



Regeling van de Staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport en van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 4 april 2012, houdende vaststelling van regels betreffende de toegankelijkheid van het openbaar vervoer

Nr. DWJZ-3105441

De Staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport en de Minister van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op de artikelen 16, eerste lid, en 17, derde lid, van het Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer;

Besluiten:

HOOFDSTUK 1. Algemene bepalingen

§ 1 Definities en begrippen

Artikel 1.1:1

1. In deze regeling wordt verstaan onder:
 - a. *Besluit*: Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer;
 - b. *concessie*: recht om met uitsluiting van anderen openbaar vervoer te verrichten in een bepaald gebied gedurende een bepaald tijdvak;
 - c. *plusregio*: regionaal openbaar lichaam als bedoeld in artikel 104 van de Wet gemeenschappelijke regelingen;
 - d. *reisinformatiesysteem*: systeem dat reisinformatie in voertuigen of op haltes of stations, bedoeld in de artikelen 9 onderscheidenlijk 10 van het Besluit, genereert;
 - e. *richtlijn 2008/57/EG*: Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap (PbEU, L 191).

Artikel 1.1:2

1. Nieuwe voertuigen, haltes, stations en reisinformatiesystemen als bedoeld in artikel 17, eerste lid, van het Besluit, zijn voertuigen, haltes, stations onderscheidenlijk reisinformatiesystemen die voor het eerst in gebruik worden genomen.
2. Vernieuwde of verbeterde voertuigen, haltes, stations en daarvan deel uitmakende reisinformatiesystemen anders dan voor het vervoer van reizigers per trein als bedoeld in artikel 17, eerste lid, van het Besluit, zijn bestaande voertuigen, haltes, stations en reisinformatiesystemen waaraan na inwerkingtreding van deze regeling belangrijke werkzaamheden plaatsvinden waarbij die voertuigen, die haltes, die stations onderscheidenlijk die reisinformatiesystemen of een deel daarvan worden gewijzigd.
3. Vernieuwde of verbeterde voertuigen, haltes of stations en daarvan deel uitmakende reisinformatiesystemen voor het vervoer van reizigers per trein als bedoeld in artikel 17, eerste lid, van het Besluit, zijn bestaande voertuigen, haltes of stations en reisinformatiesystemen waaraan na inwerkingtreding van deze regeling belangrijke werkzaamheden plaatsvinden waarbij die voertuigen, die haltes of stations onderscheidenlijk die reisinformatiesystemen of een deel daarvan worden gewijzigd, inhoudende dat de Minister van Infrastructuur en Milieu:
 - a. op grond van de Spoorwegwet voor dat voertuig of dat station in verband met die vernieuwing of verbetering een nieuwe vergunning voor indienststelling eist, en
 - b. de beschikking van de Europese Commissie van 21 december 2007 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit 'personen met beperkte mobiliteit' voor het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem en het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem (PbEU, L 64) voor die vernieuwing of verbetering niet geheel of gedeeltelijk buiten toepassing laat.



§ 2 Algemene bepalingen

Artikel 1.2:1

(nog niet opgenomen)

HOOFDSTUK 2. Voertuigen

§ 1 Bus

Artikel 2.1:1

Van de bussen waarmee een concessie wordt uitgevoerd, voldoet ten minste 98 procent per concessievrerlener aan artikel 4, eerste lid, van het Besluit.

Artikel 2.1:2

Onverminderd artikel 2.1:1 heeft een bus ten minste één opstelplaats voor rolstoelen met de maximale afmetingen als bedoeld in richtlijn 2001/85/EG.

§ 2 Tram

Artikel 2.2:1

1. De tramvoertuigen waarmee onder concessies van de Stadsregio's Haaglanden en Rotterdam de sneltramdienst Randstadrail en van het Bestuur Regio Utrecht de sneltramdienst Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein wordt uitgevoerd, voldoen aan artikel 4, eerste lid, van het Besluit.
2. Met uitzondering van de in het eerste lid genoemde tramvoertuigen van de sneltramdienst Randstadrail voldoet van de tramvoertuigen waarmee een concessie wordt uitgevoerd in de Stadsregio's Amsterdam, Rotterdam en Haaglanden ten minste 72, 48 onderscheidenlijk 26 procent aan artikel 4, eerste lid, van het Besluit.

§ 3 Metro

Artikel 2.3:1

De metrovoertuigen waarmee een concessie wordt uitgevoerd, voldoen aan artikel 4, eerste lid, van het Besluit.

Artikel 2.3:2

Een metrovoertuig heeft per rijtuig ten minste één opstelplaats voor hulpmiddelen met de maximale afmetingen als bedoeld in richtlijn 2001/85/EG.

§ 4 Trein

Artikel 2.4:1

(nog niet opgenomen)

HOOFDSTUK 3. Haltes en Stations

§ 1 Haltes en stations voor bussen

Artikel 3.1:1

1. Van de haltes en stations op het grondgebied van de deelnemende gemeenten van een plusregio die in gebruik zijn voor de uitvoering van een concessie per bus voldoet met ingang van 1 januari 2016 ten minste 46 procent aan artikel 5, eerste, tweede en derde lid, van het Besluit. De eerste volzin is van overeenkomstige toepassing voor provincies, niet inbegrepen de haltes op het grondgebied van deelnemende gemeenten aan een plusregio.
2. In afwijking van het eerste lid gelden voor de provincies Zeeland, Limburg en Friesland percentages van 40, 43 onderscheidenlijk 44 procent.



§ 2 Haltes en stations voor tram

Artikel 3.2:1

1. Haltes en stations die in de concessiegebieden Stadsregio Haaglanden en Stadsregio Rotterdam in gebruik zijn voor de uitvoering van de sneltramdienst Randstadrail voldoen aan artikel 5, eerste, tweede en derde lid, van het Besluit.
2. Haltes en stations die in het concessiegebied van Bestuur Regio Utrecht in gebruik zijn voor de uitvoering van de sneltramdienst Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein voldoen aan artikel 5, eerste, tweede en derde lid, van het Besluit.

§ 3 Haltes en stations voor metro

Artikel 3.3:1

1. Haltes en stations waar uitsluitend metrovoertuigen halteren voldoen aan artikel 5, eerste, tweede en derde lid, van het Besluit.
2. Haltes en stations waar uitsluitend metrovoertuigen halteren voldoen met ingang van 1 januari 2015 tevens aan artikel 6, eerste, tweede en derde lid, van het Besluit.

§ 4 Haltes en stations voor trein

Artikel 3.4:1

Van de haltes en stations die in gebruik zijn voor de uitvoering van een concessie per trein voldoet met ingang van 1 januari 2020 ten minste 70 procent aan artikel 5, eerste, tweede en derde lid, van het Besluit.

HOOFDSTUK 4. Reisinformatie

Artikel 4.1

(nog niet opgenomen)

HOOFDSTUK 5. Bejegening

Artikel 5.1

(nog niet opgenomen)

HOOFDSTUK 6. Overgangs- en slotbepalingen

Artikel 6.1

1. In afwijking van artikel 1.1:2 worden voertuigen, stations, haltes of reisinformatiesystemen niet als nieuw, vernieuwd of verbeterd aangemerkt indien een overeenkomst tot bouw, aankoop, verbouw of wijziging van deze voorzieningen voorafgaand aan de inwerkingtreding van deze regeling is gesloten.
2. In afwijking van het eerste lid worden in het geval van de bekendmaking van een aankondiging van een opdracht voor de bouw, aankoop, verbouw of wijziging van voertuigen, haltes, stations of reisinformatiesystemen, deze voorzieningen niet als nieuw, vernieuwd of verbeterd aangemerkt indien die aankondiging voorafgaand aan de inwerkingtreding van dit besluit is bekendgemaakt.

Artikel 6.2

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling toegankelijkheid van het openbaar vervoer.

Artikel 6.3

Deze regeling treedt in werking op het tijdstip waarop het Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer in werking treedt.



Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport,
M.L.L.E. Veldhuijzen van Zanten-Hyllner.*

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus.*



TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

Deze ministeriële regeling toegankelijkheid van het openbaar vervoer is gebaseerd op het Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte.

Het wetsvoorstel voor een Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte (hierna: wet) is in 2002 uitgebreid met een paragraaf openbaar vervoer (Kamerstukken II 2001/2002 28 169, nr.12). De wet verbiedt in artikel 8, eerste lid, dat onderscheid wordt gemaakt bij het verlenen van toegang tot en het aanbieden van openbaar vervoer. Het betreft hier een discriminatieverbod. Daarnaast moeten op grond van artikel 8, tweede lid van de wet bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels worden gesteld over te verrichten redelijke aanpassingen om de toegang tot het openbaar vervoer te waarborgen. Vervolgens zijn in het Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer (OV), een algemene maatregel van bestuur, de te verrichten redelijke aanpassingen beschreven voor toegankelijke voertuigen, haltes, stations en reisinformatie.

Deze regeling geeft waar nodig nadere kwalitatieve en kwantitatieve invulling aan de in Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer (hierna: Besluit) beschreven aanpassingen.

2. Hoofdpijnen van de regeling

Wat er geregeld wordt

Op grond van artikel 16 en 17 van het Besluit zijn nadere regels gesteld over het aandeel van het totale aantal voertuigen, haltes, stations en reisinformatiesystemen dat moet zijn aangepast, de mate waarin en de termijn waarop voorzieningen moeten zijn aangepast. Aandeel, mate en termijnen van aanpassingen verschillen per voorziening, categorie van voorziening, traject of concessiegebied. De inhoud (aard) van enkele aanpassingen is eveneens nader geregeld. Tenslotte is bij onderhavige ministeriële regeling een nadere omschrijving gegeven van hetgeen moet worden verstaan onder de begrippen 'nieuwe', 'vernieuwde' en 'verbeterde' voorzieningen.

Doel van de regeling

Doel van deze regeling is om duidelijkheid en rechtszekerheid te bieden over het niveau en de ingangsdata van de aanpassingen van de verschillende voorzieningen binnen het openbaar vervoer. Enerzijds kunnen reizigers daardoor een beroep doen op een vastgelegd aandeel, de mate en aard van aanpassingen van een bepaalde vorm van openbaar vervoer binnen een bepaalde termijn. Zo kan de reiziger er bijvoorbeeld bij het gebruik van de openbaar vervoerbus in Nederland vrijwel overal vanuit gaan dat met toegankelijk materieel gereden wordt. Anderzijds moeten bijvoorbeeld vervoerders en beheerders van voertuigen, haltes en stations, als aanbieders van openbaar vervoer, ervoor zorgen dat zij bepaalde maatregelen op een bepaald tijdstip hebben genomen. Eenmaal toegankelijke voorzieningen dienen vervolgens in toegankelijke staat te worden gehouden.

3. Vormgeving van de regeling

Nieuwe en bestaande voorzieningen

De opzet van deze ministeriële regeling volgt de indeling van de verschillende categorieën van openbaar vervoersvoorzieningen uit artikelen 4 tot en met 10 van het Besluit: voertuigen, haltes, stations en reisinformatie. Het Besluit maakt onderscheid tussen nieuwe en bestaande voorzieningen. In artikel 17, eerste lid, is vastgelegd dat alle *nieuwe, verbeterde en vernieuwde* voorzieningen toegankelijk dienen te zijn. De ministeriële regeling legt vervolgens uit wat onder de begrippen 'nieuw', 'vernieuwd' en 'verbeterd' verstaan moet worden. De artikelsgewijze toelichting bij artikel 1:1:2 gaat hier verder op in.

Aandeel aangepaste voorzieningen

Voor de weergave van het aandeel aangepaste, toegankelijke voorzieningen op het totaal is in de meeste gevallen gebruik gemaakt van percentages, geldend vanaf een bepaald jaar. Het voordeel van het gebruik van een percentage is dat daarmee een minimumniveau wordt vastgelegd. In deze regeling is voor bus, tram en metro en voor bus en metrohaltes en stations een nadere invulling aan



het Besluit gegeven. Dit is gedaan door het noemen van een percentage of door middel van de naamaanduiding van de betrokken tram- of metrolijnen.

Voor de trein (voertuigen) en voor een deel van de tramhaltes is nog geen nadere invulling aan het besluit gegeven.

Aard van de toegankelijkheid

In deze ministeriële regeling worden slechts zeer beperkt extra regels of voorschriften over de aard van de toegankelijkheid van de OV-voorziening gegeven. Dit is gedaan om duplicatie van bestaande of hogere regelgeving te voorkomen of omdat de betrokken sectoren zelf reeds afspraken over de aard van toegankelijkheidsmaatregelen vastleggen. Er gelden immers voor de toegankelijkheid van treinen, treinstations en bepaalde typen bussen nauwgezette eisen op grond van Europese interoperabiliteitsregels waarvan niet kan worden afgeweken. In bepaalde gevallen zijn voorschriften van kracht die geen wettelijke status hebben, maar vrijwillig door de sector zijn afgesproken en gehanteerd worden, zoals de markeringen voor blinden en slechtzienden (richtlijnen van het Kennisplatform CROW).

4. Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid

De bepalingen in deze ministeriële regeling richten zich tot die partijen die de primaire verantwoordelijkheid voor de betreffende voorziening hebben. In paragraaf 8 van de toelichting op het Besluit is een opsomming gegeven van deze partijen. Dat is de vervoerder, als degene die het openbaar vervoer aanbiedt, of de beheerder van halte of station of de partij die de reisinformatie verzorgt. De verantwoordelijke natuurlijke of rechtspersoon kan door de reiziger aangesproken worden op zijn verplichting tot aanpassing van de openbaar vervoervoorziening die hij beheert of exploiteert. Ook is het uiteraard van belang dat een eenmaal aangepaste voorziening in toegankelijke staat gehouden wordt. Door het grote aantal partijen dat zich op de een of andere manier met het openbaar vervoer bezig houdt, kan niet één partij worden aangewezen tot welke het Besluit en de ministeriële regeling is gericht. Voor de meeste aanpassingen aan bestaande voorzieningen is in deze regeling gekozen voor het gebruik van minimumpercentages als norm voor de verplichte mate van aanpassing. Zo wordt via het Besluit en deze ministeriële regeling een nadere invulling gegeven aan de redelijke aanpassing uit artikel 2 van de wet. De bewijslast dat het genoemde percentage van aangepaste voorzieningen in de betrokken regio daadwerkelijk is gerealiseerd, ligt bij de aanbieder van de betreffende OV-voorziening. Zoals opgemerkt in paragraaf 2.4 van de toelichting van het Besluit kunnen de rechter en de Commissie gelijke behandeling (Cgb) niet op het niveau van de afzonderlijke halte, rit, het voertuig, of een andere OV-voorziening toetsen. De autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor infrastructuurvoorzieningen en vervoerconcessies moeten echter wel aan kunnen tonen dat bijvoorbeeld het opgegeven percentage toegankelijke voertuigen, haltes en (metro-)stations zoals beschreven in het Besluit en deze regeling aanwezig zijn. De genoemde autoriteiten zullen daarvoor zelf in hun administratie nauwkeurig moeten bijhouden welke OV-voorzieningen zijn aangepast voor mensen met een functiebeperking, en wat de aard van deze aanpassing is.

Hoeveelheid toegankelijke voorzieningen

De reiziger die meent dat bijvoorbeeld een bus of metrovoertuig niet (geheel of correct) is aangepast zal de vervoerder die verantwoordelijk is voor het vervoer hierop kunnen aanspreken. In artikel 4 van het Besluit staan de eisen genoemd waaraan voertuigen moeten voldoen. In deze ministeriële regeling staan de percentages voertuigen die moeten zijn aangepast op een bepaalde datum. Voor bussen en metro's zijn dat percentages van 98 respectievelijk 100 procent. De vervoerder is degene die op grond van een concessie van een provincie of stadsregio (de concessieverleners) bevoegd is vervoer te verrichten. Voor voertuigen is altijd één partij, de vervoerder, verantwoordelijk. Bij haltes en stations ligt dit gecompliceerder. Op grond van wet en het Besluit is de beheerder van haltes verantwoordelijk voor de toegankelijkheid. Dat is zijn de wegbeheerders gemeente, provincie, het waterschap, ProRail of de rijksoverheid (Rijkswaterstaat), afhankelijk van het concrete geval. Heel soms gaat het om andere (private) wegbeheerders. Voor de bushaltes werkt deze regeling als volgt. In 2016 moet op grond van bestuursovereenkomsten tussen concessieverleners en het ministerie van Infrastructuur en Milieu gemiddeld 46% van de bushaltes per concessieverlener toegankelijk zijn. De concessieverlener heeft met de binnen zijn gebied gelegen haltebeheerders afspraken gemaakt welke haltes aangepast moeten zijn voor 31 december 2015 (de provincies alleen met de haltebeheerders die niet deelnemen aan een binnen de provinciegrenzen liggende stadsregio). Die afspraken zijn bepalend voor het aantal haltes dat per gemeente toegankelijk moet zijn binnen de gestelde termijn. De voornoemde afspraken kunnen inhouden dat een aantal haltebeheerders (meestal gemeenten) minder dan 46% toegankelijke haltes heeft. Zolang het gemiddelde percentage toegankelijke haltes van alle haltebeheerders die in een provincie of stadsregio liggen ten minste 46% (of voor enkele provincies een lager percentage) bedraagt, wordt aan de regels voldaan.



Correcte reisinformatie

Bij een openbaar vervoersysteem dat niet op korte termijn voor honderd procent toegankelijk is, zal de reiziger vooral behoefte hebben aan goede informatie over de toegankelijkheid van voorzieningen. Deze reisinformatie moet correct en actueel zijn. Dit vraagt de inzet van alle betrokkenen, want actuele informatie moet van dag tot dag (en soms per uur) bijgehouden worden. De vervoerders zijn degenen die weten of de voertuigen toegankelijk zijn, en op welke tijden deze rijden. Vervoerders beschikken uit zichzelf niet over kwalitatieve halte-informatie, omdat zij daar over het algemeen niet de beheerders van zijn. De beheerders van halte-infrastructuur, zoals gemeenten en provincies, hebben de verantwoordelijkheid voor de aanpassing van haltes. Hierdoor beschikken ze over de basisinformatie over toegankelijkheid van haltes en stations. Ze zijn de aangewezen partij om deze informatie te delen met aanbieders van reisinformatie.

Om aan de eisen van het Besluit omtrent reisinformatie te kunnen voldoen, moeten vervoerders, halte- en stationsbeheerders en aanbieders van reisinformatie onderling afspraken maken over de uitwisseling van informatie over toegankelijkheid van haltes en stations. Bij onjuistheden moet het voor de reiziger mogelijk zijn om snel de instantie te vinden waar hij zijn klacht kan deponeren. Dat zal in eerste instantie de vervoerder zelf of een door vervoerders opgezet klachtenloket zijn. De vervoerder moet hiervan melding maken in de vervoervoorwaarden. De vervoerders zijn ook verantwoordelijk voor de actuele reisinformatie tijdens de reis in het voertuig of op het metro- of treinstation. Geschillen waar de reiziger en de aanbieder van openbaar vervoer niet uitkomen, kunnen worden voorgelegd aan de Commissie gelijke behandeling of de rechter.

5. Neveneffecten van de regeling

Deze regeling heeft enkele neveneffecten. Er gaat een stimulerende werking vanuit op de diverse vervoerssectoren en overheden om tijdig maatregelen voor mensen met een beperking te nemen. Een ander neveneffect is dat de maatregelen die genomen worden niet alleen de positie van mensen met een beperking verbeteren, maar dat deze ten goede komen aan een veel bredere groep. Gelijkvloers instappen in een vervoermiddel of overbrugging van grote hoogteverschillen met een lift of hellingbaan in stationsgebouwen is voor alle mensen gemakkelijk, en in het bijzonder voor ouderen of voor reizigers met een kinderwagen of met zware bagage.

6. Markteffecten, bedrijfseffecten en administratieve lasten

Hieronder volgt een beschrijving van de effecten van deze regeling op de markt voor het openbaar vervoer, de individuele bedrijven en de administratieve lasten van de bedrijven.

markteffecten

Deze ministeriële regeling heeft geen wezenlijke veranderingen in de markt voor het openbaar vervoer tot gevolg. Voor stations, trein- en busmaterieel bestaat Europese regelgeving (onder meer typegoedkeuring en toelating tot markt overeenkomst technische normen). Daarin is tot in detail geregeld aan welke toegankelijkheidseisen moet worden voldaan. Deze regeling stelt geen voertuigeisen die boven de Europese normen uitgaan en werkt daardoor niet marktverstrend. Voor tram- en metrovoertuigen bestaan geen Europese normen. Deze ministeriële regeling stelt geen hogere eisen aan het materieel dan de standaardseisen die momenteel bij de productie van tram- en metrovoertuigen worden gehanteerd.

bedrijfseffecten

Deze regeling heeft geen noemenswaardige effecten voor OV-bedrijven. De bedrijfseffecten voor de sector tramvervoer zijn beperkt omdat investeringen in verband met afschrijving en nieuwkoop in de normale bedrijfsvoering en financiële huishouding zijn verdisconteerd en dus geen extra, door de regeling opgelegde kosten vergen. Bovendien is in de ministeriële regeling het actuele percentage toegankelijke tramvoertuigen opgenomen, waardoor de trambedrijven bij inwerkingtreding van deze regeling meteen aan de eis voldoen. Bij de aanschaf van bussen en treinen zijn geen bijzondere bedrijfseffecten te vermelden. Op grond van EU-richtlijnen moeten alle nieuwe bussen en treinen aan bepaalde toegankelijkheidseisen voldoen. Deze regeling stelt (nog) geen aanvullende eisen aan het materieel.

administratieve lasten

Deze ministeriële regeling legt geen nieuwe verplichtingen tot verstrekking van informatie aan de overheid op voor bedrijven. Aan de mogelijkheid tot het opleggen van een overigens zeer beperkte plicht tot informatieverstrekking uit artikel 14 van het Besluit, wordt in deze regeling geen nadere



invulling gegeven. Vervoerders of concessiebeheerders moeten wel aan kunnen tonen dat zij aan de in de regeling genoemde percentages voldoen. De inspanning die dit voor de vervoerder met zich brengt is zeer gering omdat deze informatie reeds in het reguliere contact tussen vervoerder en concessieverlener wordt uitgewisseld. Het Adviescollege Toetsing Administratieve lasten heeft daarom besloten geen toets op de gevolgen voor administratieve lasten te doen.

7. Inspraak

In het rapport van 15 juni 2011 van het OVW Platform voor Overleg (nummer: OVW-2011/87860) hebben de hierna genoemde partijen inspraak gepleegd op de voorgestelde Regeling toegankelijkheid openbaar vervoer. Bij brief van 11 juli (lenM/BSK-2011/96935) heeft de minister van Infrastructuur en Milieu de reacties van een antwoord voorzien. Hieronder volgt daarvan een verkorte weergave.

ANBO

De ANBO stelt in haar reactie dat het openbaar vervoer voor alle reizigers optimaal moet worden ingericht.

Reactie van de minister van lenM:

Het Besluit en de regeling zijn erop gericht een optimale toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor reizigers mogelijk te maken.

RET en Connexion

De RET en Connexion wijzen erop dat (groter bemeten) scootmobielen niet in de bus en tram moeten worden vervoerd. Men doet dit om redenen van manoeuvreerruimte en veiligheid, zowel voor de bestuurder van de scootmobiel als voor overige passagiers.

Reactie van de minister van lenM: Bestuurders van scootmobielen die binnen de maatvoering van een handgeduwde rolstoel vallen, zoals beschreven in richtlijn 2001/85/EG met betrekking tot speciale voorschriften voor busvoertuigen, moeten het openbaar vervoer kunnen gebruiken. Vervoerders hebben daarbij de verantwoordelijkheid voor de veiligheid van de (mede-) passagiers. Vervoerders wordt geadviseerd tot uniform beleid te komen en dit bekend te maken, zodat reizigers weten waar ze aan toe zijn.

CG-Raad

De CG-Raad wenst naast de verwijzing naar CROW-richtlijnen voor toegankelijkheid ook een verwijzing naar Ontwerprichtlijnen van PBT/CG-Raad/Viziris en naar ITS 2011 en het Handboek voor Toegankelijkheid van de auteur M. Wijk op te nemen.

Reactie van de minister van lenM: De CG-Raad is bij de totstandkoming van de CROW-Handboeken afdoende betrokken geweest. De Handboeken van het CROW worden algemeen erkend en aanvaard binnen de vervoerssector. Ten behoeve van de eenduidigheid wordt alleen daarnaar verwezen.

Voorts vraagt de CG-Raad of een burger de reisinformatie die de vervoerder of decentrale overheid verstrekt over toegankelijkheid van een OV-voorziening (Bijvoorbeeld over een station, halte, voertuig, informatiesysteem) als basis mag gebruiken voor het beroep op de wet. De CG-Raad pleit voorts voor een vroegere ingangsdatum van toegankelijke reisinformatie.

Reactie van de minister van lenM:

De individuele burger mag er in het algemeen vanuit gaan dat de informatie over toegankelijkheid van afzonderlijke voorzieningen, welke door de vervoerder of haltebeheerder wordt verstrekt, juist is. Voor 1 januari 2015 kunnen reizigers aan de artikelen 8 t/m 10 van de regeling geen rechten ontleen op grond van de wet.

Ten slotte stelt de CG-Raad dat er in paragraaf 6 van de ministeriële regeling onduidelijkheid wordt geschapen. Enerzijds wordt gesteld dat er geen strengere eisen aan bijvoorbeeld voertuigen worden gesteld dan de geldende Europese normen. Anderzijds wordt op basis van het nationaal beleid wel gevraagd om gelijkvloerse instap bij het verlenen van de concessie. Zij vraagt waarom dit niet in de regeling wordt voorgeschreven.

Reactie van de minister van lenM:

Het streven naar een gelijkvloerse instap voor het treinvervoer is een Nederlandse beleidskeuze. De geldende Europese normen stellen de gelijkvloerse instap niet verplicht.



NS

De NS vraagt om meer duidelijkheid in het gebruik van het begrip reisinformatiesystemen en om schrapping van het woord 'bijbehorende' bij reisinformatiesystemen.

Reactie van de minister van IenM:

Het woordje *bijbehorende* kan inderdaad worden geschrapt omdat in de toelichting is uitgelegd dat het gaat om reisinformatiesystemen in voertuigen of op stations of haltes. Daarom wordt in de definitie verwezen naar artikel 9 en 10 van het Besluit toegankelijkheid OV.

ProRail

ProRail geeft aan dat in de regeling onvoldoende duidelijk naar voren komt dat de beheerder alleen verantwoordelijk is voor het toegankelijk maken van de hoofdspoorweginfrastructuur en niet voor het eindresultaat van het creëren van een zelfstandig toegankelijk vervoerssysteem: stations en treinen.

Reactie van de minister van IenM:

NS en andere treinvervoerders zijn verantwoordelijk voor toegankelijke treinen. ProRail heeft de verantwoordelijkheid voor het beheer van de perrons. Dat betekent dat indien de beheerder de perrons op de (toegankelijke) normhoogte heeft gebracht, door hem wordt voldaan aan de eisen. Dit geldt ongeacht de (on)toegankelijkheid van de treinen. In het Besluit staat vermeld dat daarin niet wordt geregeld wie verantwoordelijk is voor welke voorziening. Dat is op andere plaatsen geregeld. Dit wordt ook toegelicht in het Besluit (toelichting bij artikelen 1 en 8 en paragraaf 12.1 van het algemeen deel van de toelichting). artikel 3.4:1 betreft uitsluitend het aanpassen van de stations. De gelijkvloerse instap en de zelfstandige toegankelijkheid van het gehele vervoerssysteem is wel het einddoel, maar in deze regeling worden slechts normen opgenomen voor de componenten 'materieel' en 'stations'.

ProRail is van mening dat artikel 3.4:1 van de regeling overlapt met de prestatie-eisen in de Beheerconcessie (artikel 9) en dat dit onduidelijkheid in de praktijk scheidt. Eisen voor toegankelijkheid moeten daarom in de regeling worden opgenomen en zijn niet meer nodig in de beheerplannen of beheerconcessie.

Reactie van de minister van IenM:

In de ministeriële regeling worden in lijn met het Nederlandse beleid en het Beheerplan normen (voor 2020) opgenomen. Deze normen kunnen naar aanleiding van wijziging van het beleid of het Beheerplan, worden bijgesteld. Deze normen in de ministeriële regeling bieden een toetsingskader voor de Commissie gelijke behandeling indien een specifieke klacht wordt ingediend door een reiziger. In het Beheerplan, dat dient als basis voor de subsidieaanvraag, geeft ProRail aan welke maatregelen zij neemt en welke middelen zij hiervoor nodig heeft om aan de wettelijke normen te kunnen voldoen. Op het beheerplan is de verantwoordingsystematiek van toepassing zoals die geldt in de subsidierelatie tussen ProRail en de Minister van Infrastructuur en Milieu.

Commissie Gelijke Behandeling (CGB)

De CGB constateert dat de regeling niet aangeeft wanneer een bepaalde mate van toegankelijkheid wordt nagestreefd. Een motivering ontbreekt over de eventueel na te streven volledige toegankelijkheid, op welk tijdstip, en indien dit niet wordt nagestreefd, waarom niet. Een toelichting hierop zal meer rechtszekerheid en duidelijkheid geven.

Reactie van de minister van IenM:

De regeling geeft de mate van toegankelijkheid weer die per voorziening of vervoermodaliteit binnen een bepaalde termijn als een redelijke aanpassing wordt beschouwd. De ministeriële regeling is een instrument dat kan worden aangepast. Dit laat onverlet dat vanaf inwerkingtreding de sector bij nieuwe, vernieuwde en verbeterde voorzieningen direct aan de toegankelijkheidsnormen moet voldoen. De geleidelijke vervanging van alle bestaande voorzieningen zal ertoe leiden dat op de lange termijn volledige toegankelijkheid wordt bereikt.

Volgens de CGB is onduidelijk wie de gestelde doelen van percentages aangepaste voorzieningen controleert.

Reactie van de minister van IenM:

In de toelichting bij Het Besluit (paragraaf 12) en de regeling (paragraaf 4) staat omschreven hoe de toegankelijkheid via de sectorale wetgeving wordt bevorderd en gehandhaafd.

De CGB adviseert voorts de mogelijkheid te onderzoeken om de verplichting tot het verstrekken van reisinformatie over de toegankelijkheid van voorzieningen eerder dan 2015 in werking te laten treden.



De CGB acht het van belang dat mensen met een beperking weten waar zij tot 2015 aan toe zijn bij het gebruik van openbaar vervoer.

Reactie van de minister van IenM:

Om aan de eisen van toegankelijke reisinformatie te kunnen voldoen is een tijdspad uitgezet dat loopt tot 1 januari 2015. Een eerder tijdstip is niet haalbaar. Vóór die datum kunnen reizigers aan de artikelen 8 t/m 10 van de regeling geen rechten ontleen op grond van de wet.

Unie van Waterschappen (UvW)

De UvW merkt op dat overal waar in de toelichting 'gemeente' staat, dit vervangen zou moeten worden door 'wegbeheerder'. De waterschappen hebben immers ook wegen in beheer. *Reactie van de minister van IenM:* dit tekstvoorstel zal worden verwerkt.

Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG)

De VNG merkt op dat de aanpassing van de helft van alle bushaltes en de aanpassing van alle tramhaltes (met uitzondering van Utrecht) nog niet gefinancierd is. De VNG wil vaststellen dat er ten aanzien van de tramhaltes geen actie wordt ondernomen en dat daar geen ambities voor gelden. *Reactie van de minister van IenM:* Ten aanzien van bestaande tramhaltes zijn alleen eisen gesteld aan de genoemde sneltrams in de ministeriële regeling.

8. Notificatie

Het Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer is op 22 juni 2011 ter notificatie voorgelegd aan de Europese Commissie (kennisgeving 2010/365/NL). Na een verzoek van de Commissie om aanvullende informatie over de relatie tussen het Besluit en Beschikking 2008/164/EG betreffende de TSI voor personen met een beperkte mobiliteit (TSI-PRM), is artikel 7 van het Besluit aangepast en zijn de vragen beantwoord. De Commissie heeft bij kennisgeving van 17 februari 2011 gemeld dat de beantwoording afdoende is (bericht 791 bij voornoemde kennisgeving).

De Regeling is op 20 juli 2011 ter notificatie voorgelegd aan de Europese Commissie (kennisgeving 2011/378/NL). Na aanvullende vragen van de Commissie van 16 september 2011 over handhaving van artikel 7 van het Besluit, heeft Nederland op 21 oktober 2011 geantwoord dat de genotificeerde regeling niet aan dat artikel afdoet en dat mogelijk sprake is van een misverstand (kennisgeving 2011/378/NL, bericht 201). De Europese Commissie heeft ondanks herhaalde verzoeken hierop niet meer gereageerd. Omdat de stand still termijn inmiddels is verlopen, is ook de notificatieprocedure afgerond. De regeling gepubliceerd.

Artikelsgewijs

Hoofdstuk 1 Definities en begrippen

Artikel 1.1:1

Onderdeel b bevat een definitie van concessie: recht om met uitsluiting van anderen openbaar vervoer te verrichten in een bepaald gebied gedurende een bepaald tijdvak. Dit is de definitie welke ook in de Wet personenvervoer 2000 (Wp 2000) wordt gebruikt. De begrippen *concessieverlener* en *openbaar vervoer* zijn reeds gedefinieerd in het Besluit en de wet (Wgbh/cz).

In onderdeel c is plusregio gedefinieerd om het verplichte aandeel toegankelijke voorzieningen (in deze regeling: het percentage toegankelijke haltes en stations) te kunnen aangeven op basis van het gebied waarvoor een dergelijk regionaal openbaar lichaam verantwoordelijk is. Een regionaal openbaar lichaam is op grond van artikel 20 van de Wp 2000 verantwoordelijk voor de aansturing van het openbaar vervoer.

Een reisinformatiesysteem gedefinieerd in onderdeel e heeft betrekking op systemen die reisinformatie genereren in voertuigen en op haltes of stations, dus die kan worden waargenomen tijdens het reizen. Dit in tegenstelling tot reisinformatie vooraf, bijvoorbeeld thuis via internet (OV9292) of nieuwe media, die doorgaans wordt gebruikt om een voorgenomen reis te plannen en die is beschreven in artikel 8 van het Besluit en artikel 7, onderdeel b, van de wet.

Artikel 1.1:2

Artikel 1.1:2, eerste lid, regelt wat moet worden verstaan onder 'nieuw', 'vernieuwd' en 'verbeterd'. Op grond van artikel 16, eerste lid, aanhef en onder b van het Besluit kunnen deze begrippen bij ministeriële regeling worden uitgelegd.



In artikel 17, eerste lid, van het Besluit wordt bepaald dat nieuwe, vernieuwde of verbeterde voorzieningen moeten voldoen aan de daarop betrekking hebbende eisen van toegankelijkheid in het Besluit. De omschrijving en reikwijdte van de begrippen 'nieuw', 'vernieuwd' en 'verbeterd' is dus bepalend voor het van toepassing zijn van deze eisen. Het gaat daarbij in ieder geval om vernieuwingen en verbeteringen die vanaf de datum van inwerkingtreding van het Besluit en deze regeling op bestaande voorzieningen worden uitgevoerd. Het betreft geen vernieuwingen of verbeteringen uit het verleden omdat een dergelijke plicht onevenredig belastend zou zijn voor de beheerders en aanbieders van voorzieningen in het openbaar vervoer (geen terugwerkende kracht).

Bij de vraag of voorzieningen ingevolge het Besluit moeten worden aangepast volgens de toegankelijkheidsnormen gelden twee spelregels. Voorzieningen moeten toegankelijk zijn omdat:

- 1) de voor die betreffende voorziening geldende datum van verplichte aanpassing is bereikt of
- 2) de voorziening onder de omschrijving van *nieuw, vernieuwd of verbeterd* valt.

De datum als bedoeld onder 1) wordt per voorziening genoemd in artikel 17 van het Besluit. Op het moment dat die datum is bereikt moeten alle daarop betrekking hebbende voorzieningen zijn aangepast, tenzij op grond van artikel 16, eerste lid, onder a van het Besluit (aandeel aangepaste voorzieningen op het totaal van de voorzieningen) de toegankelijkheidseisen voor een deel niet of nog niet gelden¹. Naast het voldoen aan de omschrijving van nieuw, vernieuwd of verbeterd kan dus ook het bereiken van een bepaalde datum ertoe leiden dat voorzieningen moeten zijn aangepast.

Artikel 1.1:2 van deze ministeriële regeling inzake *nieuwe* voorzieningen verliest in beginsel betekenis op het moment dat alle voorzieningen van een bepaalde categorie (dus 100 procent) moeten zijn aangepast vanwege het bereiken van de daarvoor geldende uiterlijke datum van verplichte aanpassing. Dat is dus inclusief alle nieuwe voorzieningen die in het verkeer worden gebracht.

Hieronder wordt nader toegelicht wat onder nieuw, vernieuwd en verbeterd wordt verstaan.

Onder *nieuw* wordt verstaan het in eerste gebruik of indienststelling nemen van een voertuig, halte, station of reisinformatiesysteem door een aanbieder van openbaar vervoer. Tweedehands of gebruikte voertuigen die in een openbaar vervoerconcessie worden ingezet, vallen hier niet onder.

Voor de uitleg van de begrippen *vernieuwd* en *verbeterd* is aansluiting gezocht bij richtlijn 2008/57/EG van de Raad en het Europees Parlement van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap (PbEU L 191). Bestaande treinen of treinstations die, vanaf de datum van inwerkingtreding zoals voorzien in voornoemde richtlijn, worden vernieuwd of verbeterd moeten voldoen aan de op grond van richtlijn 2008/57/EG uitgewerkte eisen van toegankelijkheid in Beschikking 2008/164/EG van de Commissie van december 2007, betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit 'personen met beperkte mobiliteit' voor het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem en het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem². Bij vernieuwde of verbeterde voorzieningen betreft het in alle gevallen belangrijke werkzaamheden waarbij deze voorzieningen zijn gewijzigd. Reguliere onderhoud of herstelwerkzaamheden, die bijvoorbeeld uit hoofde van een onderhoudscyclus of als gevolg van een ongeval of vandalisme verricht moeten worden, vallen hier niet onder.

Hetgeen overeenkomstig artikel 1.1:2, tweede en derde lid, als vernieuwing of verbetering van voorzieningen wordt aangemerkt heeft rechtsgevolgen, namelijk de verplichting te voldoen aan bepaalde eisen van toegankelijkheid. Hierna wordt aangaande de handhaving van deze verplichting onderscheid gemaakt tussen treinen, haltes of stations voor trein en de bijbehorende reisinformatiesystemen enerzijds en tram, bus en metro, haltes of stations voor die voertuigen en de bijbehorende reisinformatiesystemen anderzijds.

1. *Trein en haltes en stations voor trein*

Voor de uitleg van verbetering of vernieuwing van treinvuortuigen en treinstations of delen daarvan is artikel 2, onderdeel m respectievelijk n, van de richtlijn 2008/57/EG richtinggevend³. Ook het reisinformatiesysteem dat onderdeel uitmaakt van een treinvuortuig of station valt hieronder. Bij vernieuwing

¹ Dit geldt bijvoorbeeld voor de voorziening bushaltes die met ingang van 1 januari 2016, de datum uit artikel 17 van het Besluit, voor gemiddeld 46 procent toegankelijk moeten zijn. Over het doel van 100 procent en op welke termijn dat moet worden bereikt, zijn nog geen afspraken gemaakt.

² PbEG 2008, L64/72

³ *Verbetering*: belangrijke werkzaamheden waarbij een subsysteem (rollend materieel of spoorweginfrastructuur) of deel van een subsysteem wordt gewijzigd en die een verbetering van de algemene prestaties van het subsysteem tot gevolg hebben.

Vernieuwing: belangrijke vervangingswerkzaamheden waarbij een subsysteem of deel van een subsysteem wordt gewijzigd en die geen wijziging van de algemene prestaties van het subsysteem tot gevolg hebben.

In artikel 2, onderdeel p, richtlijn 2008/57/Eg wordt de vervanging van onderdelen als zijnde onderhoud en herstel beschreven dat niet behoort tot vernieuwing en verbetering.



of verbetering in de zin van richtlijn 2008/57/EG is een vergunning tot indienststelling van de minister van Infrastructuur en Milieu verplicht. Deze verplichting is neergelegd in de Spoorwegwet en wordt genoemd in artikel 1.1:2, derde lid, onderdeel a. De Inspectie Verkeer en Waterstraat (IVW) verleent de vergunning namens de minister van Infrastructuur en Milieu. Bij de vergunningverlening wordt getoetst of de vernieuwing of verbetering van een trein of treinstation voldoet aan de toegankelijkheidseisen. Het betreft de eisen in de beschikking van Europese Commissie van 21 december 2007 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit 'personen met beperkte mobiliteit' voor het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem en het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem (PbEU L 64), hierna: beschikking 2008/164/EG. Deze beschikking is een besluit van de Europese Commissie op grond van voornoemde richtlijn.

Onverminderd de vergunningplicht, kan de minister van Infrastructuur en Milieu in bepaalde gevallen de (eisen uit de) beschikking 2008/164/EG op een als vernieuwing of verbetering aangemerkte verandering geheel of gedeeltelijk buiten toepassing laten. In dat geval is op grond van artikel 1.1:2, derde lid, onderdeel b geen sprake van vernieuwing of verbetering en is toepassing van de toegankelijkheidseisen niet verplicht. Deze clause komt voort uit richtlijn 2008/57/EG. Op grond van artikelen 9 en 20 van richtlijn 2008/57/EG kan de minister van Infrastructuur en Milieu namelijk beslissen dat eisen uit de beschikking 2008/164/EG, niet van toepassing zijn op de nieuwe, vernieuwde of verbeterde treinen en stations als subsystemen. De toepassing van deze uitzonderingsmogelijkheden heeft tot gevolg dat deze TSI-eisen geheel of gedeeltelijk niet hoeven te worden nageleefd indien de minister als zodanig beslist. Door in artikel 1.1:2, onderdeel b, die gevallen van de definitie van nieuw, vernieuwd en verbeterd uit te zonderen, zijn ook de toegankelijkheidseisen voor treinvervoertuigen en treinstations uit het Besluit niet van toepassing. De voor Nederland relevante gronden waarop de minister kan beslissen de TSI-eisen (deels) niet toe te passen zijn:

- dat door toepassing van de TSI-eisen de economische levensvatbaarheid van een project in gevaar wordt gebracht (artikel 9 van richtlijn 2008/57/EG),
- een noodzakelijk herstel na een ramp of ongeluk dat zich niet verenigt met de TSI-eisen (artikel 9 van richtlijn 2008/57/EG) of
- benodigde hernieuwde toestemming voor de indienststelling van bestaande treinvervoertuigen, treinstations of een deel daarvan (artikel 20 richtlijn 2008/57/EG).

Hier volgt een voorbeeld. Beschikking 2008/164/EG stelt eisen aan de manier waarop toiletten die geschikt zijn voor rolstoelgebruikers, geplaatst moeten worden. In de praktijk kan blijken dat bij het ombouwen van een bestaand toilet – als onderdeel van een vernieuwing – het niet mogelijk is een groot invalidetoilet in overeenstemming met de Europese specificaties te brengen zonder ingreep in de constructie van een trein. In zo'n geval kan de minister van Infrastructuur en Milieu beslissen de eisen niet van toepassing verklaren. Omdat niet aan de voorwaarde van onderdeel a van het derde lid van artikel 1.1:2 is voldaan (de eisen zijn *wel* buiten toepassing gelaten), hoeft de betreffende vernieuwing niet toegankelijk te zijn.

Tot slot is er nog de mogelijkheid ingevolge artikel 9, onder a, van richtlijn 2008/57/EG om de TSI-eisen buiten beschouwing te laten indien een vernieuwd of verbeterd systeem zich in een gevorderde ontwikkelingsfase of uitvoeringsfase bevindt wanneer TSI's worden gepubliceerd. Deze grond wordt in deze ministeriële regeling gewaarborgd door artikel 6.1 (overgangsrecht). Artikel 6.1 bepaalt dat de regelgeving niet van toepassing is op de aankoop of bouw van openbaar vervoervoorzieningen waarvoor een overeenkomst is gesloten of een bekendmaking van een opdracht is aangekondigd voor de inwerkingtreding van de regelgeving. Zie verder de toelichting onder artikel 6.1.

2. Bus, tram, metro en daarvoor bedoelde haltes en stations

Voor de vernieuwing of verbetering van bus, tram en metro en uitsluitend daarvoor bestemde haltes en stations en bijbehorende reisinformatiesystemen bestaat geen vergunningplicht. Een vergunning kan dus niet als maatstaf dienen voor de vraag of de betreffende verandering als een vernieuwing en verbetering moet worden beschouwd en daarmee moet voldoen aan de toegankelijkheidseisen. Dat betekent dat een beslissing dat sprake is van vernieuwing of verbetering, en daarmee op grond van het Besluit en deze regeling aan de eisen van toegankelijkheid is onderworpen, op andere wijze moet worden vastgesteld.

Hieronder worden handvatten en voorbeelden gegeven voor de beoordeling of in voornoemde gevallen sprake is van vernieuwing of verbetering van voorzieningen anders dan voor het vervoer van reizigers per trein.

Voorbeeld: bushaltes

Op grond van artikel 16, eerste lid, onder a van het Besluit is in artikel 3.1:1 van deze regeling bepaald dat ten minste 46% van de bushaltes per einde 2015 toegankelijk moet zijn. Tot het moment dat voornoemde datum van 31 december 2015 is bereikt, geldt in ieder geval dat *nieuwe* bushaltes direct



moeten zijn aangepast aan de toegankelijkheidseisen in artikelen 5 van het Besluit. Indien een bestaande bushalte vernieuwd wordt, bijvoorbeeld als onderdeel van een stedelijk reconstructieproject, dan geldt de regel dat deze volgens de eisen van artikel 5 van het Besluit moet worden aangelegd (toegankelijk moet zijn). Bij een tijdelijke verplaatsing van een halte gelden de voorschriften voor een toegankelijke halte niet. De halte is in dat geval niet nieuw, vernieuwd of verbeterd maar wordt beschouwd als een tijdelijke noodmaatregel omdat de oorspronkelijke halte niet bereikbaar of bruikbaar is. Bij definitieve verplaatsing van een bushalte, bijvoorbeeld omdat de buslijn wordt verlegd, geldt dat de vervangende bushalte alleen dan volgens de eisen uit het Besluit moet worden aangelegd, als de oorspronkelijke halte tot de geprioriteerde haltes op grond van de halteplannen (onderdeel van de bestuursovereenkomst tussen concessieverlenende overheid en de minister van Infrastructuur en Milieu) behoort. Als de vervangende halte of reeks van haltes niet als prioritair kan worden aangemerkt, en er onevenredig hoge kosten gemaakt moeten worden voor de aanpassing, dan kunnen elders haltes als prioritair worden aangewezen. Op deze wijze wordt gegarandeerd dat het voorgeschreven minimum aandeel aangepaste haltes binnen de vastgestelde datum van 31 december 2015 gehaald wordt.

Voorbeeld: stations

Een station valt in de categorie 'nieuw' als het een geheel nieuw station is, op een plaats waar voorheen geen station was. Als een station grootschalig wordt verbouwd en er dus op die plek al wel een station was, valt dat onder vernieuwd en verbeterd. Vernieuwing en verbetering kunnen ook onderdelen van een station betreffen. Het gaat daarbij uitsluitend om voorzieningen die noodzakelijk zijn om zelfstandig gebruik te kunnen maken van de vervoersfunctie, zoals kaartautomaten, liften en hellingbanen, en niet om bijvoorbeeld vernieuwing van het dak.

Voorbeeld: kaartautomaten

Als alleen de kaartautomaat wordt vervangen, bijvoorbeeld omdat deze werd vernield door waterschade, dan is dat herstel. Als bijvoorbeeld de inkt of de papierrol van een kaartautomaat wordt vervangen, valt dat onder regulier onderhoud. In beide gevallen hoeft de kaartautomaat niet aan toegankelijkheidseisen te worden aangepast.

Voorbeeld: liften

Als er nieuwe liften in een station worden geplaatst moeten deze toegankelijk zijn voor reizigers met een auditieve of visuele beperking, zoals tastinformatie op de bedieningsknoppen en spraak die de hoogtelocatie van de lift aangeeft.

Als bijvoorbeeld alleen het bedieningspaneel vervangen wordt omdat het bedieningspaneel defect is, hoeft dit paneel niet van tastinformatie te voorzien. Ook hoeft dan geen spraakinformatiesysteem aan de lift toegevoegd te worden. Als een lift wordt vervangen omdat deze aan het eind van zijn levensduur is, moet de vervangende lift toegankelijk zijn.

Voorbeeld: trein- of tramserie

Als een nieuwe trein- of tramserie in gebruik wordt genomen, is dat 'nieuw'. Of deze nieuwe trein- of tramserie ter vervanging van oude voertuigen is aangeschaft of niet, is niet van belang: als deze serie nog niet eerder is toegelaten, worden deze voertuigen als 'nieuw' beschouwd. Voor de treinserie is in dat geval een zogenaamde 'vergunning voor indienststelling' nodig. Op het moment dat het gehele interieur van een trein- of tramserie wordt vervangen door een nieuw interieur en de oude elementen niet teruggeplaatst worden, valt dit onder vernieuwd en verbeterd. Vernieuwing of verbetering heeft betrekking op het deel dat wordt vervangen of veranderd. Het vervangen van het interieur houdt dus niet in dat de trein of tram ook gelijkvloers moet worden gemaakt. Als alleen de stof op de stoel wordt vervangen door nieuwe stof, hoeft niet ineens de gehele stoel aan de toegankelijkheidseisen te voldoen en bijvoorbeeld van een handgreep te worden voorzien. Als bijvoorbeeld het interieur van een trein in brand heeft gestaan, valt het aanbrengen van een nieuw interieur niet onder vernieuwing of vervanging, maar onder herstel. Er is dan sprake van één trein die (gedeeltelijk) van een nieuw interieur wordt voorzien, niet van een gehele treinserie.

Hoofdstuk 2

Bus

Artikel 2.1:1

Dit artikel geeft aan in welke mate, in de zin van hoeveelheid, bussen toegankelijk moeten zijn conform



de eisen in artikel 4 van het Besluit. De norm geldt voor het totale gebied waarvoor een concessieverlener (een provincie of stadsregio) verantwoordelijk is. Het percentage van 98 procent is gebaseerd op de inzet van materieel. Het feit dat geen sprake is van 100 procent heeft te maken met het feit dat er in bijzondere omstandigheden met niet (geheel) aangepast materieel gereden wordt, bijvoorbeeld bij materieeluitval of calamiteiten ter vervanging van de toegankelijke bussen.

Artikel 2.1:2

Dit artikel geeft invulling aan artikel 4, eerste lid, onder d van het Besluit en bevat een minimaal aantal opstelplaatsen voor rolstoelen. Het minimumaantal van één per bus is overeenkomstig richtlijn 2001/85/EG inzake technische eisen voor bepaalde categorieën busvoertuigen.

Tram

Artikel 2.2:1

Op grond van het eerste lid, zijn de sneltramvoertuigen die rijden onder naam van de dienst Randstadraail en de Utrechtse Sneltram Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein allemaal toegankelijk. Hoewel bij de uitvoering van deze dienst gebruik gemaakt wordt van verschillende soorten voertuigen (hoge en lage), maken verschillende perronhoogten voor de twee typen voertuigen een gelijkvloerse overstap van voertuig naar perron mogelijk. In overeenstemming met artikel 17, derde lid van het Besluit wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheid om eerder dan de voor tramvoertuigen geldende termijn van 2020 reeds toegankelijkheidsnormen op te nemen. Bij de normen is onderscheid gemaakt tussen de drie concessieverleners van openbaar vervoer in de regio's Amsterdam, Rotterdam en Haaglanden, waar stadstrams rijden. Hierbij is wat normering (percentages) betreft aangesloten bij het aandeel toegankelijke voertuigen dat in gebruik is bij de verschillende vervoerbedrijven in genoemde regio's op het moment van inwerkingtreding van deze regeling.

Metro

Artikel 2.3:1

Metrovoertuigen die in gebruik zijn of worden genomen en waarmee een concessie wordt uitgevoerd, moeten vanaf inwerkingtreding van deze regeling zijn ingericht overeenkomstig artikel 4, eerste lid, van het Besluit.

Artikel 2.3:2

Een metrovoertuig bestaat uit meerdere rijtuigen met minstens twee ingangen vanaf het perron. Dit artikel bepaalt dat er tenminste één opstelplaats voor een rolstoel per rijtuig beschikbaar is. De omvang van de ruimte laat toe dat een hulpmiddel zoals beschreven op grond van richtlijn 2001/85/EG veilig kan worden opgesteld en vervoerd.

Hoofdstuk 3

Bushaltes

Artikel 3.1:1

Haltes en stations voor bus zijn per einde 2015 voor minimaal 46 procent van het totale aantal binnen het grondgebied van een stadsregio (plusregio in de zin van de Wet gemeenschappelijke regelingen) toegankelijk conform de eisen in artikel 5, eerste, tweede en derde lid, van het Besluit. Hetzelfde is van toepassing voor de provincies minus de haltes of stations voor bus binnen het grondgebied van een in die provincie liggende stadsregio. Deze doelstelling valt binnen de met provincies en stadsregio's gesloten bestuursovereenkomsten en de daarop gebaseerde halteplannen. De met provincies Zeeland, Limburg en Friesland bestuurlijk overeengekomen doelstellingen gaan uit van een minimumpercentage van onderscheidenlijk 40, 43 en 44 procent per einde 2015.

Gemeenten moeten op grond van afspraken die zij gemaakt hebben met de provincie of stadsregio waarin zij gelegen zijn kunnen aantonen dat hun aandeel is aangepast. Dat moet de gemeente, Rijkswaterstaat of een waterschap (als beheerder) of de provincie en stadsregio (als vervoerautoriteit) ook kunnen aantonen in geval van een klacht of verzoek van een reiziger omtrent niet aangepaste haltes en stations.



Tramhaltes

Artikel 3.2:1

De Stadsregio Haaglanden en de Stadsregio Rotterdam zijn concessieverleners voor de sneltramdienst Randstadrail (drie lijnen), welke tussen Den Haag en Zoetermeer en Den Haag en Rotterdam wordt uitgevoerd. De haltes en stations op deze lijn voldoen aan artikel 5, eerste en tweede lid van het Besluit. Eén van deze lijnen (de zogenaamde lijn E) valt deels onder het Rotterdamse metronet. Het deel Randstadrail valt ingevolge artikel 3.2:1 onder het regime voor tramhaltes.

De haltes en stations op de sneltramlijn Utrecht-Nieuwegein- IJsselstein voldoen bij de inwerkingtreding van het Besluit aan artikel 5, eerste, tweede en derde lid.

Metrostations

Artikel 3.3:1

Dit artikel heeft betrekking op haltes en stations waar metrovoertuigen halteren. Het vervoer per metro is voor gebruikers van rolstoelen en voor mensen met een visuele beperking goed toegankelijk. Met ingang van 2011 is op alle haltes en stations van de Amsterdamse en Rotterdamse metro een lift of hellingbaan aanwezig en overall zijn de noodzakelijke routemarkeringen aangelegd. Ook de metrovoertuigen zijn aangepast voor rolstoelgebruikers. Hiermee voldoen haltes en stations voor het metrovervoer aan artikel 5, eerste, tweede en derde lid. Aan de eisen uit artikel 6, eerste lid, van het Besluit kan evenwel nog niet worden voldaan. Verkoopautomaten voor vervoerbewijzen (ov-chipkaartapparatuur) zijn dan nog niet aangepast. Hiervoor geldt in het Besluit een termijn tot 2015. De studie naar en invoering van de mogelijkheden van onder meer beter toegankelijke verkoopautomaten is op het moment van inwerkingtreding van het besluit nog niet afgerond. Vanaf 2015 zijn voornoemde haltes en stations ook toegankelijk op het gebied van kaartverkoopfaciliteiten voor reizigers, service, inrichting (balies, deuren, zittingen etc.) en bewegwijzering overeenkomstig artikel 6, eerste, tweede en derde lid, van het Besluit.

Treinstations

Artikel 3.4:1

Op grond van de concessieafspraken tussen de rijksoverheid en ProRail zijn in 2020 volgens planning ongeveer 269 van de (nu) 379 stations toegankelijk voor in ieder geval personen met een hulpmiddel en personen met een visuele beperking. Dit is ten minste 70 procent van het totaal.

Hoofdstukken 4 en 5

(niet opgenomen)

Hoofdstuk 6

Artikel 6:1

In artikel 6:1 is het overgangsrecht geregeld op basis van wat niet onder *nieuw* wordt verstaan en dus niet aan de toegankelijkheidseisen hoeft te voldoen op het moment dat een voertuig, halte, station of reisinformatiesysteem wordt (op)geleverd na inwerkingtreding van de regelgeving. Deze voorzieningen kunnen later alleen nog tot aanpassing aan de toegankelijkheidseisen worden verplicht als bestaande voorziening, bijvoorbeeld bij verbetering of vernieuwing na oplevering ingevolge artikel 17, eerste lid, van het Besluit of op grond van artikel 16, eerste lid van het Besluit (aandeel aangepaste voorzieningen).

In artikel 6:1 geldt dat voor de status van *nieuw* het sluiten van de overeenkomst tot (nieuw)bouw of aankoop van een voorziening bepalend is. Dat betekent dat alleen indien een dergelijke overeenkomst wordt gesloten na inwerkingtreding van deze regeling, de betreffende voorziening moet voldoen aan de daarvoor geldende eisen van toegankelijkheid in het Besluit. Bij een bouwovereenkomst gaat het om stations of haltes, bij een koopovereenkomst om voertuigen of onderdelen daarvan. Een contractueel aangekochte, later op te leveren vervolgbestelling van bepaald materieel maakt onderdeel uit van de koopovereenkomst en valt onder hetzelfde regime als dat van de eerste aankoop. Dat betekent dat als de overeenkomst wordt gesloten vóór inwerkingtreding van deze regeling, het materieel op grond van het Besluit niet aan de daarvoor geldende eisen hoeft te voldoen. De strekking hiervan is dat bestaande contracten waarvan de producten nog niet zijn opgeleverd, niet aangepast hoeven te worden. De status van reisinformatie van 'nieuw' kan zowel door een bouwovereenkomst (inbouw als



onderdeel van een station) als koopovereenkomst (onderdeel van een voertuig of station) worden bepaald.

Een overeenkomst tot het leasen of huren en vervolgens in gebruik nemen van bestaand materieel wordt op grond van artikel 1.1:2 niet beschouwd als nieuw en hoeft niet te zijn aangepast op de betreffende toegankelijkheidseisen. Dit is anders indien het om nieuw, dus voor het eerst in gebruik te nemen materieel gaat dat wordt geleased of gehuurd. De regel dat het moment van sluiten van de koop- of bouwovereenkomst maatgevend is voor de toepassing van de toegankelijkheidseisen op nieuwe voorzieningen, is van ook van toepassing op overeenkomsten op basis waarvan werkzaamheden tot verbetering of vernieuwing worden verricht. De aanbieder van openbaar vervoer die een verbetering of vernieuwing pleegt, waarvoor de overeenkomst vóór inwerkingtreding van deze regeling is gesloten, is niet verplicht de toegankelijkheidseisen ingevolge het Besluit na te leven.

In veel gevallen zal een overeenkomst tot opdracht van bouw of aankoop vooraf worden gegaan door een competitieve aanbesteding tussen gegadigde opdrachtnemers zoals bouwbedrijven en verkopers van voertuigen en systemen. De opdrachtgever wil bijvoorbeeld de bouw of aankoop op basis van de laagst mogelijke prijs of het beste aanbod aangaan. Ook moeten aanbestedende diensten zoals overheden en nutsbedrijven hun producten meestal via een (Europese) openbare of niet-openbare procedure, dus competitief, aanbesteden. Ingevolge het derde lid zal, indien een overeenkomst tot opdracht van bouw of aankoop vooraf wordt gegaan door een dergelijke competitieve aanbesteding, de datum van de bekendmaking van de aankondiging van de opdracht die wordt aanbesteed bepalend zijn voor het al dan niet van toepassing zijn van de regelgeving. Met andere woorden: als die bekendmakingdatum van de aankondiging vóór de datum van inwerkingtreding van deze regeling ligt, dan wordt de betrokken openbaar vervoervoorziening waarvoor een aanbesteding is gehouden niet als nieuw of vernieuwd aangemerkt. Bij een aanbesteding door partijen die geen aanbestedende dienst zijn in de zin van het communautaire recht, zal een verzoek (lees: bekendmaking) aan gegadigde aannemers of leveranciers om een offerte in te dienen meestal niet worden voorafgaan door een aankondiging. In dat geval is de datum van het verzoek bepalend voor de vraag of een betrokken openbaar vervoervoorziening als nieuw moet worden beschouwd. Het voorgaande is van overeenkomstige toepassing op overeenkomsten op basis waarvan werkzaamheden tot verbetering of vernieuwing worden verricht die vooraf worden gegaan door een aanbesteding.

Slotbepaling

Artikel 6.2

Deze regeling wordt gelijknamig aan het Besluit getiteld.

Artikel 6.3

De regeling zal op hetzelfde tijdstip in werking treden als de wet en het Besluit.

De inwerkingtreding van deze regeling wijkt af van de uitgangspunten voor de vaste verandermomenten die zijn afgesproken voor wet -en regelgeving. Deze afwijking is toegestaan indien het, zoals in dit geval, gaat om de voorbereiding van regelgeving die is gestart vóór 1 januari 2009 (Kamerstukken II 2006/07, 29 515, nr. 181, blz. 3, 4 en 5). Bovendien is de regeling afhankelijk van de datum van inwerkingtreding van de wet en het Besluit. De voorbereiding van de wet en het Besluit is gestart ruim voor de datum 1 januari 2009. Beide treden bij Koninklijk Besluit in werking.

*De Staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport,
M.L.L.E. Veldhuijzen van Zanten-Hyllner.*

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus.*