

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/33984

Uw kenmerk
2022Z01878

Datum 9 maart 2022
Betreft Antwoorden Kamervragen van de leden Van der Graaf,
Van Ginneken, Van der Molen, De Hoop en
Bouchallikht over toegankelijkheid in het openbaar
vervoer.

Geachte voorzitter,

Hierbij bied ik u de antwoorden aan op de schriftelijke vragen van de leden Van der Graaf (ChristenUnie), Van Ginneken (D66), Van der Molen (CDA), De Hoop (PvdA) en Bouchallikht (GroenLinks) over toegankelijkheid in het openbaar vervoer.

Deze vragen zijn ingezonden op 3 februari 2022, met het kenmerk 2022Z01878.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. V.L.W.A. Heijnen

Vragen van de leden Van der Graaf (ChristenUnie), Van Ginneken (D66), Van der Molen (CDA), De Hoop (PvdA) en Bouchallikht (GroenLinks) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over toegankelijkheid in het openbaar vervoer (ingezonden 3 februari 2022 met kenmerk 2022Z01878).

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/33984

Vraag 1.

Kent u de met algemene stemmen aangenomen motie van het lid Van der Graaf c.s. over een bestuursakkoord over de toegankelijkheid sluiten?¹

Antwoord 1.

Ja.

Vraag 2.

Klopt het dat het Bestuursakkoord toegankelijkheid openbaar vervoer, ondanks de beloofde 'stevige inspanning' voor een akkoord in het voorjaar 2021², nog steeds niet is gesloten?

Antwoord 2.

Ja. Zoals mijn voorganger in zijn reactie op het schriftelijk overleg Spoor³, spoorveiligheid, ERTMS en internationaal spoor van d.d. 12 januari jl. heeft aangegeven, verlopen de gesprekken over het Bestuursakkoord toegankelijkheid OV in een constructieve sfeer, maar was het vanwege de demissionaire status van het kabinet niet mogelijk om tot afronding van een akkoord te komen.

Vraag 3.

Wat zijn momenteel de grootste knelpunten waardoor het bestuursakkoord nog niet gereed is? En wat is er volgens u nodig om deze knelpunten op te lossen?

Antwoord 3.

Zoals in het antwoord op vraag 2 aangegeven, is de vertraging bij het afsluiten van een bestuursakkoord met name veroorzaakt doordat er tijdens de demissionaire periode van het vorige kabinet geen akkoord kon worden gesloten. Een bestuursakkoord toegankelijkheid heeft immers juridische en financiële consequenties voor de betrokken partijen, waaronder de Rijksoverheid. Ik vind het daarnaast wenselijk dat de maatregelen tot stand komen via een zorgvuldig proces. Om deze reden loop ik – zo lang de gesprekken nog gaande zijn – niet vooruit op de uitkomst op specifieke onderdelen van het bestuursakkoord.

Vraag 4.

Bent u bereid het bestuursakkoord voor 1 mei te presenteren?

Antwoord 4.

Via de gewijzigde motie van de leden De Hoop en Van der Graaf⁴ heeft uw Kamer inmiddels verzocht om het akkoord af te ronden voor de zomer. Ik zeg uw Kamer

¹ Kamerstuk 35570, nr. 47.

² Stenogram Begroting Infrastructuur en Waterstaat 2021, Docnr. 2021D07576.

³ Kamerstuk II, 2021/22, 29 984, nr. 957.

⁴ Kamerstuk II, 2021/22, 29 984, nr. 971.

toe dat ik mij zal inspannen om het bestuursakkoord vóór de zomer af te ronden en aan uw Kamer toe te zenden. Het kunnen komen tot een presentatie van het bestuursakkoord vóór de zomer vereist uiteraard ook bestuurlijk commitment bij de andere betrokken partijen zoals provincies en vervoerders. Ik hecht daarbij ook sterk aan de betrokkenheid van de doelgroep zelf; mensen die een beperking ervaren bij het gebruik van het openbaar vervoer.

Vraag 5.

Wat is de laatste stand van zaken betreffende de bestuurlijke afspraken over reisassistentie voor mensen met een lichamelijke en visuele beperking op decentrale lijnen? En wat betekenen die afspraken voor de voorgenomen sluitingen van serviceloketten op stations (zoals Tilburg)?

Vraag 6.

Wat is de laatste stand van zaken betreffende de bestuurlijke afspraken over toiletten in treinstellen van regionale vervoerders?

Antwoord 5 en 6.

De beschikbaarheid van reisassistentie en toiletten in regionale treinen is onderdeel van de nog lopende gesprekken over het Bestuursakkoord toegankelijkheid OV. Ik vind het belangrijk om een zorgvuldig proces met alle betrokken partijen (NS, ProRail, regionale vervoerders, decentrale overheden en belangenorganisaties) te doorlopen. Daarom wil ik nu niet vooruitlopen op de concrete inhoud van het bestuursakkoord.

Voor wat betreft de sluiting van servicebalies geldt dat dit het gevolg is van de aanpassing van het serviceaanbod door NS. Deze wijziging volgt naar aanleiding van de wens van NS om de inzet van het personeel beter te laten aansluiten op de veranderende behoefte van de reiziger, die steeds meer digitaal zaken doet en steeds minder aan de balie om begeleiding vraagt. Uw Kamer is, mede namens de minister van Financiën, eerder geïnformeerd over de sluiting van servicebalies door NS. Daarbij is toegelicht dat de sluiting van servicebalies geen effect heeft op de kwaliteit van de reisassistentie.⁵

Vraag 7.

Bent u van mening dat een aanpassing van het Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer nodig is om de toegankelijkheid in het openbaar vervoer te vergroten?

Antwoord 7.

Op dit moment richt ik mij op het maken van afspraken in een bestuursakkoord. Een deel van de maatregelen uit een bestuursakkoord kan na het sluiten van een bestuursakkoord in het Besluit toegankelijkheid OV worden opgenomen als extra basiseis, in aanvulling op de bestaande basiseisen die al zijn neergelegd in het genoemde besluit en de Europese verordeningen. Op het moment dat een bestuursakkoord wordt afgesloten zal ik uw Kamer informeren over de wenselijke wijzigingen in het Besluit toegankelijkheid OV.

⁵ Aangangsel Handelingen II, 2021/22, nr. 560.

Vraag 8.

Als belangrijke voorwaarden voor een toegankelijk OV, zoals reisassistentie en toiletten, niet geregeld worden in het bestuursakkoord, bent u dan bereid dit alsnog af te dwingen via het Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer?

Antwoord 8.

Zie mijn antwoorden op de vragen 4, 5, 6 en 7.

Vraag 9.

Bent u bereid om voor de zomer met aanpassingen te komen aan wet- en regelgeving, aanvullend aan het bestuursakkoord?

Antwoord 9.

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 7 richt ik mij nu eerst op het sluiten van een bestuursakkoord. Voor zover de afspraken uit een bestuursakkoord aanpassingen in wet- en regelgeving vereisen, zal ik daarvoor met voorstellen voor wijziging van de regelgeving komen. Aangezien wijzigingen van wet- en regelgeving een langere doorlooptijd hebben, kunnen de wijzigingen zelf niet tegelijkertijd met het bestuursakkoord worden doorgevoerd. Wel zal ik daarbij aangeven in hoeverre dergelijke wijzigingen wenselijk zijn.

Vraag 10.

Kent u het nieuwsbericht 'Stadsbus verdwijnt 's avonds in Gouda en Alphen: dit is het alternatief (en het is nog sneller ook)' (AD, 16-12-21)?

Antwoord 10.

Ja.

Vraag 11.

Bent u zich ervan bewust dat normaal toegankelijke lijnbussen regelmatig worden vervangen door buurtbusconcepten, kleine busjes die vaak niet toegankelijk zijn voor mensen in een rolstoel?

Antwoord 11.

Standaard lijnbussen vormen de basis voor het reguliere stads- en streekvervoer, naast de regionale trein, tram en metro. In regionale concessies, beheerd door de decentrale OV-autoriteiten, wordt vastgelegd op welke verbindingen er regulier openbaar vervoer geboden moet worden en/of gewenst is. Wanneer er onvoldoende vraag is naar een verbinding, leidt de inzet van een standaard lijnbus, tot een minder effectieve inzet van OV-capaciteit. Meer flexibele diensten met kleinschalig materieel kunnen in die gevallen recht doen aan een beperkte vraag naar vervoer.⁶ De buurtbus is een specifiek concept dat veelal is benoemd in het programma van eisen van decentrale OV-concessies. Het gaat hierbij in principe om vrijwillige chauffeurs die een vaste route met dienstregeling rijden op plaatsen waar geen reguliere OV-verbinding (mogelijk) is. De dienst is ontstaan uit lokale behoeftes. Naar de toegankelijkheid van buurtbussen voor reizigers met

⁶ Zie voor een overzicht over de verschillende vormen van flexvervoer en de ontwikkeling daarvan het rapport 'De staat van het regionale openbaar vervoer 2020' (www.crow.nl).

een beperking wordt momenteel onderzoek gedaan in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (zie het antwoord op vraag 15).

Vraag 12.

Bent u het eens met de stelling dat dit in het kader van het VN-verdrag Handicap onacceptabel is omdat dit een achteruitgang in toegankelijkheid betreft?

Antwoord 12.

Hoe de toegankelijkheid van het specifieke concept buurtbus in Nederland is en uit welke aspecten die toegankelijkheid bestaat wordt momenteel onderzocht (zie het antwoord op vraag 15). Zoals ook blijkt uit 'de Staat van het regionaal OV 2020'⁷ is er een grote variatie aan flexibele (OV-)concepten waar regionale en lokale overheden mee experimenteren. De impact daarvan op de toegankelijkheid voor reizigers met een beperking is niet op voorhand vast te stellen.

Vraag 13.

Bent u zich ervan bewust dat er voor mensen die gebruik maken van een rolstoel vaak een taxisysteem wordt uitgerold?

Antwoord 13.

Ik ben mij ervan bewust dat in bepaalde gevallen flexibele vormen van vervoer worden ingezet om aan de vraag naar vervoer van rolstoelgebruikers te voldoen. Rolstoelgebruikers kunnen in bepaalde gevallen met buurbussen reizen. In andere gevallen wordt door gemeenten gekozen voor taxivervoer met de benodigde expertise en opleiding om dergelijk gespecialiseerd vervoer aan te kunnen bieden.

Vraag 14.

Bent u het eens met de stelling dat een taxisysteem, waarbij (ruim) van tevoren moet worden gereserveerd, niet gelijkwaardig is aan een toegankelijke busvoorziening en daarom ook niet acceptabel is?

Antwoord 14.

Bij een vergelijking van beide vervoerssoorten valt op dat de functie en aard van de twee vormen van vervoer anders is. Waar lijnbussen en buurbussen een halte-tot-halte dienstverlening verlenen, is er bij taxivervoer sprake van een deur-tot-deur dienstverlening. De verschillen in functie en aard maken naar mijn mening dat deze vormen van vervoer zowel een acceptabel alternatief voor als een aanvulling op elkaar kunnen zijn.

Vraag 15.

Klopt het dat het ministerie momenteel een onderzoek laat uitvoeren naar de toegankelijkheid van de buurtbus?

Antwoord 15.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat laat momenteel een onderzoek uitvoeren om in kaart te brengen welke buurtbusconcepten er in Nederland zijn, welke barrières er zijn voor reizigers met een rolstoel en welke mogelijkheden er zijn om die op te lossen. Bij het onderzoek worden verschillende stakeholders betrokken zoals (belangenbehartigers van) mensen met een beperking, OV-

⁷ 'De Staat van het regionaal OV 2020', te vinden op: www.crow.nl.

autoriteiten, gemeenten, buurtbusverenigingen en concessiehouders. De verwachting is dat het onderzoek in november 2022 afgerond zal worden. De resultaten zullen met uw Kamer worden gedeeld.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Vraag 16.

Vindt u het ook onwenselijk dat er gedurende het (door IenW ingestelde) onderzoek naar de toegankelijkheid van de buurtbus, er andere ontoegankelijke buurtbussen en gelijkaardige OV-concepten worden geïntroduceerd?

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/33984

Antwoord 16.

De buurtbus is een initiatief dat een rol speelt op trajecten die zich niet lenen voor de inzet van lijnbussen. Daarmee is de buurtbus een lokaal aanbod dat beantwoordt aan een vraag naar vervoer op routes met weinig vervoervraag. In de regel zijn het vrijwilligers die zich inspannen om de exploitatie van een buurtbus mogelijk te maken. Dit neemt niet weg dat ik samen met decentrale overheden en vervoerders in gesprek zal blijven om gezamenlijk te zoeken naar oplossingen om ook deze vormen van flexibel vervoer toegankelijker te maken voor reizigers met een beperking.