

Voorzieningen, vervoer en veiligheid. Deze drie 'v's' hangen voor bewoners sterk met elkaar samen. De auto is onmisbaar voor bewoners van het platteland, want een goed alternatief is er veelal niet. De afstand tot een voorziening die tien kilometer buiten het dorp ligt, wordt niet als 'ver' ervaren. Echter, wat gebeurt er als iemand niet mobiel is? Er zijn plannen voor het invoeren van een kilometerheffing. Voor bewoners op het platteland die ver van voorzieningen wonen, betekent dit dat er flink in de buidel getast moet worden. Dit kan voor problemen zorgen. De auto is onmisbaar, maar zorgt ook voor problemen. Drukke doorgaande wegen, dwars door het dorp zorgen voor onveilige situaties. Door de ongelijkheid van gebieden vormen algemene maatregelen vanuit de overheid geen oplossing. Verschillende vormen van vervoer vallen onder de verantwoordelijkheid van verschillende overheidsorganen. Wellicht is het invoeren van een 'voorzieningen, vervoer, veiligheid'-gebiedsautoriteit, waarbij bewoners zelf bepalen wat er in hun woonomgeving gebeurt, een oplossing.

In het meerjarenprogramma van de Agenda Vitaal Platteland staan welke beleidsopgaven het Rijk zichzelf gesteld heeft. In de beleidsopgave sociaal-economische vitalisering van het landelijk gebied heeft de overheid zich tot doel gesteld een stimuleringsimpuls sociale infrastructuur te ontwikkelen, die het voor plattelandsbewoners mogelijk maakt het voorzieningenniveau op het platteland op peil te houden of te verbeteren. Daarnaast wordt er gestart met een project om de belemmeringen voor het sociaal ondernemerschap op het platteland te verminderen. Een andere belangrijke doelstelling gaat over experimenteeruimte: er komt meer ruimte in de wetgeving voor experimenten.

Op provinciaal niveau worden er allerlei stimuleringsmaatregelen ontwikkeld. De provincies Overijssel, Gelderland en Utrecht hebben geld gereserveerd voor de cofinanciering van Kulturhusen. Verschillende voorzieningen hebben plek in één gebouw en werken samen aan een inhoudelijk programma. Ook is er één beheersmanagement. Dorpspunt.nl is een Brabantse uitvinding. Een Dorpspunt is een fysiek loket met een ruim aanbod van uiteenlopende diensten. Het initiatief is van Kruiswerk Mark en Maas en wordt financieel gesteund door het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en de provincie Noord-Brabant. Alles wat het leven in het dorp aangenamer en gemakkelijker maakt, kan bij Dorpspunt aan bod komen. Diensten en voorzieningen die het dorp nu niet (meer) heeft, kunnen zo weer terugkomen. De integrale dienstverlening maakt van Dorpspunt een uniek punt van waaruit, op maat, de leefbaarheid in een kleine kern een positieve impuls kan krijgen. De komende Wet op de Maatschappelijke Ondersteuning is voor gemeenten een kans om dergelijke loketfuncties in dorpen uit te breiden.

Deelnemers in deze werkgroep formuleren een voorstel richting Den Haag over hoe er een goede afstemming kan worden gemaakt tussen de verschillende verantwoordelijke overheden waar het gaat om de bereikbaarheid van voorzieningen. Duidelijk wordt wie welke rol moet hebben en het maatwerk geleverd kan worden.

Aangedragen onderwerpen bij dit thema:

- *Verdwijnen voorzieningen (Dorpsbelang BMR, Bakhuizen)*
- *Verschraling leefbaarheid onder andere door afbouw subsidies (Dorpsbelang BMR, Bakhuizen)*
- *Vervoersstromen: Geen sluipverkeer in het dorp, maar wel openbaar vervoer (Dorpsraad Achterveld/Stouteburg)*
- *Bereikbaarheid van platteland met openbaar vervoer (Gemeente Haelen)*
- *Verkeersveiligheid (Stichting Kottens Belang, Mevr. Beskers)*
- *Aangepaste verkeersveiligheid (op maat) (Belangen Vereniging Breedenbroek/Voorst)*
- *Inrichting lintdorp (Dorpsbelang Barsingerhorn)*
- *Openbaar vervoer neemt af (Dorpsbelang Boijl)*
- *Mobiliteit op het platteland (Leader Kromme Rijn)*
- *Het verdwijnen van voorzieningen in de kleine kernen hebben inwoners met name aan zichzelf te danken (Leader+ De Weidse Veenweiden)*