

Vergaderjaar 2006–2007

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 144

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 september 2006

Zoals aangekondigd in mijn brieven van 17 mei 2006¹, zend ik u hierbij het Implementatieplan Toegankelijkheid Spoor van ProRail en NS gericht op een verbeterde toegankelijkheid van het spoorvervoer². Met deze brief geef ik invulling aan toezeggingen tijdens het Algemeen Overleg van 14 en 20 december 2005 (kamerstuk 23 645/29 538, nr. 134) over het Stappenplan Toegankelijkheid Spoor.

Eindbeeld

Het Implementatieplan beschrijft de maatregelen die ProRail en NS voorstellen om te komen tot een optimaal zelfstandig toegankelijk spoorstelsel. De matrix van maatregelen per doelgroep (de bijlage tabel uit het Stappenplan) heeft als basis gediend voor het Implementatieplan. De maatregelen zijn te verdelen in twee groepen:

- A. Maatregelen die binnen enkele jaren worden gerealiseerd op alle stations in Nederland. De belangrijkste daarvan zijn:
- obstakelvrije routes van het voorplein tot de trein;
 - aanleg van blindegeleidelijnen;
 - passende auditieve³ en visuele reisinformatie (zowel voorafgaand aan de reis als op stations en in de trein);
 - zelfstandig toegankelijke toiletten en wachtruimten;
 - plaatsing van service- en alarmzuilen.
- B. Maatregelen met een langere doorlooptijd:
- zelfstandig toegankelijke perrons met, waar dat voor de bereikbaarheid nodig is, op ca. 145 stations liften;
 - aanpassing van perrons op 220 stations ten behoeve van de gelijkvloerse instap naar de trein. Daar komen nog ca. 50 toegankelijke stations extra bij omdat ProRail deze aanpakt in verband met natuurlijke revisie en door de bouw van nieuwe stations.

Het eindbeeld in 2030 komt daardoor op 270 toegankelijke stations met aangepaste perrons. Dit is ruim 70% van de stations in Nederland. Alle

¹ (Kamerstukken 23 645, nr. 140 en 29 355, nr. 29)

² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

³ Een vraag van de Kamer betrof in dit verband de stand van zaken van de spraakbakens; gebleken is dat er inmiddels moderne technieken beschikbaar zijn om verbetering van informatievoorziening voor blinden en slechtzienden te bereiken. Daarom wordt in overleg met de Federatie slechtzienden- en blindenbelang gewerkt aan proeven met deze modernere technieken. Hierover vindt u de informatie eveneens in het Implementatieplan.

overige stations komen na 2030 aan de beurt door de reguliere revisie. Het plan is om uit te gaan van een perronhoogtenorm van 76 cm, omdat deze aansluit bij de ontwerp TSI-PRM (European Technical Specifications for Interoperability for Persons with Reduced Mobility). Momenteel bezie ik de juridische mogelijkheden om de bestaande norm van 84 cm op zo kort mogelijke termijn te vervangen door de norm van 76 cm. Uiteraard zal ik ook de vervoerders hierbij betrekken.

Het doorvoeren van de maatregelen met een langere doorlooptijd (categorie B) gebeurt gefaseerd in verband met de instroom van nieuwe treinen met een lage vloer.

De maatregelenmatrix wordt vijfjaarlijks geactualiseerd, gelijktijdig met een herijking van de geselecteerde stations voor de aanpassing van perrons en liften.

Uitgangspunt

Uitgangspunt bij de uitwerking van het Stappenplan was de keuze om een deel van de stations aan te pakken voor verbeterde toegankelijkheid, waarbij landelijk 90% van de reizigers gebruik moet kunnen maken van een optimaal toegankelijk station. Hiermee is binnen gemiddeld 30 km reistijd van de reiziger een toegankelijk station gesitueerd. Op verzoek van uw Kamer is in het Implementatieplan een alternatief uitgewerkt waarbij binnen een straal van 15 km een toegankelijk station is gesitueerd. De extra kosten daarvoor bedragen € 5 mln. Gezien de geringe extra kosten wil ik kiezen voor dit alternatief waarbij binnen een straal van 15 km hemelsbreed een toegankelijk station voor mensen met een functiebeperking te vinden is.

Daar waar die afstand groter is dan 15 km, zoals bijvoorbeeld op de Waddeneilanden, de Noordoostpolder of enkele Zuid-Hollandse en Zeeuwse eilanden zal de mobiliteit door andere vormen van toegankelijk collectief openbaar vervoer of vormen van maatwerkvervoer moeten worden gefaciliteerd.

Betrokkenheid belanghebbenden

De selectie van stations is door ProRail en NS afgestemd met belanghebbenden: de OV-autoriteiten (provincies en stadsregio's), de consumentenorganisaties en de overige vervoerders (Syntus, Arriva en Connexxion). ProRail en NS hebben het concept Implementatieplan op 21 juni jl. voorgelegd aan de consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het Locov. De consumentenorganisaties hebben zich tijdens deze vergadering positief uitgesproken over de inhoud van het voorliggende Implementatieplan. De regio's hebben in het overleg met ProRail inbreng kunnen leveren bij de prioritering en selectie van volledig aan te passen stations. Door de afstemming met de halte-aanpak in het stads- en streekvervoer zijn de voorwaarden geschapen voor de realisatie van een toegankelijke OV-keten. Zowel bij de voorbereiding van het Implementatieplan als bij het uitrollen ervan is een koppeling aangebracht met de resultaten van de netwerkanalyses c.q. de feitelijke ontwikkeling van de vervoervraag. Door elke vijf jaar in overleg met de regio's de stations uit de deelvariant te herijken wordt actief rekening gehouden met deze ontwikkelingen.

Kostenverhoging

De kosten van het infrastructuurdeel van het Implementatieplan dat door ProRail wordt uitgevoerd worden geraamd op € 450 mln. Deze kosten liggen € 45 mln hoger dan het uitgangspunt in het Stappenplan. De toename van de kosten is enerzijds het gevolg van een uitbreiding van de

deelvariant t.o.v. het Stappenplan (15 km-straal), anderzijds het resultaat van verschuiving in de selectie van stations na het overleg met de regio's en de uitgebreide inventarisatie van de benodigde (kleinere) maatregelen op alle stations. Zo wordt bijvoorbeeld de verlichting op alle stations vervangen om aan de normen te kunnen voldoen.

Gelet op de lange tijdshorizon van het Implementatieplan, is het onzeker of en wanneer de kosten zullen optreden. Ik stel daarom voor dit gedurende de looptijd van het project, dus in de periode van nu tot 2030, in gezamenlijk overleg met ProRail te bezien. Hierbij zal ik rekening houden met de financiële randvoorwaarden in mijn begroting

De uitvoering van het Implementatieplan valt voor wat betreft de maatregelen die samenhangen met het verbeteren van hoofdspoorweginfrastructuur onder de reguliere beheerwerkzaamheden van ProRail. ProRail neemt jaarlijks in het beheerplan de maatregelen uit het Implementatieplan op, die zij in het desbetreffende jaar gaat uitvoeren. Deze maatregelen zullen, mits voldoende onderbouwd, worden gefinancierd via de jaarlijkse door ProRail te ontvangen subsidie voor beheer en instandhouding.

De kosten voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur zullen door de uitvoering van dit programma eveneens toenemen met uiteindelijk ca. € 10 mln per jaar in 2030 als het Implementatieplan is uitgevoerd. Dat komt onder andere door een strengere afkeurnorm voor de perrons. ProRail zal dit periodiek via het reguliere beheerplanproces als infrastructuurmutatie verwerken.

Aanvullende wensen van de regio's op voorliggend plan.

Uit de afstemming met de regio's is een aanvullende wensenlijst wat betreft volledig aan te passen stations naar voren gekomen. Het gaat om ca. 10 stations, waarvan de extra kosten ca. € 10 mln bedragen. Ik heb het voornemen ProRail te verzoeken de regiowensen nader te laten onderzoeken op de bijdrage die deze leveren aan de realisatie van een toegankelijke OV-keten in die regio. In het geval dit positieve uitkomsten oplevert, zal ik bezien of hiervoor additionele financiële middelen vrij te maken zijn. Ik ga er daarbij wel vanuit dat de betreffende regio's bereid zijn een aanzienlijk deel van de kosten zelf te financieren. Uiteraard zal ik uw Kamer daarover te zijner tijd informeren.

Tot slot

Met de voorgenomen investeringen voor toegankelijkheid van het spoor zoals hierboven beschreven, verbetert de kwaliteit en comfort van het reizen per spoor voor alle reizigers. Niet alleen de gehandicapte treinreiziger profiteert van een betere toegankelijkheid, maar ook de sterk groeiende groep ouderen en bijvoorbeeld reizigers met zware bagage of kinderwagens en de 1,5 miljoen in Nederland aanwezige laaggeletterden.

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