

# ANTWOORD

VAN GEDEPUTEERDE STATEN

OP VRAGEN VAN

B. Potjer, L. van Aelst, M. Celik, R. Weide, W. Bakx, P. Breithbart en  
B. Privé

(d.d.1 juni 2018)

Nummer

3398

Onderwerp

Schriftelijke vragen toegankelijkheid busvervoer

Aan de leden van Provinciale Staten

1. *Wij hebben klachten ontvangen dat sommige busschauffeurs doorrijden als passagiers met een beperking in willen stappen en/of weigeren hen te helpen met het uitklappen van de oprijplaat, naar verluid omdat ze anders hun rijtijden niet zouden halen. Herkent het College deze klachten en wat heeft U hieraan gedaan/gaat U hieraan doen?*

Antwoord

Reizigers met een fysieke of visuele beperking moeten in staat zijn met het openbaar vervoer te reizen om daarmee te kunnen deelnemen aan de samenleving. Wij vragen daarom onze vervoerders om specifieke aandacht voor deze categorie reizigers. De eisen die hieraan worden gesteld, zijn opgenomen in een programma van eisen, behorend bij de concessie. Wij eisen van onze vervoerders dat zij het personeel instrueren in de omgang met reizigers met een beperking. De vervoerder dient er in ieder geval voor te zorgen dat chauffeurs, indien nodig, reizigers in een rolstoel helpen bij het betreden en verlaten van het materieel.

Er bereiken ons zeer sporadisch klachten over buschauffeurs die reizigers met een beperking onvoldoende zouden helpen. Wij spreken de vervoerder in die gevallen hierop aan. Indien de klacht specifiek genoeg is, gaat de vervoerder het gesprek aan met de betreffende chauffeur teneinde een dergelijke situatie in de toekomst te voorkomen.

2. *De capaciteit voor passagiers met een rolstoel schijnt vaak beperkt te zijn tot één rolstoel per bus. Vindt het College dat rolstoelers samen moeten kunnen reizen? Zo ja, wat gaat u eraan doen dat dit nu in veel bussen niet kan? Zo nee, waarom niet?*

Antwoord

De provincie eist van de vervoerders dat alle bussen ruimte hebben voor *tenminste* één rolstoelplaats. Een vervoerder mag altijd meer capaciteit voor rolstoelgebruikers realiseren. In de praktijk is er meestal ruimte voor één rolstoel omdat de vervoerder zoveel mogelijk zitplaatsen wil aanbieden. Wanneer er meer dan één rolstoeler gebruik wil maken van de bus, meldt de chauffeur dit bij de dienstleiding, die taxivervoer regelt voor de tweede rolstoeler, of voor beiden als zij samen reizen. Overigens komt het in de praktijk zelden voor dat twee rolstoelers samen reizen.

3. *Wij hoorden dat het voor rolstoelgebonden passagiers vaak niet mogelijk is om de rolstoel vast te zetten, waardoor in bijvoorbeeld bochtige trajecten of bij een noodstop hun veiligheid op het spel staat. Wat is de visie van het College hierop?*

**Antwoord**

Alle bussen worden bij toelating in Nederland door het RDW (Rijksdienst voor het Wegverkeer) gekeurd op eisen voor vervoer van passagiers, waaronder de plaatsen voor rolstoelen. De provincie eist daarnaast van de vervoerders dat de rolstoelplaats in de bus moet zijn voorzien van een zogeheten "strijkplank" tegen de rijrichting in en een tweepuntsgordel op de voor de rolstoel gereserveerde plaats van voldoende lengte om een passagier in de rolstoel te kunnen borgen tegen onbedoeld verplaatsen. Het College vindt dat met deze eisen de veiligheid van rolstoelgebonden passagiers is geborgd.

4. *De toegankelijkheid wordt mede bepaald door de aansluiting van de bus op het perron, nu blijkt dat sommige haltes nog niet zijn verhoogd, waardoor mensen met een fysieke beperking veel moeite hebben om de bus in te stappen. Hoe gaat het College hiermee om?*

**Antwoord**

Wij dragen op de volgende manieren bij aan de toegankelijkheid de openbaar vervoerhaltes:

- Wij zorgen ervoor dat alle bestaande en toekomstige R-net haltes volledig toegankelijk zijn;
- Wij maken bestaande haltes die onder ons beheer vallen (dat wil zeggen, haltes langs provinciale wegen) en nog niet aan alle criteria voldoen waar mogelijk toegankelijk;
- Wij stimuleren andere wegbeheerders om bestaande haltes (langs provinciale buslijnen) toegankelijk te maken door hen een kostendekkende subsidie aan te bieden (Subsidieregeling Mobiliteit, art. 8), waar wij hen actief over informeren. Het is uiteindelijk de verantwoordelijkheid van de betreffende wegbeheerder om bushaltes toegankelijk in te richten;
- Wij faciliteren en onderhouden voor wegbeheerders een systeem om zelf de toegankelijkheid van haltes te registreren en inzichtelijk te maken voor derden (de zogenaamde "haltescan");
- Wij hebben de toegankelijkheid van haltes voor reizigers inzichtelijk gemaakt door toegankelijkheidsinformatie te koppelen aan de reisinformatie in de site en app van 9292;
- Wij eisen van de vervoerders dat de chauffeurs de bus zo dicht mogelijk langs de stoeprand halteert en de bus laat knielen indien een reiziger met een mobiliteitsbeperking op de halte staat.

Hiernaast hebben wij recent – in het kader van motie 764 – de voorzieningen langs alle provinciale buslijnen geïnventariseerd in een poging knelpunten en/of mogelijke verbetermogelijkheden met betrekking tot de toegankelijk- en aantrekkelijkheid van haltes inzichtelijk te maken. Over de uitkomsten van deze inventarisatie hebben wij u op 26 maart jl. geïnformeerd. Ook schetsten wij in onze brief enkele mogelijke vervolgstappen die aan de verbetering van de haltekwiteit zouden kunnen bijdragen. Voorbeelden hiervan zijn het aanpassen van criteria met betrekking tot toegankelijkheid binnen de Subsidieregeling Mobiliteit en het uitbreiden van de subsidieregeling door deze ook open te stellen voor vervoerders.

Met onze bevindingen en gedachtes over mogelijke vervolgstappen als basis, hebben wij in mei een bijeenkomst "Verbetering Haltekwiteit" georganiseerd. Tijdens deze



