

MARTIN BOERJAN: "VEEL POLITICI VINDEN TOEGANKELIJKHEID VAN HET OPENBAAR VERVOER NU BELANGRIJK"

Posted on 10 juni 2024 by Margreet



Het VN-verdrag Handicap zegt dat mensen met een beperking recht hebben op zelfstandige persoonlijke mobiliteit. Wat doet Ieder(in) hieraan?

Categories: [Interview](#), [Vervoer](#)

Tag: [Beleidsmedewerker aan het woord](#)



Wat speelt er op dit moment?

Een groot deel van mijn tijd besteed ik aan het verbeteren van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer in Nederland. De grootste lobby van de afgelopen jaren was het voor elkaar krijgen van een Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV.

Bij onze leden en netwerkpartners hebben we geïnventariseerd wat er echt beter moet om het openbaar vervoer toegankelijker te maken. Op basis van deze input hebben we samen met partnerorganisaties een Tienpuntenplan opgesteld ([Tien verbeterpunten voor een toegankelijk OV](#)).

Na een intense lobby omarmde de politiek dit Tienpuntenplan; in een motie vroeg de Tweede Kamer hier werk van te maken. Drie jaar later (ja, helaas duurt het vaak zo lang) lag er eindelijk het Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV. Het ministerie, de decentrale overheden, de stads- en streekvervoerders, NS en ProRail hebben het akkoord ondertekend: [Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032 | Rijksoverheid.nl](#).

"Ik probeer lokale belangenbehartigers die bij de reizigersoverleggen zitten, zo goed mogelijk met kennis te ondersteunen"

In het bestuursakkoord zitten goede maatregelen, zoals reisassistentie op alle spoorlijnen in het land en in elke trein een toegankelijk toilet. De volgende grote uitdaging is de uitvoering, zodat we hier op korte termijn ook echt iets van gaan merken. Belangrijk is dat mensen met een beperking betrokken worden. Dit gebeurt vaak door lokale belangenbehartigers die in een lokaal reizigersoverleg zitten. Deze lokale overleggen probeer ik zo goed mogelijk met kennis te ondersteunen.

Een ander actueel onderwerp is het nieuwe betaalsysteem, OVpay. Het betalen in het openbaar vervoer verandert. Daarvoor wordt de huidige OV-chipkaart vervangen door een nieuwe pas. En daarnaast kun je straks ook op andere manieren betalen, zoals met je bankpas of smartphone. Het is van groot belang dat de nieuwe betaalmanieren direct inclusief en dus bruikbaar zijn voor iedereen.

*"Het nieuwe betaalsysteem moet direct voor iedereen bruikbaar zijn.
We blijven hameren op het betrekken van ervaringsdeskundigen"*

Het huidige systeem mag pas worden 'stopgezet' wanneer het nieuwe systeem bruikbaar is voor iedereen. In het reizigersmanifest 'Reiziger Centraal' ([Manifest Reiziger centraal bij nieuwe OV-betalen](#)) hebben de consumentenorganisaties hiervoor gepleit.

Samen met partners als de Oogvereniging hamert Ieder(in) op het betrekken van ervaringsdeskundigen bij het meedenken, testen en evalueren van het nieuwe systeem. Zo betrokken we ook lidorganisaties zoals de LFB en Stichting Hoormij bij onderzoek naar de toegankelijkheid van het nieuwe systeem.

Waar zie je kansen?

We hebben de afgelopen jaren veel tijd geïnvesteerd in het agenderen van toegankelijkheid op de politieke agenda. Dat is gelukt! Veel politieke partijen vinden toegankelijkheid van het OV nu belangrijk. Dit zie je aan het bestuursakkoord, maar bijvoorbeeld ook aan de vele Kamervragen over kapotte liften van ProRail. Tegelijkertijd blijft het knokken voor echte verbeteringen in de praktijk. Ik heb goede hoop dat de nationale strategie voor mensen met een beperking (voor uitvoering van het VN-verdrag Handicap) een slinger geeft aan de aandacht voor toegankelijke mobiliteit.

"De decentralisatie leidt tot veel willekeur en verschillen tussen regio's"

Waar moet je het hardst tegen knokken?

De decentralisatie ervaar ik als een grote tegenkracht om het OV toegankelijk te maken. Veel verantwoordelijkheden van het Rijk zijn overgeheveld naar de provincies en gemeenten. We hebben hierdoor te maken met een Rijksoverheid die haar stelselverantwoordelijkheid niet neemt. En net als veel Ieder(in)-leden ervaar ik hierdoor veel willekeur en verschillen tussen regio's in Nederland. Zo rijdt er bijvoorbeeld in de ene provincie wel een toegankelijke buurtbus en in de andere niet.

Terwijl juist voor het OV uniformiteit zo belangrijk is. Het moet niet uitmaken of je van Amsterdam naar Haarlem reist of van Groningen naar Maastricht. Overal in Nederland moet de trein toegankelijk zijn, moet je reisassistentie kunnen krijgen en hoort er een toegankelijk toilet in de trein te zijn. En als een belangrijke voorziening, zoals een lift, niet werkt, moet op elk station een alternatieve oplossing zijn.

"Dat het te veel geld kost, mag geen argument zijn. Algemene toegankelijkheid is een mensenrecht"
Ook hoor ik vaak dat het te veel geld kost om 'het' te regelen voor deze kleine groep mensen. Tja, we hebben hier niet voor niets een mensenrechtenverdrag voor nodig. Dit moet dus niet eens een vraag zijn; algemene toegankelijkheid is een recht.

Hoe werk jij samen met de leden van Ieder(in)?

Het niets-over-ons-zonder-ons principe staat centraal in mijn werk. Ik betrek dan ook vaak leden in mijn lobby of in mijn gesprekken met organisaties als de NS, ProRail, DOVA (samenwerkingsverband van decentrale ov-autoriteiten), CROW (kennisplatform infrastructuur en mobiliteit) of het ministerie. Op basis van de vraag kijk ik dan welke leden of individuele ervaringsdeskundigen een goede bijdrage kunnen leveren.

Met welke andere organisaties werk je samen?

Naast Ieder(in)-leden werk ik veel samen met andere organisaties die de belangen van reizigers in het OV behartigen. Denk hierbij aan organisaties als Rover, de ouderenbonden, de landelijke studentenvakbond, ANWB, Natuur en Milieu, Consumentenbond. Met deze organisaties neem ik deel aan het Landelijk Overleg Consumentenorganisaties Openbaar Vervoer (LOCOV) en het Nationaal Openbaar Vervoer Beraard (NOVB). Ook betrek ik organisaties bij ons werk die dezelfde doelstellingen hebben als Ieder(in), maar geen lid zijn, zoals de Coalitie voor Inclusie, Wij Staan Op! en het College voor de Rechten van de Mens.

Wil je zelf nog iets vertellen?

Ik vind het wel leuk om nog te vertellen dat we recent samen met Schiphol een klankbordgroep hebben opgericht voor betere toegankelijkheid van Schiphol.

"Meerdere Ieder(in)-leden zitten in de klankbordgroep Schiphol"

Ik vind het belangrijk dat ook hier het niets-over-ons-zonder-ons principe wordt gehanteerd. Daarom zitten ook leden zoals de Oogvereniging, Spierziekten Nederland, Dwarslaesie Organisatie Nederland, MED-SED, Longfonds, Cognitieve FX in deze klankbordgroep. Ik heb er goede hoop op dat we met deze klankbordgroep mooie stappen kunnen zetten om ook het vliegen toegankelijker te maken.

Vragen? Neem contact op met Martin via m.boerjan@iederin.nl

Mobiliteit is een breed dossier

Naast de toegankelijkheid van het openbaar vervoer houdt Martin Boerjan zich ook bezig met:

- *toegankelijkheid van het aanvullende openbaar vervoer zoals Valys;*
- *toegankelijkheid van de openbare ruimte, want lopen is ook een belangrijke vorm van mobiliteit;*
- *alles wat te maken heeft met eigen vervoer, zoals medische keuringen CBR, belastingregels voor aanpassingen aan auto's, milieuzones, gehandicaptenparkeerkaart, etc.;*
- *vliegen met een beperking.*

