

NOTITIE 11

Alle bestemmingen bereikbaar voor iedereen

**WAAROM IS DAT NU NIET ZO EN
HOE ORGANISEREN WE DAT
GOED?**

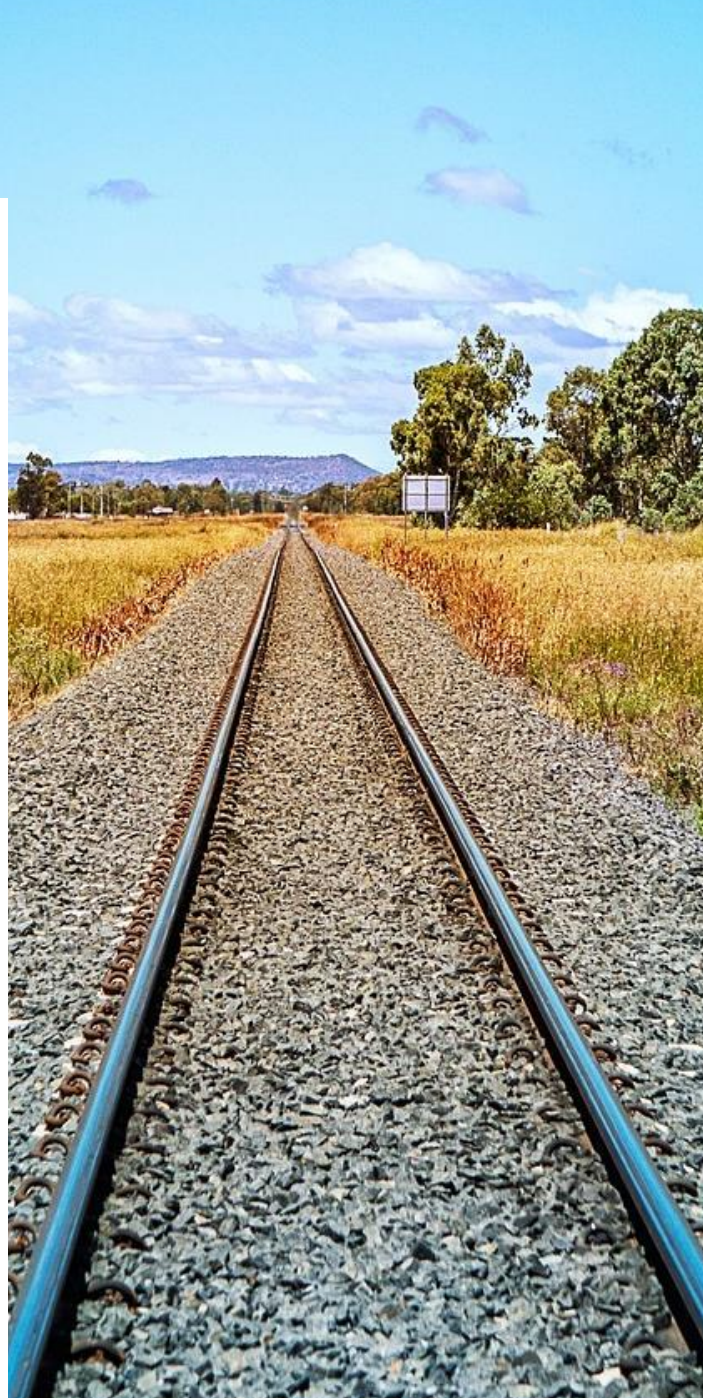
27 OKTOBER 2023

Auteurs: Finley Davis, Michelle van Ardenne, Hans
Jeekel

Contact en website

info@labverantwoordemobiliteit.nl

www.labverantwoordemobiliteit.nl



Persbericht Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit

Nu starten met een recht op voldoende bereikbaarheid

Het idee dat we serieuze bereikbaarheidsproblemen hebben, groeit momenteel sterk. Een snelle blik op de verkiezingsprogramma's van de politieke partijen voor de komende nationale verkiezingen op 22 november laat dit zien. Waarom zijn niet alle noodzakelijke en gewenste bestemmingen bereikbaar voor iedereen en hoe organiseren we dat wél goed? Deze antwoorden geeft de 11e notitie van het Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit, LVM.

Gezondheidszorg moet binnen 15 minuten bereikbaar zijn voor iedereen. Dat beschouwen we als een noodzakelijke en rechtvaardige bereikbaarheidsnorm. Maar voor andere activiteiten zoals winkelen, sporten of werken is nog nauwelijks onderzocht in hoeverre bereikbaarheidsproblemen hier zorgen voor een negatief effect op het leven van het individu, laat staan wat een rechtvaardig bereikbaarheidsniveau voor iedereen zou moeten zijn. We schatten dat er bereikbaarheidsproblemen zijn voor 1,3 tot 1,4 miljoen mensen.

Algemeen recht op voldoende bereikbaarheid

Op dit moment is nergens het recht op bereikbaarheid of mobiliteit in algemene zin vastgelegd, met uitzondering van één groep voor wie het recht op mobiliteit gepaard gaat met moeilijkheden: de gehandicapten. Daarom is een recht op mobiliteit speciaal en alleen voor hen opgenomen in een VN-verdrag. Als je vanuit de formulering van dit verdrag verder denkt, kun je uitkomen op een algemeen recht op voldoende bereikbaarheid. In essentie zou zo'n recht tot een norm kunnen komen voor acceptabele bereikbaarheid, misschien gedifferentieerd naar soorten reizen.

Niveau

Een algemeen recht op voldoende bereikbaarheid start met het definiëren van het niveau van voldoende bereikbaarheid en dat is een taak voor onze politici. Deze taak zal tijd vergen, net zoals het tijd kostte om te definiëren wat we beschouwen als fatsoenlijke huisvesting, of welk pakket van zorg in het basisgezondheidsverzekeringsstelsel moet worden opgenomen. Interessant is nu dat er voor het eerst in de praktische politiek een meerderheid lijkt te zijn voor deze argumentatielijn.

Meetinstrument bereikbaarheid

Een belangrijk obstakel voor een recht op voldoende bereikbaarheid is het ontbreken van een meetinstrument met betrekking tot bereikbaarheidsproblemen van huishoudens en individuen. Zo'n instrument moet 'eenvoudig te begrijpen zijn', zich met verhoudingen bezighouden in plaats van absolute getallen en multidimensionaal zijn. Daarnaast mag de uitkomst niet worden gedefinieerd in een 'gemiddelde' of 'ideale' persoon en moet er een secundair systeem bij zijn om de minder kwantificeerbare factoren te begrijpen. Op basis van deze voorwaarden is een voorbeeldinstrument verkend dat in verschillende contexten kan worden toegepast binnen een gemeente om de mate van bereikbaarheidsongelijkheid in elke postcode tussen bewoners met verschillende inkomens te begrijpen en te vergelijken.

Van analyse tot aanbevelingen

Deze 11e notitie van het laboratorium Verantwoorde Mobiliteit analyseert de aard en omvang en het ontstaan van bereikbaarheidsproblemen vanaf de jaren 70 van de vorige eeuw. Het benoemt daarbij onder meer de ontwikkeling van autodominantie op de weg en in beleid, evenals het tekortschieten van mobiliteitsalternatieven, zoals OV en fietsen, als het gaat om voldoende bereikbaarheid voor iedereen. De notitie sluit af met zes aanbevelingen voor de korte en langere termijn.

1. Stop liever vandaag dan morgen met het rare systeem van voertuigverliesuren als een norm voor bereikbaarheid
2. Erken dat er 1,3 tot 1,4 miljoen mensen problemen kunnen ervaren met het bereiken van bestemmingen waar voor hen belangrijke voorzieningen zijn, of voor hen belangrijke activiteiten plaatsvinden
3. Definieer net als voor zorg, onderwijs en huisvesting, een recht op voldoende bereikbaarheid
4. Ontwikkel vanaf nu zo snel mogelijk één of meer meetinstrumenten om helder te krijgen welke mensen en welke huishoudens echt bereikbaarheidsproblemen kunnen ervaren
5. Erken dat het vaststellen van het niveau van voldoende bereikbaarheid en dus het uitwerken van het recht daarop een zaak van politieke dialoog en besluitvorming is, en derhalve enige tijd zal kosten
6. Zorg in de tussentijd voor een forse investeringen in pragmatische deelmaatregelen.

[Klik hier voor de samenvatting van de 11^e notitie](#)

[Klik hier voor de integrale 11^e notitie](#)

Over het LVM

Het Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit is een netwerk van masterstudenten van verschillende universiteiten die affiniteit hebben met duurzame mobiliteit. Zij werken met deskundigen in een klankbordgroep, die op vrijwillige basis en op persoonlijke titel hun bijdrage aan het netwerk leveren. Het idee voor dit netwerk ontstond in de coronatijd uit zorg en enthousiasme. De zorg is dat de gehele mobiliteitssector achterblijft bij het realiseren van de klimaatopgave en ook niet inclusief is, want niet makkelijk toegankelijk voor iedereen. Het enthousiasme komt voort uit de grote hoeveelheid goede studenten die echt aan de slag willen met dit thema, aangevuld met professionals die dezelfde zorg delen.

- Klik [hier](#) voor een uitgebreide samenvatting van notitie 11.
- Klik [hier](#) voor de volledige Notitie 'Alle bestemmingen bereikbaar voor iedereen'
- Lees de eerdere notities op <https://labverantwoordemobiliteit.nl/>

Voor meer informatie over notitie 11:

Hans Jeekel: j.f.jeekel@outlook.com, tel: 06 51 55 15 61