

VERGADERING VAN DE REGIORAAD

vergaderdatum : 30 maart 2004
 agendapunt : 8
 voorstelnummer : 2004/ 3
 onderwerp : Beleidskader Toegankelijkheid OV



Het ROA en de dienst IVV van de gemeente Amsterdam hebben in september 2002 het adviesbureau AGV opdracht gegeven een beleidskader toegankelijkheid openbaar vervoer op te stellen, inclusief een bijbehorend actieplan. De aanleiding hiervoor is drieledig.

aanleiding

In de eerste plaats is het thema toegankelijkheid momenteel zeer actueel. In diverse wetgeving, waaronder de 'Wet personenvervoer 2000' en 'Wet gelijke behandeling gehandicapten en chronisch zieken'¹ is geregeld dat ook mensen met een functiebeperking in de toekomst gebruik moeten kunnen maken van het openbaar vervoer. Vanuit het beleid is de doelgroep echter breder als het om toegankelijkheid gaat. In het licht van kwaliteitsverbetering betreft het ook de mensen die gebruik maken van het openbaar vervoer met medeneming van fiets, bagage of kinderwagen. Ook zijn er mensen, die geen gebruik maken van het openbaar vervoer omdat dit als systeem niet toegankelijk is door bijvoorbeeld onduidelijke informatie.

In de tweede plaats worden maatregelen op het vlak van toegankelijkheid in Amsterdam en het ROA-gebied thans zonder beleidsmatige inbedding uitgevoerd, omdat een duidelijk beleidskader ontbreekt. In het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan van het ROA worden slechts enkele algemene opmerkingen gemaakt in de trant van 'de toegankelijkheid van het openbaar vervoer dient te worden verbeterd'. Ook ontbreekt een toetsingskader om ingediende maatregelen aan te toetsen in het kader van een financiële tegemoetkoming. Een dergelijk kader maakt onderdeel uit van dit beleidskader.

In de derde plaats is een toegankelijk openbaar vervoer voor iedereen van belang en dit zal in de toekomst nog sterker het geval zijn. Op 1 januari 2000 waren er 3,7 miljoen mensen van 55 jaar of ouder in Nederland; dat is circa 23% van de bevolking. Ter vergelijking: in 1970 waren er 2,5 miljoen (circa 19% van de bevolking) en in 2030 zullen er, naar verwachting, circa 6 miljoen mensen van 55 jaar of ouder zijn (circa 33% van de bevolking).

¹ Deze wet is op 1 april 2003 aangenomen in de Eerste Kamer. Mobiliteit maakt hier ook onderdeel van uit. Er is echter nog niet aangegeven per wanneer de wet ook van toepassing zal zijn op mobiliteit. Hierover vindt nog nadere besluitvorming plaats.

VERGADERING VAN DE REGIORAAD

In het beleidskader is toegankelijkheid niet alleen beschouwd als fysieke toegankelijkheid op het niveau van het voertuig, maar als een begrip dat betrekking heeft op alle aspecten die van invloed zijn op het openbaar vervoergebruik (zoals bijv. reisinformatie).

Proces

Het onderzoek dat ten grondslag ligt aan het beleidskader heeft tot nog toe bestaan uit een uitgebreide literatuurstudie, een krachtenveldanalyse onder betrokken actoren en een themasessie met diverse belanghebbenden (een tweede themasessie volgt op 18 maart 2004). Op basis van de resultaten hiervan is het concept beleidskader opgesteld.

Op basis van het beleidskader, waarin een toetsingskader is opgenomen, wordt een actieplan opgesteld om te komen tot een optimaal toegankelijk openbaar vervoer. Uitgangspunt hierbij is dat het moet gaan om haalbare en concrete acties.

De resultaten van het onderzoek zijn in nauwe samenwerking met betrokken partijen tot stand gekomen om te komen tot een zo breed mogelijk draagvlak. Het onderzoek is begeleid door een ambtelijke begeleidingsgroep bestaande uit vertegenwoordigers van:

ROA (OV-opdrachtgever), IVV-exploitatie (gemandateerd OV-opdrachtgever voor het openbaar vervoer in Amsterdam), IVV-beheer (wegbeheerder), gemeente Haarlemmermeer (wegbeheerder, verantwoordelijk voor WVG-vervoer in de gemeente), dienst welzijn Amsterdam (financiert diverse toegankelijkheidsprojecten in Amsterdam), en de vervoerders GVB en Connexxion.

Besluitvorming

- Het concept beleidskader is inmiddels klaar en is reeds ter advisering voorgelegd aan de beide reizigersadviesraden in het ROA. Het gezamenlijke (positieve) advies is ter informatie bijgevoegd.
- Het concept beleidskader is in de gemeente Amsterdam besproken met alle stadsdelen.
- Op 21 januari 2004 is het beleidskader besproken in de Commissie Verkeer, Vervoer en Infrastructuur van Amsterdam. Deze heeft het geagendeerd voor behandeling in de gemeenteraad van Amsterdam op 25 februari 2004.
- Het concept beleidskader is twee maal besproken in de (ambtelijke) ROA werkgroep verkeer en vervoer.
- Het ROA Portefeuillehoudersoverleg Verkeer en Vervoer heeft op 5 februari 2004 ingestemd met het beleidskader.
- Het Dagelijks Bestuur van het ROA heeft op 19 februari 2004 ingestemd met het beleidskader.

VERGADERING VAN DE REGIORAAD

- Het beleidskader is op 24 februari 2004 ter voorbereiding op de RegioRaad besproken in de commissie RVVP. De commissie is akkoord gegaan met agendering voor de RegioRaad op 30 maart 2004. Waar mogelijk zijn de adviezen/commentaren in het stuk of de flap verwerkt.
- Uiteindelijk zal definitieve besluitvorming over het beleidskader moeten plaatsvinden tijdens de vergadering van de RegioRaad op 30 maart 2004.

Relatie met RVVP

Tijdens de vergadering van de commissie RVVP op 24 februari 2004 is de vraag gesteld hoe het beleidskader zich verhoudt tot het RVVP. Op 16 december 2003 heeft de RegioRaad de zogeheten "Visie Openbaar Vervoer" voor het ROA vastgesteld. In deze visie staat een verwijzing naar het "nog vast te stellen" beleidskader toegankelijkheid OV. Het beleidskader toegankelijkheid OV is derhalve een uitwerking van de Visie OV.

Daarnaast zullen de ambities en acties in het kader van toegankelijkheid de basis vormen voor het onderdeel "toegankelijkheid" in het RVVP.

Praktische toepassing

Bij de voorbereidingen die het ROA momenteel treft t.b.v. de openbare aanbesteding van de openbaar vervoer-concessie Zaanstreek zijn de doelstellingen uit het beleidskader reeds toegepast. Zo is onder meer in het programma van eisen opgenomen dat het materieel van een inschrijvende vervoerder aan het begin van de concessieperiode minimaal voor 40% uit lagevloerbussen moet bestaan, en dat dit percentage moet stijgen tot 80% aan het einde van de concessieperiode. Daarnaast zijn diverse eisen en wensen m.b.t. de inrichting van het materieel opgenomen, welke grotendeels kunnen worden gefinancierd uit het geormerkte bedrag voor toegankelijkheid binnen de Rijksbijdrage Exploitatie die het ROA jaarlijks van het ministerie van V&W ontvangt. Hierbij is wel door het ROA aangegeven dat een inschrijvende vervoerder mag uitgaan van een "ideale" haltehoogte van 18 cm. Aangezien momenteel nog bijna geen enkele halte binnen het ROA-gebied hieraan voldoet, zal dit aan de infrastructurele kant nog een behoorlijke inspanning vergen.

Financiering

Het ROA zal voor wat betreft de infrastructurele aanpassingen (waar de grootste financiële investering zal moeten worden gepleegd) in overleg treden met alle wegbeheerders om te kijken welke maatregelen tegen welke kosten genomen zouden moeten worden om de ambities uit het beleidskader ook daadwerkelijk waar te kunnen maken. Vanwege het feit dat de minister/het kabinet op korte termijn de wet- en regelgeving wil aanpassen m.b.t. toegankelijkheid van het openbaar vervoer, mag ook van de zijde van het Rijk een aanvullende financiële bijdrage verwacht worden. Het ROA zal zich het komende jaar dan ook inspannen om gezamenlijk met andere decentrale overheden een lobby richting Den Haag te starten t.b.v. het verkrijgen van aanvullende financiering. Andere

VERGADERING VAN DE REGIORAAD

mogelijke bronnen voor financiering zijn de middelen in het kader van de GDU(+), maar er kan bijvoorbeeld ook gedacht worden aan de WVG-middelen bij de diverse gemeenten. Het idee bestaat dat op het moment dat in principe iedereen van het reguliere openbaar vervoer gebruik zal kunnen maken, er minder vraag zal zijn naar specifieke voorzieningen i.h.k.v. doelgroepen-vervoer en er zich dus een besparing voordoet bij de WVG-middelen. In de loop van dit jaar zal er meer duidelijkheid komen over de financiële haalbaarheid van de diverse maatregelen en de dekkingsbron(nen). Hierover zult u t.z.t. geïnformeerd worden.

vervolg procedure

Intussen is gestart met het schrijven van het bijbehorende actieplan. Ook dit zal weer in nauw overleg met alle betrokken partijen gebeuren (waaronder de gemeenten in hun rol als wegbeheerder). Over de vorm waarin uiteindelijk de diverse acties en verantwoordelijkheden uit het actieplan worden vastgelegd (te denken valt aan een 'convenant' tussen alle betrokken partijen), alsmede de financiering ervan, wordt nog nagedacht en overlegd.

De planning is om het actieplan kort na de zomer 2004 vast te laten stellen door het Dagelijks Bestuur van het ROA.

Tevens wordt op dat moment bekeken of het Beleidskader evt. aanpassingen behoeft (bijv. het bijstellen van het ambitieniveau indien zou blijken dat er te weinig draagvlak of financiering is). Het actieplan en het eventuele aangepaste definitieve Beleidskader zal ter advisering aan het portefeuillehoudersoverleg worden voorgelegd. Voorgesteld wordt om het dan in definitieve vorm te laten vaststellen door het Dagelijks Bestuur. De Regioraad zal hierover tijdens de eerste daarop volgende vergadering worden geïnformeerd.

Gelet op het bovenstaande stelt het dagelijks bestuur van het ROA de regioraad voor over te gaan tot vaststelling van het volgende besluit:

VERGADERING VAN DE REGIORAAD



De regioraad van het Regionaal Orgaan Amsterdam:

gelezen het voorstel nummer 2004/ 3 van het dagelijks bestuur;
gehoord de mening van het portefeuillehoudersoverleg verkeer en vervoer en de mening van de projectcommissie RVVP;
gelet op de Kaderwet bestuur in verandering en de Wet personenvervoer 2000;

besluit:

tot vaststelling van het Beleidskader Toegankelijkheid Openbaar Vervoer

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de regioraad van het Regionaal Orgaan Amsterdam op 30 maart 2004.

Secretaris,

Voorzitter,

drs. A. Joustra

mr. M.J. Cohen



Gemeente Amsterdam,
dienst Infrastructuur, Verkeer
en Vervoer (dIVV)
Regionaal Orgaan Amsterdam
(ROA)

**Beleidskader
toegankelijkheid
openbaar vervoer**

September 2003



Gemeente Amsterdam, dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer (dIVV)



Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA)

Beleidskader toegankelijkheid openbaar vervoer

September 2003

INHOUD

blz

VOORWOORD

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Samenvattend | 1 |
| 1.1 | Het proces | 1 |
| 1.2 | Het waarom | 1 |
| 1.3 | Voor wie | 2 |
| 1.4 | Door wie | 2 |
| 1.5 | Het hoe | 2 |
| 1.6 | De ambities | 3 |
| 1.6.1 | Ambities op lange termijn | 3 |
| 1.6.2 | Ambities op korte termijn | 5 |
| 2 | Inleiding | 7 |
| 2.1 | Achtergrond | 7 |
| 2.2 | De huidige situatie | 8 |
| 2.3 | De toekomstige situatie | 10 |
| 2.4 | Leeswijzer | 10 |
| 3 | Wat is toegankelijkheid | 12 |
| 3.1 | Toegankelijkheid gedefinieerd | 12 |
| 3.2 | Inhoudelijk | 14 |
| 3.3 | De reisketen | 16 |
| 3.4 | Afbakening | 16 |
| 4 | Doelgroepen | 18 |
| 4.1 | Wettelijk kader | 18 |
| 4.2 | De omvang van de doelgroep | 20 |
| 4.3 | Mensen met een tijdelijke mobiliteitsbeperking | 22 |
| 4.4 | Gelijke behandeling van mensen met en zonder handicap | 22 |
| 4.5 | Toegankelijkheid per doelgroep | 23 |
| 4.5.1 | Uitgangspunten bij toegankelijkheid | 23 |
| 4.5.2 | Specifieke eisen per doelgroep | 24 |
| 4.5.3 | Praktijkproef | 24 |
| 4.6 | Afbakening | 30 |
| 5 | Actoren | 34 |
| 5.1 | Krachtenveldanalyse | 34 |
| 5.2 | Taken en verantwoordelijkheden per actor | 35 |
| 5.3 | Afbakening | 38 |
| 6 | Het financiële kader | 39 |
| 7 | Toetsingskader | 40 |
| 7.1 | Pragmatisme en ambitie | 40 |
| 7.2 | Toetsingsaspecten | 40 |
| 7.3 | De acties | 41 |
| 7.4 | Uniformiteit | 43 |

Bijlagen

1. Samenstelling begeleidingsgroep
2. Uitnodigingsbrief eerste themasessie
3. Relevante onderdelen NVVP en WP 2000
4. Voorbeeld factsheet prioritering

Voorwoord

Voor u ligt het Beleidskader toegankelijkheid openbaar vervoer. Het beleidskader is in opdracht van de dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer (dIVV) van de gemeente Amsterdam en het Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) geschreven. Het onderzoek dat aan het beleidskader ten grondslag heeft gelegen, is tussen september 2002 en juni 2003 uitgevoerd door AGV Adviseurs in mobiliteit. Het onderzoek heeft bestaan uit een uitgebreide literatuurstudie, een krachtenveldanalyse onder betrokken actoren en een tweetal themasessies. Op basis van de resultaten hiervan zijn het beleidskader en het actieplan opgesteld.

Op basis van het beleidskader, waarin een toetsingskader is opgenomen, wordt een actieplan opgesteld om te komen tot een optimaal toegankelijk openbaar vervoer. Uitgangspunt hierbij is dat het moet gaan om haalbare en concrete acties.

In het beleidskader is toegankelijkheid niet alleen beschouwd als fysieke toegankelijkheid op het niveau van het voertuig, maar als een begrip dat betrekking heeft op alle aspecten die van invloed zijn op het openbaar vervoergebruik.

De resultaten van het onderzoek zijn in nauwe samenwerking met betrokken partijen tot stand gekomen om te komen tot een zo breed mogelijk draagvlak. Het onderzoek is begeleid door een begeleidingsgroep. De samenstelling van de begeleidingsgroep is opgenomen in de bijlagen.

Nieuwegein/Utrecht, september 2003

1 SAMENVATTEND

1.1 Het proces

Voorliggend beleidskader is een eerste versie. Op basis van dit beleidskader zal een actieplan worden opgesteld. In dit actieplan worden acties benoemd die ervoor moeten zorgen dat het doel van het beleidskader bereikt wordt. Hierbij zullen dan ook de financiële gevolgen van genoemde acties in kaart worden gebracht. Zaken als 'wat zijn de gevolgen voor de exploitatie van het openbaar vervoer' zullen daarbij een belangrijke rol spelen.

Vanaf het begin is gesteld dat het beleidskader haalbaar en realistisch dient te zijn. Op basis van het actieplan zal dan ook enerzijds gekeken worden of het beleidskader inderdaad haalbaar en realistisch is. Anderzijds zullen zaken die momenteel nog niet concreet genoeg zijn verder geconcretiseerd worden. Hierbij gaat het om:

- is het inderdaad haalbaar om de genoemde korte en lange termijn-ambities te realiseren binnen het gestelde tijdspad?
- wat is het financiële kader waarbinnen het beleidskader kan worden uitgevoerd?

1.2 Het waarom

Het opstellen van het voorliggend beleidskader dient gezien te worden in het licht van de volgende ontwikkelingen:

- er is / komt Nederlandse en Europese wet- en regelgeving die eist dat het openbaar vervoer ook toegankelijk en bruikbaar is voor mensen met een handicap;
- alle acties die momenteel worden genomen om het openbaar vervoer toegankelijker en bruikbaarder te maken hebben geen beleidsmatige inbedding;
- er is sprake van een vergrijzing van de Nederlandse bevolking, waardoor het beter toegankelijk en bruikbaar maken van het openbaar vervoer voor een nog grotere groep belangrijk wordt.

Tevens is het zo dat een verbetering van de toegankelijkheid en bruikbaarheid van het openbaar vervoer ook gezien moet worden als een kwaliteitsverbetering, waardoor het openbaar vervoer voor een nog grotere groep (dus ook de mensen zonder handicap) aantrekkelijker wordt.

1.3 Voor wie

Het beleidskader is bedoeld om te zorgen dat mensen met een handicap daadwerkelijk gebruik kunnen gaan maken van het openbaar vervoer. De volgende doelgroepen zijn te onderscheiden:

- auditief gehandicapten;
- visueel gehandicapten;
- motorisch gehandicapten;
- mensen met een tijdelijke mobiliteitsbeperking.

Daarnaast zullen ook de overige (potentiële) reizigers profiteren van een verbetering van de toegankelijkheid, omdat dit in zijn algemeenheid gezien kan worden als een kwaliteitsverbetering.

1.4 Door wie

Het beleidskader heeft betrekking op het openbaar vervoer. De aspecten waar de OV-autoriteit dan ook direct of indirect invloed op uit kan oefenen, vallen onder het beleidskader. Concreet gaat het hierbij dan om:

- de informatievoorziening (voor en tijdens de reis);
- de halte;
- het materieel.

Hierbij wordt erkend dat als de overige onderdelen van de reisketen (bijvoorbeeld de weg naar de halte) niet aan bepaalde toegankelijkheidseisen voldoet, mensen met een handicap nog geen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Dit is een aspect waar de OV-autoriteit sec geen invloed op heeft. Het is echter wel van belang om op gemeentelijk en regionaal niveau aandacht hiervoor te vragen.

1.5 Het hoe

Het beleidskader is bedoeld als een leidraad om te komen tot een toegankelijk openbaar vervoer. Het zal dan ook een beleidskader zijn dat continu in ontwikkeling is. Uitgangspunt is dat zoveel mogelijk gebruik gemaakt wordt van bestaande kaders. Hierdoor wordt voorkomen dat het wiel opnieuw wordt uitgevonden en dat maatregelen niet aansluiten op andere vervoersmodaliteiten.

Vanaf het begin is gesteld dat het beleidskader haalbaar en realistisch moet zijn. Er is dan ook voor gekozen om de ambities te benoemen voor:

- de korte termijn: dit is de periode tot 2010;
- de lange termijn: dit is de periode tot 2030.

Een nadere invulling van de acties volgt op basis van het actieprogramma. Acties die uitgevoerd worden, moeten leiden tot de ambities zoals in het beleidskader zijn benoemd. Dit kan dus betekenen dat nu al acties worden ingezet die ertoe moeten leiden dat de ambities voor de lange termijn worden gerealiseerd (voorsorteren).

Vanuit het beleidskader zullen dan ook acties worden benoemd die moeten leiden tot concrete producten. Enkele voorbeelden hiervan kunnen zijn:

- richtlijnen met betrekking tot de informatievoorziening;
- richtlijnen met betrekking tot toegankelijkheid die opgenomen worden in de concessie;
- richtlijnen met betrekking tot haltevoorzieningen.

1.6 De ambities

De ambities op lange en korte termijn komen nagenoeg overeen. Het belangrijkste verschil zit hem in de horizontale en verticale spleet tussen halte en materieel.

De acties om de andere ambities te realiseren, betreffen vooral aspecten waarvoor duidelijke richtlijnen moeten worden opgesteld. Deze richtlijnen moeten onderdeel uit gaan maken van de eisen die gelden voor de concessie, de eisen die gelden om in aanmerking te komen voor GDU-middelen, afspraken tussen verschillende actoren, et cetera.

Het tijdspad zal hierbij een belangrijke rol spelen, evenals de volgtijdelijkheid van acties. Zo zullen keuzes gemaakt moeten worden. Het gaat dan bijvoorbeeld om de vraag: 'gaan we per lijn de aanpassingen aanbrengen en met welke lijn beginnen we dan?'.

1.6.1 Ambities op lange termijn

Fysieke toegankelijkheid

- De horizontale en verticale spleet tussen halte en materieel dient nihil te zijn;
- De halte en het materieel dienen te voldoen aan de eisen die gesteld zijn in de wenkenbladen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en/of de Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) met betrekking tot toegankelijkheid die mogelijk een onderdeel uit gaat maken van de Wp2000. Deze zal naar verwachting onder andere betrekking hebben op:
 - de vraag waaraan de informatievoorziening moet voldoen met betrekking tot de doelgroep;

- auditief en visueel gehandicapten;
 - de vraag waaraan de inrichting moet voldoen voor de doelgroep visueel gehandicapten en auditief gehandicapten;
 - de hoogte van bepaalde voorzieningen;
 - de afmetingen van de deur(en), het gangpad, de zitplaatsen;
 - de inrichting van de rolstoelplaats.
- de weg naar de halte dient zo te zijn ingericht dat mensen met een handicap hiervan gebruik kunnen maken (zie het handboek Toegankelijkheid).

Mentale toegankelijkheid

- De informatievoorziening (voor en tijdens de reis) dient te voldoen aan de eisen die zijn gesteld in de hiervoor genoemde wenkenbladen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en/of de Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB). In 2003 zal door de OV-autoriteit in overleg met de andere actoren een notitie gemaakt worden over de eisen die daadwerkelijk gesteld gaan worden aan de informatievoorziening. Hierin zal onder andere aandacht zijn voor:
 - de lettergrootte in relatie tot de afstand tot de tekst;
 - de kleurstelling;
 - de vraag in welke vorm de informatie wordt aangeboden (auditief en visueel);
 - de vraag hoe de informatie wordt aangeboden (internet, gebruik van nieuwe technologische middelen, et cetera).
- Aanwezige voorzieningen moeten zodanig worden beheerd dat de bruikbaarheid is gegarandeerd.

1.6.2 Ambities op korte termijn

- Wat betreft de verschillende elementen uit de reisketen zal de focus in eerste instantie liggen op de halte, het materieel en de informatievoorziening (op de halte en in het materieel) met betrekking tot die vervoersmodaliteiten waarvoor de OV-autoriteit bevoegdheden heeft.
- Het beleidskader zal zich in eerste instantie richten op een toegankelijk openbaar vervoer voor iedereen, waarbij gekeken zal worden naar de definitie van de doelgroepen zoals deze in het hoofdstuk *Doelgroepen* is opgenomen. Concreet betekent dit dat niet iedereen gebruik zal kunnen maken van het reguliere openbaar vervoer. Voor de groep die dit niet kan, zal een alternatief moeten worden geboden dat vergelijkbaar is met de mogelijkheden die mensen zonder handicap hebben. Dit valt niet onder de verantwoordelijkheid van de OV-autoriteit.
- Het beleidskader richt zich zowel op de groep mensen met een lichamelijke, visuele of auditieve functiebeperking als op mensen die op een andere wijze met een fysieke drempel worden geconfronteerd, wanneer zij van het openbaar vervoer gebruik willen maken. In zijn algemeenheid wordt dan ook gesproken over mensen met een (tijdelijke) mobiliteitsbeperking.
- Op de korte termijn is het niet haalbaar om de horizontale en verticale spleet nihil te laten zijn. Dit heeft onder andere te maken met de bestaande infrastructuur en de kosten die ermee zijn gemoeid om deze aan te passen. Wat betreft de horizontale en verticale spleet tussen halte en materieel wordt dan ook voor de korte termijn gesteld dat deze aan de volgende afmetingen moeten voldoen:
 - de verticale spleet tussen halte en materieel mag niet meer bedragen dan 7 cm;

- de horizontale spleet tussen halte en materieel mag niet meer bedragen dan 10 cm.

Om dit te bereiken stellen OV-autoriteiten in het Programma van Eisen met betrekking tot de concessie eisen aan de vloerhoogte van het materieel. Wanneer het niet mogelijk blijkt te zijn aan deze maatvoering te voldoen, zal de OV-autoriteit in overleg met de andere actoren (vervoerder en wegbeheerder) zoeken naar alternatieven.

- Wat betreft de inrichting van de halte, het materieel en de weg naar de halte geldt op de korte termijn:

Fysieke toegankelijkheid

De halte en het materieel dienen te voldoen aan de eisen die gesteld zijn in de reeds genoemde wenkenbladen en/of de AMvB. Deze zal naar verwachting onder andere betrekking hebben op:

- de vraag waaraan de informatievoorziening moet voldoen met betrekking tot de doelgroep;
- auditief en visueel gehandicapten;
- de vraag waaraan de inrichting moet voldoen voor de doelgroep visueel gehandicapten en auditief gehandicapten;
- de hoogte van bepaalde voorzieningen;
- de afmetingen van de deur(en), het gangpad, de zitplaatsen;
- de inrichting van de rolstoelplaats;
- de weg naar de halte dient zo te zijn ingericht dat mensen met een handicap hiervan gebruik kunnen maken (zie het handboek Toegankelijkheid).

Mentale toegankelijkheid

De informatievoorziening (voor en tijdens de reis) dienen te voldoen aan de eisen die gesteld zijn in de wenkenbladen en/of de AmvB. Zoals verderop in dit beleidskader is aangegeven, zal de OV-autoriteit in dit kader in 2003 in overleg met de andere actoren een notitie maken met betrekking tot de eisen die er daadwerkelijk gesteld gaan worden aan de informatievoorziening. Hierin zal onder andere aandacht zijn voor:

- de lettergrootte in relatie tot de afstand tot de tekst;
- de kleurstelling;
- de vraag in welke vorm de informatie wordt aangeboden (auditief en visueel);
- de vraag hoe de informatie wordt aangeboden (internet, gebruik van nieuwe technologische middelen, et cetera).
- aanwezige voorzieningen, zodat deze zodanig worden beheerd dat de bruikbaarheid is gegarandeerd.

2 INLEIDING

2.1 Achtergrond

De gemeente Amsterdam en het ROA¹ hebben AGV Adviseurs in mobiliteit gevraagd een beleidskader toegankelijkheid openbaar vervoer op te stellen, inclusief een hierop toegesneden actieplan. De aanleiding hiervoor is drieledig. Op de eerste plaats is het thema toegankelijkheid momenteel zeer actueel. In diverse wetgeving, waaronder de 'Wet personenvervoer 2000', de 'Wet gelijke behandeling gehandicapten en chronisch zieken'² en Europese richtlijnen is geregeld dat ook mensen met een functiebeperking in de toekomst gebruik moeten kunnen maken van het openbaar vervoer. Vanuit het beleid is de doelgroep echter breder als het om toegankelijkheid gaat. In het licht van kwaliteitsverbetering betreft het ook de mensen die gebruik maken van het openbaar vervoer met medeneming van bagage of kinderwagen. Ook zijn er mensen, die geen gebruik maken van het openbaar vervoer omdat dit als systeem niet toegankelijk is door bijvoorbeeld onduidelijke informatie over hoe het systeem werkt, wanneer het rijdt of wat het kost.

Op de tweede plaats worden maatregelen op het vlak van toegankelijkheid in Amsterdam en het ROA-gebied thans zonder beleidsmatige inbedding uitgevoerd, omdat een duidelijk beleidskader ontbreekt. In het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan van het ROA worden slechts enkele algemene opmerkingen gemaakt in de trant van 'de toegankelijkheid van het openbaar vervoer dient te worden verbeterd'. Ook ontbreekt een toetsingskader om ingediende maatregelen aan te toetsen in het kader van een financiële tegemoetkoming. Een dergelijk kader maakt onderdeel uit van dit beleidskader.

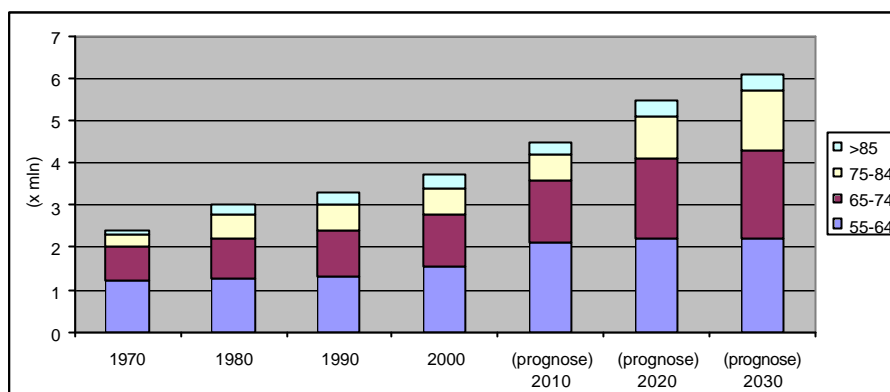
Op de derde plaats is een toegankelijk openbaar vervoer voor iedereen van belang en dit zal in de toekomst nog sterker het geval zijn. Op 1 januari 2000 waren er 3,7 miljoen mensen van 55 jaar of ouder in Nederland; dat is circa 23% van de bevolking. Ter vergelijking: in 1970 waren er 2,5 miljoen (circa 19% van de bevolking) en in 2030 zullen er, naar verwachting, circa 6 miljoen mensen van 55 jaar of ouder zijn (circa 33% van de bevolking) (zie de grafiek op de volgende bladzijde).

¹ Het ROA bestaat, naast Amsterdam, uit de volgende gemeenten: Aalsmeer, Amstelveen, Beemster, Diemen, Edam-Volendam, Haarlemmermeer, Landsmeer, Oostzaan, Ouder-Amstel, Purmerend, Uithoorn, Waterland, Wormerland, Zaanstad en Zeevang.

² Deze wet is op 1 april 2003 aangenomen in de Eerste Kamer. Mobiliteit maakt hier ook onderdeel van uit. De wet wordt naar alle waarschijnlijkheid per 01-12-2003 van kracht bij tijdige plaatsing in de Staatscourant (de in de bijlage opgenomen tekst is dan ook nog niet de officiële versie). Wat betreft de artikelen met betrekking tot het openbaar vervoer is nog niet duidelijk wanneer deze van toepassing worden. De verwachting is 2010 voor de bus/tram/metro en 2030 voor de trein.

Tabel 1: Aantal 55-plussers in Nederland

Bron: CBS (statline)



2.2 De huidige situatie

In de vorige paragraaf is al aangegeven dat het huidige beleid een ad hoc-beleid is. Dit resulteert erin dat maatregelen die genomen worden niet op elkaar aansluiten. Enkele voorbeelden:

- Het GVB schaft momenteel lagevloermaterieel aan. De haltes zijn echter slechts ten dele op dit type materieel ingericht.
- In Amsterdam zijn / worden de tramhaltes van lijn 1, 5, 10 en 13 opgehoogd echter is het voor de gebruiker niet inzichtelijk om welke haltes het gaat.
- De rolstoelplaats in het nieuwe busmaterieel van het GVB ontbreekt.
- Uniformiteit in informatieverstrekking ontbreekt:
 - de huidige gebruikers waarderen het comfort van de Combino en de lagevloerbus met de vrijwel gelijkvloerse instap. Op reeds goed toegankelijke trajecten, zoals metro- en sneltramlijnen, ontbreekt het echter aan up-to-date informatie over stringen. Nu moet door rolstoelreizigers bijvoorbeeld worden gekozen voor een halte verder, omdat de ervaring is dat de lift bij een bepaalde sneltramhalte vaak kapot is;
 - het is onduidelijk wanneer het toegankelijk materieel rijdt en welke haltes toegankelijk zijn.
- Bij de Zuidtangent is in principe een gelijkvloerse instap tussen halte en materieel gerealiseerd. Echter wordt de halte regelmatig niet goed aangereiden, waardoor de horizontale spleet tussen halte en materieel te groot is. Verder zijn de lijnen waarop wordt aangesloten (vaak) niet toegankelijk.
- Bij de IJ-tram wordt rekening gehouden met de toegankelijkheid. Echter de lijnen waarop wordt aangesloten zijn (vaak) niet toegankelijk.
- Op de Streeklijnen rijdt (nagenoeg) geen lagevloermaterieel.
- Op de Zuidtangent en in de Combino is wat betreft de informatievoorziening rekening gehouden met de doelgroep visueel en auditief gehandicapten.

Hierbij past de volgende kanttekening. De gemeente Amsterdam beschikt over een beleidsnota Openbaar Vervoer, waarin toegankelijkheid is benoemd. De acties die dan ook zijn / worden genomen zijn vaak hierdoor ingegeven. Echter een heldere definitie van toegankelijkheid en een beleidskader ontbreken.

De wil om te komen tot een afstemming is zeker aanwezig. Dit zorgt er dan ook voor dat het beleidskader gedragen kan worden door alle actoren en men een gemeenschappelijk belang heeft.

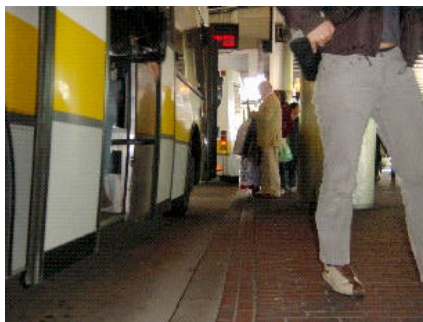
Halte Zuidtangent



Halte Zuidtangent



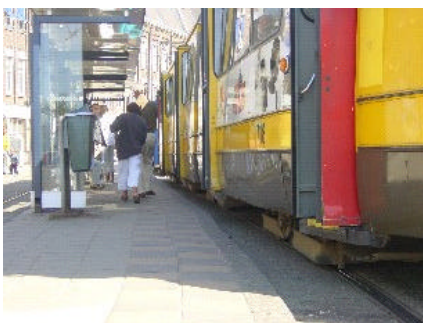
Busstation Amstelveen



Halte Amsterdam CS



Tramhalte Amsterdam



Tramhalte Nieuwezijds Kolk



Voorgaande afbeeldingen zijn een impressie van de huidige situatie. Te zien is dat de diversiteit aan materieel en haltes groot is en de toegankelijkheid van het materieel en/of de halte niet optimaal is.

2.3 De toekomstige situatie

Doelstelling

Mensen met een handicap moeten op een volwaardige manier kunnen deelnemen aan de samenleving. Het zich kunnen verplaatsen van A naar B vormt hier een onderdeel van.

Er wordt erkend dat dit een ambitieuze doelstelling is. Vooral omdat de bevoegdheid van de OV-autoriteit slechts op een beperkt deel van de reisketen betrekking heeft. In het beleidskader zal dan ook in gezoomd worden op die aspecten waarop de OV-autoriteit direct of indirect invloed uit kan oefenen.

Tijdspad

Voorliggend beleidskader is bedoeld als eerste stap in de goede richting. Het einddoel is een voor iedereen toegankelijk openbaar vervoer. Dit zal niet in één keer bereikt kunnen worden. Daarom is er in het beleidskader ook een tweedeling gemaakt als het gaat om de doelstellingen:

- de korte termijn (van nu tot 2010);
- de lange termijn (van nu tot 2030).

Een nadere invulling van de acties volgt op basis van het actieprogramma.

2.4 Leeswijzer

Zoals in de inleiding is aangegeven, is het beleidskader in opdracht van de gemeente Amsterdam en het ROA ontwikkeld. Als er een duidelijk verschil is tussen de gemeente Amsterdam en het ROA is dit expliciet in de tekst aangegeven. In onderstaande tabel is voor de gemeente Amsterdam en het ROA aangegeven welke partijen een rol spelen.

| | Amsterdam | ROA |
|---|--|--|
| <i>OV-autoriteit</i> | De gemeente Amsterdam is gemandateerd opdrachtgever voor het stadsvervoer | OV-autoriteit voor het vervoer binnen het ROA-gebied |
| <i>Vervoerder</i> | GVB | Connexxion, Beuk, SSK |
| <i>Wegbeheerder</i> | <ul style="list-style-type: none"> De Centrale Stad: volledig verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van het Hoofdrailnet. Verantwoordelijk voor het functioneel beheer van het hoofdwegennet. De stadsdelen: verantwoordelijk voor het dagelijkse en juridische beheer van het hoofdwegennet en alle overige infrastructuur. Enkele particuliere partijen (bv. AMC) | <ul style="list-style-type: none"> Gemeenten Provincie Waterschappen Enkele particuliere partijen (bv. Schiphol) |
| <i>Wvg-autoriteit</i> | Centrale stad/DMO | Gemeenten |
| <i>Vertegenwoordigers van de gebruikers</i> | SGOA, RAR Amsterdam, ouderenbonden, | RAR ROA |

In de volgende hoofdstukken wordt telkens een onderdeel van het beleidsplan toegelicht. Hierbij wordt in de paragraaf 'Afbakening' in kaders aangegeven wat de ambitie is op de korte en de lange termijn. De ambities zijn ontstaan vanuit een breed perspectief. Telkens is vanuit dit perspectief gekeken naar de ambities/mogelijkheden op korte termijn en de ambities op lange termijn. Dit is gedaan omdat het beleidskader ook haalbaar moet zijn op de korte termijn. De ambities zijn tot stand gekomen in nauwe samenspraak met alle relevante actoren.

3 WAT IS TOEGANKELIJKHEID

In de volgende hoofdstukken wordt ingegaan op de breedte van het begrip toegankelijkheid. De breedte wordt bepaald door twee elementen:

- Inhoudelijk: wat wordt verstaan onder het begrip toegankelijkheid en op welke onderdelen van de reisketen heeft het betrekking?
- Doelgroepen: op welke doelgroepen is het begrip van toepassing, voor wie dient het openbaar vervoer toegankelijk te worden gemaakt?

In dit hoofdstuk staat de inhoud centraal, de doelgroepen komen in hoofdstuk 4 aan de orde.

Daar de kenmerken van de doelgroep maatgevend zijn voor de te nemen maatregelen, is op basis van een praktijkproef gekomen tot een definitie van de doelgroep die daadwerkelijk gebruik moet kunnen maken van het openbaar vervoer.

3.1 Toegankelijkheid gedefinieerd

In diverse rapporten en wetgeving is toegankelijkheid gedefinieerd. Een aantal voorbeelden:

Dikke van Dale

Als we kijken in de Dikke van Dale, dan wordt onder het begrip toegankelijk verstaan:

- bereikbaar;
- openstaand voor.

Hieruit blijkt dat het begrip toegankelijkheid wel degelijk in verband gebracht wordt met zowel fysieke als mentale toegankelijkheid (deze begrippen zijn hiervoor reeds toegelicht).

Handboek Toegankelijkheid

Toegankelijkheid betekent zowel bereikbaarheid als bruikbaarheid. Het zijn deze eigenschappen die het mogelijk maken dat mensen kunnen deelnemen aan de sociale en economische activiteiten waarvoor de gebouwde leefomgeving is bestemd. Toegankelijkheid is een belangrijke voorwaarde voor ons dagelijks functioneren en heeft dus op bijna alles betrekking.

dIVV

dIVV definieert net als het ministerie van Verkeer en Waterstaat toegankelijkheid als de kwaliteit van de leefomgeving, die mensen in staat stelt om voorzieningen te bereiken en te gebruiken. Toegankelijkheid in het openbaar ver-



voer houdt in dat mensen zonder hulp van anderen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer.

Wettelijk kader

Kijken we naar de Wet personenvervoer 2000 en de Wet gelijke behandeling, dan is daar te lezen dat het openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk dient te zijn. Er wordt niet nader omschreven voor wie en hoe het openbaar vervoer toegankelijk gemaakt moet worden.

Wet Personenvervoer 2000

Artikel 32 lid 2

Aan een concessie worden in ieder geval voorschriften verbonden ten aanzien van:

g. de eisen aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer ten behoeve van reizigers met een handicap.

Artikel 32 lid 3

Bij algemene maatregel van bestuur worden regels gesteld over het minimale niveau van toegankelijkheid van het openbaar vervoer dat concessieverleners middels voorschriften dienen veilig te stellen bij concessieverlening. Deze regels bevatten in ieder geval eisen aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer ten behoeve van reizigers met een handicap en eisen aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer ten behoeve van reizigers met een fiets.

Wet Gelijke Behandeling Chronisch zieken en Gehandicapten

§ 4. Openbaar vervoer

Artikel 7

In artikel 8 en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

- a. openbaar vervoer: voor een ieder openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling met een bus, trein, metro, tram of een via een geleidesysteem voortbewogen voertuig;*
- b. reisinformatie: informatie over de dienstregeling met de geldigheidsduur daarvan, gegarandeerde overstapmogelijkheden binnen de dienstregeling, wijzigingen van de dienstregeling en over tarieven en de daarbij behorende zone-indeling.*

Artikel 8

1. Onderscheid is verboden bij:

- a. het verlenen van de voor het reizen vereiste toegang tot de bij het openbaar vervoer behorende gebouwen en infrastructuur;*
- b. het aanbieden van openbaar vervoersdiensten en reisinformatie;*
- c. het sluiten, uitvoeren of beëindigen van overeenkomsten met betrekking tot openbaar vervoer.*

2. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden regels gesteld over de ingevolge het eerste lid, in samenhang met artikel 2, te verrichten aanpassingen als bedoeld in dat artikel.

Kortom: toegankelijk is zeker een issue, duidelijke kaders die het begrip 'handen en voeten' geven ontbreken vooralsnog. Dit is mede ingegeven door het feit dat de in de Wp 2000 genoemde Algemene maatregel van bestuur er nog steeds niet is.

3.2 Inhoudelijk

Bij het formuleren van een hanteerbare definitie van toegankelijkheid vormt het wettelijk kader het uitgangspunt. Hiervoor is echter al aangegeven dat dit kader zeer breed is en derhalve weinig houvast biedt. Daarom is het beter om, voortbordurend op de wettelijke kaders, toegankelijkheid als *randvoorwaarde* op te vatten. Deze randvoorwaarde houdt in, dat iedereen zich van A naar B

moet kunnen verplaatsen op een manier, die medisch gezien voor hem of haar mogelijk is. Met andere woorden: niet iedereen zal gebruik kunnen maken van het reguliere openbaar vervoer, maar er zullen dusdanige alternatieven moeten worden geboden dat iedereen zich tegen min of meer vergelijkbare voorwaarden van A naar B kan verplaatsen.

Fysieke en mentale toegankelijkheid

Optimaal toegankelijk openbaar vervoer betekent niet alleen optimaal *fysiek* toegankelijk openbaar vervoer. Ook optimaal *mentaal* toegankelijk openbaar vervoer is in dit kader van belang. Onder mentaal toegankelijk openbaar vervoer vallen aspecten als sociale veiligheid, informatievoorziening³ voor en tijdens de reis, het beheer en openbaar vervoer als alternatief voor andere vervoersmodaliteiten. Meer algemeen gesteld gaat het hierbij dus om *aantrekkelijk* openbaar vervoer.

Op basis van afstemming met de verschillende actoren is tijdens een aantal themasessies bepaald dat het beleidskader zich allereerst richt op verbetering van de fysieke toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Daarnaast is een aantal aspecten van mentale toegankelijkheid benoemd die ook meegenomen zullen worden. Concreet gaat het hierbij dan om:

- de informatievoorziening voor de reis, op de halte of het station, bij het loket en in het materieel;
- het beheer van 'de directe omgeving van de halte', 'de halte' en 'het materieel';
- de bejegening: hoe gaat het personeel om met het feit dat iemand een handicap heeft.

Hierbij wordt dan een duidelijke koppeling gelegd met fysieke toegankelijkheid. In principe worden in het beleidskader uitspraken gedaan over de toegankelijkheid en bruikbaarheid van materieel en halte (plus omgeving), en zijn andere partijen verantwoordelijk voor de overige onderdelen van de reisketen (weg naar de halte, et cetera).

Toegankelijkheid binnen de reisketen

Voor een gebruiker is het van belang dat de totale keten van het openbaar vervoer toegankelijk is. Dit betekent dat niet alleen onderscheid gemaakt kan worden in voor, tijdens en na de reis, maar dat ook gekeken dient te worden naar de verschillende schakels binnen de totale reisketen. Met name voor wat betreft de fysieke toegankelijkheid geldt dat de zwakste schakel de sterkte van de ketting, en daarmee de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer, bepaalt.

³ Informatievoorziening is een aspect dat ook aandacht behoeft als het gaat om de fysieke toegankelijkheid. Met name voor de doelgroepen auditief en visueel gehandicapten is dit een zeer belangrijk aspect.

In het beleidskader zijn duidelijke keuzes gemaakt. Het zou te ver voeren om het beleidskader op elk afzonderlijk onderdeel van de keten te betrekken. Eén van de onderdelen van toegankelijkheid is bijvoorbeeld *de loopafstand naar de halte*. Dit aspect is op alle reizigers van toepassing. Loopafstand kan voor iedereen een drempel zijn om gebruik te maken van het openbaar vervoer, waardoor de bereikbaarheid van het openbaar vervoer minder wordt. In het beleidskader is dan ook aandacht besteed aan dit onderwerp, vanuit het oogpunt van het bieden van alternatieven (bijvoorbeeld een rolstoel, scootmobiel, CVV⁴, enz.) voor het lopen naar (en wachten op) een halte. In het beleidskader is aangegeven welke partijen voor de bereikbaarheid van de haltevoorzieningen verantwoordelijkheid dragen (hoofdstuk *Actoren*).

3.3 De reisketen

Wanneer de totale reisketen die iemand moet afleggen wordt beschouwd, zijn de volgende elementen te herkennen:

- het plannen van de reis: hoe komt iemand aan zijn informatie over de reismogelijkheden?
- van vertrekadres naar halte: op welke wijze gaat iemand naar de halte. Wat is van belang bij het kunnen bereiken van een halte?
- de inrichting van de halte: aanwezige voorzieningen, afmetingen, informatievoorziening, et cetera;
- het betreden van het voertuig: afmetingen;
- de inrichting van het voertuig: afmetingen, informatievoorziening;
- het verlaten van het voertuig;
- van halte naar bestemmingsadres.

En verder:

- assistentieverlening;
- de verschillende vervoersmodaliteiten en de aansluiting tussen deze modaliteiten: taxi, CVV, tram, sneltram, bus, metro, trein, et cetera.

3.4 Afbakening

Op een aantal van deze elementen geldt dat de OV-autoriteit de bevoegdheid heeft om zaken af te dwingen (bijvoorbeeld in het kader van eisen aan het materieel). Verder zijn er elementen waarop zij indirect invloed uit kan oefenen (bijvoorbeeld via de wegbeheerders) en er zijn ook elementen waarop zij géén invloed uit kan oefenen (bijvoorbeeld de trein).

⁴ CVV: Collectief Vraagafhankelijk Vervoer. Overigens is deze vervoersvorm niet adequaat bij zeer korte afstanden.

Wat betreft de verschillende elementen uit de reisketen zal de focus in eerste instantie gericht worden op de halte, het materieel en de informatievoorziening (op de halte of het station, bij het loket en in het materieel) met betrekking tot die vervoersmodaliteiten waar de OV-autoriteit bevoegdheid heeft. Deze dient voor een zo groot mogelijke groep reizigers toegankelijk en bruikbaar te zijn. De ambitie is 100%, echter dit zal nooit haalbaar zijn. Uitgangspunt is dan ook dat de doelgroep die fysiek gezien gebruik kan maken van het openbaar vervoer, ook bij het openbaar vervoer kan komen en van alle zaken kan gebruiken die van belang zijn om op een goede manier van het openbaar vervoer gebruik te kunnen maken. Hiertoe zal de OV-autoriteit in het Programma van Eisen van de aanbesteding van het openbaar vervoer eisen in dit kader opnemen. Wat betreft de andere onderdelen zal de OV-autoriteit een actieve rol spelen om de toegankelijkheid te bevorderen.

Hierbij wordt erkend dat ook de weg naar de halte toe zeer belangrijk is. In het beleidskader wordt dan ook verwezen naar de rol die andere actoren in dit kader hebben. Verder zal bij het opstellen van het actieplan gekeken worden of er acties kunnen worden benoemd die kunnen leiden tot een grotere uniformiteit in dit kader.

4 DOELGROEPEN

In het beleidskader is een afbakening gemaakt voor welke reizigers welke vorm van openbaar vervoer toegankelijk dient te zijn (de doelgroepen). Hierbij is gestreefd naar een zo breed mogelijk gedragen keuze. Op landelijk niveau wordt door de verschillende actoren het accent vaak te veel op de rolstoelgebruiker gelegd, terwijl dit slechts een klein deel is van de doelgroep mensen met een handicap (ongeveer 5%). Er zijn veel meer doelgroepen die gebaat zijn bij een goede toegankelijkheid. In eerste instantie komen verbeteringen dan ook vooral ten gunste van de niet-rolstoelgebruikers, waaronder ook de doelgroep mensen met een tijdelijke mobiliteitsbeperking (zoals mensen met een kinderwagen, koffers, et cetera). Het beleidskader richt zich op de doelgroepen die het meest gebaat zijn bij een betere toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Tegelijk dient er voor gezorgd te worden dat aan reizigers met een handicap die buiten deze doelgroepen vallen, een alternatief wordt geboden.

Gezien bovenstaande zijn de volgende doelgroepen te herkennen:

- auditief gehandicapten;
- visueel gehandicapten;
- motorisch gehandicapten;
- mensen met een tijdelijke mobiliteitsbeperking.

Binnen deze doelgroepen is weer een gradatie met betrekking tot de daadwerkelijke beperking die wordt ondervonden.

Hierbij past de volgende kanttekening: ook mensen met een verstandelijke handicap zijn gebaat bij een goed toegankelijk openbaar vervoer. Dit heeft dan vaak vooral betrekking op het kunnen begrijpen van informatie en het in kunnen springen op plotselinge wijzigingen. Uitgangspunt is dan men zelfstandig moet kunnen reizen. Blijkt men extra hulp nodig te hebben, dan dient men zelf te zorgen voor begeleiding. Dit is géén verantwoordelijkheid van de OV-autoriteit.

4.1 Wettelijk kader

In de brief die de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat (Netelenbos) in 1999 aan de Tweede Kamer stuurde, is opgenomen dat het openbaar vervoer per bus/tram/metro in 2010 en per trein in 2030 toegankelijk diende te zijn voor mensen met een functiebeperking. Dit uitgangspunt is verwoord in de Wet personenvervoer 2000 (Wp 2000) en in de Wet gelijke behandeling chronische zieken en gehandicapten. In de Wp 2000 worden de jaartallen echter

niet genoemd. Dit heeft te maken met het feit dat men bij het opstellen van de Wp 2000 er van uit is gegaan dat uiterlijk in 2006 al het openbaar vervoer opnieuw zal zijn aanbesteed.

Het zal nooit haalbaar zijn om alle openbaar vervoersystemen voor iedereen toegankelijk te maken. Dit is zowel financieel als technisch gezien niet realistisch. Een voorbeeld: het zal nooit mogelijk zijn om het openbaar vervoer toegankelijk te maken voor iemand die in een bed vervoerd moet worden.

De afgelopen jaren is steeds meer het streven om vervoersystemen meer te differentiëren, zodat specifiek op de reiziger toegesneden vervoer ontstaat. Het gaat hier dan niet alleen om collectief vraagafhankelijk vervoer (CVV), maar ook om verbindende en ontsluitende lijnen en dergelijke.

4.2 De omvang van de doelgroep

Op basis van gegevens van het CBS en uitgaande van het gegeven dat landelijk gezien 15% van de bevolking een handicap heeft, kan een inschatting gemaakt worden van de omvang van de doelgroep die, ook met behulp van hulpmiddelen, nog steeds problemen ondervindt in het leven van alledag.

Tabel 2: schatting van het aantal zelfstandig wonende (niet in instellingen) personen van 5 jaar en ouder dat beperkingen ondervindt, naar aard en ernst van de beperking, (in procenten en absolute aantallen)

Bron: CBS/Nimawa (1990), bewerking SCP 1996

| | percentage van de bevolking cumulatief ⁵ | | | | geschat aantal in de bevolking x 1.000 cumulatief ⁶ | | | |
|---------------------------------|--|---------------|-----------------------|--------------|---|---------------|-----------------------|--------------|
| | zeer ernstig | incl. ernstig | incl. minder ernstig* | incl. licht* | zeer ernstig | incl. ernstig | incl. minder ernstig* | incl. licht* |
| Beperkingen in | | | | | | | | |
| lopen | 0,6 | 2,7 | 5,2 | 10,4 | 86 | 385 | 742 | 1.484 |
| gaan zitten en opstaan | 0,5 | 1,5 | 7 | 7,2 | 71 | 214 | | 1.027 |
| zitten en staan | 0,2 | 3,1 | 10,4 | 13,5 | 29 | 442 | 1.484 | 1.926 |
| arm- of handgebruik | 0,3 | 1,8 | 2,3 | 5,9 | 43 | 257 | 328 | 842 |
| verplaatsing | 0,8 | 2,9 | 3,4 | 8,2 | 114 | 414 | 485 | 1.170 |
| zien | 0,4 | 1,2 | | 4,6 | 57 | 171 | | 656 |
| horen | 0,2 | 2,2 | 2,8 | 6,4 | 29 | 314 | 399 | 913 |
| spreken | 0,1 | 0,5 | | 1,3 | 14 | 71 | | 185 |
| uithoudingsvermogen | 1,2 | 2,8 | 7,1 | 10,2 | 171 | 399 | 1.013 | 1.455 |
| plassen of ontlasting | 1,2 | 1,6 | 2,5 | 5,0 | 171 | 228 | 357 | 713 |
| één van deze beperkingen | 4,1 | 11,5 | 20,7 | 34,9 | 585 | 1.641 | 2.953 | 4.979 |

**De groep minder ernstig en licht kan in principe nu al gebruik maken van het openbaar vervoer*

⁵ Elke klasse van ernst van de beperkingen omvat alle volgende klassen; gegevens gebaseerd op CBS/Nimawa (1990), bewerking SCP 1996.

⁶ Elke klasse van ernst van de beperkingen omvat alle volgende klassen; gegevens gebaseerd op CBS, Maandstatistiek bevolking, 96/8.

⁷ Bij dit type beperking is geen categorie 'inclusief minder ernstig' voorzien.

Als we uitgaan van de kolom 'inclusief ernstig' als zijnde de groep die ook zonder hulpmiddelen nog steeds problemen ondervindt in het leven van alledag, kan de onderstaande verdeling gemaakt worden naar categorie handicap. Hierbij is ook rekening gehouden met het feit dat:

- het cijfers betreft uit 1990;
- er een sterke vergrijzing plaatsvindt waardoor het aantal mensen met een handicap toeneemt;
- er landelijk van wordt uitgegaan dat 5% van de doelgroep zich verplaatst in een rolstoel (handbewogen, elektrisch, scootmobiel).

Tabel 3: percentage van de bevolking dat een handicap heeft

Bron: CBS/Nimawa (1990), bewerking AGV

| | Percentage van de totale bevolking |
|--|------------------------------------|
| Visueel | 1,5 |
| Auditief | 2,5 |
| Motorisch, waarvan: | 11 |
| <i>Lopen</i> | 10,25 |
| <i>rolstoel (handbewogen, elektrisch, scootmobiel)</i> | 0,75 |
| Totaal | 15 |

Als bovenstaande tabel omgerekend wordt naar de feitelijke doelgroep van 15% van de bevolking die een handicap heeft, levert dit onderstaand beeld op.

Percentuele onderverdeling van de doelgroep mensen met een handicap

Bron: CBS/Nimawa (1990), bewerking AGV

| | Percentage van de doelgroep mensen met een handicap |
|--|---|
| Visueel | 10 |
| Auditief | 17 |
| Motorisch, waarvan: | 73 |
| <i>Lopen</i> | 68 |
| <i>rolstoel (handbewogen, elektrisch, scootmobiel)</i> | 5 |
| Totaal | 100 |

Wat betreft de groep 'rolstoel' kan nog een onderverdeling gemaakt worden naar handbewogen en elektrische rolstoel. Deze onderverdeling is gebaseerd op basis van de verstrekking die plaatsvinden in het kader van de Wvg. Hierbij is er van uitgegaan dat 1 op de 5 rolstoelen een elektrische rolstoel is.

Onderverdeling naar handbewogen en elektrische rolstoel

Bron: CBS/Nimawa (1990), bewerking AGV

| | Percentage van de Bevdking | Percentage van de doelgroep mensen met een handicap |
|-------------|----------------------------|---|
| Handbewogen | 0,61 | 4 |
| Elektrisch | 0,14 | 1 |

Deze cijfers laten zien dat slechts een beperkt deel van de doelgroep mensen met een handicap gebruik maakt van een rolstoel (5%). Dit onderschrijft dan ook de eerdere uitspraak dat het accent niet teveel gelegd moet worden op de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor rolstoelgebruikers. Een goed toegankelijk openbaar vervoer biedt dus aan een zeer grote groep (van mensen met fysieke beperkingen) extra verplaatsingsmogelijkheden.

4.3 Mensen met een tijdelijke mobiliteitsbeperking

Een beleidskader dat zich richt op toegankelijkheid van ieder systeem voor iedereen, ongeacht een eventuele functiebeperking, is zoals al eerder gezegd niet realistisch. Bij de definitie van de verschillende doelgroepen kan overigens ook breder gekeken worden dan alleen naar de groep mensen met een lichamelijke functiebeperking.⁸ Ook kan gedacht worden aan mensen die op een andere wijze belemmerd worden in het reizen. Te denken valt aan mensen die fietsen, kinderwagens en/of bagage mee willen nemen, maar ook de groep mensen die het openbaar vervoer mijdt vanwege de ontoegankelijkheid van het systeem op zich (bijvoorbeeld ondoorzichtige tariefsystemen of verplaatsingsmogelijkheden).

4.4 Gelijke behandeling van mensen met en zonder handicap

Gelet op het bovenstaande heeft iedereen het recht om zich op één of andere manier van A naar B te verplaatsen. De manier waarop dit gebeurt, is afhankelijk van de eigen mogelijkheden (medisch, maar ook financieel). Het recht hebben om zich te verplaatsen is overigens niet hetzelfde als het recht om verplaatst te worden.

Het uitgangspunt is: behandel mensen met een handicap hetzelfde als mensen zonder handicap.

Als ergens geen openbaar vervoer is voor mensen zonder handicap, is er vanuit het oogpunt van de OV-autoriteit geen aanleiding hier iets te regelen alleen voor mensen met een handicap. Belangrijk is wel om hierbij op te merken dat mensen zonder handicap alternatieven hebben (lopen, fietsen et cetera). Voor mensen met een handicap moeten in dergelijke gevallen dan ook door gemeenten alternatieven geboden worden die overeenkomen met lopen, fietsen en dergelijke.

⁸ Overigens dient lichamelijke functiebeperking in de breedste zin des woords gelezen worden. Het kan hier gaan om motorische, auditieve en visuele beperkingen in verschillende gradaties.

Een optimale toegankelijkheid hoeft niet ten koste te gaan van de huidige reizigers en het huidige voorzieningenniveau. Bijvoorbeeld het aanbrenge van rolstoelplaatsen kan ten koste gaan van zitplaatsen. Hier moeten dan ook bewuste keuzes over worden gemaakt. Enerzijds door te accepteren dat er minder zitplaatsen komen, anderzijds door het bieden van een alternatieve zitplaats in de vorm van een 'klapstoel'. Toegankelijkheid moet dan ook zo worden vormgegeven, dat niet alleen mensen met een handicap er van profiteren. Om dit te bereiken dient dan ook een keuze te worden gemaakt voor welke doelgroepen het openbaar vervoer toegankelijk gemaakt moet worden. Het kiezen van de doelgroep (wie wel, wie niet) is een belangrijke kwestie die in de volgende paragraaf aan de orde komt.

4.5 Toegankelijkheid per doelgroep

Een 'blauwdruk toegankelijkheid' kan niet worden gegeven. Om een beleid te formuleren op het gebied van toegankelijkheid is maatwerk nodig, waarbij de kenmerken van de verschillende doelgroepen bepalend zijn. Uit oogpunt van technische en financiële mogelijkheden is dit niet altijd haalbaar. Ook de medische beperkingen van mensen spelen hierbij een belangrijke rol.

4.5.1 Uitgangspunten bij toegankelijkheid

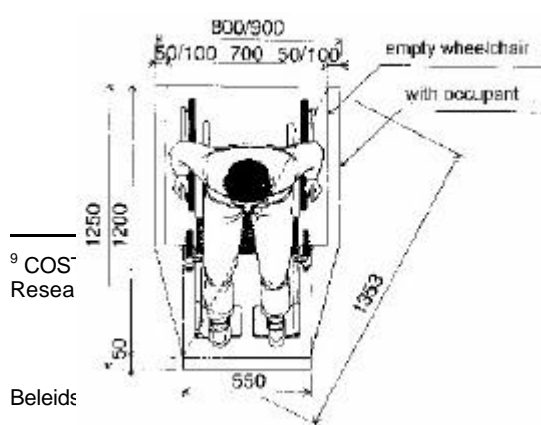
Zelfstandig

In de eerdergenoemde brief aan de Tweede Kamer is uitdrukkelijk aangegeven dat de toegankelijkheid dermate verbeterd dient te worden, dat personen *zelfstandig* gebruik moeten kunnen maken van het openbaar vervoer.

Afmetingen

Als we op Europees niveau (COST322 en COST355⁹) kijken naar de afmetingen van een rolstoel die in het openbaar vervoer zou moeten kunnen, wordt uitgegaan van een rolstoel van 700 mm x 1200 mm (zie onderstaande afbeelding). Als uitgegaan wordt van het feit dan men ook nog in staat moet zijn om de hiepsels van de wielen te bedienen én de voeten uitsteken wordt het 900 mm x 1250 mm.

Afmetingen standaard rolstoel



⁹ COS⁺ Resea

Kijkend naar het huidige bestand van handbewogen rolstoelen, elektrische rolstoelen en scootmobielen, kan grofweg gesteld worden dat:

- nagenoeg 100% van de handbewogen rolstoelen binnen deze norm valt;
- circa 20% van de elektrische rolstoelen binnen deze norm valt;
- circa 10% van de scootmobielen binnen deze norm valt.

4.5.2 Specifieke eisen per doelgroep

Zoals reeds eerder aangegeven heeft elke doelgroep zijn specifieke eisen ten aanzien van toegankelijkheid. Kijken we naar de eerder genoemde doelgroepen, dan zijn er reeds normen bekend waaraan voldaan moet worden wil een voorziening bruikbaar zijn. Geldende normen zullen dan ook als uitgangspunt (gaan) dienen. Concreet gaat het hierbij om normen die benoemd zijn in de wenkenbladen en het Handboek Toegankelijkheid. Verder komen er op Europees niveau steeds meer richtlijnen waaraan voldaan moet worden. Ook in deze richtlijnen is aandacht voor de eisen die gelden voor mensen met een handicap.

4.5.3 Praktijkproef

Hiervoor is reeds aangegeven dat er specifieke eisen per doelgroep zijn. Het is dan ook niet noodzakelijk om het wiel opnieuw uit te vinden. Waar echter nog weinig of geen informatie over is, is welke horizontale en verticale spleetopening tussen halte en voertuig nog acceptabel. Om hier een beter beeld van te krijgen, is door middel van een praktijkproef in samenwerking met verschillende actoren (gehandicapten en ouderen) onderzocht aan welke randvoorwaarden voldaan moet worden, wil een doelgroep daadwerkelijk gebruik kunnen maken van het 'reguliere' openbaar vervoer. Hierbij is naast de horizontale en verticale opening tussen halte en vervoersmiddel ook gekeken naar de inrichting van het voertuig, de loopafstand van deur naar halte et cetera.

Deze proef is uitgevoerd door P5 Adviseurs en is gedaan met materieel wat momenteel in Amsterdam wordt gebruikt. In deze paragraaf wordt dan ook in een aantal gevallen verwezen naar dit materieel. Van de praktijkproef is een aparte rapportage verschenen. De belangrijkste conclusies en aanbevelingen zijn hier verwoord. Hierbij dient opgemerkt te worden dat gekeken is naar de

maximale horizontale en verticale spleet die zelfstandig of met hulp van een eigen begeleider kan worden overwonnen.

Algemeen

- Er is een onderscheid te maken in drie gebruikersgroepen met specifieke eisen ten aanzien van de horizontale en verticale afstand tussen halte en tram of bus en het manoeuvreren in de tram of bus¹⁰:
 - *wielers*: gebruikers van een handbewogen rolstoel of rollator;
 - *rijders*: gebruikers van een elektrische rolstoel of scootmobiel;
 - *lopers*: de overige gebruikers, waaronder mensen met loopproblemen (inclusief gebruikers van stok of krukken), en mensen met problemen met zien en horen.

¹⁰ In deze paragraaf is gebruik gemaakt van de aanwezige gegevens van het Wvg-bestand van de gemeente Amsterdam en het huidige materieel in Amsterdam (de Combino en de lagevloerbus).

Wielers en ridders

- Voor de gebruikersgroep wielers is een verticale spleet tot en met 10 cm goed te overbruggen. Bij gebruikers van een hoepelrolstoel is er hierbij vanuit gegaan dat zij een zogenaamde wheely (het kunnen rijden op de achterwielen zodat een hoogteverschil zelfstandig kan worden overwonnen) kunnen maken en zich kunnen optrekken aan aanwezige handgrepen in het materieel. Bij rollatorgebruikers wordt ervan uitgegaan dat deze de wielen kunnen optillen om deze verticale spleet te overbruggen. Het gaat dan om gebruikers die niet zwaar op de rollator hoeven te steunen en geen zware spullen met de rollators vervoeren.
- Voor de gebruikersgroep ridders is een verticale spleet tot en met 7 cm goed te overbruggen. Er zijn elektrische rolstoelen en scootmobielen die een verticale spleet groter dan 10 cm halen, maar hierbij moet er rekening mee worden gehouden dat enige snelheid bij in- en uitrijden noodzakelijk is, hetgeen in geval van drukte ontoelaatbaar lijkt.
- Voor de gebruikersgroepen wielers en ridders is een horizontale spleet groter dan 10 cm een probleem vanwege het mogelijk wegzakken van de wielen.
- Voor wielers en ridders moet er rekening mee worden gehouden dat er voldoende manoeuvreerruimte is om comfortabel op de rolstoelplaats te komen en vervolgens weer gemakkelijk voor uit de tram of bus uit te rijden.
- Uitgaande van bovenstaande bevindingen kan worden gesteld dat bij een hoge halte de Combino en de lagevloerbus (mits deze knielt en binnen een horizontale afstand van 10 cm van de halte stopt) toegankelijk zijn voor de groep wielers (naar schatting in Amsterdam potentieel 3.000 handbewogen rolstoelgebruikers¹¹ en 10.000 rollatorgebruikers¹²). Hierbij wordt ervan uitgegaan dat rolstoelgebruikers, die geen wheely kunnen maken, eigen begeleiding hebben om tram of bus in- en uit te komen en dat rolstoel- en rollatorgebruikers bij de lagevloerbus van de middeningang gebruik mogen maken.
- Voor de groep ridders (naar schatting in Amsterdam potentieel 400 elektrische rolstoelgebruikers¹³ en 2600 scootmobielgebruikers¹⁴) is de toegankelijkheid onvoldoende, omdat bij de Combino de verticale afstand bij een hoge halte te groot kan worden en de manoeuvreerruimte zowel in de Combino als in de lagevloerbus te beperkt is.

¹¹ Info DMO: in Amsterdam staan 4600 handbewogen rolstoelen uit, maar hierbij zijn gebruikers van meerdere handbewogen rolstoelen en gebruikers die hiernaast ook een elektrische rolstoel hebben.

¹² Assistentiebehoefte in het Openbaar Vervoer, P5 2001, schatting aantal rollatorgebruikers 2,8% van de bevolking. Hiervan wordt verwacht dat de helft niet zwaar op de rollator steunt en in staat is de voorwielen op te tillen. De verwachting is dat een deel van deze groep ook gebruik maakt van een handbewogen rolstoel of scootmobiel.

¹³ Info DMO.

¹⁴ Info DMO.

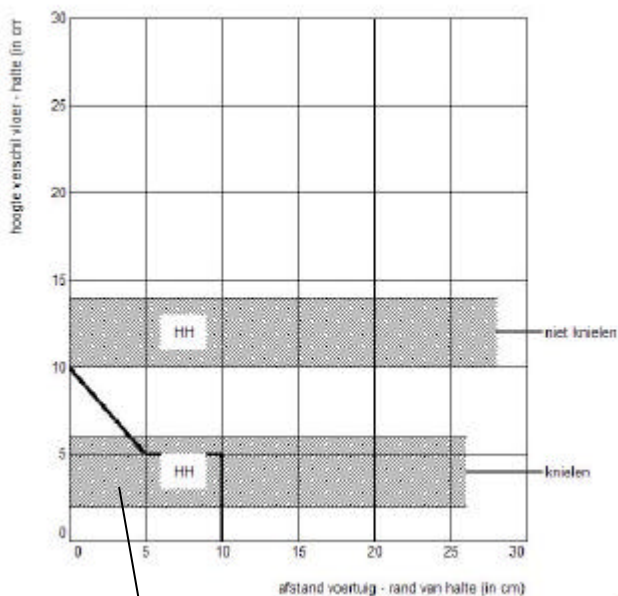
Lopers

- Voor de gebruikersgroep lopers is geconstateerd dat mensen met loopproblemen en problemen met het zien zich bij een verticale spleet groter dan 10 cm willen/moeten vastgrijpen aan de handgrepen van tram of bus en dat bij een horizontale spleet groter dan 20 cm veel lopers zich even extra moeten oriënteren alvorens ze durven uit te stappen.
- Voor de lopers is toezicht door conducteur of bestuurder bij het in- en uitstappen en plaatsnemen belangrijk. Belangrijk probleempunt voor mensen met loopbeperkingen en blinden/slechtzienden bleken de deuren die automatisch dichtgaan. De verwachting is dat dit door de conducteur of bestuurder gecontroleerd wordt, maar wanneer dit niet het geval is, moet de deurknop 'lang open' goed vindbaar en bedienbaar zijn.
- Voor de groep lopers (geen goede schatting mogelijk¹⁵) is bij een hoge halte de toegankelijkheid van de Combino en de lagevloerbus (mits deze binnen een horizontale afstand van 20 cm van de halte stopt) voldoende. Kritische punten blijven echter de aanwezigheid van voldoende handgrepen, de eventuele bediening van de deur en de bruikbaarheid van de speciale zitplaats (snel bereikbaar, goede zithoogte zonder opstapje, bereikbare stopknop).

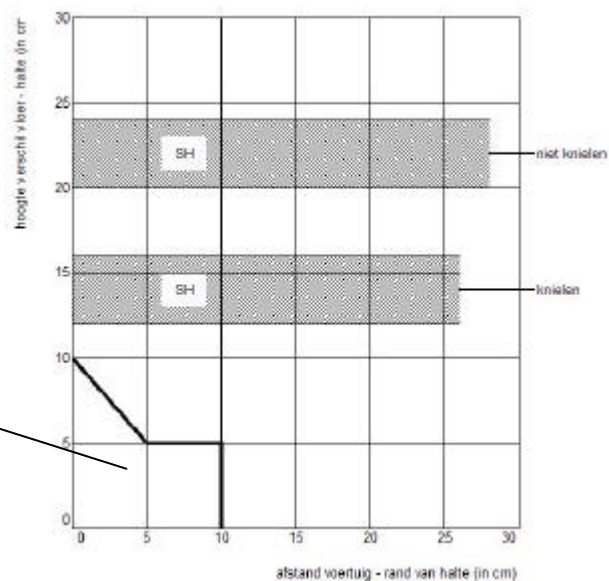
¹⁵ Assistentiebehoefte in het Openbaar Vervoer, P5 2001, schatting aantal personen in 2010 met ernstige problemen met lopen 3,5%, met ernstige problemen met uithoudingsvermogen 3,3% en met ernstige problemen met zien 1,5% van de bevolking. De problemen met lopen en uithoudingsvermogen zijn vaak gecombineerd en naar verwachting is slechts een beperkt aantal personen in deze groep in staat lopend, met gebruik van stok of kruk, aan het verkeer deel te nemen.

Verticale en horizontale spleet bij standaard halte (SH, 10 cm) en hoge halte (HH, 20 cm) in Amsterdam in de bestaande situatie

Bus bij hoge halte met en zonder knielen

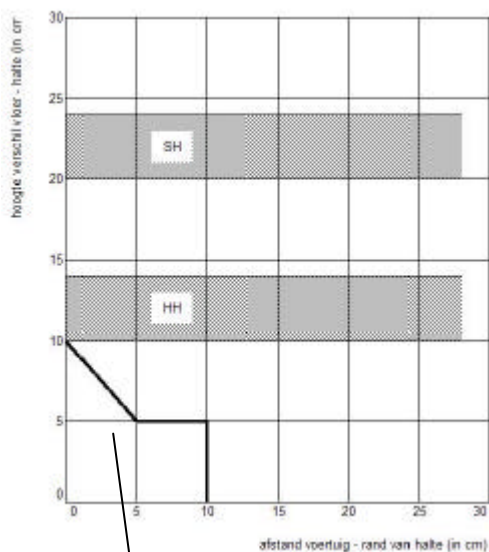


Bus bij standaard halte met en zonder knielen

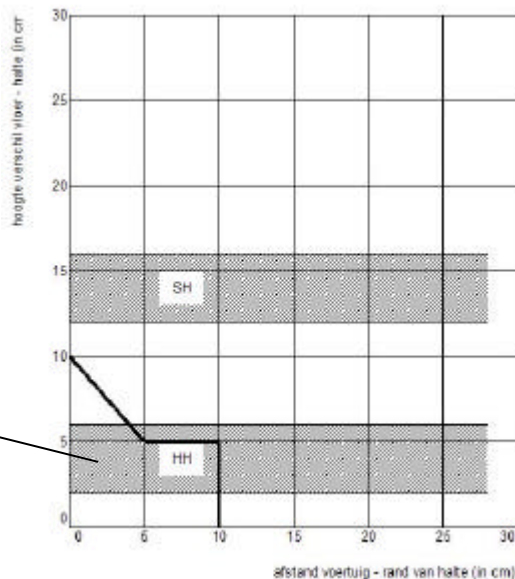


Ideale spleet conform Cost 335

Bus niet knielend bij standaard en hoge halte

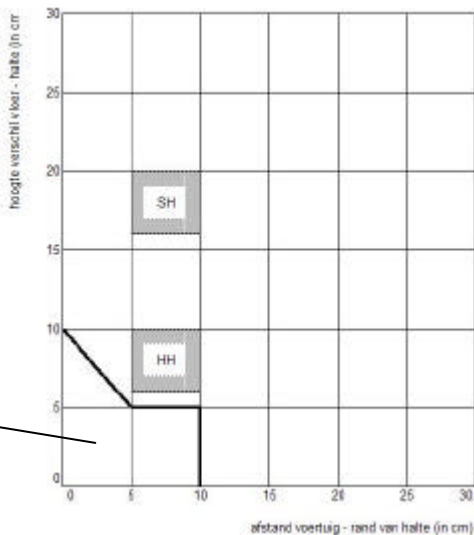


Bus knielend bij standaard en hoge halte



Ideale spleet conform Cost 335

Tram bij standaard en hoge halte



Ideale spleet conform Cost 335

4.6 Afbakening

Het beleidskader richt zich zowel op mensen met een lichamelijke functiebeperking als op mensen die op een andere wijze met een fysieke drempel worden geconfronteerd bij het gebruiken van het reguliere openbaar vervoer. De ambitie is dat in de toekomst 100% van de doelgroep gebruik kan maken van het openbaar vervoer. In de praktijk zal dit, ook al voldoet het openbaar vervoer aan alle eisen, niet haalbaar zijn. Eén van de belangrijkste redenen hiervan is dat mensen soms dermate medische beperkingen hebben dat zij gewoon niet met regulier openbaar vervoer kunnen reizen.

Kijken we naar de totale Nederlandse bevolking, dan maakt hiervan zo'n 13% daadwerkelijk gebruik van het OV. De verwachting dat 100% van de doelgroep mensen met een handicap ook daadwerkelijk gebruik zal gaan maken van het openbaar vervoer is dan ook niet reëel.

Op de lange termijn zullen dan ook de volgende eisen gelden:

Fysieke toegankelijkheid

- de horizontale en verticale spleet tussen halte en materieel dient nihil te zijn;
- de halte en het materieel dienen te voldoen aan de eisen die gesteld zijn in de wenkenbladen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en/of de Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) met betrekking tot toegankelijkheid die mogelijk een onderdeel uit gaat maken van de Wp 2000. Deze zal naar verwachting onder andere betrekking hebben op:
 - de vraag waaraan de informatievoorziening moet voldoen met betrekking tot de doelgroep auditief en visueel gehandicapten;
 - de vraag waaraan de inrichting moet voldoen voor de doelgroep visueel gehandicapten en auditief gehandicapten;
 - de hoogte van bepaalde voorzieningen;
 - de afmetingen van de deur(en), het gangpad, de zitplaatsen;
 - de inrichting van de rolstoelplaats;
- de weg naar de halte dient zo te zijn ingericht dat mensen met een handicap hiervan gebruik kunnen maken (zie het handboek Toegankelijkheid).

Mentale toegankelijkheid

- de informatievoorziening (voor en tijdens de reis) dienen te voldoen aan de eisen die gesteld zijn in de wenkenbladen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en/of de Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) met betrekking tot toegankelijkheid die mogelijk een onderdeel uit gaat maken van de Wp2000. In 2003 zal door de OV-autoriteit in overleg met de andere actoren een notitie gemaakt worden over de eisen die er daadwerkelijk gesteld gaan worden aan de informatievoorziening. Hierin zal onder andere aandacht zijn voor:

- de lettergrootte in relatie tot de afstand tot de tekst;
- de kleurstelling;
- in welke vorm wordt de informatie aangeboden (auditief en visueel);

- hoe wordt de informatie aangeboden (internet, worden nieuwe technologische ontwikkelingen gebruikt, et cetera).
 - aanwezige voorzieningen moeten zodanig worden beheerd dat de bruikbaarheid is gegarandeerd.

Op de korte termijn is het niet haalbaar om de horizontale en verticale spleet nihil te laten zijn. Dit heeft enerzijds te maken met de bestaande infrastructuur en de kosten die ermee zijn gemoeid om deze aan te passen. Wat betreft de horizontale en verticale spleet tussen halte en materieel wordt dan ook voor de korte termijn gesteld dat deze aan de volgende afmetingen moet voldoen:

- de verticale spleet tussen halte en materieel mag niet meer bedragen dan 7 cm;
- de horizontale spleet tussen halte en materieel mag niet meer bedragen dan 10 cm.

Om dit te bereiken stellen OV-autoriteiten in het Programma van Eisen met betrekking tot de concessie eisen aan de vloerhoogte van het materieel. Wanneer het niet mogelijk blijkt te zijn aan deze maatvoering te voldoen zal de OV-autoriteit in overleg met de andere actoren (vervoerder en wegbeheerder) zoeken naar alternatieven.

Wat betreft de inrichting van de halte, het materieel en de weg naar de halte geldt op de korte termijn:

Fysieke toegankelijkheid

- de halte en het materieel dienen te voldoen aan de eisen die gesteld zijn in de wenkenbladen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en/of de Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) met betrekking tot toegankelijkheid die mogelijk een onderdeel uit gaat maken van de Wp2000. Deze zal naar verwachting onder andere betrekking hebben op:
 - de vraag waaraan de informatievoorziening moet voldoen met betrekking tot de doelgroep auditief en visueel gehandicapten;
 - de vraag waaraan de inrichting moet voldoen voor de doelgroep visueel gehandicapten en auditief gehandicapten;
 - de hoogte van bepaalde voorzieningen;
 - de afmetingen van de deur(en), het gangpad, de zitplaatsen;
 - de inrichting van de rolstoelplaats.
- de weg naar de halte dient zo te zijn ingericht dat mensen met een handicap hiervan gebruik kunnen maken (zie het handboek Toegankelijkheid).

Mentale toegankelijkheid

- de informatievoorziening (voor en tijdens de reis) dienen te voldoen aan de eisen die gesteld zijn in de wenkenbladen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en/of de Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) met betrekking tot toegankelijkheid die mogelijk een onderdeel uit gaat maken van de Wp2000. Zoals bij de ambitie op lange termijn al is aangegeven zal in 2003 door de OV-autoriteit in overleg met de andere actoren een notitie gemaakt worden over de eisen die er daadwerkelijk gesteld gaan worden aan de informatievoorziening. Hierin zal onder andere aandacht zijn voor:
 - de lettergrootte in relatie tot de afstand tot de tekst;
 - de kleurstelling;
- in welke vorm wordt de informatie aangeboden (auditief en visueel);
- hoe wordt de informatie aangeboden (internet, worden nieuwe technologische ontwikkelingen gebruikt, et cetera).

In onderstaande tabel wordt weergegeven voor welk percentage van de doelgroep mensen met een handicap het reguliere openbaar vervoer toegankelijk en bruikbaar is als de uitgangspunten met betrekking tot de horizontale en verticale spleet en de inrichting van de halte en het materieel, zoals deze hierboven genoemd zijn voor de korte termijn, gehanteerd worden. Hierbij is dan ook rekening gehouden met het feit dat:

- een deel van de doelgroep géén gebruik kan maken van het reguliere openbaar vervoer omdat de voorziening waarover zij beschikken niet aan de geldende normen voldoet qua afmetingen;
- een deel van de doelgroep om medische redenen géén gebruik kan maken van het reguliere openbaar vervoer.

Verder geldt dat de cijfers voor een deel ook gebaseerd zijn op aannames, aangezien de diversiteit van de doelgroep zeer groot is als het gaat om de ernst van de beperkingen en of iemand dan wel of geen gebruik 'durft' te maken van het reguliere openbaar vervoer.

| bij spleetbreedte: | Percentage van de doelgroep mensen met een handicap | Percentage van de doelgroep die gebruik kan maken van het OV | | |
|---------------------|---|--|---|---|
| | | nihil | verticaal \leq 7 cm horizontaal \leq 10 cm | verticaal $>$ 7 cm horizontaal $>$ 10 cm |
| wielers | 4 % | 3,6 % | 3,2 % | 0,6 % |
| rijders | 1 % | 0,2 % | 0,15 % | nihil |
| lopers | 68% | 61,2 % | 54,4 % | 11 % |
| auditief en visueel | 27 % | 24,3 % | 21,6 % | 5,4 % |
| Totaal | 100 % | 89,3 % | 79,4 % | 17 % ¹⁶ |

Voor de resterende groepen, die géén gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer om medische redenen en of omdat hun voorziening niet voldoet

¹⁶ Gesteld zou kunnen worden dat dit momenteel de huidige situatie is.

aan de gestelde normen met betrekking tot de afmetingen, zal een alternatief moeten worden geboden (zo'n 10% van de doelgroep¹⁷). Een voorziening die geboden wordt als alternatief moet voldoen aan de mogelijkheden die mensen zonder handicap ook hebben in een vergelijkbare situatie. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de Wvg-autoriteiten. Zij hebben hier echter wel een eigen beleidsvrijheid in.

Een ander aspect dat hier nog een rol bij speelt is de landelijke tendens dat de OV-lijnen steeds meer gestrekt worden (het aantal haltes neemt af waardoor de loopafstand naar een halte groter wordt) én dat het voorzieningenniveau op het platteland afneemt. Dit betekent dat de groep die géén gebruik kan maken van het openbaar vervoer, omdat dit er gewoon niet is, mogelijk steeds groter wordt.

¹⁷ Onderzoek P5, assistentiebehoefte in het openbaar vervoer.

5 ACTOREN

Het beleidskader richt zich primair op zaken waar dIVV en ROA bevoegdheden heeft of invloed op kunnen uitoefenen. Hierbij wordt wel de kanttekening geplaatst dat er oog moet zijn voor de totale reisketen. Afstemming met en tussen andere actoren en/of modaliteiten is dan ook belangrijk. Uitgangspunt is een breed draagvlak bij alle relevante actoren. Pas nadat duidelijke keuzes zijn gemaakt en er een breed draagvlak voor deze keuzes bestaat, kunnen prioriteiten worden gesteld.

5.1 Krachtenveldanalyse

Op basis van de uitgevoerde krachtenveldanalyse kan gesteld worden dat alle actoren het belang van het onderwerp erkennen én onderschrijven. Concreet gaat het hierbij om de volgende partijen:

| Categorie | Organisatie |
|---|--|
| <i>Initiatiefnemer</i> | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemeente Amsterdam ▪ ROA |
| <i>Probleemeigenaar</i> | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemeente Amsterdam (dIVV) ▪ Overige gemeenten ROA ▪ ROA |
| <i>Direct betrokkenen (uitvoerders/ beleidmakers)</i> | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Consumenten- en reizigersorganisaties ▪ GVB vervoer ▪ GVB infra ▪ Connexxion ▪ Stadsmobiel ▪ Taxibedrijven ▪ Deelraden/ stadsdelen ▪ Wvg-autoriteiten |

De resultaten van de krachtenveldanalyse zijn in een afzonderlijke rapportage vastgelegd. Een aantal belangrijke conclusies wordt hieronder weergegeven.

- Uit de krachtenveldanalyse is duidelijk geworden dat het opstellen van een beleidskader toegankelijkheid en een bijbehorend actieplan kan rekenen op ondersteuning van alle relevante partijen.
- De betrokken partijen zijn het in grote lijnen eens met de definitie van toegankelijkheid. Wel is nadere discussie gewenst over de vraag welke elementen uit de totale reisketen meegenomen moeten worden in het beleidskader.
- Een duidelijke afbakening van het beleidskader is belangrijk.

- Een groot deel van de betrokken actoren stelt dat een veel grotere groep gebaat is bij een beter toegankelijk openbaar vervoer dan alleen de groep mensen met een handicap.
- Er moet voor worden gewaakt dat de aandacht niet enkel uitgaat naar een (kleine) doelgroep, maar dat maatregelen worden genomen waar ook andere reizigers voordeel van hebben.
- De aandacht voor toegankelijkheid mag niet leiden tot verlies van de huidige kwaliteit of kwantiteit.

5.2 Taken en verantwoordelijkheden per actor

In deze paragraaf worden de actoren en hun taken en verantwoordelijkheden benoemd als het gaat om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en/of het bieden van vervoer aan mensen met een handicap.

OV-autoriteit

De OV-autoriteit heeft bevoegdheden of invloed op de volgende elementen van de reisketen:

- het materieel: De OV-autoriteit kan als opdrachtgever eisen stellen aan het materieel. Zij ontvangt via de reguliere middelen geormerkte gelden met betrekking tot toegankelijkheid. Zowel Amsterdam als het ROA hebben voor de komende jaren met de vervoerders reeds afspraken gemaakt in het kader van de inzet van de geormerkte middelen binnen de Rijksbijdrage.
- de halte: Binnen Amsterdam is de Centrale stad beheerder van de haltevoorzieningen op het hoofdrailnet en de metro. Zij kan dan ook eisen stellen in dit kader. Wordt gekeken naar de overige infrastructuur en dus ook de bushaltes, dan ligt de verantwoordelijkheid bij de stadsdelen. De stadsdelen beschikken in principe over geld om de businfrastructuur te beheren en zetten voorts bij herprofilering op projectbasis zowel GDU-gelden, vanuit het ROA, als diverse andere (eigen) middelen in. Er worden door het ROA momenteel géén eisen in het kader van toegankelijkheid gesteld. Als we kijken in het ROA-gebied zijn er verschillende wegbeheerders die ook verantwoordelijk zijn voor de haltevoorzieningen. De middelen die hiervoor worden gebruikt komen deels vanuit de GDU-gelden van het ROA, en deels uit andere (eigen) middelen van de diverse wegbeheerders. Vanuit het ROA worden er momenteel géén eisen gesteld in het kader van de toegankelijkheid van de haltevoorzieningen.

Naast het bieden van regulier openbaar vervoer dat voldoet aan bepaalde toegankelijkheidseisen, heeft zij ook de mogelijkheid om aanvullend op of in plaats van dit reguliere openbaar vervoer andere vormen van openbaar vervoer in te zetten, zoals bijvoorbeeld CVV.

Wvg-autoriteiten

De gemeente is verantwoordelijk voor de uitvoering van de Wet voorzieningen gehandicapten (Wvg). In dit kader is een verordening opgesteld waarin aangegeven wordt op welke manier uitvoering gegeven wordt aan de Wvg. De link met het openbaar vervoer is gelegen in de vervoersvoorzieningen en de rolstoelen die verstrekt worden via de Wvg.

In de Wvg is benoemd dat iemand in aanmerking komt voor een vervoersvoorziening, wanneer geen gebruik gemaakt kan worden van het reguliere openbaar vervoer. De gemeenten zouden gebaat zijn bij een beter toegankelijk openbaar vervoer, omdat daardoor de aanspraak op de Wvg af zou nemen. In dit kader heeft DMO Amsterdam dan ook voor een beperkte periode middelen beschikbaar gesteld om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer te verbeteren. Concreet gaat het hierbij om het ophogen van de gecombineerde haltes (tram-bus).

Gesteld zou dan ook kunnen worden dat wanneer het reguliere openbaar vervoer niet toegankelijk is, de dienst Welzijn of de dienst Sociale Zaken verantwoordelijk is voor het bieden van een alternatief dat gelijkwaardig is aan de mogelijkheden die mensen zonder handicap ook hebben. Dit blijft echter ten alle tijden een lokale beleidsvrijheid.

Gemeente Amsterdam, stadsdelen

De Centrale Stad is wat betreft het hoofdrailnet verantwoordelijk voor het onderhoud en beheer van de infrastructuur. Wat betreft het hoofdwegennet is er een gedeelde verantwoordelijkheid tussen de Centrale Stad en de stadsdelen. De Centrale Stad is wat betreft het hoofdwegennet verantwoordelijk voor het functionele beheer, hetgeen groot onderhoud en vervanging inhoudt. De Stadsdelen zijn verantwoordelijk voor het dagelijkse en juridische beheer van het hoofdwegennet. Hiertoe behoren kleine aanpassingen en klein onderhoud. De stadsdelen zijn verantwoordelijk voor alle overige infrastructuur.

De ROA-gemeenten

De gemeenten zijn als wegbeheerder verantwoordelijk voor de weg naar de halte en voor het beheer van de halte.

Reizigers Advies Raad (RAR)

Zowel het ROA als Amsterdam hebben een RAR. Hierin hebben verschillende belangenorganisaties en personen op individuele titel zitting. Hierbij gaat het onder andere om:

- *ROVER*
ROVER is de vertegenwoordiger van de reizigers in het openbaar vervoer. ROVER behartigt hun belangen in de breedste zin van het woord.

- *Ouderenorganisaties / Gehandicaptenorganisaties*
Ouderenorganisaties en gehandicaptenorganisaties vertegenwoordigen de belangen van de doelgroep ouderen respectievelijk gehandicapten. In Amsterdam is het SGOA de vertegenwoordiger van de doelgroep gehandicapten. In de andere gemeenten zijn over het algemeen ook organisaties die de belangen van mensen met een handicap vertegenwoordigen. Hun inbreng is geregeld binnen de RAR van het ROA.

GVB

Het GVB is in opdracht van dIVV (formeel het ROA) de uitvoerder van het stadsvervoer binnen de gemeente Amsterdam. In het Programma van Eisen zijn globale afspraken opgenomen omtrent de toegankelijkheid. Tevens is het GVB in opdracht van dIVV de uitvoerder van het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur, de haltes en de stations (niet de bushaltes).

Connexxion, Beuk, SSK

Connexxion, Beuk en SSK voeren momenteel in opdracht van het ROA het Streekvervoer uit. Duidelijke afspraken over toegankelijkheid zijn in de concessies niet opgenomen.

Wvg-vervoer

Stadsmobiel is in opdracht van de DMO Amsterdam momenteel de uitvoerder van het Wvg-systeem.

5.3 Afbakening

De ambitie is dat op de lange termijn de totale reisketen toegankelijk en bruikbaar is voor mensen met een handicap. Alle actoren hebben hierbij een inspanningsverplichting. Belangrijk is hierbij dat er gekomen wordt tot een onderlinge afstemming.

Op de korte termijn zullen:

- de OV-autoriteiten in hun concessieverleningen eisen stellen aan het materieel met betrekking tot de toegankelijkheid en bruikbaarheid, waarbij de wenkenbladen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat het uitgangspunt vormen. Wat betreft de horizontale en verticale spleetbreedte tussen halte en materieel wordt gestreefd naar een zo klein mogelijk opening. Bij voorkeur nul maar voor de korte termijn maximaal 10 cm horizontaal en 7 cm verticaal;
- de OV-autoriteiten een actieve rol innemen richting wegbeheerders om te zorgen dat de haltes voldoen aan de eisen waardoor de horizontale en verticale spleetbreedte toe een minimum wordt beperkt én de halte zo ingericht wordt dat deze toegankelijk en bruikbaar is voor de doelgroep (zie de eerder genoemde wenkenbladen en het handboek Toegankelijkheid);
- de wegbeheerders bij de inrichting van de weg naar de halte en de halte rekening houden met de eisen die er gelden voor mensen met een handicap (zie het handboek Toegankelijkheid).

Op basis van het actieplan zal gekeken worden naar de financiering.

6 HET FINANCIËLE KADER

In relatie tot het onderwerp toegankelijkheid openbaar vervoer zijn drie geldstromen te benoemen:

- geormerkte middelen binnen de Rijksbijdrage openbaar vervoer;
- GDU-middelen;
- andere middelen.

Geormerkte middelen binnen de Rijksbijdrage OV

Vanaf 1993 worden er door het Rijk binnen de Rijksbijdrage OV middelen geormerkt ten behoeve van de verbetering van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Deze middelen worden hoofdzakelijk ingezet voor de aanschaf van lagevloermaterieel. Tot 1997 was de hoogte van de geormerkte bijdrage gerelateerd aan het aantal reizigerskilometers. Na 1997 is het normatieve kostenniveau leidend voor de hoogte van de bijdrage.

GDU-middelen

De GDU-middelen (gebundelde doeluitkeringen) zijn bedoeld voor infrastructurele zaken. Het verbeteren van de toegankelijkheid van haltevoorzieningen, in de breedste zin van het woord, valt hier ook onder.

Andere middelen

Naast de bovengenoemde middelen zijn gemeenten vrij om ook andere middelen in te zetten voor de verbetering van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer of het bieden van alternatieven aan doelgroepen die geen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer door hun fysieke beperkingen. Verder kan een goed toegankelijk openbaar vervoer ertoe leiden dat minder aanspraak gemaakt wordt op andere voorzieningen waar gemeenten verantwoordelijk voor zijn.

Ook hier is een kanttekening op zijn plaats. Op basis van het actieplan zal bekeken worden wat de financiële gevolgen zijn van het beleidskader en van waaruit de financiering plaats kan vinden. Enerzijds zal het hierbij gaan om al bestaande middelen. Anderzijds zal ook bekeken worden of onderbouwd bij het Rijk aanspraak gemaakt kan worden op extra middelen. Mocht blijken dat de financiering niet haalbaar is, zal bekeken worden of het beleidskader aanpassing behoeft daar het een realistisch én haalbaar beleidskader dient te zijn.

7 TOETSINGSKADER

7.1 Pragmatisme en ambitie

Het beleidskader is vanuit het oogpunt van realiteitszin en pragmatisme geschreven voor de korte en middellange termijn. Dit betekent dat telkens gekeken zal worden of er een noodzaak is voor het bijstellen van het beleidskader.

Acties gericht op de korte termijn dragen bij aan een pragmatisch beleidskader. Acties gericht op de lange termijn moeten hoog geachte ambities binnen bereik brengen. Daar de beschikbare middelen beperkt zijn kan onderscheid in korte en lange termijn bijdragen aan de prioritering van acties. Maatregelen die snel gestart kunnen worden dan wel een korte doorlooptijd hebben kunnen doelstellingen eerder binnen bereik brengen.

7.2 Toetsingsaspecten

Op basis van een toetsingskader worden acties die door de verschillende actoren worden geïnitieerd, getoetst. Niet alles kan in één keer worden gerealiseerd. Derhalve is een keuze nodig op basis van prioritering. Deze prioritering kan plaatsvinden op basis van een toetsingskader.

Om te komen tot een toetsing moet bij elke actie de volgende aspecten inzichtelijk gemaakt worden:

- *het doel*: er dient duidelijk omschreven te worden wat het doel is van de actie en wat de verbanden zijn met andere acties;
- *de huidige stand van zaken*: om het resultaat te kunnen meten is het belangrijk dat de huidige stand van zaken inzichtelijk wordt gemaakt;
- *deel van de reisketen*: op welk onderdeel van de reisketen heeft de actie betrekking;
- *integraliteit*: in hoeverre is er afstemming met andere elementen uit de reisketen;
- *de trekker van de actie*: welke actor is verantwoordelijk voor de uitvoering.

De prioritering kan plaatsvinden op basis van de volgende aspecten:

- *bijdrage aan doelstelling van het beleidsplan*: draagt de actie bij aan de ambities van het beleidskader;
- *draagvlak*: in hoeverre wordt de maatregel gesteund door de verschillende betrokken partijen;
- *meetbaarheid*: is het resultaat van de actie meetbaar;

- *financieel kader*; welke financiële middelen zijn er. Hierbij zal niet alleen gekeken worden naar budgetten in het kader van het openbaar vervoer, maar worden ook andere relevante geldstromen beschouwd;
- *opbrengstenniveau*; het is moeilijk om opbrengsten in geld uit te drukken. Daarnaast zullen kosten en (geldelijke) baten niet in verhouding staan. Opbrengsten moet in dit kader dan ook vooral gezien worden als maatschappelijk rendement. Het is wel zo dat er momenteel onderzoeken zijn welke aantonen dat de doorstroming sneller is bij een gelijkvloerse instap wat voordelen oplevert in het kader van de exploitatie;
- *kostenniveau*; welke kosten zijn met de realisatie van de maatregel gemoeid;
- *realiseringstermijn*; op welke termijn is de maatregel in te voeren;
- *ongewenste effecten*; toegankelijkheidsmaatregelen kunnen ongewenste effecten hebben op andere kwaliteitsaspecten van het vervoer, zoals de verkeersveiligheid, de doorstroming van het verkeer en vraaguitval onder huidige gebruikers.

De acties zullen op basis van een factsheet worden geïnventariseerd en conform bovenstaande toetsingsaspecten worden beoordeeld. Een voorbeeld van een factsheet is opgenomen in de bijlagen. Vervolgens zullen de acties in een tijdspad worden gezet waarbij gekeken zal worden naar een duidelijke afstemming tussen de verschillende acties.

Ten behoeve van deze toetsing zal een projectgroep worden samengesteld waarin de actoren zijn vertegenwoordigd. Randvoorwaarde hierbij is wel dat er tussen de verschillende actoren duidelijke afspraken gemaakt worden over beslissingsbevoegdheden.

7.3 De acties

Zoals al eerder aangegeven zijn we er nog niet bij de vaststelling van het beleidskader. Dit is een eerste stap in de goede richting. Nu ligt de bal echter bij de verschillende actoren. Op basis van het beleidskader zullen acties moeten worden geïnitieerd om ervoor te zorgen dat er geen verschil is tussen mensen met en zonder handicap als het gaat om mobiliteit. De acties kunnen enerzijds al heel concreet zijn, anderzijds kan het ook noodzakelijk zijn om zaken nog verder te onderzoeken.

Hieronder wordt een aantal acties benoemd die mogelijk in de komende periode opgestart kunnen worden. Benadrukt wordt dat het hierbij gaat om een eerste gedachtegang. Wanneer besloten wordt inderdaad deze acties op te nemen in het actieplan, dan dient een nadere invulling van de acties plaats te vinden op basis van het eerder genoemde toetsingskader.

- *Het onderzoeken van de mogelijkheid van het gebruiken van een uitklapplank in het materieel.* Momenteel is er bewust voor gekozen om géén uitklapplank toe te passen om het hoogteverschil tussen halte en materieel op te vangen. Dit is gedaan omdat de huidige haltes smal zijn en omdat het hoogteverschil groot is. De uitklapplank moet dan dus relatief lang zijn om de hellingshoek niet te groot te maken. Een andere afweging was de verwachte storingsgevoeligheid. Nader onderzoek dient aan te tonen of de afwegingen die toen gemaakt zijn nog steeds gelden. Hierbij moet dan gekeken worden naar praktijkvoorbeelden in andere gebieden. Verder zou ook onderzocht moeten worden wat de kosten zijn van het aanpassen van bestaand materieel. Dit omdat het GVB momenteel al veel nieuw materieel heeft aangeschaft.
- *Het zorgen voor opname van het onderwerp toegankelijkheid in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) en/of Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP).* Dit is belangrijk omdat daardoor het onderwerp continu onder de aandacht wordt gebracht. Belangrijk aandachtspunt hierbij is dat continu wordt benadrukt dat iedereen gebaat is bij een goede toegankelijkheid en bruikbaarheid.
- *Een inventarisatie van de huidige haltes en de aanwezige voorzieningen op deze haltes.* Het doel hiervan is het inventariseren van de huidige haltes om zo de kosten inzichtelijk te kunnen maken van het op het gewenste voorzieningenniveau brengen van de verschillende haltes. Hierbij dient ook gekeken te worden naar de ruimtelijke gevolgen van eventuele aanpassingen.
- *Een inventarisatie van de behoefte aan liftvoorzieningen bij haltes en/of stations.* Doel hiervan is het (beter) toegankelijk maken van haltes en/of stations.
- *Het formuleren van het onderdeel toegankelijkheid in het Programma van Eisen in het bestek van een concessie.* Doel is te komen tot een uniforme formulering van de eisen die er gelden voor het materieel en de informatievoorziening. Hierbij zal het in eerste instantie gaan om het inzichtelijk maken van bestaande informatie en het duidelijk formuleren van uniforme richtlijnen.
- *Het formuleren van eisen die gelden voor haltes:* doel van deze actie is te komen tot een uniforme formulering van de eisen met betrekking tot de toegankelijkheid van haltes. Hierbij zal het in eerste instantie gaan om het inzichtelijk maken van bestaande informatie en het duidelijk formuleren van uniforme richtlijnen.

- *Bij de aanleg of herinrichting van voorzieningen die onderdeel uitmaken van de reisketen rekening houden met de eisen die gelden voor mensen met een handicap.* Doel is om alle voorzieningen op het gewenste voorzieningenniveau te brengen. Het is een actie die relatief kostenneutraal kan worden uitgevoerd, omdat wanneer gelijk rekening gehouden wordt met toegankelijkheidsaspecten, dit zonder extra kosten kan.
- *Afstemming met de Wvg-autoriteiten over de afmetingen van voorzieningen.* Doel is ervoor zorgen dat de voorzieningen die verstrekt worden binnen de gestelde normen vallen die gelden voor de afmetingen van de voorziening die in het openbaar vervoer kan.
- *Informatievoorziening.* Doel is het inzichtelijk maken voor de gebruiker welke haltes en voertuigen nu goed toegankelijk en bruikbaar zijn.

Dit is zeker geen uitputtende opsomming. Het is belangrijk dat actoren zelf ook na gaan denken over de mogelijkheden die er zijn. Het betrekken van de doelgroep hierbij is ook zeer belangrijk. Zij weten namelijk vaak het beste waar behoefte aan is en hoe zaken aangepast zouden kunnen worden tegen een lage kostprijs. Het gaat immers vaak om praktische oplossingen.

7.4 Uniformiteit

Alle acties die ondernomen worden om bij te dragen aan de ambities op de korte en lange termijn moeten uniformiteit als uitgangspunt hebben. Met andere woorden: voorzieningen die aangebracht worden door verschillende actoren moeten op elkaar aansluiten of gelijk aan elkaar zijn.

Het zou in dit kader ook wenselijk zijn om een toezichthoudende functie te creëren, welke enerzijds de voortgang van de acties volgt en anderzijds zorgt dat de verschillende actoren en beleidsterreinen op elkaar worden afgestemd.

BIJLAGEN

Samenstelling begeleidingsgroep

bijlage 1

- Gemeente Amsterdam, dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer (dIVV)
De heer P. van den Raadt
De heer L. Brantenaar
- Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA)
De heer D. Aulman
- Gemeente Amsterdam, dienst Welzijn (DWA) (per 01-03-2003: Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling; DMO)
Mevrouw M. Lenglet
- Gemeentelijk Vervoer Bedrijf (GVB)
Mevrouw M. van Dooren (tot februari 2003)
De heer J. van Os (vanaf februari 2003)
- Connexion
De heer L. Warmerdam (vanaf april 2003)
- Gemeente Haarlemmermeer
De heer E. van Rijn (vanaf april 2003)

<<adres>>

31 januari 2003
nn/20020169/b050/b

Geachte @@,

ROA en dIVV organiseren op 4 februari aanstaande een themasessie '*Toegankelijkheid openbaar vervoer*' ten behoeve van het ontwikkelen van een beleidskader toegankelijkheid openbaar vervoer.

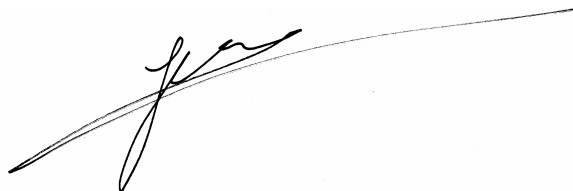
Graag wil ik u namens het ROA en dIVV hiervoor van harte uitnodigen. Bij dit schrijven treft u het programma aan, alsmede een discussienotitie en een routebeschrijving.

Op 4 februari zijn wij te gast in het onlangs gerestaureerde Olympisch Stadion te Amsterdam. De aftrap is gepland om 13:00 uur, het eindsignaal zal rond 17:00 uur klinken. Tussendoor wordt uiteraard gepauzeerd.

Ik hoop u allen op 4 februari te kunnen begroeten. Ik wens u alvast veel plezier toe bij het lezen van het inspiratiedocument!

Met vriendelijke groet,

Mede namens het ROA en dIVV,



John van Hal
AGV Adviesgroep voor verkeer en vervoer

NVVP

Het **NVVP** (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2001) biedt een visie op openbaar vervoer en ketenmobiliteit. De ambitie ten aanzien van het openbaar vervoer luidt: *Het openbaar vervoer zal de bereikbaarheid en de vitaliteit van stedelijke gebieden verbeteren en blijft, waar nodig, een sociale functie vervullen. Een kwaliteitssprong verleidt de reiziger om veel vaker voor het openbaar vervoer te kiezen in plaats van voor de auto.*

Ten aanzien van (fysieke) toegankelijkheid biedt het NVVP de volgende kansen:

- Betere toegankelijkheid voor mensen met een functiebeperking is een belangrijk kwaliteitsaspect. Het gaat hierbij om materieel, infrastructuur, communicatie en ook de dienstverlening eromheen.
- Nieuwe wensen voor bussen liggen met name op het gebied van milieuvriendelijkheid en toegankelijkheid. Bij toegankelijkheid van het openbaar vervoer gaat het overigens niet alleen om materieel, de bus zelf, maar ook om de infrastructuur en de communicatie eromheen. Het streven is dat het openbaar vervoer bruikbaar is voor een zo groot mogelijke groep mensen (optimale toegankelijkheid).

Wp 2000

Artikel 32 lid 2

Aan een concessie worden in ieder geval voorschriften verbonden ten aanzien van:

g. de eisen aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer ten behoeve van reizigers met een handicap.

Artikel 32 lid 3

Bij algemene maatregel van bestuur worden regels gesteld over het minimale niveau van toegankelijkheid van het openbaar vervoer dat concessieverleners middels voorschriften dienen veilig te stellen bij concessieverlening. Deze regels bevatten in ieder geval eisen aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer ten behoeve van reizigers met een handicap en eisen aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer ten behoeve van reizigers met een fiets.

Gezien bovenstaande biedt de Wp 2000 ten aanzien van (fysieke) toegankelijkheid in ieder geval de volgende kansen:

- Het systeem van periodieke aanbesteding: een vervoerder moet goed presteren om kans te maken op een nieuwe concessie. Klantgerichtheid zal dan de natuurlijke reactie van vervoerders zijn. Voorts kan een verhoging van de doelmatigheid worden vertaald in een betere prijsprestatie verhouding.
- De decentrale overheden: zij kunnen in de concessie eisen stellen aan toegankelijkheid en andere toegankelijkheidsaspecten van klantgerichtheid. Daarbij wordt gestreefd naar uniformiteit in reisinformatiesystemen.
- Overheid stimuleert ook innovaties met de toepassing van collectief vervoer. De mate waarin innovaties tot stand komen, hangt sterk af van marktpartijen en decentrale overheden. De decentralisatie van het streekvervoer heeft een impuls gegeven aan de innovatie in regionaal openbaar vervoer. Ook de introductie van marktwerking moet leiden tot innovatie en klantgerichtheid. Maar dit is niet genoeg. In de nieuwe Wet Personenvervoer is daarom een experimenteerartikel opgenomen. Het is denkbaar dat in de planperiode tot 2010 nieuwe inzichten kunnen leiden tot aanvullende wensen voor concrete innovaties. De rijksoverheid staat hier in beginsel voor open en zal dit kritisch volgen. Zij spant zich in om tot een klimaat te komen dat innovaties stimuleert, bijvoorbeeld via de huidige regeling 'Personenvervoer van deur tot deur en op maat'.

Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte¹⁸

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Allen, die deze zullen zien of horen lezen, saluut! doen te weten:

Alzo Wij in overweging genomen hebben, dat het wenselijk is om, mede in verband met artikel 1 van de Grondwet en alsmede op grond van de Richtlijn nr. 2000/78/EG van de Raad van de Europese Unie van 27 november 2000, tot instelling van een algemeen kader voor gelijke behandeling in arbeid en beroep (PbEG, 2000, L303), ter bevordering van de deelneming op gelijke voet aan het maatschappelijke leven bescherming te bieden tegen discriminatie op grond van handicap of chronische ziekte en dat het daarom wenselijk is behoudens de door de wet genoemde uitzonderingen onderscheid op deze grond te verbieden; Zo is het, dat Wij, de Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

¹⁸ De Wet wordt naar alle waarschijnlijkheid per 01-12-2003 van kracht bij tijdige plaatsing in de Staatscourant (de geplaatste tekst is dan ook nog niet de officiële versie). Wat betreft de artikelen met betrekking tot het openbaar vervoer is nog niet duidelijk wanneer deze van toepassing worden. De verwachting is 2010 voor de bus/tram/metro en 2030 voor de trein.

§ 1. Algemeen

Artikel 1

In deze wet wordt verstaan onder:

- a. onderscheid: direct en indirect onderscheid;
- b. direct onderscheid: onderscheid tussen personen op grond van een werkelijke of vermeende handicap of chronische ziekte;
- c. indirect onderscheid: onderscheid op grond van andere hoedanigheden of gedragingen dan die bedoeld in onderdeel b, dat direct onderscheid tot gevolg heeft.

Artikel 2

Het verbod van onderscheid houdt mede in dat degene, tot wie dit verbod zich richt, gehouden is naar gelang de behoefte doeltreffende aanpassingen te verrichten, tenzij deze voor hem een onevenredige belasting vormen.

Artikel 3

1. Het verbod van onderscheid geldt niet indien:
 - a. het onderscheid noodzakelijk is ter bescherming van de veiligheid en de gezondheid;
 - b. het onderscheid een regeling, norm of praktijk betreft die tot doel heeft specifieke voorzieningen en faciliteiten te creëren of in stand te houden ten behoeve van personen met een handicap of chronische ziekte;
 - c. het onderscheid tot doel heeft personen met een handicap of chronische ziekte een bevoorrechte positie toe te kennen teneinde feitelijke achterstanden op te heffen of te verminderen en het onderscheid in een redelijke verhouding staat tot dat doel.
2. Het verbod van onderscheid geldt niet ten aanzien van indirect onderscheid dat objectief wordt gerechtvaardigd.

§ 4. Openbaar vervoer

Artikel 7

In artikel 8 en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

- c. openbaar vervoer: voor een ieder openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling met een bus, trein, metro, tram of een via een geleidesysteem voortbewogen voertuig;
- d. reisinformatie: informatie over de dienstregeling met de geldigheidsduur daarvan, gegarandeerde overstapmogelijkheden binnen de dienstregeling, wijzigingen van de dienstregeling en over tarieven en de daarbij behorende zone-indeling.

Artikel 8

1. Onderscheid is verboden bij:
 - d. het verlenen van de voor het reizen vereiste toegang tot de bij het openbaar vervoer behorende gebouwen en infrastructuur;
 - e. het aanbieden van openbaar vervoersdiensten en reisinformatie;
 - f. het sluiten, uitvoeren of beëindigen van overeenkomsten met betrekking tot openbaar vervoer.
2. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden regels gesteld over de ingevolge het eerste lid, in samenhang met artikel 2, te verrichten aanpassingen als bedoeld in dat artikel.

Toelichting:

Inleiding

Het wetsvoorstel gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte is uitgebreid met het maatschappelijk terrein «openbaar vervoer».

Hierdoor kan onderscheid van mensen met een handicap of chronische ziekte bij het gebruik van openbaar vervoer worden bestreden en derhalve gelijke behandeling van mensen met een handicap of chronische ziekte bij het gebruik van openbaar vervoer worden bevorderd.

In het Voortgezet Algemeen Overleg van 19 juni 2001 is door de Tweede Kamer een motie ingediend over uitbreiding van het wetsvoorstel gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte, welke met algemene stemmen is aangenomen op 26 april 2002. In deze motie Passtoors c.s. (Kamerstukken II, 2000/01, 24 170, nr. 68) wordt de regering

verzocht om met een wetsvoorstel te komen waarin de toegankelijkheid en bereikbaarheid van de samenleving in brede zin voor mensen met een beperking geregeld wordt, analoog aan de Americans with Disabilities Act (ADA) uit 1990. In de schriftelijke reactie van het kabinet van 17 december 2001 (Kamerstukken II, 2000/01, 24 170, nr. 70) wordt een algemene visie op de motie Passtoors c.s. en de te nemen stappen die kunnen leiden tot

een opportuun wetsvoorstel geschetst.

Mensen met een handicap of chronische ziekte kunnen vanwege de veelal nog bestaande ontoegankelijkheid van het openbaar vervoer in mindere mate participeren in de maatschappij dan mensen zonder handicap. Volwaardige participatie kan in grote mate worden bereikt wanneer het openbaar vervoer toegankelijk zal zijn voor mensen met een

handicap. De toegankelijkheid kan derhalve worden gezien als een voorwaarde om tot volwaardige participatie in de samenleving te komen.

Het wetsvoorstel gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte is een zogenaamde aanbouwwet. Dat wil zeggen dat de algemene normstelling is neergelegd en dat de reikwijdte stap voor stap kan worden uitgebreid. In eerste instantie had het onderhavige wetsvoorstel dan ook alleen betrekking op arbeid, beroep en beroepsonderwijs.

In artikel 2 is verwoord dat het verbod van onderscheid de plicht omvat tot het doen van doeltreffende aanpassingen, tenzij deze een onevenredige belasting vormen. De onderwijsvolgende dan wel de werknemer kan verzoeken om de voor hem (fysiek) noodzakelijke aanpassingen te doen derhalve gelijkwaardig aan de arbeid of het onderwijs te kunnen

deelnemen. Indien doeltreffende aanpassingen door de aanbieder van arbeid respectievelijk beroepsonderwijs ongerechtvaardigd worden geweigerd, wordt het verbod van onderscheid geschonden. Artikel 2 richt zich op de specifieke situatie.

Bij toegankelijkheid van het openbaar vervoer staat niet zozeer het individuele geval centraal maar de publieke of algemene benadering. Het gaat bij openbaar vervoer veeleer om toegankelijkheid die vooraf voor mensen met diverse soorten handicaps of chronische ziekten gerealiseerd is. Daarom is ervoor gekozen ook algemene toegankelijkheidseisen in een algemene maatregel van bestuur neer te leggen. Dit kan op basis van artikel 8, tweede lid.

Huidig beleid

Uitgangspunt van het huidige beleid is dat er een keuzemogelijkheid is voor eigen vervoer en voor openbaar vervoer. Mobiliteit hoort bij onze moderne samenleving: zij is een voorwaarde voor economische groei, emancipatie en sociale bewegingsvrijheid. Voor een groot aantal mensen bestaat een individuele vervoersvoorziening wanneer andere mogelijkheden fysiek niet mogelijk zijn. Mensen die als gevolg van hun beperkingen niet met eigen vervoer of met openbaar vervoer kunnen reizen, blijven recht hebben op een individuele vervoersvoorziening.

Het huidige wettelijke kader kent enkele mogelijkheden om nadere eisen te stellen rondom de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Zij kent evenwel nog¹⁹ niet de mogelijkheid voor de individuele burger om hier een beroep op te doen. Artikel 32, derde lid, van de Wet personenvervoer 2000 (WPV 2000) spreekt van het stellen van regels bij algemene maatregel van bestuur over het minimale niveau van toegankelijk-

¹⁹ Artikel 26 van het wetsvoorstel voor een nieuwe Spoorwegwet (Kamerstukken I 2001/02, 27 482, nr. 318) biedt die mogelijkheid wél, maar die bepaling heeft alleen betrekking op de toegankelijkheid van treinstations, en dus niet tot andere vormen van openbaar vervoer.

heid van het openbaar vervoer. Deze regels bevatten in ieder geval eisen aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer ten behoeve van reizigers met een handicap. In de algemene maatregel van bestuur, het zogeheten Besluit personenvervoer 2000, is in artikel 158 bepaald dat eisen kunnen worden gesteld aan de inrichting van het materieel van het openbaar vervoer. De Nota

Basisstations bevat uitgangspunten voor de toegankelijke bouw van nieuwe stations en grootscheepse verbouw van bestaande stations.

Het wetsvoorstel gelijke behandeling strekt ertoe bescherming te bieden tegen onderscheid op grond van handicap of chronische ziekte bij arbeid en beroep en bij beroepsonderwijs en bij het openbaar vervoer. Uitgangspunt voor de regering is dat de mensen met een handicap of chronische ziekte dezelfde kansen moeten hebben om aan de samenleving deel te nemen als mensen zonder handicap of chronische ziekte. De regering voert hiertoe een «tweesporenbeleid». Het eerste beleidsspoor wordt gevormd door voorwaardenscheppend en stimulerend beleid. Zo kan in het onderhavige wetsvoorstel met name het stimulerend beleid door de overheid richting vervoerder als een belangrijke taak worden aangemerkt.

Op het gebied van toegankelijkheid van openbaar vervoer is op het terrein van stads- en streekvervoer, spoorvervoer en infrastructuur de afgelopen jaren een aantal maatregelen genomen. Zo is de techniek van toegankelijke bussen en trams in het stadsvervoer in ruime mate ontwikkeld en zijn «wenkenbladen» (brochures) gepubliceerd die de optimale inrichting van bussen, de halte-infrastructuur en de reisinformatie nader aanduiden. Op het vlak van toegankelijk spoorvervoer is het richtinggevende Europees Onderzoeksprogramma

COST-335 afgerond. Hierin worden onder andere de mogelijkheden van toegankelijk spoorvervoer centraal gesteld, waarin de toegankelijkheid door middel van gelijkvloerse instap tussen trein en perron, de stations met inbegrip van loketten, de reisinformatie en de commerciële kanten van toegankelijk spoorvervoer wordt toegelicht. Momenteel wordt bezien

op welke wijze deze normen in het Nederlandse spoorvervoer kunnen worden gerealiseerd. Door de Raad van Ministers van de Europese Unie is aangenomen richtlijn 2001/85 die inhoudt dat vanaf het moment van inwerkingtreding alle nieuw op de weg te brengen stadsbussen voldoen aan in de richtlijn neergelegde toegankelijkheidscriteria.

Het tweede beleidsspoor wordt gevormd door maatregelen gericht op individuele rechtsbescherming. De vigerende rechtsbescherming in het wetsvoorstel gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte is privaatrechtelijk van aard. Bij een rechter kan worden geëist dat de werkgever of de aanbieder van beroepsonderwijs verplicht wordt de verzochte aanpassing aan te brengen. De aanpassing is verplicht tenzij het een onevenredige belasting vormt. Ook in het kader van toegankelijk openbaar vervoer en van de gelijkwaardige bejegening dan wel gedrag van de dienstverlener bestaat de individuele rechtsbescherming. Bij een rechter kan van de vervoerder worden geëist dat deze de verplichting tot toegankelijkheid van het rijdend materieel, de infrastructuur of de reisinformatie nakomt. Op deze wijze kan de toegankelijkheid en de bruikbaarheid van het openbaar vervoer door ofwel in het belang van mensen met een handicap of chronische ziekte worden afgedwongen.

Openbaar vervoer

Onder openbaar vervoer wordt verstaan het voor een ieder openstaand vervoer volgens een dienstregeling met een bus, een trein, metro of tram dan wel een via een geleidesysteem voortbewogen voertuig, de zogenoemde trolley. De definitie van openbaar vervoer is afgeleid van artikel 1 van de WPV 2000. Het onderhavige wetsvoorstel is echter niet van toepassing op (lucht)vaartuigen, besloten busvervoer en taxivervoer, al dan niet volgens dienstregeling. Keuzevrijheid in de vervoersmogelijkheden kan in grote mate een bijdrage leveren aan een volwaardige maatschappelijke participatie voor mensen met een handicap of chronische ziekte, hetgeen als doel van deze nota van wijziging kan worden gezien. Een aangename bijkomstigheid van deze wijziging is dat toegankelijk openbaar vervoer zal bevorderen dat mensen met een mobiliteitshandicap gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Niet louter mensen met een motorische, zintuiglijke of psychische handicap kunnen hiervan gebruik maken, maar iedereen die moeilijkheden heeft met het gebruik van het huidige openbaar vervoer zoals mensen met zware bagage, ouderen, zwangere vrouwen en mensen met kinderen, waaronder kinderen in een wandelwagen.

Toegankelijkheid

Als algemeen uitgangspunt geldt dat de toegang tot en het gebruik van het openbaar vervoer op een autonome wijze ofwel met de hulp van een begeleider of een assistent mogelijk wordt gemaakt door het toegankelijk zijn van het openbaar vervoer op grond van vooraf bepaalde fysieke eisen.

Toegankelijkheid omvat uiteenlopende elementen. Onder toegankelijkheid wordt begrepen de elementen toegankelijkheid en bruikbaarheid. Toegankelijkheid betreft de fase voordat men de infrastructuur dan wel het rijdend materieel is binnengetrepen. Bruikbaarheid betreft de fase nadat men dit heeft gedaan. Onderhavig wetsvoorstel heeft betrekking op de toegankelijkheid van het rijdend materieel en van de infrastructuur, met inbegrip van de reisinformatie.

Onder infrastructuur wordt begrepen het trein- en metrostation inclusief het perron alsmede de halte van de tram, metro en bus.

Onderhavig wetsvoorstel kent geen individuele en verzoekgerichte benadering. Voor de vervoerder zijn straks op voorhand de functionele vereisten vastgesteld. In een algemene maatregel van bestuur op grond van artikel 8 lid 2 worden de technische toegankelijkheidseisen uitgewerkt die worden gesteld aan het rijdend materieel, de infrastructuur en de reisinformatie. Hierbij wordt aangesloten bij artikel 32 van de WPV 2000 en artikel 26 van het wetsvoorstel voor een nieuwe Spoorwegwet (Kamerstukken I 2001/02, 27 482, nr. 318).

Hiermee wordt (deels) op een andere manier invulling gegeven aan het treffen van aanpassingen als onderdeel van het verbod op onderscheid.

Vanwege het generieke karakter van toegankelijkheid van het openbaar vervoer, is er voor gekozen de toegankelijkheidseisen expliciet vast te leggen. Ook speelt mee dat gezien de tijdrovendheid om aanpassingen te realiseren het praktisch vaak niet mogelijk zal zijn aanpassingen te treffen in het concrete geval.

In sommige gevallen kunnen assistentie en begeleiding noodzakelijke aspecten zijn om de toegang tot het openbaar vervoer te realiseren. Begeleiding in de vorm van een meereizende hulpverlener of mantelzorger kan wel eens praktisch en medisch noodzakelijk zijn om de reis veilig te laten verlopen of om desgewenst ADL-ondersteuning te bieden. In het Besluit Personenvervoer bestaat hiervoor reeds de mogelijkheid. Ten aanzien van assistentie is het op dit moment lastig de consequenties en reikwijdte te

bezien. Het kabinet zal hier nader onderzoek naar doen en indien de noodzaak mocht blijken, zal dit aspect op een later moment onder de wet worden gebracht.

Hoe te realiseren?

Artikel 8 lid 2 bepaalt dat bij of krachtens algemene maatregel van bestuur eisen worden gesteld. Deze eisen kunnen verschillend zijn voor gebruikt materiaal of gebruikte gebouwen (met inbegrip van de infrastructuur) of voor nog niet eerder gebruikt of nieuw materieel of gebouwen.

De afschrijvingstermijn van bussen bedraagt gemiddeld 10 jaar en van spoomaterieel 30 jaar. Het thans gereserveerde en het te reserveren rijdend materieel is echter niet volledig toegankelijk en maakt het derhalve noodzakelijk dat het doen van toegankelijke bestellingen gestimuleerd wordt teneinde toegankelijk openbaar vervoer te realiseren. Ook bij de bouw en grootschalige verbouw van de infrastructuur dient rekening te worden gehouden met deze wijziging. Uit gelijkwaardig oogpunt valt een versneld proces naar toegankelijkheid te prefereren. In de periode tussen heden en 2010 respectievelijk 2030 kan de toegankelijkheid al in een vroeger stadium vergroot worden door het uitvoeren van een groeitraject.²⁰

In de tussenliggende periode geldt het uitgangspunt dat gelijkwaardigheid en autonomie zo veel als haalbaar worden gerealiseerd. Ook hierop kan de algemene maatregel van bestuur betrekking hebben.

Internationaal kader

In het internationale recht geldt brede belangstelling voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mensen met een handicap of chronische ziekte. Zo geldt in Groot-Brittannië de Disability Discrimination Act uit 1995 en in de Verenigde Staten de Americans with disabilities act uit 1990. In beide wetten wordt grote aandacht besteed aan de toegankelijkheid, de bruikbaarheid en bereikbaarheid van het openbaar vervoer.

Deze wetten hebben een belangrijke voorbeeldfunctie voor Nederland gehad.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 7

Artikel 7 definieert de begrippen: openbaar vervoer en reisinformatie.

Artikel 8

Eerste lid

Het eerste lid geeft weer op welke punten het verbod op onderscheid van toepassing is. Dit artikel richt zich op het tegengaan van gedrag dat in strijd is met het verbod op onderscheid. Te denken valt bijvoorbeeld aan het weigeren iemand een treinkaartje te verkopen omdat deze een bepaalde handicap heeft of honden niet in het openbaar vervoer toestaan en daarmee iemand met een blindengeleidehond de toegang tot het vervoer (indirect) te ontzeggen.

Onderdeel a

De fysieke aspecten van toegankelijkheid kunnen in een algemene maatregel van bestuur op grond van het tweede lid verder worden uitgewerkt.

Onderdelen b en c

Het verbieden van onderscheid bij het aanbieden van openbaar vervoersdiensten betekent ook dat het verkrijgen van een kaartje op gelijkwaardige wijze mogelijk moet

²⁰ Genoemde jaartallen zijn gebaseerd op afschrijftermijnen er kan dan ook géén recht aan worden ontleend. Zoals al eerder aangegeven zal pas op een later tijdstip de daadwerkelijke invoeringsdatum van het onderdeel 'openbaar vervoer' worden vastgesteld.

zijn, dit kan betekenen dat loketten en betaalautomaten toegankelijk zijn. Dan wel waar ze dat nog niet onmiddellijk zijn, op alternatieve wijze de dienst wordt aangeboden.

Toegankelijke reisinformatie is bij de te ondernemen reis onontbeerlijk om vragen over de vertrek- en aankomsttijden, locaties van de kaartjesverkoop, het overstapmoment en de reisroute beantwoord te krijgen. De reisinformatie dient dus voor mensen met een visuele, een auditieve of een motorische handicap (zelfstandig) begrijpelijk te zijn. Zo geldt als uitgangspunt dat informatie in het station, bij de halte en in het rijdend materieel wordt verstrekt met brailleschrift, als nodig op een hoorbare wijze alsook vanuit een laag gezichtspunt. De reisinformatie wordt derhalve in de stationshal en bij de bushalte en in het rijdend materieel als nodig zowel visueel, auditief als vanuit een laag gezichtspunt verstrekt.

Tweede lid

De vervoerder dient aan de bij of krachtens algemene maatregel van bestuur te bepalen technische eisen te voldoen alsmede bij nieuwbouw en grootschalige verbouw hiermee rekening te houden. Hiermee wordt invulling gegeven aan het meer generieke karakter van de «doeltreffende aanpassingen» uit artikel 2 van het onderhavig wet-voorstel voor het onderdeel openbaar vervoer.

Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen de technische eisen van het rijdend materieel, de infrastructuur en de reisinformatie vanwege noviteiten en technische ontwikkelingen op een snelle en eenvoudige manier aangepast worden. Bovendien wordt hiermee aangesloten bij artikel 32 WPV 2000 op basis waarvan eveneens een algemene maatregel van bestuur kan worden getroffen, gericht op concessieverleners.

Artikel 32 WPV 2000 verplicht de concessieverlener aan een concessie in ieder geval voorschriften te verbinden ten aanzien van: (...) g. de eisen aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer ten behoeve van reizigers met een handicap. Bij algemene maatregel van bestuur worden ten behoeve daarvan regels gesteld. Voorts is in het Besluit Personenvervoer 2000 in artikel 158 bepaald dat eisen kunnen worden gesteld aan de inrichting van het materieel van het openbaar vervoer.

Artikel 26 van het wetsvoorstel voor een nieuwe Spoorwegwet verplicht in het eerste lid de rechthebbende ten aanzien van een rechtstreeks de hoofdspoorweg gelegen station ervoor zorg te dragen dat reizigers, gehandicapten daaronder begrepen, via de in het station aanwezige hallen, tunnels, trappen en liften, met logische en overzichtelijke routes, een veilige en adequate toegang hebben tot perrons en spoorvoertuigen. Op grond van het vierde lid van het desbetreffende artikel dient de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de betrokken rechthebbende een bindende aanwijzing te geven met betrekking tot fysieke voorzieningen ter bevordering van de sociale veiligheid op de stations.

Bij algemene maatregel van bestuur zullen eisen worden gesteld over de toegankelijkheid van het materieel en de infrastructuur. Deze eisen kunnen verschillend zijn voor de verschillende soorten van openbaar vervoer en voor door de vervoerder reeds gebruikte materieel of gebruikte gebouwen, met inbegrip van de hierbij behorende infrastructuur, of voor nog niet eerder gebruikt of niet te gebruiken materieel of gebouwen, met inbegrip van de hierbij behorende infrastructuur. Bij de invulling van de algemene maatregel van bestuur zal ook aandacht zijn voor elektrische rolstoelen en scootmobielen.

Voorbeeld factsheet prioritering

bijlage 4

| | |
|----------------------|--|
| TREKKER VAN DE ACTIE | |
|----------------------|--|

| |
|----------------|
| Andere actoren |
|----------------|

| |
|---------------------------|
| Omschrijving van de actie |
|---------------------------|

| |
|-------------------|
| Doel van de actie |
|-------------------|

| |
|-------------------------|
| Huidige stand van zaken |
|-------------------------|

Financiën

| | | | |
|---------------------------|---------------|-------------|------|
| | Eénma- lig | Structureel | Door |
| <i>Benodigde middelen</i> | | | |

| | | |
|---|---------------|-------------|
| | Eénma- lig | Structureel |
| <i>Opbrengsten niveau</i> <i>Kosten niveau</i> | | |

Toetsingskader

| | |
|--|--|
| Is er draagvlak voor de actie | |
| Integraliteit | |
| Draagt de actie bij aan de doelstelling van het beleidskader | |
| Meetbaarheid | |

DOCUMENTATIEPAGINA

| | |
|------------------------------|---|
| Opdrachtgever | Gemeente Amsterdam; dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer (dIVV) Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) Postbus 95089 1090 HB AMSTERDAM |
| Contactpersoon opdrachtgever | dIVV: mr. drs. P. van den Raadt ROA: ing. D. Aulman |
| Titel | Beleidskader toegankelijkheid openbaar vervoer |
| Datum | september 2003 |
| Rapportnummer | 20020169/ |
| Contactpersoon AGV | J.L.J. van Hal drs. N.G. Nijhof |
| Beknopte inhoud | Het beleidskader is in opdracht van de dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer (dIVV) van de gemeente Amsterdam en het Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) geschreven. Het onderzoek heeft bestaan uit een uitgebreide literatuurstudie, een krachtenveldanalyse onder betrokken actoren en een tweetal themasessies. Op basis van de resultaten is het beleidskader opgesteld. Ook is een actieplan opgesteld om te komen tot een optimaal toegankelijk openbaar vervoer. Uitgangspunt hierbij is dat het moet gaan om haalbare en concrete acties. |
| Trefwoorden | Beleidskader, toegankelijkheid, ouderen, gehandicapten, openbaar vervoer, materieel, halte |