

VOOR MENSEN MET EEN BEPERKING

Brief aan de gemeenteraad i.v.m. mobiliteitsplan
CC aan B&W, Leusder Krant

Kassel/Leusden, 14-09-2021

Geachte leden van de gemeenteraad

Het aan u voorgelegde mobiliteitsplan bevat een indrukwekkende hoeveelheid ideeën en voorstellen om de mobiliteit in Leusden te verbeteren. Met veel aandacht voor het terugdringen van het autoverkeer en het stimuleren en faciliteren van het fietsen. Prachtig !

Maar wij maken ons tegelijk ernstige zorgen over de mogelijkheden van ouderen en mensen met beperkingen om in onze samenleving mee te blijven doen. Al heel wat jaren is dat een zorgpunt. Eind 2016 is de mobiliteitsituatie van een behoorlijk deel van deze mensen een stuk verslechterd. Wij verwachtten, gezien ook de lokale inclusieagenda, dat het opstellen van een mobiliteitsplan door onze gemeente een stap van hoop voor deze medeburgers zou kunnen betekenen.

Maar dit mobiliteitsplan maakt niet blij. (zie ook pag 6-9 linkerkolom van het tweekolommenstuk)

Drie ambities in de deelnota 'kernopgaven en ambities' (2-7-2020) gaven de indruk dat er echt iets kon veranderen (zie pag 27 van die nota):

- Het gebruik van het openbaar vervoer, vooral voor het zuidelijk deel van Leusden, aantrekkelijker maken.
- Het versterken van de sociale functie van het openbaar vervoer voor personen die niet over een auto willen of kunnen beschikken, ouderen en personen met een beperking.
- Zorgen voor toegankelijkheid van onze infrastructuur voor personen met een beperking.

De speerpunten in inclusieagenda (12-11-20220) leken duidelijke randvoorwaarden:

- We blijven in de huidige overlegstructuren aandacht vragen voor het verbeteren van de bereikbaarheid en de toegankelijkheid van bus en bushaltes (fijnmaziger OV netwerk), en de dienstverlening in de bus.
- Bij bereikbaarheid vragen we aandacht voor:
 - Aanbesteding buslijnen op basis van een betere spreiding van haltes, met name bij de concentraties van publieke voorzieningen en ouderenhuisvesting.
 - o Vermindering huidige loopafstanden: Van deur naar halte, tussen bushaltes (max 400m) en bij overstappen (bus/trein)

Maar het huidige plan doet niets met deze ambities en negeert de speerpunten. Er worden natuurlijk wel mooie dingen over gezegd maar er zijn geen concrete ambities, voornemens of plannen genoemd die hier iets aan doen.

(Waarvoor maken we die plannen eigenlijk ?)

Ons hoofdbezwaar tegen het voorliggende plan is dat het te weinig belang hecht aan de mobiliteitswensen van ouderen en mensen met beperkingen.

Het doel van het openbaar vervoer is om zoveel mogelijk mensen de gelegenheid te geven zich te verplaatsen om zodoende deel te kunnen nemen aan het maatschappelijk verkeer. Het is een **nuts**functie voor alle inwoners. Die functie is vooral van belang voor inwoners en werknemers met beperkingen die voor hun mobiliteit volledig afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. Het gaat weliswaar om aantallen die niet zo hoog zijn, maar deze mensen hebben geen alternatief ! Wij verwachten dat met het beleid dat mensen langer thuis wonen en de vergrijzingsgolf, dat het aantal mensen dat volledig afhankelijk zal zijn van het openbaar vervoer zal toenemen. In de ontwikkeling van mobiliteit moeten er meer en betere oplossingen komen voor de mensen die volledig afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. En dat kan voor een groot deel worden gerealiseerd met de normale buslijnen.

Het probleem van dit mobiliteitsplan is dat het het openbaar vervoer splitst in een deel (het kernnet) dat als doel heeft de auto te vervangen in het woon/werkverkeer en een restdeel (basismobiliteit) dat (ongeveer) deur tot deur vervoer moet aanbieden voor mensen met beperkingen.

1. Het kernnet. Dat is het openbaar vervoer met de bekende buslijnen in en om Leusden. De functie daarvan is volgens het plan vooral economisch en het doel ervan is om aan mensen die ook met de auto kunnen

een alternatief te bieden in de hoop dat ze hun auto laten staan en met de bus gaan.
Voor deze reizigers zijn snelheid, directheid en betrouwbaarheid belangrijk.

2. De basismobiliteit. Dat is een beetje onduidelijk omschreven als “verplaatsingsmogelijkheid” en later concreter geadresseerd als Automaatje. De functie daarvan is volgens het plan vooral maatschappelijk en sociaal en het doel is om mensen die niet in staat zijn om naar en van een OV-halte te lopen via van deur tot deur vervoer de gelegenheid te geven om zelfstandig deel te blijven nemen aan maatschappelijke en sociale activiteiten en om gebruik te maken van voorzieningen.

Voor deze reizigers zijn beschikbaarheid (het kunnen verplaatsen) en korte loopafstanden de belangrijkste kwaliteitsfactoren.

Omdat dat kernnet moet concurreren met de auto worden daaraan extra eisen gesteld (gestrektheid, snelheid, aantal haltes) waardoor andere gebruikers, die net zoveel of meer rechten hebben (bijvoorbeeld omdat zij geen keuze hebben) worden achtergesteld. En voorzover het daarbij gaat om mensen met een beperking is dat precies waarom het VN verdrag m.b.t. mensen met een handicap nodig was. Maar ook in dit plan wordt de mobiliteitsbehoefte van ouderen opgeofferd aan de wens om jonge/fitte/snelle mensen uit de auto te krijgen.

De basismobiliteit is voor een kleine doelgroep.

De in het voorliggende plan geschetste basismobiliteit is erg gericht op deur tot deur vervoer van mensen met ernstige beperkingen. Dat vervoer moet er zeker zijn, dit plan zou daar inhoudelijk meer over moeten zeggen. Bijvoorbeeld over het al of niet verdwijnen van de regiotaxi. Maar in het algemeen geldt dat aanvullend vervoer, doelgroepen vervoer, basismobiliteit of hoe je het ook noemt staat voor mogelijkheden die mensen niet zouden kiezen als ze gewoon de bus zouden kunnen nemen.

Het is (bijna) altijd een verslechtering van de reiservaring, we moeten dat daarom beperken tot mensen waarvoor het echt niet anders kan.

Maar een groeiende groep inwoners is nog lang niet toe aan dergelijke vormen en zou gewoon gebruik kunnen maken van de bus als de bereikbaarheid van de bus niet steeds slechter werd. Het huidige plan zal leiden tot een nog slechtere situatie voor nog meer mensen.

Het feit dat het regelen van het openbaar vervoer een verantwoordelijkheid van de provincie is doet niets af aan onze verantwoordelijkheid om de belangen van onze inwoners (ook de ouderen) duidelijk te omschrijven en naar voren te brengen. Op dit moment wordt de aanbesteding voor de nieuwe concessie voorbereid. Begin volgend jaar wordt de Nota van Uitgangspunten vastgesteld. De provincie heeft daarvoor besloten dat (hoewel dat niet verplicht is) de gemeenten een duidelijke rol krijgen **als vertegenwoordigers van hun inwoners** en als verantwoordelijken voor hun infrastructuur.

Het voorliggende plan is een verkeerd signaal naar de provincie. Het straalt een tevredenheid uit over het huidige openbaar vervoer (zie pag. 27) die niet wordt gedeeld door de bevolking (denk aan alle protesten in 2016/2017) en de gemeenteraad (zie inclusieagenda).

Wij vragen u daarom om het college te verzoeken dit mobiliteitsplan m.b.t. het openbaar vervoer gedeelte aan te passen, bij de voorbereidingen voor de nieuwe concessie het belang van de oudere inwoners en inwoners met beperkingen steeds aan de orde te stellen, echte plannen te maken voor aanvullende vervoer dat daarnaast nog nodig is en in het bijzonder plannen te maken voor het vervangen van of voortzetten van de regiotaxi.

Hoogachtend
DUWgroep Leusden
Werkgroep Wonen, Mobiliteit en toegankelijkheid

Namens deze
Gerrit Wildeboer
Anne van den Dool