

# 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 oktober 2005	2
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/U.05.01760	-
Onderwerp	
Stappenplannen OV	

Geachte voorzitter,

In vervolg op mijn brief Stappenplan Toegankelijkheid van het openbaar vervoer kamerstuk 23645 nr. 81 van 23 november 2004 en het Algemeen Overleg met de Vaste Commissie van Verkeer en Waterstaat op 26 januari 2005, 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:

- 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.

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

Telefoon 070 - 351 6171  
Fax 070 - 351 7895

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 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 toegevoegd. Een kopie van de aangepaste versie van het stappenplan treft u hierbij aan.

---

<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

*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 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> <ul style="list-style-type: none"> <li>• uitgaande van ca. 220 stations</li> </ul>	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 bouwverlast 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 werkkterrein 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.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs



## **Bijlage Rapportage toegankelijk vervoermaterieel en reisinformatie stads- en streekvervoer**

### **1. Inleiding**

Zoals bekend ligt de primaire verantwoordelijkheid voor de beleidsvorming voor het stads- en streekvervoer op decentraal niveau bij de OV-autoriteiten, te weten provincies en kaderwetgebieden. Dit geldt dus ook ten aanzien van het kwaliteitsaspect toegankelijkheid. De OV-autoriteiten kunnen wat betreft de toegankelijkheid van het vervoermaterieel en de reisinformatie direct sturen door middel van afspraken in de concessies met de vervoerbedrijven. Voor de halte-aanpak is de verdeling van verantwoordelijkheden meer complex. Naast provincies, spelen gemeenten, enkele wegbeherende waterschappen alsook rijkswaterstaat een rol als infra-beheerder. De veelvoud van betrokken partijen, die noodzakelijk aanleiding geeft tot coördinatie decentraal, leidt ertoe dat over de resultaten van de uitvraag over stappenplannen voor de halte-aanpak later dit najaar aan de Tweede Kamer gerapporteerd wordt.

Onderstaande rapportage heeft betrekking op het vervoermaterieel en op reisinformatie en is gebaseerd op de respons van de decentrale OV-autoriteiten naar aanleiding van de uitvraag van het ministerie van Verkeer en Waterstaat van 8 april 2005. Bij de voorbereiding van deze uitvraag heeft afstemming plaatsgehad met de koepelorganisaties IPO, SKVV en VNG. Voorts heeft in dit stadium overleg plaatsgevonden met de brancheorganisatie van openbaar vervoerbedrijven Mobis en met vertegenwoordigers van de gebruikersorganisaties CG-Raad en CSO.

Hieronder wordt achtereenvolgend ingegaan op:

- een nadere omschrijving en afbakening van toegankelijkheid met betrekking tot het stads- en streekvervoer;
- de uitvraag vervoermaterieel en reisinformatie zoals gezonden aan de OV-autoriteiten;
- een samenvatting van de belangrijkste bevindingen ten aanzien van de verbetering van de toegankelijkheid van vervoermaterieel en reisinformatie in het stads- en streekvervoer op basis van de respons op de uitvraag.

### **2. Definitie en grenzen van toegankelijkheid stads- en streekvervoer**

Een optimale toegankelijkheid houdt in dat er in principe geen fysieke en mentale belemmeringen zijn om gebruik te maken van het openbaar vervoer. Hiermee worden in principe alle reizigers beoogd, jong of oud, met of zonder bagage, kinderwagen of hulpmiddel en met of zonder functiebeperking. Er wordt zo goed mogelijk rekening gehouden met reizigers met een functiebeperking. In het onderstaande schema is aangegeven welke functiegebieden hierbij onderscheiden kunnen worden en welke voorzieningen hierbij passen, in samenhang met het busmaterieel en de informatievoorziening. Het uitgangspunt hierbij is dat het gaat om voorzieningen die in de periode tot en met 2010 haalbaar en betaalbaar zijn.

<b>Aard functiebeperking</b>	<b>Voorzieningen</b>
Motorisch	Rolstoeltoegankelijkheid, verwijzingen naar rolstoelvoorzieningen en eventuele hulp bij instappen, hoogte van vertrekstaten en informatieborden, hoogte en vormgeving van bedieningsknoppen en -panelen
Visueel	Leesbaarheid en opvallendheid van informatie, hoogte van vertrekstaten en informatieborden, aanduiding van lijnnummers met grote duidelijke letters, omroepen van halte- en uitzonderingsinformatie, het toepassen van kleurcontrasten en verlichting
Auditief	Uitzonderingsinformatie op displays of informatiezuilen op vervoersknooppunten en grote busstations, ringleiding in de bus
Cognitief	Duidelijkheid en begrijpelijkheid van informatie, zoals analoge tijdsaanduiding; ligt deels in het verlengde van 'visueel'

Om een gezamenlijk vertrekpunt te definiëren bij de uitwerking van de toegankelijkheid in stappenplannen door de decentrale overheden is er door het CROW in samenspraak met de betrokken partijen gewerkt aan technische normen ten aanzien van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer in het "Handboek Toegankelijkheid collectief personenvervoer", dat in oktober 2005 door het CROW gepubliceerd wordt. Een concept versie is begin april breed verspreid onder (potentiële) gebruikers. In het handboek zijn de bestaande wettelijke eisen opgenomen en worden daarnaast technische aanbevelingen gedaan.

Aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer zijn tegelijk ook een aantal duidelijke grenzen te stellen. Met name wordt uitgegaan van:

- reizigers die in staat zijn zelfstandig van het openbaar vervoer gebruik te maken, of dit kunnen doen met behulp van een begeleider;
- een maatvoering van rolstoelen die Europees is vastgelegd (Richtlijn 2001/85/EG). Dit betekent dat (elektrische) rolstoelen die niet passen binnen de gestelde dimensies hier niet onder vallen, evenals bijvoorbeeld scootmobielen.

### **3. De uitvraag naar toegankelijkheid materieel en reisinformatie**

De OV-autoriteiten is verzocht om stappenplannen op te stellen waarin wordt aangegeven welke stappen tot en met 2010 worden gezet om de toegankelijkheid van het stads- en streekvervoer te verbeteren. Het streven is erop gericht om de toegankelijkheid te verbeteren in de verplaatsingsketen, die samenhangt met het stads- en streekvervoer. Concreet gaat dit over:

- toegankelijkheid en bruikbaarheid van het busmaterieel
- reisinformatie die is afgestemd op mensen met een functiebeperking
- toegankelijkheid van de haltes.

De verbetering van de haltetoegankelijkheid is in deze rapportage buiten beschouwing gelaten omdat hiermee een grotere doorlooptijd is gemoeid. Later dit najaar zullen de OV-autoriteiten hierover rapporteren.

Als doelstelling is bij deze uitvraag gehanteerd dat alle nieuwe stads- en streekbussen die tot en met 2010 en daarna in bedrijf worden genomen voldoen aan de wettelijke eisen van toegankelijkheid en bruikbaarheid, zoals deze zijn aangegeven in de EU-richtlijn 2001/85 en momenteel in het Voertuigreglement zijn voorgeschreven voor (nieuwe) stadsbussen. Het streven is hierbij om zoveel mogelijk te komen tot 100% toegankelijk busmaterieel in 2010. Alleen nog niet afgeschreven bussen (ondermeer Interliners), in-huur en reservematerieel zijn dan nog mogelijk niet toegankelijk op grond van deze eisen en normen.

In het Voertuigreglement staat dat stadsbussen die na 12 februari 2004 in gebruik zijn genomen voorzien dienen te zijn van toegankelijkheidsvoorzieningen. Verder is er in het Voertuigreglement bepaald dat *als* streekbussen toegankelijk zijn, deze aan dezelfde eisen dienen te voldoen als de stadsbussen. Gezien het uitgangspunt dat alle nieuw in gebruik te nemen bussen in het stads- en streekvervoer toegankelijk zijn, gaan deze eisen conform de ontvangen stappenplannen van de OV-autoriteiten ook toegepast worden op de streekbussen. Het gaat om de volgende bepalingen:

- Stadsbussen en streekbussen zijn toegankelijk voor personen met een mobiliteits-handicap, inclusief rolstoelgebruikers.
- De bussen dienen te zijn voorzien van een lage vloer, een knielsysteem of oprijplaat.
- De bussen zijn voorzien van inrichtingen voor personen met een mobiliteitshandicap en/of rolstoelgebruikers.
- Er dienen in een stadsbus minimaal 4 zitplaatsen en in een streekbus minimaal 2 zitplaatsen bestemd te zijn voor mensen met een functiebeperking<sup>2</sup>.
- De rolstoelruimte (wettelijke eis: ruimte voor minimaal één rolstoel<sup>3</sup>) dient voorzien te zijn van een bevestigingssysteem dat de stabiliteit van de rolstoelen waarborgt. Als alternatief kan de rolstoelruimte zodanig worden ontworpen dat de rolstoelgebruiker met de rolstoel naar achter gericht tegen een steun of rugleuning wordt geplaatst onder een aantal in de richtlijn genoemde voorwaarden.
- Er wordt voldaan aan de eisen ten aanzien van de bruikbaarheid van de bus, ondermeer de inrichting en uitrusting, de communicatiemiddelen, de toegang, de stahoogte, de verlichting, het knielsysteem, de lift en de oprijplaat, het aanbrenge van kleurcontrasten en de hoogte van de deurbediening voor de deur voor rolstoelgebruikers op maximaal 1,30 meter.

De OV-autoriteiten is gevraagd om in hun stappenplannen per concessie de volgende aandachtspunten op te nemen:

- aantal lage vloerbussen met knielinrichting of oprijplaat;
- aantal bussen in het concessiegebied dat toegankelijk is en tevens voldoet aan de inrichtingseisen uit de Europese richtlijn;
- totaal aantal bussen verbonden aan de concessie.

<sup>2</sup> De concessieverlener bepaalt de wijze van bestemming of reservering.

<sup>3</sup> De wettelijke eis is één rolstoelplaats, de discussies tenderen op het moment naar twee rolstoelplaatsen en twee bestemde zitplaatsen, dit is echter geen wettelijke eis.

Bij de uitvraag naar de reisinformatie is als doelstelling gehanteerd dat de informatievoorziening eind 2010 zoveel mogelijk is afgestemd op reizigers met een functiebeperking en voldoet aan de uitgangspunten uit het "Handboek Toegankelijkheid collectief personenvervoer" van het CROW met betrekking tot leesbaarheid en begrijpelijkheid, verstaanbaarheid en opvallendheid. De informatie wordt op een zodanige wijze aangeboden dat deze waar mogelijk voor alle reizigers toegankelijk, bruikbaar, bereikbaar en begrijpelijk is. Concreet is gevraagd of de informatievoorziening uiterlijk eind 2010 zal voldoen aan de volgende uitgangspunten:

Ten behoeve van motorische functiebeperkingen:

- duidelijke verwijzingen naar rolstoelvoorzieningen en eventuele hulp bij in- en uitstappen;
- hoogte vertrekstaten en informatiepanelen tussen 1,40 en 1,60 meter;
- hoogte van eventuele toetsen(bord) en of touchscreens is 0,92 meter (onderkant scherm).

Ten behoeve van mensen met visuele en cognitieve beperkingen:

- leesbaarheid en opvallendheid: voldoende lettergrootte, voldoende kleurcontrasten en pictogrammen;
- hoogte vertrekstaten en informatiepanelen tussen 1,40 en 1,60 meter;
- verlichting op de halte bij onvoldoende omgevingsverlichting;
- aanduiding lijnummers met grote en duidelijke letters;
- omroepen van halte- en uitzonderingsinformatie in het voertuig en op vervoersknooppunten en grote busstations;
- toepassen van analoge tijdsaanduiding.

Ten behoeve van mensen met auditieve beperkingen:

- uitzonderingsinformatie op displays of interactieve informatiezuilen, op vervoersknooppunten en grote busstations;
- ringleiding in de bus.

De meeste uitgangspunten zijn in het "Handboek Toegankelijkheid collectief personenvervoer" van het CROW nader uitgewerkt.

#### **4. Bevindingen toegankelijk vervoermaterieel en reisinformatie stads-/streekvervoer**

##### **Algemeen**

###### *- Verantwoordelijkheidsverdeling*

Uit de respons op de uitvraag is op te maken dat de verantwoordelijkheidsverdeling decentraal een complicerende factor kan vormen voor een effectieve aanpak van toegankelijk stads-/streekvervoer. Dit speelt overigens minder in relatie tot het busmaterieel en de reisinformatie, maar blijkt vooral bij het beheer van de infrastructuur: het zijn de gemeenten - en niet de OV-autoriteiten - die eigenaar zijn van het merendeel van de haltes (dit aandeel kan oplopen tot 80% of zelfs nog hoger). Voorts zijn ook haltes in beheer van provincies, wegbeherende waterschappen en rijkswaterstaat.

Daarentegen zijn OV-autoriteiten en OV-bedrijven primair betrokken partijen bij toegankelijkheid van vervoermaterieel en reisinformatie. Uiteenlopende verantwoordelijkheden komen vooral tot uiting bij aanpak van zaken op en rond haltes (bijvoorbeeld verlichting van vertrekstaten en informatiepanelen).

- *Prioritering in aanpak toegankelijkheid stads-/streekvervoer*

Enkele OV- autoriteiten geven aan te kiezen voor prioritering in de aanpak van de toegankelijkheid van het stads- en streekvervoer voor een deel van het OV-netwerk. Bijvoorbeeld de provincie Gelderland en Knooppunt Arnhem-Nijmegen hebben een keuze gemaakt voor het zogeheten snelnet, bestaande uit regionale railverbindingen en snelle buslijnen, dat als ruggengraat van het OV in dit gebied wordt aangemerkt. In Arnhem functioneren twee toegankelijke stadslijnen: lijn 20 en lijn 21, waarop rolstoeltoegankelijk materieel wordt ingezet en de belangrijkste haltes zijn aangepast. In de provincie Noord-Brabant is gekozen voor een pilotaanpak, door middel van de start van een praktijkproef in 2003 voor optimaal toegankelijk openbaar vervoer met lijn 10 Breda-Oosterhout.

- *Afstemming aanpak toegankelijkheid stads-/streekvervoer en doelgroepenvervoer*

De provincie Gelderland en Knooppunt Arnhem-Nijmegen zijn tevens voorbeelden van OV-autoriteiten die aangeven te zoeken naar integrale benadering waarbij verbetering van de toegankelijkheid van het stads-/streekvervoer in samenhang wordt gezien met doelgroepenvervoer. Streven naar integrale benadering is met name ook te vinden bij de OV- autoriteiten provincies Limburg en Zeeland, die recent gestart zijn met beleidsvorming ten aanzien van toegankelijkheid.

**Vervoermaterieel**

- *Positief beeld planning inzet toegankelijk busmaterieel t/m 2010*

De van de OV-autoriteiten ontvangen stappenplannen laten een positief beeld zien ten aanzien van de voorgenomen inzet van toegankelijk busmaterieel in de periode t/m 2010. Dit geldt voor de optelsom van stads- en streekbussen.

Aandeel toegankelijke bussen	eind 2004	eind 2006	eind 2008	eind 2010
Totaal Nederland	55%	73%	87%	98%

Voor de meeste OV-autoriteiten geldt dat de doelstelling voor 2010 ook is neergelegd in beleidsplannen, concessies of – in voorbereiding hierop – in programma's van eisen. Voor enkele OV-autoriteiten, te weten de provincies Limburg en Zeeland, is voor 2010 vooralsnog sprake van een beleidsintentie waarvan de instrumentering nog moet plaatsvinden in een beleidsplan of in concessies. Deze OV-autoriteiten hebben zich tot taak gesteld om eerst beleidsplannen te ontwikkelen en vast te stellen, waarna vertaling plaatsvindt in programma's van eisen ten behoeve concessieverlening. Ik heb deze OV-autoriteiten gevraagd om mij dit najaar op de hoogte te houden over vorderingen.

Bij de keuze voor inzet van toegankelijk busmaterieel wordt meestal gekozen voor lage vloerbussen in combinatie met een knielinrichting en/of een oprijplaat/rolstoelplankier. Deze definitie is ook gehanteerd voor een toegankelijke bus. Uitsluitend een lage vloer biedt in de meeste gevallen onvoldoende toegankelijkheid, aangezien dit een hoge halte vergt (32 cm). Dit is alleen bij vrijliggende infrastructuur mogelijk. Een lage vloer bus met een extra voorziening is toegankelijk voor een rolstoel bij een haltehoogte van zo'n 18 cm. Hierop wordt nader ingegaan in de rapportage later dit najaar over de haltetoegankelijkheid. Een uitzondering vormt de keuze voor een rolstoellift, zoals bijvoorbeeld toegepast op de HOV-lijn Groningen-Lelystad. Deze zijn ook bij een gewone lage halte toegankelijk, maar vergen een langere halteringstijd.

Lage vloermaterieel blijkt niet altijd mogelijk, bijv. bij inhuur van extra bussen die ingezet worden op spitslijnen of als versterkingsbus. Het streven naar toegankelijk vervoermaterieel hoeft wat betreft bussen dus niet strikt gericht te zijn op 100%.

- *Ook plannen inrichtingseisen busmaterieel t/m 2010 laten positief beeld zien*  
Te zien is dat met de ontwikkeling van de geplande inzet van lage vloermaterieel de inrichtingseisen uit de EU-richtlijn 2001/85 en het Voertuigreglement steeds vaker invulling zullen krijgen. Hierbij valt met name te denken aan bruikbaarheidseisen met betrekking tot de rolstoelruimte, het aanbrengen van kleurcontrasten en de hoogte van de deurbediening.

Aandeel bussen conform inrichtingseisen Voertuigreglement	eind 2004	eind 2006	eind 2008	Eind 2010
Totaal Nederland	34%	50%	70%	85%

Ten opzichte van de voornemens voor de inzet van lage vloermaterieel blijven de plannen ten aanzien van de realisatie van inrichtingseisen conform EU-richtlijn 2001/85 enigermate achter. Vooral geldt dit voor de provincie Friesland en voor de stadsregio's, met uitzondering van Knooppunt Arnhem-Nijmegen en stadsregio Rotterdam. Ik wil deze overheden aansporen om aanvullende acties te nemen.

- *Gedifferentieerd beeld toegankelijk tram-/metromaterieel t/m 2010*  
Voor de sneltram op de lijn Utrecht-Nieuwegein zijn recent perrons verhoogd met het oog op rolstoeltoegankelijkheid. Hierbij zijn ook fysieke grenzen gebleken voor de realisatie van toegankelijkheid in het OV. Op een (beperkt) aantal plaatsen is namelijk door het ontbreken van ruimte geen hellingbaan naar het perron te realiseren. Gezien de afschrijvingstermijnen van trammaterieel wordt dit in Den Haag voorlopig niet vervangen. Alle nieuw aan te schaffen trams zullen toegankelijk zijn; verwachting is dat dit in 2025 volledig gerealiseerd wordt. Het materieel dat wordt ingezet op Randstadrail zal voor 100% bestaan uit lage vloer trams. In Rotterdam bestaat op het moment 60% van de trams uit lage vloermaterieel; dit percentage blijft gelijk in de periode t/m 2010. De komende tijd wordt bezien hoe er met het klassieke tramnet zal worden omgegaan.

In Amsterdam is op dit moment al bij 84% van de trams toegankelijkheid gerealiseerd. Aan het eind van de huidige concessie eind 2011 zal naar verwachting het resterende deel verregaand of zelfs geheel vervangen zijn.

Het in Amsterdam en Rotterdam ingezette metromaterieel is 100% gelijkvloers. Over de toegankelijkheid van metrostations en de aanwezigheid van liften wordt in de volgende rapportage over infrastructuur ingegaan.

### **Reisinformatie**

#### *- Uiteenlopend beeld OV-autoriteiten*

In vergelijking met busmaterieel laat reisinformatie (een verzamelterm waaronder sterk verschillende elementen zijn gevoegd) een veel meer uiteenlopend beeld zien over de 19 OV-autoriteiten. Sommige elementen zijn of worden wel geïmplementeerd in bepaalde concessiegebieden, andere niet. De bestaande verantwoordelijkheidsverdeling voor de realisatie van toegankelijk stads-/streekvervoer speelt hier een complicerende rol: de meeste elementen van reisinformatie vallen onder de verantwoordelijkheid van OV-autoriteit resp. vervoerbedrijf; enkele behoren tot het domein van de infrastructuurbeheerders, bijvoorbeeld halteverlichting.

In een aantal gebieden zijn recent concessies van kracht geworden waarin wel toegankelijkheidseisen zijn opgenomen voor het vervoermaterieel maar nog niet voor alle gespecificeerde onderdelen van reisinformatie. In enkele van deze gebieden bestaat de intentie om deze bij volgende ronde wel op te nemen. Een voorbeeld is de provincie Noord-Holland: voorzover geen voorschriften in concessies 2004 ten aanzien van toegankelijkheid van reisinformatie, wordt hier de mogelijkheid gezien om eisen op te nemen in volgende concessies met ingang van 2011.

#### *- Voorlopende en achterblijvende OV-autoriteiten*

De provincies Overijssel en Utrecht zijn voorbeelden van OV-autoriteiten die op het vlak van reisinformatie actief zijn: nagenoeg alle basiselementen uit de uitvraag zijn in concessies opgenomen en zijn ook gerealiseerd of worden binnenkort gerealiseerd. Ook de kaderwetgebieden Regionaal Orgaan Amsterdam, Haaglanden en stadsregio Rotterdam nemen de meeste basiselementen mee bij hun aanpak van de toegankelijkheid van het stads-/streekvervoer.

Enkele OV-autoriteiten ontwikkelen op het vlak van reisinformatie innovatieve initiatieven. Voorbeeld hiervan is Bestuur Regio Utrecht waar TNO opdracht gekregen heeft om onderzoek te doen naar leesbaarheid van lijn- en richtingaanduidingen. Aanbevelingen hieruit worden betrokken bij de bestelling van nieuw busmaterieel. Verder heeft de provincie Gelderland in samenwerking met Knooppunt Arnhem-Nijmegen, gemeente Apeldoorn, Rover en Gelderse vervoerbedrijven een nieuw reisinformatieconcept ontwikkeld. Streven is om eind 2006 alle haltes binnen de provincie Gelderland in te richten volgens dit concept. Voor gemeentelijke haltes is realisatie hiervan overigens afhankelijk van gemeentelijke besluitvorming en budgetten. Ook Haaglanden is bezig met de ontwikkeling van innovatieve concepten van reisinformatie.

Enkele OV-autoriteiten blijven vooralsnog achter met de uitwerking van plannen rondom toegankelijkheid van reisinformatie. Het betreft hier met name de provincies Groningen, Drenthe en Friesland. In response op de uitvraag hebben deze provincies aangegeven nadere uitwerking ter hand te hebben genomen in de vorm van beleidsplannen dan wel nieuwe concessies. Ik zal de voortgang bij deze overheden de komende periode volgen.

- *Concessie-eis en/of onderdeel vervoersaanbod*

In enkele gevallen is toegankelijkheid van onderdelen van reisinformatie niet als eis in concessies neergelegd, maar vormt deze feitelijk wel (standaard) onderdeel van het aanbod van de vervoerder.