

Vergaderjaar 2009–2010

29 355

Gelijke behandeling voor mensen met een handicap of een chronische ziekte

24 170

Gehandicaptenbeleid

Nr. 44

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 10 februari 2010

In de vaste commissie voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport¹ bestond er bij enkele fracties behoefte een aantal vragen en opmerkingen voor te leggen aan de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport over de brief van 16 oktober 2009 inzake het Ontwerpbesluit houdende regels betreffende de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de daartoe te verrichten aanpassingen (29 355, nr. 41).

De op 18 november 2009 toegezonden vragen en opmerkingen zijn met de door de staatssecretaris bij brief van 9 februari 2010 toegezonden antwoorden hieronder afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Smeets

Adjunct-griffier van de commissie,
Sjerp

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Willemse-van der Ploeg (CDA), De Vries (CDA), Kant (SP), Ferrier (CDA), Ondervoorzitter Joldersma (CDA), Smilde (CDA), Van Miltenburg (VVD), Smeets (PvdA), Voorzitter Timmer (PvdA), Schippers (VVD), Koşer Kaya (D66), Schermers (CDA), Wolbert (PvdA), Bouwmeester (PvdA), Van Gerven (SP), Zijlstra (VVD), Ouwehand (PvdD), Leijten (SP), Agema (PVV), Van der Veen (PvdA), Wiegman-van Meppelen Scheppink (CU), Sap (GL), De Roos-Consemulder (SP) en Harbers (VVD).

Plv. leden: Van der Staaij (SGP), Uitslag (CDA), Ormel (CDA), Van Velzen (SP), Atsma (CDA), Aasted Madsen-van Stiphout (CDA), Vietsch (CDA), Verdonk (Verdonk), Van Dijken (PvdA), Arib (PvdA), Dezentjé Hamming-Blumink (VVD), Van der Ham (D66), Omtzigt (CDA), Vermeij (PvdA), Heerts (PvdA), Langkamp (SP), De Krom (VVD), Thieme (PvdD), Luijben (SP), De Mos (PVV), Yücel (PvdA), Ortega-Martijn (CU), Halsema (GL), De Wit (SP) en Neppérus (VVD).

Inhoudsopgave	blz.
I. Vragen en opmerkingen vanuit de fracties	2
II. Reactie van de staatssecretaris	6

I. VRAGEN EN OPMERKINGEN VANUIT DE FRACTIES

Vragen en opmerkingen van de CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de brief inzake het ontwerpbesluit houdende regels betreffende de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de daartoe te verrichten aanpassingen. Deze leden zijn een groot voorstander van het zoveel mogelijk toegankelijk maken van het openbaar vervoer voor mensen met functiebeperkingen. Het verder toegankelijk maken van het openbaar vervoer zorgt ervoor dat mensen met beperkingen zoveel mogelijk «gewoon mee kunnen doen in de samenleving».

Genoemde leden delen de mening van de bewindslieden dat deze nadere regels ervoor kunnen zorgen dat mensen met beperkingen beter kunnen participeren in de samenleving. De leden van de CDA-fractie hebben nog wel een aantal vragen naar aanleiding van de brief, de regels en de memorie van toelichting.

Algemeen

Met de inwerkingtreding van dit besluit zullen de komende jaren langzamerhand alle stations, haltes en allerlei voertuigen van het openbaar vervoer toegankelijk worden voor zoveel mogelijk mensen met functiebeperkingen. Als deze trajecten niet gelijk oplopen kan dit in de praktijk bij gebruikers tot veel onduidelijkheid leiden en ook onduidelijke situaties opleveren. Een station is bijvoorbeeld wel toegankelijk gemaakt maar de treinen zijn in verband met het aanpassingstraject van het materieel ten dele wel en ten dele niet toegankelijk. Deze leden hebben begrip voor het feit dat er een overgangstermijn is maar vragen hoe gebruikers met beperkingen hiervan op de hoogte worden gesteld c.q. hoe dit naar gebruikers met een functiebeperking gecommuniceerd zal worden.

Algemene wet gelijke behandeling en eenzijdige overheidshandeling

Gemeenten, provincies, Rijk en waterschappen zijn verantwoordelijk voor de haltes van het openbaar vervoer. Deze verantwoordelijkheid wordt aangemerkt als «eenzijdig overheidshandelen» en valt als zodanig niet onder de Algemene wet gelijke behandeling en valt daarmee ook buiten de werkingssfeer van de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte (Wgbh/cz). Overheden zijn gebonden aan artikel 1 van de Grondwet. Indien sprake is van «eenzijdig overheidshandelen», wat zijn dan de beroepsmogelijkheden voor burgers wanneer er sprake is van ongelijke behandeling en hoe worden burgers hiervan op de hoogte gesteld? Zij kunnen immers in deze gevallen geen beroep doen op de Commissie gelijke behandeling (Cgb).

Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte (Wgbh/cz)

Het begrip «doeltreffende aanpassing» van de Wet gelijke behandeling is de Nederlandse implementatie van het begrip «redelijke aanpassing» en wordt zo uitgelegd dat het gaat over de doeltreffendheid van de aanpassing als algemene maatregel voor een groep van bepaalde functiebeperkingen in plaats van het individu met een beperking. Genoemde leden

vragen wie nu bepaalt welke functiebeperkingen tot een groep behoren. Wordt hier bijvoorbeeld een lijst van samengesteld of dient de praktijk dit verder uit te wijzen? Wie bepaalt of, afhankelijk van de omstandigheden en het specifieke geval, aanpassingen moeten worden verricht of hadden moeten worden verricht?

Bouwbesluit 2003

Genoemde leden nemen aan dat openbare gebouwen (zoals een stationsgebouw) wel aan algemene toegankelijkheidseisen moeten voldoen. Immers, het stationsgebouw is toch doorgaans het gebouw waardoor men de diverse perrons kan bereiken. Kan de staatsecretaris aangeven hoeveel van de stationsgebouwen in Nederland nu aan openbare toegankelijkheidseisen voldoen?

Invulling inclusief beleid voor de sector openbaar vervoer

Deze leden begrijpen dat er grenzen te stellen zijn aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en dat complementaire vormen van doelgroepenvervoer te allen tijde wenselijk en noodzakelijk zullen blijven. Zij vragen echter waar de scheidslijn ligt tussen aangepast openbaar vervoer en complementaire vervoer, wie is verantwoordelijk om de grenzen hierin te stellen en zijn de beroepsmogelijkheden voldoende geregeld.

Ambities voor optimale toegankelijkheid

Kunnen de bewindslieden uiteenzetten hoe de eisen die in deze regeling worden gesteld aan toegankelijkheid van treinen en stations, zich verhouden tot de toezeggingen en bezwaren die zijn geuit tijdens het algemeen overleg d.d. 20 mei 2009 van de Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat inzake het Vervoerplan NS en Beheerplan Prorail?

Flankerend beleid

Er komt een Platform Toegankelijk Openbaar Vervoer (TOV). Wat wordt precies de taakomschrijving van dit platform? Welke taken krijgt het platform concreet opgedragen? Is er ook sprake van het verzamelen van best practices die uitgerold kunnen worden in heel Nederland?

Ministeriele regeling

De leden van de CDA-fractie hebben begrip voor het feit dat er een ministeriele regeling is omdat de kwantitatieve data door veranderend beleid of door internationale ontwikkelingen kunnen wijzigen. Zij vragen of de ministeriële regeling het proces van het toegankelijk nu juist bevordert of dat de regeling ook vertragend kan werken en hoe deze eventuele vertraging zoveel mogelijk wordt tegengegaan.

Sectorwetgeving

In paragraaf 8 onder sectorwetgeving wordt gesproken over twee sporen van rechtsbescherming. Het eerste spoor houdt verband met de verplichting van overheden, bedrijven en instellingen om de toegankelijkheid van goederen en diensten te verbeteren op grond van afspraken en regelgeving. Daarnaast is er een tweede spoor dat de reiziger met beperkingen op basis van de Wet gelijke behandeling rechtsbescherming biedt. Welk spoor is preferent in het kader van de rechtsbescherming voor de reiziger of op welke wijze sluiten de systemen op elkaar aan?

Algemene kosten

Bij de algemene kosten in paragraaf 9 wordt vermeld dat de kosten voor aanpassingen per concessieverlener zullen variëren. Kan de hoogte van deze kosten leiden tot vertraging van de in de ministeriele regeling gestelde termijnen en wat zijn daarvan de gevolgen?

Raadpleging van Overlegorganen Verkeer en Waterstaat

In de raadpleging van Overlegorganen hebben zowel de CG-Raad als de Commissie gelijke behandeling (Cgb) gewezen op de mogelijke inperking van de ruimte voor toetsing van de toegankelijkheid van voertuigen, haltes, stations en reisinformatie aan artikel 2 van de wet Wgbh/cz. Beide organen vinden dit in het kader van de individuele rechtsbescherming onwenselijk. Ook wijzen beide organen op de voorlichting aan burgers met een functiebeperking over de rechten van burgers en de wijze waarop ze eventuele klachten kunnen indienen. Genoemde leden vragen hoe de bewindslieden ervoor zorgen dat voor beide onderdelen een voor de burger helder traject wordt uitgezet en gecommuniceerd, en dat geen inperking van toetsing plaatsvindt.

Vragen en opmerkingen van de PvdA-fractie

De leden van de PvdA-fractie hebben met instemming kennisgenomen van het ontwerpbesluit houdende regels betreffende de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de daartoe te verrichten aanpassingen. Genoemde leden zien in dat de ambities ten aanzien van de uitbreiding van de Wet gelijke behandeling op grond van chronische ziekte en/ handicap op het terrein van openbaar vervoer van de betreffende ministeries groot zijn. De Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) zal vanaf 2010 in werking treden en dat vinden deze leden een goed streven. Tevens willen zij de aanbieders van het openbaar vervoer complimenteren voor de medewerking die zij verlenen bij dit besluitvormingsproces. Genoemde leden hebben ook met aandacht de brief van de CG-Raad d.d. 6 november 2009 gelezen en willen nader ingaan op de opmerkingen van deze overkoepelende belangenorganisatie. Over de gehele linie zijn deze leden het eens met het commentaar van de CG-Raad op het onderhavige ontwerpbesluit.

De leden van de PvdA-fractie merken op dat de mate van aanpassingen is opgenomen in de ministeriële regeling en niet in de AMvB. Maar in 2006 is aan de Kamer medegedeeld dat de mate waarin het openbaar vervoer toegankelijk moet zijn in een AMvB vastgelegd zou worden. Kan de staatssecretaris een toelichting geven op dit punt. In de brief van de CG-Raad staat beschreven dat de toetsingsruimte van Commissie gelijke behandeling (Cgb) of rechter wordt ingeperkt in verband met artikel 3. Is de staatssecretaris van mening dat de Cgb of rechter hierdoor toetsingsruimte verliest en niet meer onafhankelijk een oordeel kunnen geven?

De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat de norm voor de breedte van rolstoelen verhoogd moet worden naar 80 cm in plaats van 70 cm. Is de staatssecretaris voornemens de normering van rolstoelen aan te passen?

Het heeft genoemde leden verbaasd dat door de overige gebruiksfuncties de kerndelen van een stationsgebouw niet aan de eisen zijn gebonden, en dat de toegankelijkheid van stations en haltes voor rolstoelgebruikers is overgelaten aan de beheerder van een station. Hierdoor kan er onduidelijkheid in de verantwoordelijkheid voor de aanpassingen optreden. Deze leden vragen of de staatssecretaris kan veranderen, zodat helder is wie hoofdverantwoordelijke is. Voor de reiziger is het van cruciaal belang te weten wat de status is van de voortgang van de halte- en implementatieplannen voor de planning van de reis. (Actuele) reisplanner is hierbij een

cruciaal hulpmiddel. Op welke wijze wordt het mogelijk gemaakt dat de informatie over haltes in de Nationale Databank Openbaar Vervoer (NDOV) komen en welk tijdsschema hoort hierbij?

Op bladzijde 17 van de brief staat beschreven dat een toezichthouder kan worden aangewezen voor de handhaving van de concessievoorschriften. Genoemde leden zijn benieuwd om welke redenen en situaties kan worden overgegaan tot het aanwijzen van een toezichthouder. Zij vragen ook of hier niet sprake is van vrijblijvendheid en of niet in ieder geval een toezichthouder aangewezen moet worden om de zelfregulering tot een succes te maken. Graag een reactie van de staatssecretaris op dit punt.

Vragen en opmerkingen van de SP-fractie

De leden van de SP-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het ontwerpbesluit om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer te vergroten. Bij het gebruik van het openbaar vervoer wordt steeds meer aandacht gegeven aan de ketenmobiliteit. Deze leden hebben in dat kader hun vraagtekens bij de gefaseerde invoering van de toegankelijkheid. Omdat bus en metro al in 2011 volledig zullen zijn aangepast, maar de trein pas in 2030, zullen mensen met een beperking in het openbaar vervoer juist moeite hebben met de combinatie van verschillende vervoermiddelen, de ketenmobiliteit. Wil de staatssecretaris zich inspannen om de invoering bij de trein te versnellen, om de overgangperiode te bekorten? Wat is de huidige stand van zaken bij de stations? Deze leden zijn van mening dat de toegankelijkheid van het openbaar vervoer ook wordt verbeterd als de loopafstand van een huisadres binnen de bebouwde kom, maar zeker ook van een zorginstelling, tot een ov-halte zo klein mogelijk wordt gehouden. Kan de staatssecretaris uiteenzetten welke zorginstellingen slecht bereikbaar zijn met het openbaar vervoer?

In het gepresenteerde ontwerpbesluit ontbreekt volgens de leden van de SP-fractie een vorm van openbaar vervoer, het personenvervoer over water. Ook dit is regionaal openbaar vervoer, en moet dus ook toegankelijk worden gemaakt. Graag zien deze leden het voorstel van de staatssecretaris om het personenvervoer over water ook toegankelijk te maken tegemoet.

Over de inpassing in de concessies hebben genoemde leden twee bedenkingen. Ten eerste de inpassing in de vigerende concessie van Pro Rail. Pro Rail laat weten te betwijfelen of de regels in dit ontwerpbesluit strijdig zijn met de afspraken vastgelegd in de vigerende concessie. Het antwoord uit de nota van toelichting hierop gaat echter niet op deze vraag in. Kan de staatssecretaris die vraag alsnog beantwoorden?

Ten tweede de vraag wie er verantwoordelijk is voor de afstemming van de inpassingmaatregelen bij concessiegrensoverschrijdende lijnen. Vaak is een dergelijke lijn toegewezen aan één van de betreffende concessies. Genoemde leden zijn van mening dat de concessieverlener van die concessie in dat geval verantwoordelijk moet zijn voor de inpassing. In de gevallen waar meerdere concessieverleners zeggenschap hebben over een lijn, pleiten deze leden ervoor dat één van de concessieverleners de verantwoordelijkheid krijgt voor de invoering van de toegankelijkheidsmaatregelen. De leden van de SP-fractie zijn van mening dat dit leidt tot meer daadkracht dan een jaarlijks overleg tussen de verschillende concessieverleners en vervoerders.

Vragen en opmerkingen van de VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het ontwerpbesluit. Over het principe van de gelijkwaardige toegang tot het openbaar vervoer zijn deze leden het eens met het kabinet. Zij hebben nog wel enkele vragen en opmerkingen ten aanzien van het ontwerpbesluit.

Rechtsbescherming

Er is onduidelijkheid over de mate waarin de voorzieningen precies toegankelijk zijn. In de ministeriële regeling staat treinen met ingang van 2030, bushaltes in 2015 en stations in 2020. In de AMvB staat dat het hier gaat om de percentages. Hoe zit dit precies en welke effecten heeft dit op de individuele rechtsbescherming?

Als de Algemene wet gelijke behandeling respectievelijk de Wgbh/cz niet van toepassing is voor bijvoorbeeld plaatsing van haltes, hoe is de rechtsbescherming dan wel concreet, anders dan grondwettelijk, geregeld? Gaat de rechtsbescherming zover dat provincies of stadsregio's aangesproken kunnen worden als zij hun wettelijke plicht niet nakomen?

Het laatste punt ten aanzien van de rechtsbescherming is de vraag of de toetsing voor de Commissie gelijke behandeling (Cgb) op deze wijze voldoende is? Wordt het recht niet teveel beperkt door een limitatieve opsomming in de AMvB? Hoe zit het met de door de Commissie gelijke behandeling voorgedragen uitbreiding om breder op basis van artikel 2 Wgbh/cz te kunnen oordelen? Hoe zit het met het beroepsrecht?

Normen

De normen waarop de individuele rechtsbescherming betrekking heeft zijn vaag geformuleerd. Op dit moment is er enkel sprake van «doelnormen», en daarbij zijn er normen op verschillende niveaus. De Nederlandse wetten gaan verder dan de Europese regelgeving, is hier bewust voor gekozen? Tevens moeten de sectorwetgeving verder worden aangepast. Voor de individuele reiziger is het op dit moment waarschijnlijk niet duidelijk waar hij precies aanspraak op kan maken. Kan de staatssecretaris hierover meer duidelijkheid verschaffen?

Financiën

Er zijn onduidelijkheden over de financiering van het voorstel. In paragraaf 5.2 wordt toegelicht dat de Wet Brede Doeluitkering (BDU) met € 87 miljoen verhoogd wordt voor de toegankelijkheidsmaatregelen in het openbaar vervoer. Daarnaast is er een bedrag van € 525 miljoen gereserveerd in de periode 2006–2020. Het is de leden van de VVD-fractie niet duidelijk waar en wie dit geld precies heeft gereserveerd en wie het verdeelt? Ook is het deze leden niet duidelijk in hoeverre de vervoerders zelf of ProRail bijdragen aan de kosten voor het toegankelijker maken van het openbaar vervoer. Is het geld reeds gereserveerd en zo ja, op welke begroting? Maakt de reservering deel uit van de brede heroverweging?

II. REACTIE VAN DE STAATSSECRETARIS

Inleiding

Met belangstelling heeft het kabinet kennisgenomen van de vragen naar aanleiding van de brief van 16 oktober 2009 waarbij het Ontwerpbesluit houdende regels betreffende de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de daartoe te verrichten aanpassingen werd voorgehangen bij de Eerste en Tweede Kamer (TK 29 355, nr. 41). Het kabinet is verheugd dat in het verslag van 18 november 2009 met instemming op het ontwerpbesluit is gereageerd door de fracties. Het ontwerpbesluit heeft tot meerdere vragen geleid. Waar het besluit ziet op maatregelen van toegankelijkheid hebben meerdere fracties vragen over de kenbaarheid van de rechten en de communicatie daarover richting de reizigers. Andere belangrijke thema's zijn de rechtsbescherming aan de mensen met een

handicap of chronische ziekte en de toegankelijkheid van het treinvervoer. De overige vragen zijn als aparte thema's benoemd. Bij de beantwoording heeft het kabinet de vragen naar thema gerubriceerd en vervolgens zijn de daarbij behorende vragen van de fractie(s) geparafraseerd.

Communicatie, informatievoorziening en kennisverspreiding

De fracties van CDA, PvdA en VVD hebben vragen gesteld over de wijze waarop de reizigers op de hoogte worden gesteld van de rechten en plichten op grond van de regels over toegankelijk openbaar vervoer. De leden van de CDA-fractie vragen zich af hoe de overgangstermijn zal worden gecommuniceerd.

Bekendheid met de regelgeving is een belangrijke randvoorwaarde voor de rechtszekerheid voor de reizigers en de aanbieders van openbaar vervoervoorzieningen. In het voorbereidingstraject van dit besluit is met de relevante belangengroepen veel aandacht besteed aan de nieuwe regelgeving. Er zal een voorlichtingstraject worden ingezet voor de reizigers en de verschillende vervoerbedrijven en instanties die na inwerking-treding van het besluit rechten en plichten krijgen. Daarbij zal in het bijzonder ook aandacht worden besteed aan de fasering van de toegankelijkheid, de informatievoorziening en de rechtsmiddelen met name tijdens de overgangsfase. De communicatie hierover zal via de (voor reizigers) meest geschikte kanalen worden vormgegeven. Hierbij is een belangrijke rol weggelegd voor de kennisinstituten waarin deskundigen, vervoerders en overheden samenwerken op het gebied van publicaties en werkconferenties en voor de overlegcircuits met de reizigers(organisaties).

De leden van de PvdA-fractie achten het van cruciaal belang dat de reiziger (voor het plannen van een reis) kennis heeft van de toegankelijkheid van de haltes en de plannen. Zij vragen naar de mogelijkheden via de Nationale Databank Openbaar Vervoer (NDOV). Ook de leden van de VVD-fractie hebben vragen over voldoende duidelijkheid voor de individuele reiziger en over zijn rechten.

Het kabinet is het met de fracties eens dat de reiziger voor de reis kennis moet kunnen verwerven over de relevante toegankelijkheidsaspecten (waar en wanneer is een toegankelijke reis mogelijk). Om die reden wordt met veel inzet door de betrokkenen gewerkt aan betere reisinformatie over toegankelijkheid van OV-voorzieningen. De standaardisering van de gegevensuitwisseling over toegankelijkheid is één van de acties uit de Aanpak multimodale reisinformatie, die met uw Kamer in een algemeen overleg op 12 november 2009 is besproken. De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat heeft Connekt opdracht gegeven om op korte termijn in het standaardisatieplatform BISON standaarden uit te werken voor data over toegankelijkheid. Het doel is om ruim voor 2015 deze data op orde te hebben, zodat ze toepasbaar zijn in reisplanners en andere informatiediensten.

De leden van de CDA-fractie vroegen naar de taakomschrijving van een Platform Toegankelijk Openbaar Vervoer (TOV) en of informatie over best practices wordt verzameld en beschikbaar zal worden gesteld.

Over de taken van het platform moet nog door de verantwoordelijke bewindslieden worden overlegd met de decentrale overheden, het CROW (een kennisinstituut op het gebied van onder meer vervoersvraagstukken en infrastructuur) en de vervoerssector. Het platform wordt de opvolger van het Kenniscentrum To-Do, dat momenteel deel uitmaakt van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer. Het platform krijgt als doel te bevorderen dat alle partijen die het aanbod van toegankelijk OV verzorgen concrete, praktische kennis uitwisselen. Het gaat daarbij ook om de kennis

die voor de uitvoering van de toegankelijkheidsmaatregelen nodig is bij de inwerkingtreding van de Wet gelijke behandeling op grond van handicap en chronisch ziekte (Wgbh/cz) voor het openbaar vervoer. Inderdaad hoort ook de uitwisseling van zogenaamde *best practices* daarbij. Het voornemen is dat het platform tevens kennis gaat verstrekken over toegankelijkheid naar aanleiding van vragen van de Commissie Gelijke Behandeling of de rechter.

Het tweesporenbeleid en de ministeriële regeling

De CDA-fractie wil met betrekking tot het tweesporenbeleid weten welk spoor preferent is in het kader van de rechtsbescherming en op welke wijze de systemen op elkaar aansluiten.

Het komt er op neer dat beide sporen vanuit verschillende kanten de gelijke behandeling, waaronder toegankelijkheid, bevorderen en elkaar in die doelstelling ook aanvullen.

Via het eerste spoor wordt gelijke behandeling met toegankelijke voorzieningen en dienstverlenende maatregelen in praktijk gebracht. Dit gebeurt op basis van wetgeving en langs de weg van beleid en (bindende) afspraken. De verantwoordelijke partijen voor het openbaar vervoer zijn, bijvoorbeeld op basis van de Spoorwegwet, de Wet personenvervoer 2000 en de Wegenverkeerswet 1994, gehouden de nodige maatregelen voor reizigers met een handicap te nemen. Ook hebben de verschillende overheden en de beheerders van infrastructuur afspraken gemaakt over de toegankelijkheid van bushaltes en stations.

Het tweede spoor regelt de rechtsbescherming voor mensen met een handicap of chronische ziekte. Ook dit spoor draagt bij aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Het ligt voor de hand dat diegene met bezwaren tegen de getroffen maatregelen, of bij vermeend verzuim van verplichtingen, eerst een klacht bekend maakt bij de verantwoordelijke vervoerspartij. In de Toelichting paragraaf 8.1 is een overzicht gegeven van de partijen die kunnen worden aangesproken op de (on)toegankelijkheid van de verschillende OV-voorzieningen. De rechtzoekende kan er ook voor kiezen om, met een beroep op de Wgbh/cz en dit besluit, een oordeel te vragen aan de CGB en de rechter. In de Wgbh/cz staat de vraag centraal of onrechtmatig onderscheid is gemaakt op grond van handicap, dan wel een verzoek om een redelijke aanpassing is geweigerd.

De CDA-leden vragen of de ministeriële regeling het proces van toegankelijkheid bevordert of vertragend kan werken en hoe eventuele vertraging wordt tegengegaan. In dit verband wil de CDA-fractie tevens weten of de hoogte van de kosten tot vertraging kan leiden en wat de gevolgen zijn.

In het ontwerpbesluit worden termijnen genoemd waaraan het wettelijk eindbeeld van toegankelijkheid van bepaalde OV-voorzieningen moet voldoen (bijvoorbeeld de bushaltes in 2015 en treinstations in 2020). De tussentijdse doelen en de invulling van de eindbeelden die in de ministeriële regeling worden vastgelegd zijn of worden zoveel mogelijk gebaseerd op de afspraken en plannen van de aanbieders van OV-voorzieningen, die door financiële middelen gedekt zijn. Dit is belangrijk voor het draagvlak en de uitvoering van het beleid tot verbetering van de toegankelijkheid. Aanbieders van openbaar vervoer moeten zich aan de ministeriële regeling houden en reizigers kunnen daarop een beroep doen. De financiële dekking zorgt er voor dat in het bereiken van de gestelde doelen geen vertraging hoeft op te treden. Vertraging in de uitvoering kan worden tegengegaan door bijvoorbeeld monitoring en bestuurlijk overleg. Hiervoor is in de artikelen 14 en 15 een grondslag opgenomen in het ontwerpbesluit.

Met betrekking tot dit thema merken de leden van de PvdA-fractie op dat in 2006 aan de Kamer is medegedeeld dat de mate waarin het openbaar vervoer toegankelijk moet zijn in een AMvB vastgelegd zou worden en vragen de staatssecretaris een toelichting waarom dit nu in een ministeriële regeling wordt gedaan.

In de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte (Wgbh/cz, artikel 8, tweede lid) staat dat er «bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels worden gesteld» over de te verrichten aanpassingen. De formulering «bij of krachtens» impliceert dat ook het instrument van de ministeriële regeling kan worden gebruikt. De keuze voor een ministeriële regeling past binnen de daarvoor geldende aanwijzingen voor de regelgeving en is mede om redenen van uitvoerbaarheid en doelmatigheid gemaakt. Een ministeriële regeling biedt een flexibele en doeltreffende mogelijkheid om nieuwe tussentijdse doelen of aanpassing van de eindbeelden te verankeren indien nieuwe inzichten of ontwikkelingen daartoe aanleiding geven. Zo kan een versnelling van de uitvoering – zoals de versnelde aanpassing van stations die op verzoek van de Tweede Kamer wordt uitgevoerd – eenvoudiger in de regelgeving worden aangepast. Het niveau van regelgeving doet bovendien niets af aan de rechtsbescherming.

Individuele rechtsbescherming

De leden van het CDA en de VVD hebben gevraagd naar de beroepsmogelijkheden voor burgers bij ongelijke behandeling ingeval sprake is van eenzijdig overheidshandelen. De VVD-fractie wil in aanvulling daarop ook weten of provincies of stads-regio's aangesproken kunnen worden als zij hun wettelijke plicht niet nakomen.

De eenzijdige overheidshandeling valt buiten de werkingssfeer van de Algemene wet gelijke behandeling (Awgb) en daarmee ook buiten de werkingssfeer Wgbh/cz (en dit besluit). Dat betekent niet dat de overheid onrechtmatig onderscheid mag maken. Artikel 1 van de Grondwet verbiedt dat immers. Dergelijke besluiten of rechtshandelingen kunnen worden getoetst aan bijvoorbeeld de Algemene wet bestuursrecht (Awb), de algemene beginselen van behoorlijk bestuur of eventueel op grond van het Burgerlijk Wetboek (onrechtmatige overheidsdaad). Indien er bijvoorbeeld sprake is van een (on)toegankelijke bushalte, dan kan de burger zich wenden tot de overheid die wegbeheerder is; dat zijn de provincies, de gemeenten of in bepaalde gevallen Rijkswaterstaat. De reiziger kan zich ook tot het speciale klachtenloket van ROVER wenden. Indien de burger het niet eens is met de uitkomst van de behandeling door de vervoerder kan inzake zijn rechten in veel gevallen om een uitspraak van een geschillencommissie vervoer of de bestuursrechter worden gevraagd. Bij vermeende onrechtmatigheid van (eenzijdig) overheidshandelen en daardoor geleden nadeel kan de burger tevens overwegen het oordeel van de burgerlijke rechter te vragen.

De fracties van CDA, PvdA en VVD wijzen op de door de CG-Raad en de Commissie gelijke behandeling (CGB) gesignaleerde mogelijkheid van inperking van de ruimte voor toetsing van de toegankelijkheid van voertuigen, haltes, stations en reisinformatie aan artikel 2 van de Wgbh/cz. Zij vragen de bewindslieden ervoor te zorgen dat geen inperking van toetsing plaatsvindt en dat een onafhankelijke beoordeling mogelijk blijft.

Bij de toegankelijkheid van het openbaar vervoer staat niet zozeer het individuele geval centraal maar de generieke benadering. Het beleid is voor een belangrijk deel gericht op gefaseerde verbetering van de algemene toegankelijkheid van infrastructuur en voertuigen waarmee zoveel mogelijk (groepen van) reizigers zijn gediend. Vanwege het generieke

karakter van de toegankelijkheid van het OV en de tijdrovendheid om steeds op het individu gerichte aanpassingen te realiseren is het vaak niet mogelijk aanpassingen te treffen in het concrete geval (zoals op de werkplek of in een specifieke onderwijssituatie). Zo moet, om een gelijkvloerse instap te creëren, zowel de trein als het perron zijn aangepast. Bij bussen geldt hetzelfde: met alleen toegankelijke bussen is er nog geen sprake van voor reizigers zelfstandig toegankelijk openbaar vervoer: ook de haltes en voorzieningen voor het overstappen en de reisinformatie daaromtrent, moeten zoveel mogelijk aangepast zijn. De werkelijke baat ligt dus bij een generieke en geïntegreerde aanpak. Het onderhavige besluit biedt een generieke regeling met op elkaar aansluitende doelnormen ten aanzien van vooraf te nemen maatregelen in plaats van niet nader ingevulde «doeltreffende of redelijke aanpassingen» waarom individuele burgers telkens moeten vragen in concrete situaties.

In aanvulling daarop geeft het ontwerpbesluit de ruimte om de *bejegening* van de reiziger te laten toetsen aan de vraag of een redelijke aanpassing in de zin van artikelen 2 en 8, tweede lid, Wgbh/cz in een concrete situatie is geboden.

In het besluit en een ministeriële regeling worden doelen en termijnen van de proportioneel te achten aanpassingen voor voertuigen, stations, haltes en reisinformatiesystemen nader vastgelegd.

Het kabinet meent derhalve dat wel gesproken kan worden van invulling, maar dat geen sprake is van inperking van de bescherming van artikel 2 Wgbh/cz. De CGB of de rechter hebben immers de mogelijkheid de generieke aanpassingen op redelijkheid te toetsen binnen het kader en de bedoeling van de artikel 2 en artikel 8, tweede lid, Wgbh/cz. De AMvB beoogt een kader en houvast te bieden voor de CGB bij de toetsing of generieke maatregelen na de in artikel 17 van de AMvB genoemde termijnen als niet onevenredig belastend zijn te beschouwen. Reeds vanaf de inwerkingtreding van de wet en AMvB kan worden getoetst of van de vervoerder in het specifieke geval maatregelen op het vlak van de bejegening in de zin van redelijke aanpassingen mogen worden geleverd, bijvoorbeeld daar waar fysieke voorzieningen nog niet toegankelijk zijn.

De VVD-fractie vraagt duidelijkheid over de mate waarin voorzieningen precies toegankelijk zijn en welk gevolg dit heeft voor de individuele rechtsbescherming.

Op grond van de Wgbh/cz wordt in de AMvB en een ministeriële regeling geregeld welke generieke aanpassingen wanneer moeten zijn uitgevoerd. De reiziger kan op deze verplichte aanpassingen een beroep doen als hij van mening is dat de verplichtingen niet worden nageleefd. Omdat de verplichte aanpassingen geleidelijk worden uitgebreid, geldt dit ook voor de rechten die de reiziger daaraan kan ontlelen. Er zijn geleidelijk meer voorzieningen die toegankelijk moeten zijn waarop dan succesvol een beroep kan worden gedaan indien de daarvoor geldende eisen niet worden nageleefd.

Een deel van de verplichtingen in de AMvB wordt meteen van kracht. Bijvoorbeeld de zogenoemde bejegening van de reiziger en de voorschriften voor bussen. Een deel van de normen zal voor het huidige materieel en de bestaande infrastructuur gefaseerd worden ingevoerd (bijvoorbeeld voor haltes, treinen en treinstations). De regeling bevat ook een kader en houvast voor de CGB, waarbij tussentijdse doelen voor infrastructuur en (trein)voertuigen worden opgenomen waarop de reiziger met een handicap een beroep kan doen. De CGB beoordeelt daarnaast bij een verzoek of, mede in geval van het ontbreken van generieke aanpassingen, op het vlak van bejegening in een specifiek geval redelijke aanpassingen van de aanbieder kunnen worden geleverd. Goede voorlichting en (reis)informatie over de toegankelijkheid van voorzieningen zal onduidelijkheid over toegankelijkheid van voorzieningen voor de reiziger moeten wegnemen.

De leden van de VVD-fractie stellen vragen over de vage formulering van de normen waarop de individuele rechtsbescherming betrekking heeft en of deze normen bewust op onderdelen verder gaan dan de Europese regelgeving.

Het kabinet heeft gekozen voor een generieke regeling met doelnormen voor vooraf te nemen maatregelen in plaats van de formulering «doeltreffende redelijke aanpassingen». Het besluit geeft daarmee voldoende houvast. In de ministeriële regeling worden de concrete doelen en termijnen vastgelegd. De wijze waarop in een bepaalde situatie aanpassingen worden getroffen is, binnen het kader van de internationaal vastgelegde technische eisen, ter bepaling van de aanbieder van openbaar vervoer. Zo kan een vervoerder er voor kiezen of een gelijkvloerse instap bij een bus wordt gerealiseerd door een bus te kiezen die kan «knielen» tot de hoogte van de bushalte of een bus die beschikt over uitschuifplaten. In beide gevallen kunnen mensen in een rolstoel eenvoudig in en uit de bus komen. Voor zover er sprake is van Europese regelgeving over toegankelijk openbaar vervoer, sluit dit ontwerpbesluit aan bij de in die regelgeving gestelde voorwaarden. Dit geldt voor de Interoperabiliteitsrichtlijn voor stations en treinen en voor de technische eisen voor (stads-)bussen. Het gaat dan bijvoorbeeld om normen ten aanzien van opstelplaatsen voor rolstoelen of de mogelijkheid tot gelijkvloerse instap. De Europese sectorale regelgeving richt zich overigens primair op technische eisen voor producenten en gebruikers van voertuigen.

Toegankelijkheid treinvervoer

De leden van de CDA-fractie hebben gevraagd hoeveel van de stationsgebouwen in Nederland nu aan openbare toegankelijkheidseisen voldoen.

Op dit moment werkt ProRail hard aan het stapsgewijs toegankelijk maken van de stations in Nederland. In 2020 zullen door de versnelde aanpak dan ook circa 300 van de in totaal 380 stations zelfstandig toegankelijk zijn. Van de stations kunnen we in 204 gevallen spreken van stationsgebouwen. Binnen deze 204 is bij 117 gebouwen sprake van transferruimte voor reizigers. Over het algemeen zijn deze stationsgebouwen reeds toegankelijk, behalve een aantal nog uit te voeren activiteiten uit het programma Toegankelijkheid. Immers pas als ook de hoofdroutes van het voorplein naar de perrons toegankelijk zijn kunnen we spreken van een volledig toegankelijk station.

Verder is tot en met het derde kwartaal van 2009 inmiddels voor 50 stations de juiste perronhoogte gerealiseerd (30 uit de deelvariant en 20 op de Noordelijke Nevenlijnen). De komende jaren zal ProRail zo'n 20 tot 30 stations per jaar met een aangepaste perronhoogte opleveren die nodig is voor de gelijkvloerse instap van perron naar de trein. Tot en met het derde kwartaal 2009 zijn door ProRail 13 stations voorzien van liften en er waren al op 68 stations liften. Binnen het liftenprogramma zijn op dit moment 51 projecten in uitvoering of in voorbereiding en de komende jaren verwacht ProRail zo'n 8 tot 10 stations per jaar met liften op te leveren. Ook de kleine maatregelen die nodig zijn voor de toegankelijkheid van het spoor zijn volop in uitvoering of reeds afgerond. Voorbeelden van deze maatregelen zijn de dubbele buisleuning, het automatisch openen van deuren, perronrandmarkeringen, het verlichtingsniveau, de brailleplaatjes, het toegankelijk maken van bestaande toiletten en de obstakelvrije routes. Deze kleine maatregelen worden per maatregel uitgevoerd. Dat houdt in dat eerst alle stations van dubbele buisleuning zijn voorzien. Daarna wordt op alle stations bijvoorbeeld het verlichtingsniveau aangepast. Op deze manier kunnen namelijk kleine maatregelen in een kortere periode worden gerealiseerd. Grotere maatregelen, zoals de perronaanpassingen, worden waar mogelijk gecombineerd met buitendienststellingen voor onderhoud. Hierdoor wordt de overlast voor de

reiziger beperkt. Tot slot merkt het kabinet op dat het Implementatieplan Toegankelijkheid Spoor begin 2010 wordt geactualiseerd. Dan komt er een nadere invulling en overzicht van wanneer welke trajecten en welke stations zullen zijn aangepast.

De leden van de CDA-fractie vragen of in de voorliggende regeling de toezeggingen en bezwaren correct zijn verwerkt die zijn geuit tijdens het algemeen overleg d.d. 20 mei 2009 van de Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat inzake het Vervoerplan NS en Beheerplan ProRail.

De eisen die in de regeling gesteld worden ten aanzien van treinen en stations, sluiten aan bij de afspraken die in het Implementatieplan Toegankelijkheid zijn gemaakt, inclusief de versnelling voor treinstations. Zoals bij het genoemde AO is aangegeven, is er nog geen dekking voor het toegankelijk maken van alle stations. In het Implementatieplan is voor 218 stations financiële dekking voorzien. In totaal zullen in 2020 circa 300 stations van de 380 volledig zelfstandig toegankelijk zijn. Dit is inclusief nieuwe stations, die van meet af aan toegankelijk zijn. De kosten voor het aanpassen van de resterende stations, raamt ProRail op circa € 90 miljoen. Hiervoor is nog geen dekking gevonden. Het aanpassen van die overige stations zal grotendeels op zijn vroegst na 2020 kunnen gebeuren. Met betrekking tot de treinen studeert NS op mogelijkheden om bij revisie de treinen die na 2030 nog zouden rijden met een maatwerkoplossing zelfstandig toegankelijk te maken voor mensen in een rolstoel.

De leden van de PvdA-fractie vrezen dat onduidelijkheid bestaat ten aanzien van de hoofdverantwoordelijkheid voor toegankelijkheidsaanpassingen voor de kerndelen van een stationsgebouw en of deze wel onder de eisen vallen.

De veronderstelling dat de kerndelen van een station (straks) niet onder de regels van toegankelijkheid vallen, berust vermoedelijk op een misverstand. Het ontwerpbesluit stelt eisen aan onder meer wachtruimten, liften, perrons en doorgangen. Artikel 7 van het ontwerpbesluit regelt een onbelemmerde toegang tot de belangrijkste voorzieningen zoals de verkoop- en verblijfspunten en de toegankelijkheid van de gebruiksfuncties in het station. De Wgbh/cz brengt geen veranderingen teweeg in de verantwoordelijkheid voor het beheer. Deze verantwoordelijkheden liggen vast op grond van bijvoorbeeld de Spoorwegwet, vervoer- en beheerconcessies en het privaatrecht (eigendom). Degene die op grond hiervan beheerder is van de betreffende voorziening, is ook gehouden aanpassingen te verrichten waartoe hij op grond van de Wgbh/cz verplicht is. In de nota van toelichting (paragraaf 8.1) is een overzicht opgenomen van de belangrijkste OV-voorzieningen en degene die over het algemeen verantwoordelijk is voor het beheer. Hetzelfde principe geldt voor de vervoerder ten aanzien van de door hem ingezette voertuigen.

De SP-fractie vraagt naar de huidige stand van aanpassingen aan stations en om de invoering van de toegankelijkheidsplicht bij de trein te versnellen, om toegankelijke ketenmobiliteit sneller te realiseren.

Voor de stations wordt verwezen naar de antwoorden op de voorgaande vragen van de CDA-fractie. Zoals met de Kamer is besproken, gaan treinen zo'n dertig tot veertig jaar mee. Met vervroegde afschrijving of aanpassing van materieel – want daar hebben we het over als de invoering bij treinen versneld moet worden – zijn grote bedragen gemoeid. Indien bij al het Intercitymaterieel voor 2030 één ingang zou worden aangepast voor rolstoelen, dan worden de kosten geraamd op circa € 200 miljoen. Daarnaast is het bijzonder moeilijk gebleken om tijdelijk, geschikt, materieel te huren om het voor de ombouw onttrokken materieel te compenseren. Voor het Sprintermaterieel zou een bedrag van € 500

miljoen nodig zijn indien zou worden besloten tot vervroegde afschrijving. Dit acht het kabinet een disproportionele last.

Deze fractie vraagt ook een antwoord op de door ProRail gesignaleerde strijdigheid tussen dit ontwerpbesluit en de afspraken vastgelegd in de vigerende concessie van ProRail.

Het ontwerpbesluit maakt onder meer in paragraaf 5.1 duidelijk dat het in beginsel volgend is ten opzichte van de toegankelijkheidseisen die zijn neergelegd in sectorale regelgeving, afspraken of concessievoorschriften. Dit besluit is derhalve niet strijdig met de vigerende concessie van ProRail. Zie ook de nota van toelichting bij de artikelen 6 en 7 (een na laatste alinea), 16 (tweede alinea), 17 (tweede alinea). De achterliggende gedachte hiervan is dat op die terreinen waar afspraken zijn gemaakt, met het huidige ontwerpbesluit geen aanvullende regels in het leven worden geroepen. Nieuw is dat met het van kracht worden van de Wgbh/cz voor het openbaar vervoer, er door burgers een beroep kan worden gedaan op de CGB of de rechter indien zij bijvoorbeeld menen dat de toegankelijkheid tekort schiet (rechtsbescherming).

Deze leden willen ook van het kabinet weten of bij concessiegrens-overschrijdende lijnen één van de concessieverleners is aangewezen als verantwoordelijke voor de invoering van de toegankelijkheidsmaatregelen.

Dit is over het algemeen inderdaad het geval.

Noodzaak en geschiktheid van aanpassingen

De leden van de CDA-fractie vragen wie nu bepaalt welke functiebeperkingen tot een groep behoren en op welke wijze. Ook willen zij weten wie bepaalt of, afhankelijk van de omstandigheden en het specifieke geval, aanpassingen moeten worden verricht of hadden moeten worden verricht.

In het voorliggend besluit is aan de orde welke maatregelen proactief moeten worden genomen om het openbaar vervoer toegankelijk te maken door belemmeringen weg te nemen voor meerdere groepen van reizigers met functiebeperkingen. Bij toegankelijkheid van het openbaar vervoer staat niet zozeer het individuele geval centraal maar de generieke benadering. Waar in dit besluit over een «bepaalde functiebeperking» is gesproken is dat bedoeld om de belemmeringen voor mensen met een motorische, visuele of auditieve beperking weg te doen nemen. De maatregelen die genomen moeten worden komen enerzijds voort uit verplichtingen die via de sectorale regelgeving en (concessie)afspraken aan de diverse aanbieders van openbaar vervoer worden opgelegd. Anderzijds ontstaan er in brede zin rechten en verplichtingen uit en op grond van de Wgbh/cz, wanneer deze voor het OV in werking treedt. De toetsing van die maatregelen gebeurt op grond van artikelen 2 en 8, tweede lid Wgbh/cz en ligt bij de CGB of de rechter. Zie ook het antwoord op de tweede vraag onder het kopje *Individuele rechtsbescherming*.

Scheidslijn met specifieke vervoersvoorzieningen.

De leden van de CDA-fractie vragen waar de scheidslijn ligt tussen aangepast openbaar vervoer en complementair vervoer en wie verantwoordelijk is om de grenzen hierin te stellen. Ook vragen zij of beroepsmogelijkheden voldoende geregeld zijn.

Verondersteld wordt dat de CDA-fractie de scheidslijn bedoelt tussen aangepast openbaar vervoer en specifieke vervoersvoorzieningen. Deze specifieke vervoersvoorzieningen hebben als kenmerk dat voor de toegang een indicatie wordt gesteld. Voorbeelden zijn het lokale leerlingenvervoer en lokale Wmo-vervoersvoorziening (in het kader van de Wet

maatschappelijke ondersteuning), het bovenregionaal vervoer Valys en het zittend ziekenvervoer. De betreffende regelingen bevatten de informatie over verantwoordelijke(n), de grenzen aan de voorziening, de relevante voorwaarden en de wijze waarop tegen beslissingen bezwaar kan worden gemaakt. Voor het openbaar vervoer is hierboven al uitvoerig ingegaan op de rechtsbescherming bij de diverse onderdelen van het openbaar vervoer.

Breedtenormen rolstoelen

De leden van de PvdA-fractie vragen of de staatssecretaris voornemens is de norm voor de breedte van rolstoelen te verhogen naar 80 cm in plaats van 70 cm.

De norm is vastgelegd in (technische) Europese regelgeving voor bussen en treinen en betreft een minimumnorm voor producenten en vervoerders. De producenten van voertuigen houden rekening met de norm van 70 centimeter voor toegang van onder meer rolstoelen. Het is niet de bedoeling om de norm aan te passen. Dat zou namelijk kunnen betekenen dat bepaalde voertuigen die Europees aan de normen voldoen in Nederland niet zouden worden toegestaan. De verandering van de norm naar 80 centimeter betekent ook een ongewenste kop op de Europese regelgeving. In de praktijk is er geen groot probleem en wordt bij voertuigen vaak een grotere maatvoering gehanteerd.

Toezichthouder

De PvdA-fractie wil weten om welke redenen en in welke situaties kan worden overgegaan tot het aanwijzen van een toezichthouder voor de handhaving van de concessievoorschriften. Zij vragen of niet in ieder geval een toezichthouder aangewezen moet worden om de zelfregulering tot een succes te maken.

Bij het beheer van vervoersconcessies gaat het met name om de relatie tussen de opdrachtgever (concessieverlenende overheid) en opdrachtnemer (concessiehoudende vervoerder). In die situatie is het normaal dat tussentijds gecontroleerd wordt of de concessievoorschriften worden nageleefd. De controles kunnen zowel de eisen van de toegankelijkheid als andere kwaliteitseisen van het OV betreffen. In de regel zijn er ambtenaren aangewezen die erop toezien dat de concessiehouder de gemaakte afspraken ook uitvoert. Daartoe vinden regelmatig gesprekken plaats. Een concessie is niet vrijblijvend.

Bereikbaarheid zorginstellingen

De SP-fractie vraagt of de staatssecretaris uiteen kan zetten welke zorginstellingen slecht bereikbaar zijn met het openbaar vervoer.

Bij het opstellen van de plannen voor het toegankelijk maken van bushaltes wordt door de decentrale overheden in de prioriteitstelling uitgegaan van een goede bereikbaarheid van met name winkelcentra en zorginstellingen. Dit betekent dat juist deze locaties goed met het openbaar vervoer toegankelijk zullen zijn. Het kabinet beschikt niet over gegevens met betrekking tot de bereikbaarheid van instellingen.

OV te water

De leden van de SP fractie vragen waarom het OV te water in het ontwerpbesluit ontbreekt.

Het besluit houdt zich aan de definitie van openbaar vervoer uit de Wet personenvervoer 2000 en daar maakt het OV te water geen deel van uit. Overigens is bij een aantal diensten van OV te water in Nederland de

toegankelijkheid al goed geregeld. Bij andere diensten is dit in technisch opzicht niet het geval, omdat het om oudere vaartuigen gaat (bijvoorbeeld de snelvaartverbindingen tussen IJmuiden en Amsterdam). Naar verwachting zullen bij vervanging door nieuwe vaartuigen deze wel toegankelijk zijn.

Financiering

De VVD-fractie vraagt om verduidelijking van de financiering van het voorstel en in hoeverre vervoerders en ProRail zelf bijdragen in de kosten. Voorts vragen deze leden of de reservering deel uitmaakt van de brede heroverweging.

In paragraaf 5.2 van de Nota van toelichting wordt toegelicht dat de Wet Brede Doeluitkering (Wet BDU) jaarlijks een totaalbedrag van rond de 1,87 miljard euro aan de decentrale overheden ter beschikking stelt. De 87 miljoen euro voor de toegankelijkheidsmaatregelen ten behoeve van bushaltes voor de periode 2008–2010 is hierin opgenomen. De BDU maakt deel uit van de VenW-begroting voor 2010. Er wordt een totaalbedrag van € 525 miljoen ter beschikking gesteld voor de realisatie van infrastructuurele toegankelijkheidsmaatregelen bij het spoorvervoer in de periode 2006–2020. Hiervoor zijn door de minister van Verkeer en Waterstaat middelen ter beschikking gesteld aan ProRail middels de jaarlijkse subsidiebeschikkingsprocedure. Binnen de rijksbegroting 2010 wordt hiertoe voor de periode 2010 – 2020 rekening gehouden met € 500 miljoen inclusief BTW. Voor de investeringen met betrekking tot materieelaanpassingen is geen compensatie vanuit de overheid beschikbaar. De vervoerders dragen ook zelf bij aan de kosten voor het toegankelijker maken van het openbaar vervoer, bijvoorbeeld bij de aanschaf van nieuwe toegankelijke voertuigen of bij de publicatie van toegankelijke reisinformatie. Het is op dit moment nog niet duidelijk of de reserveringen voor toegankelijkheid deel uitmaken van de brede heroverweging.

Het kabinet vertrouwt erop dat met deze antwoorden de vragen naar tevredenheid zijn beantwoord. Bijgaand treft u in afschrift de antwoorden aan de Eerste Kamer. Het kabinet wenst met het oog op de geplande inwerkingtreding van het besluit, het ontwerpbesluit voor advies voor te leggen aan de Raad van State na verloop van vier weken vanaf de dagtekening van deze brief.