

Downloaded from UvA-DARE, the institutional repository of the University of Amsterdam (UvA)
<http://hdl.handle.net/11245/2.80973>

File ID	uvapub:80973
Filename	Publisher's pdf
Version	final

SOURCE (OR PART OF THE FOLLOWING SOURCE):

Type	article
Title	Een beleid voor het vervoer van gehandicapten in wording
Author(s)	J.B. Polak
Faculty	FEB: Amsterdam School of Economics Research Institute (ASE-RI)
Year	1983

FULL BIBLIOGRAPHIC DETAILS:

<http://hdl.handle.net/11245/1.326538>

Copyright

It is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), other than for strictly personal, individual use, unless the work is under an open content licence (like Creative Commons).

Een beleid voor het vervoer van gehandicapten in wording

Prof. Drs J.B. POLAK

Inleiding

Nederland heeft sinds enige tijd zijn eerste officiële nationale beleidsdocument dat zich bezig houdt met het vervoer van gehandicapten. [1]

Aan de verschijning van dit document was al wel het een en ander voorafgegaan: beleidsuitspraken door de overheid zelf – enkele korte passages in de Memories van Toelichting (van 1981 en volgende jaren) bij de begroting van Verkeer en Waterstaat – en rapporteringen door een tweetal commissies die door de overheid voor dit beleidsterrein waren ingesteld. [2]

Het belang van de thans verschenen nota zal duidelijk zijn: zowel gehandicapten en hun groeperingen als bedrijven en instellingen die vervoer voor gehandicapten verzorgen zijn nu in de gelegenheid gesteld kennis te nemen van een samenvattende visie van de overheid en deze visie te toetsen aan hun eigen wensen.

In deze aantekening wordt vooral beoogd te zien naar enkele meer methodische aspecten van de beleidsformulering. [3] Meer concreet: hoe zijn de gemaakte beleidskeuzes gefundeerd? Achtereenvolgens zal hierbij worden gezien naar de beleidsdoelstelling en naar het gekozen instrumentarium. Aan het slot zullen enkele opmerkingen van meer algemene aard over het beleidsdocument worden gemaakt.

De beleidsdoelstelling

Het beleid inzake het vervoer van gehandicapten vormt een onderdeel van het vervoerbeleid in het algemeen. De doelstelling voor de meer bijzondere vorm van beleid kan in principe dus niets anders zijn dan een nadere uitwerking van de doelstelling zoals die voor het over-all beleid is geformuleerd.

Hier doet zich een eerste moeilijkheid voor, die overigens ook in de nota is onderkend. Beleid inzake vervoer voor gehandicapten vormt immers niet alleen een onderdeel van het algemene *vervoer*beleid (sectorbeleid) maar ook van het *sociale* beleid,

stand van de techniek en de op dit ogenblik te overziene toekomstige ontwikkelingen'. Vervolgens wordt dan gesteld, dat het technische ontwikkelingswerk in principe een zaak van het particulier initiatief is, maar dat anderzijds de overheid wel bereid is tot de financiële ondersteuning.

Graag zou men op één bepaald punt toch meer klaarheid willen zien: rekent de overheid al of niet een prioriteitsstelling inzake wenselijk te achten technische vernieuwingen tot haar taak? Het is nauwelijks denkbaar te achten, dat in een moderne samenleving een overheid het instrument van sturing van de techniek – al is dat alleen in grote lijnen – geheel ter zijde zou willen laten liggen. [7]

Met betrekking tot het alternatieve vervoer wordt de idee van een geïntegreerd landelijk systeem van vervoervoorzieningen van de hand gewezen. De maatregelen in positieve zin waarover de nota spreekt zijn respectievelijk de invoering van een nieuw type, ook voor rolstoelgebruikers toegankelijke, taxi en de regionale coördinatie van het alternatief vervoer. Hier kan een soortgelijke vraag worden gesteld als zojuist bij het punt van de technische ontwikkeling. Als coördinatie in het alternatieve vervoer wenselijk wordt geacht, wat is dan het beleid dat de overheid hiertoe denkt te voeren? Wat vermeld wordt is het 'meenemen' van de problematiek van eventueel aanwezige wettelijke belemmeringen (met name bij samenwerking tussen taxi-ondernemingen, die gevestigd zijn in verschillende gemeenten) bij de voorbereiding van de nieuwe wet personenvervoer. Men zou ook hier de overheid veel meer expliciet willen zien over de mogelijke verdere instrumenten die voor dit doel zouden kunnen worden gehanteerd, met daarop aansluitend een open bespreking van vóórs en tegens van die instrumenten. De meest relevant te achten vragen in dit verband zijn wel of coördinatie van het alternatief vervoer al dan niet dient te worden nagestreefd door dit geheel in handen te geven van het beroepsvervoer (dus een vergaande vermindering van het aantal deelnemende partijen) en of de overheid bereid is een premie te stellen op het aangaan van samenwerkingsrelaties – hetzij financieel, hetzij in de vorm van het ter beschikking (doen) stellen van know-how voor de opzet van de nieuwe exploitatievormen.

Enkele slotopmerkingen

Zoals in het begin is opgemerkt, beperkt deze aantekening zich tot kanttekeningen bij de methodiek van de nieuwe beleidsnota over het vervoer van gehandicapten.

In dit vlak blijven, na het voorafgaande, nog enkele belangrijke wensen van meer algemene aard ten aanzien van de verdere beleidsontwikkeling.

Zo zouden, om te beginnen, te maken keuzen inzake doelstellingen en middelen ongetwijfeld meer aanspreken wanneer zij krachtiger worden onderbouwd.

Nú is deze onderbouwing nog vaak in vrij algemene, kwalitatieve termen.

Hierop zou men wel kunnen antwoorden, dat nog veel inzake kosten en baten van vervoer voor gehandicapten onbekend is. Dit zo zijnde zou het dan de voorkeur verdienen minder stellige uitspraken te doen – en gewoon te zeggen dat men alles nog niet zo goed weet. Verder denkend ligt het voor de hand te trachten ontbrekende kennis aan te vullen. In dit verband zou een hoge prioriteit toekomen aan de suggestie van het Projectbureau IVVS [8] om te onderzoeken in welke mate voor bepaalde categorieën – waaronder gehandicapten – als uitvloeisel van de teruglopende rijksmiddelen de vervoerongelijkheid toeneemt.

Het ontwikkelen van een lange termijnvisie op het vervoer voor gehandicapten is een tweede wenselijkheid te achten. De hier besproken nota draagt namelijk wel zeer

sterk het stempel van de huidige benarde situatie van 's Rijks kas.

Het zijn in het bijzonder twee gedachten die zich in dit verband opdringen. Als de idee van een landelijk vervoersysteem voor gehandicapten als te duur wordt afgewezen, dan zou men voor de langere termijn toch graag de uitspraak zien of een dergelijk – intuïtief zeer aansprekend systeem – op zichzelf als een verbetering, en daarmee als beleidsdoel, valt te zien.

In dit verband mag ook de kwestie van de financiering van het collectieve vervoer niet onaangestipt blijven. De op zichzelf wenselijk te achten bundeling van fondsen die uit een groot aantal verschillende bronnen voor het vervoer van gehandicapten ter beschikking komen is, zoals de zaken nu liggen juridisch niet mogelijk. De beleidsnota volstaat met dit probleem te constateren. Wat zou meer voor de hand liggen dan wijziging van het wettelijk systeem – ook door de werkgroep die over dit onderwerp rapporteerde als mogelijkheid genoemd – als programmapunt op te nemen? Waar nieuwe maatschappelijke inzichten zich een weg banen zal de wetgeving dienen te volgen.

Een opvallend iets is ook, dat de nota in feite alleen gaat over collectief vervoer, dat wil zeggen dat het individuele vervoer – de particuliere auto – vrijwel niet aan bod komt. Op zichzelf is het niet moeilijk een verklaring voor dit feit te vinden. Gelden voor individuele vervoervoorzieningen voor gehandicapten komen namelijk ter beschikking op grond van de verschillende sociale wetten. Als zodanig valt het individuele vervoer daarmee buiten de 'scope' van Verkeer en Waterstaat. Toch kan men zich moeilijk aan het gevoel onttrekken, dat een lange termijnbeleid inzake het vervoer voor gehandicapten ondenkbaar is zonder dat dit ook uitspraken omtrent de rol van het individuele vervoer omvat. Het is niet voor niets, dat ook Structuurschema en Meerjarenplannen Personenvervoer niet tot het collectieve vervoer beperkt zijn.

Wellicht overheerst in deze bespreking een kritische teneur. Daar moet dan toch tegenover worden geplaatst, dat de beleidsnota een duidelijk teken vormt van de wil van de overheid tot ontwikkeling van een samenhangende visie op de vervoerproblematiek van een relatief omvangrijke groep van de bevolking. Tegelijkertijd gaat het daarbij om een uitwerking van een van de fundamentele maatschappelijke uitgangspunten, namelijk dat van de gelijkwaardigheid van alle burgers. Reden te over om het verschijnen van de beleidsnota over het gehandicaptenvervoer als een belangrijke gebeurtenis te beschouwen.

Referenties

1. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal van het Verkeer, Nota inzake het beleid van Verkeer en Waterstaat ten aanzien van gehandicaptenvervoer, z.pl., maart 1983.
2. Subcommissie verkeersproblemen gehandicapten, Eindrapportage. Den Haag, 1982. Voorts: Werkgroep Experiment Vervoerssystemen Gehandicapten, Eindrapportage, z.pl. z.j.
3. Voor meer feitelijke informatie over de nota kan ook worden verwezen naar een tweetal korte artikelen in Nederlands Transport, nr. 12, 17 juni 1983, blz. 397-399 en 400-402.
4. Aan de eveneens opgenomen voorwaarde van beperking van het beslag op overheidsmiddelen wordt hier verder voorbijgegaan, omdat dit, zoals eens door Hupkes is opgemerkt, als een oneigenlijke beleidsdoelstelling valt te zien.
5. Vgl. ook P.J. Blommestein: 'de introductie van alternatief openbaar vervoer. . . is de inbreuk op de norm die ik voorheen formuleerde', Gehandicapten in de Nederlandse samenleving, blz. 51, in: J.B. Polak en G. Hupkes (red.), Vervoer voor gehandicapten: illusie of realiteit, 1982.
6. B.v.: D.A. Vogelzang, De plaats van de gehandicapte in het toekomstig openbaar vervoer, in: Polak en Hupkes (red.), blz. 263.

7. Vgl. de uitspraak ' . . . dat ook in de sfeer van de economische politiek de ontwikkeling van de techniek niet langer als een door God en de ingenieurs bepaald autonoom proces wordt beschouwd, doch veelmeer als een verschijnsel dat voor beïnvloeding vatbaar is', A. Heertje, *Economische en technische ontwikkeling* Leiden, 1973, blz. 320.
8. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Projectbureau Integrale verkeers- en vervoerstudies, *Werkprogramma* 1983. Den Haag, 1982.