

Uit de concept regeling blijkt nauwelijks ambitie m.b.t. het toegankelijker maken van Nederland voor mensen met een beperking.

Het verdrag inzake de rechten van personen met een handicap is over een aantal voorzieningen zeer duidelijk.

Ik vind over deze voorzieningen en de datum waarop ze gerealiseerd moeten zijn niets in de concept regeling terug.

Voor een hele groep mensen met een beperking is persoonlijke mobiliteit een enorm probleem.

Als je persoonlijk niet mobiel bent, kom je nergens en raak je geïsoleerd.

In artikel 20 van het VN Verdrag inzake de rechten van mensen met een beperking staat:

"Article 20: Personal mobility

Countries must take effective and appropriate measures to ensure personal mobility for people with disabilities in the manner and time of their choice, and at affordable cost."

Ik ben bijna blind en voor mobiliteit afhankelijk van het openbaar vervoer.

Met het openbaar vervoer kan ik op tijdstippen dat dit aangeboden wordt, reizen van bushalte naar bushalte, maar niet van adres tot adres.

Ik kan als bijna blinde alleen reizen van adres naar adres als het voor mij een bekende route is. Alternatief voor het OV zou een taxi zijn, maar dergelijke hoge kosten zijn niet redelijk t.o.v. wat iemand zonder beperkingen daaraan uitgeeft (Fiets, Auto, Brommer, lopen).

Op 11 december neemt in Limburg Arriva de OV concessie over van Veolia.

Arriva heeft van de provincie Limburg de opdracht gekregen om de dienstregeling zoveel mogelijk collectief vaaafhankelijk te maken.

Dit is een goed voorbeeld van hoe de overheid nu nog bezig is met het uitsluiten van mensen. Kleine kernen worden niet meer voorzien van openbaar vervoer. Mensen met een beperking en geen alternatief vervoer worden verder uitgesloten.

Een aantal gemeentes in Nederland heeft vormen van collectief vervoer (Regiotaxi) voor bepaalde mensen in hun gemeente.

Wie die mensen zijn, is volstrekt onduidelijk.

Iedere gemeente hanteert haar eigen vage indicatiestelling.

Zo mocht ik in het verleden zelf in Venlo gebruik maken van de Regiotaxi. Maar omdat ik deze voorziening niet vaak genoeg gebruikte, moest ik mijn regiotaxipas inleveren.

Ik kon volgens de gemeente Venlo wel met het openbaar vervoer.

Ik gebruik het openbaar vervoer inderdaad dagelijks voor de woon werk mobiliteit. Maar zou ik een bezoekje willen brengen aan een receptie, gemeentehuis, kroeg, theater of wat dan ook, dan is de enigste optie een te dure taxi bellen.

Vreemd is ook nog dat mensen die ver van een bushalte wonen ook tegen een gereduceerd tarief mogen reizen.

Maar ik als visueel gehandicapt wordt geacht thuis te blijven zitten.

In de Verenigde Staten weet ik dat veel visueel gehandicapten de taxidienst Uber gebruiken.

Er bestaat zelfs regelgeving in diverse staten m.b.t. het meenemen van geleidenhonden in een Ueber taxi.

In Nederland wordt een dergelijke dienst verboden om bestaande belangen van taxibedrijven in stand te houden. Daarmee zie je hoe een particulier initiatief dat de mobiliteit van gehandicapten mede kan verbeteren door de overheid tegen gehouden wordt. Laat in de concept regeling nu staan dat Nederland vooral toegankelijk moet worden door particuliere initiatieven?

Persoonlijke Mobiliteit is een goed voorbeeld van een bestaand toegankelijkheidsprobleem in Nederland.

Het wordt ervaren door de meeste mensen met een beperking.

Het wordt genoemd in het VN Verdrag inzake mensen met een beperking.

Hoe gaat Nederland hier invulling aangeven en wanneer?

De kosten hiervan zijn erg afhankelijk van de bereidheid tot innovatie.