

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

1096

Vragen van de leden **Bouchallikh** en **Westerveld** (beiden GroenLinks) aan de Staatssecretarissen van Infrastructuur en Waterstaat en van Volksgezondheid, Welzijn en Sport over *de ontoegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mensen met een beperking* (ingezonden 28 oktober 2021).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Weyenberg** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 14 december 2021). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2021–2022, nr. 714.

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van de artikelen «Mindervalide reizigers hebben last van kapotte liften: «Dan maar weer naar huis»»¹ en «Met de rolstoel de trein in? In Cuijk en Boxmeer heb je dan een probleem»²?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2 en 3

Kunt u toelichten welke concrete stappen er nu genomen worden om het openbaar vervoer toegankelijker te maken?

Deelt u de mening dat het openbaar vervoer te allen tijde toegankelijk moet zijn voor mensen met een beperking? Zo ja, waarom is dit bij kleine stations zoals Boxmeer en Cuijk niet het geval?

Antwoorden 2 en 3

Ik deel de mening dat het OV in beginsel toegankelijk moet zijn voor alle mensen met een beperking. Daarom werkt ProRail in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan het toegankelijk maken van alle treinstations voor reizigers met een beperking (MIRT Programma Toegankelijkheid Stations). Dit is een omvangrijke opdracht die uiterlijk in 2030 gereed is. Op dit moment is het dus zo dat nog niet alle stations toegankelijk zijn voor mensen met een beperking. Over de voortgang van dit

¹ NH Nieuws, 24 oktober 2021 (Mindervalide reizigers hebben last van kapotte liften: «Dan maar weer naar huis» – NH Nieuws)

² Brabants Dagblad, 19 oktober 2021 (Met de rolstoel de trein in? In Cuijk en Boxmeer heb je dan een probleem | Brabant | bd.nl)

programma heb ik uw Kamer 28 juni 2021 geïnformeerd met de toezending van het Actualisatierapport Toegankelijkheid Spoor 2021.³ Specifiek voor de stations langs de Maaslijn (Nijmegen-Roermond) geldt dat nog niet alle perrons geschikt zijn om zelfstandig in- en uit de trein te stappen. De perrons op de stations Nijmegen Heijendaal, Cuijk, Venray en Vierlingsbeek moeten namelijk nog worden aangepast. De verwachting is dat de aanpassingen uiterlijk 2024 gerealiseerd zullen zijn.

Vraag 4

Kunt u rapporteren over de voortgang van de motie van het lid Van der Graaf c.s. over toegankelijkheid van het vervoer als basisvoorziening (Kamerstuk 24 170, nr. 213)? Tegen welke knelpunten loopt u aan bij het uitvoeren van deze motie?

Antwoord 4

Inmiddels wordt er gewerkt aan een Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV⁴, waarin een brede groep betrokkenen op landelijk en regionaal niveau concrete afspraken maken over het (verder) verbeteren van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer, zoals het lid Van der Graaf in haar motie vraagt. Uw Kamer zal over de uitkomst van dit bestuursakkoord worden ingelicht.

Vraag 5

Kunt u de ov-bedrijven oproepen om machinisten of ander personeel te verzoeken reizigers in een rolstoel te allen tijde te assisteren bij het betreden of verlaten van het voertuig, ongeacht of dit invloed heeft op vertraging in de dienstregeling? Zo ja, hoe gaat u controleren of er gehoor wordt gegeven aan deze oproep? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

De werkwijze van machinisten en ander personeel is afhankelijk van de afspraken die er zijn tussen concessieverlener en vervoerder. Zelf ben ik concessieverlener op het hoofdrailnet. De uitvoering van reisassistentie moet met aandacht worden verricht om de veiligheid te kunnen garanderen. Bij NS worden mensen opgeleid om deze handelingen soepel en in een goed tempo te verrichten. Ik heb naar aanleiding van uw suggestie nagevraagd bij NS wat het zou betekenen wanneer ik machinisten of ander personeel bij NS zou vragen om reizigers in een rolstoel te allen tijde te assisteren bij de in- en uitstap ongeacht of dit invloed heeft op vertraging in de dienstregeling. NS geeft aan dat dit een groot effect zal hebben op de betrouwbaarheid van de dienstregeling. Deze werkwijze kan leiden tot aanzienlijke vertragingen en uitval van andere treinen en is daarom niet realistisch. Op tijd rijden en voldoende inzet van treinen zijn ook belangrijk en daarom is de door u voorgestelde werkwijze helaas niet haalbaar.

Vraag 6

Wat vindt u ervan dat mensen met een beperking die gebruikmaken van een rolstoel of scootmobiel altijd in het tussenstuk van de trein moeten zitten?

Antwoord 6

Het heeft mijn voorkeur dat reizigers met een rolstoel en scootmobiel kunnen reizen naast de andere reizigers. Voor sprinters geldt dat – enkele per eind 2021 uit te faseren treinen uitgezonderd – reizigers die gebruikmaken van een rolstoel of scootmobiel plaats kunnen nemen tussen de andere reizigers. Bij de intercity's nemen reizigers met een rolstoel of scootmobiel plaats op het balkongedeelte van de trein. Met de introductie van de nieuwe intercity's zullen zij ook de mogelijkheid krijgen om plaats te nemen in het reizigerscompartiment.

Voor de regionale treinen geldt dat een rolstoel of scootmobiel meestal niet door het gangpad van de coupé kan, waardoor mensen op het tussenstuk moeten blijven.

³ Bijlage bij Kamerstuk 29 984, nr. 931.

⁴ Kamerstuk 23 645, nr. 743

Vraag 7

Kunt u in kaart brengen op welke stations in Nederland mensen die gebruiken van een rolstoel niet zelfstandig de trein kunnen betreden of verlaten door de breedte van de spleet tussen het perron en de trein? Zo ja, kunt u van deze stations een plan opstellen hoe deze zo snel mogelijk rolstoeltoegankelijk worden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 3 werkt ProRail in opdracht van het ministerie aan het toegankelijk maken van alle treinstations voor reizigers met een beperking (MIRT Programma Toegankelijkheid Stations). Deze omvangrijke opdracht is uiterlijk in 2030 gereed. In bijlage 5 van het Actualisatierapport is een overzicht opgenomen waaruit blijkt welke stations eind 2020 toegankelijk zijn gemaakt.⁵ Voor de stations die nog niet toegankelijk zijn is aangegeven wanneer deze toegankelijk worden gemaakt.

Vraag 8

Kunt u een andere oplossing aandragen aan deze gedupeerde reizigers als de liften of andere voorzieningen niet werken waar zij afhankelijk van zijn? Zo ja, zou dit dan kunnen in de vorm van aanvullend openbaar vervoer? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8

De verantwoordelijkheid voor de concessieverlening voor de decentrale treinlijnen ligt bij de desbetreffende provincies. Op stations waar alleen Arriva als vervoerder halteert, zijn, een enkele uitzondering daargelaten, geen liften aanwezig. Perrons zijn dan rechtstreeks bereikbaar vanaf de weg of de stoep. In de uitzonderlijke situatie dat dat iemand wel tegen (lift)problemen aanloopt, wordt naar maatwerk gezocht. Arriva geeft aan dat in zulke gevallen het personeel actief meezoekt naar een acceptabele oplossing.

Vraag 9

Hoe worden ervaringsdeskundigen betrokken bij het signaleren en oplossen van problemen rondom toegankelijkheid in het openbaar vervoer? Welke stappen kunt u zetten om de vertegenwoordiging van ervaringsdeskundigen te verbeteren?

Antwoord 9

Het ministerie heeft een uitgebreid netwerk van ervaringsdeskundigen die actief – en zo vroeg mogelijk in het proces – betrokken worden bij de vorming van beleid rondom toegankelijkheid. Op decentraal niveau worden de Regionale Overleggen Consumentenorganisaties Openbaar Vervoer (Rocov's) betrokken bij beslissingen over toegankelijkheid. Rocov's vertegenwoordigen alle reizigers, onder wie ook mensen met een beperking. Steeds vaker zijn ook mensen met een beperking lid van een Rocov. Over versterking van ervaringsdeskundigheid in de Rocov's wordt gesproken in het kader van het voorgenomen bestuursakkoord over toegankelijkheid van het openbaar vervoer.

Vraag 10

Kunt u in kaart brengen hoeveel liften er op stations in Nederland vaker kampen met storingen? Kunt u in gesprek gaan met onderhoudsbedrijven om te zien wat zij nodig hebben om toekomstige storingen te voorkomen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 10

Het aantal liften dat vaker kampt met storingen fluctueert. Volgens ProRail zijn er op dit moment ongeveer een tiental liften die regelmatig te maken hebben met wateroverlast. Met onder andere gemeentes en bouwaannemers is ProRail structurele oplossingen aan het uitwerken. Inmiddels zijn alle liften voorzien van een monitoringssysteem. Dit wordt in 2022 in gebruik genomen. Hierdoor worden storingen sneller gedetecteerd, waardoor sneller aan een

⁵ Bijlage bij Kamerstuk 29 984, nr. 931.

oplossing kan worden gewerkt. Ook kunnen door dit monitoringssysteem reizigers beter geïnformeerd worden over de werking van de liften.

Vraag 11

Kunt u de gemeentelijke vervoersbedrijven oproepen om informatie over defecte liften en andere voorzieningen voor mensen met een beperking nauwkeuriger te actualiseren om toekomstige teleurstellingen te voorkomen? Zo ja, op welke termijn kan men verwachten dat deze informatie op een actuele en nauwkeurige wijze gedeeld wordt? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 11

Informatievoorziening is voor mensen met een beperking essentieel om te beoordelen of zij een reis kunnen maken. In de gesprekken met partijen over het voorgenomen bestuursakkoord wordt dit inzicht door alle partijen gedeeld. De stadsvervoerders zijn ook vertegenwoordigd in deze gesprekken en ik zal hen en de betrokken decentrale ov-autoriteiten aansporen om dit op een zo kort mogelijke termijn goed te regelen.