

Vergaderjaar 2022–2023

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 397

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 maart 2023

Op maandagmiddag 6 maart jl. vond in Amersfoort de conferentie Bereikbaarheid voor iedereen plaats. Deze conferentie heb ik samen met mede-initiatiefnemer Jan Peter Balkenende (Voorzitter New Mobility Foundation) georganiseerd. Met deze brief informeer ik de Kamer mede naar aanleiding van een toezegging aan het lid Van Ginneken tijdens het commissiedebat Openbaar Vervoer en taxi op 22 februari jl. (Kamerstuk 23 645, nr. 799) over de inhoud en uitkomsten van deze conferentie.

De aanleiding, context en doel van de conferentie

Bereikbaarheid van werk, onderwijs, zorg en sociale contacten is essentieel om volwaardig deel te kunnen nemen aan de maatschappij. Nederland heeft een mobiliteitssysteem waar dagelijks miljoenen mensen gebruik van maken: lopend, fietsend, met de auto of door middel van het openbaar vervoer. Maar niet iedereen kan meedoen. Om uiteenlopende redenen worden sommige Nederlanders belemmerd in het bereiken van hun bestemmingen. Dat kan komen door gebrekkige vervoersmogelijkheden, de locatie van bestemmingen, sociale omstandigheden of onvoldoende vaardigheden en/of middelen. Vaak is het een combinatie van factoren. Hierdoor kunnen ze niet volledig deelnemen aan de maatschappij. Vervoersongelijkheid is een veelzijdig probleem, waarbij veel partijen een rol hebben: van overheden tot zorgverleners en van vervoerders tot werkgevers en onderwijsinstellingen. Dit vraagt om een gezamenlijke benadering.

Het doel van de conferentie was om het onderwerp vervoersongelijkheid te adresseren en te agenderen. Ook was het doel om kennis uit te wisselen tussen overheden, maatschappelijke organisaties, bedrijven en kennisinstellingen, van elkaar te leren en acties in gang te zetten om te gaan werken aan bereikbaarheid voor iedereen.

Inhoudelijke samenvatting van de conferentie

Persoonlijke ervaringen en wetenschappelijke inzichten

De rode draad gedurende de conferentie was de impact die vervoersongelijkheid kan hebben op de kwaliteit van leven van mensen. De mensen die het betreft, vertellen er zelf over: niet op het werk kunnen komen omdat die locatie niet goed met het OV-bereikbaar is en er geen geld voor een auto is. De trein missen omdat je de rolstoelgang niet kunt vinden. De verjaardag van je kleinkind mislopen, omdat je niet weet van het bestaan van Valys, laat staan hoe je deze moet reserveren. Niet uit de auto kunnen komen, omdat de parkeerplaats in de garage van het ziekenhuis zo smal is dat je geen rolstoel naast de auto kunt uitklappen en daardoor te laat bent op een doktersafspraak. Lange OV-reistijden in landelijk gebied. Het perron niet bereiken, omdat de lift op het station stuk is. Een medewerkster op de crèche die soms pas 's avonds om half 10 thuis is omdat cruciale OV-verbindingen zijn afgeschaft.

Tijdens de conferentie is stilgestaan bij de meest recente wetenschappelijke inzichten rondom bereikbaarheid. Er vond een toelichting plaats op het rapport «Toegang voor iedereen» van het Planbureau van de Leefomgeving.

Lokale ervaringen en initiatieven

Verschillende partijen uit het veld delen tijdens de conferentie hoe zij aankijken tegen vervoersongelijkheid en werken aan bereikbaarheid voor iedereen.

In Zeeland werken provincie en gemeentes samen om voorzieningen bereikbaar te houden. Met een mobiliteitsstrategie willen zij zorgen voor minder «grote» bus en meer de fijnmazige mobiliteit. De grote bus doet dan minder kernen aan, daartegenover staat dat er meer opstapplekken voor de flextaxi, blijvende inzet van de buurtbus en betere beschikbaarheid van deelauto en -fiets komen. Woningcorporaties stellen auto's van hun medewerkers beschikbaar en er zijn veel vrijwilligersinitiatieven. Streven is dat het plannen van mobiliteit zo veel mogelijk gaat via de mobiliteitscentrale, die ook telefonisch bereikbaar is. De verdeling van middelen om dit zo te organiseren is nog één van de uitdagingen.

In Amsterdam kan 25% van de jongeren niet fietsen. Ouders vinden fietsen te gevaarlijk voor hun kind en er is vaak geen geld voor een goede fiets. Ook heeft een substantieel deel van hen nooit léren fietsen. Amsterdam zet zich op verschillende manieren in om vervoersongelijkheid tegen te gaan: met programma's om kinderen te leren fietsen. Er wordt een maximumsnelheid voor de fiets overwogen, nu elektrische fietsen steeds meer ruimte op fietspaden innemen. Met paaltjes worden verkeersveilige «schoolstraten» ingericht. Ook wordt niet alleen geïnvesteerd in de forenzen- of toeristenlijnen, maar ook in het fijnmazig OV. Tot slot zijn er OV-coaches geworven die mensen het OV helpen te leren kennen.

Een werkgever bereidt mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt voor op een baan in het reguliere bedrijfsleven. Met het aanbieden van een tijdelijke auto of een elektrische fiets, worden zij geholpen om werk voor hen bereikbaar te maken.

Ook was er tijdens de conferentie aandacht voor het project «Automaatje» en het kinderfietsplan van de ANWB. Het initiatief Automaatje richt zich specifiek op de 1 miljoen ouderen die voor hun mobiliteit afhankelijk zijn

van anderen. Vrijwilligers worden gekoppeld aan mensen die hulp nodig hebben bij vervoer voor een bezoek aan de kapper, fysiotherapeut of het ziekenhuis. Daar staat een kleine onkostenvergoeding tegenover. Zij zijn hiermee nu in een derde van de gemeenten actief en willen graag uitbreiden. Daarnaast werkt de ANWB aan het kinderfietsenplan. Ze zamelen met hulp van vrijwilligers fietsen in, knappen ze op en reiken ze uit aan kinderen die het nodig hebben. Daarbij hebben zij met name behoefte aan werkplaatsen om de fietsen op te knappen.

Een ander voorbeeld komt uit Den Bosch: hier werken het mobiliteits- en sociale domein nauw met elkaar samen. Zij hebben professionals binnen de gemeentelijke organisatie bevestigd, inwoners, maar ook de «quiet community» en de voedselbank. Dat heeft geresulteerd in een website en brochure die op veel plekken wordt gedeeld, met uitleg over 24 vervoersmogelijkheden in de gemeente. De vragen naar vervoer zijn hierdoor toegenomen. Dat laat zien dat het leeft.

Een deelmobiliteitsaanbieder kijkt of het op termijn mogelijk is om in de daluren deelauto's, -fietsen en wellicht scootmobielen beschikbaar te stellen voor mensen in de wijk met een smalle beurs. Een specialist in het plannen van taxivervoer heeft een tool ontwikkeld om doelgroepenvervoer efficiënt te plannen met behoud van kwaliteit en de mobiliteitsalliantie roept op tot krachtenbundeling en het verzamelen van goede ideeën.

Het Ouderenfonds organiseert mobiliteitscafés in een aantal gemeenten. Zo raken zij met veel ouderen in gesprek om hen mobiel te houden. Door de informatie die daar wordt gedeeld, kunnen de levens van mensen veranderen. Voor een mevrouw in de zaal betekende dit dat zij weer zelfstandig haar kleinkinderen kon bezoeken.

Reflectie en vervolg

Op de conferentie kwam duidelijk voor het voetlicht dat er groepen in de Nederlandse samenleving zijn voor wie het niet vanzelfsprekend is dat ze dáár kunnen komen waar ze moeten of willen zijn en dat terwijl duidelijk is dat bereikbaarheid zó essentieel is in het dagelijks leven. De conferentie sluit aan op de centrale belofte «leave no one behind» uit de Sustainable Development Goals van de VN.

De goede voorbeelden van hoe het vraagstuk opgepakt kan worden, hebben we gedeeld zodat we hiervan kunnen leren. Deze verbindingen zijn gelegd op de conferentie. Terugkerende constatering was dat het vraagstuk veelzijdig is en sterke dwarsverbanden kent tussen de beleids-terreinen mobiliteit, zorg, onderwijs en wonen. Samenwerking tussen de domeinen is dan ook noodzakelijk. Benadrukt werd dat geen enkele partij dit alleen kan aanpakken. Zo is reeds – naar aanleiding van de tekorten en klachten in het leerlingenvervoer – een integrale en interdepartementale verbeteraanpak van het doelgroepenvervoer in voorbereiding waarbij VWS de regie neemt (zie hiervoor de Kamerbrief inzake stand van zaken acties leerlingenvervoer).¹

Tot slot

Gelukkig dat we op 6 maart met zovelen vanuit zoveel geledingen uit de samenleving bij elkaar waren vanuit medeoverheden, vervoerders, maatschappelijke organisaties, wetenschap, reizigers en het Rijk. De conferentie was druk bezocht met ongeveer 250 deelnemers. We hebben elkaar geïnspireerd tot een vervolg. Met deze zelfde partijen wil ik vervolg

¹ Kamerstuk 31 521, nr. 134.

geven aan de conferentie. Zorgvuldigheid vereist een stap-voor-stap-aanpak. Belangrijke onderwerpen daarbij zijn de opbouw en uitwisseling van kennis, en het verder verdiepen en oppakken van goede voorbeelden. Dit doen we mede in het licht van de Mobiliteitsvisie 2050, waarin een belangrijk accent wordt gelegd, namelijk dat iedereen in Nederland meetelt in onze ambitie om verbindingen te leggen. Bereikbaarheid is een voorwaarde voor een inclusieve samenleving. Daarbij is oog voor de impact van beleid voor de verschillende doelgroepen en hun mobiliteitsbehoeften in de samenleving. Het is van groot belang dat het trekkerschap van de volgende stappen – gegeven de aard van de problematiek en in het licht van de Mobiliteitsvisie 2050 (Kamerstuk 31 305, nr. 388) – ook bij andere departementen en overheden ligt. Een en ander zal de komende tijd nader vorm en inhoud krijgen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen