



Tweede Kamer der Staten –Generaal  
Vaste Commissie voor Infrastructuur en Waterstaat  
Postbus 20018  
2500 EA 's Gravenhage

Betreft: Inbreng voor Schriftelijk overleg openbaar vervoer en taxi 25 maart 2020

Datum 23 maart 2020

Geachte leden van de Vaste Commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,

Op 25 maart 2020 vindt er een schriftelijk overleg plaats over het openbaar vervoer. De motie van lid Van der Graaf c.s. over de toegankelijkheid als landelijke basisvoorziening (19-12-2019 – nr. 213), is daar een onderdeel van.

Namens diverse regionale belangenbehartigers onderstrepen we het belang en de goede en snelle uitvoering van de motie Van der Graaf c.s. Dat het belang ook door u onderkend wordt, blijkt uit het feit dat de motie met algemene stemmen is aangenomen. Onze inbreng kunt u zien als een aanvulling op en ondersteuning van de brief van Ieder(in) e.a. aan uw commissie d.d. 16-03-2020.

Als regionale belangenbehartigers zijn we zeer verheugd met de motie Van der Graaf. Deze motie biedt de mogelijkheid verschillende noodzakelijke reparaties te realiseren in het implementatieproces van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer (OV). Het is nu van belang dat de positieve aandacht die er is voor toegankelijkheid, zich daadwerkelijk vertaalt naar toegankelijkheid in de praktijk.

#### **Reactie op de uitleg van de minister**

De minister zegt in haar brief aan de Tweede Kamer (d.d. 11-02-2020 – nr. 224) dat de *verschillen* in toegankelijkheid goed te verklaren zijn omdat er partijen zijn die meer doen dan minimaal vereist is.

Wij zijn het niet met deze toelichting eens omdat wij hebben geconstateerd dat het wettelijk minimum dermate vaag is omschreven in het Besluit/Regeling Openbaar Vervoer dat er nauwelijks concrete eisen aan een vervoerder worden gesteld. Zo kan een vervoerder die met een lagevloertrein rijdt met de betreffende wetgeving in de hand, stoppen met het verlenen van assistentie terwijl in de praktijk blijkt dat lang niet alle rolstoelgebruikers de

resterende gap tussen de trein en het perron kunnen of durven nemen. Daarnaast blijft assistentie essentieel voor mensen met een visuele beperking die begeleiding door het station nodig hebben.

Wij willen dan ook benadrukken dat het hier meestal niet gaat om *verschillen* in toegankelijkheid, (verschillen impliceert dat toegankelijkheid wordt gerealiseerd), maar dat het gaat om onnodige fouten en gebrek aan aandacht voor toegankelijkheid die zich bij voortduring regionaal voordoen, waardoor de toegankelijkheid juist niet tot stand komt. Zowel bij het vervoer op het spoor als het openbaar vervoer over de weg, is dit het geval.

De voorbeelden zijn legio, zie bijvoorbeeld het recente zwartboek uit Amsterdam <https://www.clientenbelangamsterdam.nl/actueel/nieuws/openbaar-vervoer-voor-mensen-met-beperking-slechter>

Of de slecht toegankelijke Uithoflijn in Utrecht:

<https://www.rtvutrecht.nl/nieuws/1949343/kritiek-op-uithoflijn-moeilijk-toegankelijk-voor-rolstoelers.html>

Of de in het noorden door de vervoerder aangeschafte treinen die niet aansluiten bij de vastgestelde perronhoogte en daardoor niet toegankelijk zijn.

### **Onze kijk op de oorzaken van de knelpunten**

Er zijn uiteenlopende oorzaken te benoemen waarom toegankelijkheid niet gerealiseerd wordt het ontbreken van een uniforme en gedeelde visie op toegankelijkheid (bijvoorbeeld vanuit Design4All), het ontbreken van functionele eisen waardoor een verschil in interpretatie van wat onder toegankelijkheid verstaan wordt, verschil van inzicht welke hulpmiddelen toegestaan zijn (wel of geen elektrische rolstoel in de bus) en het ontbreken van afstemming in de hele keten. Ook is er soms een verschil in afspraken landelijk en regionaal met als gevolg dat NS wel toiletten in treinen realiseert en regionale vervoerders hiertoe niet worden verplicht.

### **Vragen aan de minister**

In aanvulling op de vragen van Leder(in), verwoord in de brief van 16 maart 2020 aan uw commissie, verzoeken we u de navolgende vragen aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat te stellen:

- a. Kan de minister toezeggen dat de eisen in het herziene Besluit/Regeling Openbaar Vervoer zeer concreet en functioneel worden gemaakt zodat voor elke concessieverlener en vervoerder duidelijk is welke toegankelijkheidsmaatregelen genomen moeten worden en hoe deze leiden tot toegankelijkheid.

Uitgaande van een gezamenlijk te ontwikkelen uniforme en gedeelde visie op toegankelijkheid (bijvoorbeeld vanuit Design4All), vragen we de minister bij de nadere concretisering van de minimumeisen in het herziene Besluit/Regeling, artikel 9.1 Toegankelijkheid van het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap (zie bijlage) als uitgangspunt te nemen. Zodat er geen belemmeringen zijn voor burgers om zelfstandig met het OV te kunnen reizen. Alles bezien vanuit een brede scope op toegankelijkheid: bijvoorbeeld naast materieel en uitvoering ook uit te gaan van de onbelemmerde toegang tot de halte en de inrichting van de halte zelf. Immers een minimumeis voor een toegankelijke bushalte is onvoldoende: hoe kom je als je blind bent bij de halte, of als er een groot hoogteverschil is of een drukke weg overgestoken moet worden. En tevens dat er actuele en uniforme en toegankelijke informatievoorziening voor reizigers beschikbaar is over toegankelijkheid in het OV.

- b. De minister zegt in haar Kamerbrief dat ze momenteel het gesprek voert met decentrale overheden, vervoerders en belangenbehartigers van mensen met een beperking om te bezien hoe we samen verder werken aan toegankelijkheid. Wij zien echter dat deze overleggen verkokerd plaatsvinden. Het ministerie van IenW betreft belangenorganisaties niet bij overkoepelende overlegstructuren zoals het samenwerkingsverband van regionale vervoerders DOVA. Daarnaast lukt het belangenorganisaties die mensen met een beperking vertegenwoordigen niet om structureel in contact te komen met regionale vervoerders en concessieverleners. Hierdoor blijft hun kennis en ervaringen onbenut, in tegenstelling tot het VN-verdrag voorschrijft.

Bij NS is dit structurele overleg er wel en dit heeft bij NS geleid tot open en transparante communicatie en grote stappen voorwaarts op het werkterrein toegankelijkheid.

Kan de minister toezeggen dat ze de vertegenwoordiging van belangenbehartigers op regionaal niveau op korte termijn zo gaat verankeren dat deze structureel is, de inspraak op transparante wijze gepleegd kan worden bij zowel de concessieverlenende als de concessie-uitvoerende partij. En dat deze vertegenwoordigers bij elke toegankelijkheidsoplossing betrokken zijn in de verschillende fases van het proces. En dat organisaties die mensen met een beperking vertegenwoordigen structureel kunnen deelnemen aan het samenwerkingsverband DOVA en een contactpersoon krijgen toegewezen bij alle regionale vervoerders.

- c. In het verlengde van concrete wet- en regelgeving is monitoring en handhaving een belangrijk middel om voortgang te realiseren in het toegankelijk maken van het OV. In dit kader zijn concrete regionale rapportages en actuele en uniforme informatievoorziening over toegankelijkheid in het OV noodzakelijk.

Kan de minister de rapportageverplichting, op basis van een gedeelde visie op toegankelijkheid, over concrete inhoudelijke informatie van de toegankelijkheid uniform inrichten. Samenwerking in de rapportageverplichting van de keten van opdrachtgever, vervoerder en gemeenten die alle drie een rol hebben in het geheel, is hierbij essentieel. Dit alles in de vorm van een voor iedereen beschikbare landelijke database, over de toegankelijkheid van het OV.

We hopen met deze maatregelen spoedig te kunnen komen tot een goede samenwerking om toegankelijke reizen voor iedereen mogelijk te maken.

Namens de regionale belangenbehartigers wensen wij u een goed debat,

Hoogachtend,

namens het Themanetwerk Toegankelijk OV - Coalitie voor Inclusie,

Margit van Hoeve (contactpersoon)

email: [Margitvanhoeve@gmail.com](mailto:Margitvanhoeve@gmail.com)