

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1164

Vragen van de leden **Volp** en **Hoogland** (beiden PvdA) aan de Staatssecretarissen van Volksgezondheid, Welzijn en Sport en van Infrastructuur en Milieu over *de toegankelijkheid van treinen en treinstations* (ingezonden 18 januari 2017).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkema** (Infrastructuur en Milieu) mede namens de Staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (ontvangen 8 februari 2017).

Vraag 1

Kent u de berichten over de verslechterde toegankelijkheid voor mensen met een beperking van de stations Zevenbergen en Lage Zwaluwe?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2 en 3

Is het waar dat de stations Lage Zwaluwe en Zevenbergen sinds afgelopen december niet langer toegankelijk zijn voor gebruikers van rolstoelen? Zo ja, hoe beoordeelt u dit? Zo nee, hoe verklaart u de berichten?

Wat is reden voor het feit dat de treinen op deze stations niet langer toegankelijk zijn voor rolstoelgebruikers? Gaat het hier om hoogteverschillen tussen perron en trein vanwege de inzet van oud materieel of is hier sprake van nieuwe sprinters die niet beschikken over een uitschuifbare treeplank, of is er nog een andere reden?

Antwoord 2 en 3

Toegankelijk openbaar vervoer is van groot belang om zo zelfstandig mogelijk aan de samenleving mee te kunnen doen. Alle inspanningen zijn er op gericht om toe te werken naar een zelfstandig toegankelijk spoorstelsel voor mensen met een beperking. Nu dit nog niet op alle trajecten mogelijk is, kan ik me zeer goed voorstellen dat dit vervelend is voor reizigers in een rolstoel. Echter, een spoorstelsel dat volledig toegankelijk is voor mensen met een

¹ <http://www.omroepbrabant.nl/?news/260114472/Gehandicapten+kunnen+door+NS+op+stations+Zevenbergen+en+Lage+Zwaluwe+niet+met+trein+reizen.aspx> en <http://www.bndestem.nl/regio/roosendaal/oudenbosch/mindervalide-meisje-kan-niet-in-treinen-stuk-van-mijn-vrijheid-kwijt-video-1.6825548>.

beperking vraagt forse ingrepen en kan helaas dus niet van vandaag op morgen gerealiseerd worden.

In de hoofdrailnetconcessie heb ik met NS afgesproken dat alle nieuwe en bestaande sprinters van het type Sprinter Light Train (SLT) uiterlijk op 31 december 2024 zelfstandig toegankelijk moeten zijn. Ik verwacht dat NS deze doelstelling ruim voor de deadline gaat halen. Met de realisatie van deze afspraak wordt een belangrijke stap gezet naar een landelijk dekkend toegankelijk spoorwegennet.

ProRail werkt aan het toegankelijk maken van de stations en perrons. Het programma van ProRail om alle perrons op de goede hoogte te brengen loopt tot 2030. De stations met de grootste aantallen in- en uitstappers worden met prioriteit uitgevoerd om zo te voldoen aan de doelstelling dat minimaal 90% van de treinreizigers in 2020 in- of uitstapt op een toegankelijk station. In het door NS en ProRail opgestelde Actualisatierapport Toegankelijkheid 2015² staat dat op dit moment ongeveer 51% van alle stations op de juiste hoogte is gebracht.

Wat betreft de specifieke situatie op de stations Zevenbergen en Lage Zwaluwe, is het zo dat de perrons van station Zevenbergen inmiddels op de juiste hoogte zijn gebracht voor een toegankelijke instap. Volgens de planning van ProRail zijn de perrons van station Lage Zwaluwe in 2020 aan de beurt. Voorheen reed NS op het traject Roosendaal–Dordrecht met treinen van het type SLT. Doordat deze treinen een lage vloer hebben die ongeveer even hoog als het perron is, ervaren sommige rolstoelgebruikers deze treinen al als toegankelijk. Met ingang van de huidige dienstregeling zet NS op het traject Roosendaal–Dordrecht een ander type trein in. Deze treinen hebben geen lage vloer waardoor het voor rolstoelgebruikers die eerder gewend waren zelfstandig te reizen niet meer mogelijk is om zelfstandig de trein in en uit te gaan. De inzet van NS is om de materieelinzet op trajecten zoveel mogelijk gelijk te houden maar NS wil haar treinen ook zo goed mogelijk inzetten, waardoor dit niet altijd mogelijk is. NS zoekt hierbij naar een optimale balans. Dit kan helaas ook betekenen dat de situatie voor sommige reizigers er in specifieke gevallen op achteruit gaat.

Vraag 4

Welke andere niet in de artikelen genoemde stations kampen met een vergelijkbare situatie? Welke stations en reizigers gaan er als gevolg van de gewijzigde inzet van treinen juist op vooruit?

Antwoord 4

Op de trajecten Den Haag–Roosendaal, Den Haag–Haarlem en Utrecht–Almere Oostvaarders reden voor de ingang van de dienstregeling 2017 SLT-treinen. Op dit moment rijden er op deze trajecten treinen die geen lage vloer hebben. Als gevolg van de gewijzigde inzet van treinen is de toegankelijkheid op de trajecten Amersfoort Vathorst–Hoofddorp en op het traject Rhenen–Uitgeest verbeterd. Op het traject Amersfoort Vathorst–Hoofddorp rijden alleen SLT-treinen. Op het traject Rhenen–Uitgeest rijden meer SLT-treinen dan voor de ingang van de dienstregeling 2017.

Goed nieuws is dat er vanaf december 2016 steeds meer treinen van het type Flirt in het oosten en het zuiden van het land rijden die zijn uitgerust met een lage vloer en een schuiftrede. Als gevolg daarvan kunnen rolstoelgebruikers gebruik maken van een toegankelijke instap op perrons die door ProRail al op de juiste hoogte zijn gebracht. In totaliteit zal de toegankelijkheid van treinen en stations in 2017 aanzienlijk verbeteren.

Vraag 5

Op welke wijze is de reisinformatie rondom de toegankelijkheid van treinen voor rolstoelgebruikers geregeld? Is het voor rolstoelgebruikers inzichtelijk of de eerstvolgende trein toegankelijk is of niet? Zo nee, bent u bereid dit zo spoedig mogelijk inzichtelijk te (laten) maken? Herkent u zich in de genoemde kritiek over de onduidelijke reisinformatie?

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2015–2016, 29 984, nr. 661.

Antwoord 5

NS geeft informatie over de stations waar assistentieverlening beschikbaar is via de website van NS, via voorlichtingsmateriaal en via de NS Klantenservice die 24 uur per dag/7 dagen in de week bereikbaar is. Deze zomer starten NS en ProRail met het geven van reisinformatie over toegankelijke stations op de trajecten waar treinen van het type Flirt rijden. Om tot dit advies te komen wordt informatie van ProRail over de toegankelijkheid van de perrons en informatie van NS over de toegankelijkheid van de treinen gecombineerd. Aanvullend hierop gaan NS en ProRail in 2018 gezamenlijk reisinformatie verstrekken over toegankelijke reizen via de reisplanner. De voorbereidingen hiervoor zijn in volle gang en de belangenorganisaties Ieder(in), de Oogvereniging, de Roos Prommenschenkel Foundation en mijn ministerie zijn hier nauw bij betrokken. Dit vind ik een belangrijke maatregel omdat hiermee duidelijk is voor reizigers met een beperking of specifieke stations en treinen toegankelijk zijn.

Vraag 6

Welke stappen onderneemt u om deze stations en treinen weer zo snel als mogelijk toegankelijk te maken voor rolstoelgebruikers? Wanneer verwacht u dat deze reizigers weer zonder problemen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer?

Antwoord 6

Stations moeten zelfstandig toegankelijk worden gemaakt en op het station moeten mensen met auditieve, visuele en motorische beperkingen hun weg kunnen vinden. ProRail neemt hiervoor tal van infrastructurele maatregelen. Een van die maatregelen is het op hoogte brengen van de perrons. Elk jaar wordt op circa twintig stations de perronhoogte aangepast en op deze manier toegankelijk gemaakt. De belangenorganisaties zijn nauw betrokken bij de keuze welke stations met voorrang aangepakt worden.

Bij NS stromen de komende jaren toegankelijke sprinters in. NS beziet momenteel of toegankelijke sprinters dit najaar al op het traject Dordrecht-Roosendaal kunnen worden ingezet.

Daarnaast werkt NS versneld aan het verbeteren van de toegankelijkheid door het aantal stations met assistentieverlening fors uit te breiden. Bovenop de afspraken in de concessie heeft NS afgesproken om in de periode 2016 tot 2024 in totaal 45 extra stations van assistentieverlening te voorzien. Aan het eind van 2017 zal NS op 20 extra stations assistentieverlening geïntroduceerd hebben, waarmee NS twee jaar voor loopt op de overeengekomen planning. Als assistentieverlening op deze 45 stations is gerealiseerd, hebben op dat moment 150 hoofdrailnetstations assistentieverlening. Op dit moment halteert NS op 246 hoofdrailnetstations. Op welke stations assistentieverlening wordt geïntroduceerd wordt vastgesteld aan de hand van criteria die met de belangenorganisaties en mijn ministerie zijn opgesteld. Volgens de plannen van NS komt er in juni 2017 assistentieverlening op de volgende stations: Wolvega, Nijkerk, Den Bosch Oost, Zevenbergen en Anna Paulowna. Later dit jaar maakt NS bekend op welke 5 stations in december 2017 assistentieverlening wordt geïntroduceerd. Daarnaast breidt NS de tijden uit waarop assistentie kan worden aangevraagd.

Vraag 7

Op welke wijze wordt de verbetering van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer, en specifiek de toegankelijkheid van alle treinen en perrons in Nederland, betrokken bij het op te stellen Plan van Aanpak rondom de implementatie van het VN Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap?

Antwoord 7

De toegankelijkheid van alle treinen en perrons in Nederland wordt al geruime tijd planmatig ter hand genomen. Deze aanpak is in lijn met de doelstellingen van het VN-Verdrag voor rechten van personen met een handicap dat vorig jaar is geratificeerd. Deze planmatige aanpak is via het Implementatieplan toegankelijkheid spoor en de daarop volgende Actualisatierapporten (2010 en 2015) verder uitgewerkt. De Nederlandse aanpak dient als voorbeeld voor de spoorsector in andere landen in de EU, waar nu ook

nationale implementatieplannen ter uitvoering van het VN-Verdrag zullen worden gemaakt.
De implementatie van het VN-verdrag wordt op dit moment in opdracht van de Staatssecretaris van VWS nader uitgewerkt. Mobiliteit is een van de thema's in dit implementatieplan.