

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1482

Vragen van de leden **De Hoop** en **Westerveld** (beiden GroenLinks-PvdA) aan de Staatssecretarissen van Infrastructuur en Waterstaat en van Volksgezondheid, Welzijn en Sport over *de toegankelijkheid van het OV* (ingezonden 5 februari 2025).

Antwoord van Staatssecretaris **Jansen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 3 maart 2025).

Vraag 1

Vindt u ook dat het doel dat «mensen met een beperking *zelfstandig* hun weg kunnen vinden» nog steeds het uitgangspunt moet zijn van beleid?

Antwoord 1

Ja, voor wat betreft het zelfstandig gebruik van het openbaar vervoer is dit het uitgangspunt van het beleid.

Vraag 2

Kunt u aangeven of uw beleidsvoornemen om in 2030 toegankelijk openbaar vervoer te hebben, op schema ligt? Gaat dit lukken?

Antwoord 2

In het Toekomstbeeld OV en de Nationale Strategie voor de implementatie van het VN-verdrag Handicap is 2040 aangegeven als een streefdatum om te zorgen dat het openbaar vervoer toegankelijk is of dat een passend alternatief beschikbaar is.¹ Het verwezenlijken van volledig toegankelijk openbaar vervoer in 2030 is niet haalbaar, maar de sector spant zich al geruime tijd in om die doelstelling steeds dichterbij te brengen. Enkele belangrijke doelstellingen worden al voor 2030 verwezenlijkt. Zo worden de laatste perrons uiterlijk in 2029 op hoogte gebracht door ProRail waardoor alle treinstations in Nederland toegankelijk zullen zijn en in 2028 worden toiletten in alle treinen gerealiseerd. Voor alle stations waar NS halteert is er per eind 2023 reisassistentie beschikbaar. In het Bestuursakkoord toegankelijkheid openbaar vervoer 2022–2032 (verder te noemen Bestuursakkoord) van

¹ Toekomstbeeld OV: Kamerstuk, 23 645, nr. 746, Nationale Strategie voor de implementatie van het VN-verdrag Handicap: Kamerstuk 2024D04988

7 november 2022 is afgesproken dat voor eind 2025 ook reisassistentie wordt aangeboden op die treinstations waar alleen regionale treinen halteren.² Voor enkele grote resterende opgaves, zoals bijvoorbeeld het toegankelijk maken van alle bus- en tramhaltes, is uw Kamer op 20 november 2023 schriftelijk geïnformeerd dat daar meer tijd voor nodig is.³ Het ministerie blijft zich, samen met andere partijen in de ov-sector, inzetten om te zorgen dat het doel van 2040 wel bereikt wordt.

Vraag 3

Herkent u de kritiek van het VN-comité Handicap uit het rapport over de bevindingen van de toegankelijkheid in Nederland⁴? Erkent u dan ook dat er meer moet gebeuren om het Nederlandse openbaar vervoer toegankelijker te maken? Zo ja, wat gaat u dan bovenop de bestaande plannen, zoals beschreven in het MIRT, over toegankelijkheid doen?

Antwoord 3

Op 23 oktober 2024 heeft de Kamer een reactie ontvangen vanuit VWS op het rapport met concluding observations van het VN-comité voor de Rechten van Personen met een Handicap (hierna: het Comité).⁵ Daarin is een reactie gegeven met betrekking tot toegankelijk openbaar vervoer. Het Comité geeft ten aanzien van openbaar vervoer met name aan dat de volledige toegankelijkheid van al het openbaar vervoer sneller gerealiseerd moet worden. Wij wijzen erop dat er al veel werk is en wordt verricht om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer verder te verbeteren. Daarnaast werkt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) actief mee aan het ontwikkelen van een werkagenda voor de komende jaren in het levensdomein vervoer en mobiliteit dat deel uitmaakt van de Nationale Strategie ter implementatie van het VN Verdrag Handicap. In dit proces wordt samen met ervaringsdeskundigen en belangenorganisaties gekeken naar wat er, naast bestaand beleid, nog moet gebeuren om te zorgen dat het openbaar vervoer beter toegankelijk wordt.

Vraag 4

Herkent u de frustratie van mensen met een beperking als op het station blijkt dat een lift het niet doet, zodat ze onverhoopt niet met het OV verder kunnen reizen? Beseft u dat dit behalve vervelend, ook consequenties kan hebben voor school, werk, sociale contacten en afspraken om medische zorg/hulp te krijgen?

Antwoord 4

Ja. Ik begrijp dat toegankelijk openbaar vervoer voor mensen met een beperking ook toegang biedt tot de samenleving, en als één schakel van het openbaar vervoer uitvalt deze bredere toegang ook wegvalt daardoor. In het geval van liftstoringen biedt ProRail, via de NS-klantenservice, een alternatief als de reiziger door een defecte lift niet verder kan reizen. Wanneer actuele liftstoringeninformatie beschikbaar gesteld wordt in reisplanners zullen reizigers die afhankelijk zijn van werkende liften ook beter inzicht krijgen om hun reis zelfstandig te kunnen plannen (zie ook antwoord 7).

Vraag 5

Wat kunt u doen om te zorgen dat defecte liften en roltrappen sneller gerepareerd worden? Bent u bereid opnieuw dit gesprek aan te gaan met ProRail?

Antwoord 5

Zoals toegelicht in de beantwoording van de Kamervragen van het lid Bamenga (D66), over de situatie op station Maarssen over een langdurig defecte lift⁶, zijn er al maatregelen getroffen waardoor het aantal defecte

² Kamerstuk 2022D45655

³ Kamerstuk, 23 645, nr. 812.

⁴ United Nations Human Rights Treaty Bodies, 27 september 2024, «Concluding observations on the initial report of the Kingdom of the Netherlands», tbinternet.ohchr.org/_layouts/15/treatybodyexternal/Download.aspx?symbolno=CRPD%2FC%2FNL%2FCO%2F1&Lang=en

⁵ Kamerstuk 24 170, nr. 329.

⁶ Aankhangsel Handelingen II 2023/24, nr. 1395.

liften en roltrappen beperkt blijft. Hierover heeft het Ministerie van IenW de afgelopen jaren veel contact met ProRail gehad. Verbeteringen zijn zichtbaar. Zo is het gemiddeld aantal langdurige storingen (een week of langer) van liften afgenomen van 15 à 20 per maand in de zomer van 2022 naar 7 per maand eind 2024. ProRail plaatst sensoren die sneller moeten waarschuwen bij technische problemen. ProRail is verder samen met de gecontracteerde partijen voor het onderhoud van liften begonnen met het aanleggen van een voorraad van cruciale liftonderdelen en er zijn speciale teams van monteurs ingericht die liften op stations onderhouden. Dit versterkt de kennis en draagt daarmee bij aan het sneller herstellen van liftstoringen. Ook worden er soms, indien de situatie dit toelaat en al dan niet met een revisiebeurt, onderdelen hergebruikt. Verder treft ProRail voorzieningen om storingen door vandalisme (door middel van het plaatsen van camera's en extra toezicht) te verminderen. Ten slotte onderzoekt ProRail bouwkundige maatregelen gericht op de vermindering van waterschade.

Het ministerie blijft in gesprek met ProRail over de getroffen maatregelen en wat de reiziger hiervan merkt. Mede naar aanleiding van een motie van het Kamerlid Grinwis (ChristenUnie) c.s.⁷ heeft IenW ProRail gevraagd om vanaf 2025 in de halfjaarverantwoording te rapporteren over de werking van liften. De Kamer wordt op deze manier periodiek geïnformeerd over dit vraagstuk.

Vraag 6

Hebben mensen met een beperking die door defecte apparatuur niet kunnen reizen, net als andere reizigers die niet meer met de trein hun bestemming kunnen bereiken, recht op taxi-vervoer op kosten van de vervoersorganisatie? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke wijze worden zij hierover geïnformeerd?

Antwoord 6

Indien een reiziger met een beperking strandt ten gevolge van niet-functionerende voorzieningen van ProRail geldt dat er afspraken zijn gemaakt tussen NS en ProRail. Indien de toegankelijkheidsvoorziening zich bevindt op een treinstation, draagt ProRail er zorg voor dat een gestrande reiziger met een beperking een vervangende oplossing krijgt aangeboden. ProRail heeft in het kader van deze verantwoordelijkheid uitvoeringsafspraken met NS gemaakt. In het Bestuursakkoord is deze afspraak formeel vastgelegd.

vraag 7

Bent u bereid om afspraken te maken over de informatievoorziening van kapotte liften en roltrappen, zodat deze verbetert? Is het bijvoorbeeld mogelijk dat mensen die aangeven van deze informatie afhankelijk te kunnen zijn, hierover een waarschuwing krijgen in bijvoorbeeld de apps voor reizigers? Zo ja, kunt u dit op korte termijn regelen? Zo nee, welke andere mogelijkheden ziet u?

Antwoord 7

In de beantwoording van eerdere Kamervragen van leden Van der Plas en Pierik (beiden BBB) op 20 maart 2024⁸ is de kamer geïnformeerd over acties die destijds plaatsvonden en voorgenomen zijn met betrekking tot de informatievoorziening van kapotte liften. Er wordt veel vooruitgang geboekt op het gebied van actuele liftstoringeninformatie. Er was al inzicht in de langdurige liftstoringen in reisplanners; wekelijks wordt in de NS-reisplanner gemeld welke liften langdurig in storing zijn. Sinds begin 2025 deelt ProRail ook actuele liftstoringeninformatie die door reisinformatie-aanbieders in hun reisplanners kan worden verwerkt. Wanneer deze informatie in reisplanners is verwerkt, zullen reizigers beter in staat zijn hun reis zelfstandig te plannen. Dit is een belangrijke stap die een groot verschil kan maken bij het plannen van een reis.

⁷ Kamerstuk 29 984, nr. 1195.

⁸ Ahangsel Handelingen II 2023/24, nr. 1287.

Vraag 8

Hoe staat het met toegankelijke informatievoorzieningen, zoals afgesproken in het Bestuursakkoord Toegankelijk OV? Is alle informatie, ook in treinen, bussen en trams, ook toegankelijk voor mensen met een audio en/of visuele beperking? Zo nee, hoe kan het dat dit nog niet is geregeld en kunt u een concreet plan met tijdspad leveren om dit alsnog op orde te krijgen?

Antwoord 8

De toegankelijkheid van reisinformatievoorzieningen in het openbaar vervoer is nog niet volledig gerealiseerd, maar er wordt aan gewerkt conform de afspraken in het Bestuursakkoord. Het Ministerie van IenW heeft vertrouwen in de voortgang en verwacht dat de doelstellingen voor toegankelijke reisinformatie binnen de looptijd van het Bestuursakkoord worden behaald. In de Staat van het Openbaar Vervoer 2023⁹ is gerapporteerd dat vrijwel alle trams en metro's voorzien zijn van lichtkranten of schermen met reisinformatie over de volgende halte(s) en eventueel overstapmogelijkheden. Ook wordt de eerstvolgende halte automatisch omgeroepen. Op haltes met een elektronisch display bestaat vaak de mogelijkheid om de informatie op het scherm te laten voorlezen door een druk op de knop. Vervoerders en concessieverleners nemen actief maatregelen om de toegankelijkheid van reisinformatie in bussen, trams en treinen te verbeteren. Hoewel er al vooruitgang is geboekt, zoals visueel telefonische bereikbaarheid voor doven, slechthorenden en mensen met een spraakbeperking via tolken, zijn er nog enkele stappen nodig om te zorgen dat alle voertuigen voldoen aan de volledige toegankelijkheidseisen. Voor de resterende stappen, zoals de implementatie van visuele en auditieve informatie in alle voertuigen, wordt door concessieverleners toezicht gehouden op de voortgang. De betrokken partijen werken samen om te zorgen dat de toegankelijkheid tijdig en volledig gerealiseerd wordt.

Vraag 9

Welke toegankelijkheidseisen gelden er voor nieuwe treinen? Bent u het met ons eens dat ook mensen met een beperking zoveel mogelijk thuishoren in een coupé in plaats van in de tussenliggende delen bij het toilet?

Antwoord 9

De EU-richtlijn voor de technische specificaties voor interoperabiliteit voor mensen met beperkte mobiliteit (TSI PRM)¹⁰ bevat veel eisen om de toegankelijkheid van rijdend materieel te waarborgen. In deze specificaties wordt gesteld dat een universeel toilet vanaf de rolstoelplaats bereikbaar moet zijn. Dit heeft als gevolg dat reizigers die gebruik maken van een rolstoel, voornamelijk in dubbeldekker treinen, nabij een toilet komen te reizen. Bij volledig lagevloer materieel kunnen rolstoelgebruikers het toilet vanaf elke plaats in de trein bereiken. Voor nieuwe treinen wordt dan ook geëist dat minimaal 10% van de zitplaatsen gereserveerd moet worden voor personen met een handicap of beperkte mobiliteit. Deze plaatsen moeten onderdeel van de coupés uitmaken. Dit zorgt er dus voor dat mensen met een beperking zo veel mogelijk in de coupés plaats kunnen nemen.

⁹ Staat van het openbaar vervoer 2023 (crow.nl), p. 74.

¹⁰ EU Verordening 1300/2014.