisch verband (i.v.m. leveringszekerheid)	Centrale coördinatie op kleine (buurt) of grotere (dorp) schaal
	Reserveren	Door middel Whatsapp-groep (of website) worden vrager en aanbieder aan elkaar gelinkt en kunnen afspraken worden gemaakt.
	Schaal vd organisatie	Buurt – of dorp/regioniveau
	Geschikt voor ...	Iedereen
	Grootte vervoersgroep	Klein, beperkt tot 1 à 2 personen.
	Zekerheid van dienst	Afhankelijk van aanbod van ritten (kan je met iemand meerijden) of welwillendheid.
	Veiligheid (sociaal)	Betrouwbaar, men kent elkaar
	Structureel of ad hoc	Lijkt vooral geschikt voor ad hoc vervoer.
	Betrouwbaarheid	Gemiddeld (afpraak tussen vrager en aanbieder nodig)

16  
28-18-2017



## Alternatief 3. Auto uitlenen

### Hoe werkt het?

Online een beschikbare auto in de buurt zoeken om te lenen voor een dag. Dat kan een auto van iemand uit de buurt zijn, die zijn of haar auto ter beschikking stelt, maar dat kan ook een auto zijn van een bedrijf.

### Oplossing voor?

Voorzieningen verder weg/OV verdwijnt.



<http://deventer.deelautos.nl/> (kleine schaal) of <http://mywheels.nl/> (grote schaal)

PLATTELANGSMOBILITEIT DE MARNE

Vervoers- behoeften	Vervoersvorm	Voertuig
	Vervoersbehoefte	Afhankelijk van aanbieder, maar in principe hoge efficiëntie mogelijk: van deur tot deur
	Flexibiliteit (tijd)	Redelijk hoge flexibiliteit: op zelfgekozen moment reizen (mits voertuig beschikbaar)
Vervoerskenmerken	Reikwijdte vh vervoer	Hoog
	Opstartkosten	Afhankelijk van de organisatievorm. Investeren in website en reserveringssysteem. Kan eventueel in een Whats-appgroep
	Gebruikskosten	Benzine/km-vergoeding, plus vergoeding gebruikskosten en afschrijving.
	Organisatorisch verband (i.v.m. leveringszekerheid)	Centrale coördinatie op kleine (buurt) of grotere (dorp) schaal
	Reserveren	Voorkeur is dat d.m.v. direct contact tussen vragers en aanbieder worden afspraken gemaakt.
	Schaal vd organisatie	Buurt- of dorp/regioniveau
	Geschikt voor ...	Mensen met een rijbewijs/in staat om te rijden
	Grootte vervoersgroep	Middelgroot: max 5 personen voor auto/ tot 8 personen voor busje.
	Zekerheid van dienst	Afhankelijk van beschikbaarheid auto's
	Veiligheid (sociaal)	Betrouwbaar/veilig
	Structureel of ad hoc	Lijkt vooral geschikt voor ad hoc vervoer.
	Betrouwbaarheid	Hoog

17  
28-18-2017

## Alternatief 4. Gezamenlijke dorpsauto

### Hoe werkt het?

Een gemeenschap kan gezamenlijk een auto aanschaffen die de gebruikers kunnen reserveren.

### Oplossing voor?

Voorzieningen verder weg/OV verdwijnt.



Praktijkvoorbeeld: Dorpsauto Boerdonk  
<https://boerdonk.nl/dorpsauto-boerdonk-in-eigen-beheer>

PLATTELANGSMOBILITEIT DE MARNE

Vervoers- behoeften	Vervoersvorm	Voertuig
	Vervoersbehoefte	Grote vrijheid, dus redelijk hoge efficiëntie mogelijk: van opstappunt tot deur.
	Flexibiliteit (tijd)	Redelijk hoge flexibiliteit: op zelfgekozen moment reizen (mits voertuig beschikbaar)
Vervoerskenmerken	Reikwijdte vh vervoer	Hoog
	Opstartkosten	Investeren in voertuig en eventueel een reserveringssysteem
	Gebruikskosten	Bezine/km-vergoeding, plus vergoeding gebruikskosten en afschrijving. Plus de kosten voor een chauffeur
	Organisatorisch verband (i.v.m. leveringszekerheid)	Coördinatie nodig: eventueel als een coöperatie
	Reserveren	Voor kleinere gemeenschappen is een eenvoudig reserveringssysteem denkbaar dat door een centrale persoon gecoördineerd wordt
	Schaal vd organisatie	Buurt of wijkniveau
	Geschikt voor ...	Mensen met een rijbewijs/in staat om te rijden
	Grootte vervoersgroep	Middelgroot: max 5 personen voor auto/ tot 8 personen voor busje.
	Zekerheid van dienst	Afhankelijk van beschikbaarheid auto's
	Veiligheid (sociaal)	Betrouwbaar/veilig
	Structureel of ad hoc	Ad hoc en structureel mogelijk
	Betrouwbaarheid	Hoog

18  
28-18-2017

## Alternatief 5. Deelauto (commercieel)

### Hoe werkt het?

Er zijn veel commerciële diensten beschikbaar waarbij een organisatie zorgt voor het aanbod van voertuigen. Deze staan op centrale locaties en kunnen gereserveerd worden.

### Oplossing voor?

Voorzieningen verder weg/OV verdwijnt.



Praktijkvoorbeeld: Greenwheels  
<https://www.greenwheels.com/nl/>

PLATTELANDSMOBILITEIT DE MARNE

Vervoers- behoeften	Vervoersvorm	Voertuig
	Vervoersbehoefte	Grote vrijheid, dus redelijk hoge efficiëntie mogelijk: van opstap tot deur.
	Flexibiliteit (tijd)	Redelijke flexibiliteit: op zelfgekozen moment reizen (mits voertuig en aanbieder beschikbaar)
Vervoerskenmerken	Reikwijdte v.h. vervoer	Hoog
	Opstartkosten	Afhankelijk van beschikbaarheid van de dienst
	Gebruikskosten	Bezine/km-vergoeding, plus vergoeding gebruikskosten en afschrijving.
	Organisatorisch verband (i.v.m. leveringszekerheid)	Coördinatie nodig: eventueel als een coöperatie
	Reserveren	Via een website zien welke auto's beschikbaar zijn en reserveren
	Schaal vd organisatie	Dorp of regioniveau
	Geschikt voor ...	Mensen met een rijbewijs/in staat om te rijden
	Grootte vervoersgroep	Middelgroot: max 5 personen voor auto/ tot 8 personen voor busje.
	Zekerheid van dienst	Afhankelijk van beschikbaarheid auto's
	Veiligheid (sociaal)	Betrouwbaar/veilig
	Structureel of ad hoc	Ad hoc en structureel mogelijk
	Betrouwbaarheid	Hoog

19  
28-18-2017

## Alternatief 6. Dorpsautoservice

### Hoe werkt het?

Een gemeenschap kan gezamenlijk een auto aanschaffen of gebruik maken van een aanwezig voertuig om vervoer te bieden. Het vervoer wordt verzorgd door een chauffeur.

### Oplossing voor?

Minder mobiel/Voorzieningen verder weg/OV verdwijnt.



Praktijkvoorbeeld: Dorpsauto Breedenbroek en Voorst  
<http://www.breedenbroek-voorst.nl/index.php/14-experiment-met-dorpsauto/44-info-dorpsauto>

PLATTELANDSMOBILITEIT DE MARNE

Vervoers- behoeften	Vervoersvorm	Dienst
	Vervoersbehoefte	Afhankelijk van aanbieder, maar in principe hoge efficiëntie mogelijk: van deur tot deur.
	Flexibiliteit (tijd)	Redelijke flexibiliteit: op zelfgekozen moment reizen (mits voertuig en aanbieder beschikbaar)
Vervoerskenmerken	Reikwijdte v.h. vervoer	Hoog
	Opstartkosten	Eventuele investering in voertuig en eventueel een reserveringssysteem
	Gebruikskosten	Bezine/km-vergoeding, plus vergoeding gebruikskosten en afschrijving.
	Organisatorisch verband (i.v.m. leveringszekerheid)	Coördinatie nodig: eventueel als een coöperatie
	Reserveren	Via een website zien welke auto's beschikbaar zijn en reserveren. Voor kleinere gemeenschappen is een eenvoudiger reserveringssysteem denkbaar
	Schaal vd organisatie	Dorp of regioniveau
	Geschikt voor ...	Iedereen
	Grootte vervoersgroep	Middelgroot: max 5 personen voor auto/ tot 8 personen voor busje.
	Zekerheid van dienst	Afhankelijk van beschikbaarheid auto en chauffeur
	Veiligheid (sociaal)	Betrouwbaar/veilig (ervan uitgaande dat men de chauffeur kent)
	Structureel of ad hoc	Ad hoc en structureel mogelijk
	Betrouwbaarheid	Gemiddeld (afpraak met vervoerder nodig)

20  
28-18-2017

## Alternatief 7. Haltetaxi

### Hoe werkt het?

De haltetaxi biedt taxivervoer van bushalte naar bushalte. De haltetaxi rijdt op trajecten of momenten waar(op) de bus niet meer rijdt en sluit aan op de dienstregeling van de bus. De haltetaxi rijdt niet volgens een dienstregeling maar op aanvraag.

### Oplossing voor?

Minder mobiel/Voorzieningen verder weg/OV verdwijnt.



Praktijkvoorbeeld: Haltetaxi Zeeland

<https://www.zeeland.nl/verkeer-en-openbaar-vervoer/openbaar-vervoer/reizen-met-de-haltetaxi>

PLATTELANGSMOBILITEIT DE MARNE

21  
28-18-2017

Vervoers- behoeften	Vervoersvorm	Dienst
	Vervoersbehoefte	Gaat om haltevervoer, in veel gevallen voor- en navervoer nodig.
	Flexibiliteit (tijd)	Lage flexibiliteit, want afhankelijk van dienstregeling(??)
Vervoerskenmerken	Reikwijdte vh vervoer	Hoog
	Opstartkosten	Laag, mits dienst kan worden ingekocht
	Gebruikskosten	Ritprijs
	Organisatorisch verband (i.v.m. leveringszekerheid)	Centrale coördinatie (bij een vervoerscentrale)
	Reserveren	Online of telefonisch: rol voor vervoerscentrale
	Schaal vd organisatie	Regionaal
	Geschikt voor ...	Iedereen
	Grootte vervoersgroep	Groot: tot 8 personen voor busje.
	Zekerheid van dienst	Hoog
	Veiligheid (sociaal)	Men kent elkaar niet altijd.
	Structureel of ad hoc	Ad hoc en structureel mogelijk
	Betrouwbaarheid	Hoog

## Alternatief 8. Regiotaxi

### Hoe werkt het?

Regiotaxi is openbaar vervoer van deur tot deur, van en naar een opstapplaats of een halte van het openbaar vervoer. De regiotaxi is toegankelijk voor iedereen die zelfstandig of met begeleiding kan reizen.

### Oplossing voor?

Minder mobiel/Voorzieningen verder weg/OV verdwijnt.



[www.regiotaxinoordgroningen.nl](http://www.regiotaxinoordgroningen.nl)

PLATTELANGSMOBILITEIT DE MARNE

22  
28-18-2017

Vervoers- behoeften	Vervoersvorm	Dienst
	Vervoersbehoefte	Hoge efficiëntie mogelijk: van deur tot deur
	Flexibiliteit (tijd)	Lage flexibiliteit: afhankelijk van dienstregeling (??)
Vervoerskenmerken	Reikwijdte vh vervoer	Hoog
	Opstartkosten	Laag, mits dienst kan worden ingekocht
	Gebruikskosten	Ritprijs
	Organisatorisch verband (i.v.m. leveringszekerheid)	Centrale coördinatie: reeds beschikbaar als commerciële dienst. Alternatief: cooperatie
	Reserveren	Online of telefonisch: rol voor vervoerscentrale
	Schaal vd organisatie	Regionaal
	Geschikt voor ...	Iedereen
	Grootte vervoersgroep	Groot: tot 8 personen voor busje.
	Zekerheid van dienst	Hoog
	Veiligheid (sociaal)	Men kent elkaar niet altijd.
	Structureel of ad hoc	Ad hoc en structureel mogelijk
	Betrouwbaarheid	Hoog

## Alternatief 9. Flexbus

### Hoe werkt het?

Met de Flexbus De Marne is het gemakkelijk reizen naar de voorzieningen in Leens, Ulrum, Warfhuizen, Zoutkamp en vice versa. In Wehe-den Hoorn of Leens is ook een overstap mogelijk op lijn 65 naar Groningen. Naast de vaste haltes zijn op de route ook stops (op de route) op verzoek mogelijk.

### Oplossing voor?

Minder mobiel/Voorzieningen verder weg/OV verdwijnt.



<http://www.flexbusdemarne.nl/>

PLATTELANDSMOBILITEIT DE MARNE

Vervoers- behoeften	Vervoersvorm	Dienst
	Vervoersbehoefte	Vanaf vaste haltes, flexibele stops op de vaste route (daarmee beperken loopafstand tot bestemming).
	Flexibiliteit (tijd)	Dienstregeling van maandag-vrijdag van circa 7.00 uur – 19.00 uur
	Reikwijdte v.h. vervoer	Gemiddeld
Vervoerskenmerken	Opstartkosten	Dienst is al beschikbaar.
	Gebruikskosten	Ritprijs
	Organisatorisch verband (i.v.m. leveringszekerheid)	Openbaar vervoer op basis van vrijwilligers – coördinator Flexbus
	Reserveren	Reserveren niet mogelijk (dienstregeling)
	Schaal vd organisatie	Regionaal
	Geschikt voor ...	Iedereen
	Grootte vervoersgroep	Groot: tot 8 personen voor busje.
	Zekerheid van dienst	Hoog
	Veiligheid (sociaal)	Men kent elkaar niet altijd.
	Structureel of ad hoc	Ad hoc en structureel mogelijk
	Betrouwbaarheid	Hoog

23  
28-18-2017

## 5. Gebruiker: wanneer kies ik voor welke vervoersvorm?

In de voorgaande overzichten zijn per alternatieve vervoersvorm de geschiktheidscriteria beschreven aan de hand van:

- Vervoersvorm.
- Vervoersbehoefte.
- Flexibiliteit (tijd).
- Reikwijdte van het vervoer.

Om snel inzicht te krijgen in de vervoersvorm die het beste past bij een actuele vervoersvraag is een samenvattend overzicht opgesteld. De tabel geeft een overzicht van de alternatieve vervoersvormen beoordeeld vanuit de gebruiker. Met dit overzicht kunnen mensen snel overzien welke vervoersvorm handig is in hun specifieke situatie.



PLATTELANDSMOBILITEIT DE MARNE

24  
28-18-2017

Vervoersvraag		1. Collectieve E-bike	2a. Meerijden (kleine schaal)	2b. Meerijden (grote schaal)	3a. Auto uitlenen (kleine schaal)	3b. Auto uitlenen (grote schaal)	4. Gezamenlijke dorpsauto	5. Deelauto (commercieel)	6. Dorpsautoservice	7. Halte taxi	8. Regiotaxi	9. Flexbus
Vorm	Zelf rijden											
	Gereden worden											
Behoeft	Haltevervoer											
	Richting bestemming											(c)
	Deur tot deur											
Flexibel	Vaste dienstregeling											
	Zelf gekozen moment		(a)	(a)	(a)	(a)				(c)		
Reikwijdte	Dorp									(d)	(d)	(d)
	Regio											
	Provincie											
	Verder		(a)	(a)	(a)		(b)					

(a) Afstemming met aanbieder nodig  
 (b) Afstemming met andere gebruikers  
 (c) Indien gewenst tijdstip beschikbaar  
 (d) Afstand te kort, niet efficiënt

	Geslacht
	Minder geschikt (geschikt onder voorwaarden)
	Ongeslacht

PLATTELANDSMOBILITEIT DE MARNE

25  
2017-10-20

## 6. Afweging welke vervoersvormen organiseren en hoe?

Voordat de gebruiker (of groep gebruikers / dorp) kan kiezen welke vervoersvorm ontwikkeld gaat worden, dient dit vanzelfsprekend georganiseerd te worden. De tabel geeft een samenvattend overzicht van de organisatorische en operationele aspecten van de verschillende vervoersvormen. Deze zaken zijn van belang bij de verdere uitwerking van initiatieven.

Het gaat dan bijvoorbeeld om:

- de keuze om klein- of grootschalig een initiatief op te pakken.
- te werken op basis van vrijwilligers, coöperatie of commerciële diensten.
- de behoefte aan zekerheid of flexibiliteit bij de gebruikers.
- de omvang van het aantal te verwachten gebruikers (en/of de uitbreidbaarheid van het initiatief bij succes).

In de nadere uitwerking van plattelandsmobiliteit moeten gemeente en initiatiefnemers gezamenlijk optrekken. De rol die partijen daarin hebben is in hoofdstuk 7 geschetst. Het is van belang dat binnen deze afstemming een pakket van mogelijkheden ontstaat die elkaar aanvullen op basis van de behoeften van potentiële gebruikers. Juist het pakket van mogelijkheden moet eraan bijdragen dat mobiliteit voor iedereen op passende wijze gegarandeerd kan blijven!



PLATTELANDSMOBILITEIT DE MARNE

26  
20-10-2017

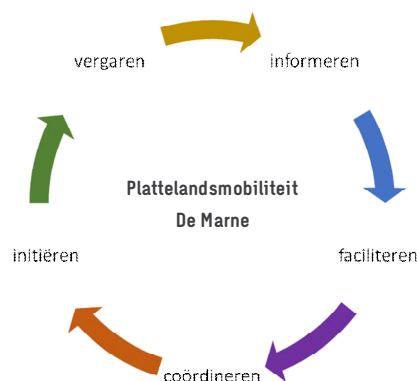
		1. Collectieve Fiets	2a. Meerijden (kleine schaal)	2b. Meerijden (grote schaal)	3a. Auto-uitlenen (kleine schaal)	3b. Auto-uitlenen (grote schaal)	4. Coördinatie dorpsauto	5. Deelauto (commerciële)	6. Dorpsauto service	7. Haltefiets	8. Regiofiets	9. Flexibus
Organisatorisch	Organisatievorm	kleinschalig (ons-kent-ons)	kleinschalig (ons-kent-ons)	centrale coördinatie nodig	kleinschalig (ons-kent-ons)	centrale coördinatie nodig (commerciële dienst)	coördinatie nodig coöperatie	centrale coördinatie nodig	coördinatie nodig (coöperatie)	centrale coördinatie (bv. Vervoers-centrale)	centrale coördinatie (commerciële dienst of coöperatie)	OV op basis van vrijwilligers
	Reserveren/plannen	centraal uitleienschema	direct contact	via website	direct contact	via website	via coördinator	via website	via website of reserveringssysteem	online of telefonisch	online of telefonisch	dienstregeling
Kosten	Gebruikskosten	energie en afschrijving	km-vergoeding	benzine- en/of km-vergoeding	benzine- en/of km-vergoeding	benzine- en/of km-vergoeding	benzine- en/of km-vergoeding	benzine- en/of km-vergoeding Vergoeding gebruikskosten	benzine- en/of km-vergoeding Vergoeding gebruikskosten	ritprijs	ritprijs	ritprijs
	Opstartkosten	fiets, reserveringssysteem	nihil	investering website en reserveringssysteem	investering website en reserveringssysteem	investering website en reserveringssysteem	hoog: voertuig, reserveringssysteem	afhankelijk van beschikbaarheid	investering in voertuig en evt. reserveringssysteem	laag, mits dienst kan worden ingekocht	laag, dienst is al beschikbaar	dienst is al beschikbaar
Voor wie?	Geschikt voor?	iedereen die kan fietsen	iedereen	iedereen	personen met rijbewijs / in staat om te rijden	personen met rijbewijs / in staat om te rijden	personen met rijbewijs / in staat om te rijden	personen met rijbewijs / in staat om te rijden	iedereen	iedereen	iedereen	iedereen
	Grootte vervoersgroep	1 persoon per fiets	1-3 personen	1-3 personen	max 5 personen (auto), 8 personen (bus)	max 5 personen (auto), 8 personen (bus)	max 5 personen	max 5 personen (auto), 8 personen (bus)	max 5 personen (auto), 8 personen (bus)	tot 8 personen (bus)	tot 8 personen (bus)	tot 8 personen (bus)
Robuustheid	Zekerheid van dienst	afhankelijk van beschikbaarheid	afhankelijk van aanbod	afhankelijk van aanbod	afhankelijk van beschikbaarheid	afhankelijk van beschikbaarheid	afhankelijk van beschikbaarheid	afhankelijk van beschikbaarheid	afhankelijk van beschikbaarheid	hoog	hoog	hoog
	Sociale veiligheid		hoog, men kent elkaar	men kent elkaar niet altijd	hoog, men kent elkaar	men kent elkaar niet altijd	hoog	men kent elkaar niet altijd	men kent elkaar niet altijd	men kent elkaar niet altijd	men kent elkaar niet altijd	men kent elkaar niet altijd
	Frequentie	ad hoc	ad hoc	ad hoc	ad hoc	ad hoc	ad hoc en structureel mogelijk	ad hoc en structureel mogelijk	ad hoc en structureel mogelijk	ad hoc en structureel mogelijk	ad hoc en structureel mogelijk	ad hoc en structureel mogelijk
	Betrouwbaarheid	hoog	middel (af-spraak nodig)	middel (af-spraak nodig)	hoog	hoog	hoog	hoog	gemiddeld (af-spraak nodig)	hoog	hoog	hoog

## 7. Hoe verder met plattelandsmobiliteit?

Uit de behoeftepeiling (zie hoofdstuk 3) kwam naar voren dat de vraag naar alternatieve vervoersvormen in de gemeente De Marne nog niet groot is. De verwachting is dat wanneer in de toekomst de inwoners meer problemen ervaren, zij actiever op zoek zullen gaan naar vervoersalternatieven. Wel geven betrokkenen aan geïnteresseerd te zijn in ontwikkelingen elders in het land. Daarmee kunnen zij ook beoordelen of dit mogelijk kansen biedt voor de kernen binnen gemeente De Marne.

Een belangrijke basis van plattelandsmobiliteit ligt in het eigen initiatief van de burger. Om dit op gang te brengen is een stimulerende en faciliterende rol van de gemeentelijke overheid nodig. Een taak van de zaak is het vergaren van informatie en ontwikkelingen op dit gebied. De behoeften in de dorpen worden via de regulieren contacten met de dorpen (o.a. bijeenkomsten met het college) bijgehouden. Op die manier houdt de gemeente zicht op het moment dat alternatieve vervoersvormen wel gewenst zijn en/of initiatieven ontstaan die ook in De Marne toegepast kunnen worden.

De rol van de gemeente binnen de organisatie van plattelandsmobiliteit kan divers zijn (zie schema) en moet aansluiten op initiatieven die ontstaan.





Dit schema geeft een aanzet van welke rol de gemeente kan invullen in het initiëren en organiseren van plattelandsmobiliteit. Het rode kader geeft aan bij welke fasen vormen van plattelandsmobiliteit concreet vorm krijgen. De gemeente zit dan vooral in een faciliterende, coördinerende en initiërende rol om initiatieven te ondersteunen en een stap verder te helpen.

#### Rol van de gemeente in de ontwikkeling van plattelandsmobiliteit

informer	initieren	coördineren	faciliteren	monitoren
dorpen actief informeren over ontwikkelingen uit bijvoorbeeld VVB, blad verkeerskunde, OV magazine, informatie van OV-bureau	proberen bedrijven en instellingen te interesseren voor deze vorm van dienstverlening	2-jaarlijkse gedachteswisseling met de dorpen	beschikbaar stellen ICT materiaal (telefoon, laptop, webdesign)	gebruik door reizigers via de dorpen in kaart brengen; witte vlekken in kaart brengen
vragen van dorpen en burgers over dit specifieke onderwerp beantwoorden	dorpen bij bestaande coöperaties laten aanhaken; starten nieuwe coöperaties	afstemmen ontwikkelingen in de dorpen met overige OV-voorzieningen (knooppunten, halte informatie)	pagina plattelandsmobiliteit op website van gemeente	relatie leggen tussen plattelandsmobiliteit en ontwikkelingen OV-bureau / Qbuzz in de sfeer van dienstregelingen, overstappunten
contact met omliggende gemeenten	overleg OV-bureau inzake afstemming overstap en inrichting knooppunten		verzekeringen, EHB0, vergunningen, overige diploma's e.d. ten behoeve van initiatieven	alert zijn op nieuwe ontwikkelingen en toepasbaarheid voor De Marne beoordelen
	pilotproject		beschikbaar stellen van e-bikes en/of busjes	inzet van de dienst (beschikbaarheid)
			beheerskosten vervoermiddelen en ICT	
			aanleggen instap- en/of overstapvoorzieningen	

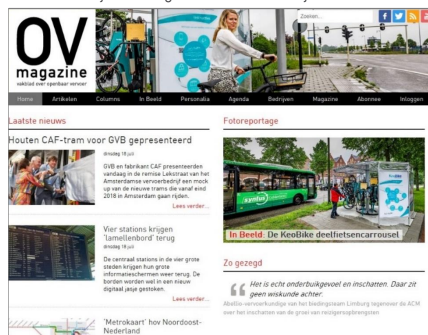
PLATTELANDSMOBILITEIT DE MARNE

In deze fasen ontstaan initiatieven van burgers in ontwikkeling van plattelandsmobiliteit

29  
28-18-2017

#### Eerste initiatief ligt bij gemeente

Al werkende weg moet het idee van Plattelandsmobiliteit zich in de gemeente gaan ontwikkelen. Eén van de medewerkers zou als taak kunnen krijgen om zich te richten op de plattelandsmobiliteit. Hij/zij is binnen de gemeente aangehaakt bij bestaande structuren en initiatieven, zoals bijvoorbeeld leefbaarheid en vitaliteit, en kan daardoor gemakkelijk dwarsverbanden leggen. Deze 'coördinator' signaleert de relevante ontwikkelingen op het gebied van kleinschalige vervoersdiensten binnen en buiten de gemeente (er ontstaat momenteel regelmatig ergens in den lande weer iets nieuws). Zo is de site van 'OV magazine' een goede informatiebron. Door in gesprek te gaan en te blijven met de dorpen, informatie te geven en vragen te stellen, ontwikkelt zich op een gegeven moment vanzelf iets. En als er een initiatief gloort, geeft de gemeente een duwtje in de rug om het daadwerkelijk van de grond te krijgen.



PLATTELANDSMOBILITEIT DE MARNE

#### Flankerende maatregelen door de gemeente

In het opstarten van initiatieven kan de gemeente flankerende maatregelen nemen om plattelandsmobiliteit tot een succes te maken. Het idee hierin is dat de gemeente -binnen de gestelde kaders van het beleid en bestuur- een meewerkende en stimulerende houding heeft.

Er valt bijvoorbeeld te denken aan:

- het inrichten van een pagina plattelandsmobiliteit op website gemeente De Marne
- het organiseren van bijeenkomsten voor de dorpen om ideeën en ervaringen uit te wisselen
- het opstellen en uitreiken (digitale) flyer met alternatieve vervoersvormen (actueel overzicht mogelijkheden)
- het publiceren redactioneel artikel in Dagblad van het Noorden en streekkrant om initiatieven bekendheid te geven
- het ondersteunen van Verenigingen van Dorpsbelangen bij hun ledenvergadering waar ze plattelandsmobiliteit voor hun dorpen presenteren
- het installeren van oplaadpalen op zonne-energie voor e-bikes
- het aanleggen of reserveren van parkeerplaatsen voor dorpsauto's of deelauto's
- het realiseren van stallingsplaatsen (kluizen) voor collectieve e-bike

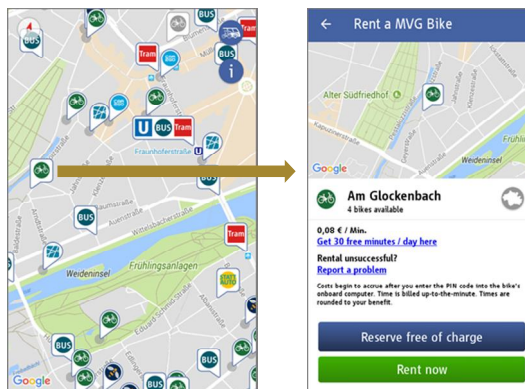


Oplaadpaal op zonne-energie van Ecotap

38  
28-18-2017

### Van busdienst naar vervoersdienst

De tijd waarin we in de dienstregeling opzoeken wanneer er een bus rijdt en waar die vertrekt, zal in de komende jaren steeds meer vervagen. Zeker in plattelandsgebieden gaan we in de komende jaren toe naar vervoersdiensten: flexibel en persoonlijk op maat aangeboden / verkrijgbaar vervoer (smogelijkheden). Veel nieuwe initiatieven op het gebied van kleinschalige vervoersmogelijkheden of initiatieven die vervoersdiensten beschikbaar stellen, werken via een app. De verwachting is dan ook dat je in de toekomst je vervoer kunt inroepen met een app. Een voorbeeld tonen nevenstaande screenshots van zo'n app ('MVG more' uit München). Het geeft een overzicht van alle mogelijke vervoersvormen die binnen een bepaald gebied beschikbaar zijn. Bovendien geeft het aan waar ze beschikbaar zijn. Klik je bijvoorbeeld op zo'n fietssymbooltje dan kun je de beschikbaarheid van een fiets op die plek bekijken en meteen, via diezelfde app, reserveren. Iemand die handig is met het ontwikkelen van apps, zou voor de gemeente De Marne wellicht iets vergelijkbaars kunnen maken van beschikbare vervoersdiensten, van leenfietsen, e-bikes tot dorpsauto's. Een klein initiatief dat vervolgens mogelijk verder kan uitgroeien.



## 8. Conclusie

### De hoofdpunten

- Inwoners ondervinden nu nog weinig problemen met het organiseren van vervoer. De zelfredzaamheid op het platteland is in het algemeen groot.
- Er worden nu al zo hier en daar onderlinge diensten aan elkaar verleend. Deze diensten zijn echter ad hoc. Dit is waarschijnlijk te verklaren vanuit de geringe massa (kleine dorpen, grote verspreiding).
- Financiering van het openbaar vervoer op het platteland verloopt steeds moeilijker. Om die reden zijn overheden met elkaar het initiatief Publiek Vervoer gestart.
- Op dit moment is er nog te weinig kritische massa om omvangrijke initiatieven (meer dan incidenteel met elkaar meedelen) van de grond te krijgen.
- Bij burgers blijkt wel een latente vraag naar plattelandsmobiliteit aanwezig te zijn. Het is van belang om deze te blijven monitoren in ieder dorp. De gemeente zal samen met de Verenigingen van Dorpsbelangen hierop initiatief moeten houden.
- Er is een duidelijke tendens waar te nemen dat allerlei vervoersalternatieven via apps beschikbaar komen. Bijvoorbeeld het reserveren van een fiets en het slot openen gaan dan via een app. Wellicht is iets dergelijks te ontwikkelen voor De Marne.
- Bij de gemeente neemt iemand de rol van coördinator plattelandsmobiliteit op zich. Hij/zij werkt al binnen de gemeente en is goed in staat om dwarsverbanden met aanpalende beleidsterreinen te leggen.

### Kritische succesfactoren

- In de initiatieffase moeten concrete initiatieven vanuit de dorpsgemeenschap komen. De gemeente heeft hierbij wel een stimulerende en faciliterende rol.
- In de uitwerkings- en gebruiksfase is het belangrijk dat initiatiefnemers en gemeente met elkaar in gesprek blijven. Plattelandsmobiliteit is een gezamenlijke verantwoordelijkheid.
- Het is aan te bevelen om initiatieven klein te beginnen. Bij gebleken succes kunnen initiatieven dan uitgroeien.
- Goede herkenbaarheid van de initiatieven en bereikbaarheid met bekende personen is van belang voor het slagen van initiatieven.
- Initiatieven moet goed zijn ingebed in een (bestaande) structuur. Op die manier kunnen zij bouwen op de bekendheid en/of betrouwbaarheid van bewezen diensten of organisaties (robuustheid).
- Het is van belang om ontwikkelingen in relatie tot initiatieven te blijven volgen:
  - het gebruik van de service (aantal gebruikers, maar ook gebruikerservaringen om te optimaliseren).
  - relevante ontwikkelingen op dit gebied.

## BIJLAGE

### VERSLAG THEMABIJENKOMST PLATTELANDSMOBILITEIT

D.D. 6 DECEMBER 2016

35  
2017-10-20

#### Themabijeenkomst Plattelandsmobiliteit

Datum: 6 december 2016  
Locatie: Schierste Wehe – den Hoorn

Aanwezig: Mw. Annie Braspenning, Zorgboerderij Pieterburen en Keroazie  
Dhr. Klaas Jan Scherf, COOP Kruisweg  
Dhr. Herman Durenkamp, Dagbesteding Mien Toentje  
Mw. Willy Noorda, Dorpszorg Ulrum  
Mw. Annie Geertsema, Stichting Welzijn Ouderen Ulrum  
Mw. Dinie Meinardi, Ontmoetingspunt Ulrum  
Mw. Hennie Korhorn, Ouderenraad  
Mw. ...., Stichting Welzijn Kloosterburen  
Mw. Dineke Mik, Ouderenraad  
Dhr. Bert Bos, Buurthulp De Marne  
Mw. Anneke Hekelaar, Flexibus De Marne  
Dhr. Gaatze Tol, Voedselbank Hogeland  
Dhr. Srijder, voedselbank Hogeland  
Mw. Gie Eenling, Werkgroep verkeer Wehe – den Hoorn  
Dhr. Eric van der Kiel, Dorpsbelangen Wehe – den Hoorn  
Mw. Ineke Harrens, Marnehoes  
Namens Sweco, Rik Timmer  
Namens gemeente De Marne, wethouder Mariëtte de Visser,  
beleidsmedewerker infra Stientje Pol, vitaliteit coördinator Jolanda Dijkhuis.

#### Welkom en uitleg

Plattelandsmobiliteit gaat over kleinschalig openbaar vervoer. In de toekomst kan hier een grotere behoefte ontstaan aan deze vervoerstrook en het idee is dat we hier iets mee moeten. Het afgelopen jaar is de gemeente in samenwerking met Sweco aan het inventariseren geweest naar wat de behoeften in de dorpen zijn. In oktober 2015 is er een bijeenkomst geweest met de dorpsbelangen en er zijn toen enkele aanbevelingen gedaan. Op dit moment zijn we zoekende naar nieuwe ontwikkelingen. Bijvoorbeeld een dagbesteding waar geen openbaar vervoer komt en daarnaast weinig middelen beschikbaar hebben. Een voorbeeld van het ontstaan van extra vervoersbewegingen is het sluiten van de gymzaal in Wehe – den Hoorn. Scholen zijn nu aangewezen op Leens en Eenrum. Als ze hier een busje voor inzetten, hoe wordt deze gebruikt en is hij beter in te zetten?

#### Voorstelronde

De aanwezigen stellen zich voor en geven aan waar ze zoal tegenaan lopen of wat ze te bieden hebben. Ook worden voorbeelden genoemd van samenwerkingen die er al zijn. Bijvoorbeeld Zorgboerderij Pieterburen/Keroazie met FC Leo.

Deze toelichting is separaat genoteerd en niet in het verslag opgenomen.

#### Presentatie

Rik Timmer geeft een presentatie over plattelandsmobiliteit en sluit af met 5 stellingen in de categorie;

1. Vervoersvraag
2. Rol in plattelandsmobiliteit

3. Beschikbaarheid materiaal en personeel
4. Vrijwilligers mobiliseren
5. Samenwerking

Daarnaast zendt Rik iedereen een mail met tien vragen met het verzoek deze binnen een week te voorzien van antwoorden en terug te sturen.

#### Stelling 1

- Ouderen zijn aan huis gekluisterd vooral in de wintermaanden. Dat hoor en merk je. Ze komen zeer beperkt buiten. En het is soms lastig voor ze om bij/aan voedsel te komen.
- De COOP is deze week begonnen met het ophalen van mensen en er hebben zich acht vrijwilligers gemeld om op het busje te rijden. Ze beginnen klein en zien uiteindelijk wel hoe het verder gaat, misschien wel groter.
- Eric van der Kiel heeft een buurvrouw die alleen buiten komt als de melkboer voorbij komt. Ze wil nergens meer naar toe en accepteert niets van anderen. En een buurman van 96 gaat elke week nog met zijn scootmobiel naar Leens, behalve met slecht weer.
- Mensen durven niet echt te vragen. Je moet ze echt zelf vragen of uitnodigen en dan wordt het een soort zwaai kleef aan.
- Ouderen worden gekort op kilometers op bijvoorbeeld regiotali/WMO vervoer. Daardoor gaan ze niet snel de deur meer uit, uit angst dat de kilometers op raken. Extra wordt niet snel gegeven. Is echt een belemmering voor mensen die niet met het openbaar vervoer kunnen, bijvoorbeeld chronisch zieken, mensen met een rollator. Deze mensen zijn aan te wijzen.
- Zonnehulpgroep mag verzekeringstechnisch geen andere personen dan hun eigen bewoners vervoeren. Flexibus geldt het zelfde voor. Verzekeringsmaatschappijen vragen waarom dit zo gaat.

#### Stelling 2

- In Ulrum is het zo geregeld dat het vervoer 10 euro en parkeerkosten kost. De vrijwilliger blijft dan bij deze persoon. Ze hebben ongeveer tien vrijwilligers en doen het naast hun werk. In totaal zijn er 100 vrijwilligers, maar die tien zijn voor het vervoer.
- Mensen van de sociale dienst mogen geen vrijwilligerswerk doen omdat ze zich dan niet volledig kunnen inzetten voor de sollicitatieplicht. Kan hier een maximaal aantal uren op gezet worden? Ze mogen dit maximaal 3 of 6 maanden doen? Gemeente zoekt dit uit. Met vrijwilligerswerk blijft men sociaal actief.
- Flexibus is een opstap naar een taxi bedrijf. Vrijwilligers worden soms gezien als broodrovers.

#### Stelling 3

- Afhankelijk van de chauffeur.
- Zorgboerderij Pieterburen wil graag dat er meer gebruik wordt gemaakt van het aanwezige busje. Een begeleider moet geen taxichauffeur worden. Moet iets grootschaligs worden met een vrijwillige chauffeur. Voor de voedselbank is er wel een groep te maken. De bus wordt nu inefficiënt gebruikt. Gelukkig is het openbaar vervoer in Pieterburen nog goed.
- Het aanbod is beperkt.

36  
20-10-2017

- Ulrum wil wel een busje, maar heeft geen geld. Via nationaal ouderenfonds zijn er mogelijkheden. Gemeente wilde dit in het verleden niet subsidiëren. Onderhoud en vervanging was wel in kaart gebracht.
- Meeste bussen die rondrijden zijn bedrijfsbussen. Het Hogeland College had altijd wel een eigen bus. Onduidelijk is of ze deze nog hebben.

#### Stelling 4

- Hangt af van hoe je het organiseert. Als je een poule maakt dan moet het wel te doen zijn. Als de vorm maar heel duidelijk is.
- Je moet er een planner voor hebben waar je op kunt rekenen en vrijwilligers mogen het niet als vrijblijvend zien.
- Flexbus kan met gemak vrijwilligers krijgen en hebben soms een stop.
- Chauffeurs zijn er wel te vinden, maar busjes niet.

#### Stelling 5

- In de basis wel, eerste klik is er al tussen Pieterburen en de voedselbank.
- Ulrum beperkt zich nu tot eigen dorp.
- Kloosterburen heeft een COOP en die beperkt zich nu tot delen van oude gemeente Kloosterburen.
- Hele gemeente wordt te groot. Beginnen met eigen dorp, wijk of straat.
- Bekendheid chauffeur is ook belangrijk, dan is het mooi dat het vanuit het dorp komt.
- Je kunt vanuit het dorp redeneren, maar je kunt ook kijken naar het doelgroep dat vervoer zoekt. Bijvoorbeeld als je door meerdere dorpen rijdt waar iemand vervoer zoekt.
- Ouderen zijn nog niet digitaal met bijvoorbeeld whatsapp. In Ulrum proberen ze ouderen wel te digitaliseren. Telefonisch brengt wel weer iets sociaals met zich mee.
- Hoe kan een gemeente faciliteren? De gemeente is o.a. met publiek vervoer bezig. Er is nog niet gekoken naar de rol binnen Plattelandsmobiliteit. Als er wat uit voort komt, dan kun je kijken naar begeleiding en subsidies. Enkele voorbeelden zijn: de subsidieregeling noabers, gesprekken met verzekeringsmaatschappij, meedenken etc.
- Verschillende soorten van vervoer zijn onduidelijk. Dit duidelijker kenbaar maken richting burgers. Het gaat dan met name om Ziekenvervoer, WMO etc.

#### Rondvraag

De vragen die aan het einde nog op komen zijn:

- Hoe geef je meer voorlichting? Hier gaat de gemeente verder mee.
- Hoe krijg je een betere vulling in de flexbus? Ze mogen niet van de route afwijken om de aansluiting met de reguliere bus te halen.
- Pieterburen wil hier graag meer mee en vraagt om meer contact met andere dagbestedingen. Deze waren ook uitgenodigd voor deze avond, maar zijn helaas niet geweest.

De wethouder geeft aan contact op te nemen met de Ommelanden om meer aandacht voor plattelandsmobiliteit te krijgen.

#### Afsluiting

De avond wordt afgesloten en iedereen wordt bedankt voor zijn/haar aanwezigheid en inbreng.

## COLOFON

## Colofon



Titel	:	Plattelandsmobiliteit De Marne
Projectnummer	:	345659
Referentienummer	:	SWNL0210361
Revisie	:	D1.0
Datum	:	21 juli 2017
Auteur(s)	:	I.L. Mijnders, N. Heeres, P. Hettinga
E-mail adres	:	<a href="mailto:rik.timmer@sweco.nl">rik.timmer@sweco.nl</a>
Gecontroleerd door	:	Rik Timmer
Paraaf gecontroleerd	:	
Goedgekeurd door	:	Rob Althuisius
Paraaf goedgekeurd	:	
Contact	:	Sweco Nederland B.V. De Holle Bilt 22 3732 HM De Bilt Postbus 203 3730 AE De Bilt T +31 88 811 66 00 F +31 30 310 04 14 <a href="http://www.sweco.nl">www.sweco.nl</a>

57  
2017-10-20

