

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

Bijlage(n)

12 februari 2004

-

Ons kenmerk

Uw kenmerk

DGP/MDV/u04.00282

2030405940

Onderwerp

kamervragen

Geachte voorzitter,

In antwoord op vragen van de leden Rouvoet, Smits, Kant, Tonkens, Lambrechts, Van Miltenburg en Van der Vlies over de rolstoeltoegankelijkheid van treinen, bericht ik u - mede namens de Staatssecretaris voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport - als volgt

1. Neemt het aantal klachten over rolstoeltoegankelijkheid van treinen, alsmede over de assistentie van het NS-personeel om met een rolstoel in en uit de trein te komen volgens uw gegevens toe?
1. Mij bereiken niet of nauwelijks meer klachten dan in vorige jaren over de toegankelijkheid van het spoorvervoer voor rolstoelgebruikers. Navraag bij NS leert dat ook daar geen significante toename van het aantal klachten wordt geconstateerd, sedert de invoering van een nieuw systeem voor assistentie-verlening (september 2002).

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

2. Is het waar dat op het traject Eindhoven-Tilburg (en verder) in de toekomst vaker dan voorheen internationale treinen zonder bagagewagon zullen rijden, zodat rolstoelgebruikers niet met deze treinen kunnen reizen?
2. Op het traject Eindhoven-Den Haag rijdt getrokken materieel (zogenaamd IC-K materieel) met in de geplande samenstelling een multifunctionele ruimte. Dit is de meest geschikte verblijfsruimte voor reizigers met een rolstoel, kinderwagen, fiets of veel bagage. De samenstelling van de trein bleek in de praktijk helaas wel eens af te wijken van de planning. Vanwege deze uitvoeringsproblemen heeft NS de materieelomloop met ingang van september 2003 aangepast, waardoor het materieel nu een vaste samenstelling heeft. In dit materieel is een (rolstoeltoegankelijke) multifunctionele verblijfsruimte aanwezig. Het gaat hierbij - aldus NS - niet om internationale treinen. Verder is het niet zo dat reizigers met een rolstoel alleen in een 'bagageruimte' zouden kunnen reizen. In principe is in alle treinen een rolstoeltoegankelijke plaats in een compartiment of op een (groot) balkon aanwezig.
3. Is het waar dat rolstoelgebruikers door de NS wordt geadviseerd om eerst op te bellen wanneer een rolstoeltoegankelijke trein rijdt? Zo ja, is dit niet strijdig met het streven naar c.q. de toekomstige wettelijke verplichting tot gelijke toegang tot het openbaar vervoer? Hoe verhoudt een en ander zich tot de prestatie-afspraken (het prestatiecontract met de NS)?
3. Het is juist dat NS rolstoelgebruikers vraagt om zich vooraf telefonisch aan te melden. In Nederland en vele andere Europese landen is het - bij ontbreken van een gelijkvloerse instap tussen perron en trein - veelal nog niet mogelijk voor een rolstoelgebruiker om zelfstandig van het spoorvoer gebruik te maken. Derhalve verleent NS sinds jaar en dag - om niet - assistentie: men helpt rolstoelgebruikers de trein in en uit door middel van de zogenaamde "vlinders" - een verrijdbare brug. Om redenen van veiligheid kunnen die alleen worden gehanteerd door NS opgeleid personeel. Om te waarborgen dat er iemand van NS op het juiste tijdstip op de juiste plaats klaar staat en om zeker te stellen dat er plaats is in de trein, is het wenselijk dat een rolstoelgebruiker zich vooraf aanmeldt.

Mijn inziens is dit niet strijdig met het streven naar c.q. de toekomstige wettelijke verplichting tot gelijke toegang tot het openbaar vervoer. De feitelijke situatie is dat het spoorvervoer niet voor alle reizigers zelfstandig is te gebruiken. Het is mijn wens dat in de toekomst ook reizigers met een functiebeperking - voor zover redelijkerwijs mogelijk - zelfstandig van het openbaar vervoer - en dus ook van het spoorvervoer - gebruik kunnen maken. Zoals in de beleidsnota van 16 juli 1999 is neergelegd (1998-1999 - 26 200, XII, nr. 43) is het streven dat het spoorvervoer in 2030 toegankelijk is voor mensen met een functiebeperking. Zolang dit niet het geval is, wordt op een andere manier gezorgd dat ook rolstoelgebruikers met de trein kunnen reizen.

Een en ander is conform de afspraak die ik met NS heb gemaakt in het "Prestatiecontract" en met de afspraak van NS met de CG-Raad ten aanzien van de assistentieverlening van NS aan gehandicapten.

4. Wat wilt u eraan doen om deze situaties te voorkomen?
4. Zie het antwoord op vraag 3.
5. Wat is uw beleid ten aanzien van de uitvoering van de Europese verplichting tot rolstoeltoegankelijk treinvervoer in 2030, alsmede in aanmerking genomen de door de Eerste Kamer aanvaarde motie Van Leeuwen?
5. Zoals gezegd is het mijn streven dat in de toekomst ook reizigers met een functiebeperking zelfstandig van het spoorvervoer gebruik kunnen maken. Vanuit dit streven wordt zowel in de vervoerconcessie als in de beheersconcessie, aandacht besteed aan het onderwerp toegankelijkheid. NS ontwikkelt ook nieuw materieel voor de Sprinterformule met een vloerhoogte die zo goed mogelijk aansluit bij de normhoogte en de huidige – gemiddelde – perronhoogte.

Naar mijn weten bestaat er geen Europese verplichting tot rolstoeltoegankelijk treinvervoer in 2030. De Europese Commissie heeft opdracht gegeven tot de ontwikkeling van een Technische Specificatie Interoperabiliteit (TSI) in het kader van de Europese Richtlijn voor de interoperabiliteit van het conventioneel spoorverkeer (EC/2001/16). Deze TSI moet in 2006 beschikbaar komen, maar zal naar verwachting geen implementatietermijnen bevatten. De TSI zal van toepassing zijn als de richtlijn van toepassing is. Momenteel geldt de richtlijn alleen voor nieuwe spoorlijnen van het TEN-netwerk.

Op dit moment wordt onderzocht of een gelijkvloerse instap in Nederland valt te realiseren. Indien dat het geval is, dan zal dat echter niet op korte termijn kunnen worden gerealiseerd, omdat dan honderden perrons in hoogte moeten worden aangepast en de financiële middelen daarvoor niet beschikbaar zijn. Indien een gelijkvloerse instap niet kan worden gerealiseerd, dan zullen in overleg met de spoorvervoerders andere maatregelen moeten worden genomen.

De motie Van Leeuwen bij de behandeling van het voorstel voor de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte beoogt te bevorderen dat een versnelling wordt gerealiseerd in het streven naar gelijke behandeling; een toegankelijk spoorvervoer hoort daarbij. Zoals hierboven gememoreerd wordt dit streven in belangrijke mate beïnvloed door Europese, infrastructurele en financiële omstandigheden. Maar daar waar een versnelling redelijkerwijs kan worden gerealiseerd, zal ik daar samen met mijn collega voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport aan werken. In november 2004 hopen wij hierover u concreet te kunnen informeren.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

mw drs M.H. Schultz van Haegen