

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

2979

Vragen van de leden **Stoffer** en **Van der Staaij** (beiden SGP), **Ellemeet** (GroenLinks) en **Dik-Faber** (ChristenUnie) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport over *de situatie dat het openbaar vervoer in dorpen niet altijd toegankelijk is voor rolstoelgebruikers* (ingezonden 4 juli 2018).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (ontvangen 24 augustus 2018). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2017–2018, nr. 2787.

Vraag 1, 2

Kunt u, in aanvulling op de eerder door u gegeven antwoorden¹, aangeven waarom er in de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte (Wgbh/cz) en de bijbehorende uitvoeringsregeling onderscheid gemaakt wordt op grond van handicap of chronische ziekte? Waarom wordt ten aanzien van het aanbieden van openbaar vervoersdiensten in de Wgbh/cz een beperktere reikwijdte gehanteerd dan in de (bredere) definitie van openbaar vervoer in de Wet personenvervoer 2000?

Waarop is de veronderstelling, opgenomen in het Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer, gebaseerd dat «voor auto's (tot en met negen personen inclusief de bestuurder) in het openbaar vervoer geen (technische) aanpassingen vereist zijn, omdat de in dit Besluit gangbare toegankelijkheidseisen «naar hun aard» bestemd zijn voor grotere voertuigen»? Deelt u de mening dat deze veronderstelling niet meer actueel is, gegeven de huidige technische mogelijkheden om buurtbussen rolstoeltoegankelijk te maken (en dat deze dat vaak ook al zijn, omdat dezelfde busjes worden ingezet voor doelgroepenvervoer)?

Antwoord 1, 2

Het Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer valt voor het werkingsgebied terug op de definitie van openbaar vervoer uit de Wet Personenvervoer 2000. De auto was ten tijde van het opstellen van dat besluit geen gangbare vorm van openbaar vervoer. Het besluit richt zich dan ook op de (grotere) bussen, die volgens een dienstregeling rijden. Het is een relatief nieuwe ontwikkeling dat er buurtbussen voor openbaar vervoer worden

¹ Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2017–2018, nr. 1502.

ingezet, die daarenboven door vrijwilligers worden bestuurd. Daar is bij de vaststelling van het besluit geen rekening mee gehouden. Volgens artikel 32, tweede lid, onder g, van de Wet personenvervoer 2000, is de concessieverlener verplicht eisen te stellen ten aanzien van de toegankelijkheid. Dit geeft de concessieverlener de mogelijkheid om maatregelen toe te spitsen op de lokale omstandigheden. Daarmee kunnen door de concessieverlener bijvoorbeeld ook eisen worden gesteld aan de toegankelijkheid van buurtbussen.

Vraag 3

Biedt het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap een grondslag om «kleinere voertuigen», zoals de buurtbus, uit te sluiten in de Wgbh/cz, gelet op artikel 9, eerste lid, van dit Verdrag, waarin wordt gesteld dat de staten die partij zijn passende maatregelen moeten nemen om personen met een handicap op voet van gelijkheid met anderen de toegang te garanderen (...) tot vervoer (...) en tot andere voorzieningen en diensten die openstaan voor of verleend worden aan het publiek, in zowel stedelijke als landelijke gebieden?

Antwoord 3

Artikel 9 van het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap verplicht Staten om passende maatregelen te nemen om personen met een handicap op voet van gelijkheid met anderen toegankelijkheid te verlenen tot onder andere vervoer. Staten kunnen hieraan voldoen door geleidelijk obstakels weg te nemen. Het VN-verdrag geeft geen aanwijzingen over hoe mobiliteit precies gewaarborgd wordt. In de Wgbh/cz staat dat overheden, bedrijven en organisaties geleidelijk zorg moeten dragen voor de algemene toegankelijkheid voor personen met een handicap of chronische ziekte, tenzij dat een onevenredige belasting vormt.

Er wordt gewerkt aan een zo toegankelijk mogelijk openbaar vervoer, zodat mensen met een beperking daaraan op voet van gelijkheid kunnen deelnemen. Op dit moment is het zo dat in landelijke gebieden het reguliere OV niet altijd rendabel is, waardoor soms met buurtbussen wordt gewerkt. Dat is voor veel mensen een goede oplossing. Bij het stellen van de eis van toegankelijkheid van een buurtbus die bestuurd wordt door vrijwilligers, zoals in de provincie Noord-Holland het geval is, zou volgens deze provincie het gevolg zijn dat de buurtbusvoorziening geheel verdwijnt. Voor mensen met een beperking die in sommige regio's dus geen gebruik kunnen maken van deze buurtbussen, is het altijd mogelijk om gebruik te maken van het zogenoemde doelgroepenvervoer.

Vraag 4

Bent u bereid om -zolang de wet- en regelgeving nog niet gewijzigd is- overleg te voeren met provincies en gemeenten om in een akkoord afspraken te maken over de rolstoeltoegankelijkheid van buurtbussen? Zo nee, bent u bereid om, in zoverre er onderscheid wordt gemaakt op basis van aard en omvang van het vervoermiddel, de wet- en regelgeving zodanig aan te passen dat alleen de technische (on)mogelijkheden gehanteerd kunnen worden om bepaalde vervoersmiddelen uit te sluiten?

Antwoord 4

De verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij provincies en gemeenten. Wij constateren dat hiermee in verschillende delen van het land verschillend om wordt gegaan. Dit punt is geagendeerd door de vertegenwoordigers van de doelgroepen van mensen met een handicap om op te pakken in het kader van het Actieprogramma Doelgroepenvervoer en OV. Samen met vervoerders en medeoverheden worden momenteel oplossingsmogelijkheden verkend en uitgewerkt.

Vraag 5

Hoe verhoudt de wettekst van de Wgbh/cz zich met de bijbehorende memorie van toelichting, aangezien de «auto» (en in het verlengde daarvan de buurtbus) daarin niet bewust uitgesloten wordt?

Antwoord 5

Er is aan dit punt geen aandacht besteed in de memorie van toelichting bij de Wgbh/cz, omdat openbaar vervoer in eerste instantie nog geen onderdeel uitmaakte van de wet. Dit is er tijdens de kamerbehandeling bij nota van wijziging aan toegevoegd.

Vraag 6

Kunt u beargumenteren waarom het vervoeren van rolstoelgebruikers te belastend zou zijn voor vrijwilligers van de buurtbus, aangezien het hier gaat om een groep rolstoelgebruikers die zelfstandig reist?

Antwoord 6

De rolstoelgebruikers kunnen op zich zelfstandig reizen, maar in het type buurtbussen in Noord-Holland, waar deze situatie zich voordoet, moet de rolstoelgebruiker worden vastgezet met spanbanden die via gaten in de vloer moeten worden vastgemaakt. Dat kunnen de rolstoelgebruikers niet zelfstandig doen. Dit in tegenstelling tot het reizen met een reguliere bus, waar de rolstoelgebruikers zichzelf vast kunnen zetten met een veiligheidsgordel in de bus. Daarnaast is de vervoerder, in dit geval Connexxion, verantwoordelijk voor het verzekeren van het voertuig en de aansprakelijkheidsverzekering. Connexxion heeft gemeld dat het feit dat vrijwilligers niet in dienst zijn bij de vervoerder, een complicerende factor is voor de mogelijkheid om een en ander tegen een redelijke premie te verzekeren.

Vraag 7

Weegt u mee dat op doelgroepenvervoer bespaard kan worden als de buurtbus algemeen toegankelijk gemaakt wordt voor zelfstandig reizende rolstoelgebruikers? Zo ja, hoe weegt u dit mee?

Antwoord 7

Een eventuele afweging tussen de inzet van de buurtbus en het gebruik maken van doelgroepenvervoer is aan de regionale ov-autoriteiten en gemeenten. Er zijn ook regio's waar doelgroepenvervoer en OV worden gecombineerd. Een voorbeeld hiervan is Publiek Vervoer in Noord-Nederland. De publieke vervoersvormen, zoals de hubtaxi, de buurtbus, lokaal vervoer en vervoer dat is toegespitst op doelgroepen, worden in deze regio gecombineerd.

Vraag 8

Weegt u mee dat ervaringsdeskundigen in het kader van het Programma Onbeperkt Meedoen!² zeggen het belangrijk te vinden dat wordt voorkomen dat de inzet van buurtbussen het onmogelijk maakt om gebruik te maken van het openbaar vervoer?

Antwoord 8

De weging van het oordeel van ervaringsdeskundigen is er een die de provincie moet maken. We vinden het uiteraard belangrijk dat zo veel mogelijk mensen gebruik kunnen maken van het OV. Het is op zich niet wenselijk dat de mogelijkheden voor mensen met een beperking in Noord-Holland verminderd zijn. Het is echter wel begrijpelijk dat de provincie Noord-Holland de buurtbus wel laat rijden, ook al betekent dat dat sommige mensen er geen gebruik van kunnen maken. De provincie geeft aan dat als de buurtbus toegankelijk moet zijn, er geen buurtbus meer zal rijden. In dat geval zouden meer reizigers geen gebruik kunnen maken van openbaar vervoer.

In de voorbereidingen op het Actieprogramma Doelgroepenvervoer en OV is door ervaringsdeskundigen de inzet en toegankelijkheid van buurtbussen ook naar voren gebracht. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 4 is de inzet en toegankelijkheid van buurtbussen dan ook een onderwerp in het Actieprogramma Doelgroepenvervoer en OV.

² Programma VN-verdrag Onbeperkt meedoen! Programma VN-verdrag Onbeperkt meedoen! (<https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2018/06/01/programma-vn-verdrag-onbeperkt-meedoen/programma-vn-verdrag-onbeperkt-meedoen.pdf>) pagina 22.

Vraag 9

Weet u dat veel buurtbusverenigingen geen moeite hebben met het vervoeren van rolstoelgebruikers, maar dat zij desondanks vanuit de provincie opgelegd krijgen dat zij geen rolstoelpassagiers mogen vervoeren? Bent u bereid te regelen dat dit verbod zo spoedig mogelijk wordt opgeheven?

Antwoord 9

Dit is een kwestie waar de provincies, als opdrachtgevers van het openbaar vervoer, zich over moeten buigen. Zoals in antwoord 4 gesteld, zullen oplossingsmogelijkheden in het Actieprogramma doelgroepenvervoer en OV aan de orde komen.