

Vergaderjaar 2004–2005

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 81

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 november 2004

Bij diverse recente gelegenheden hebben Tweede Kamer en kabinet van gedachten gewisseld over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer, waarbij het accent lag op het spoorvervoer. Het Kabinet heeft toegezegd in het laatste kwartaal van dit jaar een stappenplan gereed te hebben. In dit stappenplan wordt uitgewerkt welke activiteiten de rijksoverheid in samenspraak met de andere betrokken partijen onderneemt om een toegankelijk openbaar vervoer te realiseren. In deze brief wordt achtereenvolgens ingegaan op:

- verdeling van verantwoordelijkheden;
- beleidsdoelen voor een toegankelijk openbaar vervoer;
- stappenplannen voor spoorvervoer respectievelijk stads- en streekvervoer;
- de inwerkingtreding van de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte.

In de bijlagen¹ zijn feitelijke gegevens opgenomen over de staat van toegankelijkheid van het openbaar vervoer in ons land en het beleid ter zake.

1 Verantwoordelijkheden toegankelijkheid openbaar vervoer

De verantwoordelijkheden voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer lopen voor het spoorvervoer en het stads- en streekvervoer uiteen. Ook binnen het spoorvervoer lopen de verantwoordelijkheden voor de toegankelijkheid uiteen. De nieuwe Spoorwegwet bepaalt dat de minister van Verkeer en Waterstaat zorg draagt voor de aanleg, het beheer en het onderhoud van de hoofdspoorweginfrastructuur. Voor het beheer van de infrastructuur verleent de minister een concessie. De minister is derhalve verantwoordelijk voor de toegankelijkheid van de hoofdspoorweginfrastructuur.

Ten aanzien van de spoorvervoer bepaalt de Concessiewet dat de minister van Verkeer Waterstaat een concessie verleent voor openbaar vervoer per trein.

Daarnaast kan de minister bij algemene maatregel van bestuur of bij

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

besluit bepalen dat decentrale overheden bevoegd worden voor de verlening van concessies voor regionaal spoorvervoer. Daarmee wordt de verantwoordelijkheid voor de toegankelijkheid van dat vervoer overgedragen aan de regionale autoriteiten. De Concessiewet bepaalt dat aan de concessies in ieder geval voorschriften worden verbonden ten aanzien van de eisen aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer ten behoeven van reizigers met een handicap.

Tenslotte, het zijn ook bij het spoorvervoer de vervoerders die de toegankelijkheid van hun producten en dienstverlening moeten realiseren.

In de beleidsbrief aan de Kamer over toegankelijkheid van het openbaar vervoer van 16 juli 1999 wordt gememoreerd dat sedert 1 januari 1998 de verantwoordelijkheid voor het stads- en streekvervoer berust bij de OV-autoriteiten. Dat zijn thans de provincies en de Wgrplus-regio's. Op grond van het gestelde in de Wet personenvervoer 2000 zijn zij gehouden in hun programma van eisen voor het, door een vervoerder, verkrijgen van een concessie eisen te formuleren ten aanzien van de toegankelijkheid. Het is aan deze organen te bepalen op welke wijze het openbaar vervoer in de regio of stad wordt vorm gegeven. De minister van Verkeer en Waterstaat zou terughoudend moeten zijn bij het opleggen van wettelijke verplichtingen. Naast de OV-autoriteiten wordt een belangrijke rol gespeeld door de beheerders van weg- en spoorinfrastructuur (provincies, gemeenten, waterschappen en het rijk). Zij zijn verantwoordelijk voor de kwaliteit van de (spoor-) wegen en straten waarover het openbaar vervoer zijn weg vindt, en dus van de plaats waarop de haltes zich bevinden. Tenslotte, zijn het de vervoerders die uitvoering moeten geven aan de toegankelijkheid van hun producten en dienstverlening: de voertuigen, reisinformatie, kaartverkoop en dergelijke. De vervoerders zijn ook verantwoordelijk voor investeringsbeslissingen, bijvoorbeeld vervanging van busmaterieel. De rol van de rijksoverheid krijgt voor het stads- en streekvervoer vorm door het – waar nodig en mogelijk – stellen van voertuig- en veiligheidseisen in wet- en regelgeving, het stimuleren van decentrale partijen en het faciliteren van kennisontwikkeling en -overdracht.

2 Beleidsdoelen toegankelijkheid openbaar vervoer

In de Nota Mobiliteit is de intentie neergelegd dat het spoormaterieel in 2030 en het busmaterieel in 2010 zoveel mogelijk toegankelijk is voor mensen met een functiebeperking. Dit vormt een bevestiging van het streven in de brief van 16 juli 1999 aan de Kamer inzake de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Dit algemene beleidsdoel wordt hieronder nader uitgewerkt voor spoorvervoer respectievelijk stads- en streekvervoer.

In de Nota Mobiliteit is voorts gesteld dat het kabinet niet verlangt dat bestaande voertuigen en systemen van de ene op de andere dag worden vervangen of aangepast. De inzet in deze Nota is dat de toegankelijkheid voor mensen met een functiebeperking een criterium vormt bij de aanschaf van nieuw materieel en bij de aanpassing van de infrastructuur. Voor een deel is dit geregeld via de Wet personenvervoer en in het Voertuigreglement.

Het stellen van doelen voor de realisatie van een toegankelijk OV laat onverlet dat er op dit vlak het nodige bereikt is in de afgelopen jaren en dat op een groot aantal plaatsen nieuwe initiatieven genomen worden in deze richting. In de bijlagen 3 en 4¹ bij deze brief wordt hierop ingegaan.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Verantwoordelijkheid bij Minister én bevoegde decentrale overheden

Zoals in paragraaf 1 is aangegeven ligt de verantwoordelijkheid voor de toegankelijkheid van de hoofdspoorweginfrastructuur en het spoorvervoer bij de minister. Uitzondering op de verantwoordelijkheid voor het spoorvervoer zijn die treindiensten die zijn gedecentraliseerd. Hiervoor zijn de decentrale overheden verantwoordelijk.

Uitwerking doelstelling toegankelijkheid spoorvervoer

Beheerconcessie hoofdspoorweginfrastructuur

Op basis van de beheerconcessie – die op 18 juli 2004 aanhangig is gemaakt bij uw Kamer en waarover wij op 5 oktober 2004 overleg hebben gevoerd – moet ProRail ervoor zorg dragen dat de hoofdspoorweginfrastructuur in goede staat verkeert en geschikt is voor het verkeer of ander gebruik waarvoor zij bestemd is. Voor wat betreft de transfervoorzieningen betekent dit dat zij toegankelijk en sociaal veilig zijn (artikel 3, lid a).

In het beheerplan dient ProRail concrete invulling te geven aan prestatie-indicatoren en de hoogte van de prestaties op het gebied van reinheid, toegankelijkheid en sociale veiligheid van de transfervoorzieningen (stations) en de kwaliteit van de informatievoorziening (artikel 6, lid 1, sub b en e). Deze invulling behoeft instemming van de minister.

Spoorstations

In het aangepaste Bouwbesluit¹ zijn de eisen gesteld op het gebied van de toegankelijkheid van nieuwe en grootschalige te verbouwen gebouwen. Dat betekent dat alle nieuwe stations én stations die grootschalig worden verbouwd moeten voldoen aan die eisen die gelden voor de toegankelijkheid van deze gebouwen. Eén en ander heeft ook zijn plaats gekregen in de Nota Basisstation² die specificaties bevat voor de bouw van spoorstations, en in de NS-norm toegankelijkheid stationscomplex³.

Vervoerconcessie hoofdrailnet

In de vervoerconcessie – die op 18 juli 2004 aanhangig is gemaakt bij uw Kamer en waarover wij op 5 oktober 2004 overleg hebben gevoerd – wordt aan NS de zorgplicht opgelegd dat de treinen toegankelijk moeten zijn voor een ieder (art. 6 punt b) en dat aan de reiziger op de stations en in de trein een adequaat serviceniveau wordt geboden.

Hieronder is ondermeer te verstaan dat de reiziger in de treinen en op de stations adequaat wordt geïnformeerd over de uitvoering van de treindiensten. In het vervoerplan moet NS deze zorgplicht uitwerken.

In de toelichting op de vervoerconcessie wordt aangegeven dat de informatie over de treindiensten dient te worden aangeboden op een wijze die leesbaar, verstaanbaar en begrijpbaar is, ook voor mensen met een functiebeperking.

NS beschrijft daarom in het vervoerplan tevens welke prestaties zij zal leveren om ervoor te zorgen dat de reisinformatie – in welke vorm dan ook aangeboden – bruikbaar en toegankelijk is voor alle reizigers. NS dient daarbij zoveel mogelijk uit te gaan van de criteria die opgenomen zijn in het Wenkenblad Reisinformatie. In artikel 10 van de concessie staan nadere voorschriften ten aanzien van de toegankelijkheid voor reizigers met een functiebeperking.

Dit artikel bevat twee onderdelen. Ten eerste verleent NS gratis assistentie aan reizigers met een functiebeperking of biedt, ingeval assistentieverlening niet mogelijk is, gelijkwaardig ander vervoer aan. Dit wordt

¹ Stb 2001, 410.

² december 1999.

³ RIB 1997.

nader geconcretiseerd in bijlage D. Ten tweede dient NS bij de aanschaf van nieuw materieel en aanpassing van bestaande spoorvoertuigen rekening te houden met het rapport *Toegankelijke treinen, bruikbaar voor iedereen*¹ en met de kenmerken van de infrastructuur.

In de toelichting is aangegeven dat hierbij een aantal uitgangspunten geldt. In de eerste plaats het beleidsstreven om het spoorvervoer uiterlijk in 2030 toegankelijk gemaakt te hebben. In de tweede plaats het reeds genoemde rapport *Toegankelijke treinen, bruikbaar voor iedereen*. En in de derde plaats het bepaalde bij of krachtens de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte (artikel 8), die op een nog te bepalen tijdstip van toepassing zal worden op het openbaar vervoer; vanaf dat moment is het maken van onderscheid bij het aanbieden van openbaar vervoer verboden.

Gedecentraliseerd spoorvervoer

Ten aanzien van de treindiensten waarvoor de bevoegdheden zijn gedecentraliseerd, geldt dat de concessies die bij inwerkingtreding van de Concessiewet worden verleend, moeten voldoen aan het bij of krachtens de wet bepaalde ten aanzien van toegankelijkheid. Het is de verantwoordelijkheid van de bevoegde overheid om daar invulling aan te geven, net als bij het stads- en streekvervoer. In bijlage D van de vervoerconcessie hoofdrailnet is bepaald dat NS, indien en voorzover een regionale treinvervoerder daarmee akkoord gaat, de regie voert voor de assistentieverlening bij reizen van of naar treinstations die niet door NS, maar door de regionale vervoerder worden bediend. De regionale vervoerder bepaalt gedurende welke tijden op deze stations assistentie wordt verleend dan wel ander gelijkwaardig vervoer wordt aangeboden. NS kan de kosten van die «regie over de spoorvervoerders heen» naar rato bij de betreffende regionale vervoerder in rekening brengen.

2.2 Stads- en streekvervoer

Primaat bij decentrale overheden

In de Nota Mobiliteit wordt de toegankelijkheid van het openbaar vervoer geclassificeerd als een «essentieel onderdeel van beleid».

In de nota is over toegankelijkheid het volgende gemeld: «*Provincies en WGR-plusregio's dragen zorg voor een betrouwbaar, vlot, toegankelijk, sociaal veilig en doelmatig regionaal openbaar vervoer dat past bij hun specifieke regionale situatie.*

In de PVVP's en RVVP's alsmede in het gemeentelijke beleid wordt aangegeven welke doelstelling wordt nagestreefd.», en: «*Provincies en WGR-plusregio's alsmede de gemeenten houden in de PVVP's en RVVP's, respectievelijk het gemeentelijke beleid rekening met de belangen van ouderen en mensen met een functiebeperking bij het opstellen van het verkeers- en vervoerbeleid, in het bijzonder de toegankelijkheid van het openbaar vervoer.*»

Het feit dat de Nota Mobiliteit de toegankelijkheid van het openbaar vervoer benoemt als een «essentieel onderdeel van beleid» betekent dat van provincies en gemeenten wordt verwacht dat zij zorgen voor een voldoende en gevarieerd op de vraag afgestemd aanbod van – *in casu* – toegankelijk openbaar vervoer en dat zij dit concretiseren in de provinciale en gemeentelijke verkeers- en vervoerplannen, respectievelijk het gemeentelijke beleid gericht op de samenwerking tussen – in ieder geval – de betrokken overheden in de regio.

¹ september 2003.

Het is – zoals gezegd – de ambitie om het openbaar vervoer toegankelijk te doen zijn voor ouderen en mensen met beperkingen. Van de decentrale overheid wordt daarbij verwacht dat zij doeltreffende aanpassingen realiseert.

Bestuurlijk overleg decentrale overheden-consumentenorganisaties

Tijdens de totstandkoming van deze brief is van de zijde van de decentrale overheden de bereidheid uitgesproken om samen met de consumentenorganisaties op bestuurlijk niveau overleg te voeren over wat er kan gebeuren om de toegankelijkheid van het stads- en streekvervoer te verbeteren.

Toegankelijkheidseisen in concessies

Voortvloeiende uit de plichten die de Wet personenvervoer 2000 met zich meebrengt voor overheden die openbaar vervoer aanbesteden, worden in alle programma's van eisen criteria opgenomen ten aanzien van de toegankelijkheid waaraan concessienemers moeten voldoen.

Uitwerking doelstelling toegankelijkheid stads- en streekvervoer

– *busmaterieel*

Gelet op de lopende ontwikkelingen, is te verwachten dat het stadsbusmaterieel in 2010 in belangrijke mate toegankelijk zal zijn, althans dat dit zal bestaan uit voertuigen met geschikte in- en uitstapmogelijkheden. Op basis van het Voertuigreglement (implementatie van richtlijn 2001/85/EG) zijn alle vanaf februari 2004 in Nederland op de weg gebrachte respectievelijk te brengen nieuwe stadsbussen (klasse I bussen) qua constructie (rolstoel-) toegankelijk. Ook toegankelijke streekbussen (klasse II) zijn er steeds meer, althans voor zover dit vervoer niet worden verricht met touringcars (klasse III). Gegeven het streven om in 2010 het busmaterieel zo veel mogelijk toegankelijk te doen zijn voor mensen met een beperking, is een extra stimulans gewenst in de richting van de instroom van toegankelijke bussen in het streekvervoer. Hiertoe zetten wij ons ervoor in dat bovenvermelde EU-richtlijn ook verplicht zal worden gesteld voor bussen van klasse II.

– *haltes*

De tijdsspanne die gemoeid is met de realisatie van toegankelijke haltes voor het stads- en streekvervoer wordt allereerst bepaald door de grote aantallen haltes en de kosten van aanpassing hiervan. Aanpassing van infrastructuur is altijd een kwestie van lange termijnplanning en daarom een zaak van lange adem, zeker als de aanpassingen onderdeel uitmaken van aanleg resp. regulier beheer en onderhoud. Evident is dat prioriteiten moeten worden gesteld bij de realisatie van toegankelijkheid van haltes, bijvoorbeeld aan de hand van omvang van vervoerstromen of de voor de doelgroep belangrijkste verplaatsingsketens. De koepelorganisaties van decentrale overheden hebben de bereidheid uitgesproken om in 2005 te bezien welke van de 57 000 haltes in 2010 toegankelijk kunnen zijn. Het accent zal daarbij liggen op «werk met werk maken», dat wil zeggen dat aanpassingen onderdeel vormen van (ver)nieuwbouw resp. regulier beheer en onderhoud, en op de belangrijkste haltes in het totale netwerk van openbaar vervoer, dat wil zeggen die haltes en knooppunten waarvan de grootste aantallen reizigers gebruik maken.

– *reisinformatie e.d.*

Naar verwachting zal het mogelijk zijn om vóór 2010 toegankelijkheid – in termen van lees-, hoor- en bruikbaarheid – te realiseren voor reisinformatie, faciliteiten voor kaartverkoop en betaling en dergelijke. Streven is om met OV-autoriteiten en vervoerbedrijven in 2005 de mogelijkheden voor succesvolle initiatieven op dit vlak te inventariseren. Hierbij wordt ook de spoorsector betrokken.

– *assistentieverlening*

Gedurende de periode dat het openbaar vervoer nog niet toegankelijk is, kan het wenselijk zijn om mogelijkheden van assistentieverlening te verbeteren. Wij nemen ons voor te onderzoeken welke mogelijke vormen hiervan in het stads- en streekvervoer denkbaar en haalbaar zijn.

Financieringsbronnen

Met ingang van 2005 beschikken de OV-autoriteiten over een Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer van € 1.6 miljard p.j.¹. Hier maken de sinds 1992 beschikbaar gestelde «geormerkte gelden» voor het dekken van de meerkosten die gemoeid zijn met het realiseren van een toegankelijk stads- en streekvervoer deel van uit. Vanaf 2002 bedragen deze middelen € 10 mln per jaar. Vanaf 2005 zijn deze middelen in de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer opgenomen. Deze BDU is beschikbaar voor alle uitgaven die de OV-autoriteiten voor het verkeer en vervoer in hun regio wensen te maken en op basis van door hen vast te stellen prioriteiten. Het oormerk toegankelijkheid komt daarbij te vervallen.

Zichtbaarheid decentrale initiatieven en voortgang realisatie toegankelijkheid

De operationele invulling van decentrale bijdragen aan de toegankelijkheid van het OV behoeft meer zichtbaarheid, ook ten behoeve van de politieke beeld- en oordeelsvorming. In overleg met decentrale overheden wordt in het kader van de Nota Mobiliteit een monitoringinstrument ontwikkeld om de situatie met betrekking tot de toegankelijkheid van het OV in stad en regio zichtbaar te maken. Dit instrument kan ook dienen als bron om de voortgang van de realisatie van een toegankelijk stads- en streekvervoer te bewaken. De Kamer ontvangt hierover rapportage in het Jaarverslag van VenW.

3 Stappenplan toegankelijk openbaar vervoer

Om de in par. 4 gestelde beleidsdoelen te realiseren, zijn hieronder de te nemen stappen beschreven voor het spoorvervoer respectievelijk het stads- en streekvervoer. In deze plannen zijn de processtappen aangegeven die de betrokken overheden, vervoerbedrijven en infrastructuurbeheerders nemen in de periode 2005–2007 om de toegankelijkheid van het OV dichterbij te brengen. De nadruk hierin ligt op de initiatieven van het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor de eerstkomende jaren. De stappenplannen hebben derhalve niet het karakter van investerings- of implementatieprogramma's, die doorlopen tot 2010 respectievelijk 2030. Voor het spoorvervoer is in onderstaand stappenplan beschreven op welke wijze vervoerders en ProRail in het kader van de vervoer- en beheerconcessies komen tot een gefaseerde aanpak; voor het stads- en streekvervoer ligt de verantwoordelijkheid voor het specificeren van beleidsdoelen en de vertaling hiervan in uitvoeringsprogramma's op decentraal niveau.

3.1 Stappenplan spoorvervoer

Het toegankelijk maken van het openbaar spoorvervoer voor alle reizigers met een functiebeperking is onvermijdelijk een zaak van de lange termijn. Dit in verband met de kosten die gemoeid zijn met het aanpassen van het materieel van de vervoerders en de infrastructuur door ProRail. Gekozen is daarom voor een gefaseerde aanpak.

- In de concessies is aan ProRail en NS een algemene zorgplicht voor toegankelijkheid opgelegd. De – gefaseerde – aanpak die ik voorsta om het spoor in 2030 toegankelijk te hebben, is de volgende.

¹ In 2005 en 2006 is dit 1.4 mrd en in 2007 1.5 mrd. Daarna 1.6 mrd.

De spoorvervoerders zullen er op basis van de concessies voor zorgen dat het nieuwe materieel en het materieel dat wordt aangepast toegankelijk is. De kosten hiervan zijn voor rekening van de vervoerders. De vervoerders zullen vanwege deze kosten en het instromen van nieuw materieel kiezen voor een gefaseerde aanpak.

ProRail verbetert de toegankelijkheid van de stations op basis van de vigerende normen. Dit wil zeggen dat verbeteringen worden aangebracht bij nieuwbouw en grootschalige renovatieprojecten. ProRail zal de komende maanden inventariseren wat er voorts benodigd is voor het aanpassen van de bestaande infrastructuur. Zo zal zij diverse opties voor aanpassingen tot de voorgeschreven perronhoogte van 84 cm bs. (bovenkant spoorstaaf) in kaart brengen. ProRail zal bij de beslissingen en planningen ten aanzien van het bouwen van liften op stations, prioriteit geven aan de stations waar NS assistentie verleent aan reizigers met fysieke beperkingen (zie ook de bijlage 4 over de stand van zaken van het beleid). Op basis van deze inventarisatie kan worden nagegaan of er optimalisaties mogelijk zijn, waardoor de kosten beperkt kunnen worden. Uiteindelijk zal ProRail bij de uitvoeringsprogramma's rekening houden met de doelmatigheden opties die het minste overlast voor de treinreiziger bezorgen en de treindienstregeling van vervoerders zo min mogelijk zullen belemmeren.

Deze gefaseerde aanpak maakt het mogelijk in te spelen op ontwikkelingen die de komende jaren op ons afkomen: bij de *mid-term review* in 2006 zullen de kosten voor dit programma voor de bestaande infrastructuur worden weergegeven. Vanuit meerdere kanten wordt gewerkt aan de verbetering van de toegankelijkheid. Op dit moment is nog geen integraal stappenplan van de sector beschikbaar, waarin systematisch en concreet wordt aangegeven welke stappen en welke mijlpalen gerealiseerd moeten worden om toegankelijkheid in 2030 te realiseren. NS en ProRail hebben samen de opdracht ontvangen de komende maanden één en ander in kaart te brengen, zodat op korte termijn de stappen kunnen worden beschreven. Ik verwacht dit gezamenlijke plan vóór 1 januari 2005 te ontvangen. Inmiddels is de spoorsector ook bezig met een inventarisatie voor de lange termijn. De nadere uitwerking van het stappenplan toegankelijkheid wordt momenteel opgepakt door de spoorsector. Medio 2005 is beschreven welke concrete maatregelen door de sector voor de periode tot 2015 genomen worden en hoe de aanpak tussen 2015 en 2030 wordt ingevuld. Ook de kosten hiervan zijn dan bekend.

De vervoer- en beheerconcessie zijn op 5 oktober 2004 besproken in uw Kamer. Uit dat overleg zijn voorstellen van de zijde van de Kamer naar voren gekomen voor wijziging van de concessie. Eén van de wijzigingsvoorstellen betreft de toegankelijkheid van de infrastructuur. Het is het voornemen om – conform uw wensen – in de vervoer- en beheerconcessie nadrukkelijker te bepalen dat NS en ProRail het op te stellen stappenplan ook realiseren zodat in 2030 zowel het materieel als de perrons toegankelijk zijn volgens de geldende normen. Zodoende wordt de inspanningsverplichting uit beide concessies een resultaatsverplichting.

Bijlage 4.2.1 geeft een overzicht van de van overheidswege specifiek geregelde punten met betrekking tot een toegankelijk spoorvervoer; bijlage 4.2.2 bevat een overzicht van de maatregelen die NS en ProRail nu reeds nemen om te toegankelijkheid te verbeteren.

3.2 Stads- en streekvervoer

Om een verbetering van de toegankelijkheid van het stads- en streekvervoer te bereiken, worden de volgende stappen genomen:

- Stap I** Uitwerking doelen en prioriteiten toegankelijkheid stads- en streekvervoer in kader van provinciale en regionale verkeers- en vervoerplannen.
- Actie 1 Medio 2005 wordt het Handboek toegankelijk collectief personenvervoer gepubliceerd. Dit Handboek bevat technische aanbevelingen ten aanzien van de toegankelijkheid van het materieel en infrastructuur.
- Actie 2 In het kader van de Nota Mobiliteit werken provincies en WGR-plusgebieden voor het eerst in 2005 doelen en prioriteiten uit met betrekking tot toegankelijkheid uit in de verkeers- en vervoerplannen. Bij de uitwerking hiervan stemmen provincies af met gebruikersorganisaties, zoals vertegenwoordigd in het regionale OV-consumentenoverleg (OPC), alsook met vervoerbedrijven. Het gaat dan in eerste instantie en met name om: reisinformatie, infrastructuur, en de nog resterende ontoegankelijke bussen. Bij voorrang zal worden gekeken naar de grotere knooppunten, waar stads- en streekvervoer en spoorvervoer elkaar ontmoeten en het belang van de reiziger dus het meest evident is. De vraag welke haltes tussen nu en 2010 toegankelijk kunnen zijn, vormt belangrijk onderdeel hiervan.
- Actie 3 In het kader van het Wetsvoorstel maatschappelijke ondersteuning is inmiddels een interdepartementaal traject gestart naar de mogelijkheid om op termijn alle vervoer voor kwetsbare groepen op een decentraal niveau te organiseren teneinde meer doelmatigheid en duidelijkheid voor de gebruikers te bereiken. V&W stemt in 2005 voorstellen over inhoud en aard van een beleidsonderzoek naar verbanden tussen verbeteringen in de toegankelijkheid van het openbaar vervoer, de oplopende kosten van het collectief vraagafhankelijk vervoer en categoriale vormen van vervoer af met VWS en andere betrokken overheden en maatschappelijke organisaties.
- Stap II** Kennisoverdracht en -uitwisseling
- Actie 4 Om zeker te stellen dat de kennis over technische vormgeving, kosten en baten, succesvolle aanpakken (*good practices*) voldoende op de juiste plaats terecht komt resp. verzameld en verspreid wordt, zal in 2005 een programma worden opgestart voor een structurele kennisoverdracht. Daarbij zal gebruik worden gemaakt van het Kennisplatform verkeer en vervoer.

Stap III Zichtbaar maken en bewaken de ontwikkelingen

Actie 5 Om de implementatie van het rijksbeleid te monitoren, zal V&W samen met de decentrale overheden in kaart brengen welke stappen zij inmiddels hebben gezet en in de nabije toekomst zullen zetten. Daarna zal – met behulp van een daarvoor te ontwikkelen instrument als onderdeel van de monitoring van de Nota Mobiliteit – de actuele situatie met betrekking tot de toegankelijkheid van het OV in stad en regio worden zichtbaar gemaakt en bewaakt. De Kamer wordt periodiek op de hoogte gesteld van de resultaten van deze monitor. Voor het eerst zal – zoals toegezegd – de minister van Verkeer en Waterstaat in het Jaarverslag 2004 verslag doen.

Ondersteunende acties uitvoering Stappenplan

Actie 6 EU-regelgeving
In EU-verband zal in 2005 worden gezien of en op welke termijn richtlijn 2001/85/EG verplicht kan worden gesteld voor bussen klasse II (streekbussen).

Actie 7 Communicatie
Een professioneel begeleid communicatietraject is door V&W inmiddels opgestart gericht op het versterken van «*awareness*» of «*sense of urgency*». In dit traject wordt ook uitdrukkelijk aansluiting gezocht bij de werkzaamheden van de *Taskforce Samenleving en Handicap*.

4 Overige acties

De Wet personenvervoer 2000 bepaalt in artikel 32 derde lid dat bij algemene maatregel van bestuur minimumeisen ten aanzien van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer worden gesteld. Ten aanzien van de constructie van stadsbussen is hier inmiddels in voorzien door de wijze waarop richtlijn 2001/85/EG in het Voertuigreglement is geïmplementeerd. Gelet op de acties in het Stappenplan, zal aan het formuleren van genoemde amvb momenteel geen nadere invulling worden gegeven. Met name wordt hier bedoeld op de productie van het Handboek collectief personenvervoer en het stimuleren van het gebruik van de hierin neergelegde aanbevelingen door OV-autoriteiten. Dit past ook bij de terughoudendheid die het kabinet betracht bij de introductie van nieuwe wet- en regelgeving.

5 Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte

Op 1 april 2003 is de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte (Wgbh/cz) door het Parlement aanvaard. Op 1 december 2003 zijn de onderdelen arbeid en beroepsonderwijs in werking getreden. De kern van de Wgbh/cz is dat deze individuele personen met beperkingen rechten geeft op gelijke behandeling. Om de Wgbh/cz van toepassing te kunnen verklaren op het openbaar vervoer is het derhalve van belang om enigszins in beeld te hebben wat dit betekent voor de bedrijfsvoering van de openbaar vervoerbedrijven en voor de inhoud van de concessies op basis waarvan zij opereren. Voorkomen moet worden dat het in de Wgbh/cz neergelegde recht op gelijke behandeling een lege huls wordt, waarbij degene met beperkingen bij het eerste beroep in het ongelijk wordt gesteld, omdat de rechter van mening is dat de gewenste aanpassing onevenredig is gezien de belangen van het bedrijf. Op korte termijn wordt in kaart gebracht wat de gevolgen zijn van de inwerkingtre-

ding van de Wgbh/cz voor het openbaar vervoer. Daarbij zal nadrukkelijk aandacht worden besteed aan de mogelijkheden van modulaire invoering. Voor zover de tekst van de huidige wet de voorgestane modulaire invoering uitsluit, zal deze aanpak worden gerealiseerd in het voorstel voor een Algemene wet gelijke behandeling (integratiewet Awgb). Het resultaat van dit onderzoek zal de Kamer in 2005 worden aangeboden.

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