

Bijlage Rapportage toegankelijk vervoermaterieel en reisinformatie stads- en streekvervoer

1. Inleiding

Zoals bekend ligt de primaire verantwoordelijkheid voor de beleidsvorming voor het stads- en streekvervoer op decentraal niveau bij de OV-autoriteiten, te weten provincies en kaderwetgebieden. Dit geldt dus ook ten aanzien van het kwaliteitsaspect toegankelijkheid. De OV-autoriteiten kunnen wat betreft de toegankelijkheid van het vervoermaterieel en de reisinformatie direct sturen door middel van afspraken in de concessies met de vervoerbedrijven. Voor de halte-aanpak is de verdeling van verantwoordelijkheden meer complex. Naast provincies, spelen gemeenten, enkele wegbeherende waterschappen alsook rijkswaterstaat een rol als infra-beheerder. De veelvoud van betrokken partijen, die noodzakelijk aanleiding geeft tot coördinatie decentraal, leidt ertoe dat over de resultaten van de uitvraag over stappenplannen voor de halte-aanpak later dit najaar aan de Tweede Kamer gerapporteerd wordt.

Onderstaande rapportage heeft betrekking op het vervoermaterieel en op reisinformatie en is gebaseerd op de respons van de decentrale OV-autoriteiten naar aanleiding van de uitvraag van het ministerie van Verkeer en Waterstaat van 8 april 2005. Bij de voorbereiding van deze uitvraag heeft afstemming plaatsgehad met de koepelorganisaties IPO, SKVV en VNG. Voorts heeft in dit stadium overleg plaatsgevonden met de branche-organisatie van openbaar vervoerbedrijven Mobis en met vertegenwoordigers van de gebruikersorganisaties CG-Raad en CSO.

Hieronder wordt achtereenvolgend ingegaan op:

- een nadere omschrijving en afbakening van toegankelijkheid met betrekking tot het stads- en streekvervoer;
- de uitvraag vervoermaterieel en reisinformatie zoals gezonden aan de OV-autoriteiten;
- een samenvatting van de belangrijkste bevindingen ten aanzien van de verbetering van de toegankelijkheid van vervoermaterieel en reisinformatie in het stads- en streekvervoer op basis van de respons op de uitvraag.

2. Definitie en grenzen van toegankelijkheid stads- en streekvervoer

Een optimale toegankelijkheid houdt in dat er in principe geen fysieke en mentale belemmeringen zijn om gebruik te maken van het openbaar vervoer. Hiermee worden in principe alle reizigers beoogd, jong of oud, met of zonder bagage, kinderwagen of hulpmiddel en met of zonder functiebeperking. Er wordt zo goed mogelijk rekening gehouden met reizigers met een functiebeperking. In het

onderstaande schema is aangegeven welke functiegebieden hierbij onderscheiden kunnen worden en welke voorzieningen hierbij passen, in samenhang met het busmaterieel en de informatievoorziening. Het uitgangspunt hierbij is dat het gaat om voorzieningen die in de periode tot en met 2010 haalbaar en betaalbaar zijn.

Aard functiebeperking	Voorzieningen
Motorisch	Rolstoeltoegankelijkheid, verwijzingen naar rolstoelvoorzieningen en eventuele hulp bij instappen, hoogte van vertrekstaten en informatieborden, hoogte en vormgeving van bedieningsknoppen en -panelen
Visueel	Leesbaarheid en opvallendheid van informatie, hoogte van vertrekstaten en informatieborden, aanduiding van lijnnummers met grote duidelijke letters, omroepen van halte- en uitzonderingsinformatie, het toepassen van kleurcontrasten en verlichting
Auditief	Uitzonderingsinformatie op displays of informatiezuilen op vervoersknooppunten en grote busstations, ringleiding in de bus
Cognitief	Duidelijkheid en begrijpelijkheid van informatie, zoals analoge tijdsaanduiding; ligt deels in het verlengde van 'visueel'

Om een gezamenlijk vertrekpunt te definiëren bij de uitwerking van de toegankelijkheid in stappenplannen door de decentrale overheden is er door het CROW in samspraak met de betrokken partijen gewerkt aan technische normen ten aanzien van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer in het "Handboek Toegankelijkheid collectief personenvervoer", dat in oktober 2005 door het CROW gepubliceerd wordt. Een concept versie is begin april breed verspreid onder (potentiële) gebruikers. In het handboek zijn de bestaande wettelijke eisen opgenomen en worden daarnaast technische aanbevelingen gedaan.

Aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer zijn tegelijk ook een aantal duidelijke grenzen te stellen. Met name wordt uitgegaan van:

- reizigers die in staat zijn zelfstandig van het openbaar vervoer gebruik te maken, of dit kunnen doen met behulp van een begeleider;
- een maatvoering van rolstoelen die Europees is vastgelegd (Richtlijn 2001/85/EG). Dit betekent dat (elektrische) rolstoelen die niet passen binnen de gestelde dimensies hier niet onder vallen, evenals bijvoorbeeld scootmobielen.

3. De uitvraag naar toegankelijkheid materieel en reisinformatie

De OV-autoriteiten is verzocht om stappenplannen op te stellen waarin wordt aangegeven welke stappen tot en met 2010 worden gezet om de toegankelijkheid van het stads- en streekvervoer te verbeteren. Het streven is erop gericht om de toegankelijkheid te verbeteren in de verplaatsingsketen, die samenhangt met het stads- en streekvervoer. Concreet gaat dit over:

- toegankelijkheid en bruikbaarheid van het busmaterieel
- reisinformatie die is afgestemd op mensen met een functiebeperking
- toegankelijkheid van de haltes.

De verbetering van de haltetoegankelijkheid is in deze rapportage buiten beschouwing gelaten omdat hiermee een grotere doorlooptijd is gemoeid. Later dit najaar zullen de OV-autoriteiten hierover rapporteren.

Als doelstelling is bij deze uitvraag gehanteerd dat alle nieuwe stads- en streekbussen die tot en met 2010 en daarna in bedrijf worden genomen voldoen aan de wettelijke eisen van toegankelijkheid en bruikbaarheid, zoals deze zijn aangegeven in de EU-richtlijn 2001/85 en momenteel in het Voertuigreglement zijn voorgeschreven voor (nieuwe) stadsbussen. Het streven is hierbij om zoveel mogelijk te komen tot 100% toegankelijk busmaterieel in 2010. Alleen nog niet afgeschreven bussen (ondermeer Interliners), inhuur en reservematerieel zijn dan nog mogelijk niet toegankelijk op grond van deze eisen en normen.

In het Voertuigreglement staat dat stadsbussen die na 12 februari 2004 in gebruik zijn genomen voorzien dienen te zijn van toegankelijkheidsvoorzieningen. Verder is er in het Voertuigreglement bepaald dat *als* streekbussen toegankelijk zijn, deze aan dezelfde eisen dienen te voldoen als de stadsbussen. Gezien het uitgangspunt dat alle nieuw in gebruik te nemen bussen in het stads- en streekvervoer toegankelijk zijn, gaan deze eisen conform de ontvangen stappenplannen van de OV-autoriteiten ook toegepast worden op de streekbussen. Het gaat om de volgende bepalingen:

- Stadsbussen en streekbussen zijn toegankelijk voor personen met een mobiliteitshandicap, inclusief rolstoelgebruikers.
- De bussen dienen te zijn voorzien van een lage vloer, een knielsysteem of oprijplaat.
- De bussen zijn voorzien van inrichtingen voor personen met een mobiliteitshandicap en/of rolstoelgebruikers.
- Er dienen in een stadsbus minimaal 4 zitplaatsen en in een streekbus minimaal 2 zitplaatsen bestemd te zijn voor mensen met een functiebeperking¹.
- De rolstoelruimte (wettelijke eis: ruimte voor minimaal één rolstoel²) dient voorzien te zijn van een bevestigingssysteem dat de stabiliteit van de rolstoelen waarborgt. Als alternatief kan de rolstoelruimte zodanig worden

¹ De concessieverlener bepaalt de wijze van bestemming of reservering.

² De wettelijke eis is één rolstoelplaats, de discussies tenderen op het moment naar twee rolstoelplaatsen en twee bestemde zitplaatsen, dit is echter geen wettelijke eis.

ontworpen dat de rolstoelgebruiker met de rolstoel naar achter gericht tegen een steun of rugleuning wordt geplaatst onder een aantal in de richtlijn genoemde voorwaarden.

- Er wordt voldaan aan de eisen ten aanzien van de bruikbaarheid van de bus, ondermeer de inrichting en uitrusting, de communicatiemiddelen, de toegang, de stahoogte, de verlichting, het knielsysteem, de lift en de oprijplaat, het aanbrengen van kleurcontrasten en de hoogte van de deurbediening voor de deur voor rolstoelgebruikers op maximaal 1,30 meter.

De OV-autoriteiten is gevraagd om in hun stappenplannen per concessie de volgende aandachtspunten op te nemen:

- aantal lage vloerbussen met knielinrichting of oprijplaat;
- aantal bussen in het concessiegebied dat toegankelijk is en tevens voldoet aan de inrichtingseisen uit de Europese richtlijn;
- totaal aantal bussen verbonden aan de concessie.

Bij de uitvraag naar de reisinformatie is als doelstelling gehanteerd dat de informatievoorziening eind 2010 zoveel mogelijk is afgestemd op reizigers met een functiebeperking en voldoet aan de uitgangspunten uit het “Handboek Toegankelijkheid collectief personenvervoer” van het CROW met betrekking tot leesbaarheid en begrijpelijkheid, verstaanbaarheid en opvallendheid. De informatie wordt op een zodanige wijze aangeboden dat deze waar mogelijk voor alle reizigers toegankelijk, bruikbaar, bereikbaar en begrijpelijk is. Concreet is gevraagd of de informatievoorziening uiterlijk eind 2010 zal voldoen aan de volgende uitgangspunten:

Ten behoeve van motorische functiebeperkingen:

- duidelijke verwijzingen naar rolstoelvoorzieningen en eventuele hulp bij in- en uitstappen;
- hoogte vertrekstaten en informatiepanelen tussen 1,40 en 1,60 meter;
- hoogte van eventuele toetsen(bord) en of touchscreens is 0,92 meter (onderkant scherm).

Ten behoeve van mensen met visuele en cognitieve beperkingen:

- leesbaarheid en opvallendheid: voldoende lettergrootte, voldoende kleurcontrasten en pictogrammen;
- hoogte vertrekstaten en informatiepanelen tussen 1,40 en 1,60 meter;
- verlichting op de halte bij onvoldoende omgevingsverlichting;
- aanduiding lijnummers met grote en duidelijke letters;
- omroepen van halte- en uitzonderingsinformatie in het voertuig en op vervoersknooppunten en grote busstations;
- toepassen van analoge tijdsaanduiding.

Ten behoeve van mensen met auditieve beperkingen:

- uitzonderingsinformatie op displays of interactieve informatiezuilen, op vervoersknooppunten en grote busstations;
- ringleiding in de bus.

De meeste uitgangspunten zijn in het “Handboek Toegankelijkheid collectief personenvervoer” van het CROW nader uitgewerkt.

4. Bevindingen toegankelijk vervoermaterieel en reisinformatie stads-/streekvervoer

Algemeen

- *Verantwoordelijkheidsverdeling*

Uit de respons op de uitvraag is op te maken dat de verantwoordelijkheidsverdeling decentraal een complicerende factor kan vormen voor een effectieve aanpak van toegankelijk stads-/streekvervoer. Dit speelt overigens minder in relatie tot het busmaterieel en de reisinformatie, maar blijkt vooral bij het beheer van de infrastructuur: het zijn de gemeenten - en niet de OV- autoriteiten - die eigenaar zijn van het merendeel van de haltes (dit aandeel kan

oplopen tot 80% of zelfs nog hoger). Voorts zijn ook haltes in beheer van provincies, wegbeherende waterschappen en rijkswaterstaat.

Daarentegen zijn OV-autoriteiten en OV-bedrijven primair betrokken partijen bij toegankelijkheid van vervoermaterieel en reisinformatie. Uiteenlopende verantwoordelijkheden komen vooral tot uiting bij aanpak van zaken op en rond haltes (bijvoorbeeld verlichting van vertrekstaten en informatiepanelen).

- *Prioritering in aanpak toegankelijkheid stads-/streekvervoer*

Enkele OV- autoriteiten geven aan te kiezen voor prioritering in de aanpak van de toegankelijkheid van het stads- en streekvervoer voor een deel van het OV-netwerk. Bijvoorbeeld de provincie Gelderland en Knooppunt Arnhem-Nijmegen hebben een keuze gemaakt voor het zogeheten snelnet, bestaande uit regionale railverbindingen en snelle buslijnen, dat als ruggengraat van het OV in dit gebied wordt aangemerkt. In Arnhem functioneren twee toegankelijke stadslijnen: lijn 20 en lijn 21, waarop rolstoeltoegankelijk materieel wordt ingezet en de belangrijkste haltes zijn aangepast. In de provincie Noord-Brabant is gekozen voor een pilootaanpak, door middel van de start van een praktijkproef in 2003 voor optimaal toegankelijk openbaar vervoer met lijn 10 Breda-Oosterhout.

- *Afstemming aanpak toegankelijkheid stads-/streekvervoer en doelgroepenvervoer*

De provincie Gelderland en Knooppunt Arnhem-Nijmegen zijn tevens voorbeelden van OV-autoriteiten die aangeven te zoeken naar integrale benadering waarbij verbetering van de toegankelijkheid van het stads-/streekvervoer in samenhang wordt gezien met doelgroepenvervoer. Streven naar integrale benadering is met name ook te vinden bij de OV- autoriteiten provincies Limburg en Zeeland, die recent gestart zijn met beleidsvorming ten aanzien van toegankelijkheid.

Vervoermaterieel

- *Positief beeld planning inzet toegankelijk busmaterieel t/m 2010*

De van de OV-autoriteiten ontvangen stappenplannen laten een positief beeld zien ten aanzien van de voorgenomen inzet van toegankelijk busmaterieel in de periode t/m 2010. Dit geldt voor de optelsom van stads- en streekbussen.

Aandeel toegankelijke bussen	eind 2004	eind 2006	eind 2008	eind 2010
Totaal Nederland	55%	73%	87%	98%

Voor de meeste OV-autoriteiten geldt dat de doelstelling voor 2010 ook is neergelegd in beleidsplannen, concessies of – in voorbereiding hierop – in programma's van eisen. Voor enkele OV-autoriteiten, te weten de provincies Limburg en Zeeland, is voor 2010 vooralsnog sprake van een beleidsintentie waarvan de instrumentering nog moet plaatsvinden in een beleidsplan of in concessies. Deze OV-autoriteiten hebben zich tot taak gesteld om eerst

beleidsplannen te ontwikkelen en vast te stellen, waarna vertaling plaatsvindt in programma's van eisen ten behoeve concessieverlening. Ik heb deze OV-autoriteiten gevraagd om mij dit najaar op de hoogte te houden over vorderingen.

Bij de keuze voor inzet van toegankelijk busmaterieel wordt meestal gekozen voor lage vloerbussen in combinatie met een knielinrichting en/of een oprijplaat/rolstoelplankier. Deze definitie is ook gehanteerd voor een toegankelijke bus. Uitsluitend een lage vloer biedt in de meeste gevallen onvoldoende toegankelijkheid, aangezien dit een hoge halte vergt (32 cm). Dit is alleen bij vrijliggende infrastructuur mogelijk. Een lage vloer bus met een extra voorziening is toegankelijk voor een rolstoel bij een haltehoogte van zo'n 18 cm. Hierop wordt nader ingegaan in de rapportage later dit najaar over de haltetoegankelijkheid. Een uitzondering vormt de keuze voor een rolstoellift, zoals bijvoorbeeld toegepast op de HOV-lijn Groningen-Lelystad. Deze zijn ook bij een gewone lage halte toegankelijk, maar vergen een langere halteringstijd.

Lage vloermaterieel blijkt niet altijd mogelijk, bijv. bij inhuur van extra bussen die ingezet worden op spitslijnen of als versterkingsbus. Het streven naar toegankelijk vervoermaterieel hoeft wat betreft bussen dus niet strikt gericht te zijn op 100%.

- *Ook plannen inrichtingseisen busmaterieel t/m 2010 laten positief beeld zien*

Te zien is dat met de ontwikkeling van de geplande inzet van lage vloermaterieel de inrichtingseisen uit de EU-richtlijn 2001/85 en het Voertuigreglement steeds vaker invulling zullen krijgen. Hierbij valt met name te denken aan bruikbaarheidseisen met betrekking tot de rolstoelruimte, het aanbrengen van kleurcontrasten en de hoogte van de deurbediening.

Aandeel bussen conform inrichtingseisen Voertuigreglement	eind 2004	eind 2006	eind 2008	Eind 2010
Totaal Nederland	34%	50%	70%	85%

Ten opzichte van de voornemens voor de inzet van lage vloermaterieel blijven de plannen ten aanzien van de realisatie van inrichtingseisen conform EU-richtlijn 2001/85 enigermate achter. Vooral geldt dit voor de provincie Friesland en voor de stadsregio's, met uitzondering van Knooppunt Arnhem-Nijmegen en stadsregio Rotterdam. Ik wil deze overheden aansporen om aanvullende acties te nemen.

- *Gedifferentieerd beeld toegankelijk tram-/metromaterieel t/m 2010*

Voor de sneltram op de lijn Utrecht-Nieuwegein zijn recent perrons verhoogd met het oog op rolstoeltoegankelijkheid. Hierbij zijn ook fysieke grenzen gebleken voor de realisatie van toegankelijkheid in het OV. Op een (beperkt) aantal plaatsen is namelijk door het ontbreken van ruimte geen hellingbaan naar het perron te realiseren.

Gezien de afschrijvingstermijnen van trammaterieel wordt dit in Den Haag voorlopig niet vervangen. Alle nieuw aan te schaffen trams zullen toegankelijk zijn; verwachting is dat dit in 2025 volledig gerealiseerd wordt. Het materieel dat wordt ingezet op Randstadrail zal voor 100% bestaan uit lage vloer trams. In Rotterdam bestaat op het moment 60% van de trams uit lage vloermaterieel; dit percentage blijft gelijk in de periode t/m 2010. De komende tijd wordt bezien hoe er met het klassieke tramnet zal worden omgegaan. In Amsterdam is op dit moment al bij 84% van de trams toegankelijkheid gerealiseerd. Aan het eind van de huidige concessie eind 2011 zal naar verwachting het resterende deel verregaand of zelfs geheel vervangen zijn.

Het in Amsterdam en Rotterdam ingezette metromaterieel is 100% gelijkvloers. Over de toegankelijkheid van metrostations en de aanwezigheid van liften wordt in de volgende rapportage over infrastructuur ingegaan.

Reisinformatie

- Uiteenlopend beeld OV-autoriteiten

In vergelijking met busmaterieel laat reisinformatie (een verzamelterm waaronder sterk verschillende elementen zijn gevoegd) een veel meer uiteenlopend beeld zien over de 19 OV-autoriteiten. Sommige elementen zijn of worden wel geïmplementeerd in bepaalde concessiegebieden, andere niet. De bestaande verantwoordelijkheidsverdeling voor de realisatie van toegankelijk stads-/streekvervoer speelt hier een complicerende rol: de meeste elementen van reisinformatie vallen onder de verantwoordelijkheid van OV-autoriteit resp. vervoerbedrijf; enkele behoren tot het domein van de infrastructuurbeheerders, bijvoorbeeld halteverlichting.

In een aantal gebieden zijn recent concessies van kracht geworden waarin wel toegankelijkheidseisen zijn opgenomen voor het vervoermaterieel maar nog niet voor alle gespecificeerde onderdelen van reisinformatie. In enkele van deze gebieden bestaat de intentie om deze bij volgende ronde wel op te nemen. Een voorbeeld is de provincie Noord-Holland: voorzover geen voorschriften in concessies 2004 ten aanzien van toegankelijkheid van reisinformatie, wordt hier de mogelijkheid bezien om eisen op te nemen in volgende concessies met ingang van 2011.

- Voorlopende en achterblijvende OV-autoriteiten

De provincies Overijssel en Utrecht zijn voorbeelden van OV-autoriteiten die op het vlak van reisinformatie actief zijn: nagenoeg alle basiselementen uit de uitvraag zijn in concessies opgenomen en zijn ook gerealiseerd of worden binnenkort gerealiseerd. Ook de kaderwetgebieden Regionaal Orgaan Amsterdam, Haaglanden en stadsregio Rotterdam nemen de meeste basiselementen mee bij hun aanpak van de toegankelijkheid van het stads-/streekvervoer.

Enkele OV-autoriteiten ontwikkelen op het vlak van reisinformatie innovatieve initiatieven. Voorbeeld hiervan is Bestuur Regio Utrecht waar TNO opdracht gekregen heeft om onderzoek te doen naar leesbaarheid van lijn- en richtingaanduidingen. Aanbevelingen hieruit worden betrokken bij de bestelling van nieuw busmaterieel. Verder heeft de provincie Gelderland in samenwerking met Knooppunt Arnhem-Nijmegen, gemeente Apeldoorn, Rover en Gelderse vervoerbedrijven een nieuw reisinformatieconcept ontwikkeld. Streven is om eind 2006 alle haltes binnen de provincie Gelderland in te richten volgens dit concept. Voor gemeentelijke haltes is realisatie hiervan overigens afhankelijk van gemeentelijke besluitvorming en budgetten. Ook Haaglanden is bezig met de ontwikkeling van innovatieve concepten van reisinformatie.

Enkele OV-autoriteiten blijven vooralsnog achter met de uitwerking van plannen rondom toegankelijkheid van reisinformatie. Het betreft hier met name de provincies Groningen, Drenthe en Friesland. In response op de uitvraag hebben deze provincies aangegeven nadere uitwerking ter hand te hebben genomen in de vorm van beleidsplannen dan wel nieuwe concessies. Ik zal de voortgang bij deze overheden de komende periode volgen.

- *Concessie-eis en/of onderdeel vervoersaanbod*

In enkele gevallen is toegankelijkheid van onderdelen van reisinformatie niet als eis in concessies neergelegd, maar vormt deze feitelijk wel (standaard) onderdeel van het aanbod van de vervoerder.