METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Adviescommissie Va 19 juni 2024

Agenda

Datum	19-06-2024
Aanvang	19:00
Locatie	Raadzaal Delft, Stadhuis Delft 2611 GS Delft
Voorzitter	Dhr. Rottier
Eindtijd	21:00

01.00.N B Opening en mededelingen gezamenlijke vergadering AcVa/AcEV

20240619 1.0 Conceptagenda AcVa-AcEV 19 juni 2024

02.00.N B Vaststellen conceptverslag vorige vergadering

20240619 2.0 Conceptverslag AcVa-AcEV 20 maart 2024

03.00.N B Brede Welvaart MRDH

Tot dit onderwerp behoort geen adviesvraag.

20240619 3.0 Agendapost Brede Welvaart
20240619 3.0 Het MRDH verhaal over brede welvaart

04.00.N B Mobiliteitsvisie MRDH

Tot dit agendapunt behoren geen stukken.

05.00.N Rondvraag en sluiting gezamenlijke vergadering AcVa/AcEV

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

B

06.00.N Opening en mededelingen vergadering AcVa
B

20240619 6.0 Conceptagenda AcVa 19 juni 2024 niet besloten

07.00.N Vaststellen conceptverslag vorige vergadering
B

20240619 7.0 Conceptverslag AcVa 20 maart 2024

08.00.N Beleidskader Toegankelijk Openbaar Vervoer
B

20240619 8.0 Bijlage 1 Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV
20240619 8.0 Bijlage 2 Beleidskader Toegankelijkheid OV MRDH
20240619 8.0 Bijlage 3 Uitvoeringsprogramma Toegankelijkheid OV MRDH
20240619 8.0 Agendapost Beleidskader en Uitvoeringsprogramma TOV 2024

09.00.N Ter informatie
B

09.01.N Jaarplanning MRDH 2024
B

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

20240619 9.1 Jaarplanning MRDH 2024

09.02.N Ontslagbrief Peter Meij
B

20240619 9.2 Ontslagbrief wethouder Meij

09.03.N Benoeming portefeuillehouder Middelen
B

20240619 9.3 Agendapost benoeming portefeuillehouder Middelen
20240619 9.3 Portefeuilles Vervoersautoriteit MRDH

09.04.N Ingekomen brief - suggesties ter verbetering van OV-lijn 7 Rotterdam Crooswijk
B

20240619 9.4 Ingekomen brief - Suggesties ter verbetering OV-lijn 7 in Crooswijk

10.00.N Rondvraag en sluiting niet besloten deel AcVa
B

Het bestand 20240619 1.0 Conceptagenda AcVa-AcEV 19 juni 2024 kon niet correct worden ingeladen, het is mogelijk corrupt of beschadigd.

Het originele bestand kunt u hier vinden:
https://mrdh.notubiz.nl/document/14251587/3/1d2a588d-2c50-43f4-80b2-7127c16b2c59

Het bestand 20240619 2.0 Conceptverslag AcVa-AcEV 20 maart 2024 kon niet correct worden ingeladen, het is mogelijk corrupt of beschadigd.

Het originele bestand kunt u hier vinden: https://mrdh.notubiz.nl/document/14251588/3/ed6ae862-f75d-46bf-bc0c-be307ec1b502

Het bestand 20240619 3.0 Agendapost Brede Welvaart kon niet correct worden ingeladen, het is mogelijk corrupt of beschadigd.

Het originele bestand kunt u hier vinden: https://mrdh.notubiz.nl/document/14216917/4/b2fdae2c-6db1-4a8c-aecc-21036913d429

Het MRDH verhaal over brede welvaart

Position paper

Op verzoek van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag

21 mei 2024
(IV)

Walter Manshanden (NEO Observatory)
Frank van Oort (EUR)
Henri L.F. de Groot (Vrije Universiteit Amsterdam)

Brede welvaart: de som van welvaart en welzijn

Inleiding

Er is de afgelopen jaren een sterk toenemende aandacht voor brede welvaart in Nederland ontstaan. In het discours over economie en maatschappij van het laatste decennium is 'beyond GDP' een bekende term. Dat betekent dat het bij economische groei om meer gaat dan geld alleen. Dat wordt aangeduid met 'brede welvaart'.

Brede welvaart is echter niet nieuw. Er zijn verschillende concepten beschikbaar die al decennia in gebruik zijn, die bedoeld zijn om breder te kijken dan het financiële brp alleen. Voorbeelden zijn de Human Development Index (1990s, United Nations), die focust op levensverwachting en opleiding. Recenter is de Regional Competitiveness Index van DG Regio/EC, waarvan de laatste uit 2022 dateert. Deze laatste omvat een groot aantal variabelen die de kwaliteit van het vestigingsmilieu van Europese regio's meet door middel van een samengestelde index. Concepten als het vestigingsklimaat en concurrentiepositie omvat indicatoren die ook over welzijn en leefkwaliteit gaan. Zulke omstandigheden maken ook deel uit van de aantrekkelijkheid van regio's: inwoners willen ook schone lucht en recreëren in schone en biodiverse natuur in de nabijheid. Een goed opgeleide beroepsbevolking is ook van belang. Het World Economic Forum heeft daarvoor een definitie van human capital gegeven die is benut voor een studie naar de effecten van een investeringsimpuls van de GroeiAgenda MRDH (Van Oort ea 2022).

Brede welvaart is ook van belang voor de MRDH, maar wat is het? Hoe kan brede welvaart de doelen van de MRDH dichterbij brengen? Hoe draagt brede welvaart daar aan bij? Het uitgangspunt van de MRDH is de OECD 2014: 1-2% extra groei van het bruto regionaal product, te realiseren door extra agglomeratievoordelen vanuit het mobiliteitsdomein, ruimtelijke ontwikkeling en innovatie, waarvoor InnovatieQuarter aan de lat staat. De effecten van de extra groei van het brp op de inkomensverdeling, milieu, natuur, inclusiviteit werden daarin niet benoemd vanuit het idee dat extra brp door agglomeratievoordelen een primair doel was.

Dit project 'brede welvaart in de MRDH' gaat over het verbreden van de doelstelling 1-2% extra groei bovenop het landelijke gemiddelde. Het discours over brede welvaart gaat namelijk juist over de effecten van extra groei van het brp, het nut ervan voor andere domeinen de MRDH, de voor- en nadelen voor deze andere domeinen zoals het milieu, maar ook over de effecten op andere regio's buiten de MRDH, zoals de buurregio's in Zuid-Holland. Samengevat: de Strategische Agenda gaat over economie, namelijk het bereiken van 1-2% extra groei via agglomeratievoordelen, met mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling als belangrijkste instrumenten. Brede welvaart gaat over de effecten van extra groei op andere beleidsdomeinen, in het bijzonder het 'milieu' en 'sociaal'. Het volgende gaat in op een definitie van brede welvaart aan de hand van de bestaande begrippen welvaart en welzijn.

Welvaart – als het om geld gaat

In de politiek en de beleidseconomie is de laatste jaren meer belangstelling ontstaan voor brede welvaart. Gewoonlijk was de aandacht hoofdzakelijk gevestigd op financiële welvaart: groei van het bruto nationaal product, koopkrachtplaatjes, inkomen, rente, inflatie en het begrotingstekort. In economische verkenning van landen en regio's speelt het bruto binnenlands product (bbp), of bruto regionaal product (brp), daarom altijd een hoofdrol. Het bruto binnenlands product (bbp) is de som van de marktprijs van alle verkochte geproduceerde goederen en diensten van een land of regio in een jaar tijd. Economische groei is het verschil van die som, gecorrigeerd voor inflatie, tussen twee

opeenvolgende jaren. Het grote voordeel van deze benadering van welvaart door middel van de marktprijs is dat dit zeer goed meetbaar is. De samenhang met allerlei andere begrippen, zoals loon, inkomen per hoofd van de bevolking enzovoort is eveneens goed meetbaar. Productieketens, toelevering en uitbesteding kunnen goed beeld worden gebracht, zodat bijvoorbeeld de betekenis van de Rotterdamse haven voor de gehele stedelijke regio geanalyseerd kan worden. Eenvoudig gesteld: de benadering van welvaart via de marktprijs van goederen en diensten dient onderzoek en beleid.

Welzijn – als het om waarde gaat
Echter, er is meer dan welvaart uitgedrukt met behulp van geld. Dat wordt brede welvaart genoemd. In de economische wetenschap worden dan twee beperkingen van de prijs in termen van geld onderscheiden. Ten eerste hoeft de hoeveelheid en kwaliteit van goederen en diensten niet optimaal te zijn ten opzichte van de behoefte. Ten tweede gaat de productie en consumptie van goederen en diensten gepaard met allerlei effecten die niet in de prijs verwerkt zijn. Dat is schade die bij de productie en consumptie ontstaat, zoals vervuiling van de natuur en natuurlijke hulpbronnen, of nadelen voor andere mensen die er niet om vragen. Dit zijn negatieve effecten die niet in de prijs verwerkt zijn. In de economische analyse wordt het eerste punt aangeduid met marktfalen en het tweede punt met externe effecten (die negatief of positief kunnen zijn). Een voorbeeld van positieve effecten is het voordeel dat door onderlinge nabijheid van huishoudens en bedrijven in grote steden ontstaat.

Met deze twee punten zijn we niet volledig, omdat er ook een herverdelingsvraagstuk en er gevolgen voor natuur en milieu zijn. De geproduceerde goederen en diensten dienen bij voorkeur rechtvaardig verdeeld te worden, waarbij rechtvaardigheid een uitkomst is van politieke voorkeuren. Bovendien willen mensen ook toegang tot onderwijs, gezondheidszorg, bescherming en veiligheid, schone lucht, geluid, ongerepte natuur, water, groen en een stabiel klimaat. Dat zijn allerlei diensten waar de vrije markt niet zomaar in voorziet.

Definitie brede welvaart
Bij elkaar komen we tot de volgende definitie van brede welvaart: “de kwaliteit van leven in het hier en nu, en de mate waarin deze al dan niet ten koste gaat van die van latere generaties en/of die van mensen elders“, ofwel “wat mensen waarderen”.

Een terugblik
De aandacht voor welzijn benadrukt de beperkingen van het bbp als meest gebruikte indicator voor bredere economische ontwikkeling en wordt, veelzeggend, ook wel geduid als de ‘Beyond GDP’ (letterlijk voorbij bbp, dat is bbp plus welzijn) beweging. De prijs van goederen en diensten zegt dus niet alles; het begrip waarde zegt meer. Het begrip van welvaart voor zover dat in het bbp e.d. wordt uitgedrukt wordt dan verbreed met welzijn. Hoewel veel vakgebieden zich meer en meer richten op brede welvaart, zoals sociologie, psychologie (geluk) en filosofie, ontstond deze hernieuwde belangstelling oorspronkelijk juist in de politiek, en dan vaak gerelateerd aan de beleidseconomie. De economische wetenschap zelf gaat juist over brede welvaart – dat wat mensen waarderen. In economie gaat het om waarde, hetgeen meer is dan de prijs. Verdienvermogen en werk waarderen mensen ook, dus ‘bbp’ is daarom altijd een onderdeel van de brede-welvaart gedreven economische wetenschap.

Sinds de jaren tachtig was de balans economie-milieu-sociaal sterk opgeschoven in de richting van gehecht belang aan materiële aspecten van welvaart, wat relatief goed door bbp wordt gemeten. De focus bij nationale beleidskeuzen wordt hierbij geleid door macro-economische financiële kaders, tegenwoordig met de richtlijnen voor de euro als ankerpunten. Dat zijn een jaarlijks begrotingstekort van maximaal 3% en een nationale schuld van niet meer dan de 60% van het bbp. Echter, we

constateren dat de politiek beschikt over dergelijke strakke normen als het om overheidsfinanciën gaat. Maar beschikken we ook over zulke strakke normen als het om brede welvaart gaat? Bijvoorbeeld, maatstaven voor gelijke toegang tot kansen en middelen voor iedereen, aangeduid met inclusiviteit, voor waterkwaliteit en verkeersveiligheid? Zulke normen bestaan, maar zijn het resultaat van politieke voorkeuren, hoewel het ook duidelijk is dat de genoemde financiële normen bloot kunnen staan aan politieke voorkeuren.

Beleid over brede welvaart: welke overheid is aan zet?

In het Nederlandse economisch beleid is ook steeds meer aandacht voor brede welvaart; zie de publicaties van het Centraal Planbureau, het Planbureau van de leefomgeving en het CBS (bv. De monitor brede welvaart) daarover. Ten aanzien van de woningmarkt streeft de nationale overheid naar het herwinnen van de aansturende rol. Tevens stelt het CPB ook wel ex post (achteraf) studies op over investeringen in infrastructuur en mobiliteit die zijn gericht op welzijn, zoals de ondertunneling van de A2 bij Maastricht. Deze studie liet zien dat deze ondertunneling veel waardevoller bleek dan vooraf werd gedacht. De E-lijn en Hoekse lijn sorteren eveneens positief effect op economie, milieu en op het sociale domein.

Behalve de genoemde strakke financiële kaders werd het overige, dat dus ook over brede welvaart gaat, vanuit de nationale overheid steeds meer aan de markt en lagere overheden overgelaten, of vanuit Europese beleidskaders aangestuurd. Nationaal geleid regionaal beleid werd afgebouwd (Pieken in de Delta etc.), en afgezien van al bestaande regionale samenwerkingen, werden vanaf 2012 meer taken naar de gemeenten en regio's gedelegeerd, terwijl de Europese markt verder integreerde en de Europese Commissie verschillende beleidsvelden in de lidstaten centraal aanstuurde. Per saldo kregen lagere overheden meer verantwoordelijkheid in een grotere wereld voor hun eigen regionale economie, voor welvaart en welzijn van henzelf en van anderen. De provincies en gemeenten zijn zo meer aan zet als het om beleidskeuzen, -vorming, en -uitvoering gaat en moeten daarom met een meer integrale blik werken. Beleidsvelden komen namelijk op regionaal niveau samen; zo ook bij de MRDH.

De MRDH heeft dan ook oog voor deze overwegend nationale ontwikkeling waarbij er meer aandacht is voor brede welvaart. De Strategische Agenda heeft vanuit de OECD 2014 focus op extra groei van het bruto regionaal product, maar ook oog voor brede welvaart: met elkaar, voor elkaar. Echter, bij de focus op verdienvermogen en productiviteit (de extra groei van het brp), in de MRDH verankerd in de Strategische Agenda en de Groeiagenda, is het project brede welvaart in de MRDH bedoeld om verder na te denken over:

(i) wat voor soort groei dat zou moeten zijn (nadere invulling economie, welke bedrijfstakken),
(ii) aan wie die groei toevalt (sociaal, herverdeling),
(iii) de gevolgen voor het milieu (en omgekeerd: het nut van recreatie en natuur),
(iv) de lange termijn en toekomstige generaties, en
(v) implicaties voor en samenhang met ontwikkelingen elders.

Daarbij geven we aan de waardering en het beleid over deze onderdelen van brede welvaart afhankelijk is van het politieke gewicht dat er aan wordt toegekend. Dan gaat het om het inzichtelijk maken van de consequenties van politieke keuzes voor brede welvaart; de keuzes zijn niet noodzakelijkerwijs 'goed' of 'fout'. Dat houdt in dat de vijf punten in samenspraak met de stakeholders (niet de shareholders!) van de MRDH uitgewerkt in ingevuld worden.

Brede welvaart in de MRDH: bouwen op de Strategische Agenda 2023-2026

De Strategische Agenda van de MRDH heeft op basis van een economische analyse 1-2% extra groei van het bruto regionaal product als doel. Dat gaat over materiële welvaart. Waar komt dat getal vandaan? Dat is gebaseerd op de analyse van de bronnen van welvaart in de MRDH. Een vergelijking met Europese grootstedelijke regio's liet zien dat die van de MRDH doorgaans onder het gemiddelde van die grootstedelijke regio's ligt. Dat heeft twee oorzaken: 1) de sectorstructuur en 2) de ruimtelijke concentratie van verschillende economische activiteiten, huishoudens en bedrijven genereert onvoldoende extra welvaart. De ontwikkeling van het bruto regionaal product (brp: de som van de verkoopprijs van alle goederen en diensten minus de kosten daarvoor, zoals grondstoffen etc) van de MRDH verschilt weinig van de landelijke groei van het bbp. Gezien de mogelijkheden van de welvaartsbronnen in de MRDH kan dat meer zijn, hetgeen meer agglomeratiekracht vergt. Het benutten van deze mogelijkheden is een belangrijke doel van de MRDH. Qua beleid gaat het dan om de onderlinge samenhang van de doelstellingen en indicatoren van de opdrachten die in de Strategische Agenda zijn opgesteld, en hoe die de onderdelen economie, milieu en sociaal raken. Daarmee ontstaat het inzicht om afwegingen te maken over onderdelen van brede welvaart: hoe beïnvloeden ze elkaar, positief en/of negatief?

De sectorstructuur in de MRDH wordt gedomineerd door bedrijfstakken en clusters die in latere fasen van de productcyclus zitten. Op afzienbare termijn dient er in zulke bedrijfstakken opnieuw geïnvesteerd te worden, waardoor meteen een slag met bijvoorbeeld de energietransitie gemaakt kan worden. Echter, dan gaat het om het soort industrie of specialistische zakelijke diensten dat in de MRDH gevestigd is. Daarnaast zijn er hoogwaardige en innovatieve bedrijfstakken, zoals delen van de glastuinbouw en high-tech bedrijven, maar is het de kunst deze (nog) meer met de regionale economie te verbinden. De fossiele industrie en chemie staan aan de vooravond van de energietransitie, hetgeen een nieuwe investeringscyclus (bijvoorbeeld voor de productie van Sustainable Aviation Fuel, de waterstof-hub enz.) betekent. Momenteel zijn verschillende waterstof-projecten echter uitgesteld, onder andere vanwege de hoge elektriciteitsprijs in Nederland (en hogere rente). Hoewel de nationale overheid een rol heeft op de energiemarkt, zijn dit uitdagingen voor de MRDH. Qua sectorstructuur maken ICT en creatieve industrie opgang, maar wat is de positie van toerisme en horeca? De samenstelling van de arbeidsmarkt laat bovendien zien dat er relatief veel kwetsbare banen zijn: lagere inkomens in deeltijd en/of flexibele arbeidscontracten. De industrie daarentegen heeft relatief veel vaste banen in voltijd, maar de werknemers in de industrie zijn overwegend 45 jaar of ouder (bron: CBS). Economische vernieuwing drijft op ruimtelijke spillover en agglomeratiekracht, maar kan via de sectorstructuur bijdragen aan meer vaste voltijdbanen voor praktisch geschoolden. Dit zijn elementen van het soort groei als het over 1-2% per jaar aan extra brp gaat.

Het tweede punt, de extra welvaart die ontstaat door onderlinge leveringen van bedrijfstakken en bestedingen van huishoudens en bedrijven aan allerlei diensten in de eigen regio, is nog onvoldoende ontwikkeld in de regio. Dit zegt echter nog niets over samenwerkingen tussen bedrijven, of infrastructurele verbindingen. Algemeen komt de toegevoegde waarde van een regio of voort uit export of uit de interne economie. De interne dynamiek is afhankelijk van human capital, innovatie, importsubstitutie, politieke stabiliteit en ruimtelijke voorwaarden: nabijheid, dichtheid, onderlinge bereikbaarheid en 'matching, sharing, learning'. Bij 'matching' gaat het om elkaar tegenkomen, zodat de werkgever de juiste werkzoekende treft, bij 'sharing' om het delen van informatie en kennis in een lokale ondernemersvereniging, bijvoorbeeld over productietechniek of een nieuwe productniche, en bij 'learning' om het verwerven van specifieke kennis van elkaar in gezamenlijke bedrijfsscholen.

Elk van deze bronnen van welvaart vraagt om afzonderlijk beleid, maar ook een gedeelde visie van de gemeenten van de MRDH en de partners, zoals bedrijven en kennis- en onderwijsinstellingen.

Een belangrijk uitgangspunt is dat de export en het internationale vestigingsmilieu afhankelijk zijn van de kwaliteit van de interne regionale economie, qua welvaart én welzijn: daar komen buitenlandse bedrijven op af. Hoe beter de interne dynamiek is, hoe aantrekkelijker de regio is voor buitenlandse investeringen. Hieruit vloeien twee pijlers in de Strategische Agenda voort: betere verbindingen en innovatie. Agglomeratievoordeel leidt tot een vliegwieleffect, maar kan ten koste gaan van de dimensies duurzaamheid en inclusiviteit. Dan worden het agglomeratienadelen. Deze zijn ongewenst. Ook zulke nadelen komen in beeld bij het monitoren van brede welvaart. Dit vraagt echter **overzicht** op tal van indicatoren over milieu en sociaal waar extra groei van het brp effect op heeft – of niet, of positief, of negatief.

De Strategische Agenda MRDH in het perspectief van Brede Welvaart

De Strategische Agenda 2023-2026 gaat over groei van de regio, vernieuwen van de economie, kwaliteit van de regio en herstel van de regio. Dat is vertaald in vijf opdrachten (de zesde, herstel van de regio, is afgerond, hoewel er nog enige werkzaamheden uit voortvloeien): investeren in bereikbaarheid, een toekomstbestendige economie stimuleren, collectieve vormen van mobiliteit, vernieuwen van werklocaties, en het versterken van het regionaal mobiliteitsnetwerk. Algemeen gaat het over vernieuwen van de economie en verbindingen. De doelstelling van de investeringen in bereikbaarheid is immers extra infrastructurele verbindingen aanleggen tussen de onderdelen van de MRDH, zodat dat voordelig is voor innovatie en agglomeratiekracht. Ruimtelijke spillover en agglomeratiekracht worden dan vergroot. Dichtheid, menging van goed geschoolde inwoners en diverse bedrijvigheid dragen daar sterk aan bij. Dat is waar de Strategische Agenda 2023-2026 op inzet en waar de MRDH verder wil: het realiseren van brede welvaart gaat om meer. Dan gaat het om het verder doordenken en uitwerken in beleid van de eerdergenoemde vijf punten over het soort brp-groei, herverdeling, de lange termijn en implicaties voor ontwikkeling elders. Dit levert **inzicht.**

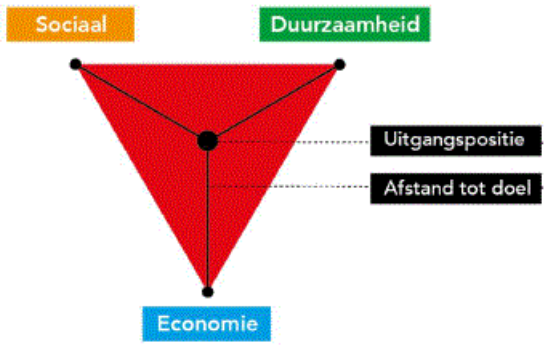
Beleidskeuzes: van extra brp naar brede welvaart in drie dimensies

Brede welvaart gaat over economie (brp, productiviteit, innovatie), sociaal (inclusief) en milieu (luchtkwaliteit, schoon water, biodiversiteit). De Strategische Agenda 2023-2026 beschouwen we als het hart van het realiseren van brede welvaart, maar is mogelijk (nog) niet evenwichtig op alle drie onderdelen daarvan gericht. Daarbij gaat het niet om te kiezen tussen de drie onderdelen, maar hoe aan de hand van brede welvaart effectieve keuzes worden gemaakt – het **handelingsperspectief**. De driehoek (figuur 1, z.o.z.) laat zien dat hoe kleiner deze is, de brede welvaart groter wordt (de afstand van de uitgangspositie tot de drie doelstellingen wordt kleiner).

Om dit inzichtelijk te maken vraagt om de juiste data (overzicht), interpretatie, inzichten, handelingsperspectief, resulterend in vervolgacties. Doorvertaald naar de Strategische Agenda is dan de vraag, aan welke knoppen binnen de 5 opdrachten gedraaid kan worden om deze driehoek zo compact mogelijk te maken? Dat wil zeggen, de afstand tot het doel te verkleinen? Dit levert allerlei inzichten, vragen en effecten op ten aanzien van het beleid over brede welvaart. Daarbij benadrukken we dat de keuzes niet altijd een afruil betreffen: de aanleg van het Randstadrail-traject Rotterdam-Den Haag scoort positief op alle drie hoekpunten economie, milieu en sociaal.

Er zijn in de Strategische Agenda 2023-2026 raakvlakken met brede welvaart, maar dekt dit niet geheel, zoals het soort groei, de herverdeling en het milieu. De focus op economie en verbindingen (de 1e, 3e en 5e opdracht in de Strategische Agenda) heeft raakvlakken met alle onderdelen van brede welvaart. Het gaat dan om de uitwerking in indicatoren (**monitoring** brede welvaart), en hoe dat wordt vertaald in **inzicht** en **handelingsperspectief**, ofwel, van opdracht naar beleid. Daarbij is het niet meer genoeg om naar de groei van het brp te kijken, maar nu ook naar het effect op brede welvaart. De overlap tussen de Strategische Agenda 2023-2026 en het begrip brede welvaart bevindt zich hoofdzakelijk bij het onderdeel economie (2e en 4e opdracht) en milieu (via hoogwaardig openbaar vervoer en emissie-loze mobiliteit). Milieu is echter breder; zie bijvoorbeeld de recente doorrekening van klimaatneutraliteit in 2050 (PBL, 2024), de noodzaak van biodiversiteit en voldoende zoet water.

Figuur 1. Brede welvaart: afruilen in het hier en nu (toelichting z.o.z.)



Bron: Vrije Universiteit Amsterdam

TOELICHTING: *Elk economisch systeem bevindt zich op een bepaald moment op een punt in de driehoek, met daarmee samenhangende afstanden tot de doelstellingen van beleid. Dit vertrekpunt is geen statisch gegeven. Onder invloed van onder andere wijzigende voorkeuren, exogene economische ontwikkelingen en beleid, kan er sprake zijn van een nieuwe balans tussen de drie dimensies van ontwikkeling (zie figuur 2). Steviger inzetten op verduurzaming zal de afstand tot het duurzaamheidsdoel verkleinen. Dit zal zeker op korte termijn ten koste gaan van economische groei (door aanpassingen van productieprocessen, mogelijke verplaatsing van economische activiteit, et cetera). En zonder aanvullend beleid zal er naar verwachting ook meer energie-armoede ontstaan gegeven het relatief grote aandeel dat huishoudens met lage inkomens uitgeven aan energie waarvan de prijs op korte termijn hoger zal worden.*

Afruilen en synergie tussen economie, milieu en sociaal

Bij brede welvaart gaat het bovendien om synergie dan wel afruilen tussen de onderdelen. De afruil gaat dan over de hoge kosten van investeringen; welke investering in welk onderdeel van brede welvaart is het effectiefst en efficiëntst? Dan gaat het om het soort effecten en de onderlinge samenhang van de effecten. Bepaalde investeringen kunnen voordelen hebben voor zowel de economie, als het milieu én sociaal zijn; zie bijvoorbeeld de E-lijn, maar de vraag is of de schaal hiervan voldoende is voor relatief grote doelen, en of de uiteindelijke baten opwegen tegen de kosten. Een maatschappelijke kostenbaten-analyse kan daar licht op werpen.

Er is ook een dieper, regionaal economisch vraagstuk: 1-2% extra groei bovenop het landelijke groeicijfers, te realiseren door agglomeratievoordelen, bereikt een deel van de inwoners niet als daar geen beleid op gevoerd wordt. Een sneller groeiende economie geeft enerzijds meer kansen aan werkzoekenden, maar verkleint anderzijds de kansen van mensen met weinig skills. Zij vloeien sneller af. Bij hogere economische groei komt het namelijk ook aan op meer productiviteit. Vanwege zulke mechanismen op de arbeids- en woningmarkt is er in een relatief snel groeiende stedelijke economie toch structurele werkloosheid en beroep op de bijstand. Er blijven mensen 'langs de kant' staan, of de economie nu traag of snel groeit. Meer welvaart bereikt een groep mensen in achterstandspositie juist niet. Dit vergt extra beleid, gericht op herverdeling van de 1-2% extra groei van het brp. Dan gaat het om samenhang van verschillende disciplines om via innovatie, vernieuwing van bedrijfstakken, ontwikkeling van de dienstensector, ruimtelijke voorwaarden, hoogwaardig openbaar vervoer etc.

Meer agglomeratiekracht en betere verbindingen leiden tot meer brp, maar hoeven brede welvaart toch niet volledig te dienen. Juist in grote steden is dat een probleem. Dat is bijvoorbeeld zichtbaar aan de lagere participatiegraad onder lagere inkomensgroepen in grote steden. Dat speelt zowel in Amsterdam, als in Rotterdam en in Den Haag. De hoogte en groei van het brp hebben daar kennelijk geen vat op. Het gaat dan om de herverdeling van de kansen die voortkomen uit agglomeratiekracht, betere verbindingen en innovatie. Dat vergt beleid op wijk- en buurtniveau, zodat vanuit de basis een bijdrage aan het totaal wordt geleverd. Dan gaat het bijvoorbeeld om toegang tot de arbeidsmarkt en voorzieningen. Door uitsortering op de woningmarkt hebben de lage inkomensgroepen naar verhouding hogere kosten voor woon-werkverkeer, daardoor minder toegang tot de beschikbare banen en voorzieningen. Nu hebben lagere inkomens al veelal kwetsbare banen (tijdelijke en/of flexibele banen). Het realiseren van een hogere participatiegraad voor deze groepen, veelal praktisch opgeleiden, wordt door deze ruimtelijke uitsortering gehinderd. Het komt erop neer dat er ruimtelijke processen zijn die het realiseren van de doelstellingen van de Strategische Agenda hinderen. Dit raakt brede welvaart.

De aansluiting van de Strategische Agenda MRDH bij de Monitor Brede Welvaart

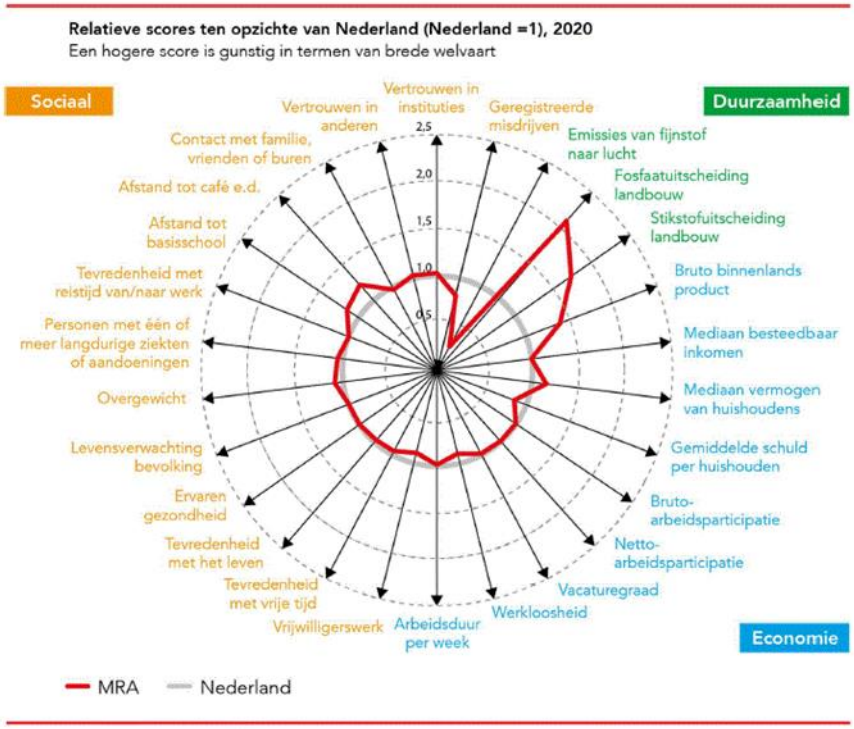
Om de Strategische Agenda aan te laten sluiten bij Brede Welvaart dient er aanvullende aandacht te zijn voor de herverdeling van kansen die ontstaan door agglomeratiekracht, voor betere verbindingen met het oog op toegankelijkheid van werk en voorzieningen voor alle inkomensgroepen, en juist ook ook de lagere. Het gaat om de bijdrage van de uitkomsten van meer agglomeratiekracht aan brede welvaart: zijn alle inkomensgroepen ermee gediend, en hoe vallen de regionale effecten uit? Dat betekent het benaderen van de brede welvaart driehoek en deze zo klein mogelijk maken, waarbij het alle doelgroepen in de metropoolregio dient.

De MRDH kan niet alle aspecten van brede welvaart volledig dekken. Dat hangt af van de kerntaken van de MRDH. Uitvoering van de Strategische Agenda dient brede welvaart, maar niet op alle aspecten daarvan. Bij brede welvaart gaat daarentegen ook over de implicaties voor, en samenhang met, ontwikkelingen elders (zie het eerdere vierde en vijfde punt op p3). Waar het om gaat is het benoemen van de raakvlakken van de Strategische Agenda met brede welvaart, het doordenken en qua beleid daarin keuzes te maken, via de drieslag overzicht, inzicht en handelingsperspectief. .

Om vanuit deze visie de stap naar 'het MRDH-verhaal brede welvaart' te kunnen zetten is een 'monitor brede welvaart MRDH' noodzakelijk. Alleen op basis van data worden inzichten verkregen om vervolgens beleid te maken dat neerslaat in de Strategische Agenda. Uiteindelijk zullen de uitkomsten en inzichten in deze monitor (data over brede welvaart – zie figuur 2 - en het zichtbaar maken van keuzen en mogelijkheden zoals de driehoek die schetst – figuur 1) in de toekomst moeten

leiden tot acties in de vijf opdrachten uit de Strategische Agenda. Zo kunnen we de sprong van de Strategische Agenda naar brede welvaart maken.

Figuur 2 indicatoren van brede welvaart voor sociaal, duurzaamheid en economie in de MRA (voorbeeld)



Bron: CBS (bewerking Vrije Universiteit Amsterdam)

De Monitor Brede Welvaart MRDH zal focussen op de aansluiting van de Strategische Agenda op brede welvaart en op de totstandkoming en herverdeling van de kansen uit agglomeratiekracht, verbindingen en economische vernieuwing. Dan gaat het om de ruimtelijke uitsortering van de verschillende inkomensgroepen en hoe economische vernieuwing, agglomeratiekracht en betere verbindingen effect hebben op de drie dimensies van brede welvaart: economie, duurzaam en sociaal. Dat vindt in twee stappen plaats:

1 een set aan data (zie bv het 'spinnenweb'), vergelijkbaar met de Monitor Brede Welvaart (CBS), over economie, sociaal en milieu, en aangevuld met indicatoren over onderwerpen die er toe doen voor de MRDH. Dan gaat het om indicatoren over bv selectief vestigingsklimaat, recreatie, de bereikbaarheid ervan, geluid, bos en natuur, effecten op deelregio's buiten de MRDH, etc. Deze indicatoren bieden **overzicht**.

2 De uitkomsten van de eerste stap hebben interpretatie en analyse nodig en resulteren in **inzicht**. Dat is behulpzaam bij het prioriteren van investeringen, zoals in hoogwaardig openbaar vervoer, en het maken van afwegingen tussen economie, sociaal en het milieu (de 'driehoek'). Dit inzicht en het daaruit voortvloeiende **handelingsperspectief** worden neergelegd in een essay.

Kortom, het realiseren van brede welvaart, van welvaart en welzijn zoals de Strategische Agenda 2023-2026 stelt, vergt meer dan agglomeratiekracht voor 1-2% extra brp-groei alleen. Het MRDH-verhaal Brede Welvaart gaat dan ook om het effect van agglomeratiekracht, vernieuwing en verbindingen op herverdeling van welvaart en welzijn. Zoals de Nederlandse econoom en Nobelprijswinnaar Jan Tinbergen stelde: 'van de verdeling komt de winst'.

Het bestand 20240619 6.0 Conceptagenda AcVa 19 juni 2024 niet besloten kon niet correct worden ingeladen, het is mogelijk corrupt of beschadigd.

Het originele bestand kunt u hier vinden:
https://mrdh.notubiz.nl/document/14251589/3/45f3b1a1-6433-4588-98e9-fa694775d1ba

Het bestand 20240619 7.0 Conceptverslag AcVa 20 maart 2024 kon niet correct worden ingeladen, het is mogelijk corrupt of beschadigd.

Het originele bestand kunt u hier vinden:
https://mrdh.notubiz.nl/document/14251590/3/0da90296-2bd7-4696-8ac5-1fb8e4f203e0

Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032 *(eindversie 25-10-2022)*



Partijen,

1. De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, handelend in haar hoedanigheid van bestuursorgaan, V.L.W.A. Heijnen, hierna te noemen: "Het Rijk";

2. Gedeputeerde staten van de provincie Drenthe, te dezen vertegenwoordigd door de gedeputeerde, N. Vedelaar;
3. Gedeputeerde staten van de provincie Flevoland, te dezen vertegenwoordigd door de gedeputeerde Mobiliteit, OV en Infrastructuur, J. de Reus;
4. Gedeputeerde staten van de provincie Fryslân, te dezen vertegenwoordigd door de gedeputeerde, M.A. Fokkens-Kelder;
5. Gedeputeerde staten van de provincie Gelderland, te dezen vertegenwoordigd door de gedeputeerde, J. van der Meer;
6. Gedeputeerde staten van de provincie Groningen, te dezen vertegenwoordigd door de gedeputeerde, F. Gräper-van Koolwijk;
7. Gedeputeerde staten van de provincie Limburg, te dezen vertegenwoordigd door de gedeputeerde, M. van Gaans;
8. Gedeputeerde staten van de provincie Noord-Brabant, te dezen vertegenwoordigd door de gedeputeerde, S. Otters-Bruijnen;
9. Gedeputeerde staten van de provincie Noord-Holland, te dezen vertegenwoordigd door de gedeputeerde Mobiliteit en Bereikbaarheid, J. Olthof;
10. Gedeputeerde staten van de provincie Overijssel, te dezen vertegenwoordigd door de gedeputeerde, E. Boerman;
11. Gedeputeerde staten van de provincie Utrecht, te dezen vertegenwoordigd door de gedeputeerde Financiën & Organisatie, Economie, Europa en waarnemend Mobiliteit, Communicatie & Participatie, R. Strijk;
12. Gedeputeerde staten van de provincie Zeeland, te dezen vertegenwoordigd door de gedeputeerde, A.J. van der Maas;
13. Gedeputeerde staten van de provincie Zuid-Holland, te dezen vertegenwoordigd door de gedeputeerde, E.F.A. Zevenbergen;
14. Dagelijks bestuur van het OV-bureau Groningen-Drenthe, te dezen vertegenwoordigd door de voorzitter, F. Gräper-van Koolwijk;
15. Bestuurscommissie Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag, te dezen vertegenwoordigd door de voorzitter, V.P.G. Karremans;
16. Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam, te dezen vertegenwoordigd door de voorzitter, M. van der Horst;

Partijen genoemd onder 2 tot en met 16, ieder handelend in hun hoedanigheid van bestuursorgaan, hierna samen te noemen: "Decentrale OV-autoriteiten";

17. NS Groep N.V., statutair gevestigd te Utrecht, te dezen vertegenwoordigd door de directeur Commercie & ontwikkeling, T.B. Smit, hierna te noemen: "NS";
18. RET N.V., statutair gevestigd te Rotterdam, te dezen vertegenwoordigd door de algemeen directeur, M.B. Unck;
19. GVB Holding N.V., statutair gevestigd te Amsterdam, te dezen vertegenwoordigd door de algemeen directeur, C. Zuiderwijk, en door de financieel directeur, K. Beeckmans;
20. HTM Personenvervoer N.V., statutair gevestigd te 's-Gravenhage, te dezen vertegenwoordigd door de financieel directeur, G.J. Boot, en door de algemeen directeur, J.N.K. Bierman;
21. Transdev Nederland Holding N.V., statutair gevestigd te Utrecht, te dezen vertegenwoordigd door de algemeen directeur, M. Lageirse;
22. Arriva Personenvervoer Nederland B.V., statutair gevestigd te Heerenveen, te dezen vertegenwoordigd door de algemeen directeur, A.B. Hettinga;

23. Keolis Nederland B.V., statutair gevestigd te Deventer, te dezen vertegenwoordigd door de algemeen directeur, A. Rentier;
24. Qbuzz B.V., statutair gevestigd te Amersfoort, te dezen vertegenwoordigd door de CEO, G. Spijksma;
25. EBS Public Transportation B.V., statutair gevestigd te Purmerend, te dezen vertegenwoordigd door de algemeen directeur, W. Mol;

Partijen genoemd onder 17 tot en met 25 hierna samen te noemen: "Concessiehouders";

26. ProRail B.V., statutair gevestigd te Utrecht, te dezen vertegenwoordigd door de directeur Projecten, R.L. Schroven, hierna te noemen: "ProRail";

Hierna allen gezamenlijk te noemen: "Partijen", dan wel ieder afzonderlijk: "Partij".

Overwegende dat:

1. De Staat het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap (hierna: VN-verdrag) heeft geratificeerd en de doorwerking voor openbaar vervoer (hierna: OV) heeft vastgelegd in de beleidsnota's "Programma Onbeperkt Meedoen!" van het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS) en "Iedereen onderweg, Vernieuwingsagenda doelgroepenvervoer en openbaar vervoer" van het Ministerie van VWS en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW).
2. De artikelen 3, lid 4, 9 en 20 van het VN-verdrag stellen dat:
    a. bij zowel de ontwikkeling en implementatie van wetgeving en beleid tot uitvoering van het VN-Verdrag als bij andere besluitvormingsprocessen die betrekking hebben op personen met een handicap, nauw overleg moet worden gepleegd met personen (waaronder kinderen) met een handicap en dat zij daarbij actief betrokken worden via hun representatieve organisaties;
    b. personen met een handicap in staat moeten worden gesteld zelfstandig te leven en volledig deel te nemen aan alle facetten van het leven. Er dienen passende maatregelen genomen te worden om personen met een handicap op voet van gelijkheid met anderen de toegang te geven tot de fysieke omgeving, tot vervoer, informatie en communicatie, met inbegrip van informatie- en communicatietechnologieën en –systemen, en tot andere voorzieningen en diensten die openstaan voor, of verleend worden aan het publiek, in zowel stedelijke als landelijke gebieden;
    c. effectieve maatregelen (in het OV) moeten worden genomen om de persoonlijke mobiliteit van personen met een handicap met de grootst mogelijke mate van zelfstandigheid te waarborgen.
3. EU-Verordeningen 1300/2014 (welke technische specificaties inzake interoperabiliteit van de toegankelijkheid van het spoorwegsysteem regelt voor reizigers met een beperking), 1371/2007 en 2021/782 (welke rechten en verplichtingen regelen voor reizigers met een beperking in het treinverkeer) weliswaar toegankelijkheidsvoorzieningen in het treinverkeer regelen en zorgen voor een gelijk-speelveld-principe in de Europese Unie, maar dat deze regelingen ten aanzien van verschillende toegankelijkheidsvoorzieningen (waaronder toiletten in treinen) volgens mensen met een beperking niet verstrekkend genoeg zijn en dat hiervoor aanvullende afspraken noodzakelijk zijn.
4. EU-Richtlijn 2019/882 (European Accessibility Act) vanaf 2025 nadere eisen stelt aan toegankelijkheid van producten en diensten binnen het OV, onder andere op het gebied van toegankelijkheid van reisinformatie, klantenservice en bejegening, en dat, vooruitlopend op transpositie in Nederlandse wet- en regelgeving door middel van de "Implementatiewet toegankelijkheidsvoorschriften producten en diensten" (beoogde citeertitel) en eventuele op te stellen wet- of regelgeving specifiek voor het OV, het gewenst wordt om hier nadere afspraken over te maken.
5. De artikelen 7 en 8 van de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte al voordat het VN-verdrag werd geratificeerd de basis in de nationale wetgeving vormden om te werken aan toegankelijkheid van het OV, dat daaruit voortvloeiende eisen zijn verwoord in het "Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer" en de "Regeling toegankelijkheid van het openbaar vervoer" (hierna: regelgeving) en dat in het licht van die regelgeving in de afgelopen jaren vooruitgang is geboekt om toegankelijkheid van het OV te verbeteren.
6. De Partijen gezamenlijk in de "Contouren Toekomstbeeld OV 2040" en de "Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV" hebben vastgesteld dat zij streven naar de realisatie van drempelloze deur-tot-deur-reizen, wat wil zeggen dat het streven is dat:
    a. in 2040 alle reizigers op een betrouwbare, veilige, snelle, gemakkelijke en comfortabele wijze reizen van A naar B en het OV een onderdeel is van het totale mobiliteitssysteem;
    b. reizigers zo weinig mogelijk tot geen last mogen ondervinden van overstappen tussen modaliteiten en mobiliteitsdiensten;

c. per 2040 alle reizigers (met een handicap) verplaatsing van A naar B als één reis ervaren, ook als die bestaat uit diverse onderdelen en modaliteiten;
d. daarbij onder andere acties worden uitgevoerd om aanbieders binnen de kaders van privacywetgeving (waaronder de "Algemene verordening gegevensbescherming" en de "Uitvoeringswet Algemene verordening gegevensbescherming") beter data te laten delen;
e. een drempelloze reis voor alle reizigers gecreëerd wordt door te streven naar een volledig toegankelijk OV in 2040 conform het VN-verdrag;
f. zij oog hebben voor toegankelijkheid en inclusiviteit bij de introductie van nieuwe diensten en mobiliteitsaanbieders;
g. de aansluiting van het OV op andere modaliteiten verder moet worden gefaciliteerd, naar verwachting met nieuwe vraaggestuurde concepten, waarbij Partijen blijven zorgen voor waar mogelijk zelfstandige toegankelijkheid, afstemming op andere vormen van OV en duidelijkheid over voorwaarden, tarieven, ticketing en betaalmogelijkheden;
h. de integrale toegankelijkheid van knooppunten op orde moet zijn.

7. Het Rijk heeft geconstateerd dat de inhoud van de huidige regelgeving moet worden geactualiseerd, onder andere op het gebied van termijnen en streefcijfers.
8. Het Rijk gebonden is aan artikel 2 van de Financiële-verhoudingswet als beleidsvoornemens leiden tot een wijziging van de uitoefening van taken of activiteiten door provincies of gemeenten en dat voor hen financiële gevolgen heeft.
9. Het Rijk verschillende verbeterpunten uit de maatschappij ten aanzien van problemen met de toegankelijkheid van het OV heeft ontvangen en deze wil beoordelen op haalbaarheid:
    a. functionerende toegankelijkheidsvoorzieningen bij stations en haltes;
    b. aanbieden van reisassistentie bij alle spoorvervoerders en op alle treinstations;
    c. heldere criteria voor het meenemen van hulpmiddelen in bus, tram en metro;
    d. toegankelijke toiletten in alle treinen;
    e. benutting van revisies van voertuigen en onderhoud infrastructuur om de toegankelijkheid te verbeteren;
    f. eisen stellen ten aanzien van de toegankelijkheid bij nieuwe vormen van OV;
    g. betrokkenheid van mensen met een beperking bij aanbestedingen van OV-concessies;
    h. transparantie en discussie over het voldoen aan eisen en verplichtingen.
10. Het Rijk door de Tweede Kamer is verzocht om in ieder geval voor de zomer van 2022 een bestuursakkoord met betrokken partijen te sluiten[1], waarmee:
    a. duidelijk wordt welke eisen aan toegankelijkheid worden gesteld;
    b. met de verantwoordelijke decentrale overheden concrete verplichtingen en bindende termijnen worden afgesproken;
    c. gezorgd wordt dat alle vervoerders worden gebonden aan concrete verplichtingen en termijnen, op onder andere het gebied van reisassistentie en toiletten;
    d. vervolgens de daaropvolgende aanpassing van wet- en regelgeving zo spoedig mogelijk aan de Kamer kan worden voorgelegd.
11. De Partijen, in het kader van de hiervoor genoemde overwegingen, reeds eerder in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) hebben ingestemd om er gezamenlijk naar te streven dat zoveel mogelijk reizigers zelfstandig, op een eenduidige manier, via voorspelbare voorzieningen van het OV gebruik kunnen maken, door toe te werken naar een inclusief ontworpen en zoveel mogelijk toegankelijk OV. Daarbij is ook aandacht nodig voor knooppunten, nieuwe OV-diensten en samenwerking in de keten. Zij willen dit realiseren door waar mogelijk versnelling te realiseren door verder te gaan dan wat nu verplicht is onder de huidige regelgeving. Partijen willen dit vanuit ieders eigen rol en verantwoordelijkheid realiseren, zoals dit in wet- en regelgeving is vastgelegd. De Partijen werken op een gelijkwaardige manier samen en betrekken (vertegenwoordigers van) mensen met een beperking.

[1] Motie-Van der Graaf c.s. (35 570-XII, nr. 47), Motie van de leden De Hoop en Van der Graaf 29984-960, Nader gewijzigde motie van de leden De Hoop en Van der Graaf ter vervanging van die gedrukt onder Nr. 970 29984-97.

12. Gezien de hiervoor benoemde overwegingen, Partijen van mening zijn dat er nieuwe afspraken gemaakt moeten worden om de toegankelijkheid van het OV verder te verbeteren zodat op basis daarvan regelgeving in lijn kan worden gebracht.

Komen het volgende overeen:

Artikel 1 Doel

Partijen spannen zich in om het behaalde niveau van toegankelijkheid in het OV te behouden en te verbeteren, zodat zo veel mogelijk mensen gebruik kunnen maken van het OV. Ze committeren zich aan een brede set afspraken over samenwerking (met elkaar en met mensen met een beperking), eenduidigheid en duidelijkheid in reisinformatie en toegankelijkheidsvoorzieningen, toegankelijke infrastructuur en materieel en toegankelijkheid bij innovaties. Daarin zijn zij ambitieus: met deze afspraken streven Partijen ernaar om in 2032 een aanzienlijke bijdrage te hebben geleverd aan een volledig toegankelijk OV in 2040. Zij gaan ervan uit dat de uitwerking van deze afspraken al op veel kortere termijn voor de reiziger merkbaar is.

Artikel 2 Scope

1. Partijen werken vanuit hun eigen rol en verantwoordelijkheid aan de verbetering van toegankelijkheid van het OV.
2. Alle afspraken kunnen en zullen alleen worden uitgevoerd als de afspraak haalbaar is voor de Partij die voor de uitvoering verantwoordelijk is. Op basis van proportionaliteit onderzoekt en toetst de Partij de maatregel op haalbaarheid en veiligheid.
3. Indien afspraken (gedeeltelijk) niet zullen en kunnen worden uitgevoerd, zal de voor de uitvoering verantwoordelijke Partij op transparante en begrijpelijke wijze het besluit uitleggen aan de bij het opstellen van het besluit betrokken (vertegenwoordigers van) mensen met een beperking.

<u>Borging van samenwerking en uitwerking afspraken</u>

Artikel 3 Landelijke samenwerking

1. Partijen komen regelmatig bij elkaar om actuele concessie-overstijgende thema's rondom toegankelijkheid in het OV met elkaar te bespreken.
2. Het Rijk organiseert deze bijeenkomsten, regelt hiervoor het secretariaat en zit het overleg voor. Jaarlijks gaat het om minimaal één bijeenkomst op beleidsniveau, één op directieniveau NOVB en één op bestuurlijk niveau NOVB of, wanneer het NOVB zou vervallen, een ander door het Rijk georganiseerd directeuren- of bestuurlijk overleg.
3. Voor de bijeenkomsten op beleidsniveau worden Partijen en (vertegenwoordigers van) mensen met een beperking uitgenodigd. Ook voor overleg op directie- en bestuurlijk niveau worden (vertegenwoordigers van) mensen met een beperking uitgenodigd als het bestuursakkoord wordt geagendeerd.
4. Alle deelnemers van de bijeenkomsten op beleidsniveau krijgen van tevoren de mogelijkheid om onderwerpen te agenderen.

Artikel 4 Uitwerking afspraken

1. Het Rijk als concessieverlener van het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur en van het OV op het hoofdrailnet, zorgt met inachtneming van de daarvoor geldende procedures, voor uitwerking van de afspraken in dit bestuursakkoord in de concessies met NS en ProRail.
2. Decentrale OV-autoriteiten stellen voor hun gebied uitvoeringsprogramma's op waarin voor alle concessies wordt ingegaan op de uitwerking van in ieder geval artikel 5 (Borgen van ervaringsdeskundigheid), artikel 9 (Toegankelijkheid van bus-, tram- en metrohaltes), artikel 10 (Toegankelijkheid van OV-knooppunten en de openbare ruimte rondom het OV), artikel 12

(Toegankelijkheid van toiletten in treinen), artikel 13 (Toegankelijkheid van bussen), artikel 15 (Bejegening), artikel 17 (Reisassistentie) en artikel 18 (Verbreding van de scope: toegankelijkheid bij andere vormen van OV) van dit bestuursakkoord. Concessiehouders worden hierin geconsulteerd, alsmede de consumentenorganisaties en/of (vertegenwoordigers van) mensen met een beperking, zoals benoemd in artikel 5.

3. Het Rijk voert op grond van artikel 2 van de Financiële-verhoudingswet direct na de inwerkingtreding van dit bestuursakkoord een onderzoek uit waarmee in kaart gebracht wordt in hoeverre de artikelen 9 (Toegankelijkheid van bus-, tram- en metrohaltes), 12 (Toegankelijkheid van toiletten in treinen) en 17 (Reisassistentie) de uitoefening van taken of activiteiten door provincies of gemeenten wijzigen. Daarbij worden ook eventuele financiële gevolgen voor Decentrale OV-autoriteiten en wegbeheerders in kaart gebracht. Het Rijk zal, met inachtneming van een begrotingsvoorbehoud, zich committeren aan de uitkomsten van het onderzoek, voor zover dat past binnen de bestaande beleidskaders en wettelijke regelingen en -procedures. De Decentrale OV-autoriteiten voeren hun ambities uit voor zover daar middelen voor beschikbaar gesteld zijn of beschikbaar zijn binnen de eigen begrotingen.
4. Het Rijk verwacht, als systeemverantwoordelijke Partij, dat de uitvoeringsprogramma's zodanig ambitieus zijn dat aantoonbare vooruitgang op elk van de onderdelen kan worden waargenomen. De uitwerkingen in de uitvoeringsprogramma's dienen zoveel mogelijk concreet te zijn en bevatten doelen en indien mogelijk aantallen, locaties en termijnen. Decentrale OV-autoriteiten stellen, in elk geval ten aanzien van de artikelen 9 (Toegankelijkheid van bus-, tram- en metrohaltes), 12 (Toegankelijkheid van toiletten in treinen) en 17 (Reisassistentie) van dit bestuursakkoord een begroting op waarmee de kosten, die gemoeid zijn met de uitvoering van de uitvoeringsprogramma's, kenbaar worden gemaakt. Decentrale OV-autoriteiten verwachten bij het formuleren van de ambities dat het Rijk, in het kader van artikel 2 van de Financiële-verhoudingswet, voldoende middelen beschikbaar stelt om die ambities uit te kunnen voeren.
5. De uitvoeringsprogramma's beslaan een periode van vier jaar. Het eerste uitvoeringsprogramma wordt uiterlijk op 1 januari 2024 toegezonden aan het Rijk. Vervolgens worden deze elke vier jaar geactualiseerd en toegezonden aan het Rijk, te weten uiterlijk op 1 januari 2028 en 1 januari 2032.
6. Het Rijk is voornemens om huidige regelgeving in lijn te brengen met afspraken die volgen uit dit bestuursakkoord en de uitwerkingen die volgen uit lid 1 en lid 2. Indien gewenst kunnen Partijen het bestuursakkoord wijzigen als gewijzigde regelgeving in werking treedt, conform de procedure in artikel 21.

Artikel 5 Borgen van ervaringsdeskundigheid

1. Voor de adviezen op grond van artikel 27, lid 1, van de Wet personenvervoer 2000 en artikel 33, lid 1, sub g, van het Besluit personenvervoer 2000, betrekken het Rijk, Decentrale OV-autoriteiten (in hun respectieve rollen als concessieverleners van het hoofdrailnet en van decentrale concessies) en Concessiehouders de consumentenorganisaties die over ervaringsdeskundigheid beschikken met betrekking tot toegankelijkheid in het OV.
2. Het Rijk en Decentrale OV-autoriteiten betrekken de desbetreffende consumentenorganisaties bij de uitwerking van afspraken die uit dit bestuursakkoord volgen. Ook worden de desbetreffende consumentenorganisaties betrokken bij het vormgeven van het niveau van de toegankelijkheidsvoorzieningen, zodat deze aansluiten bij de behoefte van reizigers met een beperking, bijvoorbeeld tijdens concessieverlening of bij infrastructurele projecten. Ook betrekken Decentrale OV-autoriteiten (in samenspraak met Concessiehouders en wegbeheerders en beheerders van tram- en metro-infrastructuur) deze consumentenorganisaties bij onderwerpen die de toegankelijkheid van het OV betreffen tijdens de looptijd van concessies.
3. Het Rijk en Decentrale OV-autoriteiten stimuleren dat consumentenorganisaties die over ervaringsdeskundigheid beschikken, deel (gaan) uitmaken van het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (LOCOV) en de Regionale Overleggen Consumentenorganisaties Openbaar Vervoer (ROCOV), zodat zij het Rijk en Decentrale OV-autoriteiten adequaat kunnen adviseren over toegankelijkheid in het OV op grond van lid 1.

Indien in het LOCOV of ROCOV geen consumentenorganisatie deelneemt die over ervaringsdeskundigheid beschikt, betrekken het Rijk of Decentrale OV-autoriteiten consumentenorganisaties, die over ervaringsdeskundigheid beschikken met betrekking tot toegankelijkheid in het OV, apart.

4. Decentrale OV-autoriteiten geven in hun uitvoeringsprogramma's aan hoe op decentraal niveau (vertegenwoordigers van) mensen met een beperking worden betrokken en, indien nodig, de versterking van ervaringsdeskundigheid structureel wordt gerealiseerd.

Eenduidigheid en duidelijkheid over toegankelijkheid

Artikel 6 Toegankelijkheid van reisinformatie en reisinformatie over toegankelijke reizen

1. Partijen voldoen voor wat betreft de toegankelijkheid van reisinformatie aan de eisen en termijnen die het Rijk stelt aan digitale toegankelijkheid in de "Implementatiewet toegankelijkheidsvoorschriften producten en diensten" en eventuele op te stellen wet- of regelgeving specifiek voor het OV, indien en zodra deze in werking treden. Indien de "Implementatiewet toegankelijkheidsvoorschriften producten en diensten" in werking treedt, maar er geen specifieke wet- of regelgeving voor het OV wordt opgesteld of indien wel specifieke wet- of regelgeving voor het OV in werking treedt, maar met verschillende eisen voor NS en andere Concessiehouders, gelden voor zowel NS als de andere Concessiehouders de eisen die het meest gunstig uitvallen ten aanzien van het vergroten van de toegankelijkheid.
2. Partijen hanteren het taalniveau B1[2], wat staat voor eenvoudig Nederlands, voor reisinformatie die te maken heeft met het plannen van een reis, het maken van een reis en vragen/opmerkingen vanuit de klant over de reis.
3. Het Rijk en Decentrale OV-autoriteiten hebben een inspanningsverplichting om bij andere partijen die reisinformatie aanbieden erop aan te dringen dat ook zij voldoen aan deze eisen.
4. Partijen zetten zich vanuit hun eigen rol in op verbetering van de reisinformatie over toegankelijkheidsvoorzieningen en op de uitwisselbaarheid van data, zowel onderling als met derden, zodat deze informatie ruimhartig kan worden ingezet in apps en andere reisinformatiehulpmiddelen.
5. Partijen bieden reisinformatie op verschillende zintuigelijke manieren aan, waaronder de mogelijkheid om via menselijk contact met een OV-medewerker aan informatie te komen, bijvoorbeeld via een telefonisch informatienummer.

Artikel 7 Stroomlijning taal doelgroepenvervoer en OV

1. Partijen onderzoeken gezamenlijk hoe het door het CROW opgestelde Woordenboek Reizigerskenmerken[3] in het OV kan worden geïmplementeerd.
2. In dat onderzoek wordt in ieder geval meegenomen hoe de reisinformatie over de toegankelijkheid van voorzieningen van bus, tram en metro voor rolstoelers kan worden verbeterd met behulp van de definities van verschillende rolstoelen uit het woordenboek.
3. Partijen overleggen met de ontwikkelaars van het woordenboek wanneer aanpassingen in het woordenboek wenselijk zijn om de aansluiting met het OV te vergemakkelijken.

Artikel 8 Informatie over toegankelijkheidsnormen

1. Het Rijk neemt het initiatief om informatie over toegankelijkheidsnormen, waaronder de minimumeisen zoals benoemd in artikel 9, beschikbaar te stellen aan reizigers en partijen die betrokken zijn bij dit onderwerp.
2. De informatie over toegankelijkheidsnormen strekt zich in ieder geval uit over:
    a. de geldende normen die opgenomen zijn in regelgeving;

[2] https://www.communicatierijk.nl/vakkennis/rijkswebsites/aanbevolen-richtlijnen/taalniveau-b1.
[3] https://www.crow.nl/publicaties/woordenboek-reizigerskenmerken.

b. de fasering van de toepassing van de toegankelijkheidsnormen op centraal en decentraal niveau;
c. de reikwijdte van de toegankelijkheidsnormen.

Verder toegankelijk maken van infrastructuur en voertuigen

Artikel 9 Toegankelijkheid van bus-, tram- en metrohaltes

1. Het Rijk zal zich inspannen om, met inachtneming van de daarvoor geldende procedures, duidelijke minimumeisen als normen op te nemen in nadere regelgeving die is gebaseerd op artikel 5 van het "Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer". Het Rijk beoogt dat nieuwe of te vernieuwen haltes minimaal zullen moeten voldoen aan deze normen. Voor wat betreft bushaltes worden deze normen voor wegbeheerders gebaseerd op de kenmerken die zijn opgenomen in het kader "Verwerkingsregels bus, tram en metro"[4] die Decentrale OV-autoriteiten in het Samenwerkingsverband DOVA in 2020 hebben vastgesteld. Daarin zijn kenmerken opgenomen voor het bepalen van toegankelijkheid van bushaltes in reisinformatie. Voor tram- en metrohaltes worden deze normen voor beheerders van tram- en metro-infrastructuur gebaseerd op de kenmerken in het kader "Uitgangspunten fysieke toegankelijkheid tram en metro"[5] die een aantal Decentrale OV-autoriteiten in het ExpertiseCentrum Rail (EC-Rail) heeft vastgesteld.
2. Vooruitlopend op de aangepaste regelgeving zullen Decentrale OV-autoriteiten zich inspannen om wegbeheerders en/of beheerders van tram- en metro-infrastructuur (hierna: beheerders) die ten behoeve van het OV nieuwe haltes realiseren of haltes vernieuwen, te informeren over de nieuwe normen en te motiveren om de kenmerken van de hiervoor benoemde kaders toe te passen.
3. Het Rijk neemt in beginsel in de regelgeving niet op wanneer deze normen van toepassing moeten zijn voor niet-toegankelijke en eerder toegankelijk gemaakte haltes die niet voldoen aan de normen zoals uiteengezet in lid 1. Decentrale OV-autoriteiten zullen er echter wel naar streven om de beheerders te motiveren om deze haltes alsnog te laten voldoen aan de norm.
4. Decentrale OV-autoriteiten overleggen minimaal eens per jaar met de beheerders in hun gebied over hoe de verdere realisatie van de toegankelijkheid van haltes wordt vormgegeven. Conform artikel 5 van het bestuursakkoord wordt daarbij ervaringsdeskundigheid geborgd.
5. Decentrale OV-autoriteiten beschrijven in hun uitvoeringsprogramma's hun eigen geboekte en geplande voortgang alsmede de geboekte en geplande voortgang van beheerders binnen hun gebied. Zij halen daarvoor informatie op bij alle beheerders binnen hun gebied.
6. Het Rijk zal beheerders stimuleren en motiveren om meer haltes te laten voldoen aan toegankelijkheidsnormen door kennisdeling te bevorderen vanuit aan te wijzen beheerders die bekend staan als koplopers. Daarbij zal het Rijk positieve voorbeelden verzamelen en verspreiden onder Partijen, zodat zij daarmee beheerders in hun regio kunnen voorzien van kennis. Dit kunnen voorbeelden zijn ten aanzien van de aanpak van toegankelijke haltes, maar bij voorkeur ook voorbeelden in samenhang met andere verbeteringen van toegankelijkheid in het fysieke domein. Hiervoor zal samenwerking worden gezocht met het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, het Ministerie van VWS, Decentrale OV-autoriteiten en gemeenten.

Artikel 10 Toegankelijkheid van OV-knooppunten en de openbare ruimte rondom het OV

1. ProRail stemt bij aanpassingen van treinstations op OV-knooppunten[6], waarbij aanpassingen worden verricht aan toegankelijkheidsmaatregelen in de aansluiting op de openbare ruimte, af

[4] https://www.crow.nl/kennis/bibliotheek-verkeer-en-vervoer/kennisdocumenten/verwerkingsregels-bus,-tram-en-metro
[5] https://www.crow.nl/kennisportal-ec-rail/bibliotheek/kennisdocumenten/uitgangspunten-fysieke-toegankelijkheid-tram-en-me.
[6] OV-knooppunten kunnen treinstations zijn waar ook ander OV op aansluit, maar ook busstations of hubs waar bijvoorbeeld busvervoer aansluit op andere vormen van gedeelde mobiliteit.

met beheerders en Decentrale OV-autoriteiten om de toegankelijkheidsmaatregelen op het treinstation en de OV-knooppunten te laten aansluiten op de toegankelijkheidsmaatregelen voor bus, tram en metro en eventuele andere vormen van gedeelde mobiliteit in de directe omgeving van het treinstation.
2. Wanneer het Rijk of Decentrale OV-autoriteiten betrokken zijn bij de ontwikkeling van OV-knooppunten waarbij zij concessieverlener van het OV zijn, spannen zij zich in om de betrokken beheerder toegankelijkheidsmaatregelen te laten toepassen op het OV-knooppunt. Als het OV-knooppunt ook een treinstation omvat, faciliteren het Rijk of Decentrale OV-autoriteiten een overleg tussen deze beheerder en ProRail om de toegankelijkheidsmaatregelen te laten aansluiten op de toegankelijkheidsmaatregelen in het treinstation. Als er daarnaast andere vormen van gedeelde mobiliteit in de directe omgeving van het OV-knooppunt zich bevinden, spannen het Rijk of Decentrale OV-autoriteiten zich in om deze beheerder de toegankelijkheidsmaatregelen hierop te laten aansluiten.
3. Decentrale OV-autoriteiten geven in hun uitvoeringsprogramma's aan waar, wanneer en met welke partijen gewerkt wordt aan toegankelijkheidsmaatregelen in de ontwikkeling van OV-knooppunten.
4. Het Rijk neemt het initiatief om het onderwerp toegankelijke bereikbaarheid van OV-voorzieningen in overlegstructuren te agenderen waarin over toegankelijkheid van de openbare ruimte gesproken wordt.
5. Partijen maken heldere afspraken over het delen van informatie over toegankelijkheid van OV-knooppunten.

Artikel 11 Toegankelijkheid van toiletten op treinstations voor visueel beperkte reizigers

1. Op alle treinstations waar reizigerstoiletten zijn, maakt ProRail uiterlijk per 2025 ten minste één reizigerstoilet vindbaar voor reizigers met een visuele beperking door middel van tactiele routegeleiding of een publiek toegankelijk navigatiesysteem.
2. Het Rijk zal zich inspannen om, met inachtneming van de daarvoor geldende procedures, in de te vernieuwen regelgeving op te nemen dat wanneer een station is voorzien van reizigerstoiletten, ervoor wordt gezorgd dat minimaal één van deze voorzieningen onbelemmerd bereikt en gebruikt kan worden door personen met een beperking.
3. NS test in afstemming met de Oogvereniging betaalmodules van toiletsystemen op toegankelijkheid ervan voor reizigers met een visuele beperking. De uitkomsten van dit onderzoek worden door NS geagendeerd op de uitvoeringstafel van de Stationsagenda.

Artikel 12 Toegankelijkheid van toiletten in treinen

1. Het Rijk, Decentrale OV-autoriteiten en Concessiehouders met treinvervoer in hun concessie zullen alle nieuwe treinstellen, die na de inwerkingtreding van dit bestuursakkoord worden ingezet in concessies, voorzien van minimaal één toegankelijk toilet.
2. Grootschalig onderhoud aan bestaand materieel en andere ontwikkelingen kunnen kansen bieden om tussentijds materieel te vernieuwen of toiletten in treinstellen in te bouwen. In deze gevallen onderzoeken het Rijk en Decentrale OV-autoriteiten gezamenlijk de mogelijkheden om tussentijds toiletten in dit materieel in te bouwen.
3. Decentrale OV-autoriteiten en Concessiehouders streven ernaar om tijdens een periode waarin treinstellen tijdelijk niet ingezet kunnen worden, te voorkomen dat de (zitplaats)capaciteit van het vervoer verlaagd wordt. Decentrale OV-autoriteiten houden er gedurende deze periode rekening mee dat de door de Concessiehouder aangeboden (zitplaats)capaciteit tijdelijk verlaagd kan zijn.
4. Bij onvoorziene tijdelijke vervanging van treinstellen met een toilet, streven de Concessiehouders ernaar dat de vervangende treinstellen ook een toilet hebben. Het Rijk en Decentrale OV-autoriteiten nemen deze inspanningsverplichting op in hun concessies.
5. Het Rijk zal zich inspannen om, met inachtneming van de daarvoor geldende procedures, deze eisen op te nemen in de regelgeving.

Artikel 13 Toegankelijkheid van bussen

1. Het Rijk onderzoekt in samenwerking met Decentrale OV-autoriteiten en Concessiehouders of bussen zodanig aangepast kunnen worden dat reizigers die hulpmiddelen gebruiken, maar deze momenteel niet veilig kunnen meenemen en gebruiken in bussen, deze in de toekomst wel veilig kunnen meenemen en gebruiken in bussen. In dit onderzoek worden ook de eventuele kosten en de verhouding met de Europese regelgeving meegenomen.
2. Decentrale OV-autoriteiten geven in hun uitvoeringsprogramma's aan op welke wijze en wanneer de positieve en uitvoerbare uitkomsten van het onderzoek worden toegepast.

Artikel 14 Weggevallen en niet-functionerende essentiële voorzieningen die uitsluitend dienen ter toegankelijkheid

1. Partijen zorgen ervoor dat essentiële voorzieningen die benodigd zijn voor reizigers met een beperking (hierna: toegankelijkheidsvoorziening) zo goed mogelijk worden onderhouden en zo goed mogelijk functioneren.
2. Indien een niet-functionerende of weggevallen toegankelijkheidsvoorziening ertoe leidt dat reizigers met een beperking niet meer kunnen reizen, herstellen Partijen een niet-functionerende of weggevallen toegankelijkheidsvoorziening waarvoor zij verantwoordelijk zijn met prioriteit en op een klantgerichte wijze. Er geldt een inspanningsverplichting om dit binnen een redelijke termijn te herstellen. Indien een beheerder voor het herstel verantwoordelijk is, spannen Concessiehouders en/of Decentrale OV-autoriteiten zich in om de verantwoordelijke beheerder het herstel van een niet-functionerende of weggevallen toegankelijkheidsvoorziening met prioriteit en op een klantgerichte wijze te laten uitvoeren.
3. Concessiehouders melden het niet-functioneren of wegvallen van een toegankelijkheidsvoorziening en informatie over de duur van het herstel zo spoedig mogelijk aan reizigers via reisinformatie, ongeacht of de toegankelijkheidsvoorziening zich bevindt in eigen beheer, wordt beheerd door ProRail of wordt beheerd door een andere beheerder. ProRail, Concessiehouders en Decentrale OV-autoriteiten hebben daarin verschillende rollen:
    a. ProRail meldt zo spoedig mogelijk het niet-functioneren of wegvallen van een toegankelijkheidsvoorziening en informatie over de duur van het herstel op een treinstation aan Concessiehouders met treinvervoer in hun concessie die gebruikmaken van het desbetreffende station;
    b. Concessiehouders en/of Decentrale OV-autoriteiten welke ook beheerders van tram- en metro-infrastructuur zijn, melden zo spoedig mogelijk het niet-functioneren of wegvallen van een toegankelijkheidsvoorziening en informatie over de duur van het herstel aan (andere) Concessiehouders die gebruikmaken van het desbetreffende station of halte;
    c. indien een wegbeheerder verantwoordelijk is voor het niet-functioneren of wegvallen van een toegankelijkheidsvoorziening, spant de Concessiehouder en/of Decentrale OV-autoriteit zich ervoor in dat de desbetreffende wegbeheerder het niet-functioneren of wegvallen van de toegankelijkheidsvoorziening en informatie over de duur van het herstel meldt aan Concessiehouders.
4. Indien een niet-functionerende of weggevallen toegankelijkheidsvoorziening ertoe leidt dat een reiziger gestrand is, hij daarover ook niet van tevoren geïnformeerd kon zijn, moet een vervangende voorziening geregeld worden die de reiziger in staat stelt de gewenste reis te voltooien:
    a. indien de toegankelijkheidsvoorziening zich bevindt op een treinstation, draagt ProRail er zorg voor dat een gestrande reiziger met een beperking een vervangende oplossing krijgt aangeboden. ProRail maakt hierover nadere afspraken met de Concessiehouder;
    b. indien de toegankelijkheidsvoorziening zich bevindt in of behoort bij een voertuig en noodzakelijk is voor het binnenkomen of verlaten van dat voertuig, en contact opgenomen wordt met de klantenservice van de betreffende Concessiehouder, moet de Concessiehouder een vervangende voorziening regelen;
    c. indien de toegankelijkheidsvoorziening zich bevindt op tram- en/of metrohaltes, behorende onder de verantwoordelijkheid van een Concessiehouders en/of Decentrale

OV-autoriteit die tevens beheerder van tram- en metro-infrastructuur is, en contact opgenomen wordt met de klantenservice van de betreffende Concessiehouder, moet de Concessiehouder of Decentrale OV-autoriteit (behorende bij de weggevallen toegankelijkheidsvoorziening) een vervangende voorziening regelen;

d. indien de toegankelijkheidsvoorziening zich bevindt op tram- en/of bushaltes, behorende onder de verantwoordelijkheid van een wegbeheerder, en hij hierover contact opneemt met de klantenservice van een Concessiehouder waarmee de reiziger zou willen reizen, moet de Concessiehouder of Decentrale OV-autoriteit (behorende bij de weggevallen toegankelijkheidsvoorziening) een vervangende voorziening regelen en zullen zij proberen om de kosten hiervoor te verhalen bij de betreffende wegbeheerder.

5. Als voorzieningen uitvallen waardoor zowel reizigers met een beperking als overige reizigers stranden, dienen vervangende voorzieningen toegankelijk te zijn voor mensen met een beperking.

<u>Bejegenen van en hulp bieden aan reizigers</u>

Artikel 15 Bejegening

1. Het Rijk en Decentrale OV-autoriteiten beschrijven bij concessieverlening specifiek in de concessievoorwaarden hoe zij wensen dat het OV-personeel dat in direct contact met de reiziger staat, gedurende de uitvoering van de concessie omgaat met reizigers met een beperking.
2. Decentrale OV-autoriteiten betrekken de factsheet van CROW[7] over bejegening in hun uitvoeringsprogramma's en geven aan op welke wijze bejegening in de concessie zal worden vormgegeven.
3. Decentrale OV-autoriteiten geven in hun uitvoeringsprogramma's aan in hoeverre bejegening conform de factsheet in de concessie wordt gerealiseerd en welke plannen gehanteerd worden om dit eventueel te verbeteren.

Artikel 16 Stimulering deelname aan het OV

1. Partijen definiëren OV-ambassadeurs als "ervaren OV-reizigers die hun passie en kennis delen met onervaren (potentiële) OV-reizigers en deze reizigers daarbij stimuleren om gebruik te leren maken van het OV door het organiseren van informatiebijeenkomsten en het (in groepsverband) begeleiden van proefreizen".
2. Concessiehouders leveren op verzoek van Decentrale OV-autoriteiten, gemeenten en/of organisaties die projecten uitvoeren met OV-ambassadeurs, éénmalig informatie aan het Rijk ten behoeve van een algemeen bruikbaar pakket dat gebruikt kan worden voor projecten met OV-ambassadeurs.
3. Het Rijk is voornemens om, met in achtneming van de daarvoor geldende procedures, subsidie beschikbaar te stellen aan gemeenten voor OV-ambassadeurprojecten.

Artikel 17 Reisassistentie

1. Partijen verstaan onder "reisassistentie op treinstations":
    a. het aan mensen met een beperking aanbieden van in- en uitstaphulp;
    b. het door het treinstation begeleiden van mensen met een beperking tot aan de trein enerzijds of tot aan de uitgang van het treinstation anderzijds;
    c. het bijsturen van de reis bij verstoringen die gevolgen hebben voor de geboekte reisassistentie.
2. Er wordt bij reisassistentie op treinstations een vooraanmeldtijd gehanteerd van maximaal één uur voor aanvang van de reis en het wordt aangeboden van de eerste tot en met de laatste trein op alle dagen van de week.

[7] https://www.crow.nl/kennis/bibliotheek-verkeer-en-vervoer/kennisdocumenten/toegankelijkheid-openbaar-vervoer-wat-kun-je-als-o.

3. Concessiehouders met treinvervoer in hun concessie realiseren uiterlijk in 2025 reisassistentie op door ProRail toegankelijk gemaakte stations waar de perronsituatie het toelaat, ongeacht of een gelijkvloerse instap mogelijk is tussen trein en perron. Op treinstations waar bij de inwerkingtreding van het bestuursakkoord nog geen reisassistentie is gerealiseerd, is het toegestaan om in afwijking van lid 2 een vooraanmeldtijd te hanteren van maximaal twee uur voor aanvang van de reis. Decentrale OV-autoriteiten met treinvervoer in hun concessie evalueren de invoering van reisassistentie op treinstations twee jaar na invoering, met het oog op de vraag op welke wijze een vooraanmeldtijd gehanteerd kan worden van maximaal één uur voor aanvang van de reis.
4. Het Rijk is voornemens om, met inachtneming van de daarvoor geldende procedures, deze eis op te nemen in de regelgeving.
5. Decentrale OV-autoriteiten met treinvervoer in hun concessie geven in hun uitvoeringsprogramma's per te bedienen station aan op welke wijze reisassistentie op stations wordt of zal worden aangeboden. Daarbij geven zij aan op welke wijze het in lid 3 opgenomen ingroeimodel leidt tot wat is bepaald in lid 2 en betrekken daarbij de uitkomsten van de evaluaties zoals genoemd in lid 3.
6. Het Rijk voert in samenwerking met mensen met een beperking onderzoek uit naar de behoefte aan reisassistentie op OV-knooppunten[8]. In dit onderzoek wordt ook de vraag beantwoord welke criteria geformuleerd kunnen worden om te kunnen bepalen op welk OV-knooppunt reisassistentie wenselijk is.
7. Decentrale OV-autoriteiten geven in hun uitvoeringsprogramma's aan op welke wijze de uitkomsten van het onderzoek naar de behoefte aan reisassistentie op OV-knooppunten zullen worden vormgegeven.

Toegankelijkheid bij innovaties

Artikel 18 Verbreding van de scope: toegankelijkheid bij andere vormen van OV

1. Het Rijk laat een onderzoek uitvoeren naar de toegankelijkheid van het buurtbussysteem voor zowel motorisch- als visueel beperkte mensen, waarbij zowel voertuigen, infrastructuur als de chauffeurs worden betrokken, en brengt daarmee in kaart waar deze rijden, of en welke oplossingen voor toegankelijkheid zijn gevonden, welke obstakels er zijn waar toegankelijkheid wordt nagestreefd, welke obstakels ervoor zorgen dat het vervoer niet toegankelijk is, welke alternatieve oplossingen mogelijk zouden zijn en welke oplossingen het beste passen op welke obstakels.
2. Indien de uitkomsten daartoe aanleiding geven, bijvoorbeeld als er gelijkwaardige alternatieven worden aangedragen die (deels) buiten het in lid 1 genoemde buurtbussysteem moeten worden gezocht, kunnen ook andere partijen mogelijkerwijs een bijdrage leveren aan oplossingen.
3. Indien nieuwe ontwikkelingen zich voordoen in de ontwikkeling van andere en/of nieuwe vormen van mobiliteit, welke bedoeld zijn als OV[9], spannen Partijen zich in om toegankelijkheid ervan zoveel mogelijk aan te laten sluiten bij de normen die gelden voor regulier OV per bus, tram, metro en trein. Dit zijn bijvoorbeeld OV-flex-systemen, (internationale) langeafstandsbussen, cabotagevervoer, OV-initiatieven waaraan ontheffing is verleend van het verbod om OV te verrichten zonder daartoe verleende concessie[10] en OV te water. Daarbij zullen de toegankelijkheidskenmerken van de meest overeenkomende reguliere OV-vorm gehanteerd worden als uitgangspunt, voor zover dat mogelijk is in het licht van bestaande, dwingende regelgeving en voor zover die dwingende regelgeving ook van toepassing is op andere markttoetreders. Partijen onderzoeken daarbij actief mogelijkheden en

[8] OV-knooppunten kunnen treinstations zijn waar ook ander OV op aansluit, maar ook busstations of hubs waar bijvoorbeeld busvervoer aansluit op andere vormen van gedeelde mobiliteit.
[9] Wet Personenvervoer 2000, artikel 1: voor een ieder openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling met een auto, bus, trein, metro, tram of een via een geleidesysteem voortbewogen voertuig.
[10] Wet Personenvervoer 2000, artikel 29.

beargumenteren hun bevindingen en gemaakte keuzes. De mate waarin deze inspanning door Partijen wordt geleverd, hangt af van de vraag of de ontwikkeling valt onder de verantwoordelijkheid van het Rijk en/of van Decentrale OV-autoriteiten.
4. Decentrale OV-autoriteiten geven in hun uitvoeringsprogramma's aan op welke wijze uitkomsten van het onderzoek worden vormgegeven en op welke wijze zij omgaan met toegankelijkheid van deze andere en/of nieuwe vormen van mobiliteit, welke bedoeld zijn als OV, als deze vallen onder hun verantwoordelijkheid.

Slotbepalingen

Artikel 19 Monitoring en evaluatie

1. Omdat coördinatie van de door Decentrale OV-autoriteiten opgestelde uitvoeringsprogramma's bij het Rijk ligt, vanwege de relatie tot zijn wettelijke bevoegdheden ten aanzien van Toegankelijkheid in het OV en de daaruit voortvloeiende rapportageplicht aan de Tweede Kamer, zal het Rijk de uitvoeringsprogramma's na de indiendata (zoals opgenomen in artikel 4, lid 5) agenderen in de in artikel 3 opgenomen overlegstructuur. Daarmee wordt de voortgang van het bereiken van doelstellingen en afspraken die uit de uitvoeringsprogramma's voortvloeien, door het Rijk transparant gemonitord en in gezamenlijkheid geëvalueerd. Daarbij wordt ook de voortgang van het Rijk ten aanzien van het bereiken van zijn doelstellingen en afspraken met NS en ProRail betrokken. De wijze waarop monitoring en rapportering wordt uitgevoerd, is onderwerp van bespreking in de in artikel 3 opgenomen overlegstructuur. Daarbij zal worden onderzocht of en op welke wijze harmonisering met het Actualisatierapport Toegankelijkheid Spoor[11] van ProRail en/of andere rapportageverplichtingen over toegankelijkheid van het OV mogelijk is. De uitkomsten van de monitoring en evaluatie worden waar relevant gebruikt voor het actualiseren van de uitvoeringsprogramma's genoemd in artikel 4, lid 5, van het bestuursakkoord.
2. Partijen spreken elkaar onderling aan op hun rollen en verantwoordelijkheden, de afspraken in dit bestuursakkoord en de geldende regels, zowel wanneer de monitoring en evaluatie daartoe aanleiding geven als wanneer er signalen zijn dat het bestuursakkoord niet wordt uitgevoerd zoals dit is bedoeld. Hiervoor wordt de overlegstructuur zoals beschreven in artikel 3 gebruikt.
3. Partijen zullen in het laatste jaar van de looptijd van dit bestuursakkoord, genoemd in artikel 25, bepalen of en op welke wijze de gehele uitvoering en werking van dit bestuursakkoord worden geëvalueerd. Daarbij kunnen de resultaten van de gezamenlijke inspanningen van Partijen in kaart worden gebracht. De uitkomsten van de monitoring en evaluatie worden waar relevant gebruikt voor een eventueel vervolg op dit bestuursakkoord.

Artikel 20 Uitvoering in overeenstemming met het nationale recht en Unierecht

De afspraken van dit bestuursakkoord zullen in overeenstemming met het nationale recht en het recht van de Europese Unie worden uitgevoerd, zodat bij strijdigheid Europees recht prevaleert in het bijzonder voor zover de afspraken vallen onder de werking van de Europese regels met betrekking tot toegankelijkheid en passagiersrechten.

Artikel 21 Wijzigingen

1. Elke Partij kan de andere Partijen schriftelijk verzoeken het bestuursakkoord te wijzigen. De wijziging behoeft de voorafgaande schriftelijke instemming van alle Partijen.
2. Partijen treden in overleg binnen zes weken nadat een Partij de wens tot wijziging van het bestuursakkoord aan de andere Partijen schriftelijk heeft medegedeeld.
3. De wijziging en de verklaringen tot instemming worden in afschrift als bijlagen aan het bestuursakkoord gehecht en maken daarvan integraal onderdeel uit.

[11] https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/06/28/bijlage-1-actualisatierapport-spoor

Artikel 22 Toetreding van nieuwe partijen

1. Er kunnen nieuwe partijen toetreden tot dit bestuursakkoord.
2. Een nieuwe partij maakt haar verzoek tot toetreding schriftelijk bekend aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat waarna de in artikel 21 (Wijzigingen) beschreven procedure wordt doorlopen. Zodra de partij het bestuursakkoord ondertekent, ontvangt de toetredende partij de status van Partij bij het bestuursakkoord en gelden voor die Partij de voor haar uit het bestuursakkoord voortvloeiende rechten en verplichtingen.
3. Het verzoek tot toetreding en het tekenblad worden in afschrift als bijlagen aan het bestuursakkoord gehecht en maken daarvan integraal onderdeel uit.

Artikel 23 Opzegging

Elke Partij kan dit bestuursakkoord met inachtneming van een opzegtermijn van één jaar schriftelijk opzeggen.

Artikel 24 Nakoming

Partijen komen overeen dat nakoming van de afspraken van dit bestuursakkoord niet in rechte afdwingbaar is.

Artikel 25 Inwerkingtreding en looptijd

1. Dit bestuursakkoord treedt in werking met ingang van de dag na ondertekening door alle Partijen en heeft een looptijd tot en met 31 december 2032.
2. Minstens één jaar voor het einde van de looptijd van dit bestuursakkoord overleggen Partijen over de mogelijkheid van continuering van de afspraken door middel van het verlengen van de looptijd van het bestuursakkoord.

Artikel 26 Openbaarmaking

Het Rijk maakt het bestuursakkoord binnen twee weken na de inwerkingtreding ervan openbaar door publicatie in de Staatscourant.

Artikel 27 Citeertitel

Dit bestuursakkoord wordt aangehaald als: Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032.

Tekenblad (1 van 26) behorende bij het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032

Aldus overeengekomen en ondertekend te (plaatsnaam): …….

op (datum): …….

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

V.L.W.A. Heijnen

Tekenblad (2 van 26) behorende bij het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032

Aldus overeengekomen en ondertekend te (plaatsnaam): …….

op (datum): …….

Krachtens het besluit van (datum): ……. van het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Drenthe,

namens het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Drenthe,

te dezen vertegenwoordigd door de gedeputeerde,

N. Vedelaar

Tekenblad (3 van 26) behorende bij het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032

Aldus overeengekomen en ondertekend te (plaatsnaam): …….

op (datum): …….

Krachtens het besluit van (datum): ……. van het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Flevoland,

namens het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Flevoland,

te dezen vertegenwoordigd door de door de gedeputeerde Mobiliteit, OV en Infrastructuur,

J. de Reus

Tekenblad (4 van 26) behorende bij het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032

Aldus overeengekomen en ondertekend te (plaatsnaam): …….

op (datum): …….

Krachtens het besluit van (datum): ……. van het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Fryslân,

namens het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Fryslân,

te dezen vertegenwoordigd door de gedeputeerde,

M.A. Fokkens-Kelder

Tekenblad (5 van 26) behorende bij het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032

Aldus overeengekomen en ondertekend te (plaatsnaam): …….

op (datum): …….

Krachtens het besluit van (datum): ……. van het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland,

namens het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland,

te dezen vertegenwoordigd door de gedeputeerde,

J. van der Meer

Tekenblad (6 van 26) behorende bij het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032

Aldus overeengekomen en ondertekend te (plaatsnaam): …….

op (datum): …….

Krachtens het besluit van (datum): ……. van het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen,

namens het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen,

te dezen vertegenwoordigd door de gedeputeerde,

F. Gräper-van Koolwijk

Tekenblad (7 van 26) behorende bij het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032

Aldus overeengekomen en ondertekend te (plaatsnaam): …….

op (datum): …….

Krachtens het besluit van (datum): ……. van het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg,

namens het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg,

te dezen vertegenwoordigd door de gedeputeerde,

M. van Gaans

Tekenblad (8 van 26) behorende bij het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032

Aldus overeengekomen en ondertekend te (plaatsnaam): …….

op (datum): …….

Krachtens het besluit van (datum): ……. van het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant,

namens het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant,

te dezen vertegenwoordigd door de gedeputeerde,

S. Otters-Bruijnen

Tekenblad (9 van 26) behorende bij het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032

Aldus overeengekomen en ondertekend te (plaatsnaam): …….

op (datum): …….

Krachtens het besluit van (datum): ……. van het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland,

namens het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland,

te dezen vertegenwoordigd door de gedeputeerde Mobiliteit en Bereikbaarheid,

J. Olthof

Tekenblad (10 van 26) behorende bij het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032

Aldus overeengekomen en ondertekend te (plaatsnaam): …….

op (datum): …….

Krachtens het besluit van (datum): ……. van het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Overijssel,

namens het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Overijssel,

te dezen vertegenwoordigd door de gedeputeerde,

E. Boerman

Tekenblad (11 van 26) behorende bij het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032

Aldus overeengekomen en ondertekend te (plaatsnaam): …….

op (datum): …….

Krachtens het besluit van (datum): ……. van het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht,

namens het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht,

te dezen vertegenwoordigd door de gedeputeerde Financiën & Organisatie, Economie, Europa en waarnemend Mobiliteit, Communicatie & Participatie,

R. Strijk

Tekenblad (12 van 26) behorende bij het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032

Aldus overeengekomen en ondertekend te (plaatsnaam): …….

op (datum): …….

Krachtens het besluit van (datum): ……. van het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Zeeland,

namens het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Zeeland,

te dezen vertegenwoordigd door de gedeputeerde,

A.J. van der Maas

Tekenblad (13 van 26) behorende bij het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032

Aldus overeengekomen en ondertekend te (plaatsnaam): …….

op (datum): …….

Krachtens het besluit van (datum): ……. van het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland,

namens het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland,

te dezen vertegenwoordigd door de gedeputeerde,

E.F.A. Zevenbergen

Tekenblad (14 van 26) behorende bij het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032

Aldus overeengekomen en ondertekend te (plaatsnaam): …….

op (datum): …….

Krachtens het besluit van (datum): ……. van het Dagelijks Bestuur van het OV-bureau Groningen-Drenthe,

Namens het Dagelijks Bestuur van het OV-bureau Groningen-Drenthe,

te dezen vertegenwoordigd door de voorzitter,

F. Gräper-van Koolwijk

Tekenblad (15 van 26) behorende bij het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032

Aldus overeengekomen en ondertekend te (plaatsnaam): …….

op (datum): …….

Krachtens het besluit van (datum): ……. van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag,

te dezen vertegenwoordigd door de voorzitter,

V.P.G. Karremans

Tekenblad (16 van 26) behorende bij het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032

Aldus overeengekomen en ondertekend te (plaatsnaam): …….

op (datum): …….

Krachtens het besluit van (datum): ……. van het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam,

te dezen vertegenwoordigd door de voorzitter,

M. van der Horst

Tekenblad (17 van 26) behorende bij het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032

Aldus overeengekomen en ondertekend te (plaatsnaam): …….

op (datum): …….

NS Groep N.V., statutair gevestigd te Utrecht,

te dezen vertegenwoordigd door de directeur Commercie & ontwikkeling,

T.B. Smit

Tekenblad (18 van 26) behorende bij het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032

Aldus overeengekomen en ondertekend te (plaatsnaam): …….

op (datum): …….

RET N.V., statutair gevestigd te Rotterdam,

te dezen vertegenwoordigd door de algemeen directeur,

M.B. Unck

Tekenblad (19 van 26) behorende bij het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032

Aldus overeengekomen en ondertekend te (plaatsnaam): …….

op (datum): …….

GVB Holding N.V., statutair gevestigd te Amsterdam,

te dezen vertegenwoordigd door de algemeen directeur,

C. Zuiderwijk,

en

door de financieel directeur,

K. Beeckmans

Tekenblad (20 van 26) behorende bij het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032

Aldus overeengekomen en ondertekend te (plaatsnaam): …….

op (datum): …….

HTM Personenvervoer N.V., statutair gevestigd te ’s-Gravenhage,

te dezen vertegenwoordigd door de financieel directeur,

G.J. Boot

en door de algemeen directeur,

J.N.K. Bierman

Tekenblad (21 van 26) behorende bij het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032

Aldus overeengekomen en ondertekend te (plaatsnaam): …….

op (datum): …….

Transdev Nederland Holding N.V., statutair gevestigd te Utrecht,

te dezen vertegenwoordigd door de algemeen directeur,

M. Lageirse

Tekenblad (22 van 26) behorende bij het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032

Aldus overeengekomen en ondertekend te (plaatsnaam): …….

op (datum): …….

Arriva Personenvervoer Nederland B.V., statutair gevestigd te Heerenveen,

te dezen vertegenwoordigd door de algemeen directeur,

A.B. Hettinga

Tekenblad (23 van 26) behorende bij het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032

Aldus overeengekomen en ondertekend te (plaatsnaam): …….

op (datum): …….

Keolis Nederland B.V., statutair gevestigd te Deventer,

te dezen vertegenwoordigd door de algemeen directeur,

A. Rentier,

Tekenblad (24 van 26) behorende bij het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032

Aldus overeengekomen en ondertekend te (plaatsnaam): …….

op (datum): …….

Qbuzz B.V., statutair gevestigd te Amersfoort,

te dezen vertegenwoordigd door de CEO,

G. Spijksma

Tekenblad (25 van 26) behorende bij het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032

Aldus overeengekomen en ondertekend te (plaatsnaam): …….

op (datum): …….

EBS Public Transportation B.V., statutair gevestigd te Purmerend,

te dezen vertegenwoordigd door de algemeen directeur,

W. Mol

Tekenblad (26 van 26) behorende bij het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032

Aldus overeengekomen en ondertekend te (plaatsnaam): …….

op (datum): …….

ProRail B.V., statutair gevestigd te Utrecht,

te dezen vertegenwoordigd door de directeur Projecten,

R.L. Schroven

Toelichting op het bestuursakkoord

Aanleiding en Overwegingen:

"Peter is blind. Hij kan de borden van de bewegwijzering naar de perrons niet zien. Doordat er ook een aanduiding is op de leuning van de trap, kan hij toch weten of hij bij het juiste perron is. Zo helpt een relatief eenvoudige oplossing tot ontsluiting van het OV voor veel mensen met een visuele beperking".

"Jan is doof. Een aantal NS-medewerkers maakt vrijwillig gebruik van de gebarenapp. In de app staan gebaren voor bijvoorbeeld reisinformatie en calamiteiten onderweg. Zo kunnen NS-medewerkers en medereizigers de juiste gebaren gebruiken om te communiceren met reizigers die doof of slechthorend zijn. Ook nodigt de app uit om eens spontaan een gebarengesprek aan te gaan. En wanneer een NS-medewerker niet bekend is met de gebarenapp, kunnen reizigers die doof of slechthorend zijn met de klantenservice communiceren via een Teletolk".

Ieder mens ervaart in zijn leven obstakels. Dat is normaal. Sommige mensen ervaren meer obstakels dan anderen, omdat voorzieningen nog niet voldoende zijn toegesneden op deze persoon.

De OV-sector heeft de afgelopen decennia gestaag gewerkt aan verbetering van toegankelijkheid en werkt hier nog steeds aan verder. Zo worden via het Programma Toegankelijkheid Stations van ProRail alle treinstations in Nederland toegankelijk gemaakt voor mensen die moeilijk of niet kunnen lopen of zien. Ook NS neemt vele toegankelijkheidsmaatregelen, bijvoorbeeld door het inbouwen van een schuiftrede die beter aansluit op het perron en het uitsluitend inkopen van toegankelijke treinen. Daarnaast wordt op de meeste toegankelijke treinstations waar NS halteert, reisassistentie geboden. Ook decentrale OV-autoriteiten en de overige Concessiehouders werken ook aan toegankelijkheid; denk aan inkoop en verbetering van de toegankelijkheid van materieel, maar ook aan aandacht voor bejegening door het OV-personeel. In de jaren 2006 – 2015 heeft het Rijk gestimuleerd dat meer bushaltes toegankelijk zouden worden. Via stimulering door Decentrale OV-autoriteiten hebben wegbeheerders in die periode vele bestaande bushaltes toegankelijk gemaakt. Ook worden sindsdien alle nieuwe bushaltes toegankelijk opgeleverd.

Nog steeds ervaren reizigers met een beperking obstakels in het OV, waardoor zij er geen of weinig gebruik van maken. Het is dan ook nog niet af: de infrastructuur is nog niet overal toegankelijk (bijvoorbeeld perrons die niet overal (meer) op de juiste hoogte zijn), er zijn nog ontoegankelijke treinen, en voor de reiziger is uit de reisinformatie vaak niet af te leiden of hij een toegankelijke reis kan maken. Daarnaast is er steeds meer aandacht voor mensen met een licht verstandelijke of auditieve beperking en voor laaggeletterden en digibeten. Bovendien is het OV in de afgelopen tien jaar behoorlijk veranderd. Zo zijn er steeds meer buurtbussen, wordt een koppeling gelegd met Wmo-vervoer en zijn er commerciële partijen die zorgen voor (bus)vervoer, dat niet wordt uitgevoerd via een concessie. Al die ontwikkelingen zijn van invloed op de mobiliteit van mensen met een beperking. Daar staat tegenover dat goede toegankelijkheid voor iedereen meerwaarde heeft. Gemakkelijk kunnen instappen, heldere en eenduidige reisinformatie en een goede bejegening zijn voor alle reizigers belangrijk.

Partijen zien het als hun taak om het OV voor zoveel mogelijk mensen toegankelijker te maken, zodat ze in principe zelfstandig gebruik kunnen maken van het OV. Zo heeft de Nederlandse Staat het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap geratificeerd. Daarmee committeert het Rijk zich aan het nemen van passende maatregelen om personen met een handicap op voet van gelijkheid met anderen te brengen voor wat betreft toegang tot onder andere vervoer.

Met dit bestuursakkoord spreken Partijen uit zich te willen inzetten voor een brede set afspraken: van de traditionele onderwerpen als infrastructuur en materieel, tot minder zichtbare onderwerpen zoals verbetering van reisinformatie, samenwerking tussen verschillende partijen die werken aan het OV en verbetering van inspraak van mensen met een beperking. Daarin zijn zij ambitieus. Met deze afspraken willen de Partijen zorgen voor een toegankelijk OV in 2040, zoals is voorzien in Contouren Toekomstbeeld OV 2040.[12] Zij gaan ervan uit dat de uitwerking van deze afspraken voor de reiziger al op veel kortere termijn merkbaar is.

De basis van de afspraken ligt in de obstakels die reizigers met een beperking in de voorzieningen ervaren. Hiervoor hebben de Partijen zeer uitgebreid geluisterd naar de behoefte van mensen met een beperking die nu in het OV obstakels ervaren. De Partijen bedanken in het bijzonder mensen met een beperking en hun vertegenwoordigende organisaties (waaronder Oogvereniging, Coalitie voor Inclusie, Ieder(in), Toiletalliantie, etc.) voor de niet aflatende inbreng in de aanloop naar dit bestuursakkoord.

Toelichting op de artikelen:

Artikel 1:

Met dit bestuursakkoord wordt de afspraak uitgewerkt die het NOVB eind 2019 heeft gemaakt om gezamenlijk op deze thema's (zoals benoemd in overweging 11) tot nieuwe afspraken te komen.

Artikel 2:

De Partijen vervullen elk een eigen rol binnen het OV-systeem. Hoewel zij onderstrepen dat het doel een gezamenlijke inspanning behoeft, willen zij niet verantwoordelijk gehouden worden voor inspanningen die toebehoren aan andere Partijen. De inspanningen zijn niet absoluut: ze zijn enkel uitvoerbaar als het in de praktijk haalbaar is. De haalbaarheid wordt door de desbetreffende Partij op grond van proportionaliteit zelf bepaald. Onder proportioneel wordt in het kader van dit bestuursakkoord verstaan dat de positieve gevolgen van een gevraagde maatregel ter bevordering van toegankelijkheid en inclusiviteit voor mensen met een beperking opwegen tegen mogelijk nadelige gevolgen van die maatregel voor de Decentrale OV-autoriteit, het Rijk of Concessiehouder. Een beslissing waarmee geconcludeerd wordt dat een inspanning niet haalbaar is op grond van proportionaliteit kan niet vrijblijvend genomen worden. Om de proportionaliteit van een beslissing te bepalen, dient de proportionaliteit van de gewenste maatregel onderzocht te worden door de Partij aan wie de beslissing wordt gevraagd. Afhankelijk van de complexiteit van de gevraagde beslissing, kan dit een formele of informele vorm hebben, als er maar uitleg over kan worden gegeven aan de bij het opstellen van het besluit betrokken (vertegenwoordigers van) mensen met een beperking. De verantwoordelijke betrekt daarbij voor hem relevante aspecten. Dat kunnen bijvoorbeeld zijn:

- onderzoeks-, realisatie- en/of instandhoudingskosten;
- gevolgen voor de veiligheid of de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer;
- de voor- en nadelen met betrekking tot de huidige situatie voor alle eindgebruikers;
- technische haalbaarheid;
- het bedrijfsresultaat van betrokkenen;
- de werkbelasting van medewerkers.

Als blijkt dat de gevraagde maatregel uitsluitend om financiële redenen niet proportioneel is maar wel zeer gewenst, kijkt de Partij aan wie de beslissing wordt gevraagd of er financiële middelen te vinden zijn om de gevraagde maatregel toch te kunnen realiseren. Indien de Partij aan wie de beslissing wordt gevraagd een Concessiehouder is, onderzoekt het Rijk of de Decentrale OV-autoriteit in hun rol van concessieverlener of er financiële middelen te vinden zijn om de gevraagde maatregel toch te kunnen realiseren. Mocht het eindresultaat van dit proces zijn dat

[12] https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/openbaar-vervoer/betere-verbindingen-openbaar-vervoer/ov-in-de-toekomst

een gevraagde maatregel niet haalbaar blijkt (of slechts ten dele haalbaar) dan moet dat besluit uitlegbaar zijn aan (vertegenwoordigers van) mensen met een beperking.

Artikel 3:

In 2019 is toegankelijkheid als concessie-overstijgend onderwerp toegevoegd aan de overleggen van het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB). In dit overleg spreekt het Rijk regelmatig met Decentrale OV-autoriteiten en Concessiehouders over een brede set onderwerpen. Het bevalt goed om op landelijk niveau over dit onderwerp op regelmatige basis te spreken. De partijen weten elkaar goed te vinden en vinden het wenselijk om deze vruchtbare overleggen de komende jaren voort te zetten. Ook wordt met dit artikel verder gestimuleerd dat er op concessieniveau gesproken wordt met vertegenwoordigers van mensen met een beperking. Daarbij kijken alle partijen samen naar mogelijkheden om de uitwerking van de in dit akkoord opgenomen maatregelen, waar mogelijk, landelijk te stroomlijnen.

Artikel 4:

In het bestuursakkoord zijn niet alle afspraken volledig uitgewerkt, maar wordt ruimte overgelaten aan verschillende Partijen om deze in te vullen. Het Rijk neemt het initiatief om deze afspraken uit te werken in de hoofdrailnetconcessie en in de op te stellen Stationsagenda en/of de beheerconcessie. Decentrale OV-autoriteiten werken deze afspraken uit in uitvoeringsprogramma's in samenwerking met hun concessiehouders en gemeenten. In alle gevallen worden (vertegenwoordigers van) mensen met een beperking daarbij betrokken.

Het Rijk zal een onderzoek starten om de financiële gevolgen van deze afspraken inzichtelijk te maken. Dit zoals beschreven in artikel 2 van de Financiële-verhoudingswet. Het is nog niet bekend welke middelen het Rijk beschikbaar kan en wil stellen en de Decentrale OV autoriteiten en gemeenten beschikbaar hebben om de ambities in de uitvoeringsprogramma's uit te voeren. Daarmee is ook nog niet helder op welke manier de uitvoeringsprogramma's van het Bestuursakkoord door provincies en gemeenten uitgevoerd kunnen worden. Decentrale OV-autoriteiten hebben een jaar nodig om, rekening houdende met de uitkomsten van het onderzoek op grond van artikel 2 van de Financiële-verhoudingswet en de reactie van het ministerie van IenW daarop, uitvoeringsprogramma's vorm te geven

Artikel 5:

Het Rijk, Decentrale OV-autoriteiten en Concessiehouders consulteren consumentenorganisaties over onder andere toegankelijkheidskwesties op grond van artikel 27 van de Wet personenvervoer 2000 en artikel 31 en artikel 33 van het Besluit personenvervoer 2000. Partijen onderschrijven dat deze consumentenorganisaties alle reizigers moeten vertegenwoordigen, dus ook mensen met een beperking. In de praktijk is dit nog niet altijd goed geregeld en moet er (met name bij de concessies van Decentrale OV-autoriteiten) een versterking plaatsvinden zodat ervaringsdeskundigen daadwerkelijk betrokken en vertegenwoordigd zijn. Dit zorgt voor betere maatregelen omdat er betere afstemming met reizigers met een beperking plaatsvindt en daarmee ook voor meer draagvlak.

Toegankelijkheid is een specialistisch onderwerp, waarbij de betrokkenheid van de juiste ervaringsdeskundigen bij ontwikkeling en uitvoering cruciaal is. Het gaat dan om een representatieve en geformaliseerde gesprekspartner vanuit mensen met een beperking, om de diverse belangen van personen met verschillende beperkingen (lichamelijk, zintuigelijk en verstandelijk) te vertegenwoordigen. Afhankelijk van de te bespreken maatregel kan dit een groep ervaringsdeskundigen zijn of een individuele ervaringsdeskundige, die het collectieve belang kan vertegenwoordigen. Wat representatief is dient door een Partij getoetst te worden bij de vertegenwoordigende organisaties van mensen met een beperking.

In het kader van toegankelijkheid van het OV hebben ervaringsdeskundigen enerzijds de rol van praktijktoetser (bijvoorbeeld ten aanzien van nieuw materieel of van de inrichting van haltes) en anderzijds de rol van meedenker/adviseur (bijvoorbeeld bij het opstellen van beleidskaders, programma's van eisen van een concessie of van de uitvoeringsprogramma's, zoals uiteengezet in artikel 4 van dit bestuursakkoord. Deze rollen kunnen afhankelijk van de vraag door één ervaringsdeskundige worden vervuld of kunnen verspreid zijn over meerdere ervaringsdeskundigen. Het LOCOV en ROCOV zijn de logische organen waarin de

vertegenwoordiging georganiseerd wordt. Van het advies van het LOCOV en ROCOV kan alleen gemotiveerd worden afgeweken, zoals vastgelegd in wet- en regelgeving.

Artikel 6:

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, is deze informatie op dit moment nog niet optimaal. Dat kan mensen weerhouden van het maken van een reis met het OV. 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.

De toegankelijkheid van de reisinformatie zal voldoen aan de "Implementatiewet toegankelijkheidsvoorschriften producten en diensten" en eventuele op te stellen wet- of regelgeving specifiek voor het OV, 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. In de richtlijn worden naar interpretatie van het Rijk stedelijke, voorstedelijke en regionale vervoersdiensten grotendeels uitgezonderd van de verplichtingen. De vervoerders die deze vervoersdiensten verrichten zullen naar verwachting van het Rijk aan de gehele richtlijn moeten voldoen, omdat Richtlijn (EU) 2016/2021 overheidsinstanties die vervoersdiensten verrichten, reeds verplicht hun websites toegankelijk te maken; websites voor e-handel op basis van de toegankelijkheidsrichtlijn toegankelijk moeten zijn; vervoerders die stedelijke en voorstedelijke en regionale vervoersdiensten verrichten, zeer waarschijnlijk ook vervoersdiensten verrichten op basis waarvan het wél is verplicht om de elementen, genoemd in artikel 2, tweede lid, onderdeel c, i) tot en met iv), toegankelijk te maken. Indien derhalve Concessiehouders hierbuiten vallen, streven Concessiehouders er zoveel mogelijk naar om wel aan de genoemde verplichtingen te voldoen waar andere dan stedelijke, voorstedelijke en regionale vervoersdiensten aan gebonden worden.

Artikel 7:

Partijen constateren dat in sommige regio's doelgroepenvervoer en OV steeds meer naar elkaar toe groeien. Hierdoor groeit ook de behoefte aan eenheid van taal in die twee sectoren, die zich beide richten op vervoer van mensen met een beperking. Het Woordenboek Reizigerskenmerken, dat in het kader van doelgroepenvervoer is ontwikkeld, kan op onderdelen ook ingezet worden in het OV.

Artikel 8:

Mensen met een beperking geven aan te willen weten welke toegankelijkheidsnormen van toepassing zijn en welke fasering en reikwijdte geldt voor de realisering van deze toegankelijkheidsnormen, zodat zij weten wat zij hiervan nu en in de toekomst kunnen verwachten.

Artikel 9:

In de afgelopen decennia is gewerkt aan toegankelijkheid van bus-, tram- en metrohaltes. Bushaltes vallen onder de verantwoordelijkheid van wegbeheerders. Meestal is dat de gemeente, maar voor een aantal haltes zijn ook provincies, waterschappen en Rijkswaterstaat verantwoordelijk. In de periode 2006-2015 heeft het Rijk de verbetering van toegankelijkheid van bushaltes gestimuleerd met een bedrag van in totaal € 87 miljoen. Inmiddels is er behoefte om te bekijken hoe de bushaltes verder toegankelijk gemaakt kunnen worden, maar ook om met elkaar af te spreken wanneer haltes (voor verschillende doelgroepen) minimaal toegankelijk zijn.

Er wordt toegewerkt naar één minimumnorm waaraan haltes dienen te voldoen. In 2007 is vanuit het Rijk subsidie verstrekt aan Decentrale OV-autoriteiten om wegbeheerders te co-financieren in de aanpak van ontoegankelijke haltes. Aan die subsidie werden enkele minimumeisen voor de

uitvoering van toegankelijkheidsmaatregelen gekoppeld. Deze waren gebaseerd op uitgebreide richtlijnen voor de aanleg van haltes, opgesteld door het CROW. Vervolgens is een kleiner aantal eisen opgenomen in het "Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer" (hierna: BTOV), wat vanuit de huidige regelgeving de minimumnorm is. In de praktijk is veel discussie ontstaan of haltes minimaal moesten voldoen aan het BTOV, de subsidievoorwaarden of aan de richtlijnen. Hoewel volledig volgens de richtlijnen aangepaste haltes toegankelijk zijn voor verschillende doelgroepen, blijken niet alle haltes geheel volgens de richtlijnen te zijn aangelegd, hoewel ze wel aan de normen voldeden zoals gesteld in het BTOV. Doordat niet op basis van harde criteria werd bepaald of een halte (per doelgroep) toegankelijk was, bleek de mate en kwaliteit van data hierover beperkt. Doordat er steeds meer mogelijkheden om te communiceren over de mate van toegankelijkheid van het OV zijn ontstaan, werd vaak foutief reisadvies verstrekt aan reizigers die afhankelijk zijn (van de juistheid) van deze informatie om te kunnen reizen. Omdat Decentrale OV-autoriteiten data verzamelen over onder andere toegankelijkheidskenmerken over bushaltes en deze verstrekken aan reisinformatieaanbieders, hebben zij in gezamenlijkheid met (vertegenwoordigers van) mensen met een beperking selecties van kenmerken opgesteld met daarin de essentiële toegankelijkheidsvoorzieningen op bus-, tram- en metrohaltes/-stations. Deze zijn voor bushaltes opgesteld aan de hand van de meest belangrijke kenmerken die zijn opgenomen in de CROW-richtlijnen ("Verwerkingsregels bus, tram en metro") en voor wat betreft tram- en metrohaltes en -stations door overleg in EC-Rail-verband ("Uitgangspunten fysieke toegankelijkheid tram en metro"). In deze opgaven van kenmerken is onderscheid gemaakt in voorzieningen voor reizigers in een rolstoel, visueel beperkte reizigers en reizigers die behoefte hebben aan een gelijkvloerse in- en uitstap (bijvoorbeeld ouderen). Doordat haltes opnieuw worden opgemeten aan de hand van deze kenmerken, wordt (de onderliggende data van) reisadvies betrouwbaarder voor de verschillende doelgroepen. Door deze kenmerken ook te gaan hanteren als minimumnorm voor aanleg en beheer (bij zowel nieuwe als vernieuwde halten, conform artikel 5 van het BTOV), wordt niet alleen toegewerkt naar betrouwbaarder reisadvies maar ook naar toegankelijker OV. Om die reden is het voornemen om het BTOV te vernieuwen en beter aan te laten sluiten op deze huidige, al aangescherpte, richtlijnen van CROW.

Door het vaststellen van deze minimumnorm in regelgeving, zullen zowel wegbeheerders als OV-reisinformatieaanbieders, reizigers en Partijen duidelijkheid krijgen over wat er verwacht kan worden ten aanzien van dit onderwerp (zie artikel 8 van het bestuursakkoord) en wat er in de toekomst verwacht kan worden.

Wegbeheerders zijn momenteel gehouden aan de minimumnorm in het BTOV. Beheerders van tram- en metro-infrastructuur hebben momenteel nog geen algemene richtlijn ten aanzien van de aanleg van toegankelijke tram- en metrohaltes en -stations. Tevens is hierover geen minimumnorm opgenomen in het BTOV. Momenteel is gemiddeld per concessies tussen 40% en 50% van de haltes toegankelijk uitgevoerd conform de minimumnorm in het BTOV. De overige haltes (de haltes met over het algemeen het laagste aandeel reizigers) zijn nog niet toegankelijk gemaakt. Belangrijke redenen hiervoor zijn toepassing van het proportionaliteitsbeginsel, waarbij de relatief hoge kosten voor de desbetreffende aanpassingen werden overwogen, of het ontbreken van een toegankelijk gemaakte openbare ruimte waarop de halte dient aan te sluiten. Deze kosten kunnen lager zijn als een halte pas toegankelijk wordt gemaakt wanneer de weginfrastructuur, waar de halte onderdeel van is, wordt vernieuwd. Dit kan groot onderhoud of reconstructie zijn. In het huidige BTOV is rekening gehouden dat deze halten bij vernieuwing alsnog wordt aangepakt en is dit als verplichting opgenomen (artikel 17, lid 1). Gemiddeld vindt groot onderhoud of reconstructie van een weg plaats na ca. 25 jaar. Dit betekent dat ontoegankelijke haltes grotendeels vernieuwd en toegankelijk zijn rond 2047.

Artikel 10:

Toegankelijk gemaakte haltes of voertuigen hebben geen nut voor een reiziger als deze onderweg naar de halte of het station, of tijdens het overstappen van bus op trein, belemmeringen ondervindt. De toegankelijkheid naar het OV toe en tussen de verschillende modaliteiten, bijvoorbeeld op stations en knooppunten, is net zo belangrijk als het toegankelijke OV zelf. De toegankelijkheid van treinstations is belegd bij ProRail en toegankelijkheid van de openbare ruimte en haltes is belegd bij de wegbeheerder. Bij knooppunten ligt toegankelijke OV-infrastructuur dicht bij elkaar en zal aan elkaar verbonden moeten zijn. Daardoor is afstemming noodzakelijk. Ook is (onderlinge) uitwisseling van informatie over toegankelijkheid van verschillende onderdelen van

een knooppunt van belang, onder andere om reisadviezen en mobiliteitsdiensten te kunnen optimaliseren.

Artikel 11:

In het Programma Toegankelijkheid Stations[13] werkt ProRail aan verbetering van de toegankelijkheid van treinstations voor mensen met een motorische beperking en mensen met een visuele beperking. De uitvoering van het programma zal in 2030 gereed zijn. Naar verwachting wordt eind 2022 90% van de reizen van of naar een toegankelijk treinstation gemaakt. Voor de maatregelen voor mensen met een visuele beperking werkt ProRail intensief samen met de Oogvereniging. Dit heeft in 2013 geleid tot het afsluiten van een convenant tussen ProRail, Oogvereniging Nederland en het Programma Bureau Toegankelijkheid (PBT) over nieuwe landelijke richtlijnen[14]. Hierin zijn afspraken gemaakt over welke voorzieningen in treinstations worden aangelijnd met een geleidelijn (bereikbaar gemaakt met tactiele routegeleiding). In de huidige afspraken worden reizigerstoiletten in treinstations niet aangelijnd, maar mensen met een visuele beperking vinden dit inmiddels toch wenselijk. ProRail wil het vindbaar maken van reizigerstoiletten op treinstations op een kosteneffectieve manier combineren met het vindbaar maken van trein, bus, tram en metro en verschillende voorzieningen in de stationsomgeving. ProRail ziet daarvoor kansen in het breed uitrollen van een navigatiesysteem. Daarom onderzoekt ProRail in samenwerking met de Oogvereniging of producten op het gebied van navigeren voor blinden en slechtzienden bruikbaar, effectief en kansrijk zijn vanuit het oogpunt van de gebruiker, de beheerder en de financier. Aan de hand van de uitkomsten van deze onderzoeken bepalen Partijen in het najaar van 2022 of het mogelijk is om deze producten breder uit te rollen. Vervolgens worden afspraken gemaakt over de wijze waarop de vindbaarheid van toiletten verder verbeterd wordt.

Artikel 12:

Mensen met buik- of blaasproblemen kunnen alleen reizen wanneer er op korte afstand een toilet aanwezig is. Een toilet in de trein is voor hen een voorwaarde om met die trein te kunnen reizen. Daarom spreken Rijk, Decentrale OV-autoriteiten én Concessiehouder af dat zij minimaal één toegankelijk toilet per treinstel uitvragen wanneer het treinmaterieel wordt vervangen. De treinen van NS beschikken sinds december 2021 over minimaal één rolstoeltoegankelijk toilet. In de treinconcessies van de Decentrale OV-autoriteiten rijden in de meeste gevallen treinen met een (rolstoeltoegankelijk) toilet. Momenteel is circa 80% van de regionale treinen voorzien van een toilet.

Er zijn drie regio's waar treinen zonder toiletten rijden. In Overijssel is instroom van nieuw materieel met toilet (13 treinen) voorzien bij de start van de nieuwe concessie in 2028 op de treindiensten Zutphen – Hengelo – Oldenzaal en Almelo – Mariënberg. Daarmee worden in deze regio alle treinen zonder toilet vervangen.
Voor Zuid-Holland betreft het 10 treinstellen in de concessie Dordrecht, Molenlanden en Gorinchem (Dordrecht-Gorinchem-Geldermalsen, oftewel MerwedeLingelijn). Voor de MerwedeLingelijn hebben Zuid-Holland en het Rijk afspraken gemaakt over nieuwe treinen om ERTMS te realiseren. Deze nieuwe treinen zijn voorzien van toiletten.
In Gelderland gaat het om 38 treinstellen zonder toilet, waar de treinen rond 2037 tot 2042 hun einde levensduur bereiken. Deze treinstellen zijn verspreid over de concessie Achterhoek-Rivierenland (24), Arnhem-Nijmegen (9), die bij de volgende concessiewisseling opgaat in de concessie Achterhoek-Rivierenland) en de Valleilijn (5), het overige materieel op deze lijn beschikt wel over een toilet.
Gelderland is, gezien deze ontwikkelingen, de enige Decentrale OV-autoriteit met beperkte beschikbaarheid van toiletten in treinen. De provincie heeft er daarom voor gekozen om

[13] https://www.prorail.nl/reizen/stations/toegankelijkheid.
[14] https://www.prorail.nl/siteassets/homepage/reizen/documenten/brochure-routegeleiding-op-stations-zonder-afbeeldingen.pdf.

toiletvoorzieningen op stations te realiseren, waarbij deze voorzieningen openbaar toegankelijk zijn, ook buiten de OV-dienstregeling.

Het is niet eenvoudig en in sommige situaties onmogelijk om toiletten tussentijds in treinen in te bouwen. Materieel gaat meerdere concessieperiodes mee en er is veelal sprake van een overnameverplichting van bestaand materieel in een nieuwe concessie. Daarnaast brengt inbouw aanzienlijke extra kosten en technische en operationele vraagstukken met zich mee, onder meer waar het gaat om de inbouw zelf, tijdelijk treinmaterieel, realisatie van stortingsplaatsen en hogere operationele kosten als gevolg van de inbouw. Het vraagt onder meer ook om het regelen van tijdelijk materieel dat niet afdoende binnen regionale concessies beschikbaar is. Op de Valleilijn wordt gebruik gemaakt van PROTOS-treinstellen. De leverancier van deze treinen is failliet, waardoor toiletten door een andere leverancier moet worden ingebouwd. Het is niet bekend of inbouw door een andere leverancier mogelijk is. De Decentrale OV-autoriteiten hebben eerder onderzoek uitgevoerd naar de financiële haalbaarheid en operationele uitvoerbaarheid van de tussentijdse inbouw van toiletten in bestaande toiletten. Deze onderzoeken en laatste inzichten worden gedeeld met het Rijk, zodat er meer kennis en inzicht ontstaat in de technische (on)mogelijkheden en financiële consequenties van de tussentijdse inbouw van toiletten in treinen.

Voor treinen die niet bij de komende concessiewisselingen worden vervangen, spreken Rijk, Decentrale OV-autoriteiten en Concessiehouders af dat bij grootschalig onderhoud gezamenlijk bezien wordt of en op welke manier toiletten tussentijds kunnen worden ingebouwd. Daarnaast kunnen zich vanwege verschillende ontwikkelingen kansen voordoen, zoals de verduurzaming van treinen en de introductie van ERTMS. Het Rijk en de betreffende Decentrale OV-autoriteiten zijn alert op zulke kansen en treden in overleg indien deze kansen zich voordoen. Er zijn op dit moment geen grootschalige aanpassingen of nieuwe ontwikkelingen voorzien. Daarmee is het onwaarschijnlijk dat deze kansen binnen voorzienbare tijd kunnen worden verzilverd. Daarnaast blijven deze kansen afhankelijk van de beschikbaarheid van vervangend treinmaterieel en de beschikbaarheid van voldoende financiële middelen conform onderzoek op grond van artikel 2 van de Financiële-verhoudingswet.

Artikel 13:

In de afgelopen decennia is gewerkt aan toegankelijkheid van het bus-, tram- en metromaterieel. Busvervoer wordt uitgevoerd met bussen die moeten voldoen aan de (toegankelijkheids)eisen van Europese regelgeving[15]. Momenteel is alle in concessies ingezette bus-, tram-, en metromaterieel toegankelijk volgens de bij toelating geëiste toegankelijkheidsnormen. In de praktijk kan slechts een beperkt aantal hulpmiddelen mee in de bus, vanwege de maatvoering die in deze regelgeving wordt gebruikt voor het inrichten van een rolstoelplaats in de bus. Ook kunnen (elektrische) rolstoelen en scootmobielen die binnen de maatvoering vallen vaak niet meegenomen worden, omdat de veiligheid van de reis daarmee in het geding kan komen[16]. Het is noodzakelijk om te onderzoeken of de mogelijkheden kunnen worden vergroot. Het Rijk heeft dit onderzoek reeds opgestart. Er wordt bekeken of en zo ja op welke manier aanbevelingen kunnen worden overgenomen.

Artikel 14:

Bruikbaarheid van het OV voor mensen met een beperking valt of staat met de werking van de essentiele toegankelijkheidsvoorzieningen. Het gaat daarbij onder andere over de bereikbaarheid van haltes en perrons (via bijvoorbeeld lift en hellingbaan), de werking van schuiftredes in bussen en de beschikbaarheid van reisassistentie. Wanneer een schakel in deze essentiële toegankelijkheidsvoorzieningen landurig wegvalt, is het nodig om een andere route of een ander vervoermiddel te kiezen. Goede reisinformatie is hierbij essentieel, zie ook artikel 6. Wanneer een

[15] Reglement nr. 107 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) — Uniforme bepalingen voor de goedkeuring van voertuigen van categorie M2 of M3 wat hun algemene constructie betreft [2015/922].
[16] https://mensenrechten.nl/nl/oordeel/2020-107.

essentiële toegankelijkheidsvoorziening langdurig ontbreekt of wegvalt, is het nodig dat de informatie over het wegvallen van deze toegankelijkheidsvoorziening de reiziger bereikt. Zo kan de reiziger daar rekening mee houden. Wanneer tijdens de reis een essentiele toegankelijkheidsvoorziening wegvalt en de reis daardoor niet kan worden vervolgd, is een alternatief nodig. Het aanbieden van een alternatief is alleen verplicht bij het wegvallen of niet-functioneren van essentiële voorzieningen die uitsluitend dienen ter toegankelijkheid én de reiziger niet van tevoren geïnformeerd kon zijn over de weggevallen of niet-functionerende essentiële voorziening.

Artikel 15:

De manier waarop OV-personeel dat in direct contact met de reiziger staat, omgaat met mensen met een beperking, is relevant voor de beleving van het OV en kan de wil om het OV te gebruiken beïnvloeden. Het is daarom zeer belangrijk dat mensen met een beperking zich, ook door de manier waarop er met hen wordt omgegaan, welkom voelen in het OV.

Artikel 16:

Sommige mensen willen wel deelnemen aan het OV, maar kunnen of durven dit nog niet vanwege drempels die zij ervaren. Gemeenten geven aan dat een OV-ambassadeur kan helpen om mensen te leren om met het OV te reizen. Concessiehouders geven aan dat zij behoefte hebben om de informatie die zij bieden ten behoeve van projecten met OV-ambassadeurs te stroomlijnen, zodat zij niet aan elke gemeente of instantie afzonderlijk informatie hoeven te verstrekken.
Het Rijk stelt hiervoor subsidie ter beschikking[17].

Artikel 17:

Reisassistentie is voor sommigen een noodzakelijke voorziening om met het OV te kunnen reizen. NS heeft de afgelopen jaren geïnvesteerd in reisassistentie en zal reisassistentie voor het einde van de huidige concessieperiode (2025) op alle stations die door ProRail toegankelijk zijn gemaakt, waar NS halteert en waar het perron dit toelaat beschikbaar stellen. Het aanbod van reisassistentie bij andere Concessiehouders met treinvervoer is diverser: zo zijn er Concessiehouders met een steward in de trein, die reizigers kunnen begeleiden bij het binnenkomen of verlaten van de trein. Decentrale OV-autoriteiten en Concessiehouders hebben al vroegtijdig geïnvesteerd in lagevloersmaterieel dat aansloot op de toen aanwezige (niet overal gestandaardiseerde) perronhoogtes. In de huidige regelgeving is het niet verplicht dat Concessiehouders met treinvervoer in hun concessie reisassistentie aanbieden wanneer een gelijkvloerse in- en uitstap van de trein is gerealiseerd op treinstations. Partijen hebben geconstateerd dat deze situatie niet toereikend is. Enerzijds omdat er nog steeds mensen zijn voor wie de zelfstandige instap niet te nemen is, omdat het gat alsnog te groot is of omdat door bijvoorbeeld verzakking van het perron de zelfstandige instap niet gewaarborgd is. Anderzijds is voor mensen met een visuele beperking een gelijkvloerse instap niet voldoende, zij hebben begeleiding door het station nodig. Daarom hebben mensen met een beperking behoefte aan stroomlijning van de beschikbaarheid van de reisassistentie op het Nederlandse spoornetwerk, zodat zij weten wat zij kunnen verwachten. Decentrale OV-autoriteiten en Concessiehouders met treinvervoer in hun concessie mogen op treinstations een vooraanmeldtijd hanteren van maximaal twee uur voor aanvang van de reis. Decentrale OV-autoriteiten evalueren het functioneren van de reisassistentie na twee jaar. Omdat invoering al gedurende de looptijd van bestaande concessies plaatsvindt en daarbij geen rekening gehouden is met de omvang van deze kosten, is het Rijk voornemens Decentrale OV-autoriteiten met spoor in de concessie tegemoet te komen. Daarbij zullen decentrale OV-autoriteiten onderzoeken hoe een vooraanmeldtijd gehanteerd kan worden van maximaal één uur voor aanvang van de reis.

In aanvulling op de beoogde verbetering van toegankelijkheid van OV-knooppunten en de openbare ruimte rondom het OV (zie artikel 10) wordt ook onderzocht hoe reisassistentie kan

[17] https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-24170-191.html

worden aangeboden. Er is namelijk behoefte aan reisassistentie op complexe knooppunten. Dit zijn treinstations waar ander OV op aansluit, maar ook busstations of hubs waar busvervoer aansluit op andere vormen van gedeelde mobiliteit. Ook aansluitingen tussen verschillende vervoerders kunnen als complex worden ervaren.

Artikel 18:

Partijen constateren dat de afgelopen tien jaar nieuwe vormen van mobiliteit zijn ontstaan, die tegen het OV aanschuren of volledig vallen onder de (wettelijke) definitie van OV. Daardoor is het niet altijd duidelijk of deze vallen onder de verantwoordelijkheid van Decentrale OV-autoriteiten, of er een verplichting geldt om deze nieuwe vormen van mobiliteit uit te voeren onder een concessie en/of de voertuigen en de wijze van exploiteren (denk hierbij aan de eisen die aan bestuurders worden gesteld) moeten voldoen aan toegankelijkheidseisen. Deze nieuwe vormen van mobiliteit zijn daardoor niet altijd toegankelijk voor mensen met een beperking. In het OV worden steeds vernieuwingen en innovaties doorgevoerd. Het is niet ondenkbaar dat de komende jaren nieuwe vormen van OV worden toegevoegd aan het aanbod. Het is belangrijk dat ook dan rekening wordt gehouden met álle reizigers en Partijen onderschrijven dat ook nieuwe voorzieningen in principe toegankelijk moeten zijn. Bij de buurtbus speelt dit in het bijzonder. In de praktijk zijn er soms praktische, juridische en financiële bezwaren om de buurtbus rolstoeltoegankelijk te maken, waarbij de bezwaren per regio verschillen. Er is momenteel geen consensus over welke maatregelen effectief zijn om de buurtbus rolstoeltoegankelijk te maken. Onderzoek moet uitwijzen op welke wijze het buurtbussysteem kan worden aangepast. Het onderzoek kan mogelijk ook leiden tot suggesties voor het aanbieden van gelijkwaardige toegankelijkheidsvoorzieningen buiten het buurtbussysteem. Omdat het onderzoek nog niet is afgerond, is het nog niet mogelijk om concrete afspraken op te nemen in het bestuursakkoord. Partijen bespreken de uitkomsten van het onderzoek en de mogelijke implicaties in de landelijke overlegstructuur. Vervolgens werken Decentrale OV-autoriteiten de mogelijkheden voor uitvoering uit in het uitvoeringsprogramma.

Andere nieuwe vormen van mobiliteit, bijvoorbeeld OV-Flexbuslijnen, internationaal busvervoer en internationale treindiensten die vallen onder open toegang (zoals European Sleeper, Railexperts en Greencitytrips) zijn niet (altijd) toegankelijk. Internationaal vervoer valt onder Europese regelgeving welke niet zondermeer in Nederland aangescherpt kan worden. Bij deze nieuwe vormen van mobiliteit is nog onbekend op welke wijze en door wie de toegankelijkheid verbeterd kan worden. Partijen volgen de nieuwe ontwikkelingen en bespreken deze ontwikkelingen in de in artikel 3 opgenomen overlegstructuur. Dit kan op termijn leiden tot nieuwe inzichten en normen.

Het bestand 20240619 8.0 Bijlage 2 Beleidskader Toegankelijkheid OV MRDH kon niet correct worden ingeladen, het is mogelijk corrupt of beschadigd.

Het originele bestand kunt u hier vinden:
https://mrdh.notubiz.nl/document/14216920/4/ac4cf712-2983-414f-8ed7-af870c2fc675

Het bestand 20240619 8.0 Bijlage 3 Uitvoeringsprogramma Toegankelijkheid OV MRDH kon niet correct worden ingeladen, het is mogelijk corrupt of beschadigd.

Het originele bestand kunt u hier vinden:
https://mrdh.notubiz.nl/document/14216921/4/74d7410b-9ed1-4f62-9f02-6e456ea9668c

Het bestand 20240619 8.0 Agendapost Beleidskader en Uitvoeringsprogramma TOV 2024 kon niet correct worden ingeladen, het is mogelijk corrupt of beschadigd.
Het originele bestand kunt u hier vinden:
https://mrdh.notubiz.nl/document/14216922/4/8fc42999-ca51-4e4c-861c-1e90623aa400

Het bestand 20240619 9.1 Jaarplanning MRDH 2024 kon niet correct worden ingeladen, het is mogelijk corrupt of beschadigd.
Het originele bestand kunt u hier vinden: https://mrdh.notubiz.nl/document/14251673/2/1733235e-63e9-4220-99ea-bf6966f69e03

Het bestand 20240619 9.2 Ontslagbrief wethouder Meij kon niet correct worden ingeladen, het is mogelijk corrupt of beschadigd.

Het originele bestand kunt u hier vinden:
https://mrdh.notubiz.nl/document/14251592/3/a907d281-1bb8-4f46-a2e1-70bb4cee66c6

Het bestand 20240619 9.3 Agendapost benoeming portefeuillehouder Middelen kon niet correct worden ingeladen, het is mogelijk corrupt of beschadigd.

Het originele bestand kunt u hier vinden:
https://mrdh.notubiz.nl/document/14251593/3/0c0a1107-875d-4ee6-beda-6103c7303b67

Het bestand 20240619 9.3 Portefeuilles Vervoersautoriteit MRDH kon niet correct worden ingeladen, het is mogelijk corrupt of beschadigd.

Het originele bestand kunt u hier vinden:
https://mrdh.notubiz.nl/document/14251594/3/d856f8a2-90e8-4eb9-8052-1769c87213c6

GESCAND
D.D. 23 APR 2024

Aan:

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Adviescommissie Vervoersautoriteit Metropoolregio

Postbus 21012
3001 AA Rotterdam

Aardenburg, 15 april 2024

Geachte leden van de gemeenteraad,

In de periode van 1983 tot 2001 heb ik mij als respectievelijk secretaris en voorzitter van ROVER actief bezig gehouden met het openbaar vervoer in de stad en de regio. Vooral bij de ontwikkeling en uitvoering van TramPlus is ROVER steeds nauw betrokken geweest. Door de toenmalige directie van de RET en de dienst Stadsontwikkeling werden we steeds in een vroeg stadium uitgenodigd om mee te denken en om ideeën aan te leveren. In 1999 ben ik zelf verhuisd naar Nootdorp en in 2016 naar Zeeuws-Vlaanderen. Als belangstellende in de vervoerskundige en stedelijke ontwikkelingen in Rotterdam en als actief donateur van de Stichting Rotterdams Openbaar Vervoer Museum wil ik graag reageren op het Tramnet 2025. Ik heb eerder gereageerd op 2 april 2023. Nog steeds kom ik regelmatig in Rotterdam en reis er dan met het openbaar vervoer.

Alternatief voorstel lijnennet

Ik ga mijn vorige ideeën en voorstellen niet herhalen. Wat ik echter een absoluut gemiste kans zou vinden, is om de vroegere, sterke lijn 7 niet in ere te herstellen. Lijn 7 bood vele jaren lang een populaire, drukke verbinding tussen de EUR, de wijk Kralingen, een overstap op de metro bij de Voorschotenlaan en bovenal voor studenten en bewoners van de wijk Kralingen een snelle en frequente verbinding met Rotterdam Centraal. Jaren geleden is na een omleiding wegens werkzaamheden de oude route niet meer hersteld en is de onlogische route via de wijk Crooswijk (Boezemstraat/Pijpersstraat/Zaagmolenkade/Jonker Fransstraat) om politieke redenen gebleven met een veel lagere frequentie. Daarmee was voor velen lijn 7 niet meer aantrekkelijk. En dan praat ik niet meer over de coronatijd met 20 minutendiensten. Gemeente Rotterdam, Metropoolregio en RET hebben toen de levensaders van een aantal tramlijnen doorgesneden.

Het trammaterieel

Het huidige trammaterieel in de vorm van het Citadis wagenpark voldoet niet aan de eisen voor een traditioneel stadsnet. Het materieel is te star, te log en te groot voor lijnen met veel bochten, wissels en een sterke passagierswisseling. Langzaam is de eerste serie van 59 Citadis trams vanaf 2028 aan vervanging toe. Wat Rotterdam voor het stadsnet nodig heeft, zijn kortere trams op compacte draaistellen die flexibel en soepel door bogen kunnen rijden en die zorgen voor korte halteringstijden. Het wordt dan weer interessant – zoals ook is voorgesteld -om op meerdere lijnen overdag een 7,5 minutendienst in te voeren. Door Stadler in Zwitserland is een geheel nieuw concept voor een moderne tram ontwikkeld. De eerste exemplaren rijden nu in de Duitse stad Darmstadt bij Frankfurt en vanaf eind 2025 zal de brede, grote light rail variant te zien zijn in Den Haag waar vanaf het jaar 2026 het immense railnet geheel geschikt zal zijn voor trams met een breedte van 2,65 meter!!

Uitbreiding conventioneel tramnet

Naast een hoogwaardige tramverbinding over de nieuwe oeververbinding tussen Kralingse Zoom, het gebied rond het Feyenoord Stadion en het Zuidplein, zijn ook tramverbindingen door het Westelijk Havengebied en een verbinding met Nieuw Crooswijk, uit te voeren als lus via de Boezemstraat/Kerkhoflaan/Linker Rottekade nodig. Eventueel kan de lijn inderdaad verlengd worden naar de Kralingse Plas voor recreatief vervoer overdag.

Epiloog

In een stad met een goed functionerend metronet, zoals in Rotterdam, is het nodig om de tram als een logische aanvulling op dat metronet te laten functioneren. Dat vereist aanpassingen, zoals ook steden als Boedapest, Praag, München, Wenen of Frankfurt hebben laten zien. De witte parel in dit beleid is wel de stad Praag, waar jaarlijks minimaal vijf kilometer aan nieuwe tramlijnen wordt geopend, terwijl ook het metronet in deze sterk expanderende stad wordt uitgebreid. Zelfs in de oude binnenstad en in de oude wijken eromheen is de tram altijd gehandhaafd. Op de tweede plaats komt München, waar na het opheffingbesluit uit 1983, een volledige heroriëntatie op het openbaar vervoer heeft plaatsgevonden. Op een aantal tramlijnen wordt nu met grote eenheden in een vijfminuten-frequentie gereden. Maps | MVV (mvv-muenchen.de). Dit terwijl München over een enorm fijnmazig metronet en een gedeeltelijk ondergronds stadsspoorwegnet beschikt met een zeer dichte bundel van spoorlijnen de regio in.

Ik wil afsluiten met op te merken dat Rotterdam over een prachtige collectie museumtrams beschikt die het verdient om ingezet te worden op een samenhangend tramnet in een heel afwisselende stad!!

Ik vertrouw erop dat u op basis van de diverse reacties tot een heroverweging van uw voornemen zult komen.

Met vriendelijke groet,

Hans Casteleijn

Sint Jorishof 16

4527HA Aardenburg

Tel +31 6 57 63 28 28

Hansrail1955@kpnmail.nl

Cc: Adviescommissie Vervoersautoriteit Metropoolregio

RET, afdeling Strategisch Beleid