



voor Drentse dorpen
en dorpshuizen

Inventarisatie openbaar vervoer en bereikbaarheid kleine Drentse dorpen



OV is meer dan vervoer alleen

Het levert een bijdrage aan de bereikbaarheid, werkgelegenheid en duurzaamheid; kortom de leefbaarheid van het platteland. Het is dé integrale onderliggende voorziening voor de 3 pijlers: wonen, werken, welzijn, waar de provincie Drenthe, samen met het Rijk en de gemeenten in o.a. de Regio Deal Zuid- en Oost-Drenthe, aan werkt.

Omdat de vraag en de behoefte duidelijk aanwezig en mogelijk groeiende zijn, loont het de moeite het OV van en naar dorpen te versterken. Op sommige plaatsen kan het (her)invoeren van de lijnbelbus een eerste stap zijn.

Wij hopen als BOKD dat overheden en vervoerders de wensen van dorpsbewoners nadrukkelijker ter harte nemen er zich inzetten voor het realiseren van goede OV-voorzieningen op het platteland.

BOKD, september 2019

Inleiding

Bereikbaarheid van het platteland is belangrijk voor de leefbaarheid in dorpen. Niet alleen voor inwoners; ook voor studerende jongeren, bezoekers en toeristen. Openbaar vervoer is daarin altijd een belangrijke schakel geweest.

Openbaar vervoer is meer dan vervoer alleen; Het betekent ook ontmoeting, werkgelegenheid, zelfstandigheid en duurzaamheid. Het is tevens van invloed op sociale redzaamheid, op studie- en baankeuze, het investeringsbeleid van bedrijven en bereikbaarheid van gezondheidszorg en welzijn.

Iedere inwoner van Drenthe begrijpt dat er niet ieder kwartier een bus door het dorp kan rijden. Sommige lijnen zijn beter bezet dan andere. Het openbaar vervoer in algemene zin zit duidelijk in de lift. Met name in de dikke buslijnen van en naar Groningen-stad is flink geïnvesteerd en daar zitten de bussen meestal goed vol. Een dergelijke investering is ook nodig voor de zogenaamde dunnere lijnen om te voorkomen dat in de toekomst bussen nagenoeg leeg rondrijden op het platteland en alsnog opgeheven worden.

Duurzaam

In deze tijd van deeleconomie, waar het minder gaat om het bezit maar meer om het gebruik, kan OV als onderdeel van mobiliteit toenemend van belang worden. Daarnaast is de bus voor bezoek aan steden vaak goedkoper dan parkeren. Bovendien heb je geen parkeerproblemen, draag je in positieve zin bij aan de luchtkwaliteit en ben je een stuk duurzamer bezig. Zeker nu in Drenthe steeds meer bussen elektrisch of op waterstof rijden.

Eigentijds alternatief?

Als je bedenkt dat een personenauto gemiddeld 95% van de tijd stilstaat, dan is het niet gek om over te stappen op openbaar vervoer als betaalbaar, betrouwbaar en duurzaam alternatief. Maar helaas is het vervoer op een aantal plekken inmiddels zodanig uitgediept dat het geen bruikbaar alternatief is. Op sommige plekken wordt geëxperimenteerd met alternatieve vormen van vervoer, denk aan de buurtbus en vrijwilligersvervoer zoals Automaatje.

Ook de provincie, de hoofdverantwoordelijke voor het openbaar vervoer in Drenthe, ontwikkelt alternatieven. Lijnbelbussen en regiotaxi's zijn inmiddels verdwenen en daarvoor in de plaats is de hubtaxi gekomen. Daarnaast zijn en worden een aantal

vervoersknooppunten omgebouwd tot zogenoemde hubs: overstapplaatsen met meer voorzieningen, zie www.reisviahub.nl.

Zijn deze alternatieven ook echt goede vervangers voor openbaar vervoer? Op een aantal onderdelen schieten ze te kort. De hubtaxi is minimaal 2,5 maal zo duur als het OV-tarief en er kan niet betaald worden met de OV-chipkaart. De vrijwilligersalternatieven zijn sterk afhankelijk van de energie die er in dorpen zit; het ene dorp lukt het wel, het andere niet. Voor beide geldt dat ze onvindbaar zijn op reis-apps en websites zoals 9292 en OV-info. Wil je van buiten de directe regio komen dan ben je vaak niet bekend met de alternatieven.

Oproep aan provincie en gemeenten

Rond de zomer van 2018 uitten we als BOKD onze zorgen over de nieuwe hubtaxi. De brief die we aan gemeenten en provincie stuurden is te vinden op de website van BOKD. Naar aanleiding van deze brief kregen we diverse reacties binnen, niet alleen van dorpsbewoners maar ook van bezoekers van onze provincie. Toevallig verscheen rond die tijd ook een artikel¹ in dagblad Trouw over bereikbaarheid van een Drents dorp vanuit een andere regio in Nederland.

Kortom, er zijn veel ontwikkelingen op dit thema en de BOKD wil daar graag op inspelen. We hebben onze leden en andere bij ons bekende dorpsorganisaties in november gevraagd om een vragenlijst in te vullen. Dit kon tot uiterlijk 31 december 2018. In het voorjaar zijn de resultaten geanalyseerd en verwerkt tot dit document, wat in de eerste plaats bedoeld is om de leden van Gedeputeerde Staten en het Drents Parlement te informeren. Daarnaast willen we gemeenten, vervoerders en het OV Platform Groningen-Drenthe informeren. En natuurlijk willen we onze leden informeren met deze inventarisatie. Zodat ze zien dat hun ervaringen breder gedeeld worden en ze hier niet alleen in staan.

We hebben in totaal 71 reacties ontvangen op onze enquête. Het merendeel hiervan komt van dorpsbelangenorganisaties. Deze vertegenwoordigen vaak één maar soms ook meerdere dorpen en buurtschappen. In een aantal gevallen hebben mensen de enquête op persoonlijke titel ingevuld.

Schrappen bus zit dorpen dwars

LEONIE SINNEMA

27-11-18

DRUBERWIJSTER Dorpsbelangen van Drijber, Wijster en Spier zijn boos over het schrappen van de buslijn door de dorpen. Drijber en Wijster wisten van niks.

Het nieuws dat lijn 36 (Hoogeveen-Drijber-Wijster-Spier) vanaf 9 december niet meer rijdt, verraste vorige week Robert de Wit van dorpsbelangen Drijber. „Wij zijn hier helemaal niet over geïnformeerd”, bried hij. „Ik weet niet hoe de bezetting van de buslijn was, dat maakt me ook niet uit. Het gaat me om de ma-

nier waarop. Dit kwam als donderslag bij heldere hemel. Als zo'n buslijn niet loopt kunnen we toch meedenken over aanpassingen, alternatieven?” Dorpsbelangen Wijster wist volgens voorzitter Oscar Rensing evenmin iets van het besluit van het OV-bureau. „Ik sluit me aan bij Drijber: de lijn zomaar afstoten, is een gekke gang van zaken.”

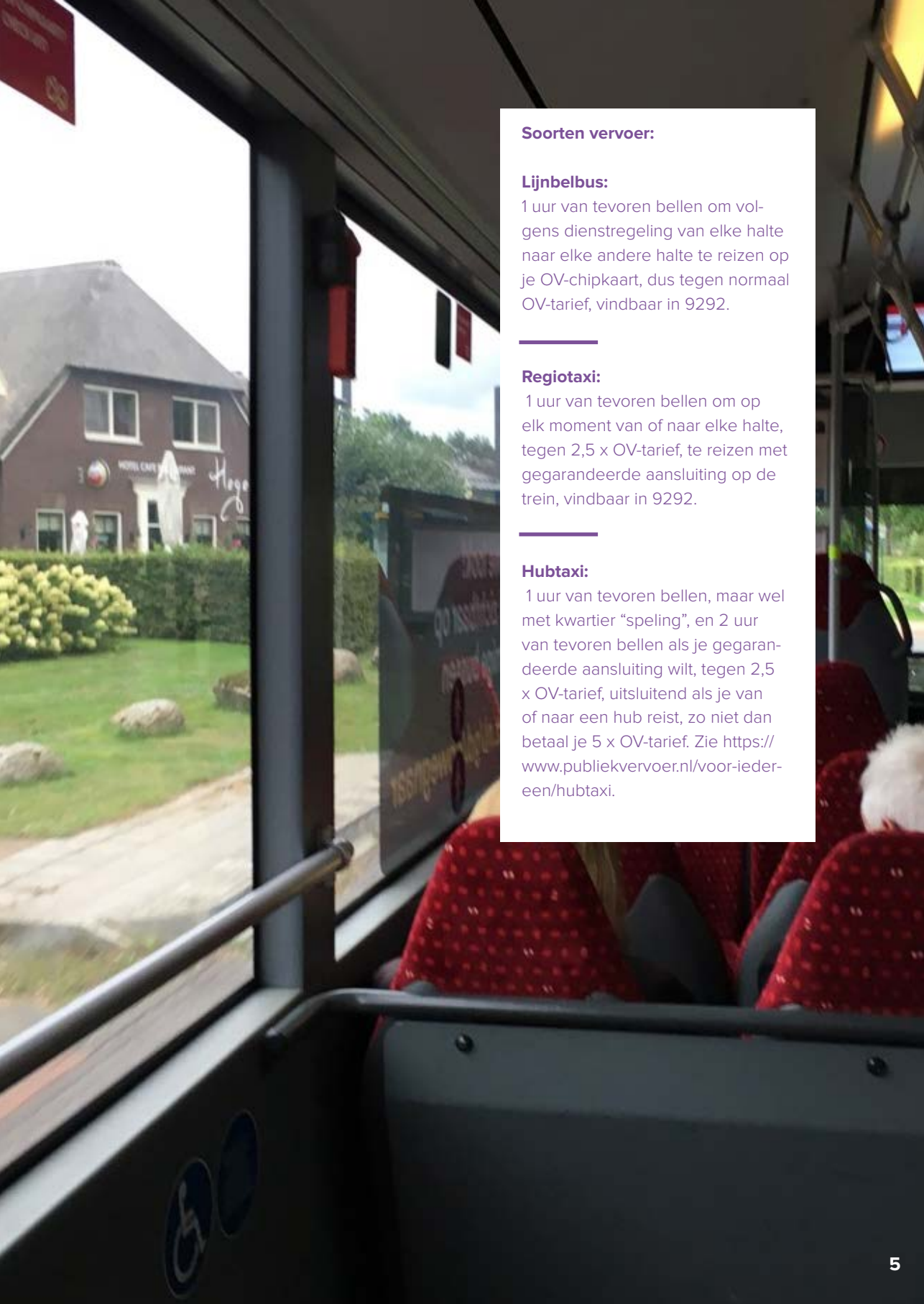
„Zo kunnen ze alle voorzieningen schrappen, zonder ons daarin te kennen”, vindt De Wit, die een brief schrijft aan de gemeenteraad. „Spier was al wel op de hoogte van het plan van het OV-bureau. „Dit nieuws was in juni al bekend”, zegt Minze de

‘Opheffen lijn 36 kwam als een donderslag bij heldere hemel’

Vries van dorpsbelangen in dit dorp. „Wij hebben inwoners in de dorps-app opgeroepen met alternatieven te komen. Toen bleef het stil”, stelt De Vries. „Nu vraagt iedereen: wat gaat dorpsbelangen doen? Wij nemen onze verantwoordelijkheid, al

vind ik dat mensen toen van zich hadden moeten laten horen.”

Woordvoerder Jorne Bonte van het OV-bureau zegt dat dit in april al constateerde dat de lijn te weinig wordt gebruikt. „Die daling zette bovendien door. Van tien passagiers per dag ging het naar vier, en dan vooral in Hoogeveen. Daar rijden voldoende andere bussen”, stelt Bonte. „Bovendien zien we dat scholieren in plattelandsdorpen steeds vaker de elektrische fiets verkiezen boven een bus die maar af en toe rijdt. In juli is dit daarom definitief besloten. Communicatie daarover is dan aan de gemeente.”



Soorten vervoer:

Lijnbelbus:

1 uur van tevoren bellen om volgens dienstregeling van elke halte naar elke andere halte te reizen op je OV-chipkaart, dus tegen normaal OV-tarief, vindbaar in 9292.

Regiotaxi:

1 uur van tevoren bellen om op elk moment van of naar elke halte, tegen 2,5 x OV-tarief, te reizen met gegarandeerde aansluiting op de trein, vindbaar in 9292.

Hubtaxi:

1 uur van tevoren bellen, maar wel met kwartier "speling", en 2 uur van tevoren bellen als je gegarandeerde aansluiting wilt, tegen 2,5 x OV-tarief, uitsluitend als je van of naar een hub reist, zo niet dan betaal je 5 x OV-tarief. Zie <https://www.publiekvervoer.nl/voor-ieder-een/hubtaxi>.

OV: Voor wie en waarvoor?

Het openbaar vervoer is voor een brede groep inwoners én bezoekers van dorpen belangrijk. De grootste doelgroep zijn de schoolgaande jeugd en studenten, daarnaast zowel woon-werkverkeer, ouderen, mensen zonder auto of rijbewijs, asielzoekers en zeker ook in een aantal plaatsen toeristen. Men vindt dat OV belangrijk is voor de leefbaarheid van het platteland, als vestigingsklimaat voor mensen en bedrijven, voor voorkoming van eenzaamheid en zorg, voor behoud van jongeren en ook voor het milieu.

Vraag: Hebben jullie een beeld wie er in het dorp gebruik maken van openbaar vervoer? En voor welk doel?²

Doelgroepen/doel	Reacties van dorpen (71)
Schoolgaande jeugd	40
Studenten	11
Ouderen	8
Werkenden	17
Toeristen: 'Pieterpad-lopers'	4
Statushouders / asielzoekers: 'voor inburgeringscursus / taalstage in Assen'	6
Mensen zonder auto /rijbewijs	4
Opstap richting treinstations: Steenwijk, Emmen	2
Boodschappen	6
Ziekenhuis / zorg	4
Dagbesteding: Ouderen, cliënten zorgboerderij	2
Sporten	2

Bestemmingen:

Groningen, Emmen, Hardenberg, Assen, Zwolle, Coevorden, Hoogeveen, Steenwijk

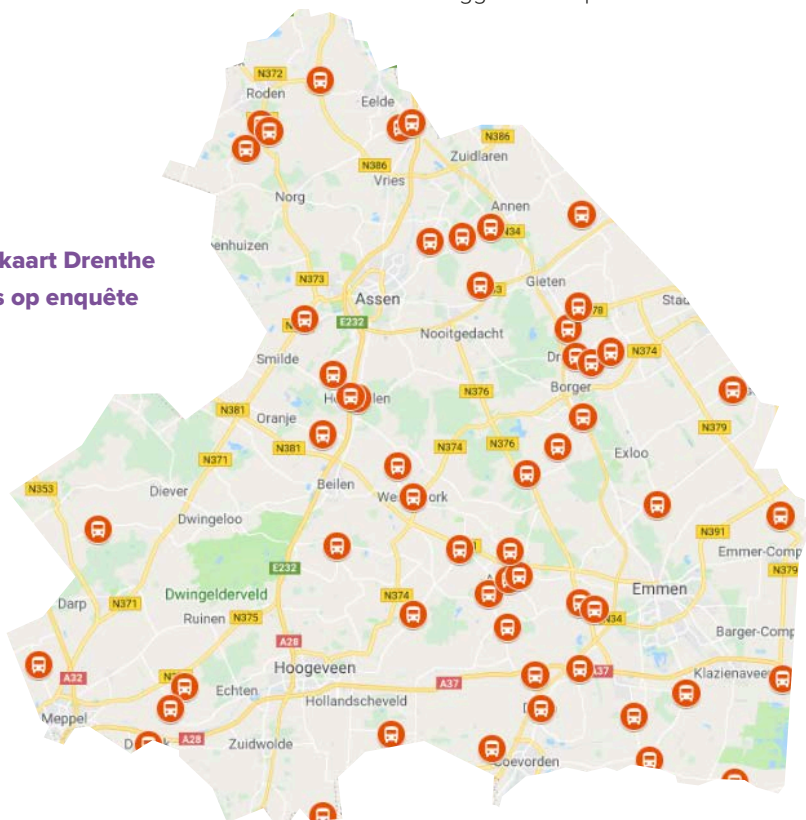
Het huidige OV-aanbod is om verschillende redenen niet voor iedereen interessant. Het wordt ervaren als niet-flexibel, niet comfortabel, beperkt beschikbaar, te weinig aansluitend op elkaar, duur en regelmatig onbetrouwbaar. Dit zorgt er voor dat mensen zoeken naar alternatieven of thuis blijven. Een aantal dorpen geeft aan dat daardoor het autogebruik en daarmee de drukte in het dorp toeneemt. Ook het milieu heeft hier geen baat bij.

“Wie ’s avonds niet meer per OV thuis kan komen, kiest voor de hele reis (ook voor de heenreis) voor eigen vervoer en dat is meestal een auto.”

De dorpen geven aan dat er behoefte is aan vervoer naar grote steden en stations, bijvoorbeeld voor schoolgaande jeugd, ouderen en mensen met een zorgvraag. Dat vraagt ook meer aandacht voor maatwerk. Vervoeralternatieven kunnen hier eventueel

een rol in spelen. Ook is er behoefte aan meer betrouwbaar en betaalbaar vervoer. De vertrouwde lijnbus wordt regelmatig genoemd als goede voorziening. In een aantal dorpen zou deze weer door het dorp mogen komen, in plaats van er langs. Een aantal dorpen pleit voor een goede en veilige auto- en fietsverbinding met omliggende dorpen.

Overzichtskaart Drenthe
71 reacties op enquête



Bereikbaarheid met OV

Iets meer dan de helft van de dorpen geeft aan dat ze op de een of andere manier bereikbaar zijn met openbaar vervoer. De lijnbus is daarvan de meest voorkomende. Wat opvalt is dat 8 dorpen aangeven dat ze expliciet niet bereikbaar zijn met openbaar vervoer.

Vraag: Op welke manier is je dorp bereikbaar met openbaar vervoer?³

Type OV	Reacties van dorpen (71 stuks)
Bus	33 (47%)
Buurtbus	2 (3%)
Bus en trein (combi)	2 (3%)
Interliner (waarschijnlijk werd Qliner bedoeld)	1 (1%)
Niet bereikbaar	8 (11%)
Niets ingevuld	25 (36%)

Binnen dit thema loopt de ervaren bereikbaarheid enorm uiteen. Zo is voor de een 1000 meter prima te overbruggen, maar voor een ander een obstakel. Twee dorpen geven aan dat de dichtstbijzijnde opstaptelek op 7 tot 8 kilometer ligt. Kun je dan nog spreken van bereikbaar?

Vraag: Wat is globaal de afstand tot de dichtstbijzijnde opstaptelek?⁴

Afstand	Reacties van dorpen (71 stuks)
500 meter of minder	22 (31 %)
500 – 1000 meter	13 (18 %)
1000 – 2500 meter	13 (18 %)
2500 – 5000 meter	12 (17 %)
Meer dan 5000 meter	2 (7 km, 8 km)
Anders ingevuld (buurdorp / minuten)	8
Niet ingevuld	1

In meer dan de helft van de gevallen ontvangen dorpen geen klachten of opmerkingen over de bereikbaarheid van opstapplaatsen. Een reactie die hier wellicht exemplarisch voor is: “we zijn niet anders gewend”. Enkele reacties hebben betrekking op de veiligheid van de opstapplaats en de route er naartoe. In sommige gevallen is de opstapplaats buiten de dorpskern gesitueerd, bijvoorbeeld aan een drukke weg.

“Ik moet langs een 80 km weg lopen om bij de bushalte te komen. De bushalte is niet bereikbaar per fiets want langs die weg mag je niet fietsen en er is geen stalling voor fietsen. Dus de bushalte is slecht en gevaarlijk om te bereiken.”

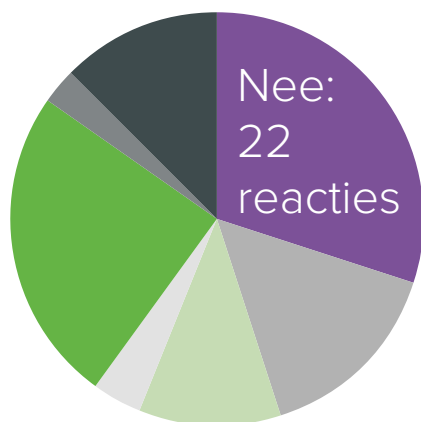
Een opvallende reactie is ook dat toeristen (‘pieterpaddlopers’) vragen naar de dichtstbijzijnde opstapplaats omdat ze deze niet kunnen vinden.



Veranderingen in het aanbod

Het openbaar vervoersaanbod is de afgelopen jaren op hoofdlijn en details veranderd c.q. aangepast aan wensen van de provincie, de vervoerder en de klant. Elk jaar worden nieuwe dienstregelingen vastgesteld. We hebben onze leden de afgelopen jaren gewezen op deze wijzigingen en de mogelijkheden tot inspraak. Het aanbod is in flink wat gevallen verslechterd, door bijvoorbeeld het opheffen van haltes en lijnen. Ook zijn er tijdelijke wijzigingen, zoals vanwege het openen en sluiten van een AZC.

Vraag: Zijn er recent (afgelopen 5 jaar) veranderingen geweest in het openbaar vervoeraanbod in jullie dorp? Het cirkeldiagram geeft de soort en aantal reacties weer:



- Nee: 22
- Ja: 11
- Ja, buslijn opgeheven: 8
- Ja, halte(s) vervallen: 3
- Ja, wijziging dienstregeling / route: 18
- Buurtbus gestopt: 2
- Anders ingevuld / geen idee: 9

Specifieke reacties op 'ja, wijziging dienstregeling / route':

- Buiten de spits rijdt er nu een taxi bus. Slechte zaak is dat want er blijven vaak mensen staan. En ik denk niet dat dat dan altijd correct wordt doorgegeven.
- Van lijndienst naar belbus naar hub taxi.
- De lijndienst en daarna de bellijndienst zijn verdwenen. Sinds deze maand 's avonds weer uurdienst.
- Eerst in de spits van 2 x per uur naar 1 x per uur en 's avonds vielen een paar ritten uit. Nu is dat van de avond (heb ik gehoord) verbeterd.
- Drie jaar geleden buslijn door het dorp vervangen door belbus. Vorig jaar ook gestopt.
- Ja, de bus rijdt nu alleen nog maar tussen half 7 en 9 uur in de ochtend en tussen 15:00 en 18:00 in de middag dus daartussen moet je fietsen (45 min) of andere mensen vragen om je naar het treinstation te brengen.
- Verdwijnen van de lijnbelbus en de regiotaxi. Hubtaxi is nieuw. Routetaxi is wel veranderd ivm met nieuwbouw in het dorp.
- Lijn 300 stopt niet meer op de N34 bij Gasselte. I.v.m. nabij AZC is de capaciteit verdubbeld en na sluiting ervan weer teruggebracht naar het oude niveau (Hijken).

Specifieke reactie op 'buurtbus gestopt':

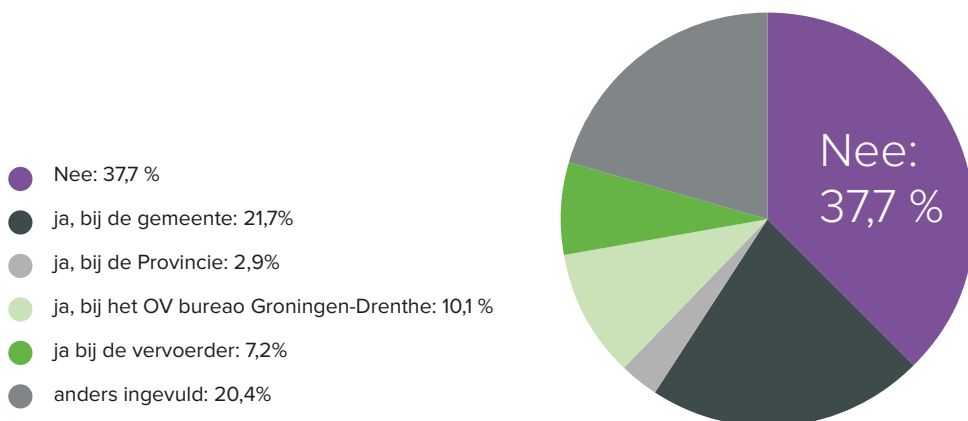
- Financieringstekort

Klachten

Dorpen krijgen met enige regelmaat klachten vanuit de inwoners over het OV, maar het is geen dagelijks thema voor dorpen. Vooral het vervoer voor ouderen en jongeren is onderwerp van de klachten. Een aantal dorpen geeft aan dat het 'het snel went'. Het is in een aantal dorpen ook onderwerp van overleg met de gemeenten.

Klachten over het OV worden voornamelijk neergelegd bij de gemeente, de vervoerder en het OV-bureau. De gemeente wordt een regierol toebedacht, maar maakt deze rol niet waar. Ze verwijzen door naar provincie en vervoerders. Er wordt relatief weinig werk gemaakt van klachten; dorpen hebben de indruk dat dit toch niets oplevert.

Vraag: Zijn de wensen, ideeën of knelpunten rondom openbaar vervoer al eens aangekaart?



Zorgen in Nijeveen over behoud buslijnen

LOURENS LOOIJENGA

NIEVEEN Twee buslijnen naar het dorp Nijeveen zijn een bron van zorg.

Dat komt omdat die buslijnen vallen binnen het vervoersgebied IJssel-Vecht. In de nieuwe concessie voor dat gebied komen de lijnen als onrendabel naar voren. Het gaat om lijn 40 Steenwijk-Meppel-Zwolle en lijn 79 Blauwe Hand-Nijeveen-Meppel.

Uit vervoersgegevens blijkt dat er relatief weinig van die lijnen gebruik

wordt gemaakt. Dat kan er volgens de gemeente Meppel toe leiden dat de frequentie van de bussen flink lager wordt of dat ze zelfs worden opgeheven. De provincie Drenthe deelt de zorg. Ook directeur Wilko Mol van het OV-bureau Groningen Drenthe heeft een brief geschreven aan de provincie Overijssel. Daarin wijst hij op het nakomen van de bestaande afspraken over grensoverschrijdende buslijnen.

Dorpsvereniging Nijeveen heeft de provincies Flevoland, Gelderland en Overijssel in een brief gewezen op het belang van de lijnen voor de

De lijnen 40 en 79 komen als onrendabel naar voren

ontsluiting van dit dorp. Het zijn de enige openbaar vervoersverbindingen, die van belang zijn om het ziekenhuis en de stations van Meppel en Steenwijk te bereiken. Voorzitter Christo Kok: „Gezien het feit dat de exploitatie van de buslijnen wordt aangestuurd door 'vreemde' provin-

cies werpt de vraag zich op of de Drentse belangen zijn meegewogen. De vraag stellen is hem beantwoord, zowel lijn 40 als lijn 79 staan op de 'rode lijst'.”

Volgens de dorpsvereniging mag het voortbestaan van de buslijnen niet alleen afhangen van kale gebruikscijfers. Het gaat ook om de mensen die de reizen maken. „Kennelijk hebben zij geen alternatief in de vorm van een rit per auto of fiets. Dat zijn de mensen die uw zorg nodig hebben.” Op de brief is vanuit Zwolle nog geen inhoudelijke reactie gekomen.

Alternatieven

Een aantal dorpen werkt (soms al langere tijd) met alternatieven voor vervoer van hun inwoners. Via georganiseerde en niet-georganiseerde burenhulp (netwerk van vrijwilligers), maar dit is vaak niet voor iedereen beschikbaar ("alleen voor ouderen"). De buurtbus is soms al een jarenlang goedlopend alternatief maar kent in een aantal dorpen ook een zieltogend bestaan i.v.m. gebrek aan reizigers, vrijwilligers of financiën. Een aantal dorpen experimenteert met Automaatje van ANWB, al dan niet ondersteund door de gemeente. Opvallende eenlingen: de elektrische fiets en de Boodschappenbus.

Vraag: Wordt er in jullie dorp gekeken naar / gewerkt met vervoersalternatieven? (bijv. vrijwilligers met buurtbus of personenauto, stimuleren elektrische fiets)?



“Samen met naburig dorp onderzoek gedaan onder de bewoners en vervolgens samen met de gemeente onderzoek gedaan naar mogelijkheden voor realisatie van een breed vervoersplan. Overleg gestopt na teleurstellend resultaat: de gemeente nam geen regie en verschuilt zich achter OV-bureau en Provincie”.

DeWoldenvervoert wint Raspaard 2018

g-1-19



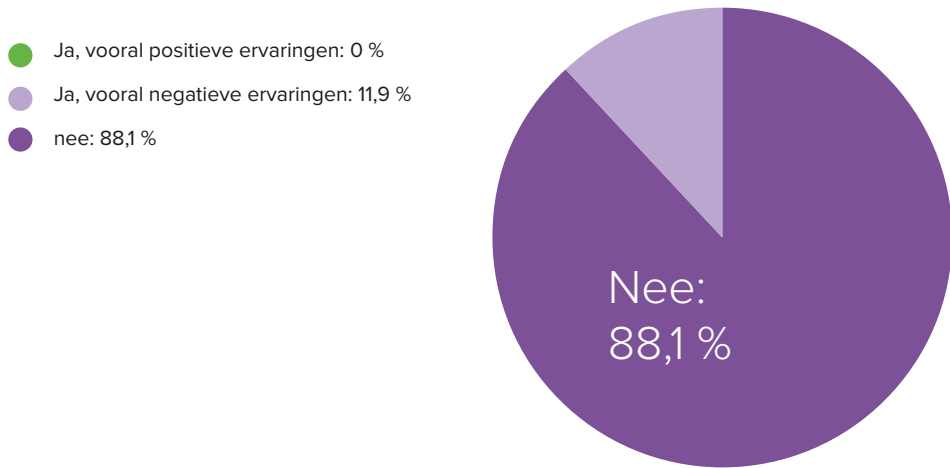
ZUIDWOLDE DeWoldenvervoert heeft het Raspaard De Wolden 2018 gewonnen. Tijdens de nieuwjaarsbijeenkomst in een volgepakt gemeentehuis overhandigde burgemeester Roger de Groot gisteravond de wisseltrofee aan de vrijwilligers, die de prijs hier trots tonen. Het Raspaard is een prijs voor een lokaal initiatief. Vrijwilligers van DeWoldenvervoert brengen kwetsbare doelgroepen naar hun bestemming wanneer zij geen gebruik kunnen maken van openbaar vervoer of hulp uit hun omgeving. FOTO GERRIT BOER

Hub en hubtaxi

Hoewel de hub en de hubtaxi nog een relatief nieuw fenomeen zijn, heeft de helft van de respondenten al wel gehoord van deze voorziening. Als we vragen wat de ervaringen tot nu toe zijn met de hubtaxi, dan blijkt dat er nog weinig gebruik van wordt gemaakt. En als er ervaringen zijn, zijn dit voornamelijk negatieve ervaringen.

“’s Avonds en in het weekend niet per OV bereikbaar en de hubtaxi is geen alternatief a.g.v. onbetrouwbaarheid reisduur (veel te vroeg op school/werk of juist veel te laat op school/werk).”

Vraag: Zijn er binnen het dorp al ervaringen opgedaan met de hubtaxi?



De hubs zelf zijn lang niet altijd goed bereikbaar, blijkt als we vragen naar afstanden en ervaringen. Ruim de helft van de dorpen geeft aan dat de dichtstbijzijnde hub op 6 tot soms wel 15 kilometer ligt. Regelmatig wordt aangegeven dat je er bijna met de auto naar toe moet. En dan kun je net zo goed met de auto doorrijden naar je bestemming. In een aantal gevallen is de dichtstbijzijnde hub niet van toepassing in verband met een andere oriëntatie. Zo zouden mensen uit Koekange naar Zuidwolde moeten en mensen uit Wapserveen naar Dieverbrug (terwijl men op Steenwijk georiënteerd is).

Afstand in kilometers	Reacties van dorpen (Totaal 71 reacties)
< 1 km	2
1-2 km	6
3-5 km	14
6-10 km	19
11-15 km	8
Anders ingevuld of niet ingevuld	22

Tot slot

Onze inventarisatie laat zien dat **OV** een belangrijke voorziening is voor de dorpen, met name voor jongeren, studenten en werkenden, dus belangrijk voor de economie, het vestigingsklimaat en ook voor duurzaamheid. Slechts een derde van de dorpen die gereageerd heeft op onze enquête is daadwerkelijk redelijk bereikbaar met het **OV**. Dat aandeel zal nog verslechteren door de voorgenomen veranderingen in de dienstregelingen per december 2019.

De hubs –als toekomstig belangrijke knooppunten in het **OV**– liggen ver weg van de gebruiker in de kleine dorpen. Dit bevordert het autogebruik eerder dan dat het deze vermindert. De hubtaxi wordt niet gezien als vorm van **OV**.

Een aantal dorpen valt duidelijk buiten de boot. Dorpen als Drogteropslagen, Wapserveen, De Wijk, Koekange, Zwartemeer en Nijeveen zijn ‘probleemdorpen’ in het huidige **OV**-aanbod. Ze hebben een slechte **OV**-verbinding, hebben een oriëntatie op regio’s zoals Zwolle, Ommen/Hardenberg of Steenwijk, moeten ver reizen voor de dichtstbijzijnde Hub of zijn (in het geval van Nijeveen) zelfs onderdeel van een ander vervoersnetwerk.

Als BOKD vragen we aandacht voor:

Een betere bereikbaarheid van dorpen via reguliere lijndiensten en opstapplaatsen in of nabij dorpen.

Een betere afhandeling van klachten en het direct betrekken van dorpsbewoners bij wijzigingen in het **OV**-aanbod door het **OV**-bureau Groningen Drenthe. Hierin is ook een taak weggelegd voor zowel de Provincie én de gemeenten, als direct verantwoordelijken voor de leefbaarheid van de kleine kernen.

Een ander alternatief dan de hubtaxi voor dorpen waar geen regulier **OV** is.

Verbindingen richting de regio’s Zwolle / Leeuwarden / Steenwijk en verder.

Waar het niet anders kan, in samenwerking met dorpsbewoners te experimenteren met alternatieven op dorpse schaal. Alternatieven die bij voorkeur net zo betaalbaar, betrouwbaar, vindbaar en voor iedereen toegankelijk zijn als het reguliere **OV**.

OV is meer dan vervoer alleen. Het levert een bijdrage aan de bereikbaarheid, werkgelegenheid en duurzaamheid; kortom de leefbaarheid van het platteland. Omdat de vraag en de behoefte duidelijk aanwezig en mogelijk groeiende zijn, loont het de moeite het **OV van en naar dorpen te versterken. Op sommige plaatsen kan het (her)invoeren van de lijnbelbus een eerste stap zijn.**

