

Vragen ingevolge artikel 44 reglement van orde aan het College van Gedeputeerde Staten door Statenlid M.J.J. Janssens

Ontvangen: 25 februari 2026

Onderwerp: Toegankelijkheid hubs in het vernieuwde OV-systeem Zeeland

Op dinsdag 24 februari 2026 nam het CDA kennis van het nieuws dat veel opstapplekken voor OV in Nederland niet toegankelijk zijn voor mensen met een beperking. De NOS schreef daarover onder andere: *“Zes van de tien haltes hebben geen of onvoldoende hulpmiddelen om blinden en slechtzienden te ondersteunen bij het busvervoer. Voor mensen met een motorische beperking, die afhankelijk zijn van bijvoorbeeld een rolstoel, is iets minder dan de helft van de bushaltes niet goed uitgerust¹.”*

In het verleden heeft het CDA uitgebreid stilgestaan bij de toegankelijkheid van het OV in Zeeland. In 2016 is meermaals gevraagd naar brede toegankelijkheid van het OV, en de gedeputeerde was in 2016 zelfs bereid om samen op stap te gaan om te ervaren hoe het nu in werkelijkheid gesteld was met de toegankelijkheid van het OV in Zeeland (zowel de bus als de trein, zie het artikel van Omroep Zeeland *Rolstoeler die met de bus reist, heeft dubbele beperking* en *Provinciebestuurder test in rolstoel Zeeuwse bus en trein*, dd. 26 januari 2017). In 2016 en 2018 is een motie ingediend met betrekking tot brede toegankelijkheid van bushaltes (“Een niet-toegankelijke bushalte is geen bushalte voor gehandicapten, maar een gehandicapte bushalte”). In 2021 is ook nog specifiek gevraagd naar de toegankelijkheid van het treinverkeer voor mensen met een beperking.

Een van de belangrijkste randvoorwaarden voor brede toegankelijkheid (zie bijlage 1: *Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap*) is dat alle inwoners gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer – ongeacht hun beperking of kwetsbaarheid. Het gaat daarbij niet alleen om mensen die rolstoelgebonden zijn, maar ook om mensen met een visuele of auditieve beperking, ouderen, mensen met een chronische (darm)ziekte (bijvoorbeeld van belang bij brede toegankelijkheid van openbare toiletten bij stations of hubs), en andere groepen voor wie reizen niet vanzelfsprekend is.

De uitvoering van de Regionale Mobiliteits Strategie² (hierna: RMS) betekent dat bestaande haltes worden vervangen door hubs en dat op nieuwe locaties hubs worden toegevoegd. Een fijnmazig systeem wordt uitgerold zodat de

¹ Minnema, E. (2026, 24 februari). *Veel bushaltes niet toegankelijk voor mensen met een beperking*. NOS.

² Provincie Zeeland & Zeeuwse gemeenten. (2022). *Regionale mobiliteitsstrategie: Zeeland slim en duurzaam bereikbaar* (digitale toegankelijk versie). Zeeland.nl.

toegankelijkheid van het OV voor de gebruiker toeneemt. Dat roept bij het CDA de vraag op of hiermee ook een *brede* toegankelijkheid wordt gerealiseerd.

Tegen deze achtergrond stelt de CDA Statenfractie Zeeland de volgende vragen aan het College van Gedeputeerde Staten (GS).

1. Is in het beleid van de provincie Zeeland rekening gehouden met brede toegankelijkheid van het nieuwe OV-systeem (Flex) voor mensen met een beperking ?
 - a. Zo ja, hoe komt dat dan tot uiting in concrete plannen?
 - b. Zo nee, waarom niet?
2. Heeft de provincie Zeeland in beeld in hoeverre de uitwerking van het beleid (bijvoorbeeld het kiezen van plekken voor hubs en de uitvoering van de toegankelijkheid van die hubs) leidt tot die brede toegankelijkheid van het OV in Zeeland?
3. In hoeverre hebben mensen met een beperking ruimere toegang tot maatwerkvervoer in het nieuwe OV-systeem?

Het systeem is opgezet in nauwe samenwerking met alle Zeeuwse gemeenten middels een gemeenschappelijke regeling (hierna: GR). Toegankelijkheid van 'het openbaar vervoer' is natuurlijk alleen van toepassing als dat ook geldt voor reizen die beginnen of eindigen in de gemeenten waarmee wordt samengewerkt

4. Zijn er afspraken gemaakt met alle deelnemende gemeenten over brede toegankelijkheid van het OV, zodat het Verdrag ook 'breed wordt nagekomen'?
 - a. Zo niet, kan de gedeputeerde dan garanderen dat er na invoering van het Flex-systeem door de gehele provincie (toch) sprake is van brede toegankelijkheid van het OV?

Het CDA vindt het van belang dat iedereen mee kan doen. Indien de toegankelijkheid die geboden wordt met WMO-vervoer een oplossing biedt voor brede toegankelijkheid kan dat een alternatief zijn. Wel is het dan van belang dat de gebruiker van WMO-vervoer geen hogere kosten maakt voor dezelfde rit als de gebruiker van het nieuwe fijnmazige OV.

5. Wordt het doelgerichte WMO-vervoer, dat juist bedoeld is voor mensen met een beperking, ingezet in het nieuwe Flex-systeem?
 - a. Indien het antwoord op de vijfde vraag 'ja' is, betaalt de WMO-reiziger dan hetzelfde tarief voor een rit als een Flex-reiziger voor diezelfde rit?
 - b. Zo niet, kan de gedeputeerde dan uitleggen hoe het beginsel "op voet van gelijkheid met anderen" uit het Verdrag wordt toegepast in het Flex systeem? Dat laatste geldt ook als het antwoord op vraag vier 'nee' luidt.

Bijlage 1

Het *Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap* (hierna: Verdrag) is door Nederland getekend in 2007, en geratificeerd in 2016. Vanaf 2016 is het Verdrag dus ook geldend voor Nederland. Artikel 9 lid 1 aanhef en onder a stelt het volgende:

Teneinde personen met een handicap in staat te stellen zelfstandig te leven en volledig deel te nemen aan alle facetten van het leven, nemen de Staten die Partij zijn passende maatregelen om personen met een handicap op voet van gelijkheid met anderen de toegang te garanderen tot de fysieke omgeving, tot vervoer, informatie en communicatie, met inbegrip van informatie- en communicatietechnologieën en –systemen, en tot andere voorzieningen en diensten die openstaan voor, of verleend worden aan het publiek, in zowel stedelijke als landelijke gebieden. Deze maatregelen, die mede de identificatie en bestrijding van obstakels en barrières voor de toegankelijkheid omvatten, zijn onder andere van toepassing op (...) gebouwen, wegen, vervoer en andere voorzieningen in gebouwen en daarbuiten, met inbegrip van scholen, huisvesting, medische voorzieningen en werkplekken.

Opmerking: er wordt weleens gesteld dat er 'te weinig gebruikers zijn' om aanpassingen van (alle) opstapplekken 'rendabel' te maken. Dat is echter geen maatstaf die op grond van het Verdrag kan worden gehanteerd.