

Vergaderjaar 2005–2006

**23 645**

**Openbaar vervoer**

**Nr. 112**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 oktober 2005

In vervolg op mijn brief Stappenplan Toegankelijkheid van het openbaar vervoer (kamerstuk 23 645, nr. 81) van 23 november 2004 en het Algemeen Overleg met de Vaste Commissie van Verkeer en Waterstaat op 26 januari 2005 (Kamerstuk 23 645, nr. 86), heb ik de Tweede Kamer vervolgrapportages in het vooruitzicht gesteld over:

- de uitwerking van het stappenplan spoorvervoer t/m 2030;
- de uitwerking van stappenplannen stads- en streekvervoer t/m 2010;
- consequenties voor de inwerkingtreding van de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte voor het openbaar vervoer.

In deze eerste vervolgbrief ga ik in op de conclusies die ik verbind aan de varianten en gegevens zoals gepresenteerd in de bijlagen<sup>1</sup>:

- I. het stappenplan toegankelijkheid NS en ProRail;
- II. de rapportage stappenplannen OV-autoriteiten stads-/streekvervoer: vervoermaterieel en reisinformatie.

In november is een tweede vervolgbrief aan de Tweede Kamer voorzien over de halte-aanpak in het stads-/streekvervoer alsmede conclusies ten aanzien van de inwerkingtreding van de Wet gelijke behandeling.

In de richting van het werkveld – decentrale OV-autoriteiten, openbaar vervoerbedrijven, infrastructuurbeheerders en gebruikersorganisaties – vormt het symposium Toegankelijk Openbaar Vervoer dat op 13 oktober in Utrecht plaatsvindt op initiatief van het ministerie van Verkeer en Waterstaat een belangrijk evenement. Naast de officiële uitreiking van het eerste exemplaar van het Handboek «Toegankelijkheid collectief personenvervoer» dat het CROW in opdracht van het ministerie heeft samengesteld, zullen tijdens het symposium «*good practices*» van toegankelijk openbaar vervoer in ons land gepresenteerd worden.

Mijn belangrijkste conclusies in de brief zijn de volgende.

Ad I. Voor het spoorvervoer maak ik een voorlopige keuze voor de variant waarbij een deel van de stations (circa 220, zijnde 60% van de stations met

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

een gebruik van circa 90% van alle reizigers) volledig toegankelijk wordt gemaakt, inclusief een gelijkvloerse instap van perron naar de trein. In 2030 zal er dan altijd binnen een bepaalde straal van de woonplaats van een gehandicapte een volledig toegankelijk station gesitueerd zijn. Voor blinden en slechtzienden, doven en slechthorenden zullen in 2030 alle stations in Nederland bij deze variant toegankelijk zijn.

Ad II. Het stads- en streekvervoer laat een positief beeld zien van de planning van de inzet van toegankelijk busmaterieel in de periode t/m 2010. Dit geldt voor stads- én streekbussen. Voor mij is er derhalve thans geen aanleiding om een uitbreiding te overwegen van het werkingsgebied van het Voertuigreglement van stadsbussen (klasse I in EU-richtlijn 2001/85) naar streekbussen (klasse II). In de periode t/m 2010 houd ik vinger aan de pols om te beoordelen of de voorziene positieve ontwikkeling daadwerkelijk wordt gerealiseerd.

## **Stappenplannen toegankelijkheid openbaar vervoer**

### *I Spoorvervoer*

De doelstelling is het spoorvervoer in 2030 zo veel als mogelijk toegankelijk te hebben gemaakt voor mensen met een functiebeperking. In de concessies is dit vertaald in aparte artikelen betreffende toegankelijkheid.<sup>1</sup> Conform deze bepalingen in de concessies hebben NS en ProRail binnen 6 maanden na verlening van de concessies gezamenlijk het stappenplan Toegankelijkheid Spoor ingediend. Op mijn verzoek is het plan vervolgens op een aantal punten aangevuld en toegelicht. Een kopie van de aangepaste versie van het stappenplan treft u hierbij aan.

### *Inhoud stappenplan spoorvervoer*

Met dit stappenplan Toegankelijkheid is door NS en ProRail veel werk verricht. Ik ben van mening dat er een belangrijke stap is gemaakt naar een aanpak, gericht op het bereiken van een goed toegankelijk spoorstelsel. NS en ProRail hebben per onderdeel van de keten (van stationshal, perron, trein tot (reis)informatievoorziening en assistentieverlening etc.) een inventarisatie gemaakt van de bestaande normen en deze toegankelijkheidsnormen vergelijken met de huidige situatie. De normen zijn ontleend aan bestaande documenten, zoals het Rapport Toegankelijke treinen en de nota Basisstation van ProRail en (Europese) richtlijnen. Ik hecht er aan dat de sector aansluit bij internationale normering.

Kern van de normering is het zelfstandig of met hulp van een begeleider gebruik kunnen maken van het spoorstelsel, hetgeen ik een reëel uitgangspunt vind. Voorts zijn door NS en ProRail in het stappenplan maatregelen gespecificeerd per categorie handicap (slechthorenden en doven; slechtzienden en blinden en motorisch gehandicapten, waaronder mensen in een rolstoel) in relatie tot de diverse ketenonderdelen. Ook de kosten verbonden aan een toegankelijk spoorstelsel zijn in het stappenplan inzichtelijk gemaakt. In de bijlage bij het stappenplan is de inhoud in tabelvorm uitgebreid weergegeven. In het geschetste basisscenario wordt weergegeven hoe de situatie zou zijn indien wordt uitgegaan van natuurlijke revisie en vervanging van materieel en infra zonder versnelde implementatie en dus zonder aanvullende financiering. NS en ProRail hebben afgestemd met de betrokken gebruikersorganisaties over de inhoud van het stappenplan.

### *Varianten voor toegankelijkheid spoor*

Gegeven de confrontatie van de toegankelijkheidsnormen met de huidige

---

<sup>1</sup> Voor ProRail art. 3 zorgplicht en art. 9 toegankelijkheid transfervoorzieningen, en voor NS; art. 6 zorgplicht en art 10, Toegankelijkheid voor reizigers met een functiebeperking.

situatie zijn NS en ProRail gekomen tot twee varianten voor toegankelijkheid, namelijk een volledige en een deelvariant. Gezocht is naar een deelvariant waarbij zoveel mogelijk reizigers bediend worden en waarbij ook ruimte is om de kosten en baten van de investeringen in toegankelijkheid af te wegen. Aan de hand van de twee varianten gaan NS en ProRail in op de maatregelen die in de periode tot 2015 en daarna – tot 2030 – kunnen worden genomen om vanuit de huidige situatie te komen tot een toegankelijk spoorstelsel. De geschetste deelvariant is in lijn met de beheerconcessie waarin in art. 9 wordt aangegeven: «dat door mij nader aan te wijzen transfervoorzieningen in 2030 toegankelijk moet zijn». De door NS en ProRail in de deelvariant gekozen selectie van circa 220 stations is de uitkomst van een selectie gebaseerd op de in de Nota Mobiliteit gehanteerde norm van 1500/2000 in- en uitstappers.

Schematisch weergegeven zien basisscenario en de varianten er als volgt uit:

Variant	Toegankelijkheid 2030	Extra middelen
<b>Basisscenario</b>	Stations: ca. 30% Materieel: 90%	Stations: 0 Materieel: 0
<b>Volledige variant</b>	Stations: 100% Materieel: 100%	Stations: € 510 of € 535 mln <sup>1</sup> Materieel: € 450 – 500 mln
<b>Deelvariant</b> • uitgaande van ca. 220 stations	Stations: ca. 60% (90% gebruik) Materieel: 90% of 100%	Stations: € 405 of € 410 mln <sup>1</sup> Materieel: 0 of € 450 – 500 mln

<sup>1</sup> Afhankelijk van de gekozen perronhoogtenorm. Aanpassing naar 84 cm is duurder dan aanpassing naar 76 cm.

#### *Keuze voor deelvariant*

Gegeven de varianten en de resultaten daarvan, alsmede de kosten en de baten van de investeringen in toegankelijkheid, wil ik mijn voorlopige keuze maken voor de variant waarbij een deel van de stations (circa 220, zijnde 60% van de stations met een gebruik van circa 90% van alle reizigers) volledig toegankelijk wordt gemaakt, inclusief infrastructuraanpassingen gericht op een gelijkvloerse instap van perron naar de trein. De overige stations (veelal de kleinere) zullen dan voor motorisch gehandicapten niet volledig toegankelijk zijn in 2030. Er is dan echter altijd binnen een bepaalde straal van de woonplaats van de gehandicapte, een volledig toegankelijk station gesitueerd. Voor blinden en slechthorenden, doven en slechthorenden zullen alle stations in Nederland bij deze variant wel toegankelijk zijn.

#### *Implementatieplan/Vervolgtraject*

Als uw Kamer instemt met deze variant geef ik NS en ProRail opdracht de deelvariant van circa 220 stations gezamenlijk nader uit te werken in een implementatieplan dat medio 2006 bij mij moet zijn ingediend. Ik wil daarbij aangegeven dat de navolgende specifieke aspecten in het implementatieplan dienen te worden opgenomen.

##### – Europese richtlijnen

In het licht van de ophanden zijnde TSI PRM (Technical Specification for Interoperability, Accessibility for People with Reduced Mobility), zullen NS en ProRail de huidige norm in Nederland van 84 cm bs (bovenkant spoorstaaf) voor perronhoogte heroverwegen naar de voorgenomen Europese norm van 76 cm bs. Ik wil daarbij wel benadrukken dat voordat aanpassing van de huidige norm aan de orde is, de effecten hiervan volledig helder dienen te zijn, in termen van voordelen, nadelen, (integrale) kosten en in termen van het moment

waarop de doelstellingen voor toegankelijkheid bereikt kunnen worden.

– Fasering (Prioritering)

De reiziger merkt pas wat van zelfstandig reizen met toegankelijke treinen als én het perron én de trein op elkaar aansluiten. Ik ben van mening dat, gezien de vele gegevens die nu in het stappenplan beschikbaar zijn gekomen, in het implementatieplan van medio 2006 concreter uit de verf kan komen hoe ProRail en NS hun maatregelen op elkaar gaan afstemmen. Ik heb daarom NS en ProRail verzocht, gegeven de instroom van toegankelijk materieel, een gezamenlijk voorstel voor prioritering te maken voor toegankelijke stations. NS en ProRail hebben in het stappenplan daartoe reeds een voorstel gedaan. Belangrijke criteria vind ik hier de dikte van reizigersstromen (ook die van de doelgroep) en de regionale spreiding van toegankelijke stations. Ook lopende perron/station verbouwingen, spreiding bouw-overlast voor reizigers, beperken buitendienststellingen vanwege bouwactiviteiten etc. moeten in de prioritering worden meegenomen.

– Communicatie

Communicatie naar de reiziger over toegankelijkheid is een belangrijk aspect. Zo moet bijvoorbeeld de reiziger via de internetsite, eenvoudig kunnen achterhalen welke stations toegankelijk zijn. Ik heb NS en ProRail verzocht hier aandacht aan te besteden in het implementatieplan.

– Afstemming deelselectie stations

Tot slot heb ik in mijn brief aan NS en ProRail meegegeven dat in het implementatieplan een voorstel van de sector voor de selectie van stations, nader afgestemd dient te worden met gebruikersorganisaties, gemeenten en OV autoriteiten opdat een zo goed en breed mogelijk gedragen selectie ontstaat.

Wanneer de resultaten van het implementatieplan medio 2006 bekend zullen zijn, zal ik na overleg met uw Kamer mijn definitieve keuze voor de optimale variant maken.

Op basis van het implementatieplan zal ik tevens daarvan de financiële consequenties bezien en betrekken bij de reguliere begrotingsvoorbereiding.

### *Financiën*

ProRail heeft in haar beheerplan vanaf 2009 voorzien in middelen voor toegankelijkheidsmaatregelen (2009 en 2010 jaarlijks € 20 miljoen; in de jaren daarna jaarlijks € 40 miljoen). In 2006/2007 zijn middelen gereserveerd voor de aanleg van blinde geleide lijnen op de stations. Samen met ProRail onderzoek ik momenteel de mogelijkheid om nog dit jaar te starten met de planstudie voor het liftenprogramma voor circa 21 knelpuntstations met meer dan 5000 in- en uitstappers.

### *II Stads- en streekvervoer: busmaterieel en reisinformatie*

Wat betreft de toegankelijkheid van het stads- en streekvervoer is in 1999 als intentie neergelegd dat het busmaterieel in 2010 zoveel mogelijk toegankelijk is voor mensen met een functiebeperking.

Op basis van de respons van de decentrale OV-autoriteiten op de uitvraag van het ministerie van Verkeer en Waterstaat van 8 april 2005 is een rapportage over toegankelijkheid van vervoermaterieel en reisinformatie in het stads- en streekvervoer samengesteld. Deze rapportage is als bijlage bijgevoegd. Bij de voorbereiding van deze uitvraag heeft afstemming plaatsgehad met de koepelorganisaties IPO, SKVV en VNG. Voorts

heeft in dit stadium overleg plaatsgevonden met onder meer vertegenwoordigers van de gebruikersorganisaties.

Wat betreft de reikwijdte van toegankelijk stads- en streekvervoer zijn in de uitvraag de volgende grenzen aangegeven:

- uitgegaan wordt van reizigers die zelfstandig van het OV gebruik kunnen maken, of dit kunnen doen met behulp van een begeleider;
- wat betreft rolstoeltoegankelijkheid wordt uitgegaan van maatvoering van rolstoelen zoals vastgelegd in de EU-richtlijn 2001/85 en overgenomen in het Voertuigreglement.

Aan de bevindingen zoals samengevat in de bijlage, verbind ik de volgende conclusies. Deze conclusies hebben noodzakelijk een partieel karakter omdat nog geen zicht bestaat op de decentrale stappenplannen en ambities voor de halte-aanpak, waarover later dit najaar gerapporteerd wordt.

#### *Decentrale afstemming en coördinatie*

- Zowel de afstemming van de aanpak ter verbetering van de toegankelijkheid van vervoermaterieel, reisinformatie en infrastructuur/haltes alsook een integrale benadering van toegankelijkheid van het lijndienst-OV enerzijds en het vraagafhankelijk vervoer (CVV/regiotaxi) en doelgroepenvervoer anderzijds wijzen in de richting van de noodzaak van decentrale afstemming en coördinatie op decentraal niveau. Alleen in samenwerking tussen OV-autoriteiten, infrabeheerders – met name gemeenten – en vervoerbedrijven kan tot optimalisering gekomen worden. Gezien hun centrale rol in dit netwerk, mag van de provincies en kaderwetgebieden verwacht worden dat deze hierbij zowel procesmatig als inhoudelijk het voortouw nemen. In de vervolgbrief over de ontwikkeling van een decentrale halte-aanpak kom ik hierop terug.

#### *Vervoermaterieel*

- De planning van de inzet van toegankelijk (met name lage vloer) busmaterieel in de periode t/m 2010 laat zowel voor stads- als voor streekbussen een positief beeld zien. Het aandeel toegankelijke bussen zal in deze periode stijgen van 55% naar 98%. Op het moment is er naar mijn oordeel dan ook geen aanleiding om uitbreiding van het werkingsgebied van het Voertuigreglement van stadsbussen (klasse I in EU-richtlijn 2001/85) naar streekbussen (klasse II) te overwegen. Uiteraard dient in de periode t/m 2010 wel de vinger aan de pols gehouden te blijven worden om te beoordelen of de voorziene positieve ontwikkeling daadwerkelijk wordt gerealiseerd.
- De toename van het aandeel stads- en streekbussen dat voldoet aan de inrichtingseisen conform EU-richtlijn 2001/85 en de huidige eisen voor klasse I-bussen in het Voertuigreglement in de periode t/m 2010 is nog groter. Bij deze inrichtingseisen gaat het om zaken zoals bruikbaarheidseisen met betrekking tot de rolstoelruimte, gebruik van kleurcontrasten en de hoogte van de deurbediening. Dit aandeel gaat namelijk van 34% eind 2004 naar 85% eind 2010. Niettemin blijft het eindresultaat in vergelijking met bovenstaande licht achter. De OV-autoriteiten die dit aangaat, met name enkele stadsregio's, zal ik aansporen om nieuwe initiatieven te ondernemen met het oog op een snellere implementatie van deze eisen. Op de resultaten hiervan zal ik in de richting van Tweede Kamer terugkomen.
- Enkele OV-autoriteiten zijn wat betreft de beleidsontwikkeling eerst recent aan de gang gegaan, te weten Zeeland en Limburg. In deze gebieden zijn op korte of middellange termijn beleidsplannen te

verwachten, waarna vertaling plaatsvindt van beleidsdoelen in programma's van eisen t.b.v. concessieverlening. Gevolg hiervan is dat voor deze OV-autoriteiten de gegevens voor de periode t/m 2010 nog niet (volledig) beschikbaar zijn of vooralsnog het karakter hebben van intenties. De komende maanden zal ik mij door deze OV-autoriteiten laten informeren over de voortgang van de beleidsontwikkeling. De resultaten hiervan neem ik mee in de geplande vervolgbrief over de halte-aanpak.

#### *Reisinformatie*

- Onder de noemer reisinformatie vallen verschillende elementen zoals informatiepanelen en -displays op haltes en in bussen, hoogte van vertrekstaten, het omroepen van informatie in voertuigen etc. In de bijlage wordt geconstateerd dat zowel qua inhoud als qua tempo de aanpak van OV-autoriteiten van reisinformatie uiteenlopend is. Om tot meer uniformiteit alsook meer gelijke snelheden van de aanpak op dit vlak te komen, is de start van een aantal stimulerende acties gewenst. Hierbij kunnen de op dit terrein vooroplopende OV-autoriteiten een voorbeeldwerking hebben voor «achterblijvers». De uitwerking van acties in de vorm van kennisverspreiding rondom «*good practices*» past binnen het werkterrein van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer. Het CROW-handboek «Toegankelijkheid collectief personenvervoer» kan een nuttige functie vervullen om te komen tot optimale uniformiteit bij de implementatie van voorzieningen. Met vertegenwoordigers van de OV-autoriteiten wil ik verder de mogelijkheden verkennen om de uniformiteit te vergroten en ook om gedurende de looptijd van concessies (deel-)voorzieningen te implementeren ter vermijding van onnodig uitstel tot de start van een nieuwe concessieperiode. Met name de ontwikkeling van beleidsplannen ten aanzien van reisinformatie in de provincies Groningen, Drenthe en Friesland zal ik de komende periode volgen.

#### *Financiering*

- Realisatie van toegankelijk vervoermaterieel en reisinformatie in het stads- en streekvervoer in de periode t/m 2010 kan binnen bestaande budgettaire kaders (BDU) plaatsvinden.

#### *Continueren monitoring*

- Met de uitvraag van Verkeer en Waterstaat aan decentrale OV-autoriteiten van 8 april 2005 is in het kader van de noodzakelijke monitoring ook een geschikte nulmeting (per eind 2004) beschikbaar gekomen. Om ontwikkelingen ten aanzien van toegankelijk vervoermaterieel en reisinformatie te kunnen (blijven) beoordelen is continuering van de monitoring gewenst. De volgende tussentijdse meting is voorzien voor eind 2006. Over de resultaten hiervan wordt de Tweede Kamer op de hoogte gesteld.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K. M. H. Peijs