



Op weg naar meer toegankelijkheid in het vervoer? Een schets van actuele ontwikkelingen

Er zijn veel ontwikkelingen in het vervoer voor mensen met een zonder beperking. Vooral door technologische ontwikkelingen (het gebruik van smartphones), de toename van buurtbussen, de inzet van vrijwillige bestuurders en de deeleconomie (bijvoorbeeld deelauto's). Dankzij het VN-verdrag inzake de rechten van mensen met een beperking is het onderwerp toegankelijkheid en mobiliteit volop in de aandacht gekomen. Het zich ongehinderd kunnen verplaatsen is een belangrijke voorwaarde voor mensen met een beperking om deel te kunnen nemen aan de samenleving. Samen met reizigersorganisatie Rover en de gemeente Zeist heeft 'Aandacht voor Iedereen' op 23 juni jl. een studiebijeenkomst georganiseerd over 'Vervoer in de buurt, wat werkt wel en wat werkt niet?' In dit artikel staat een korte impressie van deze bijeenkomst.

Er werd geconstateerd dat het vervoer een versnipperde lappendeken is met heel veel diverse vormen van vervoer die verschillend worden gedefinieerd en waarvan de grenzen vervagen (zoals vraagafhankelijk, publiek en openbaar vervoer). Het vervoer is daarmee weinig transparant.

Bovendien is er een matige uitwisseling tussen de verschillende systemen. Zo is de afstemming tussen openbaar vervoer en doelgroepenvervoer (Wmo-geïndiceerden, leerlingenvervoer) beperkt. Ook de overstap van de regiotaxi naar openbaar vervoer of van openbaar vervoer naar buurtbus verloopt moeizaam. Op termijn zou er één mobiliteitswet moeten komen waarin alle wetten die met vervoer te maken hebben opgaan.

In de afgelopen jaren is er als het ware een driehoeksrelatie ontstaan tussen het professionele regulier openbaar vervoer (trein, bus, taxi en metro), de professionele regiotaxi (voor mensen met een Wmo-indicatie) en de vrijwillige buurtbus (voor alle burgers, vooral in plattelandsgebieden).

Technologische ontwikkelingen zoals de smartphone en apps worden steeds belangrijker in het vervoer. Zij maken het mogelijk een reis vooraf efficiënt te plannen, mede dank zij de toenemende aaneensluiting van de verschillende mobiliteitsdiensten (met ook nieuwe vormen als deelauto en deeltaxi). Het vervoer wordt daarmee steeds flexibeler, bijvoorbeeld via 'vlinderlijnen' waarbij de route niet meer vast ligt maar flexibel is aan de hand van de gewenste eindbestemmingen van de passagiers. Het zou dan wel handig zijn als het reizen door het gehele land voor bijvoorbeeld

Wmo-mensen met een Wmo-pasje gemakkelijker kan verlopen. Nu sluiten de regelingen in de verschillende regio's niet op elkaar aan. Er wordt gedacht aan één betaalpas voor alle vervoer, maar zover is het nog niet.

De prioriteit ligt bij 'dikkere lijnen' in grootstedelijke regio's. Voor minder bezette lijnen in vooral dunner bevolkte regio's is een openbaar vervoersregeling moeilijk meer te handhaven en zullen alternatieve oplossingen gevonden moeten worden. Het gaat dan vaak om particuliere initiatieven zoals de buurtbus. Gedreven vrijwilligers zijn een belangrijke voorwaarde voor het slagen van buurtbussen. De buurtbussen worden overigens in het algemeen steeds moderner, zijn steeds toegankelijker en flexibeler en richten zich meer op de vraag (in plaats van standaardtijden).

Verder bieden de vervoersbedrijven steeds meer ondersteuning aan buurtbussen, bijvoorbeeld met opleidingen voor chauffeurs. Veel reizigers aarzelen echter nog met het overstappen tussen de diverse vormen van vervoer, zoals het openbaar vervoer naar de buurtbus en omgekeerd.



Interessant is de gedachte van het vervoersbedrijf Arriva om één portal 'vraagafhankelijk vervoer' voor klanten te maken, met daarachter allerlei aan elkaar gebundelde producten (belbus, nachtvlinder, shuttles etc.). Daardoor kan een vervlechting van de verschillende vervoerssystemen ontstaan waarin reizen van deur tot deur wellicht mogelijk wordt.

Vanuit het programma 'Aandacht voor Iedereen' benadrukten Petra van der Horst, Mieke Biemond en Marjan Maarschalkerweerd het belang van vervoersvaardigheden van meer kwetsbare burgers. Mensen hebben namelijk veel kennis nodig om te weten hoe het vervoerssysteem werkt: heeft men een pasje nodig, wat is het tarief, kan iedereen mee, kan men ook terugreizen? Een probleem is het reizen naar andere gebieden waar een Wmo-pasje niet geldig is. Training in vervoersvaardigheden kan mensen ondersteunen bij het gebruik maken van het vervoer en daarmee hun deelname aan de samenleving versterken.

Ook beklemtoonden zij het belang van vriendelijke en hulpvaardige bejegening van de reizigers door het personeel, zeker in geval van ouderen en mensen met een beperking. Zij zijn soms angstig in het vervoer. Een behulpzame chauffeur kan veel van die angst wegnemen.

Wat betreft de regiotaxi is een knelpunt dat mensen altijd vooraf moeten laten weten wanneer zij reizen en werkt het plafond aan het aantal kilometers beperkend op participatie. In sommige gemeenten wil men het professionele Wmo-vervoer overigens, om kosten te besparen, vervangen door vrijwilligersvervoer. Het antwoord op de vraag of er nog meer Wmo-geïndiceerden naar het openbaar vervoer kunnen gaan, zal per gemeente verschillen.

Ten slotte gaven zij aan dat het VN-verdrag inzake de rechten van mensen met een beperking, vooral het artikel persoonlijke mobiliteit, goed te gebruiken is in de discussie over toegankelijk vervoer. Het verdrag heeft als uitgangspunt de grootst mogelijke zelfstandigheid op het gebied van mobiliteit en stelt daarover eisen aan de landen. Het verdrag is te gebruiken om het belang van toegankelijkheid te agenderen bij de gemeente.

Henk Beltman, kennismakelaar programma Aandacht voor Iedereen.

Voor meer informatie over ondersteuning van het programma 'Aandacht voor Iedereen' kunt u contact opnemen met Mieke Biemond, miekebiemond@zorgbelangnederland.nl