

Vergaderjaar 2021–2022

24 170

## Gehandicaptenbeleid

F

### VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 18 februari 2022

De vaste commissie voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport<sup>1</sup> heeft kennisgenomen van de brief van 19 november 2021<sup>2</sup>, waarmee de eindrapportage Onbeperkt meedoen! over de periode 2018–2021 is aangeboden. De leden van de **PvdD**-fractie hadden daarover nog enkele vragen.

Naar aanleiding hiervan is op 25 januari 2022 een brief gestuurd aan de Minister voor Langdurige Zorg en Sport.

De Minister heeft op 17 februari 2022 gereageerd.

De commissie brengt bijgaand verslag uit van het gevoerde schriftelijk overleg.

De waarnemend griffier van de vaste commissie voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport,  
Dragstra

<sup>1</sup> Samenstelling:

Ganzevoort (GL), Gerkens (SP), Van Dijk (SGP), Van Hattem (PVV), Oomen-Ruijten (CDA), Rombouts (CDA), Bredenoord (D66), Koole (PvdA), De Bruijn-Wezeman (VVD), Baay-Timmerman (50PLUS), A.J.M. van Kesteren (PVV), Klip-Martin (VVD) (*voorzitter*), Vos (VVD), Dessing (FVD), Van Gurp (GL), Prast (PvdD), Van Pareren (Fractie-Nanninga) (*ondervoorzitter*), Prins (CDA), Vendrik (GL), Verkerk (CU), De Vries (Fractie-Otten), Van der Voort (D66), Keunen (VVD), Hermans (Fractie-Nanninga), Raven (OSF) en Karakus (PvdA).

<sup>2</sup> Kamerstukken I 2021/22, 24 170, E en bijlagen.

## **BRIEF VAN DE VOORZITTER VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR VOLKSGEZONDHEID, WELZIJN EN SPORT**

Aan Minister voor Langdurige Zorg en Sport

Den Haag, 25 januari 2022

De vaste commissie voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS) heeft met belangstelling kennisgenomen van de brief van 19 november 2021<sup>3</sup>, waarmee de eindrapportage Onbeperkt meedoen! over de periode 2018–2021 is aangeboden. Voor de leden van de **PvdD**-fractie is het belangrijk dat iedereen kan meedoen. Zij hebben daarom nog enkele vragen.

De leden van de PvdD vernemen graag hoe de reductie van het aantal haltes voor het openbaar vervoer, bijvoorbeeld in de gemeente Amsterdam, zich verhoudt tot het streven om iedereen te laten meedoen. Voor mensen die slecht ter been zijn en die zich met de auto kunnen/willlen verplaatsen, zijn er wel mogelijkheden. Vanwaar het verschil in benadering tussen mensen die zijn aangewezen op het openbaar vervoer en degenen die dit niet zijn?

Voor mensen die afhankelijk zijn van een rolstoel zijn er heel weinig geschikte brievenbussen, terwijl het juist voor hen moeilijk is om afstanden af te leggen. Hoe verhoudt zich dit tot de doelstelling?

Het aantal postkantoren is eveneens verminderd. Dat is nadelig voor zowel mensen die geen grote afstand kunnen afleggen, als voor mensen in een rolstoel. Hoe verhoudt zich dit tot de doelstelling?

Er zijn defecte liften in het Amsterdamse metronet, die nu al een jaar niet gebruikt kunnen worden omdat de betreffende onderdelen niet beschikbaar zijn. Dit beperkt mensen met een rolstoel in hun bewegingsvrijheid en maakt het moeilijk, zo niet onmogelijk, voor mensen die geen trap kunnen lopen, om met het openbaar vervoer te reizen. Zou het beleid niet zo moeten zijn dat de exploitant altijd alle reserveonderdelen op voorraad heeft?

De leden van de vaste commissie voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport zien uw reactie met belangstelling tegemoet en ontvangen deze graag bij voorkeur voor 18 februari 2022.

De voorzitter van de vaste commissie voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport,  
T. Klip-Martin

---

<sup>3</sup> Kamerstukken I 2021/22, 24 170, E en bijlagen.

## **BRIEF VAN DE MINISTER VOOR LANGDURIGE ZORG EN SPORT**

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 februari 2022

Hierbij stuur ik u de antwoorden op de vragen die op 25 januari 2022 zijn gesteld door leden van de vaste commissie voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS) naar aanleiding van de eindrapportage van het programma *Onbeperkt meedoen!* over de periode 2018 – 2021.<sup>4</sup>

Ik stuur u de antwoorden op uw vragen mede namens de Minister van Economische Zaken en Klimaat en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

De Minister voor Langdurige Zorg en Sport,  
C. Helder

---

<sup>4</sup> Kamerstukken II 2020/21 24 170, nr. 251.

Vraag

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren vernemen graag hoe de reductie van het aantal haltes voor het openbaar vervoer, bijvoorbeeld in de gemeente Amsterdam, zich verhoudt tot het streven om iedereen te laten meedoen. Voor mensen die slecht ter been zijn en die zich met de auto kunnen en willen verplaatsen, zijn er wel mogelijkheden. Vanwaar het verschil in benadering tussen mensen die zijn aangewezen op het openbaar vervoer en degenen die dit niet zijn?

Antwoord

Binnen het kabinet is de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat beleidsmatig verantwoordelijk voor de bevordering van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer (OV) voor mensen met een beperking. Uitgangspunt van het kabinetsbeleid is dat reizigers met een beperking zo zelfstandig en laagdrempelig mogelijk gebruik kunnen maken van het OV. Daartoe worden onder meer stations en haltes aangepast. De stations worden steeds beter toegankelijk gemaakt door ProRail. Voor de bus- en tramhaltes zijn de gemeenten verantwoordelijk. Ook de Vervoerregio Amsterdam kent verschillende initiatieven om de toegankelijkheid en laagdrempeligheid van het openbaar vervoer te vergroten. Zo is er in Amsterdam een app in gebruik die informatie biedt aan mensen met een beperking over de toegankelijkheid van individuele haltes.

De ontwikkeling van het aantal haltes fluctueert door de tijd heen.<sup>5</sup> Zo kan de situatie zich voordoen dat er te weinig plek is in de openbare ruimte om een nog niet (volledig) toegankelijke halte toegankelijk te maken, waardoor ervoor wordt gekozen om twee na elkaar liggende haltes samen te voegen tot één toegankelijke halte. Ook kan zich bijvoorbeeld de situatie voordoen dat in het kader van de verkeersveiligheid de plaatsing van een halte wordt heroverwogen. Uit onderzoeken van de Vervoerregio Amsterdam blijkt dat ondanks de fluctuaties (voor de hele regio) ruimschoots wordt voldaan aan de eis dat 90% van de adressen in de te bedienen buurten binnen een hemelsbrede afstand van 400 meter naar ontsluitend OV en 800 meter naar een R-Net halte liggen.

Vraag

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren geven aan dat voor mensen die afhankelijk zijn van een rolstoel er heel weinig geschikte brievenbussen zijn, terwijl het juist voor hen moeilijk is om afstanden af te leggen. Hoe verhoudt zich dit tot de doelstelling?

Antwoord

Binnen het kabinet is de Minister van Economische Zaken en Klimaat beleidsmatig verantwoordelijk voor de uitvoering van de Postwet. De Postwet 2009<sup>6</sup> bevat een verplichting voor de verlener van de universele postdienst (UPD, in dit geval PostNL) om advies te vragen aan organisaties die de belangen behartigen van gebruikers van de postdienst. Bijvoorbeeld over de voorgenomen wijzigingen in het aantal brievenbussen en de spreiding van brievenbussen en postvestigingen. Hiervoor heeft PostNL een zogenaamd «Locatiebeleid» ontwikkeld, waarvan de uitgangspunten zijn afgestemd met koepelorganisaties als de ouderenbonden, leder(in), vertegenwoordigers van VNG, het RIVM en de Landelijke Vereniging van Kleine Kernen. Hiermee geeft PostNL invulling

<sup>5</sup> Alle bus- en tramhaltes worden landelijk bijgehouden in het Centraal Haltebestand (<https://halteviewer.ov-data.nl/>). Daarin is ook voor iedere halte te zien of deze toegankelijk is voor reizigers met een beperking.

<sup>6</sup> Artikel 18a, eerste lid.

aan een belangrijke doelstelling vanuit het VN-verdrag handicap, namelijk om ervaringsdeskundigen te betrekken daar waar beleid wordt ontwikkeld dat relevant voor hen is.

In de Nederlandse postregelgeving zijn verder eisen opgenomen met betrekking tot het aantal straatbrievenbussen dat minimaal beschikbaar moet zijn en de maximale afstand tot die voorzieningen. Daarbij is als specifieke eis opgenomen dat de verlener van de universele postdienst bij de spreiding van voorzieningen rekening houdt met de behoeften van specifieke groepen zoals ouderen en mensen met een beperking.<sup>7</sup> Op dit moment is er bijvoorbeeld een netwerk van circa 500 verlaagde brievenbussen, waarvan minimaal 1 per gemeente. Deze zijn geplaatst op locaties waar de behoefte het grootst is, zoals medische instellingen, treinstations en gemeentehuizen.

PostNL moet ook rekening houden met geldende ARBO wetgeving. Deze bevat eisen ten aanzien van de lichamelijke belasting van PostNL werknemers die brievenbussen moeten legen. Daardoor heeft PostNL ook te maken met begrenzings ten aanzien van het maximale aantal brievenbussen met afwijkende hoogtes.

#### Vraag

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren geven aan dat het aantal postkantoren eveneens is verminderd. Dat is nadelig voor zowel mensen die geen grote afstand kunnen afleggen, als voor mensen in een rolstoel. Hoe verhoudt zich dit tot de doelstelling?

#### Antwoord

In 2008 waren er in Nederland iets meer dan 2.000 locaties voor het doen van posthandelingen, waaronder 250 postkantoren. Tegenwoordig werkt PostNL vrijwel uitsluitend nog met post- en pakketpunten in winkels zoals kantoorboekhandels en supermarkten. Het aantal verkooppunten waar consumenten terecht kunnen voor posthandelingen is daarmee de afgelopen jaren uitgebreid naar circa 3.750. Ook DHL heeft voor pakketdiensten ongeveer 3.500 retaillocaties verspreid over het land.

Vanuit het VN-verdrag handicap bestaat er geen specifieke doelstelling voor het aantal postkantoren. Het is relevant dat er overleg plaatsvindt met gebruikers, wat in de postsector vorm krijgt met overleg over de uitgangspunten van het «Locatiebeleid».

#### Vraag

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren geven aan dat er defecte liften in het Amsterdamse metronet zijn, die nu al een jaar niet gebruikt kunnen worden omdat de betreffende onderdelen niet beschikbaar zijn. Dit beperkt mensen met een rolstoel in hun bewegingsvrijheid en maakt het moeilijk, zo niet onmogelijk, voor mensen die geen trap kunnen lopen, om met het openbaar vervoer te reizen. Zou het beleid niet zo moeten zijn dat de exploitant altijd alle reserveonderdelen op voorraad heeft?

#### Antwoord

Voor de beantwoording van deze vraag heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat navraag gedaan bij de verantwoordelijke Vervoerregio Amsterdam (VRA). In 2021 kende het GVB in Amsterdam tot oktober ongeveer 350 storingen bij 82 liften. Het grootste gedeelte van de defecten is binnen een paar uur tot 24 uur opgelost. Er zijn circa 30 storingen met een uitval langer dan 50 uur geweest, waarvan

---

<sup>7</sup> Artikel 16.

6 storingen met een buitendienststand van boven de 6 weken. Het niet beschikbaar hebben van onderdelen, het afhankelijk zijn van derden of suboptimale ontwerpkeuzes (bijvoorbeeld een gebrekkige waterafvoer) kunnen hier aanleiding toe zijn.

De liften worden onderhouden door onderaannemers (Kone en TKelevator). Bijna alle liften in de Vervoerregio Amsterdam zijn geleverd door deze twee partijen. Beide leveranciers houden 80% van de onderdelen in Nederland op voorraad. De overige 20%, zijn onderdelen die zeer zelden defect gaan en veel geld kosten. Van deze 20% kan de helft binnen 48 uur worden geleverd vanuit distributiecentra elders in Europa.

In het kader van een nieuwe overeenkomst maken de Vervoerregio Amsterdam en GVB verbeterde afspraken over toegankelijkheid en beschikbaarheid, waar de beschikbaarheid van liften deel van uit maken.