

Vergaderjaar 2022–2023

23 645

Kernenergie

Nr. 783

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 november 2022

Op 18 juli jl. heb ik uw Kamer geïnformeerd over de afspraken die zijn gemaakt over het sluiten van een bestuursakkoord toegankelijkheid ov.¹ De afgelopen maanden hebben alle partijen hard gewerkt aan de afronding van het akkoord. En dat is gelukt. Ik ben blij dat ik u nu met deze brief de eindversie van het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022–2032 kan toesturen.

Met dit akkoord worden belangrijke stappen gezet om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor alle reizigers en in het bijzonder voor mensen met een beperking te verbeteren. Met alle partijen hebben we daarbij een balans gezocht tussen snelle, merkbare verbeteringen voor mensen met een beperking en oplossingen die op een wat langere termijn voor significante verbeteringen gaan zorgen.

Zo zorgen we er voor dat uiterlijk in 2025 reisassistentie beschikbaar is op alle stations en dat op termijn reizigers maximaal één uur voor hun reis deze reisassistentie moeten aanvragen.² Ook wordt de komende jaren de reisinformatie verder verbeterd, zodat iedereen de reis kan voorbereiden als dat gewenst of noodzakelijk is. Vanaf volgend jaar is er voor gemeenten een specifieke uitkering beschikbaar (in totaal € 1,5 mln.) waarmee ze subsidie kunnen aanvragen voor projecten met OV-ambassadeurs. Dit zijn mensen die onder andere reizigers met een beperking kunnen stimuleren en helpen om gebruik te maken van het openbaar vervoer.

Er lopen daarnaast onderzoeken naar de toegankelijkheid van lijn- en buurtbussen, zodat we beter in beeld krijgen waar reizigers tegenaan-

¹ Kamerstuk 23 645, nr. 768.

² Het gaat dan om alle stations die door ProRail toegankelijk zijn gemaakt en waar het perron dit toelaat. Deze randvoorwaarde voor het kunnen aanbieden van reisassistentie geldt uiteraard ook voor de stations waar NS halteert.

lopen en wat passende maatregelen zijn om te nemen. Voor bestaande bus- en tramhaltes wordt op regionaal niveau bekeken met welk tempo en prioriteit ervoor kan worden gezorgd dat haltes voor iedereen toegankelijk worden. Voor nieuwe haltes en metrohaltes geldt al dat deze toegankelijk (moeten) zijn.

Wanneer er nieuwe treinstellen worden ingezet, moet hierin vanaf nu minimaal één toegankelijk toilet aanwezig zijn.³ Voor bestaande treinstellen geldt dat moet worden gekeken naar mogelijkheden om de inbouw van toiletten toch te realiseren wanneer er groot onderhoud aan deze treinstellen wordt uitgevoerd. Dit is het belangrijkste punt waarop het conceptakkoord is aangepast, omdat een verplichte inbouw in alle bestaande treinstellen bij concessiewisseling niet haalbaar bleek. Met de provincie Zuid-Holland is daarom afgesproken dat zij versneld overgaan tot de aanschaf van nieuwe treinen, om zo zowel treinen met toiletten als met ERTMS te kunnen realiseren. Dan blijft er nog slechts één provincie over waar niet nu al of bij de aankomende concessiewisseling nieuwe treinstellen met toilet worden ingezet, namelijk de provincie Gelderland. Daar hebben we in gezamenlijkheid bekeken of afspraken over inbouw in bestaande treinstellen mogelijk zijn. Maar dat blijkt door aanzienlijke extra kosten en technische en operationele vraagstukken rond de inbouw zelf, maar ook rond de inzet van tijdelijk treinmaterieel, realisatie van stortingsplaatsen en hogere operationele kosten als gevolg van de inbouw, niet haalbaar. De provincie Gelderland heeft er daarom voor gekozen om toiletvoorzieningen op stations te realiseren, waarbij deze voorzieningen openbaar toegankelijk zijn, ook buiten de ov-dienstregeling. Daarnaast blijf ik met de provincie Gelderland in gesprek om te kijken of zich tussentijds mogelijkheden voordoen (zoals in de provincie Zuid-Holland) voor het eerder realiseren van toiletten in alle treinstellen.

Uitvoering akkoord

Een belangrijke uitkomst van het afsluiten van dit akkoord is de versterking van de samenwerking tussen alle betrokken partijen (het Rijk, decentrale ov-autoriteiten, vervoerders, ProRail én vertegenwoordigers van mensen met een beperking). Alleen met die samenwerking kunnen we zorgen voor betekenisvolle verbeteringen van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Naast de inhoudelijke afspraken wordt daarom in het akkoord ook beschreven hoe die samenwerking er de komende jaren zal uitzien en hoe bij elke stap (vertegenwoordigers van) mensen met een beperking worden betrokken.

Aanpassing wet- en regelgeving

Een deel van de afspraken uit het bestuursakkoord zal de komende tijd ook zijn weg vinden naar wet- en regelgeving. Dit neem ik mee bij de wijziging van het Besluit en de Regeling Toegankelijkheid van het Openbaar Vervoer.

Financiering

Ik heb u in de brief van 18 juli jl. laten weten dat ik ook graag financieel wil bijdragen aan de uitvoering van het bestuursakkoord. In de begroting van 2023 leg ik daarom aan uw Kamer voor om hiervoor € 10 miljoen ter beschikking te stellen. Daarnaast onderzoeken we de financiële gevolgen

³ Sinds december 2021 beschikken alle NS-treinen reeds over een toilet. In de brief van 18 juli stond nog dat dit bij bijna alle treinen het geval was, maar zoals ook is aangegeven in het Actualisatierapport Toegankelijkheid dat in 2021 naar de Tweede Kamer is gestuurd gaat het inmiddels om alle treinen.

en bekostiging van de maatregelen uit het bestuursakkoord. Samen met alle partijen bespreken we hoe we deze middelen het best kunnen besteden om uitvoering te geven aan de afspraken.

Overige aandachtspunten toegankelijkheid ov

In het bestuursakkoord zijn op vele onderwerpen afspraken gemaakt om de toegankelijkheid van het ov te verbeteren. Maar ook buiten dit akkoord zijn er op dit moment obstakels en uitdagingen voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer.

Zo zijn er nog vaak en soms ook langdurig liften defect, waardoor voor reizigers de bereikbaarheid van sommige perrons lastig of zelfs onmogelijk is. Door de huidige, problematische leveringen van onderdelen, personeelstekorten en vandalisme is het een uitdaging om kapotte liften spoedig te repareren. ProRail zoekt hard naar oplossingen om de reparatieduur te verkorten. Zo wordt gekeken naar alternatieven om langdurige stilstand te voorkomen, bijvoorbeeld door reparatie met onderdelen uit oude liften. Ook wordt gewerkt aan een monitoringssysteem in alle liften, waarmee een liftstoring vrijwel direct wordt gedetecteerd. Verwacht wordt dat het monitoringssysteem eind dit jaar in alle liften gereed is. Deze informatie zal naar verwachting in de loop van 2023 beschikbaar komen voor ov-appbouwers zodat zij reizigers al bij het plannen van hun reis kunnen informeren over een eventuele defecte lift. Ik kan u garanderen dat de problematiek van kapotte liften de voortdurende aandacht van mij en van ProRail heeft.

Een ander aandachtspunt is het aantal herstelperrons, (delen van) perrons die niet langer op de juiste hoogte zijn om een zelfstandige in- en uitstap voor mensen met een beperking mogelijk te maken. Dit aantal is de afgelopen jaren toegenomen en zet het zelfstandig reizen met een beperking onder druk. ProRail zet zich de komende jaren in om deze perrons weer op de juiste hoogte te brengen. Deze werkzaamheden kunnen in de nachtelijke uren worden uitgevoerd en daarmee zullen reizigers hier geen hinder van ondervinden. Op die manier kan in korte tijd op veel perrons (circa 30–50 stations per jaar) de toegankelijke instap weer worden teruggebracht.

Als laatste wil ik in deze brief nog specifiek ingaan op het door uw Kamer eerdergenoemde zorgpunt of de overgang van OV-chip Plus naar NS-Flex of de NS-Businesscard voor blinden en slechtzienden wel goed verloopt en ook deze reizigers met deze nieuwe kaartvorm met het ov kunnen blijven reizen. In aanloop naar deze overgang is uitgebreid gesproken met de Oogvereniging, een belangenorganisatie voor mensen met een visuele beperking. Hoewel de Oogvereniging geen voorstander is van het migreren van OV-chip Plus naar NS-Flex of de NS-Businesscard voor blinden en slechtzienden zijn er in goed overleg goede alternatieven ontwikkeld. NS besteedt daarnaast de grootst mogelijke zorg aan de overgang. Alle OV-chip Plus houders worden persoonlijk gebeld om de overgang zo soepel mogelijk te laten verlopen. In dit telefoongesprek bepaalt de klant samen met NS welk alternatief het beste past. Klanten die kiezen voor de NS-Businesscard voor blinden en slechtzienden reizen vanaf 1 januari 2023 bij NS met dezelfde kaart als bij regionale trein-, bus-, tram- en metrovervoerders. Op deze manier wordt ook bij deze nieuwe ontwikkelingen zo goed mogelijk ingespeeld op een toegankelijke reis voor iedereen.

Ook in de toekomst zullen er waarschijnlijk altijd aandachtspunten zijn voor de toegankelijkheid van het ov. Met alle betrokken partijen zullen wij steeds in gezamenlijkheid bezien hoe we deze het beste het hoofd kunnen

bieden. Ik zie het bestuursakkoord dan ook als een levend document, waarin de komende jaren waar nodig ook aanvullende afspraken aan toegevoegd kunnen worden.

Tot slot

Het openbaar vervoer is er voor iedereen. Daar hoort bij dat alle reizigers, ook als zij een beperking hebben, zoveel mogelijk zelfstandig gebruik kunnen maken van het ov. Ik streef er daarom naar om er samen met medeoverheden en vervoerders voor te zorgen dat het openbaar vervoer in 2040 toegankelijk is conform het VN-verdrag Handicap.⁴ En ook daarna wordt er bij de introductie van nieuwe diensten en mobiliteitsaanbieders goed gekeken naar de toegankelijkheid en inclusiviteit.⁵ Het is immers niet ondenkbaar dat de komende jaren nieuwe vormen van ov worden toegevoegd aan het aanbod en dat deze ook toegankelijk worden voor álle reizigers.

Met de afronding van het bestuursakkoord en de daaruit voortkomende maatregelen zet ik samen met alle betrokken partijen de komende jaren belangrijke stappen om dit te bereiken. Ik kijk uit naar de samenwerking en de mooie resultaten die wij met elkaar gaan bereiken om te zorgen dat álle reizigers straks gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen

⁴ Voluit: VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap.

⁵ Kamerstuk 23 645, nr. 685.