

Dagelijks Bestuur
Vervoerregio Amsterdam
Postbus 626
1000 APAMSTERDAM

datum: 20 juni 2023

kenmerk: U23-018/BW

onderwerp: Inspraakreactie Ontwerp Beleidskader Mobiliteit 2023

Geacht bestuur,

Graag reageren we op het ontwerp beleidskader Mobiliteit. Dit mobiliteitskader is de kans voor inclusieve mobiliteit, zodat een apart beleidskader 'inclusieve mobiliteit' niet meer nodig is. We zien daarvoor een aanzet in het concept. Er spelen een paar grote opgaven en vraagstukken als het erom gaat dat mensen met een beperking kunnen reizen als iedereen. Het beleidskader moet een antwoord bieden op de groeiende ongelijkheid in mobiliteit, die steeds vaker wordt aangeduid als 'vervoers- of mobiliteitsarmoede'. We willen ten eerste reageren op het STOMP principe, dat als leidraad voor dit beleidskader wordt gebruikt. STOMP staat voor Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobiliteitsdiensten, Privé auto. Voor mensen met een beperking en ouderen gaat het STOMP principe niet zonder meer op. Daarom een aantal kritische kanttekeningen:

Stappen: inclusief voetgangersbeleid nodig

De afstanden die mensen lopend kunnen afleggen zijn beperkt. Dat geldt in het bijzonder voor mensen met een fysieke beperking. De afgelopen tijd zijn de loopafstanden naar haltes toegenomen doordat haltes zijn opgeheven, uit elkaar zijn getrokken ten behoeve van de doorstroming van het OV of omdat er door wijzigingen in de dienstregeling vaker moet worden overgestapt. Voor mensen die niet of moeilijk kunnen lopen leveren hoogteverschillen vaak belemmeringen op. Voor mensen met een visuele beperking, mensen die moeite hebben met zich oriënteren of informatie te begrijpen en verwerken is overzichtelijkheid, bewegwijzering en routegeleiding nodig.

Daarom zijn verkeers- en sociaal veilige, obstakelvrije looproutes met voldoende rust- en oversteekmogelijkheden en voor iedereen bruikbare stijpunten (trappen, hellingen, roltrappen en liften) noodzakelijk. Gemeenten doen er goed aan om voetgangersbeleid te maken en de Vervoerregio zou dit moeten stimuleren, faciliteren en budgetteren; lopen is altijd onderdeel van ketenmobiliteit.

Trappen: aandacht voor lusten én lasten nodig

Voor mensen met een zware beperking is de fiets meestal geen alternatief. Mensen met een lichtere beperking, chronische aandoening, waaronder veel ouderen maken wel gebruik van een (aangepaste) fiets. Scootmobielen en Canta's zijn 'gehandicaptenvoertuigen', en maken vaak gebruik van de fiets-infrastructuur. Fietsen heeft veel voordelen en wordt actief gepromoot. Het is noodzakelijk om ook naar ongewenste bijeffecten te kijken:

- Fietsen (en scooters) als obstakels op de stoep, óók als er voldoende stallingsruimte is.



- Ongelijkheid in snelheid tussen fietsers onderling én ten opzichte van (overstekende) voetgangers, elektrische fietsen die gebruikt worden alsof het snorfietsen zijn.
- Veiligheid van ouderen, kinderen en mensen met een beperking in het verkeer, óók op fietspaden. Dit gaat niet alleen over de inrichting maar zeker ook over gedrag.
- Stallingsruimte en fietsparkeren voor aangepaste fietsen, scootmobielen en andere gehandicaptenvoertuigen.
- Fietsen in de metro leggen beslag op de liften waar mensen met een motorische beperking afhankelijk van zijn.

Het Openbaar Vervoer: terug als basisvoorziening en toegankelijk voor iedereen

Veel mensen met een beperking zouden graag gebruik maken van het openbaar vervoer, maar kunnen dat niet of onvoldoende doordat het niet goed toegankelijk is. Teveel mensen hebben hun mobiliteit zien afnemen en betalen veel geld voor een slecht bereikbaar en ontoegankelijk en onvoldoende betrouwbaar OV systeem. Het verdienmodel en de wijze waarop dat berekend wordt is aan een grondige herziening toe, zodat het weer de sociale functie kan vervullen die het ooit had.

Het bestuursakkoord Toegankelijk Openbaar Vervoer: uitvoeringsplan nodig

Hoe gaat de Vervoerregio tussen nu en 2035 ervoor zorgen dat haltes en materieel in samenhang voor iedereen toegankelijk zijn? Daar ligt vooral voor de tramhaltes een enorme opgave. Er is een uitvoeringsplan nodig mét financiering om de verplichtingen uit het VN Verdrag handicap te kunnen nakomen.

Mobiliteitsdiensten: beschikbare, toegankelijke en betrouwbare alternatieven gewenst

Allerlei (nieuwe) deelsystemen zijn voor mensen met een beperking niet zomaar een alternatief, terwijl die wel in een behoefte zouden moeten en kunnen voorzien.

Doelgroepenvervoer is feitelijk ook een mobiliteitsdienst. Het is nog steeds een wirwar van slecht op elkaar aansluitende regelingen en financieringsstromen. Zorg ervoor dat sociaal vervoer beter aansluit en mensen niet 'gevangen blijven' in allerlei goedbedoelde regelingen. Geef mensen die er afhankelijk van zijn eindelijk zélf de regie over hun mobiliteit.

Privé auto: de uitzondering moet de regel bevestigen

Door gebrek aan (betrouwbare) alternatieven zijn veel mensen met een beperking afhankelijk van het eigen netwerk met gebruik van een privé auto. Niet voor niets zijn er specifieke regelingen en uitzonderingen op de algemene regels voor met name parkeren voor mensen met een beperking. Die zijn met name in auto-luwe gebieden noodzakelijk, maar ook bij P&R locaties, knooppunten en parkeergarages moeten algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zijn.

Oproep: ga vervoersarmoede tegen!

Tenslotte roepen we de Vervoerregio op om vervoersarmoede tegen te gaan en dit expliciet in dit beleidskader te agenderen. In de bijlage bij deze inspraakreactie vindt u een aantal ervaringen die we hebben opgetekend tijdens bijeenkomsten hierover.

Met vriendelijke groet,
Namens Deborah Lauria, directeur

Bart Weggeman
Beleidsmedewerker Mobiliteit en toegankelijkheid

Bijlage: bloemlezing 'mijn mobiliteit'. ervaringen met vervoersarmoede

