

Vergaderjaar 2005–2006

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 140

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 mei 2006

Zoals aangekondigd in mijn brief van 12 oktober 2005, (kamerstuk 23 645, nr. 112), zend ik u hierbij een brief over het stappenplan gericht op een verbeterde toegankelijkheid van de (bus)haltes in het stads- en streekvervoer. Met deze brief geef ik invulling aan toezeggingen tijdens het Algemeen Overleg met de vaste commissie van Verkeer en Waterstaat op 26 januari 2005, gehouden naar aanleiding van mijn brief Stappenplan Toegankelijkheid van het openbaar vervoer kamerstuk 23 645 nr. 81 van 23 november 2004. Mijn brief van 12 oktober 2005 betrof:

- het stappenplan toegankelijkheid NS en ProRail;
- de rapportage stappenplannen OV-autoriteiten stads- en streekvervoer: vervoermaterieel en reisinformatie.

Gelijktijdig ontvangt u een brief, (kamerstuk 29 355/23 645, nr. 29), waarin ik mijn conclusies uiteenzet ten aanzien van de inwerkingtreding voor het openbaar vervoer van de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte (Wet gbh/cz).

Over de resultaten van het implementatieplan toegankelijkheid spoorvervoer van ProRail en NS en mijn keuzen naar aanleiding hiervan, verwacht ik u in september 2006 te kunnen berichten.

Mijn belangrijkste conclusies in deze brief zijn de volgende.

- Ik onderschrijf de keuze van OV-autoriteiten voor het toegankelijk maken van een strategische en optimale selectie van (bus)haltes. Het gaat hierbij om de voor de doelgroep belangrijkste haltes, dat zijn haltes bij vitale bestemmingen zoals zieken- en verzorgingstehuizen of op OV-knooppunten (sterhaltes), waarbij zoveel mogelijk een lijngebonden aanpak van haltes plaatsvindt.
- Op landelijk niveau kan met dit scenario «Optimale halte-toegankelijkheid» 68% van de doelgroep bereikt worden door circa 46% van het haltebestand aan te pakken. Dit betekent dat aan het einde van de realisatietermijn dit deel van de reizigers uit de doelgroep een

«toegankelijke reis» zal hebben waarbij zowel de in- als uitstaphalte toegankelijk is.

- Ik vraag de OV-autoriteiten om uiterlijk 1 december 2006 halteplannen op te leveren, samen te stellen in overleg met de gemeenten en gericht op realisatie van het regionaal gespecificeerde optimumscenario. Hierin wordt maximaal ingezet op «werk met werk maken». Indien en voor zover uit de ingediende halteplannen blijkt dat de termijn van 2010 regionaal niet te realiseren is, ben ik bereid te overwegen om uitstel te verlenen van de realisatietermijn tot uiterlijk eind 2015. De kosten van realisatie van het optimumscenario bedragen € 224 miljoen. Gezien de BDU-middelen waarover de OV-autoriteiten in de realisatieperiode reeds beschikken, ben ik bereid om € 87 miljoen ten opzichte van de BDU extra beschikbaar te stellen om het gestelde doel te realiseren.
- Ook na 2010 respectievelijk 2015 is gewenst dat de decentrale overheden bestaande haltes zoveel mogelijk toegankelijk maken als onderdeel van regulier beheer en onderhoud en daarnaast dat nieuwbouwhaltes standaard toegankelijk zijn, zodat het aandeel toegankelijke haltes geleidelijk verder zal toenemen.

1. Staat en aanpak (bus)haltes stads- en streekvervoer

In 2004 waren er bijna **50 300 (bus)haltes** in ons land. De verdeling van de haltes over de verschillende wegbeheerders laat globaal het volgende beeld zien:

Wegbeheerder	aandeel haltes stads- en streekvervoer
provincies (12)	circa 23%
gemeenten (ruim 460)	circa 75%
wegbeherende waterschappen (6) Rijkswaterstaat bedrijven (bijv. Schiphol)	circa 2%

Uit deze gegevens blijkt dat een beperkt deel van de haltes direct valt onder de verantwoordelijkheid van een OV-autoriteit, in dit geval de provincies. De kaderwetgebieden zijn geen wegbeheerder en daarmee ook geen haltebeheerder. Voor ongeveer 3/4 van de haltes in het stads- en streekvervoer ligt de verantwoordelijkheid bij de gemeenten. Mede vanwege hun afstand ten opzichte van de concessieverlening voor OV blijken gemeenten evenwel vaak – nog – geen actieve rol te spelen in het haltebeheer.

Door de bestaande verdeling van verantwoordelijkheden is de verbetering van de toegankelijkheid van de haltes in het stads- en streekvervoer een complexe opgave.

Voor vervoermaterieel en reisinformatie in het stads- en streekvervoer zijn steeds twee partijen aan te wijzen als primair verantwoordelijk: de (19) decentrale OV-autoriteiten (provincies en kaderwetgebieden) voor de beleidsvorming en de vervoerbedrijven voor (een groot deel van) de uitvoering. Bij de haltes is de verantwoordelijkheidsverdeling meer gespreid en zijn de wegbeheerders verantwoordelijk voor het beheer.

De geconstateerde complexiteit in de verdeling van verantwoordelijkheden voor de haltes in het stads- en streekvervoer heeft gevolgen voor de verbetering van de toegankelijkheid. Deze is immers alleen voldoende te realiseren als de aanpak van de verschillende elementen van het OV-systeem onderling is afgestemd.

Medio 2005 heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat een uitvraag gedaan onder OV-autoriteiten naar de plannen en ambities voor de halte-aanpak. Op basis van de response hierop is vast te stellen dat het aandeel toegankelijke haltes in 2005 een spreiding laat zien tussen 0 en 10% over de vervoergebieden van de OV-autoriteiten. Onder «toegankelijk» is hier te verstaan volledig toegankelijk in verband met motorische, visuele, auditieve of cognitieve functiebeperkingen. Daarbij wordt geschat dat circa 20% van de haltes vanwege fysieke beperkingen (met name ruimtegebrek) niet volledig toegankelijk te maken is, maar mogelijk wel partieel, bijvoorbeeld voor blinden en slechtzienden. De OV-autoriteiten hebben de regie bij de totstandkoming van halteplannen. De meeste OV-autoriteiten zijn recent hiermee gestart. Met de huidige BDU-middelen zal het naar verwachting mogelijk zijn om het aandeel toegankelijke haltes in de periode tot en met 2010 te verhogen van 0–10% tot 15–25% per OV-gebied, voornamelijk in het kader van regulier beheer en onderhoud («werk met werk maken»). Een meer uitgebreide beschrijving van de bevindingen van de uitvraag haltes onder OV-autoriteiten is te lezen in de bijlage.

Te constateren is dat op de meeste plaatsen in ons land partijen nog aan het begin van het proces staan om – naast vervoermaterieel en reis-informatie – haltes op enige schaal van betekenis toegankelijk te maken. De ontwikkeling van het busmaterieel, waarover per brief van 12 oktober 2005 aan de Tweede Kamer gerapporteerd is, laat in de periode tot en met 2010 een zeer positief beeld zien. De inzet van toegankelijke bussen is – met name voor de in- en uitstap – evenwel pas echt effectief als ook haltes in voldoende mate aangepast zijn. Om te kunnen spreken van een toegankelijk OV-systeem dienen ook de haltes in voldoende aantal te voldoen aan toegankelijkheidseisen. Uit de response op de uitvraag onder OV-autoriteiten over de halte-aanpak in de periode tot en met 2010 blijkt dat de aanpak van de halte-infrastructuur – zonder aanvullende initiatieven – achterblijft bij de ontwikkeling van het vervoermaterieel.

Naast bestaande plannen zijn ook de ambities van de OV-autoriteiten wat betreft het toegankelijk maken van haltes geïnventariseerd. Ambities in termen van het aandeel toegankelijk te maken haltes tot en met 2010 gaan in de richting van 2/3 in (groot-)stedelijke gebieden en 1/3 in streekgebieden. Deze ambities komen voort uit de wens om te komen tot een optimaal toegankelijk vervoerssysteem. Dit optimum is aanzienlijk ambitieuzer dan hetgeen op basis van de huidige plannen kan worden gerealiseerd.

De keuze voor prioritering bij de halte-aanpak vindt een breed draagvlak bij de OV-autoriteiten en ook bij gemeenten. Prioriteit wordt met name gegeven aan haltes bij voor de doelgroep vitale bestemmingen zoals winkelcentra en ziekenhuizen en op OV-knooppunten, en haltes langs verbindinglijnen (sterhaltes). Brede ondersteuning bestaat ook voor het uitgangspunt dat haltes zoveel mogelijk toegankelijk gemaakt worden in het kader van regulier beheer en onderhoud en altijd bij nieuwbouw. Waar OV-autoriteiten inmiddels ambities met betrekking tot de halte-aanpak ontwikkelen, blijven de gemeenten (die veruit de meeste haltes beheren) hierin nog achter.

2. Uitwerking scenario's halte-aanpak tot en met 2010

Hieronder worden drie scenario's gepresenteerd voor het opwaarderen van de huidige haltes naar toegankelijke haltes in de periode tot en met 2010. Scenario's hebben onderwerp van bespreking gevormd met CG-Raad en CSO. Het eerste scenario is gebaseerd op de huidige halteplannen van OV-autoriteiten; het tweede op een aanpak van de belangrijkste haltes waarmee een zo groot mogelijk bereik van de reizigers-

doelgroep wordt bereikt. Een derde – theoretisch – scenario bestaat uit het aanpassen van 100% van de haltes.

Vertrekpunten bij de scenario's waren de volgende gegevens en inschattingen:

- Begin 2006 voldoet slechts een zeer beperkt deel – geraamd wordt 2% – van de (bus)haltes aan de te stellen toegankelijkheidseisen;
- Circa 20% van de (bus)haltes is niet volledig toegankelijk te maken, met name vanwege fysieke ruimtebeperkingen (bijvoorbeeld: haltes langs grachten in binnensteden, haltes op dijken etc.), wel partieel bijvoorbeeld het aanbrengen van geleidelijnen;
- Toegankelijkheid is voor 10% van de haltes te realiseren via «werk met werk maken».

Scenario 1: Uitvoering huidige halteplannen

In dit scenario is uitgegaan van de plannen die OV-autoriteiten reeds hebben benoemd voor de periode tot en met 2010 inclusief «werk met werk maken». Het aandeel toegankelijk te maken haltes tot en met 2010 op basis van huidige plannen van de OV-autoriteiten bedraagt variërend per OV-gebied 15 tot 25%. Vanwege de uiteenlopende uitgangspunten in de plannen, bijvoorbeeld geraamde kosten per halte, en ook omdat de plannen niet alle regio's dekken, is geen nauwkeurig inzicht te geven in de totale kosten van dit scenario. Ervan uitgaande dat de kosten van het aanpassen van haltes aan toegankelijkheidseisen bij «werk met werk maken» circa 40% bedragen van de kosten van een zelfstandige aanpak van haltes, gaat een ruwe schatting van de kosten van dit scenario in de richting van € 50 miljoen.

Scenario 2: Optimale haltetoeankelijkheid

In dit scenario wordt voor de periode tot en met 2010 gestreefd naar het aanpassen van de voor de doelgroep belangrijkste haltes, met name haltes bij vitale bestemmingen en voorzieningen zoals ziekenhuizen en verzorgingstehuizen en OV-knooppunthaltes (sterhaltes). Haltes worden hierbij tegelijk zoveel mogelijk lijngebonden aangepakt. Leidende gedachte achter dit scenario is dat door middel van het toegankelijk maken van een strategische selectie van het haltebestand een zo groot mogelijk deel van de doelgroep «mensen met een mobiliteitsbeperking» bereikt wordt.

De kosten van dit scenario per gebiedstype en in totaal zijn als volgt samen te vatten:

Grote steden	€ 53 280 000
Stedelijke gebieden	€ 41 300 000
Streekgebieden	€ 129 500 000
Totaal kosten optimale haltetoeankelijkheid	€ 224 080 000

Bij de doorrekening van dit scenario is uitgegaan van de gemiddelde kosten per gebiedstype. De volgende indeling is hierbij gehanteerd:

- haltes in de vier grote steden (Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht): de gemiddelde kosten per halte worden geraamd op € 18 500;
- haltes in overige stedelijke gebieden: gemiddelde kosten per halte € 13 500;
- haltes in resterende streekgebieden: gemiddelde kosten per halte € 8 500.

De berekeningen zijn gebaseerd op reële kosten voor aanpassing van

(bus)haltes. Hierbij is uitgegaan van basiseisen voor een functioneel toegankelijke halte.

In dit scenario krijgen de meest intensief gebruikte haltes voorrang bij het toegankelijk maken. Uitkomst is dat in de periode tot en met 2010 circa 46% van het haltebestand wordt aangepast waarmee 68% van de doelgroep bereikt wordt. Dit betekent dat 68% van de reizigers uit de doelgroep uitgaande van het huidige reisgedrag een «toegankelijke reis» heeft waarbij zowel in- als uitstaphalte toegankelijk is. Hierbij is 20% van het haltebestand binnen aanwezige ruimtelijke mogelijkheden partieel toegankelijk. In dit optimumscenario heeft de afstemming met de aanpak van stations in het kader van het stappenplan spoorvervoer extra belang.

Scenario 3: Maximale haltetoegankelijkheid

Het aanpassen aan toegankelijkheidseisen van bijna alle pakweg 50 000 bestaande haltes in de periode tot en met 2010 zou een kostenbedrag van € 469 miljoen met zich meebrengen. Scenario 3 is bij de uitwerking hieronder verder achterwege gelaten omdat het niet alleen als onrealistisch maar ook als ongewenst te beschouwen is:

- Circa 50 000 haltes aanpakken in de termijn t/m 2010 is operationeel niet haalbaar;
- Vanuit een afweging van investeringen in toegankelijkheid enerzijds en gebruik van haltes anderzijds is dit zowel vervoerkundig als qua kosten-baten niet effectief.

3. Conclusies

De bovenstaande bevindingen naar aanleiding van de uitvraag halte-aanpak onder OV-autoriteiten brengen mij tot de volgende conclusies.

1. Het toegankelijk maken van haltes op enige schaal van betekenis acht ik een noodzakelijke voorwaarde om een voldoende en optimaal toegankelijk stads- en streekvervoer te realiseren. Investerings in toegankelijk vervoermaterieel zijn eerst effectief als ook de infrastructuur in verband hiermee op enige schaal van betekenis is aangepast;
2. De verwachte resultaten van de huidige halteplannen binnen de ruimte van de BDU-middelen zijn positief te beoordelen, namelijk een toename van het aandeel toegankelijke haltes van 0–10% naar 15–25%, uiteenlopend per OV-gebied. Deze toename acht ik evenwel – ook tegen het licht van de ambities van OV-autoriteiten om dit aandeel te verhogen tot circa 2/3 in (groot-)stedelijke en 1/3 in streekgebieden – te bescheiden om eind 2010 van een voldoende toegankelijk stads- en streekvervoer te kunnen spreken. Bovendien wordt de verwachte toename tot 15–25% voor het grootste deel gerealiseerd door middel van «werk met werk maken», met als gevolg dat de gerenoveerde haltes te veel versnippering en te weinig samenhang laten zien;
3. Ik onderschrijf de breed onder OV-autoriteiten en ook gemeenten bestaande opvatting dat het streven wat betreft het toegankelijk maken van haltes gericht dient te zijn op een optimaal resultaat. Rekening houdend met een aandeel van ongeveer 20% van de haltes dat vanwege fysieke beperkingen sowieso niet (geheel) toegankelijk te maken is, en met erkenning van de noodzaak om kosten van investeringen in relatie tot het gebruik van haltes mee te wegen, moet het doel in de periode tot en met 2010 naar mijn oordeel gericht zijn op het aanpakken van een strategische selectie van haltes, waarmee een zo groot mogelijk bereik van reizigers te realiseren is.
4. De uitwerking hiervan verloopt langs de lijnen van het in een voorgaande paragraaf genoemde scenario 2: Optimale haltetoegankelijkheid. Landelijk doel voor de haltetoegankelijkheid in dit

- optimumscenario is 68% bereik van de doelgroep d.m.v. aanpak van 46% van de haltes.
5. Voor de uitwerking en implementatie van de halte-aanpak in de OV-gebieden acht ik de ontwikkeling van halteplannen onder regie van de OV-autoriteiten gewenst. Doelen voor de halte-aanpak volgens het optimumscenario worden hierin regionaal gespecificeerd. Bij de implementatie wordt maximaal ingezet op «werk met werk maken».
 6. Dat de omvang van de te selecteren aan te pakken haltes uiteen kan lopen per gebied en afhankelijk is van regiospecifieke factoren zoals de mate van verstedelijking en de kenmerken van het aanvullende vervoer, acht ik zeer aannemelijk en daarmee verdedigbaar. Ik houd er rekening mee dat vanwege ruimtebeperkingen een deel van de toegankelijk te maken haltes alleen partieel toegankelijk te maken is, bijvoorbeeld door voorzieningen aan te brengen voor visueel en auditief gehandicapten;
 7. Bij de selectie van toegankelijk te maken haltes in het stads- en streekvervoer dient noodzakelijk een verbinding gelegd te worden met de te selecteren volledig toegankelijk te maken stations in het stappenplan spoorvervoer. Op deze wijze wordt een ketenbenadering gerealiseerd en komt er een optimaal doelmatig vervoersysteem tot stand.
 8. Ook verwacht ik dat OV-autoriteiten ten behoeve van de noodzakelijke prioritering bij de halte-aanpak overleg voeren met regionale organisaties van gehandicapten en ouderen, gezien de daar aanwezige kennis van mobiliteitspatronen en -behoeften van doelgroepen;
 9. Ook na 2010 respectievelijk 2015 is gewenst dat de decentrale overheden bestaande haltes zoveel mogelijk toegankelijk maken als onderdeel van regulier beheer en onderhoud en daarnaast dat nieuwbouwhaltes standaard toegankelijk zijn, zodat het aandeel toegankelijke haltes geleidelijk verder zal toenemen;
 10. Investerings in de toegankelijkheid van het OV-systeem – waaronder haltes in het stads- en streekvervoer – kunnen op lange termijn rendement opleveren in termen van toename van gebruik van het reguliere OV door mensen met een functiebeperking. Tegenhanger hiervan is een vermindering van het beroep op vormen van maatwerkvervoer, waarvan de betaalbaarheid in het licht van de vergrijzing en toenemende zorgbehoeften steeds meer onder druk komt te staan. Eenmalige investeringen in toegankelijk stads- en streekvervoer kunnen aldus uiteindelijk leiden tot blijvende betaalbaarheid van het doelgroepenvervoer. De OV-autoriteiten zijn bevoegd voor het collectief lijndienst-OV alsook ten dele voor vraagafhankelijk vervoer (regiotaxi). Wat betreft de toekomstige organisatie van het doelgroepenvervoer in het kader van de Wet maatschappelijke ondersteuning is de denkrichting van het kabinet dat de gemeenten de komende jaren meer gebundelde bevoegdheden krijgen. Voor een optimale afstemming tussen toegankelijk openbaar vervoer en doelgroepenvervoer is belangrijk dat afspraken gemaakt worden tussen de OV-autoriteiten en de gemeenten. In dit verband verwijs ik ook naar mijn brief van 28 november 2005 over de experimenten met bundeling van doelgroepenvervoer en de brief van 2 december 2005 van de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport waarin de denkrichting van het kabinet is geformuleerd over de toekomstige organisatie van zes regelingen voor doelgroepenvervoer.

4. Bestuurlijke afspraken

Om tot een uitwerking en implementatie van het optimumscenario voor de halte-aanpak in het stads- en streekvervoer te komen ben ik in het Nationaal Mobiliteitsberaad op 30 maart 2006 het volgende overeengekomen.

1. Uitgaande van het gestelde landelijke doel voor de halte-toegankelijkheid te weten 68% bereik door middel van aanpak van 46% van de haltes, ben ik in beginsel bereid in de periode t/m 2010 een bijdrage ad € 87 miljoen voor de halte-aanpak conform scenario 2 beschikbaar te stellen.
2. Ik vraag de 19 OV-autoriteiten uiterlijk 1 december 2006 halteplannen aan te leveren, te ontwikkelen in overleg met de wegbeheerders, met name de gemeenten. Indien uit de halteplannen blijkt dat de realisatiedatum van 2010 niet volledig te bereiken is, ben ik bereid om een verschuiving van de termijn tot uiterlijk eind 2015 toe te staan.
3. De koepelorganisaties in het Nationaal Mobiliteitsberaad spannen zich in om de decentrale overheden ertoe te brengen binnen de in deze brief genoemde randvoorwaarden halteplannen op te leveren. IPO en SkVV zullen de 19 OV-autoriteiten stimuleren om vanuit hun regierol het voortouw op zich te nemen bij de ontwikkeling van een halteplan voor hun gebied. VNG en UvW zullen bevorderen dat gemeenten resp. wegbeherende waterschappen hun bijdrage leveren aan de totstandkoming van de halteplannen.
4. De middelen worden per OV-autoriteit beschikbaar gesteld via de BDU na oplevering van een halteplan waarin een regionale uitwerking is gegeven van scenario 2: Optimale haltetoegankelijkheid. Een indicatieve ex ante-verdeling van de middelen zal gebaseerd worden op een theoretisch gewenst eindbeeld per OV-autoriteit van het aandeel toegankelijke haltes per eind 2010. VenW legt dit voorjaar een voorstel voor een indicatieve verdeling voor aan bestuurlijke partners. Een definitieve verdeling van de middelen vindt eind 2006 plaats.
5. In het halteplan wordt uitgegaan van functioneel toegankelijke haltes en een strategische selectie van haltes (sterhaltes) conform de criteria zoals omschreven in de uitvraag haltes van VenW gericht aan de OV-autoriteiten van 1 juni 2005. Het halteplan moet worden afgestemd met de aanpak van de toegankelijkheid in het spoorvervoer en is onderwerp van overleg geweest met regionale gebruikersorganisaties van gehandicapten en ouderen.
6. Bij de overheveling van de gereserveerde middelen naar aanleiding van de ontvangen halteplannen sluit ik met de betreffende OV-autoriteit een bestuursovereenkomst. Hierin worden nadere afspraken opgenomen over de op basis van het regionale halteplan te bereiken doelen, de wijze van monitoring van de realisatie en de rapportage hierover alsmede de consequenties van het niet of onvoldoende realiseren van de te bereiken doelen in relatie tot de beschikbaar gestelde middelen. Uitgangspunt hierbij is dat de beschikbaar gestelde € 87 miljoen specifiek bestemd zijn voor het halteprogramma.
7. De uitwerking van het zogenoemde optimumscenario voor de halte-aanpak per OV-autoriteit wordt als richtinggevend onderdeel voor de invulling van het beschermingsniveau voor reizigers met een mobiliteitsbeperking opgenomen in de AMvB op grond van de Wet gelijke behandeling voor chronisch zieken en gehandicapten die in 2010 in werking zal treden.

5. Overige vervolgacties

In aanvulling op de acties uit mijn brief van 12 oktober 2005 over toegankelijkheid van spoorvervoer resp. vervoermaterieel en reisinformatie stads- en streekvervoer, wil ik voorts de volgende vervolgacties ondernemen:

- *Monitoring*
Als onderdeel van de Nota Mobiliteit Monitor, zal de ontwikkeling van toegankelijke haltes in het stads- en streekvervoer onderwerp van monitoring blijven.
- *Kennisuitwisseling*
Om de kennisuitwisseling over de uitwerking en implementatie van toegankelijkheidsbeleid in het openbaar vervoer te ondersteunen, heb ik het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) gevraagd in 2006 aanvullende initiatieven te ontwikkelen.
- *Communicatie TOV*
In overleg met OV-autoriteiten en vervoerbedrijven wil ik de mogelijkheden verkennen om effectief over de – ontwikkeling van – toegankelijkheid van OV-voorzieningen te communiceren in de richting van de doelgroep. Deze communicatie zal gericht moeten zijn op de vraag welke stations en haltes wanneer en voor welke doelgroepen toegankelijk zijn. Uiteraard zal ook deze informatievoorziening moeten voldoen aan eisen van toegankelijkheid.

Over de voortgang van deze vervolgacties zal ik de Tweede Kamer eind 2006 informeren.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs

In juni 2005 is een uitvraag onder OV-autoriteiten, wegbeherende waterschappen en rijkswaterstaat verzonden over plannen en ambities met betrekking tot de halte-aanpak. Hierin is gevraagd naar de **plannen en ambities tot en met 2010**. Omdat de meeste haltes langs wegen staan die onder gemeentelijk beheer vallen, is de OV-autoriteiten verzocht om bij de beantwoording van de uitvraag met de gemeenten (en ook de waterschappen) af te stemmen. De gemeenten zijn eveneens in juni door middel van een afzonderlijke brief geïnformeerd over de gevolgde aanpak. Eind oktober is de response op deze uitvraag ontvangen. Belangrijkste constatering zijn de volgende.

A. Plannen OV-autoriteiten halte-aanpak stads- en streekvervoer

1. In veel vervoergebieden van OV-autoriteiten wordt op het moment voortvarend gewerkt aan de verbetering van de toegankelijkheid van het stads- en streekvervoer. De aanschaf en inzet van toegankelijk vervoermaterieel staat hierbij voorop. Ook de verbetering van de dienstverlening op het vlak van reisinformatie krijgt op veel plaatsen aandacht. De aanpak van de haltes vormt evenwel vaak een sluitstuk.
2. Het aandeel haltes dat anno 2005 aan toegankelijkheidseisen voldoet is beperkt. Per OV-gebied loopt dit uiteen van 0 tot 10%; naar schatting is er gemiddeld over het land thans sprake van circa 2% toegankelijke haltes.
3. Op enkele plaatsen in het land zijn initiatieven genomen om buslijnen integraal aan te pakken, dat wil zeggen naast vervoermaterieel en reisinformatie ook haltes. Initiatieven die inmiddels concreet vorm gekregen hebben zijn de servicelijnen 20/21 in het KAN-gebied, lijn 10 Breda-Oosterhout in Noord-Brabant, de Phileas in Eindhoven, de Zuid-Tangent tussen Schiphol en Haarlem en lijnen in Twente en Groningen.
4. In de meeste OV-gebieden is recent gestart met de ontwikkeling van halteplannen. De OV-autoriteiten hebben hierbij de regie en voeren overleg met de betrokken gemeenten, alsook met waterschappen, rijkswaterstaat en waar van toepassing ook bedrijven die haltes beheren. Ook vindt op meerdere plaatsen afstemming plaats met gebruikersorganisaties van gehandicapten.
5. De op dit moment geplande verbetering van de toegankelijkheid van de haltes kan worden gefinancierd uit de BDU-middelen, die zoals bekend naar de OV-autoriteiten vloeien. In een aantal OV-gebieden worden gemeenten via deze middelen gestimuleerd om haltes aan te passen door middel van een subsidieregeling.
6. Op basis van de huidige budgetten verwachten de OV-autoriteiten dat in de periode tot en met 2010 uiteenlopend per OV-gebied tussen 15 en 25% van de haltes toegankelijk gemaakt kan worden. Deze toename is overwegend te realiseren door middel van «werk met werk maken», dat wil zeggen het realiseren van aanpassingen in het kader van regulier beheer en onderhoud, waarmee de extra kosten van het toegankelijk maken van haltes relatief beperkt zijn. Voor een kleiner deel wordt deze toename bereikt door de zelfstandige – en daarmee ook duurdere – aanpak van strategische haltes, bijvoorbeeld OV-overstappunten.
7. Terwijl de meeste OV-autoriteiten bezig zijn plannen uit te voeren en te ontwikkelen met betrekking tot de halte-aanpak, is vast te stellen dat de gemeenten als belangrijkste infrabeheerder op dit punt achterblijven. Gezien hun secundaire rol bij OV-concessies en het ontbreken van middelen is het weinig verrassend te noemen dat gemeenten lage prioriteit toekennen aan de halte-aanpak.

B. Ambities OV-autoriteiten: streven naar optimale toegankelijkheid stads- en streekvervoer

1. Bij de OV-autoriteiten bestaat consensus over de gedachte dat bij het verbeteren van de haltetoegankelijkheid gezocht dient te worden naar een optimum. Zowel om redenen van doelmatigheid (het aantal in- en uitstappers per halte), als om redenen van financiële (alle haltes aanpakken vergt een grote investering) en operationele (alle haltes in een korte periode aanpakken is fysiek onmogelijk) haalbaarheid wordt de noodzaak gevoeld van prioritering bij de aanpak van circa 50 000 haltes in de periode tot en met 2010.
2. Over de te hanteren criteria bij de uitwerking van een wenselijke prioritering bij de verbetering van de haltetoegankelijkheid is brede overeenstemming waargenomen. Het gebruik van het OV, de selectie van belangrijke bestemmingen en het komen tot voldoende samenhang zijn hierbij de uitgangspunten. Deze criteria laten zich als volgt samenvatten:
 - haltes bij **voor de doelgroepen vitale bestemmingen** zoals ziekenhuizen, bejaarden- en verzorgingshuizen, winkelcentra en dergelijke;
 - haltes op **knooppunten** met de trein en tussen buslijnen alsook overstappunten naar aanvullend vervoer zoals regiotaxi en WVG-vervoer;
 - haltes langs **verbindende of dikke lijnen**.
3. In aanvulling op deze inhoudelijke overwegingen is ook brede ondersteuning bij de OV-autoriteiten te vinden voor de volgende uitgangspunten:
 - Ook omdat het toegankelijk maken van haltes in dit geval aanzienlijk goedkoper is, vormen bij het **regulier beheer en onderhoud** aanpassingen van de haltes zoveel mogelijk onderdeel van de werkzaamheden («werk met werk maken»);
 - **Nieuwe haltes** bijvoorbeeld in nieuwbouwwijken worden direct toegankelijk gemaakt.Deze uitgangspunten kunnen heel goed passen binnen een gebiedsgewijze en/of lijnsgewijze aanpak, waarbij ook haltes separaat worden aangepakt om te komen tot voldoende samenhang voor de reiziger.
4. Een breed door OV-autoriteiten onderschreven inschatting is ook dat een bepaald percentage van de haltes – geraamd wordt circa 20% – sowieso niet volledig toegankelijk gemaakt kan worden vanwege fysieke beperkingen (vooral onvoldoende ruimte).
5. In enkele OV-gebieden, bijvoorbeeld Groningen-Drenthe, is het streven waar te nemen om, naast het volledig toegankelijk maken van geselecteerde haltes, (een deel van de) haltes partieel toegankelijk te maken. Dit betekent veelal dat deze haltes niet rolstoeltoegankelijk zijn, maar dat er wel voorzieningen zijn gericht op bijvoorbeeld visuele en auditieve functiebeperkingen.
6. Onder de OV-autoriteiten ontwikkelen vooral kaderwetgebieden forse ambities wat betreft het aandeel toegankelijk te maken haltes. Dit ligt voor de hand gezien de intensiteit van het gebruik van het netwerk van trajecten en haltes. Buiten de (groot-)stedelijke gebieden is het aandeel weinig gebruikte haltes aanzienlijk groter, waarmee de afweging van gebruik van haltes en investeringen ook anders uitpakt. Ambities gaan in (groot-)stedelijke gebieden in de richting van het aanpassen van 2/3 van het aantal haltes; in streekgebieden 1/3.