

24 170 Gehandicaptenbeleid
23 645 Openbaar vervoer
Nr. 330 Brief van de staatssecretaris van Volksgezondheid,
 Welzijn en Sport

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 november 2024

Bij dezen stuur ik uw Kamer, mede namens de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu (IenW) en de staatssecretaris Jeugd, Preventie en Sport (VWS), de reactie op de monitorrapportage 'Reizen in het dagelijks leven: toegang tot vervoer en mobiliteit' van het College van de Rechten voor de Mens (hierna: het College) van december 2023. Dit onderzoek is door het College aan mijn ambtsvoorganger aangeboden vanwege de coördinerende rol op de uitvoering van het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap (hierna VN-verdrag Handicap). Met deze brief geef ik ook opvolging aan de motie De Hoop c.s.¹, die de regering verzoekt de aanbevelingen uit de rapportage van het College over te nemen.

Ik ben het College dankbaar dat deze rapportage over het openbaar vervoer voor mensen met een beperking en doelgroepenvervoer er ligt. Ik vind het belangrijk dat iedereen, met en zonder beperking, toegang heeft tot openbaar vervoer en zelfstandig kan reizen. In de monitor staan aanbevelingen gericht aan de regering over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer. In deze brief beschrijf ik eerst kort de kern van het rapport van het College. Vervolgens schets ik kort de belangrijkste vorderingen ten aanzien van toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Daarna ga ik in op de aanbevelingen van het College. Daarbij schets ik wat er al gebeurt in aansluiting op de aanbevelingen en welke opvolging wij geven aan de aanbevelingen.

Monitorrapportage 'Reizen in het dagelijks leven: toegang tot vervoer en mobiliteit'

Het College is toezichthouder op de uitvoering van het VN-verdrag handicap in Nederland. Dit verdrag beschermt de rechten van mensen met een beperking. Als toezichthouder publiceert het College ieder jaar een monitor over de stand van zaken rondom dit verdrag. Het afgelopen jaar stond het thema 'Reizen in het dagelijks leven: toegang tot vervoer en mobiliteit' centraal. Mensen

¹ Kamerstuk 23-24, TK 36 410 XII, nr. 74.

met een beperking en hun vertegenwoordigende organisaties geven aan dat er voor hen nog knelpunten bestaan en dat zij daardoor niet alleen worden beperkt in hun mobiliteit, maar ook in het genieten van andere rechten die het VN-verdrag handicap beschermt zoals het recht op gezondheid, werk en op deelname aan het culturele leven, recreatie, vrijetijdsbesteding en sport. Het College stelt dat de (grond)rechten van mensen met een beperking onder druk staan en roept de overheid op om te werken aan een integrale benadering van toegang tot vervoer en mobiliteit van mensen met een beperking, in lijn met het VN-verdrag handicap.

Daarnaast spreekt het College zijn waardering uit voor het in november 2022 ondertekende Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032² (hierna: het Bestuursakkoord), maar acht verdere verbetering nodig. Daarbij wijst het College onder andere op het belang van één informatiepunt van alle vormen van openbaar vervoer, bij voorkeur in aanvulling op het doelgroepenvervoer.

Verder heeft het College een verkennend onderzoek laten uitvoeren naar het sociaal-recreatieve doelgroepenvervoer. Dit onderzoek benoemd een aantal knelpunten, zoals het persoonlijk kilometerbudget (PKB) van 700 kilometer bij Valys. Het College roept de staatssecretaris op om te onderzoeken of de tarieven voor Valys kunnen worden verlaagd; zeker zolang het openbaar vervoer voor hen niet volledig toegankelijk is. Daarnaast blijkt uit het onderzoek dat het geregeld voorkomt dat vervoerders de stiptheid binnen de marges van 15 minuten voor en na de afspraak niet halen en maken gebruikers vaak mee dat hun ritten langer duren dan zij hadden verwacht, of dat ritten niet beschikbaar zijn, ondanks een tijdige aanvraag.

Het College roept de overheid op om te werken aan een integrale benadering van toegang tot vervoer en mobiliteit van mensen met een beperking als stip op de horizon te plaatsen, in lijn met het VN-verdrag handicap. Het College doet in de rapportage een aantal aanbevelingen om aan de slag te gaan met een integrale aanpak.

Met het OV van A naar B

Ik ga eerst in op de belangrijkste vorderingen ten aanzien van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Vervolgens ga ik in op de afzonderlijke aanbevelingen van het College.

² Kamerstuk 23-24, TK 23 645, nr. 783.

Het uiteindelijke doel is om het openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk te maken in 2040, zoals vastgelegd in het Toekomstbeeld OV³. Deze inspanningen staan niet op zichzelf, maar moeten worden gezien in de bredere context van internationale verdragen, Europese en nationale wet- en regelgeving en (interdepartementale) beleidsprogramma's om reizen met het openbaar vervoer voor mensen met een beperking te verbeteren. Zo zijn sinds respectievelijk 2011 en 2012 het Besluit en de Regeling toegankelijkheid van het openbaar vervoer van kracht en heeft Nederland in 2016 het VN-Verdrag handicap geratificeerd.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) geeft – onder meer met het Bestuursakkoord dat op 7 november 2022 is ondertekend – verder invulling aan de ambitie om vanuit het VN-verdrag de toegankelijkheid van het openbaar vervoer te vergroten. Daarnaast is in de periode 2018-2020 met de Vernieuwingsagenda “Iedereen onderweg” verder toegewerkt naar een Nederland waarin iedereen die in staat is om naar bijvoorbeeld de supermarkt of het stadhuis te gaan ook met het openbaar vervoer kan reizen, dus met trein, tram, bus of metro.

Toegankelijkheid treinstations

Sinds 2006 wordt via het Implementatieplan Toegankelijkheid gewerkt om treinstations toegankelijker te maken voor mensen met een beperking. Daarmee wordt in totaal ongeveer € 550 miljoen geïnvesteerd in betere toegankelijkheid van stations. Uw Kamer wordt elke vijf jaar over de voortgang van dit plan geïnformeerd via het Actualisatierapport Toegankelijkheid Spoor. Het laatste actualisatierapport is op 28 juni 2021⁴ aan uw Kamer aangeboden en bevat ook een uitgebreid overzicht van de stand van zaken rondom de toegankelijkheid op het spoor en de inspanningen die ProRail en de verschillende spoorvervoerders leveren om die toegankelijkheid nog verder te verbeteren. Eind 2022 was ruim 90% van de treinstations toegankelijk voor mensen met een beperking. Streven is dat uiterlijk in 2030 99% van de treinstations drempelvrij is.

Ook op het terrein van terugdringing van langdurige liftstoringen (een week of langer) zijn vorderingen gemaakt. Het aantal storingen is gedaald van gemiddeld 15-20 liften in de zomer van 2022 naar 10 liften eind 2023. ProRail levert informatie aan NS over

³ Kamerstuk 20-21, TK 23 645, nr. 746.

⁴ Bijlage bij Kamerstuk 20-21, TK 29 984, nr. 931

liften die een week of langer defect zijn. Op NS.nl en in de NS-reisapp worden die liften vermeld bij de stations voorzieningen op het station dat de reiziger bezoekt. Daarnaast werkt ProRail nu aan de ontwikkeling van een realtime liftmonitoringssysteem waardoor ook data over kortdurende liftstoringen kan worden gedeeld met vervoerders ten behoeve van actuele reisinformatie. Regionale vervoerders Gemeentelijk Vervoer Bedrijf (GVB) en de Rotterdamse Elektrische Tram NV (RET) vermelden defecte liften op hun website. Hiermee worden reizigers sneller en nauwkeuriger geïnformeerd en kunnen zij hun reis indien nodig aanpassen.

Toegankelijkheid rijdend treinmaterieel en reisassistentie

Per eind 2021 beschikken alle NS-sprinters over een toegankelijke instap. Dit geldt ook voor treinen van regionale treinvervoerders. De intercitytreinen zijn toegankelijk volgens de bij toelating geëiste toegankelijkheidsnormen. In 2023 rijden de eerste treinen van de Intercity Nieuwe Generatie waarna de toegankelijke dubbeldekker (Dubbel Dekker Nieuwe Generatie) wordt geïntroduceerd. Hierdoor krijgt een steeds groter deel van het treinmaterieel een zelfstandige instap.

Reizigers, kunnen bij NS gebruik maken van reisassistentie, bijvoorbeeld daar waar de aansluiting van de perrons op het rijdend treinmaterieel niet op orde is. Deze reisassistentie kan tot één uur voor vertrek worden aangevraagd. Het aantal stations waarop NS-reisassistentie aanbiedt, is gestegen van 94 in 2014 naar 222 eind 2023. Sinds eind 2023 hebben alle stations waar NS stopt en die door ProRail toegankelijk zijn gemaakt reisassistentie; ruim 55% van de Nederlandse treinstations. Dit is een jaar eerder dan met NS is overeengekomen. Op meer dan 25 stations biedt NS reizigers met een visuele beperking begeleiding naar een eerstvolgende vorm van openbaar vervoer. Daar begeleidt de reisassistent de reiziger naar de bus-, tram,- of metrohalte, de officiële taxistandplaats of naar de 'halen en brengen'-plaats bij het station.

Overigens bieden enkele regionale treinvervoerders ook een bepaalde vorm van reisassistentie aan. In het Bestuursakkoord is de afspraak neergelegd dat regionale treinvervoerders vanaf uiterlijk eind 2025 reisassistentie aanbieden.

Toegankelijkheid bus-, tram- en metrohaltes

Provincies, vervoerregio's en gemeentes zijn als weg- en/of infrabeheerders verantwoordelijk voor het toegankelijk maken van

bus-, metro- en tramhaltes. In de jaren 2006–2015 heeft het Rijk € 87 miljoen beschikbaar gesteld om de toegankelijkheid van bushaltes te verbeteren. Via stimulering door decentrale ov- autoriteiten hebben wegbeheerders in die periode veel bestaande bushaltes toegankelijk gemaakt. Voor bestaande bus- en tramhaltes wordt op regionaal niveau bekeken met welk tempo en prioriteit ervoor kan worden gezorgd dat haltes voor iedereen toegankelijk worden. Voor nieuwe haltes en metrohaltes geldt al dat deze toegankelijk (moeten) zijn.

Voor de bus- en tramhaltes verschilt het beeld van de (fysieke) toegankelijkheid tussen de verschillende regio's. Op dit moment is 25% van de bushaltes in Nederland volledig toegankelijk (visueel en motorisch), 46% van de bushaltes is alleen voor motorisch beperkten toegankelijk en 30% alleen voor visueel beperkten. 70% van alle tramhaltes is toegankelijk voor reizigers met een motorische beperking. 96% van de metrohaltes is volledig toegankelijk (motorisch en visueel).⁵ In het Bestuursakkoord zijn afspraken gemaakt over het verder toegankelijk maken van de bus- en tramhaltes. Uw Kamer is bij de brief d.d. 20 november 2023 van de toenmalige Staatssecretaris van IenW geïnformeerd over de kosten voor het aanpassen van bushaltes die circa € 670 miljoen en van tramhaltes circa € 90 miljoen bedragen.⁶ Het is duidelijk dat er een lange termijnopgave is om steeds meer bus- en tramhaltes toegankelijk te maken en dat die opgave niet volledig binnen de termijn van het Bestuursakkoord gerealiseerd kan worden door wegbeheerders.

Toegankelijkheid bus, tram en metro - materieel

Uw Kamer is op 16 december 2021 geïnformeerd over de toegankelijkheid van het bus-, tram-, en metromaterieel.⁷ In de afgelopen decennia is door decentrale overheden en vervoerders ook gewerkt aan de toegankelijkheid van het bus-, tram- en metromaterieel. Momenteel is al het in concessies ingezette bus-, tram-, en metromaterieel toegankelijk volgens de bij toelating geëiste toegankelijkheidsnormen. Ook voor de metrohaltes geldt dat deze toegankelijk zijn. In het busvervoer zijn bijna alle voertuigen voorzien van een lage vloer en een rolstoelplank. Op enkele lange afstandslijnen wordt gereden met hogevoersvoertuigen die zijn voorzien van een rolstoellift.

⁵ [Staat van het openbaar vervoer 2023 \(crow.nl\)](#), p. 74.

⁶ Kamerstuk 23-24, TK 23 645, nr. 812.

⁷ Bijlage bij Kamerstuk 21-22, TK 24 170, nr. 251.

Reactie op de aanbevelingen ten aanzien van het openbaar vervoer en doelgroepenvervoer

1. Fysieke toegankelijkheid

Het College wijst op afspraken die in het Bestuursakkoord zijn gemaakt over onderzoek naar toegankelijkheid van het meenemen van hulpmiddelen in lijnbussen en naar de rolstoeltoegankelijkheid van buurtbussen. Het College stelt vast dat er in de praktijk grote behoefte is aan dit onderzoek. Het is van belang dat dit onderzoek in samenspraak met mensen met een beperking en hun (vertegenwoordigende) organisaties wordt verricht. Het College roept de concessieverleners in de tussentijd op om niet nog meer bussen door buurtbussen te vervangen.

Decentrale ov-autoriteiten als concessieverlener zijn in samenspraak met de vervoerder als concessiehouder in eerste instantie verantwoordelijk voor het aanbieden van busvervoer binnen hun concessie. Zij kunnen gezamenlijk bepalen welke bussen gebruikt worden op de concessietrajecten. Daarbij moeten de normen van het Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer⁸, die onder andere zien op de toegankelijkheid van (trein)stations en bus, tram- en metrohaltes, worden nageleefd.

1.1 Rolstoeltoegankelijkheid in buurtbussen

Het onderzoek naar toegankelijkheid in buurtbussen is afgerond en staat op de website van de rijksoverheid.⁹ IenW zal - samen met andere departementen - in het bredere perspectief van de verkenning naar publieke mobiliteit de positie van de buurtbus in het mobiliteitssysteem meenemen. In deze verkenning worden de mogelijkheden en bijbehorende voorwaarden onderzocht om de verschillende vormen van doelgroepenvervoer en regulier regionaal OV verder te optimaliseren. Hierbij wordt gestreefd naar een samenhangend mobiliteitssysteem voor alle reizigers, waarbij het huidige dienstregeling gestuurde OV wordt aangevuld met vraaggestuurd OV, doelgroepenvervoer en de inzet van andere vormen zoals deelmobiliteit. Daarnaast zullen er altijd mensen zijn voor wie reizen met (aanvullend) OV helaas nooit mogelijk zal zijn. Voor die mensen moeten we uiteraard in redelijkheid voorzien in een alternatief. Valys-vervoer is een van die alternatieven.

1.2 Gebruik van hulpmiddelen bus-en buurtbus

⁸ Stb. 2011, nr. 225.

⁹ [Onderzoek toegankelijkheid buurtbus | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

Uit het onderzoek naar gebruik van hulpmiddelen in lijnbussen¹⁰ is gebleken dat veel reizigers met een beperking gebruik kunnen maken van de bus- en buurtbus. Vervoerders kunnen reizigers met hulpmiddelen toegang weigeren om veiligheidsoverwegingen. Voor reizigers is niet altijd duidelijk waarom en op welke grond zij niet tot het voertuig worden toegelaten. Overigens geven geïnterviewde mensen met een beperking die gebruik maken van hulpmiddelen aan dat zij verwachten weinig extra ritten met een bus te zullen maken als aanpassingen zouden worden doorgevoerd waardoor hulpmiddelen makkelijker kunnen worden meegenomen. De doelgroep geeft aan dat de technische aspecten van de bus

geen reden zijn waarom zij nu weinig gebruik maken van de bus. Aspecten als serviceverlening, reisinformatie en de haltetoegankelijkheid achten zij van meer belang. Naar aanleiding van de bevindingen uit dit onderzoek is lenW in gesprek met decentrale ov-autoriteiten en vervoerders om te bezien op welke wijze de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor reizigers met hulpmiddelen kan worden verbeterd. Bij de ontwikkeling van publiek vervoer wordt de samenhang met openbaar vervoer bezien. Waarbij we -zoals eerder aangegeven- voor mensen die nooit kunnen reizen met (aanvullend) openbaar vervoer, er uiteraard in redelijkheid wordt voorzien in een alternatief. Bij de ontwikkeling van publiek vervoer houdt lenW uiteraard rekening met de toegankelijkheid.

2. Communicatieve toegankelijkheid

Het College roept op tot inrichting van een centraal punt waar reizigers met een beperking de noodzakelijke actuele informatie kunnen krijgen om van A naar B te komen. Ook als er verschillende soorten van openbaar vervoer aan te pas komen of een combinatie met doelgroepenvervoer en met actuele informatie over uitgevallen voorzieningen en vraagt de regering dit te bevorderen.

Bij diverse online reisplanners is het reeds mogelijk om een reis te plannen die rekening houdt met de toegankelijkheid van haltes, stations, voertuigen en de aanwezigheid van blindengeleidelijnen. In de reisplanner 9292 kan de reiziger bijvoorbeeld de optie "toegankelijkheid" kiezen. Hiermee krijgt de reiziger een advies voor een toegankelijke reis voor de modaliteiten trein, bus, tram en metro. In de reisplanner van de NS bestaat deze mogelijk ook en wordt bijvoorbeeld ook informatie gegeven over uitstapzijde van de trein. Op de website van ProRail is verder specifieke informatie te

¹⁰ [Hulpmiddelen in lijnbussen | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

vinden over de toegankelijkheid van treinstations. Verschillende vervoerders vermelden daarnaast op hun website welke haltes toegankelijk zijn (op basis van het landelijke Centraal Haltebestand). Naast de genoemde gegevens in het Centraal Haltebestand wordt er sinds begin 2023 gewerkt aan registratie van zogenaamde 'stationstopologieën' waardoor reizigers op gedetailleerd niveau worden geïnformeerd over (toegankelijkheids)voorzieningen en eventuele obstakels in de treinstations. Het gaat hier met name over informatie over storingen bij liften waarop in deze brief al eerder is ingegaan. Al deze data is openbaar en wordt kosteloos en, waar mogelijk, realtime beschikbaar gesteld aan aanbieders van reisplanners door de centrale databank Nationale Data Openbaar Vervoer (NDOV).

Blijkens de Staat van het openbaar vervoer 2023¹¹ zijn vrijwel alle trams en metro's voorzien van lichtkranten of schermen met reisinformatie over de volgende halte(s) en eventueel overstapmogelijkheden. Ook wordt de eerstvolgende halte automatisch omgeroepen. Op haltes met een elektronisch display bestaat vaak de mogelijkheid om de informatie op het scherm te laten voorlezen door een druk op de knop.

Ten slotte, in 2019 is de Europese Toegankelijkheidsrichtlijn gepubliceerd. Deze richtlijn dient digitale producten en diensten binnen en buiten het openbaar vervoer toegankelijk te maken voor mensen met een beperking. Onder deze producten en diensten vallen onder andere helpdesks, websites, applicaties en

(digitale) ticketdiensten en tickets. Daarnaast ziet de richtlijn ook op toegankelijk (reis)informatie over vervoersdiensten. De Implementatiewet toegankelijkheidsvoorschriften producten en diensten is door de Staten-Generaal aangenomen. De wet zal op 28 juni 2025 in werking treden. De wet ziet onder andere op personenvervoer via bus, trein, vliegtuig en schip. Dit is een belangrijke stap richting het verder toegankelijker maken van openbaar vervoer in Nederland.

3. Sociale toegankelijkheid

Het College roept de partijen bij het Bestuursakkoord op om te blijven investeren in periodieke en praktijkgerichte trainingen over (sociale) toegankelijkheid om zo de bewustwording rondom

¹¹ [Staat van het openbaar vervoer 2023 \(crow.nl\)](https://www.crow.nl), p. 74.

herkenning en bejegening van mensen met een beperking te vergroten.

In het Bestuursakkoord is afgesproken dat het Rijk en decentrale ov-autoriteiten in de concessievoorwaarden beschrijven 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. In alle regio's is er aandacht voor bejegening, onder andere door middel van een programma van eisen bij aanbestedingen, regulier overleg van decentrale ov-autoriteiten met vervoerders en toetsing in de praktijk via mystery-guests. Ook vanuit vervoerders is er aandacht voor sociale toegankelijkheid en bejegening door het personeel. Zij bieden (bijscholings)cursussen en trainingen aan over toegankelijkheid in het openbaar vervoer.

4. Financiële toegankelijkheid

Het College spoort aan om te onderzoeken of het mogelijk is om de tarieven voor Valysreizen door mensen met een beperking te verlagen, zeker zolang het openbaar vervoer voor hen niet volledig toegankelijk is.

Het Valys-vervoer is bedoeld voor mensen met een beperking, zodat zij kunnen reizen op de plekken waar het openbaar vervoer nog niet toegankelijk is. Het is derhalve een (tijdelijke) vervoersvoorziening die gezien kan worden als een bus die niet bij een halte, maar voor de deur stopt. De reizigersbijdrage van Valys is jarenlang niet verhoogd en inmiddels juist in lijn gebracht met het openbaar vervoer. Dit vanwege het gelijkheidsbeginsel. Ik vind het billijk dat iemand, als het voor deze persoon niet mogelijk is om met het openbaar vervoer te kunnen reizen, eenzelfde prijs betaalt als iemand die dat wel kan.

5. Een integrale benadering van toegang tot vervoer en mobiliteit

Het College roept de regering op om als stip op de horizon te plaatsen – in lijn met het VN-verdrag handicap – een meer integrale benadering van toegang tot vervoer en mobiliteit van mensen met een beperking en daar beleid op te ontwikkelen.

Het kabinet Rutte IV heeft op 9 februari 2024 zijn Nationale strategie implementatie VN Verdrag Handicap¹² aan de Kamer aangeboden. Zoals uit de aanbiedingsbrief d.d. 9 februari 2024 bij

¹² Kamerstuk 23-24, TK 24 170, nr. 309.

die strategie blijkt, biedt de strategie een stip aan de horizon voor een toegankelijker en inclusiever Nederland in 2040. De strategie schetst een gewenste situatie voor 2040 en presenteert doelstellingen die samen met alle partners verder worden uitgewerkt om tot stappen te komen die ons dichterbij die gewenste situatie brengen. De strategie is in lijn met de principes van het VN-verdrag handicap geschreven vanuit het oogpunt van mensen met een beperking zelf. Om tot die strategie te komen, zijn er gesprekken met hen gevoerd en zijn er gezamenlijke activiteiten ondernomen. Ten slotte werkt VWS samen met andere ministeries met mensen met een beperking aan een werkagenda waarmee de doelstellingen uit de Nationale strategie worden ingevuld.

Doel is het openbaar vervoer uiterlijk in 2040 voor iedereen toegankelijk te hebben gemaakt, zoals vastgelegd in het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer. Hierboven is uiteengezet dat er op het terrein van het openbaar vervoer al flinke vorderingen zijn gemaakt. Daarnaast worden afspraken die zijn gemaakt in het Bestuursakkoord de komende jaren, en soms ruim voor 2032, uitgevoerd. De komende tijd zal ik samen met mensen met een beperking, hun vertegenwoordigde organisaties en andere stakeholders, verder invulling geven aan die doelstellingen. Per deelthema zullen bijeenkomsten worden georganiseerd om de doelstellingen te concretiseren in een op te stellen werkagenda. Ik informeer u in het vierde kwartaal van 2024 per brief nader over de voortgang van de ontwikkeling van de werkagenda.

6. Caribisch Nederland

Het College adviseert de regering om toegang tot vervoer en mobiliteit te betrekken bij het verrichten van een nulmeting bij invoering van BES-gelijke behandelingswetgeving.

De uitvoering van de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte (Wgbh/cz) maakt deel uit van de vragenlijst in het kader van de nulmeting op de BES-eilanden. Deze enquête heeft als doel om inzicht te geven in de aard en (een benadering van de) omvang van de ervaren juridische problemen en ervaren discriminatie. In afstemming met het ministerie van Binnenlandse Zaken zullen de onderzoekers verzocht worden specifiek te vragen naar ervaringen met betrekking tot de toegankelijkheid van vervoer en mobiliteit.

Afsluiting

Ik ben het eens met het College dat reizen en het vervoer voor mensen met een beperking een belangrijk thema is. Dit thema maakt dan ook onderdeel uit van de nationale strategie, en zal ook een onderdeel vormen van de werkagenda. Op dit moment werk ik aan de invulling van deze agenda, waaronder aan het onderdeel 'Vervoer en mobiliteit'. Dit gebeurt in samenwerking met de overige

departementen, ervaringsdeskundigen en vertegenwoordigende organisaties. Ik zal de aanbevelingen en actiepunten van het College meenemen in mijn gesprekken en bekijken welke aanbevelingen die nog niet voldoende zijn opgepakt in lopende trajecten, een plek kunnen krijgen in de werkagenda.

De staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport,
V. Maeijer