



Een groep mensen met en zonder handicap ervaart aan den lijve hoe moeilijk het is om met een taststok als blinde je weg te vinden

Om een antwoord te kunnen geven op de vraag wat de relatie is tussen handicap en verkeer moet je onder andere weten hoeveel mensen gehandicapt zijn.

GEHANDICAPTEN IN HET VERKEER

R. Adema, W. Peters, A. M. van Weele

OVER HET ALGEMEEN WORDT ER VAN UITGEGaan dat 10 % van de Nederlandse bevolking in zodanige mate één of andere vorm van een handicap heeft, dat de betrokkenen hierdoor belemmerd worden in hun dagelijks functioneren.

Het grootste gedeelte van de gehandicapte mensen heeft problemen met het zich verplaatsen (geschat wordt 80 %). Het gaat hierbij niet alleen om rolstoelgebruikers. Het betreft ook mensen die slecht ter been zijn, blind of slechtziend zijn en hen die maar een zeer beperkt uithoudingsvermogen hebben, zodat ze een afstand van 100 meter niet lopend kunnen overbruggen.

In het kader van dit artikel zal niet worden ingegaan op de individuele vervoersmiddelen van mensen met een handicap, zoals loop-hulpmiddelen, driewielers, rolstoelen en aangepaste auto's. Wel zal de problematiek van het openbaar vervoer aan de orde komen en zullen verschillende vormen van aangepast vervoer worden genoemd, zoals die thans ontwikkeld worden. Het artikel gaat in op verkeersvoorzieningen en er zal een aantal specifieke zaken die op het zich verplaatsen van gehandicapte mensen betrekking heeft worden genoemd.

Het openbaar vervoer

Volgens CBS-gegevens ondervindt 35 % van

de gehandicapte mensen problemen met het openbaar vervoer. Deze problemen zijn voor het grootste gedeelte gelegen in de ontoegankelijkheid van het vervoermiddel en/of de afstand van woning/plaats van bestemming tot de bushalte. Een grote belemmering vormt voor veel mensen de hoge instap. Voor rolstoelgebruikers is elk hoogteverschil een barrière en speelt de deurbreedte een belangrijke rol bij de vraag of het vervoermiddel toegankelijk is.

In grote lijnen moet worden gesteld dat het openbaar vervoer slecht is ingesteld op het gebruik door gehandicapte mensen, waaronder veel ouderen.

De trein wordt gekenmerkt door een hoge opstap. Rolstoelgebruikers kunnen op een aantal stations (voornamelijk intercitystations) gebruik maken van klapbruggen. Vooraanmelding is echter een dag van tevoren, en voor het weekend zelfs uiterlijk vrijdag, noodzakelijk.

De gehandicapte reiziger is daardoor zeer beperkt in zijn reismogelijkheden en reistijden. Grote verbeteringen op het gebied van de toegankelijkheid van de treinen zijn de komende jaren niet te verwachten. Wel wordt de laatste tijd bij de nieuw- en verbouw van stations meer aandacht geschonken aan de toegankelijkheid van de stationsgebouwen.

Voor wat het busvervoer betreft wordt op een aantal plaatsen thans geëxperimenteerd met lage-vloerbussen, met bussen die gedeeltelijk door de knieën zakken, zodat de opstaphoogte wordt verlaagd. Voor een aantal gebruikers zal dit zeker een grote verbetering betekenen. Er blijft echter een grote groep mensen bestaan, die niet met hun rolstoel van de bus gebruik kunnen maken, c.q. voor wie de afstand naar de bushalte te ver is. Voor deze personen wordt op een aantal plaatsen geëxperimenteerd met vormen van aangepast (openbaar) vervoer.

Aangepast vervoer

Voor mensen die geen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer zijn er alternatieve systemen in ontwikkeling die op redelijk korte termijn te realiseren zijn.

Aangepast openbaar vervoer, ook wel paratransitvervoer genoemd, is een kleinschalige, vraagafhankelijke, niet privé gerichte vorm van vervoer. Het is alleen bedoeld voor mensen die geen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer, geschiedt met geheel toegankelijke vervoermiddelen en rijdt van deur tot deur. Dit systeem is niet bedoeld voor verplaatsingen over lange afstanden. Op een aantal plaatsen in Nederland wordt met deze



Verkeersoefenterrein

vorm van vervoer geëxperimenteerd, waaronder in Groningen-stad.

Naast deze experimenten biedt in verschillende plaatsen het gekoördineerd ouderewerk ook vervoer aan. Lang niet altijd zijn de gebruikte vervoermiddelen geschikt voor het vervoer van rolstoelen of wordt er een beperking van gebruikers naar leeftijd aangebracht. Een betere afstemming van het te gebruiken materieel op de verschillende vervoersvragen lijkt onontbeerlijk. Plaatselijk overleg van de verschillende aanbieders en vragers van vervoer is gewenst om tot een meer optimaal gebruik van vervoermiddelen te komen.

Verkeersvoorzieningen

Willen gehandicapte mensen zich onbelemmerd en veilig kunnen verplaatsen dan zal hier bij de (re)konstruktie van de weg, de woonomgeving, het park, de recreatieve voorziening rekening mee moeten worden gehouden.

Hellingen dienen niet te steil te zijn, trottoir op- en afritten moeten worden aangelegd en voor blinden en slechtzienden dienen er

looplijnen (natuurlijk of specifiek aangelegd) te worden aangebracht.

Een aantal aandachtspunten:

- Het wegdek: geen kinderkopjes, grintpaden, e.d.;
- Een minimale breedte van trottoir/wandelpad van 1,20 m.;
- Niet meer dan 2 cm nivoverschil;
- Grotere nivoverschillen moeten door middel van hellingbanen worden overbrugd;
- Voldoende doorgangruimte van minimaal 1 m.;
- Speciale parkeerplaatsen van minimaal 3.50 m. breedte.

Specifieke voorzieningen

Het Verkeersoefenterrein

In Haren is door de Stichting Noordelijk Verkeersoefenterrein (VOT) een verkeersvoorziening gerealiseerd die voor gehandicapte mensen, maar ook voor verkeersplanologen, diensten gemeentewerken en andere geïnteresseerden van groot belang is.

Op ware grootte is een aantal verkeerssituaties nagebouwd, waardoor het terrein een

goede en veilige mogelijkheid biedt de meest noodzakelijke basisvaardigheden (opnieuw) te leren. Een goede opleiding en training kunnen een aantal problemen die gehandicapte mensen hebben bij deelname aan het verkeer oplossen. Het VOT wordt gebruikt in het kader van de revalidatie, voor verkeerseducatie van gehandicapte kinderen en van ouderen. Het is mogelijk auto- en fietsinstructie te geven en voor niet-gehandicapte mensen biedt het terrein de mogelijkheid om zelf te ervaren welke belemmeringen (vaak ongewild) zijn ingebouwd in verkeerssituaties. Belemmeringen die gehandicapte mensen deelname aan het verkeer zeer moeilijk maken, zo niet onmogelijk maken. Het VOT wordt niet alleen gebruikt door motorisch gehandicapte mensen, maar ook door blinden en slechtzienden.

Rolstoelroutes

In een aantal plaatsen in het Noorden zijn routes tot stand gekomen of in voorbereiding die het gehandicapten mogelijk maken om veilig en onbelemmerd, bijv. zonder nivoverschillen, de kom van het dorp of de stad te bereiken.

Toeristische fietsroutes in Drente

In Drente heeft de ANWB in samenwerking met de provinciale VVV, zes fietsroutes uitgezet, die vanaf zeven NS-stations vertrekken. Deze routes zijn gecontroleerd op de toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers. Helaas is de bruikbaarheid nog niet optimaal. Slechts op enkele plaatsen komen accommodaties met een gehandicapten toilet voor. Bij de plaatselijke VVV-kantoren in Drente zijn deze routes verkrijgbaar.

Autoroutes

Het verdient aanbeveling de bestaande en eventuele nieuwe autoroutes na te gaan op hun bruikbaarheid voor gehandicapte mensen, zowel voor wat betreft de toeristische als de horeca-voorzieningen.

Op de betrekkelijk eenvoudige wijze zijn deze gegevens in de tekst op te nemen:

♿ geheel toegankelijk voor zelfstandig gebruik;

♿♿ toegankelijk met hulp; waar niets is vermeld is het gegeven onbekend of is de voorziening ontoegankelijk. ●

De auteurs zijn werkzaam bij de provinciale overlegorganen revalidatie resp. in Drente, Friesland en Groningen.