

Vergaderjaar 1998–1999

26 200 XII

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 1999

Nr. 43

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 16 juli 1999

In het Regeerakkoord is neergelegd, dat deze kabinetsperiode de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mensen met een handicap daadwerkelijk moet verbeteren en dat alle betrokkenen daarop dienen te worden aangesproken. Consumenten- en gehandicapten-organisaties dienen bij de vormgeving van de afspraken en regels te worden betrokken.

Met de motie van het lid Van den Berg van 19 november 1998 (26 200-XII, nr. 25) verzocht de Kamer de regering tot het in kaart brengen van de knelpunten en oplossingsrichtingen en de Kamer hierover te informeren.

Aangezien de verantwoordelijkheid voor het stads- en streekvervoer sedert 1 januari 1998 berust bij de decentrale overheid heb ik deze verzocht mij mede te delen welke plannen men heeft teneinde de toegankelijkheid daadwerkelijk te realiseren en tegen welke problemen men daarbij aanloopt. Tevens is een analyse gemaakt van de situatie in de openbaarvervoerbedrijven met betrekking tot de exploitatie van toegankelijk materieel en zijn gesprekken gevoerd met de organisaties van gehandicapten en ouderen ten aanzien van hun wensen.

In de bijgevoegde notitie wordt nader ingegaan op de uitgangspunten, knelpunten en mogelijke oplossingen. Als bijlagen treft u tevens aan een afschrift van het Rapport van bevindingen van het Deelorgaan Personenvervoer van de Overlegorganen Verkeer en Waterstaat, alsmede van de analyse van de situatie met betrekking tot het aantal toegankelijke voertuigen en de relatie met de door het rijk verstrekte «geormerkte gelden»¹.

De reactie van organisaties verenigd in het Landelijk Overleg Consumenten-belangen Openbaar Vervoer i.o. is, voor zover nodig, in de beleidsnotitie verwerkt.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

TOEGANKELIJKHEID VAN HET OPENBAAR VERVOER VOOR OUDEREN EN GEHANDICAPTEN

1. Inleiding

Het beleid van de regering is gericht op verbetering van de integratie en participatie van ouderen en gehandicapten in de samenleving. Dit beleid vindt mede zijn grondslag in de Standaardregels betreffende het bieden van gelijke kansen voor gehandicapten, zoals neergelegd in Resolutie 48/96 van de Verenigde Naties en in het Europees Sociaal Handvest.

2. Demografische ontwikkelingen

Het aantal personen dat momenteel een functiebeperking¹ heeft ligt rond de 13% van de totale Nederlandse bevolking. De bevolking vergrijst daarnaast snel. Rond het jaar 2030 zal een op de drie inwoners van Nederland ouder zijn dan zestig jaar. Het ligt in de verwachting dat het aantal personen met een functiebeperking daardoor nog zal toenemen.

3. Uitgangspunten voor het beleid inzake het openbaar vervoer

Met de brief van 13 april 1992² in reactie op het advies van de Stuurgroep Mobiliteit Gehandicapten en Ouderen werd als algemeen uitgangspunt onderschreven dat de voorkeur van de regering uitgaat naar algemene voorzieningen en niet naar specifieke voorzieningen alleen voor ouderen en gehandicapten. Zowel uit maatschappelijk oogpunt als uit een oogpunt van doelmatigheid wordt het wenselijk geacht specifieke voorzieningen zoveel mogelijk te beperken.

Een toegankelijk openbaar-vervoerssysteem komt niet slechts ten goede aan ouderen en gehandicapten. Het komt evenzeer ten goede aan lange mensen, kleine mensen, kinderen, mensen met een been in het gips, mensen met kinderwagens of met bagage. Een toegankelijk systeem is een kwalitatief hoogwaardig systeem en komt als zodanig ten goede aan iedere reiziger. Kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer is een cruciaal element in het streven naar het terugdringen van het gebruik van de particuliere auto.

4. Definitie van toegankelijkheid

In het Handboek voor Toegankelijkheid³ wordt het begrip als volgt omschreven:

Toegankelijkheid is het fysieke antwoord op vragen zoals: hoe komen mensen bij een gebouw, hoe komen ze erin, hoe verplaatsen ze zich in het gebouw, hoe bereiken ze de verschillende verdiepingen, hoe komen ze in de ruimten en hoe gebruiken ze de inrichting. Het gaat daarbij om een ongelimiteerde groep mensen. Geen mens is gelijk, iedereen heeft zijn eigen fysieke bouw, mogelijkheden en beperkingen.

Mensen moeten zich zonder hindernissen kunnen verplaatsen. Dit vraagt van looproutes voldoende vrije doorgangsbreedte en -hoogte, een toereikende vrije ruimte om te keren, een gelijkmatig loopoppervlak, eenvoudige overbrugging van hoogteverschillen en adequate middelen voor oriëntatie en ter waarschuwing bij gevaarlijke obstakels. Daarnaast behoren ertoe aandacht voor het gebruik van (draai)deur, het bedienen, reiken en vasthouden, het zitten en het waarnemen. Het is evident dat een en ander niet alleen geldt voor gebouwen maar evenzeer, mutatis mutandis, voor het rollend materieel. Bij integrale toegankelijkheid gaat het er derhalve om de verschillende behoeften van mensen op een vanzelfsprekende wijze te integreren in voorzieningen die bruikbaar zijn voor iedereen.

¹ Slechthorenden, blinden, slechthorenden, doven, mensen die niet zonder hulpmiddel kunnen lopen of ledematen niet (volledig) kunnen gebruiken, rolstoelgebruikers enz.

² Vergaderjaar 1991–1992, 22 300 XII Nr. 49.

³ ISBN 90-5439-044-1.

5. Genomen maatregelen

Tot op heden is de rol van de minister van Verkeer en Waterstaat vooral een stimulerende geweest. Als onderdeel van de rijksbijdrage ten behoeve van het stads- en streekvervoer is vanaf 1992 jaarlijks een geormerkt bedrag ten behoeve van toegankelijkheid aan het budget toegevoegd. Voor het jaar 1999 is inmiddels sprake van een structureel niveau van f 19 mln. Met de oormerking van deze gelden wordt beoogd de aanschaf van lage-vloermaterieel, alsmede de aanpassing van de bijbehorende halteinfrastructuur te bevorderen. Tevens kunnen de gelden worden benut voor andere maatregelen die een duidelijke verbetering van de toegankelijkheid realiseren, bijvoorbeeld reisinformatiesystemen. In de bijlage¹ staat vermeld hoeveel geld er inmiddels als geormerkt is toegevoegd aan de rijksbijdrage aan het openbaar vervoer en hoeveel bussen er inmiddels voor dit geld en doel door de openbaar-vervoerbedrijven zijn aangeschaft. In verband met de decentralisatie van het stads- en streekvervoer per 1 januari 1998 ligt de verantwoordelijkheid voor de geormerkte gelden inmiddels bij de decentrale overheid.

In het verlengde van het advies van de Stuurgroep Mobiliteit Gehandicapten en Ouderen werd opgericht de Koepelcommissie Experimenten Toegankelijk Openbaar Vervoer. Deze commissie, bestaande uit vertegenwoordigers van gehandicapten- en ouderenorganisaties en vertegenwoordigers van openbaar-vervoerbedrijven, heeft in 1998 haar rapport uitgebracht, dat ik u hierbij toezend¹. De Koepelcommissie heeft een aantal experimenten in een aantal steden begeleid en, waar nodig, aanvullend onderzoek laten doen, op de terreinen van de toegankelijkheid van trams en van reisinformatie.

Naar de mening van de commissie hebben de experimenten aangetoond, dat de inzet van lage-vloermaterieel een positief effect heeft op de mobiliteit in het stedelijk vervoer van de oudere of gehandicapte burger. Zowel financieel als technisch is de lage-vloerbus een realiseerbaar concept gebleken. Bij het ontbreken van experimenten in het streekvervoer kan niet zonder meer worden geconstateerd, dat de bevindingen van de Koepelcommissie ook reeds opgaan voor het streekvervoer.

De commissie constateert o.a. dat invoering van toegankelijk materieel gelijk moet opgaan met aanpassing van de bijbehorende infrastructuur en dat het aanbeveling verdient dat bij de introductie van toegankelijk materieel door de (decentrale) overheid en vervoerders optimale aandacht wordt geschonken aan het imago en de communicatie naar de reiziger. Het is gebleken dat op sommige plaatsen het gebruik van de lage-vloerbus achter bleef bij de verwachtingen omdat onvoldoende aandacht was geschonken aan adequate communicatie. Daardoor ontstonden misverstanden omtrent het nut en het doel van de voorziening.

Kosten van het materieel zijn geen reden (meer) tot het niet realiseren van toegankelijk openbaar vervoer. Zoals de Koepelcommissie heeft vastgesteld, is de meerprijs van de aanschafkosten van 18% in 1994 gedaald naar circa 10% anno 1998. Het ligt in de verwachting dat het prijsverschil in de toekomst nog verder zal dalen tot minder dan 5%. Door de toepassing van knielsystemen en een moeilijkere bereikbaarheid van bepaalde technische onderdelen, kan het onderhoud van een lage-vloerbus ietwat duurder zijn. De Koepelcommissie becijfert deze meerkosten op circa f 1 000,00 per jaar per bus. Uit het onderzoek van de Koepelcommissie en uit internationaal onderzoek blijkt ook dat de in- en uitstaptijden geen noemenswaardig probleem opleveren. Zie ook punt 7.

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

Sedert enige tijd kennen wij in Nederland het concept van het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV). Alhoewel dit in eerste instantie is bedoeld als een openbaar-vervoersvoorziening in gebieden met weinig aanbod van reizigers, waardoor het aldaar niet zinvol is altijd op basis van een dienstregeling te rijden, zien wij ook meer en meer dat deze vervoersvorm is ingericht met in achtnaam van de behoeften van de reiziger met een functiebeperking. Het is echter geen panacee voor de problemen die deze reizigers op hun weg ondervinden.

6. Lopende activiteiten

– stads- en streekvervoer

De techniek van toegankelijke bussen en trams in het stadsvervoer is ruimschoots ontwikkeld en deze voertuigen worden in diverse uitvoeringen gebouwd. Momenteel wordt door het Landelijk Bureau Toegankelijkheid, onderdeel van de stichting Dienstverleners Gehandicapten, in mijn opdracht gewerkt aan «wenkenbladen» (brochures) die specificaties bevatten met betrekking tot de optimale inrichting van deze bussen, de halteinfrastructuur en de reisinformatie. Ook is een wenkenblad over (dynamische) busstations in ontwikkeling. Bij de totstandkoming van deze wenkenbladen zijn zowel vertegenwoordigers van de organisaties van ouderen en gehandicapten, als van de decentrale overheid en de vervoerders en anderen betrokken. Deze wenkenbladen beogen de opdrachtgevers en uitvoerders van het stads- en streekvervoer behulpzaam te zijn bij de formulering van eisen en implementatie.

– spoorvervoer

Op initiatief van o.a. Nederland is door een aantal landen een onderzoeksactie gestart in het kader van het Europese onderzoeksprogramma COST. De COST-335 actie beoogt eind 1999 met een rapport te komen inzake de mogelijkheden van toegankelijk spoorvervoer. In dit rapport zal aandacht worden besteed aan de toegankelijkheid van de stations en de treinen, aan de reizigersinformatie en aan de commerciële kanten van toegankelijk spoorvervoer. Uitgangspunt van het rapport is het streven naar een gelijkvloerse instap tussen trein en perron. In de periode nodig voor het realiseren hiervan, zijn diverse tijdelijke oplossingen mogelijk, waaronder liften in treinen. Het rapport zal richtinggevend zijn voor de inrichting van het spoorvervoer in dit land in de komende decennia.

Zoals de Kamer reeds toegezegd, zal ook de aanwezigheid van loketten/servicebalies daarbij de aandacht krijgen.

7. Knelpunten

Uit alle ter beschikking staande gegevens – zowel het rapport van de Koepelcommissie als de reacties van de decentrale overheid en vervoerders(organisaties), blijkt dat met name in het stadsvervoer – waar voertuigen worden ingezet met zowel zit- als staanplaatsen – het niet realiseren van de toegankelijkheid niet ligt aan het ontbreken van voldoende ontwikkelde techniek. Het uitgangspunt van toegankelijkheid – als element van kwaliteitsverbetering – wordt in het algemeen ook onderschreven en ook al gerealiseerd. Daar waar dat niet gebeurt is dat vanwege het ontbreken van een heldere normstelling, een gebrek aan voldoende kennis op de juiste plaats en – niet op de allerlaatste plaats – een ontoereikende motivatie bij de relevante partijen en de perceptie die deze hebben van het gebruik van het openbaar vervoer door met name rolstoelgebruikers. Bij sommigen leeft het idee dat de investering in de vereiste voorzieningen [lage instap, brede(re) deur en plaats om (maximaal) twee standaard rolstoelen te plaatsen] gezien de geringe

aantallen rolstoelgebruikers niet zinvol is. Daarnaast leeft het idee dat het gebruik door rolstoelgebruikers van het openbaar vervoer nadelig is voor de kwaliteit van de dienstverlening, waaronder de snelheid van de ritten, en daardoor andere reizigers zal afschrikken. Het rapport van de Koepelcommissie maakt duidelijk dat deze vrees niet terecht is. Ook uit internationaal onderzoek blijkt dat wanneer bijvoorbeeld twee rolstoelgebruikers in een bus stappen bij twee verschillende haltes op één rondreis de vertraging niet veel meer dan één minuut zal bedragen. Dat kan bij een normale dienstregeling geen probleem zijn. Dat het in- en uitstappen geen probleem is wordt reeds bewezen in de toegankelijke metro's te Amsterdam en Rotterdam; vervoerssystemen waar korte halteringstijden bij uitstek belangrijk zijn.

Onvoldoende wordt gerealiseerd, met name bij diegenen die de operationale beslissingen in het openbaar-vervoerbedrijf nemen, dat er voordeel is te behalen in doorstroming, vermindering van het beroep op aanvullende dienstverlening en imagoverbetering van het openbaar vervoer.

Personen met een functiebeperking zijn gebaat bij korte loopafstanden naar de halte. De opdrachtgevers tot het vervoer en wegbeheerders zullen meer nog dan voorheen hiermede – en bij de aanleg van drempels, verkeersremmers e.d. – rekening dienen te houden. De haltes zelf zullen evenzeer toegankelijk moeten zijn. Qua hoogte aangepast aan het bus- of trammaterieel en qua inrichting aan de behoeften van de reiziger. Dat vergt investeringen door de beheerders/eigenaren van de infrastructuur.

In het streekvervoer op de langere afstand worden veelal bussen met alleen zitplaatsen ingezet. De inzet van lage-vloermaterieel kan hier leiden tot verlies van enige zitplaatsen, terwijl tevens de weginfrastructuur (minirotondes) een belemmering kan opleveren. Een alternatief is dan wellicht de inzet van bussen met een knielsysteem, waarbij de bus ietwat «knielt» in de richting van de halte en daardoor het hoogteverschil verkleint. Daarnaast zit de industrie niet stil en komen er meer en meer bruikbare voertuigen op de markt.

Het is vanwege de bovenvermelde knelpunten dat ik het wenselijk acht niet alleen maatregelen ter stimulering van de toegankelijkheid te nemen. In het voorstel voor een nieuwe Wet personenvervoer dat de Kamer inmiddels is aangeboden, staat dan ook uitdrukkelijk dat de aanbestedende overheid gehouden is toegankelijkheid in het programma van eisen en in de te verlenen concessies op te nemen. Het is hierbij aan de decentrale overheid/concessieverlener te beslissen hoe men dit vorm geeft.

In de onderhandelingen die het rijk voert met de Nederlandse Spoorwegen op weg naar een prestatiecontract wordt eveneens de toegankelijkheid ingebracht. Naast zaken als intensiteit van de dienstregeling en reizigersinformatie, zal toegankelijkheid als criterium in het contract worden gebracht.

Dit alleen wordt echter niet voldoende geacht.

8. De (anders dan wettelijke) instrumenten

In de aanbestedingsbrief bij deze notitie heb ik reeds geschreven dat de verantwoordelijkheid voor het stads- en streekvervoer sedert 1 januari 1998 berust bij de decentrale overheid. Het is derhalve in beginsel aan deze te bepalen op welke wijze het openbaar vervoer in de regio gestalte dient te krijgen. Dit betekent dat ik, in beginsel, terughoudend moet zijn bij het opleggen van wettelijke verplichtingen, tenzij echt duidelijk is dat de gewenste doelstellingen anders niet worden bereikt.

Voor wat betreft onder punt 7 gesignaleerde knelpunten merk ik op, dat van een onheldere normstelling en kennis op de juiste plaats binnenkort geen sprake meer kan zijn. In deze brief heb ik duidelijk aangegeven waar het om draait en de in voorbereiding zijnde wenkenbladen zullen de gespecificeerde technische uitwerking daarvan geven. Voor wat betreft het ontbreken van voldoende motivatie kan mogelijk een oplossing worden gevonden in het smeden van een brede maatschappelijke en bestuurlijke coalitie voor toegankelijkheid tussen alle betrokken partijen: overheid, vervoerders en reizigers. Deze coalitie moet ontstaan op basis van inzet, betrokkenheid en overtuiging van het belang van toegankelijkheid voor de betrokken partij. Dat kan door het oprichten van een (tijdelijk) Platform Toegankelijkheid, al dan niet onder te brengen in een van de kenniscentra die op het terrein van het openbaar vervoer zijn ontstaan.

In overleg met de decentrale overheid en de organisaties van openbaarvervoerbedrijven zal ik een haalbaarheidsstudie laten doen naar de kansen van een dergelijk platform.

Daarnaast zal ik met de decentrale overheden bezien of het sluiten van een of meerdere convenanten realiseerbaar is, waarbij van regelgeving kan worden afgezien indien alle betrokken partijen een sluitend normalisatie- en certificatiesysteem opzetten. Ik acht dat een reële mogelijkheid, vanuit de gedachte dat de decentrale overheid ook het algemeen belang voor ogen heeft en de vervoerders zullen onderkennen dat een steeds groter gedeelte van hun klanten mensen zullen zijn voor wie een verbeterde toegankelijkheid noodzakelijk is. Het sluiten van een convenant past ook goed in de relatie tussen betrokken partijen en de rijksoverheid.

Hierbij zij aangetekend dat het niet realistisch is van de vervoerders te verlangen op korte termijn tot vervanging over te gaan van materieel wanneer dat kapitaalvernietiging betekent. Zowel voor het stads- en streekvervoer als voor het landelijke spoorvervoer zal rekening moeten worden gehouden met de normale economische levensduur van het materieel. Hetgeen inhoudt dat de inzet zal zijn dat al het busmaterieel in 2010 toegankelijk is en dat al het spoormaterieel dat is in 2030. Dat houdt vanzelfsprekend niet in dat het bestaande spoormaterieel niet reeds kan worden aangepast.

9. De wettelijke instrumenten

Zoals is geconstateerd bij de Wet voorzieningen gehandicapten, waarmede aan gemeenten de zorgplicht voor onder andere de vervoersbehoefte van de gehandicapte inwoners werd overgedragen, bestaat immer het risico dat de systemen niet op elkaar aansluiten. In een bepaalde regio kan bijvoorbeeld worden gekozen voor rolstoel-toegankelijke vervoerssystemen, terwijl een aangrenzende regio besluit tot een systeem dat niet voor rolstoelgebruikers toegankelijk is. Hier komt een ketenbenadering dan niet tot stand.

Voertuigen die in het openbaar vervoer worden ingezet, moeten ook daadwerkelijk toegankelijk zijn. Wettelijke eisen aan de in te zetten voertuigen zijn derhalve – wanneer niet tot vrijwillige afspraken kan worden gekomen – noodzakelijk.

– wegvoertuigen

Teneinde een optimale werking van de interne markt in de Europese Unie te garanderen, worden de eisen inzake de constructie van wegvoertuigen op Europees niveau vastgesteld. Het stellen van constructie-eisen op nationaal niveau kan een verstoring van de interne markt betekenen en is

derhalve in beginsel niet toegestaan voor auto's. Bij het vooralsnog ontbreken van Europese regels inzake bussen kunnen nationale eisen worden gesteld, mits deze worden genotificeerd aan de Europese Commissie.

Op 18 juni 1997 heeft de Europese Commissie een voorstel ingediend voor een richtlijn betreffende speciale voorschriften voor voertuigen bestemd voor het vervoer van passagiers, met meer dan acht zitplaatsen (exclusief de bestuurder) en tot wijziging van richtlijn 70/156/EEG van de Raad¹. Het voorstel bevat technische voorschriften met betrekking tot de toegankelijkheid voor personen met een functiebeperking.

Dit voorstel wordt momenteel behandeld in de Raad en in het Europees Parlement.

Het ligt derhalve in de verwachting dat toegankelijkheidseisen binnen niet al te lange tijd onderdeel zullen uitmaken van de eisen die kunnen worden gesteld aan ondernemers die nieuwe typen voertuigen op de markt willen brengen.

De Wet personenvervoer bevat in artikel 158 Besluit personenvervoer de bepaling dat eisen kunnen worden gesteld aan de inrichting van het materieel. Deze eisen kunnen desnoods aan de hand van de resultaten van de in voorbereiding zijnde wenkenbladen worden uitgewerkt, waardoor uniformiteit in de toegankelijkheid van de inrichting kan worden gerealiseerd. Een concept voor een algemene maatregel van bestuur of een ministeriële regeling ter zake zal worden voorbereid.

– spoormaterieel

Artikel 27 van de Spoorwegwet maakt het mogelijk dat maatregelen worden getroffen «ter verzekering van behoorlijke uitoefening van spoorwegdiensten». Een herziening van de Spoorwegwet, alsmede van de Lokaalspoor- en Tramwegwet – die een analoge bepaling als Artikel 27 Spoorwegwet niet kent – is momenteel in voorbereiding.

Ik zal bevorderen dat in de nieuwe Spoorwegwet de bevoegdheid wordt behouden tot het stellen van eisen aan het materieel, opdat de toegankelijkheid van het spoormaterieel – ook in geval niet tot afspraken met de betrokken partijen kan worden gekomen – zeker wordt gesteld.

– infrastructuur

De nieuwe Spoorwegwet zal het de rijksoverheid mogelijk maken om eisen te stellen aan de inrichting van en het voorzieningenniveau op spoorwegstations. Nieuwe stations en stations die grote verbouwingen ondergaan zullen op basis van de bestaande Norm Toegankelijkheid Stationscomplex toegankelijk worden gemaakt.

Zodra het rapport van de onderzoeksactie COST-335 bekend is, zal worden bezien in hoeverre de daarin opgenomen aanbevelingen ter zake van de infrastructuur kunnen worden overgenomen en gerealiseerd.

Ik ben voornemens toegankelijkheid een essentieel onderdeel te laten zijn van het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP). Krachtens de Planwet verkeer en vervoer, op basis waarvan ik een NVVP in voorbereiding heb, kunnen, in laatste instantie, aanwijzingen worden gegeven aan de provinciale overheid over de inhoud van het provinciale plan, of kunnen aanwijzingen worden gegeven door de provincie aan gemeenten. Dit zal bijdragen aan een gezamenlijk gedragen beeld van oplossingsrichtingen bij dit vraagstuk.

Tevens zal ik er op blijven toezien dat regionale en lokale openbaarvervoerprojecten die op basis van Wet en Besluit Infrastructuurfonds voor subsidie in aanmerking voldoen aan de eisen van toegankelijkheid, zoals gedefinieerd bij punt 4.

¹ COM (97) 276 def.

Mij rekenschap gevende van de gesignaleerde knelpunten, heb ik maatregelen getroffen in het voorstel tot wijziging van de Wet personenvervoer teneinde zeker te stellen dat de aanbestedende overheid toegankelijkheid als een criterium hanteert en zullen dit jaar de wenkenbladen gereed zijn met de technische specificaties waaraan bussen, trams, haltes/stations en reizigersinformatie, zouden moeten voldoen. Daarnaast zal toegankelijkheid aandacht krijgen in het prestatiecontract te sluiten met NSR en wordt zekergestellt dat bij de (ver-)bouw van stations in ieder geval de transferruimte voldoet aan de (bijgestelde) Norm Toegankelijkheid Stationscomplex. Met de decentrale overheid en de organisaties van openbaar-vervoerondernemers zal ik trachten te komen tot convenanten en sluitende en bindende afspraken. Overigens zijn er tendensen die gaan in een richting van meer differentiatie in het collectief vervoer. Er zullen meer verschillen in snelheid, kwaliteit en comfort ontstaan. Dit zal te meer een vlucht nemen wanneer dit met een chipkaart op eenvoudige wijze in verschillende tarieven kan resulteren. Het is voorstelbaar dat deze differentiatie ook voor de wijze van toegankelijkheid betekenis heeft.

Dit alles zal niet op korte termijn kunnen zijn gerealiseerd. Het is daarom van belang dat het rijk onlangs een overeenkomst is aangegaan met een onderneming die de mobiliteitsbehoefte van in ieder geval Wvg-gerechtigden zal organiseren en hen assistentie zal verlenen bij het in- en uitstappen van het openbaar vervoer. Al doende wordt voor de periode nodig voor het bereiken van optimale toegankelijkheid een oplossing voor in ieder geval een belangrijk deel van de doelgroep bereikt.

Tenslotte, mijn aandacht is voor wat betreft de toegankelijkheid niet alleen gericht op het openbaar vervoer. Ook andere vormen van collectief personenvervoer zullen toegankelijk moeten worden. Daartoe worden internationale activiteiten ontplooid met betrekking tot het vervoer per taxi heeft en wordt ook gekeken naar het vervoer per touringcar, door de lucht en over het water.