

Antwoord van Gedeputeerde Staten op vragen van

L. Klappe | GroenLinks-PvdA
L. van Damme | D66
N. Oosterom | BBB
B. Broersma | SP

d.d. 4 maart 2026

Nummer
4363

Onderwerp
Toegankelijkheid van bushaltes in Zuid-Holland

Aan de leden van Provinciale Staten

Toelichting vragensteller

Op 24 februari 2026 [berichtte Omroep West](#) dat de toegankelijkheid van bushaltes in onze provincie ernstig tekortschiet. Uit gegevens van de [Halteviewer](#) (DOVA) blijkt dat de verschillen binnen Zuid-Holland groot zijn: in Bodegraven-Reeuwijk is slechts circa 8% van de haltes volledig toegankelijk, terwijl in Rijswijk en Katwijk meer dan 75% van de haltes voldoet aan de toegankelijkheidsnormen. Landelijk blijkt uit [onderzoek van NOS](#) dat veel bushaltes niet toegankelijk zijn voor reizigers met een beperking.

Ondanks het provinciale Uitvoeringsprogramma Toegankelijkheid OV 2024–2028 en de beschikbare [subsidieregeling Kwaliteit OV – bushaltes](#) (2.3.1 SRM) ervaren veel reizigers met een beperking in de praktijk nog steeds grote belemmeringen. De provincie heeft een meldpunt (toegankelijkheid@pzh.nl) ingesteld en stelt dat er voldoende budget beschikbaar is voor verbetering, maar de uitvoering blijkt niet altijd effectief.

1. *Wat is de stand van zaken van de toegankelijkheid van bushaltes in Zuid-Holland, uitgesplitst per gemeente naar motorische toegankelijkheid en visuele toegankelijkheid?*

Antwoord

Allereerst willen we opmerken dat toegankelijkheid van haltes van openbaar vervoer (ov) een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid is van alle wegbeheerders. De wegbeheerder van wie een halte is, is verantwoordelijk voor de toegankelijkheid. In bijlage A is een uitsplitsing weergegeven per wegbeheerder. Naast gemeentes en de provincie, zijn er ook haltes in beheer bij Rijkswaterstaat of waterschappen. Hierbij is ook van belang op te merken dat haltes binnen het MRDH-gebied buiten onze verantwoordelijkheid vallen, uitgezonderd de haltes langs provinciale wegen.

Uit de bijlage is op te merken dat de toegankelijkheid in de afgelopen jaren is toegenomen. Hier zijn diverse verklaringen voor:

- Er zijn daadwerkelijk haltes toegankelijk gemaakt. Dit is zowel gedaan in projecten van wegbeheerders (al dan niet met subsidie) als in projecten in bijvoorbeeld in het kader van R-net of HOV-projecten waarbij de provincie een trekkende rol heeft.

- De registratie van toegankelijkheid is verbeterd. Hierbij is geprobeerd om interpretatieverschillen over toegankelijkheid te minimaliseren. Dit heeft doorgaans geleid tot een toename van de visuele- en fysieke toegankelijkheid, al zijn hier ook uitzonderingen op.
- Ondanks een toename van ontoegankelijke haltes (zoals bijvoorbeeld diverse buurtbushaltes in Hazerswoude), is de algehele toegankelijkheid toch gestegen.

2. *Hoe beoordeelt het college het grote aantal niet-toegankelijke bushaltes in onze provincie?*

Antwoord

Het college hecht waarde aan goed toegankelijk openbaar vervoer. Haltes zijn daarin een cruciaal onderdeel. Het college erkent dat er op dit moment veel haltes zijn die niet volledig toegankelijk zijn. Hierbij dient echter wel een aantal kanttekeningen gemaakt te worden:

- Doorgaans zijn haltes met veel reizigers toegankelijk. Dat maakt dat in de praktijk de meeste reizigers te maken krijgen met toegankelijke haltes.
- Op basis van de verwerkingsregels bus, tram en metro wordt bepaald of een halte in het haltesysteem als fysiek en/of visueel toegankelijk wordt weergegeven. In sommige gevallen doet dit echter geen recht aan de situatie op straat. Zo kan het voorkomen dat een (buurt)bushalte goed bruikbaar is voor een reiziger met een fysieke en/of visuele beperking, maar deze in het reisinformatiesysteem toch als ontoegankelijk wordt weergegeven. In bijlage B wordt dit nader toegelicht, inclusief enkele foto's ter illustratie.
- In sommige specifieke gevallen wordt ons geadviseerd (door koninklijke Visio en een vertegenwoordiger van de oogvereniging) om haltes juist niet toegankelijker te maken. Dit kan omdat bijvoorbeeld een provinciale weg gekruist moet worden. Voor iemand met een visuele beperking kan dit zo gevaarlijk zijn, dat het dan veiliger is om bewust te kiezen om de situatie niet te voorzien van geleidelijnen. In zulke gevallen kiest het college voor de veiligheid en niet voor de zelfstandigheid van de gebruiker.

3. *Herkent het college de grote regionale verschillen zoals geschetst in het Omroep West-bericht?*

Antwoord

Het college herkent dat er per regio verschillen zijn. Hier zijn diverse oorzaken voor:

- In bepaalde regio's zijn veel landelijke wegen en/of dijkwegen. Haltes zijn op deze plekken niet of nauwelijks toegankelijk te maken, vanwege bijvoorbeeld aangrenzende (lint)bebouwing, aantasting van de waterkerende functies van dijken of het ontbreken van bermen.
- Er zijn verschillende gemeenten waar veel haltes uitsluitend door buurtbussen of vraagafhankelijk vervoer wordt aangedaan. Dit type ov kan ook halteren op plekken zonder reguliere bushalte, maar vaak zijn haltes ook gewoon een plek bij bijvoorbeeld een aantal boerderijen. Een voorbeeld hiervan zijn diverse haltes langs de Graafstroom in Molenlanden. Deze haltes worden aangedaan door een buurtbus. In de maatgevende maand stapte hier vaak minder dan 1 reiziger per dag in of uit.
- Door allerlei omstandigheden kan de inzet van wegbeheerders op het onderwerp verschillen. Met name voor kleine wegbeheerders is het uitdagend om met beperkte capaciteit volledig op de hoogte te zijn van wat nodig is om een goed toegankelijke halte te hebben. Er is dan vaak ook geen sprake van onwil, maar soms van beperkte mogelijkheden.

4. *Ligt de provincie op schema om de concrete doelstellingen uit het Uitvoeringsprogramma Toegankelijkheid OV 2024–2028 te behalen? Zo nee, wat is daarvan de oorzaak en welke bijsturing vindt plaats?*

Antwoord

In het uitvoeringsprogramma zijn diverse maatregelen en doelen geformuleerd op het gebied van toegankelijke bushaltes (hoofdstuk 2.3):

- *Verhoging van de subsidie voor toegankelijk maken van bushaltes.* Deze maatregel is bij de update van de *SRM regeling kwaliteit OV en haltes* in 2025 doorgevoerd. Voor een geselecteerd aantal haltes is daardoor sinds juli 2025 een hogere bijdrage beschikbaar. Daarmee is er nu voor 162 haltes een verhoogde subsidie beschikbaar. We onderzoeken of er meer of andere haltes in 2026 zijn waarvoor de verhoogde subsidie moet gaan gelden.
- *We onderzoeken hoe we meldingen over haltes efficiënter kunnen doorzetten naar de juiste wegbeheerder.* Dit is nog niet doorgevoerd. Wel werpt de provincie zich op als verbinder, door inwoners die een probleem constateren te verbinden met de juiste wegbeheerder.
- *Starten met het aanpassen van de eerste haltes in 2024.* Dit is nog niet gelukt, al zullen in Q2 van 2026 wel 45 haltes van de provincie toegankelijker worden gemaakt. De 25 andere haltes zullen verspreid over 2026 en 2027 toegankelijker worden gemaakt.
- *Over vier jaar hopen we meer toegankelijke haltes bij andere wegbeheerders te hebben.* Dit is het geval, door dat diverse wegbeheerders actief werk maken van toegankelijker haltes. Deels door gebruik van de subsidieregeling ‘Kwaliteit OV en haltes’, deels doordat haltes onderdeel zijn van projecten in de gebiedsagenda en deels doordat gemeenten ook zelf maatregelen nemen die leiden tot toegankelijker haltes.
- *We gaan in gesprek met wegbeheerders over de toegankelijkheid van (loop)routes naar de haltes.* Dit gesprek wordt gevoerd wanneer een gemeente zich bij ons meldt wanneer ze een halte toegankelijk gaan maken. Daarbij adviseert de provincie ook breder, bijvoorbeeld om wanneer een publieke voorziening zich dicht bij de halte bevindt deze ook aan te lijnen vanaf de halte.

De provincie ligt op schema om diverse doelen uit het *Uitvoeringsprogramma toegankelijkheid OV Zuid-Holland 2024 - 2028* te halen. Op dit moment is geen noodzaak tot bijsturing. Wel worden dit jaar gesprekken geopend die moeten leiden tot het uitvoeringsprogramma toegankelijkheid ov 2029 – 2032.

5. *Hoe verhouden de landelijke cijfers (30% volledig toegankelijk, >60% niet toegankelijk voor visueel beperkten, ca. 50% niet toegankelijk voor motorisch beperkten) zich tot de situatie in Zuid-Holland?*

Antwoord

Ook in Zuid-Holland herkennen we het beeld dat er met name voor mensen met een visuele beperking nog sprake is van veel haltes die onvoldoende toegankelijk zijn. Slechts 18% van alle haltes in beheer van de provincie Zuid-Holland is nu toegankelijk voor mensen met een visuele beperking. Belangrijkste reden hiervoor is dat in 2020 de eis “geleidelijn sluit aan op omgeving” is opgenomen. Haltes die voor die tijd zijn aangepast, hadden vaak enkel een geleidelijn op de halte. Het toevoegen van deze eis maakt de haltes beter toegankelijk. Wij vinden deze eis daarom meerwaarde hebben. Tegelijkertijd betekent het dat veel haltes die voorheen als toegankelijk werden beschouwd nu niet meer als toegankelijk worden gezien.

Daarnaast zijn er, met name in het landelijk gebied, veel haltes die in zijn geheel niet toegankelijk zijn. Daarbij komt dat het in het buitengebied vaak niet goed mogelijk is om een veilige looproute te realiseren met geleidelijnen.

6. Hoe wordt de subsidieregeling Kwaliteit OV – bushaltes (2.3.1 SRM) strategisch ingezet binnen het uitvoeringsprogramma?
- Welk deel van het beschikbare budget is benut?
 - Welke gemeenten hebben geen gebruik gemaakt van de regeling?
 - Is onderbenutting een risico voor het behalen van de doelstellingen?

Antwoord

A: Het beschikbare budget wordt nog niet volledig benut. In onderstaande tabel is weergegeven hoeveel subsidie in het kader van toegankelijkheid van haltes is verleend¹

Jaar	Totaal aangevraagde/verleende subsidie	Plafondbedrag
2019	€ 587.984	nvt
2020	€ -	nvt
2021	€ 80.000	nvt
2022	€ 32.952	nvt
2023	€ 208.780	€ 750.000
2024	€ -	€ 750.000
2025	€ 137.389	€ 500.000
2026	€ 24.000	€ 300.000

Daarnaast hebben enkele gemeenten ook gebruik gemaakt van andere subsidiestromen om de toegankelijkheid van haltes te verbeteren.

B: De wegbeheerders die niet expliciet gebruik hebben gemaakt van de toegankelijkheidssubsidie zijn:

Goeree-Overflakkee	Oegstgeest
Gorinchem	Papendrecht
Hendrik Ido-Ambacht	RWS West Nederland Zuid
Hoeksche Waard	RWS Zee en Delta
Kaag en Braassem	Sliedrecht
Katwijk	Teylingen
Keukenhof	Voorschoten
Krimpenerwaard	Waddinxveen
Leiderdorp	Waterschap Hollandse Delta
Lisse	Waterschap Rivierenland
Molenlanden	Waterschap Schieland en Krimpenerwaard
Nieuwkoop	Zoeterwoude
Noordwijk	Zwijndrecht

Wel zijn er enkele wegbeheerders die via een andere weg subsidie hebben aangevraagd waarmee toegankelijkheid van haltes is verbeterd. Het gaat dan om bijvoorbeeld de gemeente Hoeksche Waard. Ook

¹ Voor 2026 is de subsidie nog niet verleend maar wel reeds aangevraagd.

zijn er gemeenten waar in de afgelopen jaar is geïnvesteerd in opwaardering van R-net haltes, bijvoorbeeld de gemeente Sliedrecht.

C: Onderbenutting van de subsidie is een risico voor het behalen van onze doelstellingen voor een goed toegankelijk openbaar vervoer. Daarom grijpen wij elke mogelijkheid aan om de subsidieregeling onder de aandacht te brengen bij de diverse wegbeheerders. In ieder geval jaarlijks delen wij ook een halte-overzicht met de diverse wegbeheerders.

7. *Hoeveel meldingen zijn ontvangen via toegankelijkheid@pzh.nl en hoe worden deze structureel opgevolgd en gemonitord?*

Antwoord

Er zijn geen meldingen over (on)toegankelijke haltes of situaties binnengekomen via het e-mailadres toegankelijkheid@pzh.nl in de laatste 12 maanden. Wel komen er soms rechtstreeks meldingen via het contactcentrum binnen over (on)toegankelijkheid (van haltes, maar bijvoorbeeld ook kruisingen van provinciale wegen), doorgaans met het verzoek tot aanpassing van de situatie. Waar dit onze eigen areaal raakt, wordt er gezocht naar een haalbare oplossing en treffen we waar mogelijk maatregelen die de toegankelijkheid vergroot. Het recentste voorbeeld hiervan is de kruising Kruithuisweg – Voorhofdreef in Delft, waarover een inwoner met een visuele beperking in januari contact heeft gezocht met de provincie. Een oplossing is inmiddels in schetsontwerp gereed, en is getoetst bij Koninklijke Visio. Dit betreft weliswaar geen bushalte, maar wel een situatie waarbij (visuele) toegankelijkheid het belangrijkste punt is.

Daar waar een ontoegankelijke situatie de verantwoordelijkheid is van een andere wegbeheerders, zetten we dit uit bij de desbetreffende wegbeheerder. Ook bij dit soort meldingen geven we hier opvolging aan om na te gaan of de gemeente contact heeft met de melder. Het meest recente voorbeeld hiervan is een reiziger die melding heeft gemaakt van een ontoegankelijke halte in Krimpen aan de Lek. Inmiddels is er een afspraak gemaakt tussen de gemeente Krimpenerwaard en de reiziger. De gemeente Krimpenerwaard is inmiddels in contact met de inwoner om de situatie rondom diverse bushaltes toegankelijker te maken.

8. *Wat is de doorlooptijd vanaf het moment dat er een melding binnenkomt, tot het moment dat de halte daadwerkelijk verbeterd is? Is het college tevreden met deze snelheid?*

Antwoord

Deze vraag is moeilijk te beantwoorden, omdat in sommige gevallen blijkt dat aanpassing niet of nauwelijks mogelijk is. Doorgaans kost aanpassing van een halte veel tijd, zeker wanneer het gaat om het volledig toegankelijk maken van een halte. Daarbij is de complexiteit een bepalende factor. Zo hebben wij begin maart melding ontvangen van een reiziger met een visuele beperking die aangeeft dat halte Zoeterwoude Dorp lastig te gebruiken is, met name door de onvoldoende toegankelijke tunnel onder de N206. Toevallig zijn wij in februari 2026 gestart met een inventarisatie van benodigde aanpassingen. De verwachting is dat dit nog enkele jaren gaat duren, mede doordat het aanpassen van de tunnel een complexe opgave zal zijn. Wij hebben voor zover bekend geen meldingen over toegankelijkheid ontvangen over Zuid-Hollandse haltes waarbij met een kleine aanpassing de toegankelijkheid is aangepast. Het college kan daarom niet goed reflecteren op de snelheid van aanpassing.

Er zijn ook locaties waar al een project dat leidt tot een toegankelijker halte al loopt. Hier zijn geen meldingen over toegankelijkheid binnengekomen bij de provincie.

9. *Maakt het college gebruik van een prioritering in het toegankelijk maken van haltes rondom voorzieningen zoals ziekenhuizen? Zo nee, waarom niet?*



Antwoord

De meeste haltes dichtbij (maatschappelijke) voorzieningen zijn niet in beheer van de provincie. Ook heeft de provincie geen haltes zelf in beheer die binnen afzienbare afstand liggen van een ziekenhuis. Halte Sassenheim Pallandtlaan is een halte die in redelijke nabijheid ligt van het Alrijne Ziekenhuis in Sassenheim. Deels met dit feit in gedachte is deze halte meegenomen in de eerste tranche van aan te passen haltes.

Via subsidie proberen wij wegbeheerders te bewegen tot het toegankelijker maken van haltes. De nabijheid tot maatschappelijke voorzieningen was een van de afwegingscriteria in het meenemen van de halte voor verhoogde subsidie. In bijlage 3 van de subsidieregeling zijn diverse haltes opgenomen nabij ziekenhuizen waarvoor een verhoogde bijdrage mogelijk is. Voorbeelden hiervan zijn haltes Leiderdorp ziekenhuis en Dirksland ziekenhuis, waar de visuele toegankelijkheid van de halte volgens ons beter kan. Een ander voorbeeld is halte Ridder van Catweg in Gouda. Weliswaar is halte Groene Hart Ziekenhuis dichterbij (en toegankelijk), niet elke lijn stopt hier. Om toch reizigers die van bijvoorbeeld lijn 1 gebruik maken een toegankelijke halte te bieden, is hiervoor een verhoogde subsidiebijdrage beschikbaar. Een laatste voorbeeld is halte Klaaswaal Rijksstraatweg. Deze halte ligt dichtbij het Yuverta VMBO, maar is ontoegankelijk.

10. *Is het college bereid aanvullende sturingsinstrumenten in te zetten richting gemeenten waar toegankelijkheid structureel achterblijft, bijvoorbeeld via afspraken binnen concessies of provinciale samenwerking?*

Antwoord

Het college is van mening dat het in principe een gemeenschappelijke taak is van ons allen om te zorgen voor een toegankelijke samenleving. Als provincie zijn wij dan ook blij met de aandacht in de landelijke en regionale media eind februari voor dit belangrijke onderwerp, en hebben wij deze gelegenheid direct aangegrepen om andere wegbeheerders op te roepen gebruik te maken van de subsidiemogelijkheden.

Als investeringen op het toegankelijk maken van haltes structureel achterblijft, is het college bereid om te kijken naar aanvullende afspraken als Provinciale Staten hierom verzoekt.

11. *Op welke wijze worden ervaringsdeskundigen structureel betrokken bij uitvoering en evaluatie van het programma, specifiek bij halte-inrichting en praktische bruikbaarheid?*

Antwoord

Er is structureel overleg met de reizigersoverleggen, waarin ook vertegenwoordigers zitten namens bijvoorbeeld de oogvereniging of gehandicaptenplatforms. Daarnaast is er aanvullend overleg met enkele ervaringsdeskundigen, waarbij we hen ook bevragen op ervaringen of situaties die tot problemen leiden.

Zoals geconstateerd blijft met name de visuele toegankelijkheid van haltes achter. Inmiddels heeft de provincie een raamovereenkomst met Koninklijke Visio. Samen met dit gespecialiseerde adviesbureau en vertegenwoordiger is al op enkele haltes langs de N210 geschouwd. Constateringen nemen we mee richting de uitwerking van het definitief ontwerp van deze haltes. Dit betekent in enkele gevallen ook dat we de situatie bewust niet toegankelijk maken, omdat het voor mensen met een visuele beperking niet veilig is om de N210 te kruisen nabij turbotondes.

Ondergetekenden benadrukken dat toegankelijk openbaar vervoer geen incidenteel project is, maar een randvoorwaarde voor gelijke mobiliteit en zelfstandig reizen. We zien het als de taak van de provincie om, binnen het Uitvoeringsprogramma Toegankelijkheid OV 2024–2028, duidelijke regie te voeren en waar nodig bij te sturen om daadwerkelijk meetbare verbeteringen in Zuid-Holland te realiseren.

Het college onderstreept het belang van goed toegankelijk openbaar vervoer. De suggestie dat toegankelijkheid als incidenteel project wordt gezien doet geen recht aan de inzet van de provincie op dit onderwerp. Zo is de provincie Zuid-Holland aanjager van een landelijke regiecentrale op reisassistentie, en heeft de provincie ook geparticipeerd in de landelijke werkgroep die heeft geleid tot de nieuwe CROW



Leidraad Toegankelijkheid. Uiteraard is het college altijd bereid om waar mogelijk het gesprek aan te gaan over het toegankelijker maken van onze samenleving.

Den Haag, 31 maart 2026

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris, plv. voorzitter,

drs. M.J.A. van Bijnen MBA M.E. van Leeuwen