

Vergaderjaar 2020–2021

**23 645**

**Openbaar vervoer**

**Nr. 743**

**BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 november 2020

Graag reageer ik op het tienpuntenplan voor toegankelijkheid van het OV, dat door Lid Van der Graaf is ingediend bij het algemeen overleg over MIRT op 25 juni 2020 (Kamerstuk 35 300 A, nr. 115).

Vooropgesteld wil ik mevrouw Van der Graaf van harte danken voor het plan dat zij samen met belangenbehartigers voor mensen met een beperking heeft opgesteld. Dat geeft een goed inzicht in waar mensen met een beperking tegenaan lopen en waar hun behoeftes liggen.

De coronacrisis heeft de afgelopen tijd voor veel onzekerheid voor ons allemaal gezorgd. Ook reizen met het OV verliep opeens anders dan normaal en ik ben mij ervan bewust dat dit voor mensen met een beperking soms extra moeilijk was. Ik wil benadrukken dat het belangrijk is dat er tijdens deze crisis ook oog is voor mensen met een beperking en wat zij nodig hebben om van het OV gebruik te kunnen blijven maken. Ik zal mij daar de komende periode voor blijven inzetten.

Zoals u weet, ben ik met (vertegenwoordigers van) mensen met een beperking, decentrale overheden en vervoerders in gesprek om nadere afspraken te maken over toegankelijkheid van het OV. Mijn streven is om deze afspraken met de genoemde partijen in een bestuursakkoord te kunnen vastleggen in het voorjaar van 2021. De gesprekken hierover worden gevoerd binnen het NOVB.

Ik ben positief gestemd; alle partijen waarmee ik gesprekken voer, vinden het vanzelfsprekend dat verder gewerkt wordt aan toegankelijkheid en zien het als een gezamenlijke verantwoordelijkheid.

Hieronder zal ik nader ingaan op de tien punten uit het plan, zonder daarbij vooruit te lopen op de afspraken over het brede veld van toegankelijkheid van het OV, die ik in het bestuursakkoord wil maken in het voorjaar van 2021.

## **1. Zorg voor functionerende toegankelijkheidsvoorzieningen bij stations en haltes**

Dit punt onderschrijf ik volledig. Het is de basis om toegankelijkheid van het OV voor mensen met een beperking te kunnen garanderen. Een aantal elementen hierin wil ik afzonderlijk benoemen:

- Een toegankelijk OV begint bij de aanleg van voorzieningen. Deze staan niet op zichzelf, maar moeten passend zijn in de openbare ruimte. Ik heb daarom in samenspraak met een aantal gemeenten, ProRail en NS een onderzoek laten uitvoeren naar de inrichting van stationsomgevingen. Dit heeft geleid tot een gedragen proceshandvat, bedoeld voor gemeenten die hun stationsomgeving willen aanpakken, zodat toegankelijkheid daar een integraal onderdeel van wordt. Hoe we hier verder aan zullen werken is onderwerp van het gesprek dat ik met de decentrale overheden, vervoerders en (vertegenwoordigers van) mensen met een beperking voer. Het proceshandvat is op de CROW-website te downloaden<sup>1</sup>.
- Het tienpuntenplan vraagt om betrekken van wegbeheerders waar nodig en vraagt om dit als verplichting toe te voegen aan het besluit Toegankelijkheid OV. Ik zal ervoor zorgen dat wegbeheerders worden betrokken bij het bestuursakkoord. Ik zal de wegbeheerders ook betrekken bij de stationsagenda.
- Kapotte toegankelijkheidsvoorzieningen zijn een ergernis voor mensen met een beperking. Ik vind dat hier in beheer en onderhoud adequaat mee omgegaan moet worden. ProRail is onder mijn aansturing verantwoordelijk voor beheer en onderhoud op stations. De verantwoordelijkheid voor beheer en onderhoud voor bus, tram en metro is belegd bij decentrale overheden voor OV en de wegbeheerder. Wanneer er signalen zijn dat dit onvoldoende wordt opgepakt, zal ik met ProRail of met de decentrale overheden in gesprek treden.
- Wanneer een toegankelijkheidsvoorziening niet functioneert, moet daarover reisinformatie worden verschaft. Samen met partijen heb ik geconstateerd dat de reisinformatie over toegankelijke reizen meer in het algemeen nog niet optimaal is. In overleg met partijen bekijk ik welke impuls we kunnen geven, zodat de reisinformatie dusdanig verbetert, dat mensen met vertrouwen aan hun reis beginnen. Voor de informatie over liften op treinstations loopt momenteel al een project, waarmee de werking van de liften wordt gemonitord. Dat project is in 2022 afgerond, waardoor bouwers van apps voor reisinformatie die informatie kunnen verwerken.

## **2. Zorg ervoor dat alle treinvervoerders reisassistentie moeten aanbieden**

Momenteel is er een heldere norm voor het bieden van reisassistentie bij de trein: wanneer er geen onbelemmerde toegang is tot de trein, is reisassistentie verplicht. NS is momenteel de enige treinvervoerder die niet met alle treinen een onbelemmerde toegang kan bieden. NS breidt de reisassistentie dan ook uit tot alle stations waar NS halteert. Het belang van trainingen bij het geven van reisassistentie aan mensen met een beperking zoals u aangeeft, onderstreep ik hierbij.

## **3. Reisassistentie binnen een uur ter plaatse**

Het tienpuntenplan vraagt om een aanmeldtijd van maximaal een uur voor het aanvragen van reisassistentie voor alle modaliteiten. Dit biedt NS voor de trein, maar de andere modaliteiten bieden veelal nog geen

<sup>1</sup> <https://www.crow.nl/downloads/pdf/kennisbank/2020/proceshandvat-toegankelijkheid-stationsomgevingen.aspx>

reisassistentie. Ik neem deze wens daarom mee in het gesprek over de mogelijke uitbreiding van reisassistentie bij die andere modaliteiten. Hier zitten de concessieverleners van stads- en streekvervoer ook aan tafel.

#### **4. Heldere criteria voor het meenemen van hulpmiddelen in bus, tram en metro**

De criteria voor het meenemen van hulpmiddelen in bus, tram en metro zijn op verschillende plekken in regelgeving vervat. Europese regelgeving<sup>2</sup> is leidend en de nationale regelgeving is hiervan afgeleid. Ik zal ervoor zorgen dat de informatie bij elkaar wordt gebracht en gedeeld, zodat hierover duidelijkheid ontstaat voor reizigers, concessieverleners en vervoerders, inclusief het bij die vervoerders werkzame personeel. Of het Besluit hierop aangepast kan worden, zoals het tienpuntenplan schetst, neem ik mee in de gesprekken over het bestuursakkoord.

#### **5. Toegankelijke toiletten in alle treinen**

Ik ben een voorstander van toiletten in treinen, dat is voor iedereen prettig. Voor mensen met blaas- of darmproblemen is dat vaak onmisbaar. Gelukkig hebben we in de meeste treinen toiletten. Voor de NS geldt dat we hierover heldere afspraken hebben gemaakt in het kader van de concessie. In alle intercity's is een toilet aanwezig en de sprinters van het type Flirt en SNG hebben ook een toilet. Ik heb met NS afgesproken dat de sprinters van het type SLT ook voorzien worden van een toilet. Dit is naar verwachting eind 2021 gereed. Ook heb ik met NS afgesproken dat zij uitsluitend treinen bestelt met minimaal één zelfstandig toegankelijk toilet per trein.

Ook veel decentrale vervoerders hebben toiletten in hun treinen. Op dit moment zijn er slechts vijf decentrale treinlijnen waar nog geen toiletten in de trein zijn. Voor één daarvan (Almelo – Hardenberg) geldt dat dit bij de aanschaf van nieuw materieel wel verplicht is gesteld. Voor de andere vier (drie in Gelderland en de lijn Drechtsteden – Molenlanden – Gorinchem) geldt dat op provinciaal niveau is uitgesproken dat nieuw materieel wel van een toilet moet zijn voorzien. In de gesprekken over het bestuursakkoord bekijken we of een verplichting tot de mogelijkheid behoort.

#### **6. Bij onderhoud aan trein of bus ook aanpassingen doen om toegankelijkheid te verbeteren**

Bij de vernieuwing van een trein geldt voor de «geraakte delen» de nieuwste norm als maatstaf. Dit staat in de Europese verordening TSI PRM<sup>3</sup>, de Europese verordening over de toegankelijkheid van trein en spoor. Dat betekent bijvoorbeeld dat als er nieuwe leuning worden aangebracht, deze moeten voldoen aan de eisen van de nieuwste TSI PRM.

Voor bussen geldt dat zij over het algemeen niet tussentijds worden vernieuwd, want zij hebben een veel kortere levensduur. Bussen moeten voldoen aan de geldende Europese eisen op het moment van toelating.

<sup>2</sup> VN/ECE Reglement nr. 107

<sup>3</sup> Volledig: Commission Regulation (EU) No 1300/2014 of 18 November 2014 on the technical specifications for interoperability relating to accessibility of the Union's rail system for persons with disabilities and persons with reduced mobility.

## **7. Alle nieuwe vormen van het ov moeten aan de toegankelijkheidseisen voldoen**

In de contourennota Toekomstbeeld OV 2040<sup>4</sup> is afgesproken dat bij nieuwe vormen van OV oog is voor toegankelijkheid en inclusiviteit. In het tienpuntenplan wordt het voorbeeld genoemd om buurtbussen onder te brengen onder de definitie van OV, waardoor het Besluit Toegankelijkheid van het OV van toepassing is. Decentrale overheden geven echter aan dat niet altijd het materieel technisch aangepast kan worden, dus door de buurtbus onder de definitie van OV te brengen loop je het risico dat deze niet meer ingezet kan worden voor het OV. Ik zal dit punt nader bekijken.

## **8. Raadpleeg mensen met een beperking en hun vertegenwoordigers bij aanbestedingen**

Verbetering van participatie van mensen met een beperking is onderwerp van gesprek tussen de Rocov's en de belangenorganisaties. In het geval van aanbestedingen kunnen belangenorganisaties inbreng leveren aan de Rocov's. Aansluiting bij zo'n organisatie staat voor iedereen open en is de weg naar meedoen. Ook bestaan er klantenpanels bij vervoerders. Ik vind het belangrijk dat er een inclusieve vertegenwoordiging van reizigers is en zal mij hier ook hard voor blijven maken.

## **9. Maak voor reizigers inzichtelijk of iedereen aan de verplichtingen voldoet**

Openheid over het nakomen van verplichtingen, is voor mij en de OV-sector een belangrijk uitgangspunt. Hoe overheden en vervoerders gaan rapporteren over de voortgang van de uitvoering van maatregelen en of ze voldoen aan de eisen van het Besluit Toegankelijkheid van het openbaar vervoer, wordt wat mij betreft onderdeel van het bestuursakkoord.

## **10. Overheid moet vervoerders kunnen aanspreken op hoe toegankelijk zij zijn**

Het onderwerp toegankelijkheid van het OV staat op de periodieke agenda van het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB). Dit is de plek waar de overheden en vervoerders elkaar aanspreken op de voortgang op toegankelijkheid. In dit gremium zijn ook de reizigers vertegenwoordigd via Rover.

*Vervolg*

Zoals eerder in deze brief aangegeven, wordt er nu gewerkt aan de nieuwe afspraken over toegankelijkheid en verwacht ik daarover in het voorjaar van 2021 een bestuursakkoord te kunnen sluiten. Ik zal u daarover dan informeren. In het tienpuntenplan wordt meermalen gerefereerd aan het Besluit en de Regeling Toegankelijkheid van het Openbaar Vervoer. Nadat het bestuursakkoord is gesloten, zal worden bepaald welke onderdelen daarvan in dit Besluit kunnen worden verwerkt. Dan zal vervolgens de procedure voor wijziging van deze regelgeving in gang worden gezet.

---

<sup>4</sup> Contourennota Openbaar Vervoer 2040, bijlage bij Kamerstuk 23 645, nr. 685

*Ten slotte*

Het moet vanzelfsprekend worden dat toegankelijkheid als basisbeginsel wordt meegenomen bij het ontwerp en de uitvoering van producten en diensten. Dit basisbeginsel geldt dus ook voor het OV. Het tienpuntenplan van het lid Van der Graaf draagt bij aan de bewustwording die hiervoor nog nodig is. Het plan biedt bovendien veel aanknopingspunten voor de verdere gesprekken die ik met betrokkenen hierover voer. Ik dank haar daarvoor hartelijk.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
S. van Veldhoven-Van der Meer