

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

### 1602

Vragen van het lid **Asscher** (PvdA) aan de Minister-President over *de eerste honderd dagen van het kabinet* (ingezonden 6 februari 2018).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 28 maart 2018). Zie ook Kamerstuk 34 775, nr. 81.

Vraag 89

Hoe gaat u de verkeersveiligheid rond scholen verbeteren?

Antwoord 89

Ik werk samen met andere wegbeheerders aan het nieuwe strategische plan verkeersveiligheid. Hierin bezien wij hoe de risico's op ieders wegennet in kaart kunnen worden gebracht zodat ze aangepakt kunnen worden om een nieuwe impuls te gaan geven aan de verkeersveiligheid. Het verbeteren van de verkeersveiligheid rond scholen ligt hierbij primair bij de gemeenten. Scholen en ouders kunnen daarin een actieve rol vervullen door bij de gemeenten aan te kaarten als de schoolomgeving veiliger kan. Zo wordt er maatwerk toegepast. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van ondersteunende producten en acties van bijvoorbeeld Veilig Verkeer Nederland (VVN), die een standaard werkwijze hebben ontwikkeld voor het inventariseren van verkeersveiligheid in de schoolomgeving. Ook kunnen meldingen worden gedaan bij het participatiepunt van de VVN. Deze producten zijn ontwikkeld met ondersteuning vanuit mijn Ministerie. Daarnaast biedt ook ProRail lespakketten (PazzUp) aan die gericht zijn op het gedrag van scholieren nabij overwegen. Het overwegenveiligheidsbeleid<sup>1</sup> van mijn ministerie is er op gericht om te voorkomen dat overwegveiligheid afneemt door bijvoorbeeld de bouw van een school aan de andere kant van het spoor, waardoor scholieren het spoor moeten kruisen.

Vraag 93

Welk bedrag trekt u uit om te zorgen dat ook ouderen goed van A naar B kunnen komen, ook als zij geen auto hebben of niet meer kunnen autorijden?

<sup>1</sup> Zie: Derde Kadernota Railveiligheid, Kamerstuk 29 893, nr. 106

### Antwoord 93

Dat is lastig in cijfers uit te drukken. Ik trek geen geld uit dat specifiek voor vervoer van ouderen is bedoeld, maar in principe zijn alle middelen voor openbaar vervoer, spoor en wegen op hoofdstuk XII van de Rijksbegroting en het Infrastructuurfonds ervoor bestemd iedereen, en daarmee ook ouderen, de mogelijkheid te geven zich van A naar B te verplaatsen.

Ouderen verplaatsen zich verreweg het meest per auto, als bestuurder of passagier, maar ook steeds vaker en verder met de fiets. Een behoorlijk deel van de groei van het gebruik van het hoofdwegennet is te verklaren uit het feit dat de nieuwe generaties ouderen veel meer auto-georiënteerd zijn dan vroegere generaties ouderen. En dit groeiend autogebruik wordt gefaciliteerd met flinke uitgaven aan het wegennet.

Vitale ouderen die geen auto hebben of mensen die daarvoor kiezen kunnen zonder meer gebruik maken van het OV of de combinatie fiets-OV-fiets of auto fiets. In het Mobiliteitsbeeld 2017 komt naar voren dat ouderen meer fietsen, omdat ze fitter zijn. Voor ouderen die minder mobiel worden geldt dat zij bij hun reis van deur tot deur gebruik kunnen maken van doelgroepenvervoer dat door gemeenten, VWS en zorgverzekeraars wordt bekostigd. Wij staan met provincies en vervoerregio's aan de lat om het openbaar vervoer toegankelijk te maken voor mensen met beperkingen, zodat zij daar zo lang mogelijk gebruik van kunnen maken. Dat is ook een verplichting op grond van het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap.

De maatregelen die worden genomen voor de verbetering van toegankelijkheid van het OV zijn relevant voor iedereen die beperkingen ondervindt, dus ook ouderen. Er zijn al vele maatregelen genomen door zowel het rijk als decentrale overheden. Zo is meer dan € 600 miljoen ter beschikking gesteld aan ProRail om tot 2030 alle stations in Nederland toegankelijk te maken. De perrons worden op de juiste hoogte gebracht voor een gelijkvloerse instap en er worden liften en/of hellingbanen aangelegd. Verder investeren vervoerders in de toegankelijkheid van treinen: al het nieuwe materieel dat zij aanschaffen, is in beginsel zelfstandig toegankelijk. Daarnaast installeert NS ten behoeve van de toegankelijkheid een schuiftrede in bestaande zogenaamde SLT-treinen (type sprinter). Haltes van bussen en trams worden ook toegankelijk gemaakt, wanneer ze grootschalig worden verbouwd. Zo wordt stapsgewijs toegewerkt naar een toegankelijk openbaar vervoersysteem.