

PDF hosted at the Radboud Repository of the Radboud University Nijmegen

The following full text is a publisher's version.

For additional information about this publication click this link.

<http://hdl.handle.net/2066/134506>

Please be advised that this information was generated on 2020-11-29 and may be subject to change.



Vrijwilligersvervoer lijkt een sympathieke oplossing voor de provincies en stadsregio's. Ze krijgen meer taken op hun bordje en moeten bezuinigen. Maar het vrijwilligersvervoer is te lokaal en te divers om tot dé beleidsoplossing te bombarderen.

Koester de diversiteit

GASTAUTEURS SJOERD VAN DEN LANGENBERG, JACKY LODEWIJKS EN KAREL MARTENS

Het zal niemand ontgaan zijn dat door de economische crisis de budgetten voor het openbaar vervoer onder druk staan. Tegelijkertijd draagt het Rijk steeds meer taken en verantwoordelijkheden over aan decentrale overheden, bijvoorbeeld op het gebied van de Wmo en de AWBZ, met de aankomende wetwijziging in 2015.

Het takenpakket van gemeenten neemt toe, terwijl de financiële middelen afnemen, en dus ook het vermogen om vraagstukken aan te pakken. Onrendabel openbaar vervoer valt weg en de druk op relatief kostbaar doelgroepenvervoer zoals Regiotaxi, leerlingenvervoer en AWBZ-vervoer neemt toe, waarvoor gemeenten steeds minder geld hebben. Hierdoor gaan gemeenten op zoek naar creatieve oplossingen waarbij steeds vaker een beroep wordt gedaan op de eigen inzet en verantwoordelijkheid van de burger. Vrijwilligersvervoer als alternatief voor regulier openbaar vervoer lijkt hier perfect in te passen.

Vergrijzing

Naast de bezuinigingen is er sprake van een dubbele vergrijzing. Niet alleen neemt het aantal ouderen toe, bejaarden worden ook steeds ouder. Dit heeft consequenties voor de behoefte aan mobiliteit. Ouderen zitten niet langer achter de geraniums maar blijven participeren in de maatschappij. Mobiliteit is daarvoor een voorwaarde, waarbij niet iedereen gebruik kan maken van de auto. Anderzijds neemt het aantal fitte ouderen fors toe. Zij hebben meer tijd voor vrijwilligersacti-

viteiten en het aanbod vrijwilligers zal naar verwachting dan ook toenemen.

Actieve burgers

Vrijwilligers kunnen een belangrijke rol spelen bij het invullen van de lokale behoefte. Aangezien vrijwilligersvervoer een relatief goedkope en kleinschalige vervoervorm is, kan dat een oplossing zijn om vervoervoorzieningen op peil te houden. Initiatieven van vrijwilligersvervoer zien we niet alleen in landelijke gebieden, ook in stedelijk gebied. Bijvoorbeeld in wijken waar traditionele stadlijnen zijn verdwenen of zijn gestrekt, waardoor de bushaltes ver uit elkaar liggen. Zo rijden er wijkbusjes in de haarvaten van Rotterdam en Den Haag met vrijwilligers achter het stuur. Zij vervoeren ouderen en mindervaliden naar bijvoorbeeld de supermarkt of het wijkcentrum. Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) heeft in 2013 een onderzoek laten uitvoeren naar particuliere initiatieven in het personenvervoer georganiseerd door vrijwilligers. Daaruit bleek dat daar waar overheden er niet in slagen om aan de vraag naar collectief vervoer te voldoen, burgers steeds vaker zelf initiatieven ontplooiën. Dit past volgens het KpVV binnen de maatschappelijke trend van 'burgerkracht'. Overheden leggen het accent steeds meer op het ondersteunen van actieve burgers. Het KpVV-rapport somt 154 particuliere initiatieven in Nederland op, waarvan er 100 zijn gebaseerd op vrijwilligers. Dit vormt slechts 'het topje van de ijsberg'. Naast dit soort

particuliere initiatieven blijken buurtbusssystemen al sinds de jaren tachtig succesvol.

Diversiteit

De KpVV-studie heeft een trend gesignaleerd, maar ook vele vragen opgeroepen. Daarom hebben we een onderzoek uitgevoerd om meer vat te krijgen op de diversiteit aan vormen van vrijwilligersvervoer. Particuliere initiatieven waarbij je lid moet worden van een vereniging verschillen immers van buurtbussen die voor iedereen openbaar toegankelijk zijn.

In onze studie hebben we geprobeerd orde aan te brengen in de grote variëteit aan vrijwilligersvervoer. Het eerste onderscheid is het openbare karakter van deze vervoerinitiatieven. Veel praktijkvoorbeelden bevinden zich in een grijs gebied tussen volledig besloten en volledig openbaar vervoer. Enerzijds zijn er initiatieven voor 'open vrijwilligersvervoer' die voldoen aan de definitie van openbaar vervoer. Dit zijn bel- en buurtbussen die zijn opgenomen in de concessie. De concessiehouder is verantwoordelijk en geeft een jaarlijkse bijdrage aan een buurtbusvereniging. Anderzijds zijn er vormen van 'gesloten vrijwilligersvervoer', waarbij je eerst lid moet worden van de vereniging. Daardoor vervalt het openbare karakter. Buurtbusverenigingen handelen buiten de Wet personenvervoer 2000 en zijn vaak afhankelijk van (ad hoc) subsidies van gemeenten en provincies. Deze initiatieven zijn kwetsbaar als de initiatiefnemer of de financiële bijdrage van de gemeente



wegvalt. De taxibranche volgt de buurtbus met argusogen, want een 'concurrent' die subsidie krijgt van de overheid. De vervoerverenigingen pretenderen enkel in de haarvaten van kernen te rijden en alleen mensen te vervoeren die geen beroep doen op een taxi, of alleen ritten te verzorgen die voor een taxibedrijf niet rendabel zijn. Het open vrijwilligersvervoer kent een top-down-benadering, gesloten initiatieven vragen om een bottom-up-aanpak. De vraag om 'open' initiatieven komt weliswaar veelal vanuit de burger, maar meestal zijn het ov-autoriteiten en vervoerders die de initiatieven omzetten in een vervoerdienst. Vaak leidt dit tot een zekere mate van sturing door de concessieverlener. Bij de gesloten initiatieven nemen gedreven vrijwilligers meestal zelf het heft in handen. Zij benaderen dan zelf overheden en marktpartijen; het initiatief komt van onderaf.

Gedreven karakter

Met alle veranderingen in onze maatschappij zien we een hernieuwde belangstelling voor vrijwilligersvervoer. Te vaak wordt het vrijwilligersvervoer gezien als een oplossing voor beleidsknelpunten zonder rekening te houden met de unieke kenmerken van vrijwilligersvervoer en de grote verschillen tussen de initiatieven.

Overheden zoeken naar continuïteit en willen vaak sturen op het waarborgen van kwaliteit. Vormen

van open vrijwilligersvervoer binnen vervoerconcessies bieden hiervoor de beste mogelijkheden. Tekenend zijn de buurtbussen die de concessiehouders al geruime tijd ondersteunen. Het is dan ook van belang om ruimte te creëren in een concessie om op initiatieven voor vrijwilligers te kunnen inspelen.

Gesloten vrijwilligersinitiatieven vormen vooral een aanvulling op voorzieningen die zijn opgezet door de overheid en lenen zich veel minder voor sturing van buitenaf. Het is mooi als vrijwilligersinitiatieven druk wegnemen bij overheidsvoorzieningen die als vangnet fungeren, maar ze kunnen die voorzieningen nooit vervangen. Wat we moeten koesteren is het unieke, het lokale, het gedreven karakter van kleinschalige gesloten vrijwilligersinitiatieven. Dit zijn namelijk de ultieme voorbeelden van de participatiesamenleving, waarbij burgers voor elkaar zorgen. Hierbij horen geen regels, voorschriften of richtlijnen vanuit een overheid.

Sjoerd van den Langenberg is student Planologie aan de Radboud Universiteit Nijmegen. Jacky Lodewijks is adviseur verkeer en vervoer bij Mobycon.

Karel Martens is Universitair Hoofddocent bij Institute for Management Research aan de Radboud Universiteit Nijmegen.

	Open vrijwilligersvervoer	Gesloten vrijwilligersvervoer
Organisatie	top-down	bottom-up
	stichting/vereniging	stichting/vereniging
	voertuigen veelal in bezit en beheer van vervoerder	voertuigen in bezit van stichting of vereniging
	lokale/regionale schaal	lokale schaal
Financiën	jaarlijkse bijdrage concessiehouder	exploitatiesubsidies gemeenten en provincie
	ritprijs gebaseerd op ov-tarief	leden vereniging betalen symbolisch bedrag
	overheid staat garant	geen financiële zekerheid
Juridisch	valt binnen de concessie	valt buiten de concessie
	valt onder Wet personenvervoer 2000	valt buiten de wet
	kwaliteit redelijk gewaarborgd	weinig zekerheid over kwaliteit

Busvision 2014

Dinsdag 15 april, Centraal Museum in Utrecht
Bijeenkomst over het busmaterieel van de toekomst
076 3030372
manouk.brouwers@ovpro.nl
www.ovpro.nl/bus-vision-2014

BusTech 2014

Woensdag 14 en donderdag 15 mei, Autotron Rosmalen
Tweejaarlijks platform over duurzaam busvervoer
030 6981800
info@europoint.eu
www.europoint.eu

Infrarail

Dinsdag 20 - donderdag 22 mei, Londen
Grootste railtentoonstelling in UK
0044 1727814400
ken.harris@mackbrooks.co.uk
www.infrarail.com

Transports Publics 2014

Dinsdag 10 - donderdag 12 juni, Paris-Expo, Porte de Versailles
Europese mobiliteitstentoonstelling van de UITP
0033 148740482
info@objectiftransportpublic.com
www.transportspublics-expo.com

Vitaliteit in stad en regio

Maandag 16 en dinsdag 17 juni, Rotterdam
Congres van VerDuS
06 51361561
jan.klinkenberg@platform31.nl
www.verdus.nl

Dag van de Rail

Donderdag 19 juni, Congrescentrum Brabanthallen 's-Hertogenbosch
Congres van Nederlands Instituut voor de Bouw
040 2972774
n.kager@bouw-instituut.nl
www.bouw-instituut.nl/bouw/dag-van-de-rail

Rail-Tech 2015

Dinsdag 17 - donderdag 19 maart 2015, Jaarbeurs in Utrecht
Internationale tentoonstelling over railtechniek
030 6981800
www.rail-tech.com