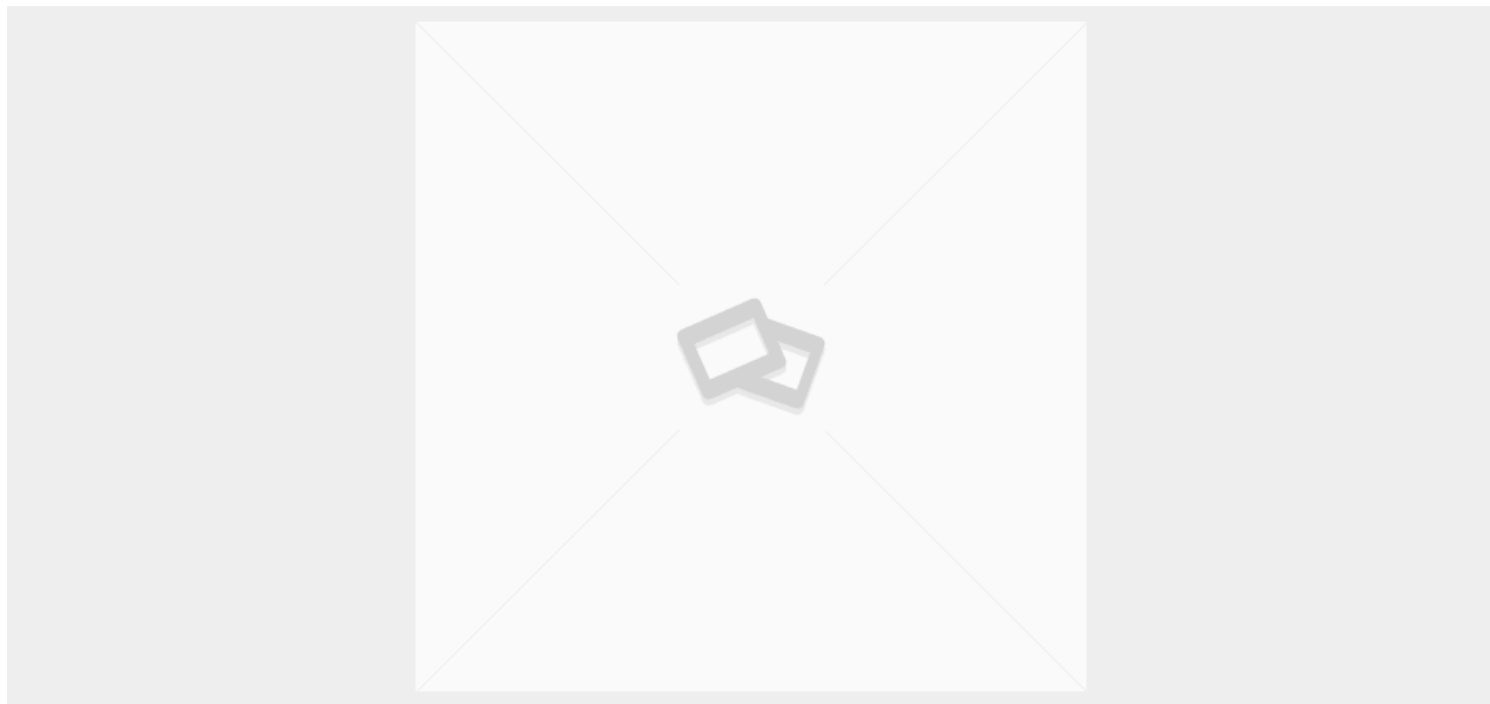


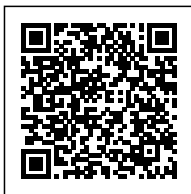
SAMEN STERK VOOR TOEGANKELIJK EN VEILIG VERVOER

Posted on 7 november 2013 by Margreet



Ook het vervoer voor mensen met een beperking krijgt te maken met de decentralisaties in de zorg. Gemeenten moeten het doelgroepenvervoer gaan regelen en wijzen mensen er op dat zij meer gebruik moeten gaan maken van het openbaar vervoer (OV). Dit OV is pas in 2030 volledig toegerust op mensen met een beperking. Veilig deelnemen aan het OV is dus voorlopig nog niet voor iedereen mogelijk. Wat betekent dit voor de belangenbehartiging voor mensen met een beperking? Ilonka Novak, projectmedewerker CG-Raad: "Het is belangrijk dat belangenbehartigers en Wmo/raden zich sterk maken voor toegankelijk en veilig vervoer."

Category: [Algemeen](#)



In opdracht van CG-Raad en Platform VG onderzocht Ilonka Novak de twee stromingen van vervoer waar mensen met een beperking mee te maken hebben: het doelgroepenvervoer en het openbaar vervoer. Ze deed aanbevelingen voor de inrichting van de belangenbehartiging op dit thema op landelijk, regionaal en lokaal niveau. Met de bevindingen van Ilonka als basis werken de CG-Raad en Platform VG aan een visienota op toegankelijk en veilig vervoer.

Bezuinigingen doelgroepenvervoer

Delen van het doelgroepenvervoer als AWBZ-vervoer, Wsw-, Valys- en het leerlingenvervoer, verdwijnen of gaan over naar de Wmo. Gemeenten moeten dan met minder geld het vervoer gaan regelen. Dat betekent dat mensen met een beperking niet altijd meer kunnen rekenen op, beschermd, vervoer met een taxi of bus. Dat betekent ook dat meer mensen gebruik moeten gaan maken van het OV. En dat kan ook volgens gemeenten, omdat dat geheel toegankelijk wordt gemaakt. Het is alleen pas in 2030 klaar.

Ilonka, De komende 15 jaar kan dat voor individuele personen problemen opleveren. Mensen in een rolstoel kunnen misschien al wel op veel plaatsen op het perron komen, maar nog niet de trein in, omdat het perron niet aansluit op de treiningang. Voor mensen die blind of slecht ziend zijn, is nog niet overal duidelijk waar zij moeten zijn omdat geleidelijnen ontbreken of plotseling stoppen. Dat kan gevaarlijke situaties opleveren. Dat geldt ook voor mensen die moeite hebben met overzicht en die helemaal niet gewend zijn om zelfstandig te reizen. De informatievoorziening over het OV en de toeleiding naar bepaalde bussen of treinen is bijvoorbeeld niet duidelijk. Dat voelt onveilig voor hen.

Toegankelijk OV

In het kader van het VN-verdrag voor de rechten van mensen met een beperking, is met de overheid de afspraak gemaakt dat in 2030 het OV geheel toegankelijk is. Daar wordt de komende jaren gefaseerd aan gewerkt door allerlei (vervoers)organisaties. Prorail en de NS werken aan de fysieke toegankelijkheid van stations en perrons. Decentrale overheden werken als beheerders van de openbare weg regionaal aan verbetering van de fysieke toegankelijkheid van streek- en stadsvervoer.

Zowel de overheid als de vervoersorganisaties geven aan dat in de tussentijd extra investeringen om het proces te versnellen, niet haalbaar zijn. Ilonka, Het beeld bestaat bij vervoerders dat het om een, beperkte, groep mensen gaat. En extra investeringen zouden dan ten koste gaan van investeringen voor de, algemene reiziger. Ik zie echter wel dat er zeker bereidheid is bij overheid en vervoersorganisaties om over dit onderwerp te praten.

Dat gebeurt bijvoorbeeld in de werkgroep, Flankerend Beleid voor Toegankelijk Openbaar Vervoer,,

dat het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) heeft ingesteld. Overheid (landelijk en regionaal) praten samen met vervoerders en belangenorganisaties (ook CG-Raad en Platform VG) over mogelijkheden om de mentale toegankelijkheid en de toegankelijkheid van informatie over OV te verbeteren.

Belangenbehartiging - landelijk

Er lijkt een periode te overbruggen voordat een deel van de mensen met een beperking dat nu gebruik maakt van doelgroepenvervoer op een veilige en overzichtelijke manier met het OV kan reizen. Juist in deze periode kunnen actieve belangenbehartigers en Wmo-raden een belangrijke rol spelen door aandacht te vragen voor de verschillende knelpunten.

Ilonka, CG-Raad en Platform VG zijn op verschillende niveaus actief betrokken bij het meer toegankelijk maken van het openbaar vervoer. In het Landelijk Overleg Consumenten Openbaar Vervoer (LOCOV) en in overleg met het ministerie van I&M wordt gewerkt aan het toegankelijk maken van treinen en de OV Chipkaart. De maatregelen moeten er voor zorgen dat het OV voor iedereen toegankelijk is. Denk bijvoorbeeld aan een kaartlezer waarop je onderweg kunt zien wat je saldo is en of je bent ingecheckt.

Op regionaal niveau zijn regionale of lokale belangenbehartigers vertegenwoordigd in Regionale Reizigersplatforms. Zij praten mee over ontwikkelingen bij bijvoorbeeld toegankelijk stads- en streekvervoer.

Ilonka: "Door actief mee te praten, wordt het voor overheid en vervoerders duidelijk dat de groep om wie het gaat groter is dan zij denken én dat het voor iedereen belangrijk is dat het vervoer toegankelijk is. Niet alleen voor mensen met een beperking, maar ook bijvoorbeeld voor mensen die in een dunbevolkt gebied wonen waardoor OV niet langer lonend is. Er kan dan worden gekeken naar alternatieven die voor meerdere problemen een oplossing bieden. Dat is voor alle partijen een win-win. In Zeeland hebben provincie en gemeenten samen bekeken hoe ze het streekvervoer voor minder rendabele trajecten voor OV-reizigers kunnen combineren met de taxibus voor mensen met een Wmo-indicatie. Er is nu een soort, tussennet, ontstaan van taxibusjes die ook op vaste routes en tijden rijden. Het betekent zowel voor OV-reizigers als voor reizigers met het doelgroepenvervoer dat zij zich moeten aanpassen. Maar daardoor blijft zowel het OV-vervoer als het doelgroepenvervoer in Zeeland betaalbaar. Bij deze ontwikkeling zijn zowel regionale als lokale belangenbehartigers nauw betrokken. Ook taxivervoerders worden in het overleg betrokken omdat zij voor alle reizigers dit vervoer goed moeten uitvoeren.

Lokale belangenbehartiging

Lokale belangenbehartigers vertegenwoordigen de stem van de reiziger met een beperking, die op lokaal niveau zoveel mogelijk zelfstandig met het OV wil en, moet, kunnen reizen. Zij kunnen vooral op lokaal niveau contact zoeken met gemeenten over bijvoorbeeld de bereikbaarheid en toegankelijkheid van haltes en stations (infrastructuur).

Ilonka, Zorg dat je betrokken bent bij vernieuwingen met betrekking tot het OV, bijvoorbeeld het stationsgebied. Zowel in Den Haag als in Utrecht, maar vast ook op andere plekken, waren lokale belangenbehartigers van gehandicaptenplatforms betrokken bij het, testen, van de toegankelijkheid. Mensen met verschillende beperkingen houden dan een schouw in het betreffende gebied.

Lokale belangenbehartigers kunnen veelal hun eigen ervaringsdeskundigheid inzetten bij het beoordelen van de toegankelijkheid van vervoer. Bijvoorbeeld als het gaat over bereikbaarheid van haltes, de toegankelijkheid van het vervoer (bus, taxi-bus, tram, trein), de toegankelijke houding van chauffeurs of medepassagiers, de toegankelijke informatie die nodig is om een reis te kunnen plannen of de veiligheid van taxibusjes.

Ilonka, In contact met gemeenten en vervoerders kunnen zij knelpunten in toegankelijkheid zichtbaar en bespreekbaar maken, meedenken over oplossingen en zorgen voor meer bewustzijn. Dit kan er ook voor zorgen dat ontwikkelingen richting toegankelijk OV sneller gaan.

Aandachtspunten voor lokale belangenbehartigers

Ilonka, Het valt mij op dat iedereen met wie ik praat toegankelijk vervoer belangrijk vindt. Toch staat het als onderwerp nog niet hoog op de agenda van organisaties. Lokale belangenbehartigers en Wmo-raden kunnen hier een rol in spelen. Door meer zichtbaar te maken wat toegankelijk vervoer betekent en door positief mee te denken in oplossingen.

There are no comments yet.