

## STAPPENPLAN TOEGANKELIJKHEID NS EN PRORAIL

27 september 2005

# STAPPENPLAN TOEGANKELIJKHEID NS EN PRORAIL

## INHOUD

0.	SAMENVATTING.....	2
1.	AANLEIDING EN LEESWIJZER.....	4
2.	WETTELIJK KADER EN DEFINITIE TOEGANKELIJKHEID.....	6
	2.1 ONTWIKKELINGEN WETTELIJK KADER.....	6
	2.2 DEFINITIE TOEGANKELIJKHEID .....	7
	2.3 TOEGANKELIJKHEIDSNORMEN IN DE KETEN.....	8
3.	UITGANGSSITUATIE PRORAIL EN NS.....	10
	3.1 HUIDIGE SITUATIE STATIONS EN PERRONS.....	10
	3.2 TOEGANKELIJKHEIDSBELEID NS .....	11
	3.3 BASISSCENARIO .....	13
4.	VARIANTEN VERBETERING TOEGANKELIJKHEID 2030 .....	15
	4.1 SAMENVATTING VARIANTEN .....	15
	4.2 VOLLEDIGE VARIANT.....	16
	4.3 DEELVARIANT .....	18
5.	VERVOLGTRAJECT .....	22

## 0. SAMENVATTING

In de concessies die zijn verleend aan NS en ProRail is bepaald dat er een afgestemd stappenplan wordt ontwikkeld dat de maatregelen beschrijft die NS en ProRail gaan nemen om in 2030 te komen tot een toegankelijk spoorstelsel. Middels dit stappenplan wordt hieraan uitvoering gegeven. Samengevat zijn hierbij de belangrijkste aandachtspunten:

- Toegankelijkheid van het spoorvervoer is van belang voor alle reizigers. Denk in het bijzonder aan ouderen, reizigers met zware bagage, reizigers met een kinderwagen en mensen met een functiebeperking. NS besteedt reeds veel aandacht aan toegankelijkheid voor mensen met een functiebeperking. Het NS-systeem van assistentieverlening behoort gemeten naar dekking en kwaliteitsaspecten (zoals aanmeldtijd) tot de betere in Europa. NS heeft een integraal toegankelijkheidsbeleid dat in dit stappenplan nader wordt toegelicht. NS ontvangt voor maatregelen op het gebied van toegankelijkheid geen vergoeding van de overheid. Gegeven het feit dat veel maatregelen uit zuiver bedrijfseconomische overwegingen niet genomen zouden worden, geeft NS daarmee invulling aan maatschappelijk verantwoord ondernemen;
- In dit stappenplan gaan NS en ProRail in op de toegankelijkheidsnormen die gezamenlijk een toegankelijk spoorstelsel opleveren. Daarbij ligt de focus op zelfstandig reizen. Met het maken van dit stappenplan is de informatievoorziening met betrekking tot de toegankelijkheidsaspecten van het spoor aanzienlijk verbeterd. Zo zijn alle perrons in Nederland gemeten zowel qua perronhoogte als qua perronspleet. NS heeft laten onderzoeken in hoeverre de belangrijkste materieeltypen op detailniveau voldoen aan de toegankelijkheidsnormen zoals opgenomen in de bijlage. Momenteel voldoet de infrastructuur en het materieel deels aan de normen.

In dit stappenplan wordt, aan de hand van twee varianten, ingegaan op de maatregelen die in de periode tot 2015 en daarna kunnen worden genomen om te komen tot een toegankelijk spoorstelsel. Deze varianten gaan uit van de toegankelijkheidsnormen die zijn opgenomen in dit stappenplan. De varianten onderscheiden zich op de volgende punten:

- a. termijn waarbinnen spoorstelsel toegankelijk zal zijn (i.c. 2030 of later)
  - b. ambitieniveau toegankelijkheid 2030 (i.c. alle stations/materieel of deel van de stations/materieel)
  - c. benodigde extra overheidsmiddelen;
- In dit stappenplan is een basisscenario beschreven dat voortvloeit uit de invoering van Europese regelgeving en waarbij infrastructuur en materieel in overeenstemming wordt gebracht met toegankelijkheidsnormen die in Europees verband worden voorgesteld. In 2030 zal naar verwachting ca. 30% van het aantal stations en 90% van het materieel toegankelijk zijn. Volgens de huidige verwachting zullen rond 2085 alle perrons op alle stations toegankelijk zijn, en rond 2040 alle materieel. Dit scenario is financieel dekkend zonder additionele bijdrage van de overheid. Afhankelijk van de definitieve toegankelijkheidseisen die in Europees verband worden bepaald kunnen echter extra kosten ontstaan;

- In de volledige variant worden infrastructuur en materieel uiterlijk in 2030 in overeenstemming gebracht met de toegankelijkheidsnormen. Een toegankelijk spoorvervoer te realiseren per 2030, brengt met zich mee dat aanpassingen aan bijvoorbeeld perrons en vervanging van materieel in een aantal gevallen naar voren worden gehaald in de tijd, en dus worden ontkoppeld van natuurlijke revisie- en vervangingsmomenten. Hier zijn hoge extra kosten aan verbonden: aan de infrastructuurkant ca. €510 mln of €535 mln (afhankelijk van de gekozen perronhoogtenorm), aan de materieelkant ca. €450 - €500 mln. Bij de fasering van inframaatregelen wordt rekening gehouden met onder meer aantallen reizigers en de instroom van materieel;
- De kern van de deelvariant is dat voor een deel van de stations (bepaald op basis van kosten-effectiviteit en draagvlak) alle maatregelen worden genomen en gepland tot 2030. De resterende stations zullen merendeels na 2030 op basis van natuurlijke revisie- en vervangingsmomenten aan de toegankelijkheidseisen voldoen. Wanneer in de deelvariant conform de Nota Mobiliteit wordt uitgegaan van een grens van 1500/2000 in- en uitstappers (ca. 220 stations) bedragen de infrakosten ca. €405 mln of €410 mln (afhankelijk van de gekozen perronhoogtenorm). De desbetreffende stations vertegenwoordigen ca. 90% van alle reizigers. Bij de fasering van inframaatregelen wordt rekening gehouden met onder meer aantallen reizigers en de instroom van materieel;
- ProRail heeft in haar Beheerplan 2005, als onderdeel van het Scenario "Structureel vervangen" een kostenraming opgenomen voor het aspect Toegankelijkheid. Dit stappenplan leidt tot een nadere invulling van de benodigde financiële middelen. Als wordt gekozen voor de deelvariant (zie toelichting onder) is, om het voorgestelde plan en de gewenste maatregelen in de jaren 2006-2011 financieel te dekken, een verschuiving van middelen van in totaal €45 mln. uit de periode na 2011 nodig. Voor de volledige variant bedraagt dit €65 mln. De herplanning zoals deze benodigd is voor de volledige of deelvariant zal door ProRail in overleg met V&W nader worden bekeken. Indien verschuiving niet mogelijk is zal de eventuele uitvoering van de maatregelen pas in 2009 volgens het opgenomen kasritme starten. Dit heeft tot gevolg dat urgente knelpunten qua liften en perronhoogten later worden uitgevoerd;

Het is aan de minister om te bepalen voor welke variant er zal worden gekozen. In dit stappenplan is inzichtelijk gemaakt welke meerkosten er samenhangen met de verschillende varianten. Als de nadere keuzes leiden tot extra kosten die niet meer passen binnen maatschappelijk verantwoord ondernemen (denk bijvoorbeeld aan vroegtijdig vervangen van materieel), of ertoe leiden dat minder middelen beschikbaar zijn voor beschikbaarheid en betrouwbaarheid van infrastructuur, dan ten tijde van het afsluiten van de beheerconcessie en de vervoerconcessie mocht worden aangenomen, zullen NS en ProRail desbetreffende maatregelen alleen kunnen uitvoeren indien de financiering door de Rijksoverheid is zeker gesteld, of NS en ProRail anderszins worden gecompenseerd.

## 1. AANLEIDING EN LEESWIJZER

In de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet is de volgende bepaling opgenomen:

### Artikel 10: Toegankelijkheid voor reizigers met een functiebeperking, lid 5

*“NS stelt samen met de infrastructuurbeheerder een financieel dekkend stappenplan op om de trein in 2030 ook toegankelijk te laten zijn voor reizigers met een functiebeperking en zendt het stappenplan aan de minister binnen zes maanden na de verlening van de concessie. In het plan worden de maatregelen die NS gaat uitvoeren – waaronder de uitvoering van het vierde lid<sup>1</sup> – en de maatregelen die de infrastructuurbeheerder gaat uitvoeren op elkaar afgestemd. NS voert het plan uit voor zover het op haar betrekking heeft en informeert de minister jaarlijks over de voortgang”.*

NS en ProRail interpreteren de bepaling in de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet als volgt. NS geeft aan welke maatregelen het tot 2015 kan nemen binnen de financiële kaders van de hoofdrailnetconcessie, die bijdragen aan het beleidsstreven om het spoorvervoer uiterlijk in 2030 toegankelijk te hebben gemaakt.

In de aan ProRail verleende beheerconcessie is een soortgelijke bepaling opgenomen:

### Artikel 9: Toegankelijkheid transfervoorzieningen

*“Wat betreft de toegankelijkheid van transfervoorzieningen houdt de in artikel 3, onderdeel a, beschreven zorgplicht in elk geval in dat ProRail samen met de personenvervoerders een financieel dekkend stappenplan opstelt om door de minister aan te wijzen transfervoorzieningen in 2030 ook toegankelijk te laten zijn voor reizigers met een functiebeperking en het stappenplan aan de minister zendt binnen zes maanden na de verlening van deze concessie. In het stappenplan worden de maatregelen die ProRail gaat uitvoeren en de maatregelen die de vervoerders gaan uitvoeren op elkaar afgestemd”.*

Met dit stappenplan geven NS en ProRail aan de bepalingen in de vervoer- en beheerconcessie invulling. Het plan is bedoeld om beter inzichtelijk te maken wat toegankelijkheid betekent voor de inrichting van het spoorstelsel, welke maatregelen reeds genomen zijn of nog kunnen worden genomen, en welke kosten daarmee zijn verbonden. ProRail en NS willen een eigen bijdrage leveren aan een beter toegankelijk spoor voor alle reizigers. Over de mate waarin toegankelijkheid voor alle doelgroepen kan worden gerealiseerd liggen er ook keuzes die ter beoordeling zijn door de overheid c.q. de politiek. Dit stappenplan maakt daarom de consequenties van deze keuzes transparant.

---

<sup>1</sup> Het vierde lid luidt: Bij aanschaf van nieuwe en aanpassing van bestaande spoorvoertuigen houdt NS rekening met het Rapport Toegankelijke treinen van 17 september 2003, en met de kenmerken van de infrastructuur.

Dit stappenplan is opgesteld door ProRail en NS. Over de inhoud is overleg gevoerd met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en met de consumentenorganisaties verenigd in het Locov. Ook het Landelijk Bureau Toegankelijkheid heeft een bijdrage geleverd. De redactie en standpunten in dit stappenplan berusten echter bij NS en ProRail. De overige personenvervoerders (Syntus en NoordNed) zijn door ProRail geïnformeerd over de ontwikkeling van dit stappenplan. Zij zullen z.s.m. door ProRail bij de inhoud van het plan en de vervolgstappen betrokken worden.

Het stappenplan is als volgt opgebouwd.

Hoofdstuk 2 gaat in op een aantal ontwikkelingen in het wettelijk kader, die relevant zijn voor dit stappenplan. In het bijzonder wordt stilgestaan bij het EU-voorstel voor een zogenaamde 'technische specificatie voor interoperabiliteit' (tsi) met betrekking tot toegankelijkheid voor mensen met een handicap. Toegankelijkheid wordt nader gedefinieerd en vertaald naar normen per ketenonderdeel en per doelgroep. Zodra wordt voldaan aan deze normen is sprake van een toegankelijk spoorstelsel. Deze normen zijn zoveel mogelijk ontleend aan bestaande documenten, zoals het Rapport Toegankelijke treinen en de nota Basisstation van ProRail. Uiteraard is de wettelijke normering een verantwoordelijkheid van de overheid.

In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op het basisscenario en worden de toegankelijkheidsnormen vergeleken met de huidige situatie anno 2005. Hier wordt stilgestaan bij het huidige toegankelijkheidsbeleid van NS en ProRail.

Hoofdstuk 4 gaat aan de hand van twee varianten in op de maatregelen die in de periode tot 2015 en daarna kunnen worden genomen om vanuit de huidige situatie te komen tot een toegankelijk spoorstelsel.

Tenslotte wordt in hoofdstuk 5 ingegaan op het vervolgtraject.

In de bijlage wordt de inhoud van dit stappenplan in tabelvorm uitgebreid weergegeven.

## 2. WETTELIJK KADER EN DEFINITIE TOEGANKELIJKHEID

### 2.1 ONTWIKKELINGEN WETTELIJK KADER

Gedurende de afgelopen jaren is in EU- en nationaal verband een aantal initiatieven genomen op het gebied van toegankelijkheid.

In 1999 publiceerde de Europese Commissie het onderzoeksrapport COST335. Dit rapport bevat best practices met betrekking tot toegankelijkheid en normen voor alle aspecten van het spoorvervoer. In september 2003 verscheen het Rapport 'Toegankelijke treinen – bruikbaar voor iedereen', in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het is bedoeld als handreiking bij het bestellen van materieel of bij grotere aanpassingen gedurende de levensduur van het materieel, en is een uitwerking van de 'Nederlandse vertaling' van COST335. De normering komt later in dit stappenplan aan de orde.

In maart 2004 heeft de Europese Commissie het zogenaamde Derde Spoorwegpakket voorgesteld. Onderdeel van dit pakket is een voorstel voor het regelen van de rechten van internationale treinreizigers (onafhankelijk of deze reizigers in een internationale of een nationale trein zitten). In dit EU voorstel over toegankelijkheid (tsi; technische specificaties voor interoperabiliteit) wordt op gedetailleerd niveau het kwaliteitsniveau van dienstverlening voorgeschreven, o.a. ook op het terrein van toegankelijkheid. Bij revisie van infrastructuur of materieel dienen de onderdelen die worden vernieuwd of ge-upgrade aan de tsi-eisen te voldoen. Bij ingebruikneming van nieuwe infrastructuur of materieel dient aan deze eisen te worden voldaan. Alle materieel dient uiterlijk 35 jaar na inwerkingtreding van de tsi aan de normen te voldoen (rond 2040). Als deze implementatiestrategie wordt gevolgd zullen rond 2085 de laatste perrons toegankelijk zijn (zie onderstaand kader).

#### *EU-voorstel toegankelijkheid (tsi)*

EU-richtlijn 2001/16 handelt over de interoperabiliteit van het spoor. Doel van de richtlijn is om geleidelijk de verschillen in technische standaarden en eisen tussen de EU-lidstaten weg te nemen, om zo beter profijt te kunnen trekken van een ruimte zonder binnengrenzen. De richtlijn bepaalt dat zogenaamde technische specificaties voor interoperabiliteit (tsi's) worden opgesteld, waaronder een tsi met betrekking tot toegankelijkheid voor mensen met een handicap. Aan deze tsi wordt momenteel gewerkt. Naar verwachting zal de tsi eind 2005 door de lidstaten definitief worden vastgesteld. Vervolgens dient deze in de nationale wetgeving te worden geïmplementeerd.<sup>2</sup>

De tsi bevat gedetailleerde technische eisen ten aanzien van infrastructuur en materieel. Bestaande infrastructuur en materieel hoeft – volgens de huidige stand van het document – niet aan al deze eisen te voldoen. De tsi is ook niet van toepassing op materieel dat op het moment van inwerkingtreding van de tsi reeds besteld is of in de laatste fase van aanbesteding.

NB: De tsi vereist in de eindsituatie geen gelijkvloerse instap. Ook een systeem met bruggen en assistentieverlening zoals nu reeds in Nederland wordt toegepast voldoet aan de eisen van de tsi.

<sup>2</sup> Waar in dit stappenplan wordt gerefereerd aan de tsi, betreft dit de concept versie van 13 mei 2005.

Op 1 december 2003 is de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte in werking getreden. De artikelen ten aanzien van openbaar vervoer zijn van inwerkingtreding uitgezonderd. Deze artikelen treden in werking op een nader bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip. De eisen ten aanzien van toegankelijkheid zullen nader worden uitgewerkt in een algemene maatregel van bestuur.

In het aangepaste Bouwbesluit zijn eisen gesteld op het gebied van toegankelijkheid van nieuwe en grootschalig te verbouwen gebouwen. Dat betekent dat alle nieuwe stations en stations die grootschalig worden verbouwd moeten voldoen aan deze eisen. Een en ander heeft ook zijn plaats gekregen in de Nota Basisstation (1999) die specificaties bevat voor de bouw van spoorstations, en in de NS-norm toegankelijkheid stationscomplex (1997).

## 2.2 DEFINITIE TOEGANKELIJKHEID

In de diverse publicaties over toegankelijkheid worden verschillende definities gebruikt. De definitie die NS en ProRail in dit stappenplan hanteren bevat de volgende elementen:

1. Als iemand zich zelfstandig kan bewegen in het maatschappelijk verkeer (en bijvoorbeeld zelfstandig het station kan bereiken), dan moet het ook mogelijk zijn om zelfstandig gebruik te maken van de hele keten van treinvervoer (spoorstelsel mag geen bottleneck zijn);
2. Als iemand zich uitsluitend met hulp van een begeleider of blindengeleidehond kan bewegen in het maatschappelijk verkeer, dan moet het ook mogelijk zijn om met die hulp gebruik te maken van de hele keten van treinvervoer;
3. Als iemand zich niet (ook niet met hulp) kan bewegen in het maatschappelijk verkeer, dan kan niet worden verlangd dat dit in de keten van treinvervoer wel mogelijk wordt gemaakt. Denk bijvoorbeeld aan bedlegerige patiënten of aan mensen die niet durven te reizen.

Hiermee wordt aangesloten bij de definitie die wordt gebruikt in het Rapport Toegankelijke treinen van september 2003.<sup>3</sup>

In het vervolg van dit stappenplan ligt de focus op het zelfstandig gebruik maken van het spoorstelsel. Veronderstelling is dat daarmee automatisch ook de benodigde maatregelen voor mensen met een begeleider inzichtelijk worden. De definitie van toegankelijkheid (en daarmee het ambitieniveau) is uiteindelijk aan de overheid om te bepalen. Verschillende definities brengen verschillende maatregelen (en dus kosten) met zich mee. Denk bijvoorbeeld aan het onderscheid wel of niet zelfstandig reizen.

In publicaties over toegankelijkheid worden in het algemeen de volgende categorieën onderscheiden:

- mensen met een auditieve handicap: doven en slechthorenden;
- mensen met een visuele handicap: blinden en slechtzienden;
- mensen met een motorische handicap: mensen die een beperking ondervinden in hun beweging. Zij kunnen bijvoorbeeld een beperkte arm- of loop-

---

<sup>3</sup> Rapport Toegankelijke treinen, p. 3: "Toegankelijkheid in het openbaar vervoer (OV) houdt in dat mensen, zonder hulp van de chauffeur of van anderen, gebruik kunnen maken van het OV."



functie hebben. Ongeveer 10% van deze groep verplaatst zich in een rolstoel. Een groot deel van de mensen met een motorische beperking bestaat uit ouderen die door hun leeftijd vaak problemen in hun motoriek ondervinden.

Wanneer de trein voor deze categorieën toegankelijk is, zal zij dat ook zijn voor een aantal andere categorieën mensen met een beperking die zich zelfstandig kunnen verplaatsen (bijvoorbeeld laaggeletterden).

Volgens het Rapport Toegankelijke treinen had in 2003 rond de 20% van de potentiële reizigers een beperkte mobiliteit. Onder meer in verband met de toenemende vergrijzing is de verwachting dat het aantal mensen met een functiebeperking navent zal groeien.

In dit stappenplan ligt de focus op reizigers met een functiebeperking. Dit neemt niet weg dat een deel van de toegankelijkheidsmaatregelen voor een ieder nuttig zijn. Denk in het bijzonder aan ouderen, reizigers met zware bagage, reizigers met een kinderwagen, etc.

#### *Laaggeletterden*

Met medewerking van de Stichting Lezen & Schrijven heeft NS begin 2005 een workshop georganiseerd voor en met laaggeletterden. Naast de invoering van concrete verbeteringen, worden de specifieke aandachtspunten ten behoeve van deze doelgroep nu geborgd binnen het toegankelijkheidsbeleid van NS. Onder andere door middel van toetsing door het Landelijk Bureau Toegankelijkheid, die haar expertise met de specifieke aandachtspunten voor deze doelgroep heeft uitgebreid.

### 2.3 TOEGANKELIJKHEIDSNORMEN IN DE KETEN

Een toegankelijk spoorstelsel vereist dat ieder onderdeel van de keten toegankelijk is. Een toegankelijk station heeft weinig zin wanneer het voor een reiziger met een functiebeperking niet mogelijk is om van het vertrekpunt naar het station te komen. In de tabel die als bijlage bij dit stappenplan is opgenomen wordt de definitie van toegankelijkheid vertaald naar normen per ketenonderdeel en per doelgroep (derde kolom van de tabel). Zodra wordt voldaan aan deze normen is sprake van een toegankelijk spoorstelsel. Deze normen zijn zoveel mogelijk ontleend aan bestaande documenten, zoals het Rapport Toegankelijke treinen en de nota Basisstation van ProRail. Ook is rekening gehouden met de in ontwikkeling zijnde tsi.<sup>4</sup>

Uiteraard is de wettelijke normering een verantwoordelijkheid van de overheid. Bij elke norm is aangegeven welke partij verantwoordelijk is voor het voldoen aan die norm. Bijvoorbeeld: de normen ten aanzien van materieel (verantwoordelijkheid NS) en perron (verantwoordelijkheid ProRail) zijn zodanig dat een gelijkvloerse instap wordt benaderd. Ook normen voor de ketenonderdelen waarvoor derden verantwoordelijk zijn komen aan de orde. Zodra de tsi is vastgesteld zal in ieder geval aan de daarin opgenomen normen moeten worden voldaan. De bedoeling is dat de

---

<sup>4</sup> In dit stappenplan wordt verondersteld dat de tsi conform het huidige concept wordt vastgesteld en geïmplementeerd in nationale wetgeving. Vooralsnog geldt ten aanzien van toegankelijkheidsnormering van materieel dat NS bij aanschaf van nieuwe en aanpassing van bestaande spoorvoertuigen rekening houdt met het Rapport Toegankelijke treinen, en met de kenmerken van de infrastructuur.

tsi aan het eind van 2005 gereed is. Dit kan leiden tot een aanpassing van de in de tabel opgenomen normen.

Niet alle normen zijn voor alle doelgroepen relevant. Zo is gelijkvloerse instap geen noodzaak voor de toegankelijkheid van doven en slechthorenden, zij kunnen ook met een opstap zelfstandig gebruik maken van de trein. Gelijkvloerse instap is wel wenselijk voor de toegankelijkheid van blinden en slechtzienden, en motorisch gehandicapten (w.o. rolstoelgebruikers). Dit betekent ook dat het spoorstelsel voor de ene doelgroep eerder toegankelijk kan zijn dan voor de andere.

Momenteel geldt in Nederland een normhoogte voor perrons van 84 cm. De praktijk is dat er grote variatie is in perronhoogtes. In Europees verband zal naar alle waarschijnlijkheid worden gekozen voor een normhoogte van 76 cm. In de concept-tsi wordt aan Nederland een uitzonderingspositie toegestaan (84 cm). De vraag is of, als Nederland ervoor zou kiezen veel geld te steken in het op normhoogte brengen van de perrons, het dan niet verstandiger zou zijn de Europese norm van 76 cm te hanteren. NS en ProRail stellen dan ook voor de norm voor perronhoogte te heroverwegen. Die exercitie, waarbij betrokken partijen (waaronder ook andere vervoerders) gezamenlijk de voor- en nadelen inventariseren, zou op korte termijn in gang dienen te worden gezet. Voor NS is van belang dat zekerheid voor de lange termijn wordt verkregen. De uiteindelijke verantwoordelijkheid voor de norm ligt bij de overheid.

#### *Toegankelijkheidsnorm 'gap'*

In discussies over toegankelijkheid neemt de 'gap' tussen perron en trein immer een centrale plaats in. Voor de overbrugging van de 'gap' bestaat een aantal mogelijkheden: bruggen, liften, etc. NS en ProRail sluiten in dit stappenplan aan bij de lange termijnoplossing die ook in Europees verband wordt gepropageerd, namelijk die waarbij perrons op dezelfde hoogte worden gebracht (normhoogte) en bij nieuwe aanschaf van materieel de vloerhoogte van tenminste één ingang wordt afgestemd op de perronhoogte. Deze oplossing voldoet aan de uitgangspunten van dit stappenplan: gelijkwaardigheid, zelfstandigheid, en voorkomen stigmatiserende werking. Hoewel met deze oplossing de instap substantieel wordt vergemakkelijkt, zal een zelfstandige instap hiermee – bij de huidige stand van de techniek in combinatie met (veiligheids-)regelgeving – niet overal en voor iedereen kunnen worden bereikt. Voor de korte en middellange termijn kiest NS voor continuering van het systeem van assistentieverlening (zie voor een nadere toelichting op assistentieverlening het kader 'Toegankelijkheidsbeleid NS').

Overigens is de normering van de 'gap' een goed voorbeeld van de onderlinge afhankelijkheid van maatregelen op infra- en materieel terrein. Het afstemmen van de vloerhoogte op de perronhoogtenorm heeft alleen zin als een substantieel deel van de perrons op gelijke hoogte ligt. Bij de nieuwe dubbeldekstreinen van NS is vanuit capaciteitsoogpunt bewust gekozen voor een ingang boven de wielen en daarmee voor een vloerhoogte die afwijkt van de norm voor perronhoogte. Immers, afstemming met de norm voor perronhoogte zou niet hebben geleid tot een gemakkelijker instap, en slechts verlies aan zitplaatscapaciteit hebben opgeleverd.

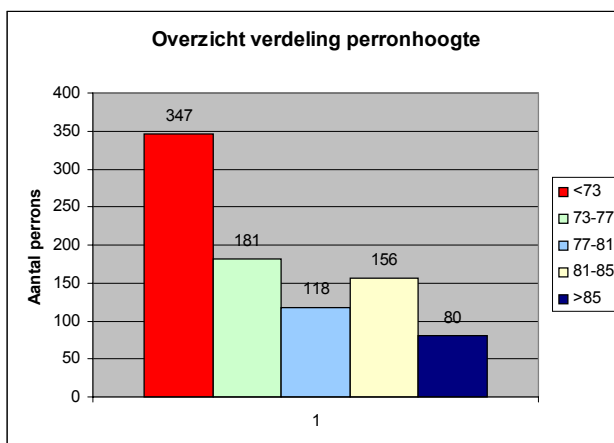
### 3. UITGANGSSITUATIE PRORAIL EN NS

In dit hoofdstuk worden de toegankelijkheidsnormen vergeleken met de huidige situatie anno 2005.

De vierde kolom van de tabel in de bijlage geeft per ketenonderdeel en per doelgroep aan in hoeverre momenteel aan de toegankelijkheidsnormen wordt voldaan. Als momenteel voor een ketenonderdeel reeds aan de norm wordt voldaan, zijn geen verdere stappen noodzakelijk. Het algemene beeld is wisselend: voor een aantal ketenonderdelen wordt reeds voldaan aan de norm, voor een aantal andere ketenonderdelen deels of niet.

#### 3.1 HUIDIGE SITUATIE STATIONS EN PERRONS

Voor ProRail ziet de huidige situatie met betrekking tot de inforvoorzieningen er als volgt uit. Op dit moment voldoen al veel stations aan eisen van toegankelijkheid. Onderstaande grafiek maakt de huidige situatie ten aanzien van perronhoogtes inzichtelijk. De aantallen betreffen perrons en niet stations.



Daarnaast is er een 3-tal aspecten die in 2007 zijn afgerond op de daarvoor geselecteerde stations. Dit zijn: blindengeleidelijnen, anti-slip op vloeren en spraakbakens of reisinformatie op maat aangeboden in gesproken vorm (mits de proef in de 2e helft 2005 slaagt).

Op 77 van de 363 stations in het land zijn reeds liften aanwezig. Overigens zijn vanuit toegankelijkheidsoogpunt niet op alle stations liften nodig. Volgens de norm dient op ca. 145 stations een lift aanwezig te zijn, er zijn dus ca. 70 knelpunten. Op de overige stations is een hellingbaan of een overpad aanwezig om niveauverschillen te overbruggen.

### 3.2 TOEGANKELIJKHEIDSBELEID NS

NS onderkent dat de mogelijkheid om je zelfstandig te bewegen in het maatschappelijke verkeer een belangrijke voorwaarde is voor de maatschappelijke participatie van mensen met een functiebeperking. Toegankelijkheid van het openbaar vervoer kan in dat kader een belangrijke rol vervullen. Het toegankelijkheidsbeleid van NS is er daarom op gericht ook voor reizigers met een functiebeperking een goed product te leveren.

NS heeft laten onderzoeken in hoeverre de belangrijkste materieeltypen op detailniveau voldoen aan de normen. Het hoeft niet te verbazen dat geen van de materieeltypen volledig aan de normen voldoet, immers de normenset was ten tijde van de bestelling van dat materieel nog niet beschikbaar. Vaak wordt wel voldaan aan de belangrijkste normen, zoals die voor aantal rolstoelplaatsen en rolstoeltoegankelijk toilet. De toegankelijkheidsnormen zijn gericht op toegankelijkheid op de lange termijn. Het toegankelijkheidsbeleid van NS is méér dan de huidige score op de toegankelijkheidsnormen.

In het toegankelijkheidsbeleid van NS neemt assistentieverlening aan gehandicapten (AVG) een centrale plaats in. Mensen met een (tijdelijke) handicap kunnen tot drie uur voor aanvang van hun reis hulp bij het in- en uitstappen van de trein aanvragen. Dit kan 7 dagen per week tussen 07:00 uur en 23:00 uur. NS regelt de reis van en naar 107 stations, inclusief een aantal stations buiten het hoofdrailnet (o.m. ook voor NoordNed en Syntus). Op deze stations is een (veiligheids)opgeleide AVG-reisassistent aanwezig, die gebruik kan maken van een zgn. invalidenbrug (noodzakelijk voor het in- en uitladen van niet-inklapbare rolstoelen). Een AVG-reisassistent is een NS-servicemedewerker of een taxichauffeur (contractueel via Transvision).

De assistentieverlening wordt op 46 grotere stations van de eerste tot en met de laatste trein verleend; op de overige stations op werkdagen van 07:00 uur tot 23:00 uur en in het weekend van 08:00 uur tot 22:00 uur. Elke twee jaar wordt in overleg met de Chronisch Zieken en Gehandicapten Raad Nederland (CG-Raad) bezien of aanpassingen aan de orde zijn.

De afgelopen jaren is een aantal aanpassingen doorgevoerd, waardoor AVG verder is verbeterd. Zo is in september 2002 de vooraanmeldtijd verlaagd van 24 uur naar 3 uur. Verder zijn sinds 2003 6 stations toegevoegd. Een derde verbetering is dat nu één telefonische aanmelding volstaat voor een treinreis met AVG die wordt gecombineerd met een taxirit met Valys (bovenregionaal taxisysteem voor gehandicapten).

Het NS-systeem van assistentieverlening behoort gemeten naar dekking en kwaliteitsaspecten (zoals aanmeldtijd) tot de betere in Europa. De instap in de trein is daardoor nu reeds geen bottleneck. NS acht het daarom temeer van belang dat de toegankelijkheid van de ketenonderdelen waarop zij geen directe invloed heeft wordt verbeterd.

Een ander belangrijk element is de OV-begeleiderkaart (OV-BK). Sinds 1987 is de Regeling (op de Wet c.q. Besluit Personenvervoer) van kracht waarin wordt bepaald dat NS als enige instantie is aangewezen om de (toen nog NS-) Begeleiderkaart af te geven. De OV-BK is geldig in alle vormen van openbaar vervoer (trein, bus, tram en

metro) en biedt een reiziger met een functiebeperking de mogelijkheid om gratis een begeleider mee te nemen. Deze gratis kaart wordt uitsluitend verstrekt na toetsing (aan de hand van vooraf opgestelde criteria) door een extern medisch adviesbureau. Wanneer gebruik wordt gemaakt van het systeem AVG mag er geen gratis begeleider mee; de klant wordt dan immers geholpen door een reisassistent. De OV-BK biedt ook faciliteiten wanneer de klant geen eigen begeleider meeneemt, bijvoorbeeld voor het kopen van een treinkaartje bij de balie zonder toeslag.

Bij de training van alle NS-personeel dat in aanraking komt met de reiziger wordt aandacht besteed aan reizigers met een functiebeperking.

NS legt bedrijfsvoorstellen met een toegankelijkheidscomponent voor aan het Landelijk Bureau Toegankelijkheid (LBT) voor toetsing. NS probeert binnen de financiële randvoorwaarden zoveel mogelijk rekening te houden met de aanbevelingen van het LBT. Wel worden daarbij altijd de gevolgen voor alle reizigers betrokken. In dit verband is het van belang te wijzen op het verband tussen toegankelijkheidsnormering en innovatie. Het is denkbaar dat een project meerwaarde heeft voor de gemiddelde reiziger, maar dat de business case voor datzelfde project negatief wordt als zou moeten worden voldaan aan volledige toegankelijkheid. Verbeteringen voor de gemiddelde reiziger kunnen dan worden belemmerd. Bij adviesplichtige bedrijfsvoorstellen wordt de rapportage van het LBT aan de leden van het Landelijk Overleg Consumentenorganisaties OV (Locov) gestuurd.

Buiten gestructureerd overleg in het Locov heeft NS regulier contact over toegankelijkheidsaspecten met de CG-Raad, Stichting Lezen & Schrijven, de Taskforce Handicap en Samenleving en met de Europese collega's. Binnen de organisatie van spoorwegmaatschappijen (UIC) is in 2004 - in Utrecht - een werkgroep Accessibility opgericht.

NS ontvangt voor maatregelen op het gebied van toegankelijkheid geen vergoeding van de overheid. Gegeven het feit dat veel maatregelen uit zuiver bedrijfseconomische overwegingen niet genomen zouden worden, geeft NS daarmee invulling aan maatschappelijk verantwoord ondernemen.<sup>5</sup> Dit betekent ook dat NS niet altijd kiest voor een maximale toegankelijkheid voor reizigers met een functiebeperking, maar dat een evenwicht wordt gezocht tussen de belangen van verschillende groepen reizigers. Dit vormt bijvoorbeeld de verklaring voor het feit dat niet op alle stations assistentie wordt verleend: dienstverlening aan reizigers met een functiebeperking wordt afgewogen tegen hogere tarieven, langere reistijd en zwakkere punctualiteit voor de overige reizigers. Het is vervolgens aan de minister van Verkeer en Waterstaat om te beoordelen of daarmee het maatschappelijke belang voldoende is gewaarborgd. Zo niet dan wordt op dat moment toegankelijkheid een publiek belang en daarmee (ook in financieel opzicht) een verantwoordelijkheid van de overheid.

---

<sup>5</sup> De jaarlijkse netto-kosten van de toegankelijkheidsmaatregelen van NS bedragen €5 à 10 mln. (indicatief). Het gaat daarbij onder andere om de kosten van assistentieverlening (bruggen, taxikosten, personeel, callcenter, e.d.), toetsing door het LBT, training van personeel, specifieke eisen met betrekking tot reisinformatie, rolstoeltoegankelijk toilet in de trein, toetsing en afgifte OV-Begeleiderskaart, etc.

### 3.3 BASISSCENARIO

In het basisscenario is het uitgangspunt dat maatregelen financieel dekkend zijn zonder additionele financiële bijdrage van de overheid. Materieel en infrastructuur zullen in overeenstemming worden gebracht met toegankelijkheidsnormen conform de implementatiestrategie van de concept-tsi (nieuw voldoet, gebruikte onderdelen die worden vernieuwd/ge-upgrade voldoen). De kosten worden geminimaliseerd omdat wordt aangesloten bij natuurlijke revisie/vervangingsmomenten. Op deze manier wordt het spoorvervoer uiteindelijk toegankelijk, maar dit zal in 2030 nog niet het geval zijn.

#### Eindbeeld

In 2030 zal naar verwachting ca. 30% van het aantal stations en 90% van het materieel toegankelijk zijn. Volgens de huidige verwachting zullen rond 2085 alle perrons op alle stations toegankelijk zijn, en rond 2040 alle materieel. Voor wat betreft de genoemde gegevens van de infra is met name de aanpak van de perrons maatgevend.

#### Maatregelen ProRail

De perrons zullen op basis van natuurlijke vervangingsmomenten op hoogte worden gebracht. De uitbreiding van de liften zal afgewogen worden ten opzichte van andere infra-investeringen, waaronder die de infracapaciteit en punctualiteit betreffen. De kleinere maatregelen zoals anti-slip op vloeren, het aanbrengen van blindengeleidelijnen, aanbrengen aanduiding in braille aan leuning e.d. zullen naar verwachting wel uitgevoerd worden en per 2030 gereed zijn.

#### Maatregelen NS

NS kan binnen de financiële kaders van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet een aantal maatregelen nemen die bijdragen aan toegankelijk spoorvervoer.

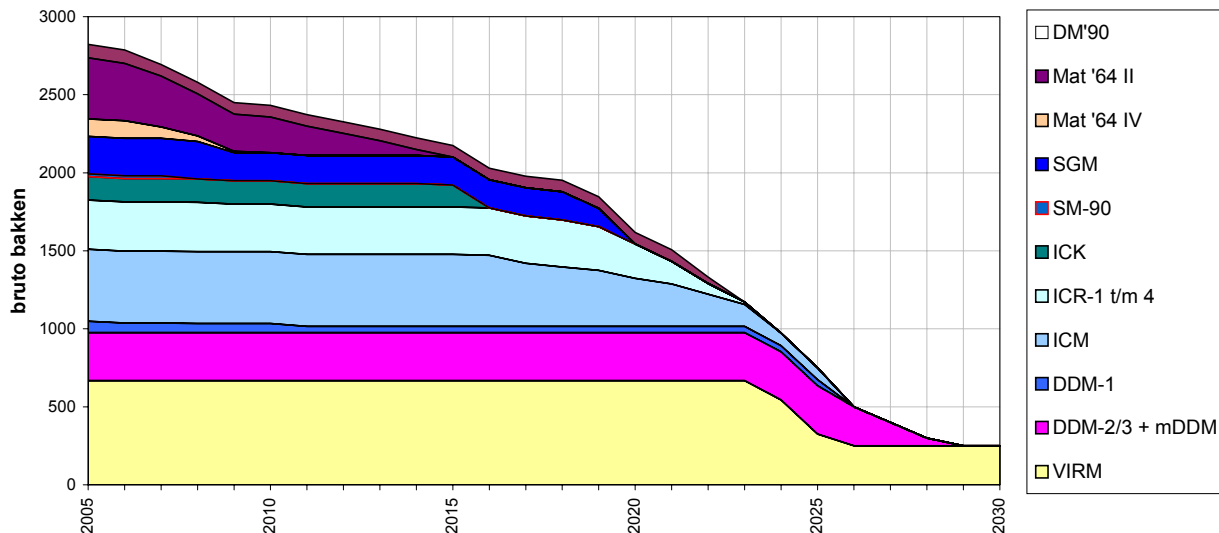
Bijgaande grafiek geeft een globaal inzicht in de uitstroom van bestaand reizigersmaterieel. Dit bestaande reizigersmaterieel kent een ongelijkvloerse instap. Alle nieuwe materieeleenheden zullen een (zoveel mogelijk) gelijkvloerse instap kennen. Het nieuwe Sprinter-materieel zal als eerste hierin voorzien. Uitgaande van een behoefte van circa 3000 materieeleenheden kan bepaald worden op welk moment welk deel van het materieelpark een gelijkvloerse instap heeft.

Uitgangspunten voor de uitstroom zijn de volgende regels:

- nieuw materieel heeft een levensduur van 35 jaar
- na een revisie resteert een levensduur van 15 jaar

## Levensloop actueel materieelpark NS

inzichten september 2005



Tabel. Vloerhoogte NS-materieel

Materieel	Vloerhoogte in cm
SM-90	116,0
Mat '64 IV	132,2
DDM-1	118,3
Mat '64 II	132,2
ICK	125,3
SGM	122,8
ICR-1 t/m 4	126,0
DDM-2/3 + mDDM	118,3
ICM	130,0
DM'90	116,0
VIRM	116,2

De detailuitwerking van de maatregelen is te vinden in de tabel (kolommen 6 tot en met 9).

### Stappen tot 2015 en 2030

Zie onder maatregelen ProRail en NS.

### Fasering

De fasering van maatregelen volgt de implementatiestrategie van de concept-tsi (nieuw voldoet, gebruikte onderdelen die worden vernieuwd/ge-upgrade voldoen).

### Kosten

De kosten worden geminimaliseerd omdat wordt aangesloten bij natuurlijke revisie/vervangingsmomenten. Deze variant is financieel dekkend zonder additionele financiële bijdrage van de overheid. Afhankelijk van de definitieve toegankelijkheidseisen die in Europees verband worden bepaald kunnen echter extra kosten ontstaan.

## 4. VARIANTEN VERBETERING TOEGANKELIJKHEID 2030

### 4.1 SAMENVATTING VARIANTEN

Dit hoofdstuk beschrijft, aan de hand van een 2-tal varianten, de extra maatregelen die in de periode tot 2015 en daarna kunnen worden genomen om vanuit de huidige situatie te komen tot een toegankelijk spoorstelsel in 2030. Per variant wordt ingegaan op het eindbeeld, maatregelen aan de kant van ProRail en NS, de stappen tot 2015 en 2030, de fasering en de kosten.

Alle twee de varianten gaan uit van de toegankelijkheidsnormen die zijn besproken in hoofdstuk 2 en die zijn opgenomen in de bijlage. De varianten onderscheiden zich op de volgende punten:

1. termijn waarbinnen spoorstelsel toegankelijk zal zijn (i.c. 2030 of later)
2. ambitieniveau toegankelijkheid 2030 (i.c. alle stations/materieel of deel van de stations/materieel)
3. benodigde extra overheidsmiddelen

Tabel. Samenvatting basisscenario en varianten 2030<sup>1</sup>

Variant	Toegankelijkheid 2030	Extra overheidsmiddelen
Basisscenario	Stations: 30% Materieel: 90%	Stations: 0 Materieel: 0
Volledige variant	Stations: 100% Materieel: 100%	Stations: €510 of €535 mln <sup>2</sup> Materieel: €450 – 500 mln
Deelvariant (uitgaande van ca. 220 stations)	Stations: 60% (90% gebruik) Materieel: 90% of 100%	Stations: €405 of €410 mln <sup>2</sup> Materieel: 0 of €450 – 500 mln

<sup>1</sup> Percentages en bedragen bij benadering.

<sup>2</sup> Afhankelijk van de gekozen perronhoogtenorm. Aanpassing naar 84 cm is duurder dan aanpassing naar 76 cm. Het verschil tussen de kosten bij aanpassing naar 76 cm en de kosten bij aanpassing naar 84 cm, is relatief kleiner bij de deelvariant, omdat in die variant relatief meer perrons op 84 cm liggen.

Voor het uitwerken van de 2 varianten was het van essentieel belang om alle perrons te meten voor wat betreft de perronhoogte en de perronspleet. Met het verkrijgen van deze meetgegevens is ook weer een deel van de basisinformatie van de infrastructuur op orde gebracht. Op basis van deze meetgegevens zijn vervolgens kostencalculaties van de perronaanpassingen van alle stations gemaakt. De metingen zijn in een zeer kort tijdsbestek van 6 weken in het hele land uitgevoerd.

De maatregelen tot 2015 en daarna zijn in de tabel weergegeven in de kolommen 6 tot en met 9.



## 4.2 VOLLEDIGE VARIANT

### Kern van de variant

In deze variant is leidend het streven om het spoorvervoer in 2030 toegankelijk te hebben gemaakt. De fasering van infrastructuurmaatregelen wordt o.m. afgestemd op de instroom van toegankelijk materieel. Omdat aanpassingen aan bijvoorbeeld perrons en vervanging van materieel in een aantal gevallen naar voren worden gehaald in de tijd (en dus worden ontkoppeld van natuurlijke revisie- en vervangingsmomenten), brengt deze variant hoge vervroegde vervangingskosten met zich mee. Deze variant is gegeven de huidige beschikbare middelen van NS en ProRail niet financieel dekkend.

### Eindbeeld

De volledige variant is erop gericht dat zowel het materieel als de infrastructuur in 2030 volledig aan de toegankelijkheidsnormen voldoet. Reizigers uit de onderscheiden doelgroepen die zich zelfstandig kunnen bewegen in het maatschappelijk verkeer, kunnen dan in de meeste gevallen ook zelfstandig gebruik maken van het spoorvervoer.

### Maatregelen ProRail

Alle maatregelen op alle stations worden genomen, en gepland in de periode tot 2030.

Belangrijke aspecten vanuit financieel oogpunt zijn de uitbreiding van liften en het op normhoogte brengen van de perrons.

### Maatregelen NS

De maatregelen die NS kan nemen binnen de financiële kaders van de vervoerconcessie zijn genoemd onder de basisvariant. De volledige variant brengt met zich mee dat NS in aanvulling daarop – indien het daarvoor financiële compensatie ontvangt van de overheid – een deel van het materieel vroegtijdig vervangt, zodat alle materieel in 2030 toegankelijk is.

De detailuitwerking van de maatregelen is te vinden in de tabel (kolommen 6 tot en met 9).

### Stappen tot 2015 en 2030

Voor wat betreft de te nemen maatregelen zijn naar verwachting per 2015 en 2030 de volgende resultaten bereikt.

Aan het eind van 2015 zijn, de volgende resultaten bereikt:

- ca. 45 (van de ca. 70 knelpunt)stations zijn voorzien van liften en deels automatische deuren;
- ca. 200 stations zijn voor wat betreft de perronhoogte op norm gebracht;
- de kleinere aspecten als verlichting, obstakelvrije route, duw- en trekstanden aan deuren, markering glazen ruiten, braille aan leuning en toiletvoorzieningen rolstoelers zijn gereed;
- een deel van het materieel is toegankelijk.

Aan het eind van 2030 zijn alle perrons op alle stations op normhoogte gebracht en zijn er op de ca. 70 knelpuntstations liften toegevoegd (vaak 2 per station). Alle materieel is toegankelijk.

### Fasering

NS en ProRail stellen voor dat bij de fasering van infrastructuurmaatregelen de volgende criteria worden gehanteerd:

- het aantal reizigers
- de inzet van materieel
- kosten en kosten-effectiviteit
- de grootte van het knelpunt (met name perronhoogte)
- belang van liften
- spreiding van kosten in de tijd
- lopende nieuwbouw- en instandhoudingsprojecten transfer

Aan deze criteria kunnen wegingsfactoren worden gekoppeld. Het ligt voor de hand dat elementen zoals de planning van nieuwbouw- en instandhoudingsprojecten als autonoom uitgangspunt worden meegenomen.

Op dit moment is ten aanzien van de faseringscriteria nog sprake van een aantal onzekerheden. Zo is de gedachte om de fasering zo in te richten dat stations die zullen worden bediend door het Sprinter-materieel van NS, tijds worden aangepast. Echter op dit moment is nog niet exact bekend op welke trajecten het Sprinter-materieel van NS zal worden ingezet. Daarom is het op dit moment nog niet mogelijk jaartallen te koppelen aan deze stations. NS en ProRail stellen voor de fasering van deze stations te concretiseren zodra over de inzet van Sprinter-materieel meer duidelijk bestaat (naar verwachting voorjaar 2006). Ook de lange termijnplanning van materieel van NS is nog een onzekere factor. Overigens wil NS met de materieelinzet flexibel kunnen blijven inspelen op klantbehoeften.

Bij de planning zal rekening worden gehouden met het feit dat Syntus reeds beschikt over toegankelijk materieel, en dat reeds bekend is op welke stations het door NoordNed bestelde toegankelijke materieel zal worden ingezet.

Een onzekere factor aan de infrastructuurkant is de planning en financiering van nieuwbouwprojecten, bijvoorbeeld om transferknelpunten op te lossen.

### Kosten

De eenmalige kosten aan de kant van ProRail bedragen in totaal circa €510 mln of 535 mln, afhankelijk van de gekozen perronhoogtenorm. Het gaat daarbij vooral om de kosten van perronaanpassingen (circa €345 mln bij perronhoogtenorm 76 cm, €370 mln bij perronhoogtenorm 84 cm) en liften (circa €160 mln.). In totaal worden op 363 stations de perrons op normhoogte gebracht.<sup>6</sup> De kleinere infraaanpassingen kosten tezamen ca. €5 mln.

De jaarlijkse gemiddelde onderhoudskosten aan perrons stijgen met 100% van €5 mln. tot €10 mln. vanwege aanscherping van de afkeurnorm perronhoogte (van 8 cm naar 3,5 cm). De jaarlijkse onderhoudskosten aan liften stijgen met zo'n €2 mln. (100 extra liften maal 20.000 euro jaarlijkse onderhoudskosten per lift).

---

<sup>6</sup> De stations op de Hofpleinlijn en de Zoetermeerlijn zijn uitgezonderd aangezien het beheer niet door ProRail zal worden gedaan. Evenmentenstations zijn ook uitgezonderd.

*Kosten vroegtijdig vervangen van materieel (indicatief)*

In 2030 zullen 250 'bakken' dubbeldeksmaterieel een leeftijd hebben van omstreeks 25 jaar. Dit materieel vertegenwoordigt iets minder dan 10% van de totale huidige zitplaatscapaciteit van NS. De afschrijving vindt momenteel plaats in 20 jaar. Deze bakken hebben echter een technische levensduur van ca. 35 jaar en kunnen in 2030 dus nog 10 jaar mee. Als in 2030 alle NS-materieel zou moeten voldoen aan de toegankelijkheidsnormen zou dit materieel - ervan uitgaande dat er geen andere redenen zijn waarom NS dit materieel eerder zou willen vervangen - vroegtijdig moeten worden vervangen. De huidige aanschafprijs van één bak ligt iets boven de €2 mln. In (of vlak voor) 2030 zou dus een extra investering moeten worden gedaan van ca. €500 mln. Uitgaande van 10% kapitaallasten bedragen de jaarlijkse kosten €50 mln., gemeten over 10 jaar komt dit neer op €500 mln. Hier staat tegenover dat tot 2030 mogelijk op revisiekosten enkele tientallen miljoenen kan worden bespaard. Verder zijn de onderhoudskosten van nieuw materieel waarschijnlijk iets lager dan van oud materieel. Dit kan een besparing opleveren van enkele miljoenen per jaar.

De eventuele kosten van vroegtijdig vervangen van enkele andere materieelseries zijn in dit kader niet onderzocht, maar zijn naar verwachting gering.

Afhankelijk van de toegankelijkheidseisen die in Europees verband worden bepaald kunnen aan de kant van NS en ProRail extra kosten ontstaan. Die eisen zijn op dit moment nog niet vastgesteld. Wanneer de tsi-eisen verder gaan dan de eisen waarvan in dit stappenplan is uitgegaan, zal NS desbetreffende maatregelen slechts uitvoeren indien de financiering door de Rijksoverheid is zeker gesteld, of NS anderszins wordt gecompenseerd.

Daarnaast ontstaat aan de kant van NS nadeel voor de klant wanneer door aanpassing van de perronhoogte de instap (tijdelijk) verslechtert.

Hier tegenover staat dat een aantal maatregelen op de langere termijn voordelen biedt aan alle reizigers. Denk bijvoorbeeld aan gelijkvloerse instap, die voordelen biedt voor reizigers met een kinderwagen, oudere reizigers etc.

De uitvoering van dit stappenplan zal de nodige klanthinder en (mogelijk) inzet van vervangend vervoer tot gevolg hebben, hetgeen tot claims van vervoerders kan leiden. Tevens zullen commerciële activiteiten in de stationsomgeving mogelijk nadelige effecten ondervinden. De eventuele kosten hiervan zijn niet in dit plan meegenomen.

#### 4.3 DEELVARIANT

##### Kern van de variant

In deze variant is leidend het beginsel dat investeringen in toegankelijkheid worden geprioriteerd op basis van kosten-effectiviteit en draagvlak. NS en ProRail hanteren stationsgrootte (aantal in- en uitstappers) als indicatie voor gebruik door de doelgroep. Wanneer een beperkt bedrag beschikbaar is, zou een deel van de stations toegankelijk moeten worden gemaakt. Dit deel zou moeten worden bepaald op basis van stationsgrootte met een correctie voor geografische spreiding en voor

concentratie van de doelgroep, in samenhang met keuzes ten aanzien van andere modaliteiten.

Met deze benadering kan de kosten-effectiviteit ten opzichte van de volledige variant worden verbeterd. Op die manier kan met een beperkt budget toch een groot deel van de doelgroep worden bediend.

De fasering van infrastructuurmaatregelen wordt o.m. afgestemd op de instroom van toegankelijk materieel. Omdat aanpassingen aan bijvoorbeeld perrons en eventueel vervanging van materieel in een aantal gevallen naar voren worden gehaald in de tijd (en dus worden ontkoppeld van natuurlijke revisie- en vervangingsmomenten), brengt deze variant hoge kosten met zich mee, echter deze zijn lager dan in de volledige variant. Deze variant is financieel dekkend indien de overheid financieel bijdraagt.

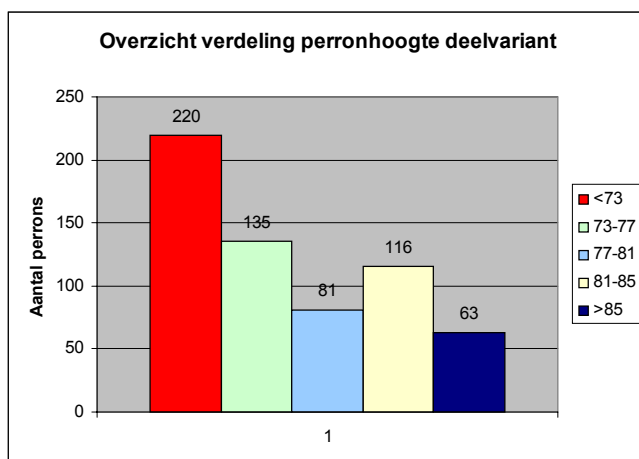
### Eindbeeld

Deze variant is erop gericht dat het merendeel van de stations in 2030 toegankelijk is. Reizigers uit de onderscheiden doelgroepen die zich zelfstandig kunnen bewegen in het maatschappelijk verkeer, kunnen als ze gebruik maken van de toegankelijke stations in 2030 ook zelfstandig gebruik maken van het spoorvervoer. Voor wat betreft de einddatum 2030 voor infra geldt dezelfde opmerking als bij de volledige variant.

### Maatregelen ProRail

Voor de ca. 220 geselecteerde stations worden alle maatregelen genomen en gepland in de periode tot 2030. Belangrijke aspecten vanuit financieel oogpunt zijn de uitbreiding van liften en het op normhoogte brengen van de perrons.

Onderstaande grafiek maakt de huidige situatie ten aanzien van perronhoogtes van de stations die horen bij de deelvariant inzichtelijk. De aantallen betreffen perrons en niet stations.



### Maatregelen NS

Zie onder het basisscenario of onder de volledige variant, afhankelijk van de vraag of ervoor wordt gekozen dat NS materieel vroegtijdig vervangt.

### Stappen tot 2015 en 2030

Voor wat betreft de te nemen maatregelen zijn naar verwachting per 2015 en 2030 de volgende resultaten bereikt.

Aan het eind van 2015 zijn, wanneer wordt uitgegaan van een grens van 1500/2000 in- en uitstappers per dag (zie kader), de volgende resultaten bereikt:

- ca. 45 (van de ca. 55 knelpunt)stations zijn voorzien van liften en deels automatische deuren
- ca. 130 stations zijn voor wat betreft de perronhoogte op norm gebracht
- de kleinere aspecten als verlichting, obstakelvrije route, duw- en trekstangen aan deuren, markering glazen ruiten, braille aan leuningen en toiletvoorzieningen rolstoelers zijn gereed
- een deel van het materieel is toegankelijk

Aan het eind van 2030 zijn alle perrons op de ca. 220 te selecteren stations op normhoogte gebracht en zijn er op de ca. 55 knelpuntstations liften toegevoegd. Afhankelijk van de bereidheid van de overheid om financiële middelen ter beschikking te stellen zal alle of bijna alle materieel in 2030 toegankelijk zijn.

### Fasering

Voor de faserings-criteria zij verwezen naar de tekst bij de volledige variant. Daar wordt een aantal onzekerheden genoemd die het lastig maken de fasering nu al in te vullen. Voor de deelvariant komt daar nog een onzekere factor bij, namelijk de precieze te hanteren selectie van stations. NS en ProRail stellen voor de fasering te concretiseren zodra de daarvoor benodigde informatie beschikbaar is.

### Kosten

De kosten aan de kant van ProRail hangen af van de gekozen stationsselectie. In het kader van dit stappenplan is per station inzichtelijk gemaakt wat de kosten zijn om te gaan voldoen aan toegankelijkheidsnormen.

De kosten van deze variant bedragen – wanneer wordt uitgegaan van 1500/2000 in- en uitstappers per dag – in totaliteit circa €405 mln. of €410 mln, afhankelijk van de gekozen perronhoogtenorm. Voor het onderdeel perronaanpassingen zo'n €265 of €270 mln. (bij resp. perronhoogtenorm 76 en 84 cm) en voor het onderdeel liften zo'n €135 mln. De kleinere infra aanpassingen kosten tezamen ca. €5 mln.

Voor wat betreft de kosten aan de kant van NS: €0 of €450 – 500 mln afhankelijk van de vraag of materieel vroegtijdig wordt vervangen.

### Selectie stations

Voor de selectie van stations kunnen de volgende criteria worden gebruikt:

- uitgangspunt is dat de trein als ruggengraat van het openbaar vervoer wordt beschouwd, met name gericht op het lange afstandvervoer
- alle knooppuntstations, vanwege het belang van overstappen in de keten
- alle stations met meer dan 2000 in-uitstappers (rekening houdend met parallelle investeringen in overlappende voorzieningen/vervoermiddelen)
- regionaal de stations met minder dan 1500/2000 in/uitstappers die in het licht van de doelgroepen een regionale functie vervullen; denk aan AVG
- de functie van een gebied in de regio: de grootte van het verzorgingsgebied, overlap met nabijgelegen stations e.d.
- afstemming met andere modaliteiten (dient i.s.m. betrokken partijen te worden opgepakt)
- verwachte ontwikkelingen in de toekomst zoals reizigersgroei

- voor de lijnen die worden bediend door Syntus en NoordNed kunnen andere overwegingen meespelen

Het aantal 1500/2000 in- en uitstappers vindt zijn basis in het door V&W uitgezette beleid in de Nota Mobiliteit. In deze nota wordt een aantal aspecten m.b.t. verwachte reizigersgroei en kostendekkingsgraad van lijnen en stations aangegeven. De verwachting is dat de reizigersgroei zich met name in de Randstad zal voordoen en dat ook in dat gebied de hoogste kostendekkingsbijdrage van infra wordt gerealiseerd. Lijnen en stations met minder dan 1500/2000 in- en uitstappers hebben in principe geen kostendekkingsbijdrage. Hieruit valt af te leiden dat daar voorzichtigheid geboden is met betrekking tot infra-investeringen.

Deze selectie heeft tot gevolg dat ca. 220 stations (zo'n 60%) wel worden meegenomen in deze variant en ca. 145 niet (indicatief). De betreffende 220 stations 'bedienen' een kleine 90% van alle reizigers.

Een hogere grens in- en uitstappers leidt tot een lager benodigd budget (of vice versa). Bij een hogere grens neemt het relatieve gewicht van de Randstad in de stationsselectie toe. In dat geval is extra aandacht vereist voor geografische spreiding en concentratie van de doelgroep.

*Special case: de AVG-stations*

Momenteel wordt op 107 stations assistentie verleend. Deze stations vertegenwoordigen ca. 58% van alle reizigers. De selectie is erop gericht dat een relatief groot deel van de doelgroep wordt bediend. De selectie van de stations is onder meer gebaseerd op de mate van toegankelijkheid van een station en de nabijheid van instituten voor mensen met een functiebeperving. Ook is gekeken naar regionale spreiding en is rekening gehouden met de kwetsbaarheid van de dienstregeling. NS en ProRail worden immers ook aangesproken op punctualiteit.

De totale kosten om op deze stations in 2030 te gaan voldoen aan de toegankelijkheidsnormen bedragen ca. €170 mln.

NS en ProRail zijn van oordeel dat de selectie van AVG-stations geen geschikte selectie is als het gaat om toegankelijkheid voor de lange termijn. Reden is dat bepaalde stations wel of niet zijn inbegrepen om redenen die voor de lange termijn geen rol hoeven te spelen. Een voorbeeld is het station Delft, dat qua grootte zeker bij de selectie zou horen. In Delft wordt echter geen assistentie verleend omdat geen liften aanwezig zijn. Anderzijds wordt nu op historische gronden assistentie verleend op een aantal stations, die op basis van objectieve criteria wellicht niet zouden worden geselecteerd voor een lange termijn aanpak. Een selectie van 'te verbouwen stations' dient toekomstvast te zijn. Hierbij spelen demografische ontwikkelingen een rol, maar ook een totaal mobiliteitsplan in samenwerking met andere modaliteiten als taxi en bus, de aanwezigheid van aanvullende vervoerssystemen (CVV/WVG), de ligging van een station ten opzichte van een woonkern (maakt de klant toch al gebruik van voor- en natransport?) etc.

## 5. VERVOLGTRAJECT

Naar aanleiding van dit stappenplan toegankelijkheid spoorvervoer, besluit de Minister van Verkeer en Waterstaat over de te volgen variant om in 2030 een toegankelijk spoorstelsel te realiseren en over de wijze van dekking van de hiervoor benodigde financiële middelen. De Minister geeft daarbij aan wat de gevolgen daarvan zijn voor overige bestedingen aan het spoor en eventueel de Vervoer- en Beheerconcessie. Binnen de kaders van de thans vigerende Vervoerconcessie hoofdnet zal NS de maatregelen treffen die horen bij het basisscenario. In het geval de Minister ervoor kiest een maatschappelijke kostenbatenanalyse uit te laten voeren, zal de sector hieraan volledige medewerking verlenen. De Minister van VenW bericht de Tweede Kamer over de uitkomsten van de besluitvorming.

Op basis van deze besluitvorming ontwikkelen NS en ProRail voor de gekozen variant een implementatieplan. Vervolgacties in dit verband zijn:

1. NS en ProRail leveren input voor afstemming tussen OV-autoriteiten, bijv. over selectie van stations en fasering van de aanpak hiervan, mede in relatie tot de halte-aanpak in het stads-/streekvervoer;
2. NS en ProRail heroverwegen de norm voor de perronhoogte naar aanleiding van de tsi-norm van 76 cm, waarbij ook de regionale spoorvervoerders worden betrokken;
3. NS en ProRail verwerken in het implementatieplan de tsi die naar verwachting eind 2005 gereed is;
4. NS levert begin 2006 t.b.v. het implementatieplan aanvullende informatie over de inzet van nieuwe Sprintermaterieel.

In het implementatieplan worden aangegeven:

- een definitieve kostenraming aan de hand van de doorrekening van de uitkomsten van de vervolgacties 1 t/m 4;
- een eerste fasering van maatregelen op basis van de in dit stappenplan opgenomen criteria, in de vorm van een planning van de aanpak van stations en materieel. Deze fasering wordt aangepast zodra aanvullende informatie daartoe aanleiding geeft, en jaarlijks formeel bijgesteld.

Deze vervolgacties leveren in het voorjaar 2006 een implementatieplan op. Dit plan wordt na bespreking met consumentenorganisaties in het Locov ter bevestiging voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat.

Hierna zijn de volgende vervolgstappen aan de orde:

5. NS en ProRail treffen maatregelen conform plan en fasering;
6. NS en ProRail communiceren tijdens de implementatie met aanbestedende regionale overheden en regionale vervoerders;
7. NS en ProRail informeren de Minister jaarlijks over de voortgang.