



Provinciale Staten

Clustercode MOB
Ons kenmerk DOC-00646294
Bijlage(n) 1

Uw kenmerk -
Maastricht 14 mei 2024
Verzonden 21 mei 2024

Onderwerp

Mededeling portefeuillehouder inzake Uitvoeringsprogramma Toegankelijkheid OV Limburg 2024-2027

Geachte Staten,

In het najaar van 2022 is het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032 ondertekend (hierna: Bestuursakkoord). Met het Bestuursakkoord verklaren het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de decentrale OV-autoriteiten, OV-concessiehouders en ProRail zich in te spannen om in 2032 een aanzienlijke bijdrage te hebben geleverd aan een volledig toegankelijk OV in 2040.

Als uitwerking van het Bestuursakkoord maakt elke decentrale OV-autoriteit een Uitvoeringsprogramma toegankelijkheid. Dit Uitvoeringsprogramma is een voorwaarde om voor rijkssubsidie in aanmerking te komen. De Staatssecretaris van IenW heeft op 15 maart 2024 per brief aan ons college gevraagd om het uitvoeringsprogramma toegankelijkheid OV vóór 1 juni 2024 aan te leveren bij het ministerie. Ter informatie ontvangt u bijgaand een afschrift van de brief met het Uitvoeringsprogramma Toegankelijkheid OV Limburg 2024-2027 die wij heden aan het ministerie hebben gezonden.

Met het Uitvoeringsprogramma beschrijft de Provincie Limburg op welke wijze uitvoering gegeven wordt aan de gemaakte afspraken in het Bestuursakkoord. Hierin is uitgewerkt hoe invulling gegeven wordt aan de afspraken uit het Bestuursakkoord, zoals de inzet van ervaringsdeskundigen, de toegankelijkheid van haltes, toegankelijkheid van OV-knooppunten en openbare ruimte, toegankelijkheid van bussen en andere vervoersvormen, bejegening (de houding van het personeel) en reisassistentie. Het doel is om zoveel mogelijk mensen zelfstandig gebruik te laten maken van het OV.

De Provincie Limburg heeft de afgelopen jaren ruim € 3 miljoen geïnvesteerd om het voorzieningenniveau en toegankelijkheid van bushaltes langs provinciale wegen te verbeteren. Inmiddels zijn daarmee ca. 80 bushaltes op orde gebracht. Vanaf 2025 gaat de Provincie Limburg alle niet-toegankelijke provinciale bushaltes opnemen in de planning van groot onderhoud aan provinciale wegen.



Hiervoor is circa € 2,5 miljoen beschikbaar gesteld door uw Staten bij vaststelling van de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen in uw vergadering van 26 april 2024.

In opdracht van het ministerie van IenW is door AEF onderzoek uitgevoerd naar de extra investeringen die nodig zijn om het Bestuursakkoord Toegankelijkheid uit te voeren. Uit dit onderzoek blijkt dat circa € 800 miljoen nodig is voor het uitvoeren van de afspraken in het Bestuursakkoord Toegankelijkheid, inclusief de kosten om alle haltes toegankelijk te maken. Het Rijk heeft in 2023 aangegeven vooralsnog € 30 miljoen beschikbaar te stellen voor de uitvoering van het Bestuursakkoord.

Volgens de verdeelsleutel van het Rijk maakt de Provincie Limburg aanspraak op € 886.442,- om te besteden aan toegankelijkheid en € 2.052.772,- voor het inrichten van reisassistentie op alle Limburgse stations. Het toegankelijk maken van alle provinciale en gemeentelijke haltes in Limburg is een opgave van circa € 64 miljoen. Dit betreft een globale kosteninschatting op basis van de gegevens uit het Centraal Halte Bestand (CHB) en het kostenonderzoek dat door AEF in opdracht van het ministerie IenW is uitgevoerd. Daarmee bestaat een groot verschil tussen de ambitie uit het Bestuursakkoord en de voor de uitvoering van het akkoord beschikbare Rijksmiddelen. Wij hebben het ministerie daarom verzocht om aanvullende middelen ter beschikking te stellen.

Ondanks de grote financiële opgave in het toegankelijk maken van bushaltes en knooppunten, zijn er ook niet-infrastructurele acties opgenomen in het Uitvoeringsprogramma die kostenneutraal zijn of waarvoor de uitvoering en verantwoordelijkheid bij het Reizigersoverleg Limburg (inzet ervaringsdeskundigen) of de concessiehouder (bejegening en reisassistentie) ligt.

Toegankelijkheid is van groot belang en we moedigen partners en medewegbeheerders aan om met ons al het mogelijke te doen om bij te dragen aan bereikbaarheid voor iedereen. Met dit Uitvoeringsprogramma zetten we in op een haalbaar en realistisch plan dat de Provincie Limburg samen met alle stakeholders de komende vier jaar gaat uitvoeren. Daarmee zijn we samen op weg naar een bereikbaar en toegankelijk Limburg.

Gedeputeerde Staten van Limburg
namens dezen,

J.J.M. Kuntzelaers
Gedeputeerde Provincie Limburg
Cultuur & Erfgoed, Mobiliteit, Landbouw



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Demissionair staatssecretaris V.L.W.A. Heijnen
Rijnstraat 8
2515XP DEN HAAG
Nederland

Cluster MOB

Uw kenmerk

Ons kenmerk DOC-00651067

Maastricht 21 mei 2024

Bijlage(n) 1

Onderwerp

Aanbieding Uitvoeringsprogramma Toegankelijkheid OV Limburg 2024-2027

Geachte mevrouw Heijnen,

Met deze brief bieden wij u ons Uitvoeringsprogramma Toegankelijkheid OV Limburg 2024-2027 aan. Hiermee geven wij invulling aan uw oproep om als systeemverantwoordelijke volgens artikel 4 lid 4 van het Bestuursakkoord Toegankelijkheid een uitvoeringsprogramma Toegankelijkheid op te stellen.

Voor de uitvoering van het Bestuursakkoord is voor de periode 2022-2032 (op dit moment) € 30 miljoen euro beschikbaar gesteld. Voor een goede uitvoering van het Bestuursakkoord achten wij dat een veelvoud van dat bedrag noodzakelijk is. Deze gedachte wordt bevestigd door het uitgevoerde 'artikel 2 onderzoek'. Alleen al voor het toegankelijk maken van 75% van de bushaltes bedragen de kosten landelijk € 670 miljoen.

Wij hebben kennisgenomen van de voorstellen en besluitvorming in het NOVB over de verdeelsleutel van de beschikbare middelen en bij dezen maken wij aanspraak op de middelen zoals in NOVB - verband besloten over het amendements- en reisassistentiedeel.

Volgens de verdeelsleutel van het Rijk maakt de Provincie Limburg aanspraak op het amendementsdeel van € 886.442,- om te besteden aan toegankelijkheid en € 2.052.772,- voor het inrichten van reisassistentie op alle Limburgse stations. Het toegankelijk maken van alle Limburgse haltes is een opgave van circa € 64 miljoen. Daarmee bestaat een groot verschil tussen de ambitie uit het Bestuursakkoord en de voor de uitvoering van het akkoord beschikbare middelen. Met het voorliggende Uitvoeringsprogramma Toegankelijkheid OV 2024-2027 zetten we als Provincie Limburg in op een haalbaar plan met activiteiten waar we de komende vier jaar uitvoering aan geven.



Wij zien uit naar uw reactie op ons uitvoeringsprogramma en vernemen graag van u hoe wij onze aanvraag nader vorm moeten geven. Daarnaast rekenen wij er op dat u in de toekomst, mede op basis van het door u zelf geïnitieerde artikel 2 onderzoek door AEF aanvullende middelen voor de uitvoering van het Bestuursakkoord beschikbaar zult stellen. Zonder een dergelijke aanvulling van middelen zal het einddoel uit het Bestuursakkoord Toegankelijkheid niet haalbaar blijken.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

Uitvoeringsprogramma Toegankelijkheid OV Limburg 2024-2027

Versie: 6 mei 2024



Samenvatting

Iedereen moet kunnen meedoen in onze samenleving, ongeacht of iemand wel of geen beperkingen heeft. De mate waarin iemand zich zelfstandig kan verplaatsen is een belangrijke factor voor de manier waarop iemand kan meedoen in de maatschappij.

In het najaar van 2022 is het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032 ondertekend. Dit bestuursakkoord sluit aan op het VN-verdrag voor de gehandicapte mens, het landelijke actieprogramma “Iedereen onderweg”, het programma “Onbeperkt Meedoen” en Toekomstbeeld OV 2040. Het provinciale beleidskader ‘Een Bereikbaar en Toegankelijk Limburg’ onderschrijft het belang van een toegankelijk mobiliteitssysteem.

Met het Bestuursakkoord spannen verschillende partijen (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, decentrale overheden, concessiehouders en ProRail) zich in om het behaalde niveau van toegankelijkheid in het OV te behouden en waar nodig te verbeteren. Met deze afspraken uit het Bestuursakkoord streven we ernaar om in 2032 een aanzienlijke bijdrage te hebben geleverd aan een volledig toegankelijk OV in 2040, waarbij de uitwerking van deze afspraken de komende jaren tot verdere verbeteringen voor de reiziger leiden.

In het Bestuursakkoord is afgesproken dat alle decentrale OV-autoriteiten een uitvoeringsprogramma opstellen voor de periode tot en met 2027. Hierin is uitgewerkt hoe invulling gegeven wordt aan de afspraken uit het Bestuursakkoord, zoals de inzet van ervaringsdeskundigen, de toegankelijkheid van haltes, toegankelijkheid van OV-knooppunten en openbare ruimte, toegankelijkheid van bussen en andere vervoersvormen, begeleiding en reisassistentie. Voor de periode na 2027 wordt het uitvoeringsprogramma geactualiseerd.

In opdracht van het ministerie van IenW is door AEF onderzoek uitgevoerd naar de extra investeringen die nodig zijn om het Bestuursakkoord Toegankelijkheid uit te voeren. Uit dit onderzoek blijkt dat circa € 800 miljoen nodig is voor het uitvoeren van de afspraken in het Bestuursakkoord Toegankelijkheid, inclusief de kosten om alle haltes toegankelijk te maken. Het Rijk heeft in 2023 aangegeven vooralsnog € 30 miljoen beschikbaar te stellen voor de uitvoering van het Bestuursakkoord.

Volgens de verdeelsleutel van het Rijk maakt de Provincie Limburg aanspraak op € 886.442,- om te besteden aan toegankelijkheid en € 2.052.772,- voor het inrichten van reisassistentie op alle Limburgse stations. Het toegankelijk maken van alle provinciale en gemeentelijke haltes in Limburg is een opgave van circa € 64 miljoen, dit betreft een globale kosteninschatting op basis van de gegevens uit het AEF onderzoek en het Centraal Halte Bestand (CHB). Daarmee is er een groot verschil tussen de ambitie uit het Bestuursakkoord en de voor de uitvoering van het akkoord beschikbare middelen. Met het voorliggende Uitvoeringsprogramma 2024-2027 zetten we als Provincie Limburg in op een haalbaar plan met activiteiten waar we de komende vier jaar uitvoering aan geven. In hoofdlijnen richten we ons op onderstaande activiteiten:

- ➔ De Provincie Limburg heeft de afgelopen jaren meer dan € 3 miljoen geïnvesteerd om het voorzieningenniveau van bushaltes te verbeteren, waaronder toegankelijkheid. Vanaf 2025 gaat de Provincie Limburg alle niet-toegankelijke provinciale bushaltes opnemen in de planning van groot onderhoud aan onze wegen. Hiervoor is circa € 2,5 miljoen beschikbaar gesteld door PS bij vaststelling van de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (PS 26-4-2024).
- ➔ Van de 34 treinstations gelegen in Limburg zijn 32 stations reeds volledig toegankelijk. De resterende 2 treinstations die gedeeltelijk toegankelijk zijn (Beek-Elsloo, Blerick) worden in de periode 2024-2028 volledig toegankelijk gemaakt.

- ➔ De ervaringsdeskundigheid wordt belegd bij het ROL (Reizigersoverleg Limburg) en daarbij is een representatieve reizigersvertegenwoordiging van groot belang. We betrekken ervaringsdeskundigen, via het ROL, bij plannen die impact of raakvlakken hebben met de toegankelijkheid van het OV.
- ➔ Samen met de concessiehouder staan we aan de lat om toegankelijkheid op de onderwerpen bejegening, reisassistentie en toegankelijkheid van de lijnbussen en buurtbussen te organiseren en waarborgen. Digitale toegankelijkheid blijft daarbij een aandachtspunt.
- ➔ IenW voert een onderzoek uit naar de toegankelijkheid van buurtbussen. Afhankelijk van de uitkomsten volgen hier mogelijk nog activiteiten uit, mits deze financieel en operationeel haalbaar zijn. De Provincie Limburg volgt de ontwikkelingen en conclusies uit dit rapport en gaat hierover in gesprek met de concessiehouder.

Toegankelijkheid is voor de Provincie Limburg van groot belang en we moedigen partners en medewegbeheerders aan om al het mogelijke te doen om bij te dragen aan bereikbaarheid voor iedereen. Met dit Uitvoeringsprogramma zetten we in op een haalbaar en realistisch plan dat de Provincie Limburg samen met alle stakeholders de komende vier jaar gaat uitvoeren. Daarmee zijn we samen op weg naar een bereikbaar en toegankelijk Limburg.

Leeswijzer

In dit uitvoeringsprogramma staat beschreven op welke wijze de Provincie Limburg invulling geeft aan de gemaakte afspraken in het Bestuursakkoord Toegankelijkheid. In hoofdstuk 1 wordt het Bestuursakkoord geïntroduceerd, evenals de scope. Het hoofdstuk wordt afgesloten door een financiële paragraaf waarin de financiële impact van uitvoeringsprogramma toegelicht. In de navolgende hoofdstukken is per artikel waar de Provincie Limburg, als decentrale OV-autoriteit, verantwoording voor draagt beschreven waar het artikel over gaat, welke afspraken er gemaakt zijn in het Bestuursakkoord, een toelichting gegeven op de situatie in Limburg, de uit te voeren acties benoemd en het beoogd resultaat gesteld. De volgende artikelen maken deel uit van het Uitvoeringsprogramma: artikel 5 (borgen ervaringsdeskundigheid), artikel 9 (toegankelijkheid bushaltes), artikel 10 (toegankelijkheid OV-knooppunten), artikel 13 (toegankelijkheid van bussen), artikel 15 (bejegening), artikel 17 (reisassistentie) en artikel 18 (toegankelijkheid andere vormen van OV). Het Uitvoeringsprogramma gaat niet in op de overige artikelen (zoals artikel 6 over reisinformatie) omdat de verantwoordelijkheid voor de opvolging hiervan bij andere partijen ligt.

Inhoudsopgave

Samenvatting	2
1. Introductie Bestuursakkoord Toegankelijkheid	5
2. Borgen van ervaringsdeskundigheid (artikel 5).....	10
3. Toegankelijkheid van bushaltes (artikel 9).....	13
4. Toegankelijkheid van OV-Knooppunten en omgeving (artikel 10).....	19
5. Toegankelijkheid van bussen (artikel 13).....	22
6. Bejegening (artikel 15)	24
7. Reisassistentie (artikel 17).....	27
8. Toegankelijkheid bij andere vormen van OV (artikel 18)	30

1. Introductie Bestuursakkoord Toegankelijkheid

Het openbaar vervoer is er voor iedereen. Daar hoort bij dat alle reizigers, ook als zij een beperking hebben, zelfstandig gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer (OV). Het ministerie van IenW heeft in november 2022 samen met vervoerders, OV-autoriteiten en ProRail een Bestuursakkoord Toegankelijkheid gesloten. 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. Na het sluiten van het akkoord heeft het Rijk in 2023 diverse onderzoeken laten uitvoeren, waaronder naar de financiële opgave om de afspraken uit het Bestuursakkoord tot uitvoering te brengen. Op basis van het akkoord en opvolgende onderzoeken is het Uitvoeringsprogramma voor Limburg uitgewerkt.

Met de afspraken uit het Bestuursakkoord streven alle partijen er naar om in 2032 een aanzienlijke bijdrage te hebben geleverd aan een volledig toegankelijk OV in 2040, conform het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap. De Provincie Limburg is als concessieverlener en beheerder van provinciale haltes samen met de vervoerders en andere wegbeheerders verantwoordelijk voor de toegankelijkheid van het Openbaar Vervoer in Limburg.

Om ervoor te zorgen dat de uitwerking van de afspraken uit het bestuursakkoord voor de reiziger op kortere termijn merkbaar zijn stellen alle decentrale OV-autoriteiten uitvoeringsprogramma's op. In dit uitvoeringsprogramma staat beschreven op welke manier de uitwerking van onderstaande artikelen uit het bestuursakkoord voor Provincie Limburg plaatsvindt in de periode 2024-2027. Uiterlijk 1 januari 2028 wordt het uitvoeringsprogramma geactualiseerd voor de periode tot en met 2032.

- ➔ Artikel 5 Borgen van ervaringsdeskundigheid;
- ➔ Artikel 9 Toegankelijkheid van bus-, tram- en metrohaltes;
- ➔ Artikel 10 Toegankelijkheid van OV-knooppunten en de openbare ruimte rondom OV;
- ➔ Artikel 12 Toegankelijkheid van toiletten in treinen;
- ➔ Artikel 13 Toegankelijkheid van bussen;
- ➔ Artikel 15 Bejegening;
- ➔ Artikel 17 Reisassistentie;
- ➔ Artikel 18 Verbreding van de scope: toegankelijkheid bij andere vormen van OV;

Voor de invulling van afspraken uit de overige artikelen (zoals artikel 6 over reisinformatie) ligt de verantwoordelijkheid primair bij een van andere partijen die het Bestuursakkoord ondertekend hebben. De Provincie Limburg houdt wel zicht op deze ontwikkelingen, maar beschrijft niet de aanpak.

Concessiehouder Arriva is geconsulteerd, alsmede het Reizigersoverleg Limburg (ROL) als vertegenwoordiging van reizigers. Met het uitvoeringsprogramma zet de Provincie Limburg in op een haalbaar plan met activiteiten waar Limburg de aankomende vier jaren mee aan de slag gaat. Daarbij zijn wij zo concreet mogelijk in doelen, aantallen, locaties en termijnen, zodat de voortgang kan worden gemonitord.

1.1. Scope bestuursakkoord toegankelijkheid

Met het voorliggende Uitvoeringsprogramma 2024-2028 is ingezet op een haalbaar en realistisch plan dat de Provincie Limburg samen met alle stakeholders de komende 4 jaar gaat uitvoeren. Daarbij sluiten we aan op het nieuwe beleidskader 'Een Bereikbaar en Toegankelijk Limburg' dat recent is vastgesteld. De scope voor dit plan volgt uit artikel 2 van het Bestuursakkoord:

Artikel 2 afspraken in het Bestuursakkoord:

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 in relatie tot de uitvoeringskosten.
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.

Onder proportionaliteit verstaan we dat de benodigde inspanning voor de uitvoering van een maatregel in verhouding moet staan tot het op te leveren resultaat. Wanneer op grond van proportionaliteit wordt afgeweken van de gemaakte afspraken moet dit onderbouwd worden. Een voorbeeld ter illustratie: een niet toegankelijke bushalte met gemiddeld 2 instappers per dag vereist grondaankopen om toegankelijk gemaakt te kunnen worden (bijv. om de minimale instapbreedte van 1,5 meter te realiseren). Hierdoor lopen de kosten op tot meer dan het achtvoudige van de gemiddelde kosten voor toegankelijkheidsaanpassingen voor bushaltes. Deze inspanning staat niet in verhouding tot het resultaat van een toegankelijke halte voor 2 instappers per dag. Dit is een fictief voorbeeld, proportionaliteit zal per situatie beoordeeld worden.

1.2. Kostenonderzoek

In het Bestuursakkoord is afgesproken dat de Rijksoverheid een onderzoek laat doen naar de mate waarin op drie gebieden de taken van provincies of gemeenten wijzigingen en wat de financiële consequenties daarvan zijn. Een dergelijk onderzoek staat bekend als een 'artikel 2-onderzoek', genoemd naar artikel 2 van de Financiële-verhoudingswet. Dat stelt dat als beleidsvoornemens van het Rijk leiden tot een nieuwe of gewijzigde taken van provincies of gemeenten, de financiële gevolgen in kaart worden gebracht. Dit kan aanleiding zijn tot aanpassing van hun bekostiging.

Het bureau Andersson Elffers Felix (AEF) heeft dit kostenonderzoek¹ uitgevoerd. Provincie Limburg is een van de vier provincies die actief meegewerkt hebben aan het onderzoek. Uit het onderzoek is onder meer gebleken dat de kosten om alle bus- en tramhaltes toegankelijk te maken in Nederland zijn gecijferd op € 760 miljoen (€ 670 mln. voor bushaltes en € 90 mln. voor tramhaltes). In die € 670 miljoen voor bushaltes heeft het Rijk ook nog eens rekening gehouden met het uitgangspunt dat 25% van de nog niet toegankelijke haltes niet toegankelijk worden gemaakt vanwege de (te hoge) kosten, gelet op proportionaliteit. Het realiseren van toegankelijke haltes (artikel 9) vormt de belangrijkste kostendrijver bij de uitvoering van de afspraken uit het Bestuursakkoord. Overige kosten worden gevormd door de realisatie van toegankelijke toiletten in treinen (alle treinen van Arriva Limburg beschikken hier reeds over) ter hoogte van circa €18 miljoen en het aanbieden van reisassistentie op alle stations voor circa €19 tot €26 miljoen. De reisassistentiekosten zijn echter moeilijk te ramen gebleken in het onderzoek.

Gelijktijdig met de publicatie van het kostenonderzoek heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat per brief van 20 november 2023 aangegeven dat het Rijk €30 miljoen heeft gereserveerd voor de uitvoering van het Bestuursakkoord Toegankelijkheid. Hiervoor wordt geput uit het mobiliteitsfonds. Het Rijk heeft de gereserveerde middelen onderverdeeld naar twee bestedingsrichtingen:

¹ Uitgeschreven link: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/11/20/bijlage-2-rapport-aef-kostenonderzoek-bestuursakkoord-toegankelijkheid-ov>

➔ **Amendementsdeel (€ 20 mln):**

Het eerste deel van 20 miljoen euro betreft de gelden die met het amendement Van der Graaf en Van Ginneken beschikbaar zijn gekomen. Een bedrag van twee miljoen euro (10% van de 20 miljoen euro) wordt gereserveerd voor landelijke maatregelen op het gebied van toegankelijkheid die bijvoorbeeld door het ministerie van I&W, NS en ProRail bekostigd worden. Deze twee miljoen zal in eerste instantie nog niet verdeeld worden.

Het resterende bedrag van 18 miljoen euro zal worden verdeeld op basis van de verdeelsleutel die DOVA hanteert voor de bijdragen die provincies aan DOVA afdragen. Deze verdeel systematiek is eerder gebruikt voor de onderlinge verdeling van het “instandhoudingsdeel” van de “Bikkergelden”. Die verdeelsleutel is gebaseerd op het aantal reizigers (25%) en aantal reizigerskilometers (75%) per decentrale ov-autoriteit.

➔ **Reisassistentiedeel (€ 10 mln):**

Een tweede deel van 10 miljoen euro wordt verdeeld op basis van de aanwezigheid van een regionale spoorconcessie per decentrale OV-autoriteit. Voor dit deel komen alleen de zes provincies die concessieverlener zijn van een regionale spoorconcessie in aanmerking. De provincies met een eigen spoorconcessie hebben vanuit het Bestuursakkoord immers een extra opgave: namelijk het invoeren van reisassistentie op alle stations die bediend worden door regionale treinvervoerders. Op stations die bediend worden door meerdere treinvervoerders (zogenoemde combistations) is elke treinvervoerder verantwoordelijk voor reisassistentie op zijn eigen treinen conform de definitie in het Bestuursakkoord Toegankelijkheid artikel 17, lid 1. De verdeelsleutel voor dit deel is samengesteld uit drie onderdelen:

- een vaste voet (25%);
- het aantal binnenlandse treinstations dat de provincie met concessie(s) bedient in peiljaar 2023 (25%);
- het aantal reizigers per provincie met een regionale spoorconcessie in peiljaar 2019 (50%).

Het inrichten van reisassistentie bestaat uit vaste en variabele kosten. De vaste voet wordt aangehouden voor het organiseren en inrichten van reisassistentie per provincie. De variabele kosten worden hoger voor een provincie naarmate er meer treinstations te bedienen zijn en/of meer reizigers gebruik maken van reisassistentie op regionale spoorlijnen binnen een provincie.

1.3. Financiën

In deze paragraaf wordt stilgestaan bij de financiële gevolgen van het Bestuursakkoord Toegankelijkheid en de financiële inspanningen die de Provincie Limburg zal leveren om de beschreven activiteiten uit te voeren. Het gaat hier om de kosten van aanvullende acties die nodig zijn om aan de afspraken van het Bestuursakkoord Toegankelijkheid te voldoen.

In onderstaande tabel is weergegeven welke extra investeringen nodig zijn door de Provincie Limburg en Limburgse wegbeheerders per artikel dat deel uitmaakt van dit uitvoeringsprogramma. In dit overzicht worden de benodigde extra investeringen benoemd. De afgelopen jaren heeft de Provincie Limburg reeds fors geïnvesteerd om het voorzieningenniveau van bushaltes op orde te brengen (inclusief toegankelijkheid). Verspreid over diverse projecten is over de jaren 2022 en 2023 ruim € 3 miljoen geïnvesteerd in toegankelijkheid van het openbaar vervoer.

Artikel Bestuursakkoord	Extra investering nodig?	Toelichting
Artikel 5: Ervaringsdeskundigheid	Nee	Voor de vertegenwoordiging van ervaringsdeskundigen in het ROL is voldoende budget gereserveerd.
Artikel 9: Toegankelijkheid bushaltes	Ca. € 64 mln.	Bij volledige toegankelijkheid is circa € 64 miljoen extra investering nodig voor de gehele provincie. Provincie Limburg investeert t/m 2027 circa € 2,5 miljoen in de toegankelijkheid van provinciale haltes.
Artikel 10: Toegankelijkheid OV-knooppunten en omgeving	Onbekend	Van de 34 treinstations gelegen in Limburg zijn 32 stations reeds volledig toegankelijk. De resterende 2 treinstations die gedeeltelijk toegankelijk zijn (Beek-Elsloo, Blerick) worden in de periode 2024-2028 volledig toegankelijk gemaakt. De mate waarin de verbinding tussen trein- en busstation toegankelijk is, is nog onbekend.
Artikel 13: Toegankelijkheid bus	Voorlopig niet	Provincie Limburg en Arriva houden de landelijke ontwikkelingen rondom hulpmiddelen in de lijnbussen in de gaten (waaronder de kosten-batenstudie).
Artikel 15: Bejegening	Nee	Betreft hoofdzakelijk het doorzetten en actualiseren van huidige inspanningen.
Artikel 17: Reisassistentie	Ca. € 2 mln.	Arriva stelt in 2024 een Plan van Aanpak op om reisassistentie op alle stations aan te gaan bieden, met welk tijdpad en in welke stappen dat realiseerbaar is en met welk dienstverleningsniveau dit aangeboden wordt. De eisen aan dit plan worden uiterlijk in juli 2024 aan Arriva voorgelegd.
Artikel 18: Toegankelijkheid bij andere vormen van OV	Voorlopig niet	Benodigde maatregelen gaan vooral over het doorzetten van het huidige beleid of aanpassingen die landelijk nodig zijn in de wet- en regelgeving.

Tabel 1 - Overzicht van benodigde investeringen

Op basis van de verdeelsleutel zoals beschreven in paragraaf 1.2 kan de Provincie Limburg voor het uitvoeringsprogramma aanspraak maken op de bedragen in tabel 2. Het is op dit moment nog onbekend op welke manier de Rijksmiddelen beschikbaar gesteld worden, het Rijk streeft ernaar de provincies hierover in het voorjaar van 2024 te informeren.

Onderdeel	Bedrag
Amendementsdeel	€ 886.442,-
Reisassistentiedeel	€ 2.052.772,-
Totaal	€ 2.939.214,-

Tabel 2 - Overzicht van financiële verdeelsleutel ministerie

Voor een aantal artikelen uit het Bestuursakkoord is een extra investering gewenst wanneer alle ambities ingevuld moeten worden. De grootste (financiële) opgave bestaat voor de uitvoering van toegankelijke bushaltes (artikel 9) en toegankelijkheid van OV-knooppunten (artikel 10). Voor de laatste is de exacte opgave nog onbekend wegens het gebrek aan informatie over de toegankelijkheid van de openbare ruimte tussen trein- en busstation. De opgave van toegankelijke bushaltes is concreet, echter te groot om in zijn geheel aan te pakken. Hiervoor heeft de Provincie Limburg en de andere wegbeheerders onvoldoende middelen beschikbaar. De wijze waarop de middelen uit het amendementsdeel worden ingezet voor deze thema's wordt besproken met de stakeholders (hoofdzakelijk de Limburgse wegbeheerders). We overwegen daarbij twee (te combineren) scenario's:

1. We streven naar het realiseren van een snelle slag waarbij zoveel mogelijk haltes (in aantallen) toegankelijk gemaakt worden met de beschikbare middelen.
2. We pakken bushaltes aan op basis van het aantal instappers (waarmee zoveel mogelijk reizigers bereikt worden);

Het reisassistentiedeel dient voor de uitvoering van de activiteiten zoals beschreven onder hoofdstuk 7 van dit uitvoeringsprogramma, in lijn met artikel 17 uit het Bestuursakkoord.

Activiteiten	Totaal bedrag	Beschikbaar budget
Voor het toegankelijk inrichten van 100 provinciale bushaltes	Ca. € 2,5 miljoen	Ja, via de provinciale Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen
Aanvullend aanbieden van reisassistentie	€ 2.052.772,-	Ja, via Rijksmiddelen uit het Bestuursakkoord Toegankelijkheid
Inzet Amendementsdeel	€ 886.442,-	Ja, via Rijksmiddelen uit het Bestuursakkoord Toegankelijkheid
Volledig toegankelijk inrichten van alle haltes in Limburg	Ca. € 64 miljoen	Niet beschikbaar.

Tabel 3 – Overzicht van beschikbare budgetten

Ondanks de grote financiële opgave in het toegankelijk maken van bushaltes en knooppunten, zijn er ook niet-infrastructurele acties opgenomen in het Uitvoeringsprogramma die kostenneutraal zijn of waarvoor de uitvoering en verantwoordelijkheid bij het Reizigersoverleg Limburg (inzet ervaringsdeskundigen) of de concessiehouder (bejegening en reisassistentie) ligt.

2. Borgen van ervaringsdeskundigheid (artikel 5)

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.

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 het Bestuursakkoord.

Het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (LOCOV) en het Reizigersoverleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (ROCOV) zijn de logische organen waarin de vertegenwoordiging georganiseerd wordt. In Limburg worden de belangen van de reizigers in het openbaar vervoer vertegenwoordigd door het ROL (Reizigersoverleg Limburg), als Limburgse ROCOV nemen zij ook deel aan het LOCOV.

2.1. Afspraken in het Bestuursakkoord toegankelijkheid

Onderstaand volgt een opsomming van de gemaakte afspraken in artikel 5 van het Bestuursakkoord:

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 het 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.
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.

2.2. Stand van zaken in Limburg

Reizigers in Limburg worden vertegenwoordigd door het Reizigersoverleg Limburg (ROL). Zoals beschreven in de statuten van het ROL heeft zij als doel het behartigen van de belangen van de

reizigers in het openbaar vervoer (in de meest ruime zin van het woord) in de provincie Limburg door consumentenorganisaties. Deze organisaties dienen te voldoen aan de criteria die in de wet en de nadere regelgeving ten aanzien van het Personenvervoer worden gesteld (thans Wet Personenvervoer 2000 en het Besluit Personenvervoer 2000). Daarnaast kunnen andere organisaties als aan deze stichting deelnemende organisaties door de Gedeputeerde Staten van de Provincie worden erkend op basis van nadere criteria die schriftelijk zullen worden vastgelegd in een door de stichting en de Gedeputeerde Staten van de Provincie te ondertekenen convenant.

In de Concessie Openbaar Vervoer Limburg 2016–2031 is het ROL aangewezen als een consumentenorganisatie in de zin van de Wet personenvervoer 2000 (artikel 31). Conform de wet vraagt de concessiehouder ten minste eenmaal per jaar advies aan consumentenorganisaties die voldoen aan de algemene maatregel van bestuur gestelde voorwaarden. Hieronder vallen het bezitten van rechtspersoonlijkheid, statutaire doelstellingen ten einde reizigersbehartiging en het werkzaam zijn op regionale schaal.

Het ROL is een platform van belangenorganisaties van doelgroepen die een belang hebben in het openbaar vervoer in Limburg. Dat zijn:

- ➔ Rover Limburg;
- ➔ Federatie Gehandicaptenorganisaties in Limburg.

Er is een samenwerking tussen het ROL, de OV-vervoerders en de Provincie Limburg. Vervoerder Arriva en de Provincie Limburg vragen het ROL om advies in zaken die met het openbaar vervoer te maken hebben (zoals voorgeschreven door de Wet Personenvervoer 2000), bijvoorbeeld bij veranderingen in busroutes, dienstregeling, tarieven van het openbaar vervoer, informatievoorziening en toegankelijkheid.

2.3. Aanpak om ervaringsdeskundigheid te borgen

Het is belangrijk om de behoeften van reizigers bij het vormgeven van toegankelijkheidsvoorzieningen te inventariseren. Dit kan gedaan worden bij concessieverlening, infrastructurele projecten en tijdens de looptijd van de concessie over onderwerpen die impact hebben op reizigers met een beperking. We doen dit met hulp van ervaringsdeskundigen. Zij fungeren, op verzoek, als praktijktoetsers (bij nieuw materieel of bij de inrichting van haltes) en als adviseur (bij beleidskaders, programma's van eisen).

De rol van ervaringsdeskundige is breder dan die van een reiziger met een beperking die vanuit zijn eigen ervaring spreekt. Een ervaringsdeskundige is ook iemand die de belangen van een grotere groep reizigers met een beperking kan vertegenwoordigen en daarmee ook een achterban vertegenwoordigt. Onze doelen bij het betrekken van ervaringsdeskundigen zijn als volgt:

- 1) Sturen op uitvoeren en zo nodig bijstellen van het Uitvoeringsprogramma;
- 2) Bespreekbaar maken en toetsen van maatregelen in de fysieke toegankelijkheid;
- 3) Bespreekbaar maken en toetsen van maatregelen in de cognitieve toegankelijkheid;
- 4) Het verbeteren van OV als reismogelijkheid voor reizigers met een beperking (bijv. leren reizen met OV en het bieden van reisassistentie onderweg);

We zorgen ervoor dat ervaringsdeskundigen betrokken blijven bij de toegankelijkheid van OV. Als Provincie Limburg onderschrijven we het belang dat consumentenorganisaties alle reizigers moeten vertegenwoordigen, dus ook mensen met een beperking. De ervaringsdeskundigheid organiseren we daarom primair via het ROL, omdat het ROL nu al een stem heeft in de advisering over het OV (gevraagd en ongevraagd). Naast de belangenbehartiging van verschillende belangenorganisaties in het ROL is het ook van belang dat er rekening wordt gehouden met de geografische spreiding van de vertegenwoordiging. Voor een reiziger in Nederweert kan de situatie bijvoorbeeld heel anders zijn dan in Stein of andersom.

Concreet zullen de volgende acties worden uitgevoerd:

- ➔ **Actie 1:** We verwachten dat alle reizigers goed vertegenwoordigd worden door het ROL, ook reizigers met een beperking. Een representatieve reizigersvertegenwoordiging is daarbij in ieders belang. Dit geldt voor brede doelgroepen (zoals forenzen, ouderen, jongeren, recreatieve reizigers), maar ook voor specifieke doelgroepen (zoals reizigers met motorische, auditieve, visuele en/of verstandelijke beperking). We vragen het ROL aan te geven op welke manier deze doelgroepen vertegenwoordigd worden en op welke manier aanvullende ervaringsdeskundigen gevonden worden wanneer de vertegenwoordiging onvoldoende blijkt (in de vorm van een wervingsplan). Uitgangspunt hierbij is dat reizigersgroepen met een beperking door minimaal twee ervaringsdeskundigen worden vertegenwoordigd. De Provincie Limburg biedt aan om actief mee te denken met het ROL over de wervingsstrategie;
- ➔ **Actie 2:** Twee keer per jaar agenderen we het onderwerp toegankelijkheid en de voortgang van dit uitvoeringsprogramma in de overleggen tussen Provincie en het ROL.
- ➔ **Actie 3:** We vragen ervaringsdeskundigen, primair via het ROL, om minimaal een keer per jaar prioriteiten te formuleren ter verbetering van de toegankelijkheid van het OV. Op basis van deze prioriteiten verkennen we gezamenlijk met het ROL de mogelijkheden om binnen de kaders van dit Uitvoeringsprogramma voorrang te geven aan deze verbetermogelijkheden. Op deze manier geven we uitvoering aan datgene waar ervaringsdeskundigen de meeste waarde aan hechten voor reizigers met een beperking.
- ➔ **Actie 4:** We betrekken ervaringsdeskundigen, via het ROL, bij plannen die impact of raakvlakken hebben met de toegankelijkheid van het OV (bijv. bushaltes, materieel, reisinformatie etc.). Dit gaat niet alleen over fysieke toegankelijkheid van bijv. een halte maar ook om mentale toegankelijkheid voor reizigers met een licht verstandelijke beperking, laaggeletterden etc.
- ➔ **Actie 5:** Als de Provincie Limburg niet direct aan zet is om de toegankelijkheid te verbeteren (bijvoorbeeld bushaltes waar de provincie geen wegbeheerder is) dan stimuleren we de betreffende partij om tijdig ervaringsdeskundigen te betrekken.
- ➔ **Actie 6:** We verkennen de mogelijkheden om reizigers met een beperking door de hele provincie aanvullend te betrekken in gesprekken met gemeenten en bij OV-ambassadeurs.
- ➔ **Actie 7:** De Provincie Limburg zet in op een goede kennisdeling tussen verschillende vervoerders in Limburg met betrekking tot het vervoeren van reizigers met een beperking, door bijvoorbeeld het gesprek tussen Omniticket, Arriva en Provincie te faciliteren.

2.4. Beoogd resultaat

Het beoogde resultaat van de genoemde acties moet ertoe leiden dat in 2028 de volgende stappen zijn gezet wat betreft de vertegenwoordiging van reizigers met een beperking:

- ➔ Ervaringsdeskundigen zijn betrokken bij complexe besluiten die impact hebben op de toegankelijkheid van het OV in Limburg. Het uitgangspunt is dat er minimaal twee ervaringsdeskundigen betrokken zijn voor reizigersgroepen met een beperking. Deze ervaringsdeskundigen zijn onderdeel van de reizigersvertegenwoordiging in het ROL. Het ROL waarborgt een representatieve verdeling van ervaringsdeskundigen. Indien bepaalde doelgroepen via ervaringsdeskundigen van het ROL niet voldoende zijn betrokken wordt voor specifieke dossiers op een andere manier naar ervaringsdeskundigen gezocht.
- ➔ We gebruiken de uitkomsten van gesprekken met ervaringsdeskundigen om de toegankelijkheid van het OV te verbeteren binnen de kaders van het uitvoeringsprogramma en betrekken ze tijdig bij de ontwikkeling van een volgend uitvoeringsprogramma.
- ➔ Het ROL en/of belangenorganisaties worden goed op de hoogte gehouden van ontwikkelingen op het gebied van de toegankelijkheid van het Limburgse OV en tijdig betrokken bij plannen rondom toegankelijkheid.

3. Toegankelijkheid van bushaltes (artikel 9)

In de afgelopen decennia is gewerkt aan toegankelijkheid van bus-, tram- en metrohaltes. Aangezien we in Limburg geen tram- en metrohaltes hebben, wordt alleen ingegaan op de toegankelijkheid van bushaltes. Bushaltes vallen onder de verantwoordelijkheid van wegbeheerders (Provincie, Gemeenten, etc.).

Er is toegewerkt naar één minimumnorm waaraan haltes dienen te voldoen. 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 en vigerende richtlijnen te gaan hanteren als minimumnorm voor de aanleg van nieuwe en te vernieuwen haltes wordt gewerkt aan een toegankelijker OV. Naast dat steeds meer haltes toegankelijk worden gemaakt, moet ook de data goed op orde zijn. Met de juiste data per halte over het voorzieningenniveau kan een reiziger met of zonder beperking haar reis ook beter plannen.

3.1. Afspraken in het Bestuursakkoord

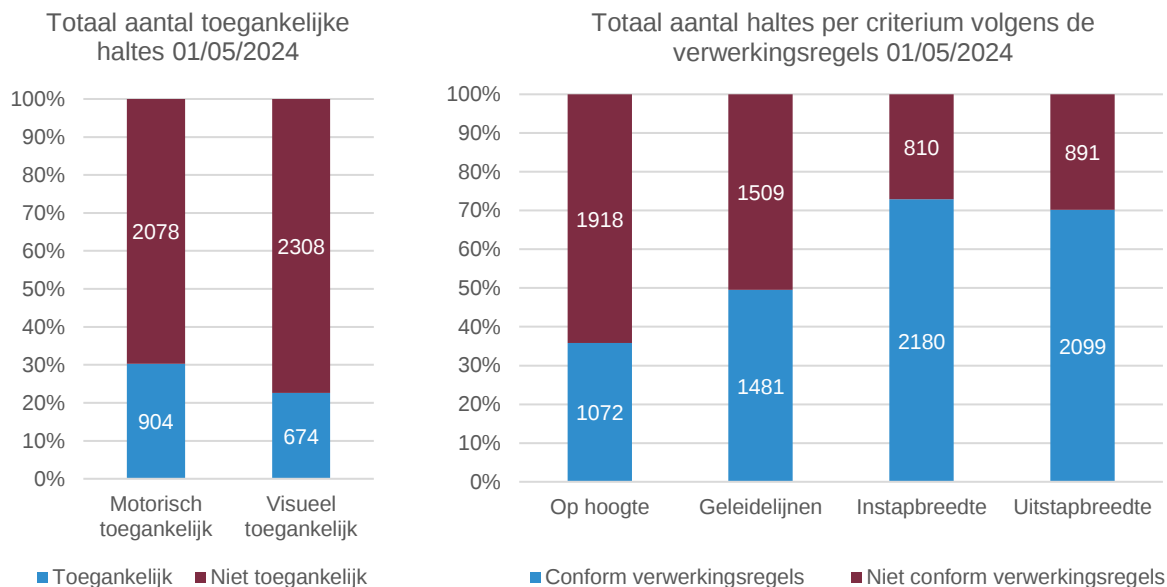
In deze paragraaf volgt een opsomming van de gemaakte afspraken in artikel 9 van het Bestuursakkoord:

1. Nieuwe of te vernieuwen bushaltes voldoen aan de toegankelijkheidsnormen. Voor bushaltes zijn de normen gebaseerd op de vigerende CROW-richtlijnen en de kenmerken die zijn opgenomen in het kader "Verwerkingsregels bus, tram en metro" 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.
2. Decentrale OV-autoriteiten zullen 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.

3.2. Stand van zaken in Limburg

De Provincie Limburg beheert ongeveer 350 haltes, het overgrote resterende deel van de bushaltes is in beheer van de gemeenten (+/- 2650 haltes). Circa 30% van de bushaltes in Limburg is volledig motorisch toegankelijk en circa 23% van de haltes is volledig visueel toegankelijk. Motorisch en

visueel toegankelijke haltes zijn haltes die voldoen aan alle inrichtingseisen (op basis van de CROW-richtlijnen). Onder motorisch toegankelijk verstaan we bijvoorbeeld de hoogte van de halte en de in- en uitstapbreedte. Onder visueel toegankelijke haltes verstaan we haltes waar bijvoorbeeld geleidelijnen zijn aangebracht. In onderstaande tabel is weergegeven welk aandeel haltes motorisch en visueel toegankelijk zijn².



Figuur 1 - Verschil in toegankelijkheid bij een onderverdeling in motorisch en visueel toegankelijk (links) en conform verwerkingsregels (rechts).

Een van de redenen dat de (volledig) toegankelijkheid van haltes in Limburg laag is komt door de enge toepassing van de verwerkingsregels (zie tabel 2), in combinatie met precieze metingen die de afgelopen jaren in opdracht van de Provincie Limburg zijn uitgevoerd. Een toegankelijke halte moet sinds 2020 volledig voldoen aan de verwerkingsregels in onderstaande tabel.

Fysiek toegankelijk	Visueel toegankelijk
Perronhoogte van 18 cm of meer	Instapmarkering aanwezig
Perronbreedte bij in en/of uitstapdeur 1,50 m of meer	Geleidelijn aanwezig
Perronbreedte smalste doorgang minimaal 90 cm	Geleidelijn over de hele lengte van de halte
Halte sluit aan op omgeving voor rolstoelgebruiker	Geleidelijn sluit aan op omgeving
Hoogteverschil perron/omgeving maximaal 20 cm of hellingbaan of een lift	

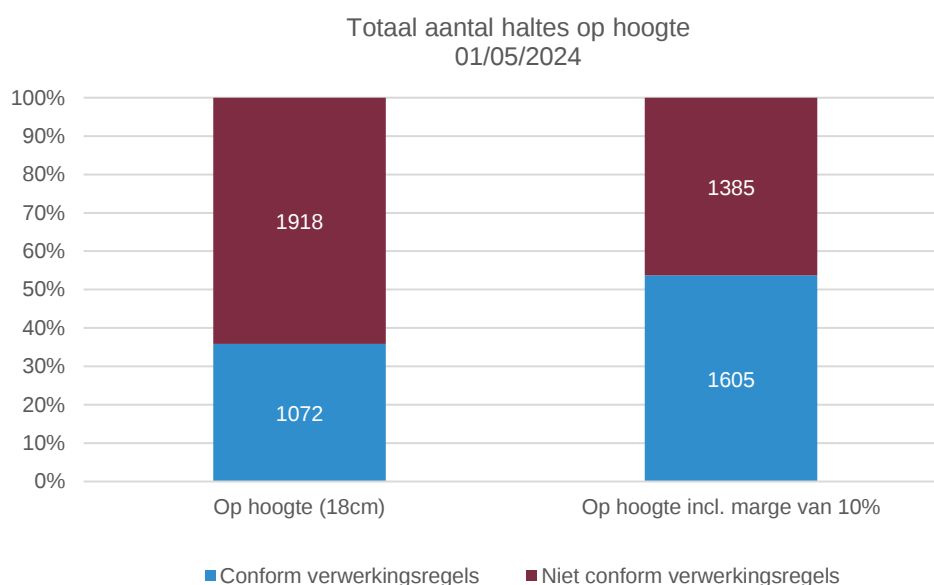
Tabel 4 - Verwerkingsregels (versie 28 mei 2020) waaraan een toegankelijke halte moet voldoen.

²Het Centraal Halte Bestand (CHB) wordt momenteel geactualiseerd en daarna elke 3 jaar bijgewerkt. Zodoende kunnen de komende periode wijzigingen plaatsvinden in de aantallen. Pas als de data actueel is kan een volledig betrouwbaar overzicht gegeven worden over welke haltes toegankelijk zijn voor mensen met een motorische en/of visuele beperking. De schouw van alle haltes wordt uniform landelijk uitgevoerd door 1 bedrijf.

Ter illustratie:

Wanneer een opgehoogde halte op 17 centimeter hoogte is ingemeten voldoet deze niet aan de verwerkingsregels (minimale hoogte: 18 centimeter). Aan het functioneren van de halte als toegankelijke opstapplaats doet dit echter geen afbreuk. Maar in de reisinformatie wordt deze halte dan vermeld als **niet** toegankelijk. Het risico op deze kleine afwijkingen is relatief hoog, hoofdzakelijk door een aantal omgevingsfactoren. In de eerste plaats kan dit het gevolg zijn van kleine verzakkingen van de ondergrond (bijv. door hevige regenval). Ten tweede kan een halte door het heuvellandschap iets afwijken over de hele lengte van het busperron.

Wanneer een marge van 10% rondom de verwerkingsregels voor hoogte wordt gehanteerd zijn ruim 500 extra haltes voldoende opgehoogd. Door deze haltes (met een instaphoogte van bijvoorbeeld 16cm, 17cm of 19cm) mee te tellen als opgehoogde halte stijgt het aantal opgehoogde haltes van 1072 (36% van het totaal aantal haltes) naar 1605 (54% van het totaal aantal haltes). In onderstaande tabel is het aantal toegankelijke haltes weergegeven wanneer een marge van 10% gehanteerd wordt.



Figuur 2 - Verschil in het aantal opgehoogde haltes bij het hanteren van een marge rondom de verwerkingsregels (rechts).

Omdat deze haltes (van bijv. 17cm of 19cm hoogte) heel goed bruikbaar zijn voor reizigers worden deze haltes niet opnieuw 'opgehoogd'. Wanneer een halte de marge van 10% overschrijdt wordt deze wel meegenomen in de programmatische aanpak.

Lopende en recent uitgevoerde projecten

De Provincie Limburg heeft de afgelopen jaren reeds meer dan € 3 miljoen geïnvesteerd om het voorzieningenniveau en de toegankelijkheid van bushaltes te verbeteren. Onderstaand overzicht toont alle projecten die in 2022, 2023 en/of 2024 zijn of worden uitgevoerd.

Projecten haltes:

- Met het project 'Bushaltes Basis op orde' is de Provincie Limburg (wegbeheerder) in 2023 gestart met het aanvullend en versneld op orde brengen van de basis bij 90 provinciale haltes. Met een investering van €1,2 miljoen zijn op deze haltes aanpassingen getroffen voor de toegankelijkheid en geïnvesteerd in het voorzieningenniveau, conform de knooppuntenmatrix die de Provincie hiervoor hanteert. Bij 54 haltes zijn de perrons opgehoogd en geleidemarkering aangebracht teneinde de toegankelijkheid voor mindervaliden te verbeteren. Met dit project is direct bijgedragen aan een stevige impuls voor de toegankelijkheid en aantrekkelijkheid van het busnetwerk (OV) in de regio.
- In het kader van het project versnellingsmaatregelen Openbaar Vervoer zijn in samenwerking met de gemeenten Beekdaelen, Landgraaf en Venlo in totaal 22 haltes toegankelijk gemaakt met een investering van circa € 1,7 miljoen.
- Met het project halteren op 80km wegen zijn in 2023 reeds 6 haltes aangepast en toegankelijk en verkeersveilig ingericht.
- In 2024 wordt door de gemeente Brunssum gestart met de realisatie van het nieuwe busstation Brunssum ter vervanging van het haltepaar aan de Wilhelminastraat. Dit busstation wordt ingericht conform de vigerende richtlijnen.
- De Provincie Limburg gaat vanaf 2025 aansluiten op de planning van groot onderhoud aan onze provinciale wegen en de daaraan gelegen haltes. De Provincie Limburg gaat vanaf 2025 100 haltes toegankelijk maken. Hiervoor is circa € 2,5 miljoen beschikbaar gesteld door PS bij vaststelling van de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (PS 26-4-2024).

De opgeleverde projecten zijn nog niet volledig verwerkt in de Centrale Halte Database (CHB), vanwege de verwerkingstermijn van de database. Zodoende zijn de resultaten van onze inspanningen nog niet zichtbaar in bovenstaande tabellen.

3.3. Aanpak van toegankelijkheid bushaltes

Alle reizigers, maar vooral reizigers met een beperking, hebben veel baat bij een drempelloze reis. Hierin nemen we drempelloos vrij letterlijk: zonder opstapjes, met minimale hoogteverschillen en de mogelijkheid om hoogteverschillen te overbruggen, bijvoorbeeld met een hellingbaan of andere voorzieningen. Dit verbetert de toegankelijkheid voor mensen die gebruik maken van een hulpmiddel zoals een rolstoel of een rollator en voor reizigers met een visuele beperking. Hierbij gaat ook aandacht uit naar een toegankelijke route van en naar een bushalte of station.

We streven naar zoveel mogelijk toegankelijke bushaltes in Limburg. Dit is een gedeelde verantwoordelijkheid van wegbeheerders. Het is echter niet altijd mogelijk om haltes met alle gewenste voorzieningen in te richten, bijvoorbeeld door ruimtegebrek of door andere omgevingsfactoren (o.a. ligging van een fietspad, aangrenzende percelen van derden, groot hoogteverschil, afwatering, obstakelvrije zones vanuit verkeersveiligheid). Het enige alternatief wat dan resteert is het verplaatsen of zelfs het opheffen van de halte. Dit is vaak niet wenselijk voor de andere (grote) groep gebruikers zonder beperking, daarnaast zijn de kosten op dergelijke locaties hoger dan gemiddeld. In deze gevallen wordt een beroep gedaan op het proportionaliteitsbeginsel, zoals toegelicht in artikel 2 van het Bestuursakkoord en hoofdstuk 1 van dit uitvoeringsprogramma. Een afwijking op basis van proportionaliteit zal altijd onderbouwd worden. De Provincie Limburg hanteert een bandbreedte van 10% ten aanzien van de verwerkingsregels voor hoogte. Haltes die op dit aspect binnen deze marge vallen worden niet aangepakt.

De aanpassing van bushaltes is kostbaar, vooral gelet op de hoeveelheid aan te passen bushaltes. Daarnaast is op veel locaties maatwerk nodig om een toegankelijke inrichting te realiseren.

In onderstaande tabel 3 is een kostenindicatie weergegeven van diverse toegankelijkheidsaanpassingen per halte:

Aanpassing	Kosten (indicatie)
Aanpassen van perronbreedte/-hoogte	€ 27.400,-
Aanbrengen geleidelijnen	€ 3.100,-
Verkleinen van het hoogteverschil tussen perron en omgeving	€ 1.800,-
Toeleidende route	€ 12.500,-
Verkeersmaatregelen	€ 2.500,-
Projectmanagement (gemiddeld per halte)	€ 700,-

Tabel 5 - Kostenindicatie toegankelijkheidsaanpassingen bushaltes

Het toegankelijk maken van alle provinciale en gemeentelijke haltes in Limburg is een opgave van circa € 64 miljoen, dit betreft een globale kosteninschatting op basis van de gegevens uit het AEF onderzoek en het Centraal Halte Bestand (CHB). De kostenindicatie is in onderstaande tabel weergegeven. Provincie Limburg en ook de andere wegbeheerders hebben in principe onvoldoende extra middelen beschikbaar om alle haltes te verbeteren in de periode van het Bestuursakkoord toegankelijkheid. Het beschikbaar gestelde budget vanuit het Rijk voor de uitvoering van het Bestuursakkoord is hiervoor ontoereikend.

Aanpassing	Aantal haltes	Bedrag	Totaal
Aanpassen motorische toegankelijkheid	2078	€ 27.400	€ 56.937.200,-
Aanpassen visuele toegankelijkheid	2308	€ 3.100	€ 7.154.800,-
Totaal			€ 64.092.000,-

Tabel 6 - Globale kostenindicatie toegankelijk maken alle bushaltes in Limburg

Toelichting op kostenraming:

Dit bedrag betreft een indicatie op basis van aanpassen perronbreedte/-hoogte en aanbrengen geleidelijnen voor het aantal haltes dat volgens de database niet voldoet aan de verwerkingsregels voor motorische en/of visuele toegankelijkheid. In de raming is geen rekening gehouden met: verkleinen hoogteverschil tussen perron en omgeving, toeleidende route, verkeersmaatregelen, projectmanagement.

Concreet zullen de volgende acties worden uitgevoerd:

- ➔ **Actie 1 :** Voor een aantrekkelijk en uitnodigend openbaarvervoersnetwerk is het belangrijk dat de kwaliteit van de inrichting van haltes op orde is. De wegbeheerders moeten de kwaliteit garanderen door bij nieuwe of te vernieuwen haltes gebruik te maken van de vigerende richtlijnen. Deze zijn:
 - Inrichting van halteplaatsen volgens de laatste eisen uit de Richtlijn Uitwerking Wegontwerpelementen (RUW). Deze is beschikbaar bij cluster Wegbeheer.
 - CROW-richtlijn toegankelijkheid (publicatie 337);
 - CROW-richtlijn handboek halteplaatsen (publicatie 233);
 - Ontwerprichtlijn Tactiele en visuele Routegeleiding 2021 voor mensen met een visuele beperking (PBTConsult);
 - Provinciale knooppuntenmatrix voorzieningenniveau haltes.
- ➔ **Actie 2:** De Provincie Limburg gaat vanaf 2025 aansluiten op de planning van groot onderhoud aan onze provinciale wegen en de daaraan gelegen haltes. De Provincie Limburg gaat vanaf 2025 ruim 100 haltes toegankelijk maken. Hiervoor is circa € 2,5 miljoen beschikbaar gesteld door PS bij vaststelling van de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (PS 26-4-2024).

- ➔ **Actie 3:** De Provincie Limburg gaat inzichtelijk maken hoeveel haltes de komende 4 jaren toegankelijk (moeten) worden gemaakt, zowel provinciaal als gemeentelijk. Hierbij prioriteren we haltes die qua toegankelijkheid meer dan 10% afwijken van de gestelde norm voor perronhoogte. Dit betekent dat daar waar daadwerkelijke toegankelijkheid het meest achterblijft als eerste verbeterd worden. We geven daarbij tevens aan welke haltes naar verwachting niet toegankelijk ingericht kunnen worden omdat de benodigde inspanning niet proportioneel is. We onderzoeken op welke manier de gelden uit het amendementsdeel hiervoor effectief ingezet kunnen worden.
- ➔ **Actie 4:** De provincie Limburg gaat zich inspannen om wegbeheerders die ten behoeve van het OV nieuwe haltes realiseren of haltes vernieuwen, te informeren over de nieuwe normen en te motiveren om de kenmerken en vigerende richtlijnen van de hiervoor benoemde kaders (zie 1) toe te passen. Zonder medewerking van andere wegbeheerders lukt het niet om alle haltes in Limburg toegankelijk te maken.
- ➔ **Actie 5:** Het proces om het Centraal Haltebestand actueel te houden vraagt inspanning van zowel de Provincie, Arriva en alle gemeenten. Samen zijn we verantwoordelijk voor een actueel Centraal Halte Bestand.
- ➔ **Actie 6:** Minimaal 1 keer per jaar wordt het onderwerp 'Toegankelijkheid Openbaar Vervoer' geagendeerd ter bespreking in de (ambtelijke) regionale mobiliteitsoverleggen.
- ➔ **Actie 7:** De stand van zaken en (geplande) voortgang wordt jaarlijks besproken in de ambtelijke en bestuurlijke RMO's. In de ambtelijke overleggen wordt daarnaast (nieuwe) kennis gedeeld op dit onderwerp.

3.4. Beoogd resultaat

De Provincie Limburg en gemeenten beschikken niet over voldoende middelen om alle bushaltes toegankelijk te maken. Ook het beschikbaar gestelde budget vanuit het Rijk voor de uitvoering van het Bestuursakkoord (veel) te beperkt. Om alle doelstellingen van het Bestuursakkoord op het gebied van haltetoegankelijkheid te halen is er een tekort van circa € 64 miljoen. De volgende resultaten willen we in 2028 bereikt hebben:

1. Medewerking van gemeenten: op veruit de meeste locaties is de gemeente wegbeheerder, zonder medewerking van de wegbeheerder zijn de mogelijkheden van de provincie beperkt.
2. Alle wegbeheerders bij nieuwe projecten, groot onderhoud of reconstructies zorgdragen dat (aanliggende) bushaltes toegankelijk worden ingericht.
3. De realisatie van 100 toegankelijke bushaltes aan provinciale wegen (door werk met werk te maken).
4. Een actueel Centraal Halte Bestand (CHB) dat gezamenlijk door Provincie, wegbeheerders en Arriva wordt bijgehouden.

4. Toegankelijkheid van OV-Knooppunten en omgeving (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. Daarvoor is afstemming noodzakelijk. Een OV-knooppunt moet immers al s één geheel functioneren ongeacht wie de feitelijke beheerverantwoordelijkheid heeft.

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.

4.1. Afspraken in het Bestuursakkoord

Onderstaand volgt een opsomming van de gemaakte afspraken in artikel 10 van het Bestuursakkoord:

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

4.2. Stand van zaken Limburg

Steeds meer OV-knooppunten worden toegankelijk ingericht. Zo zijn steeds meer treinstations toegankelijk gemaakt, worden busstations toegankelijk ingericht en is er meer aandacht voor de toegankelijkheid van de openbare ruimte in algemene zin en rond OV-knooppunten specifiek. Er zijn geen cijfers bekend over de toegankelijkheid van omgevingen van OV-knooppunten. Wel worden voor alle treinstations de toegankelijkheidsvoorzieningen getoond via de website van NS. Alleen op

station Blerick moeten nog enkele voorzieningen worden gerealiseerd om het station geheel toegankelijk te maken (liften en hellingbaan).

Door de inzet van toegankelijk treinmateriaal met een gelijkvloerse instap is in veel gevallen een zelfstandige instap vanaf het perron mogelijk op de spoorlijnen van Arriva. Op een viertal stations is het desondanks niet mogelijk altijd een geheel gelijkvloerse instap aan te bieden. Dit is het geval op stations Valkenburg, Nuth, Chevremont en Heerlen Woonboulevard. Deze stations zijn gelegen in een bocht. Door de kromming van het spoor blijft in sommige situaties een afstands- of hoogteverschil bestaan tussen de deuropening van de trein en het perron. Op station Eygelshoven Markt ligt de ingang van het perron 10 centimeter hoger dan de vloer van de trein waardoor zelfstandig instappen met een rolstoel of scootmobiel ook hier niet mogelijk is.

Van de 34 treinstations gelegen in Limburg zijn 32 stations reeds volledig toegankelijk. De resterende 2 treinstations die gedeeltelijk toegankelijk zijn (Beek-Elsloo, Blerick) worden in de periode 2024-2028 volledig toegankelijk gemaakt.

Voor busstations wordt deze informatie ontsloten via het Centraal Halte Bestand (CHB), zoals beschreven in artikel 9. De mate waarin de verbinding tussen trein- en busstation toegankelijk is, is vaak onbekend.

Om een knooppunt toegankelijk te maken zijn diverse partners betrokken:

- ➔ De toegankelijkheid van treinstations is bij NS en ProRail belegd;
- ➔ De toegankelijkheid van de openbare ruimte en haltes ligt bij de wegbeheerders (Provincie en gemeenten);
- ➔ De toegankelijkheid van reisinformatie bij elk knooppunt is een gedeelde verantwoordelijkheid van de vervoerders en beherende partijen.

4.3. Aanpak

Het verbeteren van omgevingen rond OV-knooppunten kan niet zonder de samenwerking tussen alle verschillende stakeholders op en rond een OV-knooppunt. Daarom is het van belang dat er duidelijke afspraken worden gemaakt over rollen en verantwoordelijkheden.

Onze doelstelling is dat we een eind maken aan niet-toegankelijke OV-knooppunten door:

1. niet meer te investeren in OV-knooppunten die niet toegankelijk zijn;
2. samen met stakeholders plannen te maken om nog niet-toegankelijke OV-knooppunten alsnog toegankelijk te maken.

Wanneer aanpassingen worden verricht in de toegankelijke aansluiting op de openbare ruimte, stemt ProRail af met beheerders en Decentrale OV-autoriteiten. Daarbij is het leidende principe dat de maatregelen aansluiten bij toegankelijkheidsmaatregelen voor bus en trein en eventuele andere vormen van gedeelde mobiliteit in de directe omgeving van het treinstation.

Het Rijk neemt het initiatief om het onderwerp toegankelijke bereikbaarheid van OV-voorzieningen in projecten en overlegstructuren te agenderen waarin over toegankelijkheid van de openbare ruimte gesproken wordt. Partijen maken heldere afspraken over toegankelijk en het delen van informatie over toegankelijkheid van OV-knooppunten.

De Provincie Limburg is aangehaakt vanuit het Uitvoeringsprogramma Toegankelijkheid maar ook vanuit de landelijke actieagenda OV-knooppunten. Bij knooppuntontwikkelingen in Limburg zal de Provincie het thema Toegankelijkheid bespreekbaar maken met de betrokken partners.

Concreet zullen de volgende acties worden uitgevoerd:

- ➔ **Actie 1:** Alle nieuwe OV-knooppunten of haltes die worden opgewaardeerd tot OV-knooppunt waar de Provincie Limburg aan bijdraagt moeten toegankelijk worden. Dat betekent dat

Provincie Limburg bij subsidiëring of cofinanciering van OV-knooppunten toegankelijkheid van het knooppunt als eis stelt.

- ➔ **Actie 2:** Bij het ontwerpen van nieuwe OV-knooppunten of het renoveren van bestaande OV-knooppunten in de regio stimuleren we betrokken partijen (gemeenten, ProRail, etc.) om ervaringsdeskundigen te betrekken. Toegankelijkheid van OV-knooppunten maakt daarnaast reeds deel uit van het handelingsperspectief dat door de Provincie en partners wordt toegepast bij knooppuntontwikkeling.
- ➔ **Actie 3:** In 2024 maakt Provincie Limburg voor alle OV-knooppunten (trein- en busstations) in Limburg inzichtelijk in welke mate deze toegankelijk zijn (met specifieke aandacht voor de verbinding tussen trein- en busstations).
- ➔ **Actie 4:** Jaarlijks bespreken we de toegankelijkheid, in het bijzonder van de Limburgse OV-knooppunten, in het Mobiliteitsberaad.

4.4. Beoogd resultaat

OV-knooppunten vormen de schakels in het OV-netwerk van Limburg. We blijven ons als Provincie Limburg dan ook inzetten voor de toegankelijkheid van deze OV-knooppunten (trein- en busstations). De volgende resultaten willen we in 2028 bereikt hebben:

- ➔ De Provincie Limburg stelt bij cofinanciering of subsidies voor OV-knooppunten toegankelijkheid als eis.
- ➔ Er worden geen nieuwe OV-knooppunten aangelegd die niet volledig toegankelijk zijn.

Voor de realisatie van dit resultaat zijn we in sterke mate afhankelijk van medewerking van andere partijen, in het bijzonder ProRail (voor treinstations) en gemeenten (voor busstations en de openbare ruimte rondom OV-knooppunten). Voor de uitvoering van verbeteringen zijn daarnaast voldoende (financiële) middelen noodzakelijk.

5. Toegankelijkheid van bussen (artikel 13)

In de afgelopen decennia is gewerkt aan toegankelijkheid van het busmaterieel. Busvervoer wordt uitgevoerd met lijnbussen die moeten voldoen aan de (toegankelijkheids)eisen van Europese regelgeving. Het onderwerp buurtbus wordt verder behandeld in artikel 18 (Toegankelijkheid andere vormen van OV).

5.1. Afspraken in het Bestuursakkoord

Onderstaand volgt een opsomming van de gemaakte afspraken in artikel 13 van het Bestuursakkoord:

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.

5.2. Stand van zaken Limburg

Momenteel voldoet al het busmaterieel aan de minimumeisen van (fysieke) toegankelijkheid binnen de concessie. In de praktijk kan slechts een beperkt aantal hulpmiddelen mee in de bus, vanwege het gewicht en 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.

In alle bussen is aandacht voor reizigers met een beperking. Alle lijnbussen binnen onze concessie zijn toegankelijk en beschikken over een plank (en assistentie van de chauffeur). Alle chauffeurs beschikken over de kennis (na opleiding of training) om reisassistentie te verlenen aan reizigers met en zonder beperking.

5.3. Aanpak

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft door Goudappel in juni 2023 een rapport laten opstellen voor hulpmiddelen in de lijnbussen. Om te zorgen dat er meer reizigers met hulpmiddelen gebruik maken van de bus, dienen aanpassingen te worden aangebracht aan bestaande of nieuwe lijnbussen. Dit zou kunnen op vier manieren:

- Verbeteren reiscomfort rolstoelgebruikers;
- De mogelijkheid om een elektrische rolstoel mee te nemen;
- De mogelijkheid om een reguliere scootmobiel mee te nemen;
- Het makkelijker maken van reizen met hulpmiddelen als bagage.

In het rapport is hiervan ook een kostenraming opgegeven, maar de verwachting is dat reizigers met hulpmiddelen weinig extra ritten met de bus zullen maken. Dit komt omdat de doelgroep zelf aangeeft dat de technische aspecten van de bus geen reden is dat zij nu weinig gebruik maken van de bus. De doelgroep gaf aan dat aspecten als service verlening, reisinformatie en de haltetoeegankelijkheid significant belangrijker zijn. In het rapport staat het advies om een kosten-batenstudie uit te voeren die de effectiviteit en de efficiëntie van de aanpassingen vergelijkt. Een aanpassing doorvoeren in een lijnbus kan betekenen dat de regelgeving moet worden aangepast (bijvoorbeeld het toestaan van

scootmobielen in de bus). In afwachting van het vervolgonderzoek (kosten-batenstudie) zal de Provincie Limburg onderstaande acties gaan bespreken met Arriva.

Concreet zullen de volgende acties worden uitgevoerd:

- ➔ **Actie 1:** Betere communicatie over welke hulpmiddelen wel of niet mee mogen in de bus of trein. Sommige hulpmiddelen zijn te zwaar of mogen niet in een trein of bus.
- ➔ **Actie 2:** Provincie Limburg en Arriva houden de landelijke ontwikkelingen rondom hulpmiddelen in de lijnbussen in de gaten. Mochten tijdens de bestaande concessie nieuwe concepten ontstaan dan onderzoekt de Provincie Limburg samen met Arriva en de ervaringsdeskundigen welke verbeteringen er binnen de bestaande concessie nog mogelijk zijn.

5.4. Beoogd resultaat

De essentie van toegankelijk OV blijft dat iedereen, ook reizigers met een beperking, zelfstandig gebruik kunnen maken van het OV. Op dit moment voldoet al het busmaterieel aan de minimumeisen van (fysieke) toegankelijkheid binnen de concessievoorwaarden. Maar innovatie staat niet stil en inmiddels is er een waaier aan formaten van rolstoelen en hulpmiddelen die steeds meer mensen met vaak ook complexe handicaps in staat stelt om mee te doen in de samenleving en dus gebruik wilt maken van het openbaar vervoer. Dit stelt vervoerders en OV-autoriteiten de komende jaren echter wel voor een uitdaging om deze personen met de hulpmiddelen veilig en verantwoord te vervoeren. We blijven de komende jaren alert op ontwikkelingen die aanpassingen aan bussen vragen.

6. Bejegening (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.

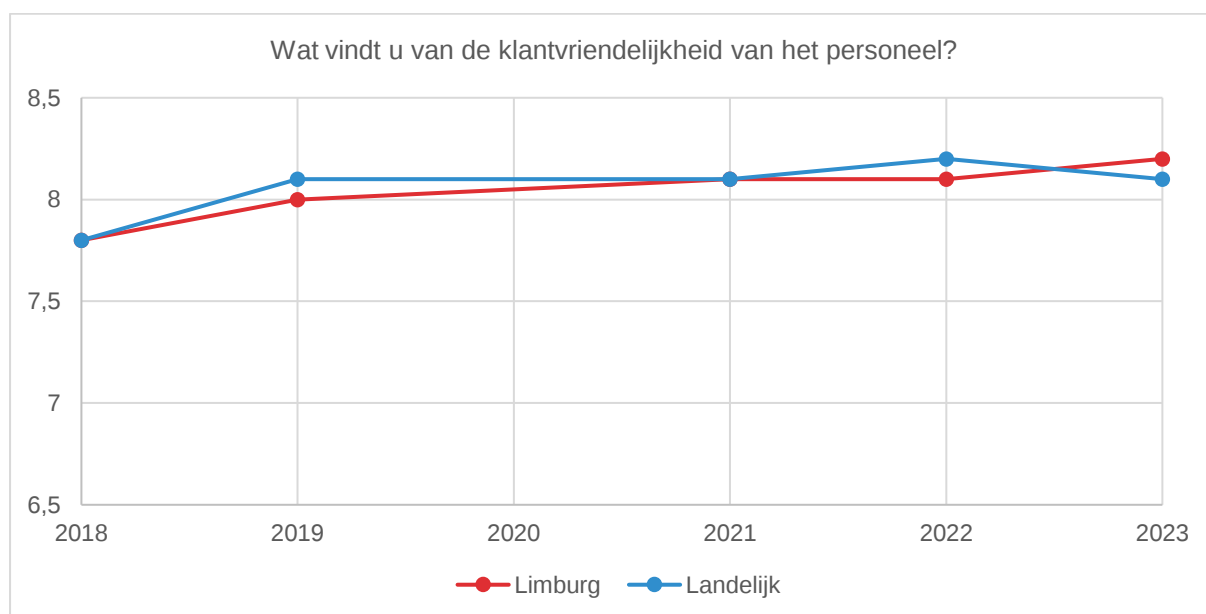
6.1. Afspraken in het Bestuursakkoord

Onderstaand volgt een opsomming van de gemaakte afspraken in artikel 15 van het Bestuursakkoord:

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 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.

6.2. Stand van zaken Limburg

Een van de indicatoren die een indicatie geeft van hoe het personeel omgaat met de reizigers zijn de scores uit de jaarlijkse OV-klantenbarometer. Hieronder is de score weergegeven die reizigers geven als hen de vraag wordt gesteld hoe klantvriendelijk zij het personeel vinden³.



Figuur 3 - Resultaat klantenbarometer op het aspect klantvriendelijkheid personeel

Het algemene beeld dat hieruit naar voren komt is dat reizigers vanaf 2018 de klantvriendelijkheid van het personeel steeds beter zijn gaan beoordelen. Zowel landelijk als in de concessie in Limburg.

³ Dit gaat om het gemiddelde oordeel van alle reizigers, het kan zijn dat de beoordeling van specifiek reizigers met een beperking afwijkt.

Daarbij komt het oordeel van het Limburgse concessiegebied (8,2 in 2023) nauw overeen met het landelijk gemiddelde (8,1 in 2023).

Er worden in de Concessie Openbaar Vervoer Limburg 2016-2031 eisen gesteld aan het contact met reizigers, hierbij is geen onderscheid gemaakt in reizigers met of zonder een beperking. Er is ook aandacht voor bijscholing van personeel. In de overleggen met de vervoerder wordt periodiek aandacht worden besteed aan dit onderwerp (agendapunt). Het doel is dat het personeel van alle vervoerders in Limburg klantvriendelijk en dienstverlenend communiceert met reizigers, zowel met als zonder beperking. Via diverse klanttevredenheidsonderzoeken, zoals de OV-klantenbarometer meten we hoe de communicatie door reizigers wordt ervaren. Ook werken vervoerders mee aan diverse activiteiten met als doel de mentale toegankelijkheid van het OV te verbeteren. Met deze activiteiten kunnen reizigers met een beperking in de breedste zin van het woord op een rustige manier kennismaken met het OV. (theorie en praktijk)

Op de website van Arriva is aandacht en uitleg voor reizen met een beperking in de bus, trein en buurtbus. Hierbij is aandacht voor de OV-begeleiderskaart, geleidehond en mensen met een niet-zichtbare handicap. Een voorbeeld hiervan is de OV-begeleiderskaart (de "Voor elkaar Pas" bij Wmo-geïndiceerden), waarbij reizigers op vertoon van deze kaart gratis mogen meereizen met mensen met een beperking. In het OV mag ook een geleidehond gratis mee in Limburg. Voor mensen met een niet-zichtbare beperking zoals autisme of dementie is er een Sunflower Keycord of polsbandje. Op deze manier ziet de buschauffeur, machinist of steward dat de reiziger een niet-zichtbare beperking heeft en kan Arriva deze reiziger beter van dienst zijn. Wanneer nodig biedt Arriva training en begeleiding aan bij het (eerste) gebruik van het openbaar vervoer.

6.3. Aanpak

Concreet zullen de volgende acties worden uitgevoerd:

- ➔ **Actie 1:** Met Arriva bezien we in 2024 welke onderdelen uit de factsheets van CROW worden opgenomen in de reizigerscommunicatie en opleidingen, met specifieke aandacht voor reizigers met een beperking. Hierbij kan gebruik gemaakt worden van de factsheet 'Toegankelijkheid in het Openbaar Vervoer' van CROW om de bejegening beter aan te laten sluiten bij de verschillende groepen reizigers. Het gaat hier niet alleen om aspecten van toegankelijkheid, maar ook benaderbaarheid en vriendelijkheid die bijdraagt aan het 'welkom' voelen in het OV.
- ➔ **Actie 2:** We wijzen Arriva op de afspraken in de concessie omtrent de bejegening van reizigers (met een beperking).
- ➔ **Actie 3:** Indien voor een reiziger de toegankelijkheid niet optimaal is, moet het personeel van Arriva hier adequaat mee kunnen omgaan en de benodigde hulp bieden op een manier die niet demotiverend werkt voor de reiziger;
- ➔ **Actie 4:** In de marketing en communicatie over activiteiten die worden uitgevoerd door Arriva of door de Provincie en gemeenten, hebben we aandacht voor reizigers met een beperking. Doe is hierbij om een inclusieve benadering te kiezen en deze mensen niet als 'anders' te behandelen.
- ➔ **Actie 5:** Arriva beziet in 2024 of de informatie over toegankelijkheid bijgewerkt en prominenter in beeld gebracht kan worden ten behoeve van de vindbaarheid door reizigers. Reizigers hebben ook betrouwbare informatie over toegankelijkheid nodig bij het plannen van hun reis.

6.4. Beoogd resultaat

De manier waarop OV-personeel omgaat met mensen met een beperking, is relevant voor de beleving van het OV en kan de motivatie om het OV te gebruiken beïnvloeden. Ons beoogd resultaat uit dit Uitvoeringsprogramma is als volgt:

- ➔ Arriva zal in de bestaande opleidingen extra aandacht vragen voor de bejegening van reizigers met een beperking;
- ➔ Arriva zet zich in om bij de aansturing van het personeel klantvriendelijkheid naar reizigers met en zonder een beperking naar een hoger plan te tillen;
- ➔ Arriva rapporteert over klachten met betrekking tot bejegening, met daarin ook herleidbaar waar dit zich heeft voorgedaan en welke acties er worden ondernomen om de bejegening te verbeteren.

7. Reisassistentie (artikel 17)

Reisassistentie is voor sommigen een noodzakelijke voorziening om met het OV te kunnen reizen. Decentrale OV-autoriteiten en Concessiehouders hebben al vroegtijdig geïnvesteerd in lage vloersmaterieel 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 door technische oorzaken de horizontale en/of verticale afstand tussen trein en perron te groot is of omdat door bijvoorbeeld verzakking van het perron of spoor of slijtage aan het voertuig de zelfstandige instap niet gewaarborgd is. Anderzijds is voor mensen met een visuele beperking een gelijkvloerse instap op zichzelf niet altijd voldoende, bijvoorbeeld door het ontbreken van goed ingerichte routes om van en naar het voertuig te lopen.

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.

7.1. Afspraken in het Bestuursakkoord

Onderstaand volgt een opsomming van de gemaakte afspraken in artikel 17 van het Bestuursakkoord:

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.
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. 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.

7.2. Stand van zaken Limburg

NS organiseert in Nederland reeds op een groot deel van de treinstations reisassistentie (voor de hoofdrailnetconcessie). Op alle toegankelijke perrons is deze reisassistentie van NS beschikbaar, dit geldt voor stations in Limburg waar NS halteert. In Limburg zijn er daarnaast ook een aantal spoorlijnen die onder de concessie van de provincie vallen. Op enkele stations aan deze lijnen wordt op dit moment reisassistentie aangeboden door Arriva. Onderstaande opsomming geeft de huidige situatie op het vlak van reisassistentie weer:

- ➔ Arriva biedt reisassistentie (in- en uitstaphulp, vanaf en tot het einde van het station) aan op alle stations in Limburg waar NS en Arriva halteren. Reisassistentie kan op deze locaties tot 1 uur voor vertrek worden aangevraagd via het landelijke telefoonnummer van NS (24/7) of via de klantenservice van Arriva.
- ➔ Daarnaast is reisassistentie in de Limburgse concessie opgenomen voor een aantal stations die door Arriva worden bediend waar NS niet komt. Op de volgende stations wordt deze dienstverlening aangeboden: Kerkrade Centrum, Landgraaf, Valkenburg, Echt en Venray.
- ➔ Dit maakt dat op onderstaande spoorlijnen op de volgende stations reisassistentie beschikbaar is:

RS11	RS12	RS15	RS18 & RE18
Nijmegen	Roermond	Sittard	Kerkrade Centrum
Venray	Echt	Heerlen	Landgraaf
Venlo	Sittard		Heerlen
Roermond	Maastricht		Valkenburg
			Maastricht

Tabel 7 - Overzicht van Limburgse stations waar reisassistentie beschikbaar is.

- ➔ Op de resterende (kleine) treinstations is op dit moment geen assistentie beschikbaar. Het gaat om 29 stations die alleen door Arriva worden bediend. Hiertoe worden ook de stations aan de Maaslijn gerekend die gelegen zijn in Noord-Brabant (Boxmeer, Cuijk, Vierlingsbeek) en Gelderland (Nijmegen Heyendaal). Bij veel van deze stations vindt vrijwel geen voor/natransport plaats per bus of rijdt de betreffende buslijn ook door naar een treinstation waar wel fysieke assistentieverlening wordt aangeboden. Er zijn geen signalen bekend dat deze assistentie wordt gemist, mede doordat de stations zoveel mogelijk zelfstandig te gebruiken zijn.
- ➔ Door de inzet van toegankelijk treinmateriaal met een gelijkvloerse instap is in veel gevallen een zelfstandige instap vanaf het perron mogelijk op de spoorlijnen van Arriva. Op een viertal stations is het desondanks niet mogelijk altijd een geheel gelijkvloerse instap aan te bieden. Dit is het geval op stations Chevremont, Heerlen Woonboulevard, Nuth en Valkenburg (spoor 2). Deze stations zijn gelegen in een bocht. Door de kromming van het spoor blijft in sommige situaties een afstands- of hoogteverschil bestaan tussen de deuropening van de trein en het perron. Op station Eygelshoven Markt ligt de ingang van het perron 10 centimeter hoger dan de vloer van de trein waardoor zelfstandig instappen met een rolstoel of scootmobiel ook hier niet mogelijk is.

7.3. Aanpak

De beschikbaarheid van reisassistentie in regionale treinen gaan we de komende jaren verbeteren. De vraag om reisassistentie reikt echter verder; belangenorganisaties geven aan dat er steeds

grotere en complexere hubs ontstaan, waar verschillende vormen van openbaar vervoer samenkomen. Het is belangrijk dat reizigers met een beperking in de toekomst beter hun weg kunnen vinden op knooppunten waar meerdere vormen van openbaar vervoer samenkomen. Voor mensen met een visuele beperking is het belangrijk dat er niet alleen bij het in- en uitstappen, maar ook voor begeleiding door het station heen assistentie beschikbaar is.

Concreet zullen de volgende acties worden uitgevoerd:

- ➔ **Actie 1:** We vragen Arriva om in 2024 een plan te maken om reisassistentie op alle stations aan te gaan bieden (met hierbij een tijdpad, in welke stappen dat realiseerbaar is en met welk dienstverleningsniveau). De eisen aan dit plan worden uiterlijk in juli 2024 aan Arriva voorgelegd. De uitgangspunten die hiervoor gehanteerd worden zijn:
 - Reisassistentie zoals reeds aangeboden door Arriva op stations Kerkrade Centrum, Landgraaf, Valkenburg, Echt en Venray blijft aangeboden, inclusief de vooraanmeldtijd van 1 uur;
 - Voor de 29 stations die aanvullend voorzien worden van reisassistentie geldt de afspraak uit het Bestuursakkoord dat het mogelijk is om gedurende de eerste twee jaar een vooraanmeldtijd van 2 uur te hanteren;
 - Reisassistentie is beschikbaar van de eerste tot en met de laatste trein;
 - Het is mogelijk om invulling te geven aan deze afspraken middels een groei-model, waarbij de eisen over een periode van 18 maanden volledig worden ingevuld;
 - Op basis van het plan van aanpak van Arriva worden voor 1 januari 2025 nadere afspraken gemaakt tussen de Provincie Limburg en Arriva gemaakt over de uitvoering van reisassistentie.
- ➔ **Actie 2:** We blijven inzetten op het verder toegankelijk maken van knooppunten zodat reisassistentie minder nodig is of effectiever ingezet kan worden. Hierbij werken we samen met ProRail, die als stationsbeheerder verantwoordelijk is voor bijvoorbeeld het op de juiste hoogte maken van de perrons. (zie ook acties onder artikel 10)
- ➔ **Actie 3:** Arriva en Provincie Limburg monitoren het gebruik van reisassistentie, waarbij Arriva verantwoording draagt voor het verzamelen en delen van geanonimiseerde informatie over het gebruik. In 2026 zal het gebruik en de kwaliteit van de aanvullend geboden reisassistentie door Provincie Limburg worden geëvalueerd in samenspraak met de vervoerder en ervaringsdeskundigen. Onderdeel van deze evaluatie is de vraag in welke vorm reisassistentie in de resterende periode van het Bestuursakkoord ingevuld moet worden en of de gestelde eisen afdoende en proportioneel zijn (inclusief de te hanteren vooraanmeldtijd).
- ➔ **Actie 4:** We verkennen met Arriva en NS de mogelijkheden om reisassistentie te verlenen bij de overstap tussen trein en bus op Intercitystations.

7.4. Beoogd resultaat

Reizigers willen zoveel mogelijk zelfstandig reizen. In veel gevallen is dit ook mogelijk, onder andere door op hoogte gebrachte perrons en toegankelijk treinmaterieel. In sommige gevallen blijven echter obstakels bestaan. Om in deze situaties ondersteuning te bieden aan reizigers is reisassistentie beschikbaar. De volgende resultaten willen we in 2028 bereikt hebben:

- ➔ Arriva heeft een plan van aanpak opgesteld voor de uitvoering van reisassistentie.
- ➔ Provincie Limburg en Arriva hebben nadere afspraken gemaakt over de uitvoering van reisassistentie. De start en omvang van de uitvoering is afhankelijk van de beschikbaarstelling van middelen door het Rijk.
- ➔ Provincie Limburg heeft een evaluatie uitgevoerd naar het gebruik en de kwaliteit van reisassistentie. Ervaringsdeskundigen en de vervoerder worden geraadpleegd tijdens deze evaluatie. Op basis van de resultaten hiervan zijn keuzes gemaakt voor het verlenen van reisassistentie in de periode na 2026.

8. Toegankelijkheid bij andere vormen van OV (artikel 18)

De afgelopen jaren zijn verschillende nieuwe vormen van mobiliteit ontstaan. Deze nieuwe vormen vallen niet altijd (volledig) onder de verantwoordelijkheid van decentrale OV-autoriteiten en het is niet altijd bekend in hoeverre de voertuigen en wijze van exploiteren moeten voldoen aan toegankelijkheidseisen. Deze nieuwe vormen van mobiliteit zijn daarom vaak in meer of mindere mate ontoegankelijk voor reizigers met een beperking. Artikel 18 van het Bestuursakkoord richt zich voornamelijk op de toegankelijkheid van de buurtbus, als andere vorm van openbaar vervoer. Verder kennen we in Limburg ook nog de Wensbus en het Wmo-vervoer.

De definitie van openbaar vervoer staat in de Wet personenvervoer 2000. De buurtbus staat niet in de wet, maar wordt wel beschouwd als openbaar vervoer wanneer de buurtbus een vaste route en een dienstregeling rijdt en voor een ieder openbaar is. Een buurtbus is daarmee gedefinieerd als een auto met ruimte voor een chauffeur en maximaal acht reizigers.

8.1. Afspraken in het Bestuursakkoord

Onderstaand volgt een opsomming van de gemaakte afspraken in artikel 18 van het Bestuursakkoord:

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 mogelijkwijs 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, 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.

8.2. Stand van zaken Limburg

We hebben het doel om zoveel mogelijk een inclusief systeem te hebben in Limburg. Dat betekent dat we naast bijvoorbeeld first- en last mile oplossingen als deelfietsen ook inzetten op vervoer voor mensen die hier geen gebruik van kunnen of willen maken. Daarbij blijft het uitgangspunt dat het OV zoveel mogelijk toegankelijk is voor verschillende doelgroepen. Wmo-vervoer is bij uitstek een vervoersoptie voor mensen die niet zelfstandig kunnen reizen en die op korte afstand een bepaalde verplaatsing willen doen. Op deze kleine schaal bestaan er bovendien, meer dan bij langere afstanden, mogelijkheden met betrekking tot het combineren van ritten.

In het kader van Publieke Mobiliteit onderzoeken overheden hoe voorheen losstaande vervoerssystemen zoals OV en Wmo-vervoer effectiever met elkaar kunnen samenwerken en op termijn wellicht gecombineerd kunnen worden. Bij de ontwikkeling van Publieke Mobiliteit en de samenwerking met Wmo-vervoerder Omnibuzz houden we rekening met de bereikbaarheidsvraagstukken die spelen rond toegankelijkheid. Wmo-vervoerder Omnibuzz kan hier

bovendien een waardevolle kennispartner vormen, zowel op het gebied van toegankelijkheid als bij toegankelijkheid rond de inzet van kleinere voertuigen.

Limburg heeft de Wensbus, dit is een vorm van aanvullend vrijwilligersvervoer die vraagafhankelijk vervoer biedt, van deur tot deur binnen een specifiek aangewezen gebied. De Provincie Limburg draagt hieraan bij met een subsidieregeling om de bereikbaarheid en leefbaarheid van kleine kernen op het platteland te ondersteunen. In de subsidieregeling Wensbus staat dat de Wensbus niet voorzien mag zijn van een rolstoellift (of -plank) en dat reizigers zelfstandig in- en uit- moeten kunnen stappen. Het is een bewuste keuze om een Wensbus niet toegankelijk te maken in verband met de overlap met het WMO-vervoer (Omnibuzz).

Buurtbussen maken in Limburg deel uit van de OV-concessie. Binnen de Provincie Limburg zijn alle buurtbussen uitgerust met een rolstoelplaats en een plank ten behoeve van rolstoelvervoer. Het personeel van Arriva maar ook de (vrijwillige) chauffeurs van de buurtbussen hebben een instructie gehad hoe om te gaan met het begeleiden van een reiziger in een rolstoel.

8.3. Aanpak

We hebben vanuit het Rijk een (concept)rapport ontvangen van het onderzoek dat Ecorys heeft uitgevoerd rondom de toegankelijkheid van de buurtbus. Er zijn nog enkele discussiepunten over het toegankelijk maken van de buurtbussen. Het ministerie van IenW voert een onderzoek uit naar de toegankelijkheid van buurtbussen. Afhankelijk van de uitkomsten volgen hier mogelijk activiteiten uit, mits deze financieel en operationeel haalbaar zijn. De Provincie Limburg volgt de ontwikkelingen en conclusies uit dit rapport en gaat hierover in gesprek met Arriva. Verder wil de Provincie Limburg inzicht in de huidige stand van zaken rondom de toegankelijkheid van buurtbussen en bij de eventuele aankoop van nieuwe buurtbussen.

Concreet zullen de volgende acties worden uitgevoerd:

- ➔ **Actie 1:** Inzicht krijgen in de consequenties van het onderzoek 'Toegankelijkheid Buurtbus' dat door Ecorys is uitgevoerd in opdracht van I&W rondom de toegankelijkheid van buurtbussen.
- ➔ **Actie 2:** Meewerken aan de ontwikkeling van landelijk eenduidige normen aangaande de toegankelijkheid van alternatieve mobiliteitsvormen (met name als het gaat om de buurtbus). Als elke OV-autoriteit iets anders doet dan wordt dat onduidelijk en moeilijker uitlegbaar. In het kader van de samenwerking met Wmo-vervoer en de ontwikkeling van Publieke Mobiliteit is dit van groot belang.
- ➔ **Actie 3:** Aanpassing in de wet -en regelgeving rondom de verantwoordelijkheden bij het vervoer van reizigers in een rolstoel. De verantwoordelijkheid van de chauffeur bij het meenemen van reizigers moet voor de buurtbus in principe gelijk zijn aan de verantwoordelijkheid van de chauffeur in een grote bus.
- ➔ **Actie 4:** We gaan met stakeholders als Arriva, Omnibuzz en andere partijen in gesprek over nieuwe vervoersvormen, het organiseren van toegankelijkheid in deze nieuwe vormen en de samenhang tussen de verschillende vormen met als voorwaarde vervoersmogelijkheden voor mensen met een beperking.

8.4. Beoogd resultaat

Het beoogde resultaat van de activiteiten is om de toegankelijkheid van buurtbussen te kunnen borgen zonder de vrijwilligers extra zwaar te belasten. Met de opkomst van nieuwe vervoersvormen is het van belang om in beeld te hebben hoe de toegankelijkheid van deze nieuwe vormen is geregeld en wanneer het wenselijk is om hier actie op te ondernemen. Onze lange termijnambitie is een mobiliteitssysteem waarin weliswaar niet alle vervoersopties toegankelijk kunnen zijn, maar waar op termijn altijd een toegankelijke reisoctie aangeboden wordt.

