

Vergaderjaar 2022–2023

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 785

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 december 2022

In het vragenuur van 8 november 2022 (Handelingen II 2022/23, nr. 19, item 3) heeft uw Kamer mij vragen gesteld over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mensen met een beperking. Hierbij stuur ik u de door mij toegezegde brief waarin ik aangeef hoe het is gesteld met het reizen met het openbaar vervoer voor mensen met een beperking, zowel op de korte als langere termijn.

Tijdens het vragenuur heb ik uw Kamer medegedeeld dat ik veel belang hecht aan het verbeteren van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Met de ondertekening van het bestuursakkoord toegankelijkheid openbaar vervoer 2022–2032 op 7 november 2022 is dat belang door mij, de decentrale openbaar vervoer-autoriteiten, de vervoerders en ProRail nogmaals onderkend. Op 7 november heb ik u het bestuursakkoord toegezonden.¹

Naar aanleiding van uw vragen informeer ik u over de uitkomsten van het overleg met NS en over de acties die NS onderneemt om de problemen met reisassistentie als gevolg van personeelskrapte het hoofd te bieden en of bekend is op welke trajecten deze problemen zich het meest voordoen. Ook ga ik in op de verantwoordelijkheden van NS voor het bieden van alternatief vervoer. Voorts informeer ik u over het gebruik van de eerste klas bij drukte. Daarnaast heeft u gevraagd te bezien of er nog een en ander mogelijk is ten aanzien van de tarieven van Valys voor reizen door mensen met een beperking. In dat verband heb ik u toegezegd ook te kijken naar de mogelijkheid om doelgroepenvervoer en openbaar vervoer beter op elkaar aan te sluiten. Vervolgens heeft u mij gevraagd om te proberen te komen tot het beschikbaar komen van toiletten in regionale treinen in Gelderland. Ten slotte heeft u mij gevraagd inzichtelijk te maken hoe ik, indien nodig, afspraken uit het bestuursakkoord kan afdwingen.

¹ Kamerstuk 23 645, nr. 783.

Deze brief is als volgt opgebouwd:

1. De stand van zaken van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer;
2. Actuele gevolgen van personeelstekorten voor de reismogelijkheden van personen met een beperking;
3. Verbeteringen toegankelijkheid op de middellange termijn die grotendeels gerelateerd zijn aan het bestuursakkoord;
4. Governance en borging van de afspraken bestuursakkoord toegankelijkheid.

1. Stand van zaken toegankelijkheid ov

De afgelopen jaren is er hard gewerkt aan het verbeteren van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Daarbij is het uiteindelijke doel om het openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk te maken in 2040, zoals vastgelegd in het Toekomstbeeld OV.² Voor de spoorsector wordt hieraan sinds 2006 gewerkt via het Implementatieplan Toegankelijkheid, waarmee in totaal ongeveer € 550 miljoen geïnvesteerd wordt in betere toegankelijkheid van stations.³ U wordt over de voortgang van dit plan periodiek geïnformeerd via het Actualisatierapport Toegankelijkheid Spoor. Het laatste actualisatierapport is op 28 juni 2021 aan uw Kamer aangeboden en bevat een uitgebreid overzicht van de stand van zaken rondom de toegankelijkheid op het spoor en de inspanningen die ProRail en de verschillende spoorvervoerders leveren om die toegankelijkheid nog verder te verbeteren.⁴

Deze inspanningen staan niet op zichzelf, maar moeten worden gezien in de bredere context van internationale verdragen, Europese en nationale wet- en regelgeving en (interdepartementale) beleidsprogramma's om reizen met het openbaar vervoer voor mensen met een beperking te verbeteren. Zo zijn sinds respectievelijk 2011 en 2012 het Besluit en de Regeling toegankelijkheid van het openbaar vervoer van kracht en heeft Nederland in 2016 het VN-Verdrag Handicap geratificeerd. De implementatie van dit VN-verdrag is een samenwerking tussen maatschappelijke organisaties, ervaringsdeskundigen, gemeenten, bedrijfsleven en verschillende ministeries, onder coördinatie van het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS). Mijn ministerie geeft onder meer met het bestuursakkoord verder invulling aan de ambitie om vanuit het VN-verdrag de toegankelijkheid van het openbaar vervoer te vergroten. Met het programma «Iedereen onderweg» wordt daarnaast toegewerkt naar een Nederland waarin iedereen die in staat is om naar bijvoorbeeld de supermarkt of het stadhuis te gaan ook met het openbaar vervoer kan reizen, dus met trein, tram, bus of metro.

Toegankelijkheid treinstations

Een van de omvangrijkste maatregelen van de afgelopen jaren is de verwezenlijking van een toegankelijke instap in de trein voor reizigers met een fysieke beperking. ProRail brengt hiervoor de perrons op de juiste hoogte en verbetert de afstand tot het spoor. ProRail loopt met haar programma voor de treinstations op schema. Aan het einde van dit jaar is ruim negentig procent van alle treinstations in Nederland toegankelijk voor mensen met een beperking. Aandachtspunt hierbij is dat het aantal perrons waarvan delen niet langer op de juiste hoogte zijn, is toegenomen, onder andere door verzakking van de bodem in de afgelopen jaren. ProRail zet zich daarom de komende jaren in om deze perrons weer op de juiste hoogte te brengen en te houden.

² Kamerstuk 23 645, nr 746.

³ Bijlage bij Kamerstuk 23 645, nr 144.

⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 931.

Liften en hellingbanen

Op veel stations zijn liften geïnstalleerd en hellingbanen aangelegd.⁵ Op een deel van de stations is geen lift beschikbaar omdat hoogteverschillen met hellingbanen worden overbrugd. Bij ProRail is er ook bijzondere aandacht voor liftstoringen. Van de circa 450 liften zijn er de laatste maanden gemiddeld 13 liften per maand buiten werking. Voor de zomer was dat cijfer nog wat hoger (tussen de 15 en 20 liften) per maand. Er worden daarom sensoren geplaatst die sneller moeten waarschuwen bij technische problemen. ProRail is ook met het samenwerkingsverband van decentrale openbaar vervoerautoriteiten (DOVA) in overleg over uitwisseling van data zodat deze op termijn kunnen worden gebruikt voor (verbetering van) reisinformatie.

Ook is ProRail bezig met het aanleggen van een voorraad van cruciale liftonderdelen en wordt een toegewijd team van monteurs ingericht die stationsliften onderhouden. Dit versterkt de kennis en draagt daarmee bij aan het sneller herstellen van liftstoringen. Verder treft ProRail voorbereidingen 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.

Overige maatregelen op treinstations

Alle stations zijn voorzien van geleidelijnen en de eerste oversteeklijn (een lijn die helpt om het spoor over te steken) is geopend op station Soest waarmee reizigers met een visuele beperking zijn geholpen. Daarnaast werkt ProRail in overleg met de belangenorganisaties aan innovatie, zoals een voelbare plattegrond van grote stations. Ten slotte wordt op dit moment de laatste hand gelegd aan de Stationsagenda, waarin ook aandacht is voor de verdere verbetering van de toegankelijkheid van stations voor alle reizigers. Begin 2023 wordt de Stationsagenda naar verwachting met uw Kamer gedeeld.

Toegankelijkheid treinen

NS werkt er hard aan om ervoor te zorgen dat alle treinen een toegankelijke instap hebben. Wat de toegankelijkheid van de sprintertreinen betreft, loopt NS voor op schema. Per eind 2021 is al het NS-sprinter materieel toegankelijk. De intercitytreinen zijn toegankelijk volgens de bij toelating geëiste toegankelijkheidsnormen. Voor regionale treinen geldt dat deze al beschikken over een toegankelijke instap.

Toegankelijkheid bus, tram en metro – materieel en haltes

In de afgelopen decennia is door decentrale overheden en vervoerders ook gewerkt aan de toegankelijkheid van het bus-, tram- en metromaterieel. Momenteel is al het in concessies ingezette bus-, tram-, en metromaterieel toegankelijk volgens de bij toelating geëiste toegankelijkheidsnormen. Ook voor de metrohaltes geldt dat deze toegankelijk zijn. Uw Kamer is hierover geïnformeerd door middel van de door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu opgestelde voortgangsrapportages van het programma Onbeperkt Meedoen.⁶

⁵ In totaal worden met het programma toegankelijkheid 172 nieuwe liften aangelegd en 226 hellingbanen. Hiervan waren eind 2021 163 liften en 223 hellingbanen gerealiseerd.

⁶ Bijlage bij Kamerstuk 24 170, nr. 251.

Voor de bus- en tramhaltes verschilt het beeld tussen de verschillende concessies sterk. In de jaren 2006–2015 heeft het Rijk de toegankelijkheid van bushaltes gestimuleerd en hiervoor € 87 miljoen beschikbaar gesteld. Via stimulering door decentrale OV-autoriteiten hebben wegbeheerders in die periode vele bestaande bushaltes toegankelijk gemaakt. Ook worden sindsdien alle nieuwe bushaltes toegankelijk opgeleverd. Momenteel is gemiddeld per concessie tussen de 40% en 50% van de haltes toegankelijk uitgevoerd conform de minimumnorm in het Besluit Toegankelijkheid OV. De overige haltes zijn nog niet toegankelijk gemaakt. Daarvoor zijn verschillende redenen zoals de relatief hoge kosten in relatie tot het aantal reizigers (proportionaliteit) en het ontbreken van een toegankelijk gemaakte openbare ruimte waarop de halte dient aan te sluiten. Daarom zijn hierover in het bestuursakkoord toegankelijkheid verdere afspraken gemaakt. Zie daarvoor ook paragraaf 3.

Reisassistentie

Het aantal stations waarop NS reisassistentie aanbiedt, is gestegen van 94 in 2014 naar 220 eind 2022. Eind 2023 hebben alle stations reisassistentie waar NS stopt en die door ProRail toegankelijk zijn gemaakt. Dit is een jaar eerder dan met NS is overeengekomen. Mensen die reizen met reisassistentie kunnen sinds een jaar of vier kiezen voor zogenaamde reisbewaking. Dit wil zeggen dat de reis van deze reizigers actief wordt bewaakt door medewerkers bij de NS Klantenservice en actief wordt bijgestuurd indien nodig. Als een reis van een klant die reist met reisassistentie anders loopt dan gepland, kan de reiziger via de app met één druk op de knop contact opnemen met NS Klantenservice die de reis van deze reiziger kan bijsturen. Maar ook als de reiziger geen contact opneemt, is de reiziger die reist met reisassistentie in beeld. Dit is mogelijk doordat NS Klantenservice een melding krijgt als de reis van de reiziger met reisassistentie niet volgens planning verloopt. NS Klantenservice neemt naar aanleiding van deze melding contact op met de reiziger om de reis aan te passen aan de gewijzigde omstandigheden. Dit geldt zowel voor nog te starten reizen als voor reizen die op het moment van de verstoring worden gemaakt.

Enkele regionale treinvervoerders bieden ook een bepaalde vorm van reisassistentie aan. Voor een overzicht hiervan verwijs ik u naar het eerder genoemde Actualisatierapport toegankelijkheid.⁴ In paragraaf 3 ga ik verder in op de landelijke invoering van reisassistentie zoals in het bestuursakkoord is afgesproken.

Reisinformatie

Reisinformatie is in de afgelopen decennia steeds belangrijker geworden. Er zijn steeds meer manieren ontwikkeld voor reizigers om een reis te plannen. Voor mensen met een beperking is reisinformatie nog belangrijker, zeker als zij assistentie nodig hebben of afhankelijk zijn van de inzet van een bepaald voertuig. Hoewel er steeds meer informatie beschikbaar is, ook over toegankelijkheidsvoorzieningen onderweg, zijn er nog verbeteringen mogelijk. Partijen onderschrijven dat actuele, correcte en bruikbare reisinformatie (zoals bijvoorbeeld geleverd wordt via de NS Reisplanner of via 9292) één van de basisvoorwaarden is om een toegankelijke reis te kunnen maken.

2. Actuele problemen toegankelijkheid openbaar vervoer

NS en personeelsproblematiek

Voordat ik hierop inga wil ik benadrukken dat ik bij het beantwoorden van uw vragen uit ga van het gelijkwaardigheidsprincipe waarop het VN-verdrag Handicap is gebaseerd. Het VN-verdrag schrijft voor dat mensen met een beperking geen negatieve effecten mogen ondervinden als gevolg van hun handicap. Evenals uw leden Werner (CDA), Van Ginneken (D66) en Van der Graaf (ChristenUnie) en andere van uw leden vind ik het dan ook een groot probleem dat reisassistentie momenteel minder betrouwbaar is dan enkele jaren geleden. Tegelijkertijd constateer ik dat op dit moment *alle* reizigers in het openbaar vervoer hinder ondervinden van personeelstekorten die resulteren in het afschalen van de treindienst.

Voor wat betreft de aanpak van de tekorten aan operationeel personeel (en in het bijzonder hoofdconducteurs en machinisten), die maken dat NS momenteel met een afgeschaalde dienstregeling rijdt heb ik u in mijn brief van 30 november 2022 geïnformeerd over de voortgang van de integrale aanpak personeelstekort van NS.⁷

De krapte op de arbeidsmarkt raakt ook (leveranciers van) andere NS-diensten, waaronder de reisassistentie. Voor wat betreft de haperingen in de reisassistentie zijn NS en ik allebei van mening dat reisassistentie betrouwbaar moet zijn. NS betreft de ontstane situatie en onderneemt actie. Zo zijn er inmiddels meer dan 150 extra reisassistenten aangenomen om de haperingen in de reisassistentie aan te pakken. NS geeft aan dat de inzet van kantoorpersoneel is op dit moment een minder gewenste oplossing dan de inzet van specifiek geworven en opgeleide reisassistenten. Er is daarnaast een klantenpanel ingericht waarin mensen met een beperking die gebruik maken van reisassistentie aan tafel zitten met medewerkers van NS die reisassistentie uitvoeren, beleidsmakers en met de onderaannemer die namens NS reisassistentie uitvoert. Doel van het klantenpanel is om samen concrete problemen aan te pakken.

Naar aanleiding van de vragen van lid Werner (CDA) van 8 november jl. heb ik NS gevraagd of er specifieke trajecten zijn waar vaker haperingen met reisassistentie voorkomen dan op andere trajecten. NS geeft aan dat er geen sprake is van specifieke trajecten waar de uitvoering significant achterblijft. NS heeft, zoals eerder genoemd, een fors pakket verbetermaatregelen in gang gezet samen met de partij die namens haar NS reisassistentie uitvoert.

Hoewel ik elke vorm van verbetering aanjaag, wil ik ook realistisch zijn: reisassistentie blijft mensenwerk en binnen een uur reisassistentie verlenen op bijna elk station op het hoofdrailnet van 's morgens vroeg tot 's avonds laat is complex en kwetsbaar. En zonder iets af te doen aan de haperingen wil ik ook aangeven dat het merendeel van de reizen met reisassistentie zonder problemen verloopt.

Door het lid Van Ginneken (D66) werd het idee geopperd om de eerste klas open te stellen voor mensen met een beperking. Op dit moment is op basis van Europese regelgeving reeds tien procent van alle zitplaatsen in de eerste en tweede klasse een priority seat. Dat wil zeggen dat er voldoende ruimte is in alle delen van de trein voor mensen met een beperking die deze plaatsen nodig hebben. NS vraagt via de beeldschermen in de trein regelmatig aandacht voor deze priority seats en

⁷ Kamerstuk 29 984, nr. 1076.

vraagt aan medereizigers om deze plaatsen af te staan aan mensen met zichtbare en onzichtbare beperkingen. NS neemt de vindbaarheid en de beschikbaarheid van de priority seats mee in haar klantonderzoek onder reizigers. Aparte uitzonderingsregels om gebruik van de eerste klas structureel toe te staan liggen vanwege de beschikbaarheid van priority seats daarom nu niet voor de hand. Wanneer het incidenteel te druk is en de veiligheid bijvoorbeeld in het geding komt, kan de conducteur er voor kiezen de eerste klas open te stellen voor alle reizigers. Op deze manier wordt de eerste klas opengesteld wanneer het echt nodig is. Zoals toegezegd in mijn brief van 2 september 2022, zal ik uw Kamer informeren over de uitkomsten van het klantonderzoek van NS.⁸ Over het toegankelijk maken van de eerste klas voor andere groepen, heb ik u 30 november 2022 tevens geïnformeerd in antwoord op de Kamervragen van het Kamerlid Alkaya.⁹

Verantwoordelijkheden NS in relatie tot alternatief vervoer

Naar aanleiding van vragen van het lid Van Ginneken (D66) over de financiële en praktische verantwoordelijkheden deel ik u mee dat de dienstverlening in het kader van NS Reisassistentie niet alleen het boeken en uitvoeren van reizen voor klanten behelst, maar ook het bewaken en bijsturen van deze reizen in geval van verstoringen. Als er zich tijdens een reis met NS Reisassistentie een probleem voordoet, bijvoorbeeld een sterk vertraagde trein waardoor een overstap niet wordt gehaald, of een assistentieverlener die niet tijdig aanwezig is, neemt NS Klantenservice contact op met de klant, om in overleg met de klant een alternatieve reis te plannen. Dat kan bijvoorbeeld een volgende trein zijn, een alternatieve route of vervangend vervoer in een (rolstoel-)taxi. De kosten hiervoor zijn voor rekening van NS.

Daarnaast biedt NS, in opdracht van ProRail, een alternatief aan klanten die worden geconfronteerd met een defecte lift. Klanten die te maken krijgen met een defecte lift worden middels een poster op de defecte lift geadviseerd om contact op te nemen met NS Klantenservice. De medewerker van NS Klantenservice zoekt in deze situatie samen met de klant naar een alternatief. In veruit de meeste gevallen is dit een (door ProRail betaalde) taxirit.

3. Verbeteringen toegankelijkheid op de middellange termijn

Bestuursakkoord toegankelijkheid OV 2022–2032

Met het bestuursakkoord toegankelijkheid openbaar vervoer zet ik de komende tijd samen met vervoerders, ProRail, decentrale ov-autoriteiten en belangenbehartigers van mensen met een beperking verdere stappen om het openbaar vervoer toegankelijk te maken. Ik heb uw Kamer over het akkoord en de daarin genomen maatregelen geïnformeerd op 7 november.¹⁰

In de begroting is € 10 miljoen gereserveerd voor de uitvoering van het akkoord. Vanuit uw Kamer is met het amendement Van der Graaf (CU) en Van Ginneken (D66) (Kamerstuk 36 200 A, nr. 50) aanvullend nog eens € 20 miljoen beschikbaar gesteld.

⁸ Kamerstuk, 23 645, nr. 769.

⁹ Aanhangsel Handelingen II 2022/23, nr. 885.

¹⁰ Kamerstuk 23 645, nr. 783.

Het komend jaar onderzoeken we op grond van artikel 2 van de Financiële verhoudingswet de financiële gevolgen van het bestuursakkoord voor de decentrale overheden. Samen met alle partijen bespreken we daarnaast hoe we de beschikbare middelen het best kunnen besteden om uitvoering te geven aan de afspraken uit het bestuursakkoord.

Toegankelijkheid treinen en toiletvoorzieningen op stations en in treinen

Volgend jaar gaan de eerste treinen van de Intercity Nieuwe Generatie rijden waarna de toegankelijke dubbeldekker (Dubbel Dekker Nieuwe Generatie) wordt geïntroduceerd. Gaandeweg krijgt hierdoor een steeds groter deel van het treinvervoer een zelfstandige instap.¹¹

In het bestuursakkoord is afgesproken dat op stations waar toiletten zijn, uiterlijk in 2025 in ieder geval één reizigerstoilet vindbaar is voor blinden of slechtzienden.

Ook hebben we afgesproken dat nieuwe treinen altijd een toegankelijk toilet moeten hebben. Voor bestaande treinen moet worden gekeken of bij groot onderhoud mogelijkheden zijn om inbouw van toegankelijke toiletten mogelijk te maken. Zoals eerder aangegeven hebben alle treinen van NS sinds eind 2021 een toilet. De meeste decentrale vervoerders hebben ook al toiletten in hun treinen of hebben besluiten genomen om dit binnen enkele jaren te realiseren. Voor een beperkt aantal decentrale lijnen in de provincie Gelderland geldt dat daar nog geen oplossing voorhanden is. Ik heb daarom met de provincie Gelderland afgesproken dat zij opnieuw onderzoek laat doen naar de realisatie van toiletten in treinen. Dit onderzoek wordt verwacht in het voorjaar van 2023 en op basis van de uitkomsten ga ik met Gelderland in gesprek. In de tussentijd heeft Gelderland ervoor gezorgd dat op elk station een toegankelijk toilet aanwezig is, waarvan iedereen gebruik kan maken.

Reisassistentie, bejegening en stimulering OV

In het akkoord is afgesproken dat reisassistentie vanaf 2025 beschikbaar is op alle treinstations, ook die waar niet NS maar een andere spoorvervoerder halteert. Het gaat dan om alle stations die door ProRail op het moment van ondertekening van het bestuursakkoord toegankelijk zijn gemaakt. Het Rijk en decentrale ov-autoriteiten zullen bij concessieverlening specifiek in de concessievoorwaarden beschrijven hoe zij wensen dat het personeel dat in direct contact met de reiziger staat, gedurende de uitvoering van de concessie omgaat met reizigers met een beperking. Er worden richtlijnen opgesteld over hoe deze reizigers moeten worden bejegend en via OV-ambassadeurs wordt het gebruik van OV door mensen met een beperking gestimuleerd. Er wordt per 2023 € 1,5 miljoen beschikbaar gesteld aan gemeenten voor OV-ambassadeurs. Zij kunnen mensen met een beperking (en andere reizigers) wegwijs maken bij het reizen met het ov.

Aanpassingen bus- en tramhaltes

De inzet van het bestuursakkoord toegankelijkheid ov is dat wegbeheerders bij aanpassing van bus- en tramhaltes (bijvoorbeeld bij reconstructies van straten) er voor zorgen dat deze voldoen aan de toegankelijkheidseisen. Decentrale ov-autoriteiten geven in hun uitvoeringsprogramma aan en in welk tempo en met welke prioritering zij gezamenlijk met wegbeheerders de bus- en tramhaltes die dat nog niet zijn toegankelijk willen maken. Metrohaltes zijn al toegankelijk.

¹¹ Kamerstuk 22 026, nr. 343.

Toegankelijkheid lijn- en buurtbussen

Er wordt onderzoek gedaan naar de toegankelijkheid van lijn- en buurtbussen en op basis hiervan worden maatregelen ter verbetering genomen. In het bestuursakkoord is afgesproken dat de uitkomsten van dit onderzoek ertoe leiden dat decentrale ov-autoriteiten in hun regionale uitvoeringsprogramma's opnemen welke oplossingen zij gaan doorvoeren op de lijnen met ontoegankelijke (buurt)bussen. Zo ontstaat op termijn een geheel toegankelijke ov-keten. De leden De Hoop en Van der Graaf hebben tijdens de begrotingsbehandeling ook een motie ingediend die oproept om alle buurtbussen rolstoeltoegankelijk te maken. Ik heb gevraagd deze motie aan te houden totdat de resultaten van de onderzoeken er zijn. Resultaten van de onderzoeken worden voor de zomer van 2023 verwacht. Bij invoering van nieuwe manieren van reizen, wordt direct de toegankelijkheid meegenomen. Dat geldt ook voor aanpassingen aan ov-knooppunten.

Reisformatie

De toegankelijkheid van de reisinformatie zal gaan voldoen aan de «Implementatiewet toegankelijkheidsvoorschriften producten en diensten» en eventuele op te stellen wet- of regelgeving specifiek voor het openbaar vervoer, indien en zodra deze in werking treedt. Deze wet betreft implementatie van EU-Richtlijn 2019/882 die tot doel heeft om een bijdrage te leveren aan het goed functioneren van de interne markt door onderlinge aanpassing van de wet- en regelgeving van de lidstaten inzake de toegankelijkheidsvoorschriften voor bepaalde producten en diensten. Achterliggend doel is het vergroten van de maatschappelijke deelname van personen met een beperking. Het betreft hierbij diensten die na 28 juni 2025 aan consumenten worden verleend.

Doelgroepenvervoer

Het lid Agema (PVV) heeft mij gevraagd of het mogelijk is om de tarieven voor Valysreizen door mensen met een beperking te verlagen, zeker zolang het openbaar vervoer voor hen niet volledig toegankelijk is. Ook de mogelijkheden voor een betere aansluiting tussen doelgroepenvervoer (waaronder leerlingenvervoer) en openbaar vervoer is aan de orde gesteld. Ik heb daarop toegezegd met de verantwoordelijke Ministeries VWS en OCW in gesprek te gaan.

Valys is de verantwoordelijkheid van VWS. De zorgen van het lid Agema heb ik overgebracht. Ten aanzien van een betere aansluiting van doelgroepenvervoer (waaronder leerlingenvervoer) en openbaar vervoer vindt overigens al regulier plaats. Ik wijs u in dit verband ook op het Commissiedebat van 19 oktober 2022 (Kamerstuk 31 521, nr. 133) met de Minister voor Primair en Voorgezet Onderwijs en mij over knelpunten in het leerlingenvervoer waarin is toegezegd een overleg van OCW met VWS, SZW en IenW te organiseren over oplossingen op meer lange termijn voor het gehele doelgroepenvervoer. Voor het kerstreces stuurt de Minister voor Primair en Voortgezet Onderwijs een monitor leerlingenvervoer aan uw Kamer en wordt vermeld hoe wordt doorgewerkt aan de oplossingen voor de (middel)lange termijn.

4. Governance en borging afspraken

In het bestuursakkoord zijn afspraken gemaakt over monitoring, evaluatie, regulier overleg en de verdere uitwerking van de afspraken. Zo wordt de samenwerking tussen alle partijen verder versterkt en geborgd. De monitoring is onderdeel van de op te zetten governance ter uitvoering van

het bestuursakkoord. Die bestuurlijke constructie zal ik samen met de meest betrokken stakeholders vormgeven. In de komende maanden zal ik over de inrichting van de governance in gesprek gaan met de stakeholders. Een belangrijk onderdeel daarvan is dat de belangenbehartigers van mensen met een beperking bij de gehele uitvoering van het akkoord actief betrokken worden. Zoals op 8 november toegezegd, zal ik de voortgang op het bestuursakkoord nauwlettend volgen en zal ik uw Kamer daarover periodiek informeren.

Zoals toegezegd aan uw Kamer tijdens de begrotingsbehandeling op 1 december 2022 wordt u voor de zomer van 2023 de eerstvolgende keer geïnformeerd over de stand van zaken en wordt daarbij ook nader ingaan op de gemaakte afspraken over de governance en borging van de maatregelen gedurende de looptijd van het bestuursakkoord (2022–2032).

Tot slot

Er zijn de afgelopen jaren in Nederland flinke stappen gezet om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mensen met een beperking te verbeteren. Het bestuursakkoord toegankelijkheid ov (2022–2032) is een belangrijke mijlpaal waarmee de laatste belemmeringen de komende jaren worden door alle partijen gezamenlijk worden aangepakt. Daarbij zal een deel van de maatregelen al op korte termijn tot verbeteringen leiden voor alle reizigers en voor mensen met een beperking in het bijzonder.

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