

Vergaderjaar 2011–2012

33 000 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2012

Nr. 126

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 maart 2012

Op 29 november 2011 is door uw Kamer een motie (kamerstuk 33 000 XII, nr. 16) aangenomen, waarin de regering wordt verzocht een plan van aanpak voor te leggen, waardoor het spoor, zowel stations als treinen, in ieder geval uiterlijk in 2030 zelfstandig toegankelijk is voor mensen met een beperking, met daarin opgenomen:

- scenario's om de toegankelijkheid versneld gereed te krijgen;
- hoe de toegankelijkheid wordt opgenomen in de concessie voor het hoofdspoor en overige concessies.

Mobiliteit is een belangrijke voorwaarde voor maatschappelijke participatie. Daarom wordt het openbaar vervoer steeds toegankelijker gemaakt voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Hierdoor kan een steeds grotere groep mensen met een beperking zelfstandig reizen en wordt daarmee minder afhankelijk van het doelgroepenvervoer.

Op 23 januari 2012 heb ik met de Chronisch zieken en Gehandicapten Raad Nederland (CG-Raad) en met ervaringsdeskundigen tussen diverse stations gereisd. Ik heb toen ervaren hoe het voor doven, slechthorenden, blinden, slechtzienden en mensen met een mobiliteitsbeperking is om met de trein te reizen. Ik heb tevens het verschil ervaren tussen het zelfstandig reizen en het reizen met behulp van assistentieverlening.

Inhoud/leeswijzer

In deze brief vat ik eerst onder I. het plan van aanpak samen. Daarbij ga ik achtereenvolgens in op de maatregelen die betrekking hebben op de versnelde aanpassing van stations, het verbeteren van de toegankelijkheid van treinen, assistentieverlening, informatievoorziening en flankerende maatregelen die de toegankelijkheid verder zullen vergroten. In bijlage 1 treft u het volledige plan van aanpak inclusief de verschillende scenario's aan. Onder II. geef ik weer hoe toegankelijkheid in de verschillende concessies is opgenomen.

Vervolgens schets ik onder III. en IV. kort het bredere perspectief: daarbij komt de relatie met het doelgroepenvervoer, de Wet gelijke behandeling op grond van een handicap of chronische ziekte en de OV-chipkaart aan de orde. Deze onderwerpen hebben belangrijke raakvlakken met de toegankelijkheid van het spoor in algemene zin. Daarmee zal het plan van aanpak in de komende periode nog verder concreter worden gemaakt op die aanvullende punten.

I. Samenvatting van het Plan van Aanpak

Motie 33 000 XII, nr. 16 van de leden Aptroot en Bashir vraagt de regering te komen met een plan van aanpak, waardoor het spoor in ieder geval uiterlijk in 2030 zelfstandig toegankelijk is voor mensen met een beperking. Het doel van deze motie komt overeen met wat ik voor ogen heb. Ook mensen met een beperking moeten op zo kort mogelijke termijn, maar uiterlijk in 2030, zelfstandig met de trein kunnen reizen, net als ieder ander. Om dit te realiseren moeten zowel stations als treinen toegankelijk zijn, zowel voor mensen met een auditieve of visuele beperking als voor mensen in een rolstoel of een scootmobiel.

Stapsgewijze aanpak

Het spoorstelsel zal stapsgewijs toegankelijker worden. Voor reizigers met een auditieve of visuele beperking is het spoorstelsel op korte termijn vrijwel volledig toegankelijk, en in 2028 volledig zelfstandig toegankelijk. Daarnaast is een groot deel van het spoorstelsel al ruim voor 2030 ook voor mensen met een motorische beperking toegankelijk. Door verbetering in assistentieverlening, verbeterde informatie over de reismogelijkheden en flankerende, sectoroverstijgende maatregelen worden de reismogelijkheden met het OV voor die groep reizigers op korte termijn verbeterd. In 2025 is er een landelijk dekkend net van toegankelijke treinen (Sprinters). Over de inzet van het overige materieel – de Intercity's – zal ik in de concessie van 2025 en verder zodanige afspraken maken dat ook daarvoor geldt dat op elk intercitytraject minimaal één keer per uur per richting een zelfstandig toegankelijke Intercity beschikbaar is.

Aanpak stations

Op het station zijn inmiddels veel maatregelen uitgevoerd die de toegankelijkheid van de stations verbeteren. Alle trappen bij stations zijn voorzien van dubbele buisleuningen, er zijn armlleuningen op banken op de perrons aangebracht, er zijn blindegeleidelijnen aangebracht en er zijn obstakelvrije routes gecreëerd.

In mijn brief van 28 juni 2011 (kamerstukken II, 25 847, nr. 97) heb ik aangegeven dat ProRail de stations versneld toegankelijk gaat maken. In 2015 zijn alle 386 stations toegankelijk voor mensen met een visuele of auditieve beperking.

Het aanpassen van perronhoogtes en het bereikbaar maken van perrons door middel van liften of hellingbanen wordt ook versneld: het is de verwachting dat in 2020 op meer dan 300 stations de perrons op de juiste hoogte zijn gebracht. Dit is een forse versnelling van het oorspronkelijke Implementatieplan. In de periode tussen 2020 en 2030 worden de resterende stations zelfstandig toegankelijk gemaakt voor mensen met een rolstoel of scootmobiel. Uiterlijk in 2030 zijn alle perrons in Nederland op de juiste hoogte, en bereikbaar door middel van liften en/of hellingbanen. Om dit te realiseren heb ik een aanvullend bedrag van € 100 miljoen op de lenM-begroting gereserveerd. Daarmee komt het totaalbedrag dat beschikbaar is voor het aanpassen van stations binnen het toegankelijkheidsprogramma op € 664 miljoen.

Aanpak treinen

Het materieelpark van NS is zeer divers: het bestaat uit twee typen Sprinters en vier verschillende typen Intercity's. Met NS heb ik afgesproken hoe zij de toegankelijkheid voor reizigers met een functiebeperking in de komende concessieperiode gaat verbeteren. Zo is afgesproken dat uiterlijk op 1 januari 2025 alle Sprinters zelfstandig toegankelijk zijn¹. Ook verbetert NS de zelfstandige toegankelijkheid van de Sprinters zo mogelijk verder met een uitschuiftrede ter verkleining van de kloof tussen perron en trein. Deze voorziening komt in elke Sprinter bij één deur per zijde. Daarmee is op alle trajecten waar Sprinters rijden en waar de perrons op de juiste hoogte zijn, een zelfstandige instap mogelijk. Verder is afgesproken dat NS het toegankelijke Intercitymaterieel dat naar verwachting vanaf 2020 op het net zal verschijnen, zo mogelijk als eerste in zal zetten op die trajecten waar geen Sprinters rijden. Daardoor ontstaat er in 2025 een landelijk dekkend net van toegankelijke treinen.

In 2030 zullen de Intercity's van het type VIRM nog rijden. Dit dubbeldeks materieel beschikt niet over een gelijkvloerse instap en is daarmee voor mensen met een rolstoel of scootmobiel niet zelfstandig toegankelijk. Om tot een goede afweging te komen omtrent de noodzaak van het creëren van gelijkvloerse instap in de Intercity's van het type VIRM is samen met het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) gekeken naar de grootte van de groep die afhankelijk is een gelijkvloerse instap om zelfstandig te kunnen reizen. Hierdoor kunnen de verschillende scenario's op hun proportionaliteit beoordeeld worden. Deze scenarioanalyse bevestigt het beeld dat ik reeds in mijn brief van 18 november 2011 over het beleidsvoornemen HSA-HRN (Kamerstukken II, 22 026, nr. 343) heb laten weten. Op basis daarvan vind ik het vervroegd vervangen van of het zagen in de Intercity's van het type VIRM geen reële optie. Ook volgens de onafhankelijke audit die DeltaRail in mijn opdracht heeft uitgevoerd zijn de kosten van deze beide opties te hoog: variërend van circa € 500 miljoen voor het «zagen» tot circa € 800 miljoen voor het plaatsen van een nieuwe, toegankelijke tussenbak. Aan het «zagen» in het materieel zijn volgens DeltaRail grote risico's, zowel op conceptueel, constructief uitvoeringstechnisch als financieel niveau verbonden.

Met de huidige inzichten in de ontwikkeling van het materieelpark is het in 2030 naar mijn mening goed mogelijk dat op alle intercitytrajecten minimaal één keer per uur per richting een toegankelijke Intercity rijdt. Ongeveer de helft van het Intercitypark is op dat moment immers vervangen door nieuw, toegankelijk materieel. Ik zal als voorwaarde in de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet voor 2025 en verder opnemen dat op elk intercitytraject minimaal één keer per uur per richting zelfstandig toegankelijke Intercity's rijden. In de praktijk zal dit aantal wellicht al hoger liggen. Bovendien zal na 2030 het aantal zelfstandig toegankelijke Intercity's verder toenemen.

Met dat alles is het spoorstelsel versneld, doch uiterlijk per 2030, voor reizigers met een functiebeperking goed zelfstandig toegankelijk.

Assistentieverlening

Voor reizigers met een beperking wordt assistentieverlening aangeboden. Dit is een gratis service van NS, waarbij reizigers met een beperking door speciaal opgeleid personeel hulp krijgen op het station, bij het vinden van de juiste trein en het in- en uitstappen van de trein. Met NS heb ik afgesproken dat de assistentieverleningsservice wordt verbeterd: door de tijden van aanvraag te verruimen, door het aantal stations waar assistentie wordt aangeboden, uit te breiden en door de vooraanmeldtijd te verkorten van drie uur tot één uur voor aanvang van de reis. Op de zeven grootste stations zal dit teruggebracht worden naar een kwartier. Reizigers

¹ Zelfstandige toegankelijkheid houdt in dat ook reizigers met rolstoel of scootmobiel zonder hulp van personen de trein in en uit kunnen komen (en impliceert een gelijkvloerse instap tussen perron en trein zonder een kloof hiertussen).

kunnen zich op deze stations dus ook ter plaatse melden aan de servicebalie. Deze afspraken worden in de nieuwe vervoerconcessie vastgelegd.

Informatievoorziening

NS zal de informatievoorziening ten behoeve van mensen met een beperking verbeteren. Reizigers moeten voorafgaand aan hun reis weten hoe en wanneer zij een voor hen zelfstandig toegankelijke reis kunnen maken. NS zal de informatie aan de reiziger zodanig uitbreiden dat de reiziger kennis kan nemen van de mate waarin openbaar vervoer op een bepaald traject toegankelijk is. Deze informatie zal ook bruikbaar zijn voor mensen met een visuele of auditieve beperking. De Wet gelijke behandeling op grond van een handicap of chronische ziekte schrijft dit voor per 2015.

Ook tijdens de reis en op het station is het belangrijk dat alle reizigers over adequate reisinformatie beschikken. Om ervoor te zorgen dat de reisinformatie bruikbaar is zowel voor mensen met een auditieve als mensen met een visuele beperking, moeten afwijkingen van de dienstregeling altijd in beeld en geluid aangeboden. Bij revisie van bestaand materieel worden beeldschermen in de compartimenten van de trein aangebracht en wordt het omroepsysteem in de trein verbeterd, zodat ook tijdens de reis reisinformatie in beeld en geluid beschikbaar is.

Flankerende maatregelen

Aanvullend aan de maatregelen die door de spoorsector genomen worden, wil ik kijken in hoeverre er nog aanvullende behoeften en mogelijkheden bestaan om het reizen met het openbaar vervoer voor mensen met een beperking te vergemakkelijken, niet alleen voor mensen met een mobiliteitsbeperking¹ waarop het huidige beleid zich richt, maar voor een bredere doelgroep, zoals mensen met een verstandelijke beperking. Met name plannen die modaliteitsoverstijgend zijn, zoals verbeterde coördinatie tussen regionaal OV en spoor, waarbij naar de gehele ketenreis van de reiziger met een beperking wordt gekeken en niet naar de afzonderlijke onderdelen van die keten acht ik kansrijk. Ook zal ik zoeken naar verdere mogelijkheden om assistentieverlening op stations te verbeteren door nieuwe partijen te betrekken. Ik denk hierbij aan (co-) financiering door bedrijven of extra inzet van vrijwilligers. Verder zal ik bezien in hoeverre er behoefte bestaat aan extra informatie over het reizen met de trein voor mensen met een beperking. Ik denk hierbij aan een vergelijkbaar initiatief als de treintraining voor senioren die in het kader van het Actieplan Groei op het Spoor is opgezet. Mogelijk kunnen door het aanbieden van bijvoorbeeld een dergelijke training of vergelijkbare initiatieven ook mensen met een verstandelijke beperking gemakkelijker zelfstandig met het openbaar vervoer reizen. Ook wil ik de uitgebreide ervaring die bijvoorbeeld in de pilots met het doelgroepenvervoer (zie III.) benutten. Daarnaast wil ik ervaringen in andere sectoren bekijken, zoals bijvoorbeeld bij Schiphol, waar mindervaliden en kinderen tot aan de gate begeleid worden.

Ik wil binnenkort samen met de CG-Raad, ProRail en NS pilots voor flankerende maatregelen uitvoeren om de potentie van het «over de grenzen heen denken en werken» te concretiseren. Het reiswensenonderzoek dat NS jaarlijks zal gaan uitvoeren, waarin de wensen van de reizigers met een functiebeperking in kaart worden gebracht, zal een hierbij helpen. Ik zal u daarover nader informeren en kijken of er op basis van die pilot nieuwe diensten tot stand kunnen komen.

¹ Het huidige beleid richt zich uitsluitend op mensen met een motorische, auditieve of visuele beperking. Uitgangspunt is dat als iemand zich zelfstandig kan bewegen in het maatschappelijk verkeer, dan moet het ook mogelijk zijn om zelfstandig gebruik te maken van de hele keten van treinvervoer. Het spoorstelsel mag geen bottleneck zijn.

II. Toegankelijkheid in de concessie voor het hoofdrailnet en overige concessies

Het tweede deel van de motie vraagt weer te geven hoe toegankelijkheid in de verschillende concessies is opgenomen. Zoals u weet is de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet 2015–2024 momenteel onderwerp van gesprek.

In het plan van aanpak in bijlage 1 wordt aangegeven welke verbeteringen per onderdeel van de keten afgesproken zijn en welke verbeteringen in het concept beleidsvoornemen voorgenomen zijn. De voorgenomen verbeteringen zullen geborgd worden door middel van voorwaarden in de concessie voor het hoofdrailnet 2015–2024 waarover ik nog met uw Kamer zal spreken.

Daarnaast heb ik een inventarisatie uitgevoerd naar toegankelijkheid in de verschillende concessies op de gedecentraliseerde lijnen. Het beeld dat daaruit naar voren komt, is dat vrijwel alle concessieverleners (decentrale overheden) een gelijkvloerse instap als eis stellen. Er is één concessieverlener die deze eis niet expliciet heeft opgenomen, maar «het voldoen aan de geldende wet- en regelgeving ten aanzien van toegankelijkheid» als eis voor toegankelijkheid heeft gesteld.

III. Relatie met doelgroepenvervoer

Op 19 januari 2012 heeft de Staatssecretaris van VWS uw Kamer de Visiebrief regionaal vervoer gestuurd. Daarin wordt ingegaan op de aanbesteding van Valys (sociaalrecreatief, bovenregionaal vervoer voor mensen met een mobiliteitsbeperking), decentralisatie van het vervoer van en naar dagbesteding en samenwerking op het gebied van doelgroepenvervoer.

Zoals in de Visiebrief is aangegeven willen we gedurende deze kabinetsperiode bereiken dat mensen de zorg en ondersteuning die zij nodig hebben dichtbij huis kunnen vinden. Mensen zijn zelf verantwoordelijk voor het organiseren voor hun eigen leven. Wanneer mensen kwetsbaar zijn worden ze ontzien en ondersteund. Dat betekent ondersteuning van de eigen kracht van mensen en hun netwerk. Het vergroten van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer past daar binnen.

Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) heeft de samenwerking op het gebied van doelgroepenvervoer geïnventariseerd. Dit rapport is met genoemde Visiebrief aan uw Kamer gezonden. Het rapport van het KpVV bevat mede op basis van verschillende pilots goede voorbeelden van samenwerking, signaleert relevante ontwikkelingen en uitdagingen voor de toekomst, en bevat ook goede aanbevelingen.

Daarnaast werk ik samen met de Staatssecretaris van VWS aan een verbeterde rechtsbescherming voor reizigers met een functiebeperking. Naar verwachting treedt dit voorjaar de OV-paragraaf van de Wet gelijke behandeling op grond van een handicap of chronische ziekte in werking en is de verbeterde rechtsbescherming een feit.

IV. OV-Chipkaart

Tenslotte ben ik – zoals bekend – bezig om, samen met de vervoerders, TLS en de decentrale overheden de aanbevelingen uit de eindbeeldstudie «Toekomstig landschap voor reizigers met een functiebeperking» uit te werken. Ik heb de heer Meijdam gevraagd de regie over het geheel van mogelijke maatregelen op zich te nemen. Vervoerders en TLS hebben naar verwachting begin april een plan gereed voor de maatregelen op het

vlak van communicatie en training die voortvloeien uit de aanbevelingen van de eindbeeldstudie. Daarnaast verkennen zij op dit moment welke aanpassingen aan kaartlezers en beeldschermen in paaltjes, poortjes en apparatuur op voertuigen (vooral bussen en trams) nodig zijn en welke kosten hiermee gemoeid zijn. In de 6e voortgangsbrief aanvalsplan OV-Chipkaart die ik onlangs aan uw Kamer heb gezonden, ga ik hier nader op in.

Tot slot

In 2030 is het Implementatieplan Toegankelijkheid Spoor volledig uitgevoerd. Op dat moment is het spoorstelsel zelfstandig toegankelijk voor alle mensen met een beperking. De infrastructuur is volledig aangepast voor mensen met een auditieve, visuele of motorische beperking. Voor mensen met een motorische beperking zijn er goede reismogelijkheden: de Sprinters zijn zelfstandig toegankelijk, een groot deel van het Intercitymaterieel is zelfstandig toegankelijk, er is een goed functionerend systeem van assistentieverlening en er is goede informatie over de reismogelijkheden om zelfstandig een reis te kunnen maken.

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

In dit plan van aanpak is onder andere rekening gehouden met het Actualisatierapport 2010 Toegankelijkheid Spoor, de inwerkingtreding van de OV-paragraaf onder de Wet gelijke behandeling op grond van een handicap of chronische ziekte en het concept beleidsvoornemen HSA-Hoofdrailnet. Onder deze voorgenomen verbeteringen zijn tevens de afspraken met betrekking tot het verbeteren van de toegankelijkheid uit de «sectorbrief inzake taakstelling Regeerakkoord à € 160 mln per jaar» opgenomen. Deze brief is als bijlage 4 bij mijn brief van 18 november 2011 over het beleidsvoornemen HSA-HRN (Kamerstukken II, 22 026, nr. 343) naar uw Kamer gezonden. In deze brief wordt aangegeven hoe de spoorsector een bijdrage wil leveren aan de ambitie ten aanzien van verbetering van de toegankelijkheid van het spoorstelsel uit het regeerakkoord.

I. Toegankelijkheid in 2012

Het plan wordt beschreven aan de hand van de keten die een reiziger met een functiebeperking doorloopt. Deze keten bestaat uit het plannen van de reis, aankomst en verblijf op het station, transfer van station naar de trein en verblijf in de trein¹. Per onderdeel van de keten wordt aangegeven hoe de toegankelijkheid op dit moment is en welke verbeteringen reeds afgesproken of verplicht zijn (*voorzienbare verbeteringen*) en welke afspraken met NS zijn voorgenomen (*voorgenomen verbeteringen*). Deze voorgenomen afspraken moeten in de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet (HRN) worden vastgelegd.

Stap 1: Het plannen van de reis

Het is op verschillende manieren mogelijk om een treinreis te plannen. Op de website van NS is een reisplanner te vinden. Deze website heeft zowel een voorleesfunctie als de mogelijkheid de informatie in grote letters weer te geven. Daarnaast bestaat er de mogelijkheid telefonisch reisinformatie in te winnen. Informatie over de toegankelijkheid van stations is ook via deze beide kanalen te verkrijgen.

Mensen met een visuele beperking kunnen voorafgaand aan hun reis op de site van NS een audiobestand downloaden waarop de route van de ingang naar het gewenste perron via de blindegeleidelijnen wordt voorgelezen. Per station is ook een geluidsfragment met een algemene beschrijving van het station beschikbaar, waarin ook de op het station beschikbare voorzieningen genoemd. Door deze service kunnen mensen met een visuele beperking zonder hulp bij de juiste trein komen. Voor 273 van de 386 stations is deze informatie beschikbaar.

Voor reizigers met een beperking wordt assistentieverlening aangeboden. Dit is een in de vervoerconcessie voor het HRN opgenomen gratis service van NS, waarbij mensen met een beperking door speciaal opgeleid personeel hulp krijgen op het station, bij het vinden van de juiste trein en het in- en uitstappen van de trein. Deze service dient drie uur voorafgaand aan de reis gereserveerd worden en wordt op 110 stations aangeboden. Assistentieverlening kan telefonisch, via een speciale internetsite of per fax aangevraagd worden.

Reeds voorzienbare verbeteringen

Reisinformatie voorafgaand aan de reis.

NS zal de informatie aan de reiziger zodanig uitbreiden dat de reiziger kennis kan nemen van de mate waarin openbaar vervoer op een bepaald

¹ Vanzelfsprekend gaat de reis verder met transfer van trein naar station en verblijf en vertrek van het station, maar omdat de voorzieningen ten behoeve van mensen met een beperking in het voor- en natraject hetzelfde zijn, wordt hier alleen de keten «tot in de trein» beschreven.

traject toegankelijk is. Deze informatie zal ook bruikbaar zijn voor mensen met een visuele of auditieve beperking. De Wet gelijke behandeling op grond van een handicap of chronische ziekte en gehandicapten schrijft dit voor per 2015.

Voorgenomen verbeteringen

Verbetering van de aanvraag van assistentieverlening

- NS zal de tijden waarop telefonisch assistentieverlening kan worden aangevraagd verruimen: het wordt straks mogelijk 24 uur per dag telefonisch assistentie aan te vragen. Op dit moment kan dat van 7.00 uur tot 23.00 uur.
- NS zal daarnaast de vooraanmeldtijd voor assistentieverlening verkorten van drie uur voor aanvang van de reis tot één uur voor aanvang. Daarnaast wordt de vooraanmeldtijd op de zeven grootste stations teruggebracht naar een kwartier. Mensen kunnen zich op deze stations dus ook ter plaatse melden voor assistentieverlening aan de servicebalie.
- Voor internationale reizen zal NS aansluiten bij een Europees boekingssysteem: op die manier kan een reiziger met een internationale bestemming in een keer assistentieverlening voor het gehele traject aanvragen.
- Het aantal stations waarop assistentieverlening wordt aangeboden zal in overleg met belangenorganisaties vergroot worden. Hierbij wordt gekeken naar afstanden tussen stations waarop assistentieverlening wordt aangeboden. Waar en hoe de service wordt uitgebreid wordt besloten op basis van de uitkomsten van het reiswensenonderzoek.

Overige verbeteringen

- In overleg met de Chronisch zieken en gehandicapten Raad Nederland (CG-Raad) wordt gezocht naar verdere verbetermogelijkheden. NS en CG-Raad zijn in gesprek om activiteiten verder op te pakken.
- NS zal jaarlijks een reiswensenonderzoek uitvoeren om de wensen van de reizigers met een functiebeperking in kaart te brengen.

Stap 2: Aankomst en verblijf op station

Op het station zijn inmiddels veel maatregelen om de toegankelijkheid te verbeteren uitgevoerd. Zo zijn alle trappen bij stations voorzien van dubbele buisleuning, zijn er armleuningen op banken op de perrons aangebracht, zijn er blindegeleidelijnen aangebracht en zijn de leuning bij de trappen naar de perrons van braille-informatie voorzien.

Op grotere stations heeft NS de loketten vervangen door klantvriendelijke servicebalies. Deze maken een persoonlijker contact mogelijk, waar met name slechthorenden bij gebaat zijn.

Op stations is NS verantwoordelijk voor het aanbieden van reisinformatie. Om ervoor te zorgen dat de reisinformatie bruikbaar is voor zowel mensen met een auditieve als mensen met een visuele beperking, worden afwijkingen van de dienstregeling altijd in beeld én in geluid aangeboden. NS werkt aan vervanging van alle schermen op stations door moderne TFT-schermen. Op veel stations hangt reeds bij de entree van het station een scherm waarop in chronologische volgorde de eerste 7, 14 of 21 treinen getoond worden met actuele informatie over individuele treinen (zoals spoorwijzigingen of vertragingen). Daarnaast zijn er extra schermen in passerelles en tunnels aangebracht. Ook zijn de schermen op de perrons verbeterd: onderin het scherm wordt weergegeven welke trein vervolgens van het betreffende perron gaat vertrekken.

Informatie omtrent verstoringen wordt tevens omgeroepen. Om ervoor te zorgen dat deze omroepen goed verstaanbaar zijn, controleert NS regelmatig de verstaanbaarheid van de omroepberichten.

Reeds voorziene verbeteringen

Verbeteringen infrastructuur

- Op de lenM-begroting is een aanvullend bedrag van € 100 miljoen gereserveerd om alle stations voor mensen met auditieve, visuele of motorische beperking toegankelijk te maken. Daarmee komt het totaalbedrag dat beschikbaar is voor het toegankelijkheidsprogramma voor aanpassingen van de stations op € 664 miljoen (inclusief BTW). De planning van ProRail is er op gericht alle maatregelen ten behoeve van mensen met een visuele of auditieve beperking in 2015 op alle 386 stations in Nederland afgerond te hebben. Ook de kleine maatregelen ten behoeve van mensen met een motorische beperking zijn dan uitgevoerd.

Het maatregelenpakket dat in 2015 afgerond is, omvat de volgende maatregelen:

- het aanbrengen van dubbele buisleuning bij trappen;
- het aanpassen van deuren;
- het aanbrengen van armleuning op zitbanken;
- het aanbrengen van braille bij trappen;
- het creëren van obstakel vrije routes;
- het toegankelijk maken bestaande toiletten;
- het aanpassen van het verlichtingsniveau;
- het markeren van perronranden;
- het markeren van veiligheidzones;
- het zichtbaar maken glas;
- het aanpassen blindegeleidelijnen;
- het verbeteren bestaande liften.

Verbeteringen informatievoorziening

- NS zal ervoor zorgen dat op de schermen met reisinformatie bij entrees van het station ook verstoringinformatie getoond wordt, zodat naast de omroepberichten ook in beeld verstoringinformatie beschikbaar is. Tevens wordt verder gewerkt aan de automatisering van de omroep. Hierdoor kan bij een ernstige verstoring voor elk station specifieke berichtgeving worden gegeven, in beeld en geluid.

Stap 3: Transfer station – trein

De volgende schakel in de keten is de overstap van station naar trein. Voor reizigers die niet zelfstandig hun weg naar de trein kunnen vinden, of niet zelfstandig in en uit de trein kunnen komen, wordt assistentieverlening geboden. Jaarlijks maken circa 9000 individuele reizigers gebruik van assistentieverlening. Hiervan zit circa 75% in een rolstoel of op een scootmobiel: daarmee zijn er ongeveer 6750 reizigers die voor zelfstandig reizen afhankelijk zijn van de gelijkvloerse instap. ProRail heeft de opdracht gekregen op alle stations alle perrons aan te passen, zodat ze aansluiten bij zelfstandig toegankelijk materieel. Inmiddels zijn er 84 stations met alle perrons op de goede hoogte. Op het moment dat er materieel met een lage vloer langs deze perrons stopt, ontstaat er een gelijkvloerse instap. Daarmee kunnen ook reizigers in een rolstoel of op een scootmobiel zelfstandig in en uit de trein komen¹.

¹ Mits de afstand tussen trein en perron klein genoeg is. Of deze afstand zonder hulpmiddel overbrugd kan worden is mede afhankelijk van de grootte van de wielen van de rolstoel/scootmobiel.

Reeds voorziene verbeteringen

Gelijkvloerse instap – deel stations

- Het is de verwachting dat in 2020 op meer dan 300 stations de perrons op de juiste hoogte zijn gebracht. Dit is een forse versnelling ten opzichte van de eerdere afspraken. Dit komt doordat ProRail naast de afgesproken aan te passen stations ook nieuwe stations toegankelijk heeft opgeleverd. Ook heeft ProRail bij groot onderhoud extra perrons aangepast. Daarnaast heeft ProRail – met name bij de stations aan op de noordelijk lijnen – op verzoek van decentrale overheden op meer stations de perrons op de juiste hoogte gebracht. Omdat ik onlangs heb besloten dat op alle stations uiteindelijk de perrons op de juiste hoogte moeten komen, brengt ProRail zo veel als mogelijk al direct perrons bij werkzaamheden op de juiste hoogte.
- Met alleen deze aangepaste perronhoogtes is de zelfstandige toegankelijkheid voor mensen met een motorische beperking niet overal gerealiseerd: op een groot aantal stations is een trap de enige manier om het perron te kunnen bereiken. Daarom zal ProRail op de stations waar dit nodig is, hellingbanen en liften aanleggen. Hiermee kunnen ook mensen in een rolstoel het perron bereiken. In het oorspronkelijke plan zou een selectie van 218 stations van liften of hellingbanen voorzien worden. Inmiddels heb ik besloten dat alle perrons op alle 386 stations zelfstandig toegankelijk worden gemaakt voor mensen met een rolstoel¹. Om dit te realiseren heb ik onlangs een aanvullende opdracht aan ProRail verstrekt om de resterende perrons op hoogte te brengen en waar nodig van liften of hellingbanen te voorzien. Daarmee zal de infrastructuur op veel plekken al op korte termijn, en het totaal in 2030 volledig klaar zijn voor zelfstandige toegankelijkheid voor reizigers met een functiebeperking.

Verbeteringen gelijkvloerse instap – deel materieel

- NS zal bij al het nieuwe materieel dat zij aanschafft, een balkonhoogte aanhouden die aansluit bij de afgesproken perronhoogte. Daarmee ontstaat er – op het moment dat ProRail de perrons heeft aangepast – een gelijkvloerse instap. Onder stap 4: Verblijf in de trein wordt uitgebreid ingegaan op de instroom van nieuw materieel

Voorgenomen verbeteringen

Gelijkvloerse instap – deel materieel

- Het materieelpark van NS is divers: het bestaat uit twee typen Sprinters en vier verschillende typen Intercity's. De moderne Sprinters van het type SLT zijn voorzien van gelijkvloerse instap. Voor deze Sprinters zal NS de toegankelijkheid verder verbeteren door naast de huidige klaptrede een voorziening te treffen («uitschuiftrede») waardoor de kloof tussen de trein en het perron minimaal wordt. Deze voorziening komt in elke Sprinter bij één deur per zijde. Alle Sprinters van NS zullen vanaf 1 januari 2025 zelfstandig toegankelijk zijn. Daarmee is op alle trajecten waar Sprinters rijden, een zelfstandige instap mogelijk.
- Op de trajecten waar geen Sprinters rijden² streeft NS ernaar zo snel als mogelijk zelfstandig toegankelijk intercitymaterieel als eerste in te zetten. Het is de verwachting dat dit zelfstandig toegankelijk intercitymaterieel rond 2020 beschikbaar komt.

¹ Zie mijn brief van 28 juni 2011 (kamerstukken II, 25 847, nr. 97) met daarbij het Actualisatierapport 2010 Toegankelijkheid Spoor.

² Dit is op dit moment het geval op de trajecten Roosendaal–Vlissingen, Zwolle–Leeuwarden/Groningen, Amersfoort–Apeldoorn

Stap 4: Verblijf in de trein

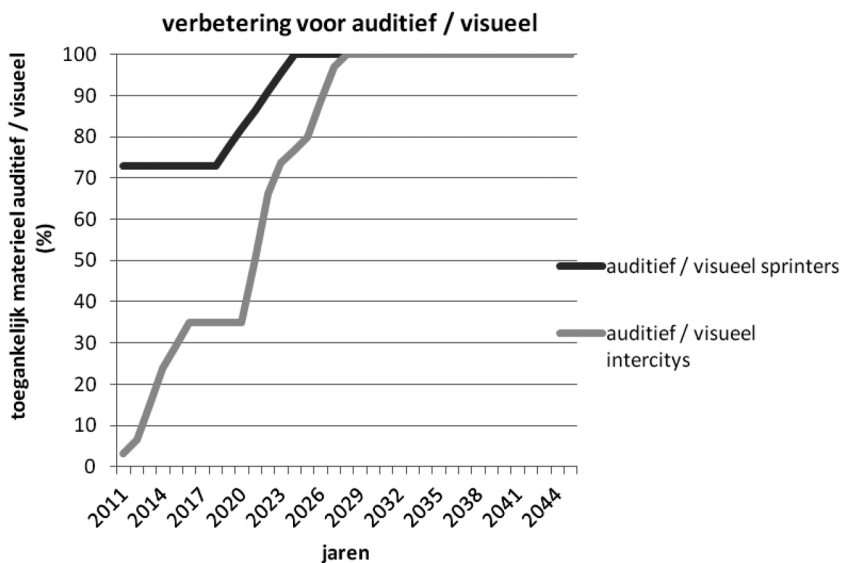
De Sprinters van het type SLT zijn volledig zelfstandig toegankelijk voor mensen met een visuele of auditieve beperking. Voor mensen in een rolstoel of op een scootmobiel zijn deze Sprinters van een lage vloer voorzien.

Op dit moment verschijnen de eerste gereviseerde dubbeldekkers op het net. Dit materieel is zelfstandig toegankelijk gemaakt voor mensen met een auditieve of visuele beperking. Zo zijn er geluid- en lichtsignalen bij het openen en sluiten van de deuren, er zijn tactiele aanduidingen en er zijn markeringen op de deuren ten behoeve van slechtzienden. Er zijn schermen met reisinformatie in de compartimenten aangebracht. Tevens zijn er maatregelen getroffen ten behoeve van mensen met een motorische beperking. Zo zijn er bijvoorbeeld zitplaatsen waar mensen met een functiebeperking voorrang hebben en per treinstel is in de gereviseerde dubbeldekkers minimaal één toilet rolstoeltoegankelijk gemaakt.

Reeds voorziene verbeteringen

Verbeteringen bij revisie

Vanaf 2013 zullen de moderne dubbeldekkers van het type VIRM in revisie gaan. Deze treinen worden dan conform de Europese voorschriften¹ toegankelijk gemaakt. In onderstaande grafiek is weergegeven in welk tempo het materieel toegankelijk wordt voor mensen met een auditieve of visuele beperking. In 2028 is al het materieel toegankelijk voor mensen met een auditieve of visuele beperking. Het volledig zelfstandig toegankelijk maken van de laatste set Intercity's brengt grote risico's en enorme kosten (€ 500 à 800 miljoen) met zich mee. Die kosten kan ik niet op mijn begroting reserveren, zeker niet in deze tijd. Daarom wil ik mij bij het uitvoeren van de motie voor dit laatste deel van de Intercity's richten op een gerichte inzet van materieel, zodat vanaf 2030 op alle intercitytrajecten ook met zelfstandig toegankelijk materiaal gereden wordt.

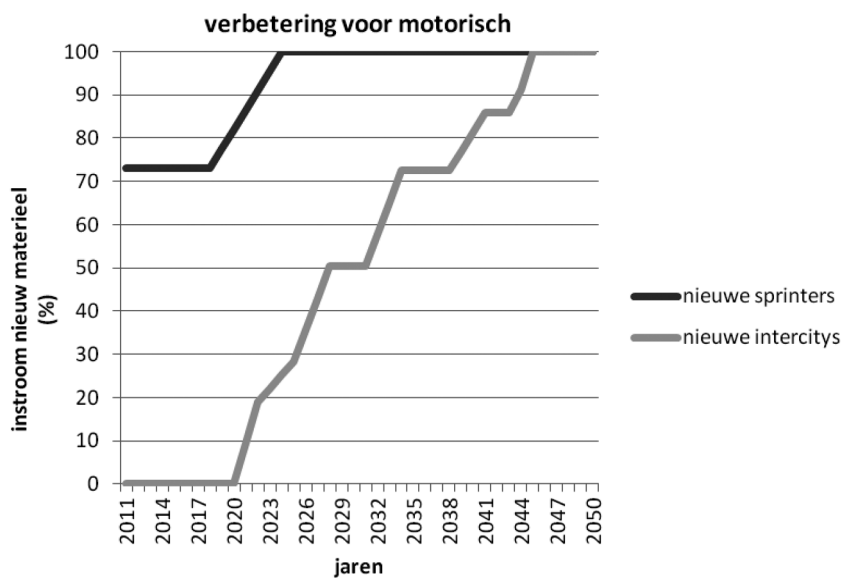


Verbeteringen bij aanschaf nieuw materieel

- Op het moment dat materieel vervangen wordt door nieuw materieel, zal dit materieel ook voor mensen met een motorische beperking toegankelijk zijn. In onderstaande grafiek is weergegeven in welk

¹ Meer specifiek: de TSI-PRM.

tempo het materieelpark vernieuwd wordt. Vanaf 2025 is al het Sprintermaterieel toegankelijk. Vanaf 2020 verschijnen de nieuwe intercity's op het net. In 2034 is 85% van het materieelpark voorzien van een gelijkvloerse instap. Naar verwachting zal in 2045 al het materieel zelfstandig toegankelijk zijn.



Voorgenomen verbeteringen

Verbeteringen bij revisie

- De Sprinters van het type SLT worden bij de volgende revisie voorzien van een rolstoeltoegankelijke toilet.

Overige verbeteringen tijdens de reis

- NS gaat een ICT-systeem ontwikkelen waarbij naast NS medewerkers ook de door de reiziger aangewezen contactpersonen de voortgang van de reis kunnen volgen. Het systeem meldt storingen en haperingen direct, zodat medewerkers en contactpersonen hiervan op de hoogte zijn en actie kunnen ondernemen.

Flankerende maatregelen in de keten

Aanvullend op de maatregelen die door de spoorsector genomen worden, wil ik kijken in hoeverre er nog aanvullende behoeften en mogelijkheden bestaan om het reizen met het openbaar vervoer voor mensen met een beperking te vergemakkelijken, niet alleen voor mensen met een mobiliteitsbeperking, maar voor een bredere doelgroep. Hierbij denk ik aan zaken als:

- verbeterde coördinatie regionaal OV en spoor, bijvoorbeeld via een centraal telefoonnummer. Veel zaken in de aansturing van NS zijn via de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet geregeld. In de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet zal de keten nog meer aandacht krijgen. Voor mindervaliden is een goede afstemming binnen de keten extra van belang, in verband met de overstap op stads- en streekvervoer of Valys. Ik vind het daarom van belang dat zij bijvoorbeeld bij vertraging naar een centraal nummer kunnen bellen om zeker te stellen dat de assistentieverlening in de keten dan gewaarborgd blijft. De haalbaarheid hiervan ga ik onderzoeken;

- voor verbetering van assistentieverlening is financiering een belangrijk aandachtspunt. Ik wil daarom bekijken in hoeverre (co-)financiering door bedrijven mogelijk is;
- verbetering van assistentieverlening is wellicht ook via extra (aandacht voor) inzet van vrijwilligers mogelijk;
- kennismaking en treintraining (zoals destijds treintraining voor senioren in het kader van het Actieplan Groei op het Spoor). Mogelijk kunnen door het aanbieden van bijvoorbeeld een training of een vergelijkbaar initiatief ook mensen met een verstandelijke beperking gemakkelijker zelfstandig met het OV reizen.

Ik wil dit via onderzoeken en/of pilots in gang zetten. Hierbij wil ik ook de uitgebreide ervaring die in pilots met doelgroepenvervoer is opgedaan benutten. Daarnaast wil ik ervaringen in andere sectoren bekijken, zoals bijvoorbeeld bij Schiphol, waar mindervaliden en kinderen tot aan de gate begeleid worden.

II. Scenario's voor versnelde verbetering van de toegankelijkheid

De motie vraagt om scenario's om de toegankelijkheid versneld gereed te krijgen, in ieder geval uiterlijk in 2030. Het materieel wordt bij revisies aangepast voor mensen met een auditieve of visuele beperking. De scenario's richten zich dan ook uitsluitend op het verbeteren van de zelfstandige toegankelijkheid voor mensen met een motorische beperking, en meer specifiek nog: de mensen die voor het in en uit de trein kunnen komen afhankelijk zijn van de gelijkvloerse instap. Dat zijn de reizigers met een rolstoel of scootmobiel. Voor mensen met andere motorische beperkingen, zoals bijvoorbeeld mensen die een stok of een rollator gebruiken omdat ze slecht ter been zijn, is de gelijkvloerse instap niet van cruciaal belang. Zij zijn meestal – zij het soms met enige moeite – in staat het hoogteverschil te overbruggen. Om een goede afweging te kunnen maken, is samen met het KiM gekeken welke informatie beschikbaar is over de effecten van verbeterde toegankelijkheid op het reisgedrag van mensen met een beperking. Daarnaast is gekeken naar de grootte van de groep die baat heeft bij een gelijkvloerse instap, zodat de maatregelen op hun proportionaliteit kunnen worden beoordeeld.

Huidige situatie: reisgedrag mensen met een rolstoel of scootmobiel
 In totaal wordt jaarlijks bij circa 30 000 reizen gebruik gemaakt van assistentieverlening. Dit is ongeveer 0,01% van het totaal aantal treinreizen in Nederland. Jaarlijks vragen ongeveer 9000 individuele reizigers assistentieverlening aan. Hiervan zit circa 75% in een rolstoel of op een scootmobiel: daarmee zijn er ongeveer 6750 reizigers (56 000 reizen) die voor zelfstandig reizen afhankelijk zijn van de gelijkvloerse instap. De overige reizigers hebben om andere redenen assistentieverlening nodig. Het gaat bijvoorbeeld om mensen met een visuele beperking of mensen met een verstandelijke beperking. Aanpassing van de instap van de trein is voor deze groep geen noodzakelijke voorwaarde om in de trein te komen. Hoe groot de totale groep is van mensen die in Nederland afhankelijk zijn van een rolstoel of scootmobiel, is niet bekend: schattingen variëren van 80 000 tot 250 000 personen.

Mensen met een functiebeperking die een reis willen maken, hebben vanwege hun lichamelijk ongemak relatief veel voordeel van een reis van deur tot deur, zonder over te hoeven stappen. Bij het maken van een reis met de trein is altijd sprake van voor- en natransport. Dit lijkt een belangrijke verklaring voor het lage gebruik van de trein door deze doelgroep. Dit wordt ook bevestigd doordat de trein door de doelgroep

vooral op lange afstanden wordt gebruikt, waardoor het relatieve ongemak van de overgang van voor- en natransport naar de trein geringer is.

Toekomst: reisgedrag in 2030

In 2030 is zonder aanvullende maatregelen niet al het rijdend materieel zelfstandig toegankelijk. Dit heeft de volgende effecten:

- een deel van de doelgroep zal gebruik maken van assistentieverlening;
- een deel van de doelgroep zal ervoor kiezen eerder of later te reizen;
- een deel van de doelgroep zal ervoor kiezen op een andere manier te reizen, zoals met Valys of eigen vervoer;
- een deel van de doelgroep zal afzien van de reis, omdat alternatieven te duur zijn, te complex of teveel tijd kosten.

Hoe de doelgroep zich over deze verschillende mogelijkheden zal verdelen, is niet aan te geven. Dit zal ook afhangen van de manier waarop assistentieverlening wordt aangeboden, de tijd tussen toegankelijk en niet zelfstandig toegankelijk materieel, de alternatieven voor de reis en de verwachte belemmeringen bij de overgang van voor- en natransport van en naar het station.

Op grond van een onderzoek van MuConsult¹ uit 2002 waarin een situatie van het lokale en regionale OV is geschetst, kan de voorzichtige inschatting worden gegeven dat het aantal reizen van de doelgroep bij een volledig toegankelijk spoorstelsel met een factor 2,5 toe zal kunnen nemen. In totaal zouden dat dan ruim 56 000 reizen per jaar zijn die vanaf 2045 gemaakt worden door mensen in een rolstoel of op een scootmobiel.

Conclusie doelgroep en reisgedrag

Een klein deel van de mensen in een rolstoel of op een scootmobiel maakt gebruik van de trein. Het gebruik zal stijgen als het spoorstelsel volledig zelfstandig toegankelijk is. Tegelijkertijd blijft de overstap bij het voor- en natransport een barrière voor mensen met een functiebeperking. Daarmee zal het totaal aantal reizen dat jaarlijks door mensen in een rolstoel of op een scootmobiel met de trein gemaakt zal worden, beperkt blijven.

Scenario's

Er zijn verschillende scenario's denkbaar om de toegankelijkheid voor mensen met een rolstoel of scootmobiel te verbeteren. Deze scenario's hebben elk eigen kosten, baten en effecten. Om een goede afweging te kunnen maken, is samen met het KiM gekeken wat de mogelijke kosten en baten van de verschillende opties zijn. Er zijn grosso modo vijf verschillende scenario's denkbaar om de transfer station – trein te verbeteren en de daarbij behorende kosten – voor zover bekend. Daarna volgt een korte beschrijving van de mogelijke baten.

Scenario 1: materieel aanpassen (VIRMs)².

In dit scenario wordt het niet zelfstandig toegankelijke materieel aangepast door de ingang te verplaatsen. Er moet in de constructie van de trein gezaagd worden. Kosten worden geraamd op circa € 500 miljoen. DeltaRail heeft in mijn opdracht een onafhankelijke audit uitgevoerd naar dit scenario. Conclusie daaruit is dat er grote risico's aan dit scenario verbonden zijn en dat het geen realistische oplossing is.

Scenario 2: tussenbak plaatsen³

In dit scenario wordt een nieuw, zelfstandig toegankelijk deel aan bestaande treinen toegevoegd. Kosten worden geraamd op circa € 800 miljoen.

¹ MuConsult 2002, kosten en baten van toegankelijk stads- en streekvervoer.

² Zie brief van 18 november 2011 over het beleidsvoornemen HSA-HRN (Kamerstukken II, 22 026, nr. 343). Daarin wordt dit scenario meer uitgebreid beschreven.

³ Zie brief van 18 november 2011 over het beleidsvoornemen HSA-HRN (Kamerstukken II, 22 026, nr. 343).

Scenario 3: vervroegd vervangen bestaand materieel

In dit scenario wordt het niet zelfstandig toegankelijke materieel dat na 2030 nog zal rijden, vervroegd vervangen. Dit betreft het gehele materieelpark van het type VIRM. Het betekent de vervroegde aanschaf van een groot deel van de intercityvloot (circa 850 rytuigbakken), en de resterende boekwaarde van dit materieel moet afgeschreven worden. Inschatting van NS is dat de kosten van dit scenario hoger zijn dan de kosten van scenario's 1 en 2.

Scenario 4: afspraken over inzet niet zelfstandig toegankelijk materieel

In dit scenario worden afspraken over de inzet van het resterend niet zelfstandig toegankelijk materieel gemaakt. Dit scenario vraagt verregaande inspanningen op het gebied van dienstregeling, planning van materieelomloop en bijsturing. De flexibiliteit van materieelinzet wordt beperkt en er is reservematerieel noodzakelijk om de specifieke inzet te kunnen garanderen. Afhankelijk van de hoeveelheid beschikbaar intercitymaterieel in 2030 wordt de minimumfrequentie afgesproken. De kosten van dit scenario zijn niet bekend.

Scenario 5: verbeteren assistentieverlening

In dit scenario wordt het huidige systeem van assistentieverlening verbeterd. De verbetering houdt in dat de aanmeldtijd wordt verkort: van drie uur naar één uur op 110 stations en op de zeven grootste stations wordt de aanmeldtijd een kwartier. De kosten van dit scenario zijn niet bekend. Dit scenario is opgenomen in het concept beleidsvoornemen HSA-HRN.

Mogelijke baten van verbeterde toegankelijkheid

Reistijdeffecten voor reizigers in een rolstoel of op een scootmobiel

Doordat het materieel beter toegankelijk wordt, ontstaan er baten voor de doelgroep. Deze ontstaan met name doordat er geen assistentieverlening meer nodig is. Hierdoor wordt de reistijd korter. Bij gebruik van assistentieverlening moet een reiziger een kwartier van te voren aanwezig zijn. Als er geen assistentie meer nodig is om in en uit de trein te komen, kan op kortere termijn worden besloten al dan niet te reizen. Hierdoor zal ook het gebruik van de trein door de mensen in een rolstoel of op een scootmobiel waarschijnlijk toenemen.

Baten voor andere reizigers

Een verbeterde toegankelijkheid zorgt ervoor dat ook het materieel toegankelijker wordt voor reizigers die weliswaar ook van het bestaande materieel gebruik kunnen maken, maar voor wie de gelijkvloerse instap wel voordelen biedt. Hierbij kan gedacht worden aan reizigers met fietsen, kinderwagens of veel bagage. Ook profiteren ouderen of mensen met een beperkte motorische beperking van de verbetering. Daarnaast biedt nieuw materieel meer comfort en service voor alle reizigers. Daarmee profiteren alle reizigers van het vervroegd vervangen van het materieel.

Baten NS

Effecten door minder assistentieverlening: als er minder assistentieverlening nodig is, geeft dit enerzijds een kostenbesparing voor de uitvoering van assistentieverlening, anderzijds zal dit tot gevolg hebben dat er minder vertragingen ontstaan. NS geeft aan dat op dit moment ongeveer 0,15% van de treinvertragingen wordt veroorzaakt door het in- en uitstappen van mensen met een functiebeperking. Daarnaast zal door het toegenomen gebruik van de trein de kaartverkoop ook toenemen. Dit levert enige extra opbrengsten op.

Baten maatschappelijk

Op het moment dat het spoorstelsel volledig zelfstandig toegankelijk is, zal voor een deel van de reizen geen mantelzorg meer nodig zijn voor de begeleiding. Daarnaast zal er een besparing op het doelgroepenvervoer ontstaan: specifiek valt er een besparing te verwachten op het sociaal recreatief bovenregionaal vervoer (Valys).

Indirecte effecten

Doordat reizen eenvoudiger wordt, kunnen mensen in een rolstoel of op een scootmobiel gemakkelijker reizen. Hierdoor kan men bijvoorbeeld beter op de arbeidsmarkt functioneren, waardoor de arbeidsparticipatie wordt verbeterd.