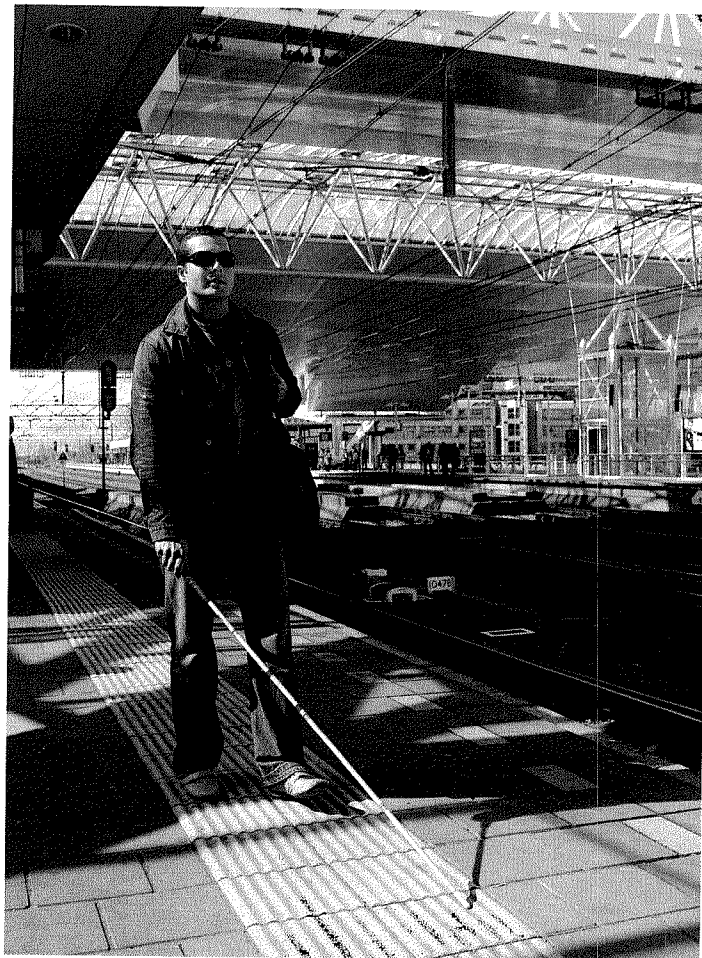


Implementatieplan Toegankelijkheid

Definitief



Managementsamenvatting

Inleiding

Het Implementatieplan Toegankelijkheid beschrijft de maatregelen die ProRail en NS voorstellen aan de Minister van Verkeer en Waterstaat om voor 2030 te komen tot een grotendeels zelfstandig toegankelijk spoorstelsel. Het Implementatieplan volgt op het in september 2005 door ProRail en NS aan de Minister aangeboden Stappenplan Toegankelijkheid. Het Stappenplan bevat een matrix van de maatregelen die per doelgroep aanwezig of voorzien zijn. Deze matrix heeft als onderlegger gediend voor het implementatieplan en wordt vijfjaarlijks geactualiseerd, gelijktijdig met de herijking van de geselecteerde stations voor aanpassing perrons en liften (de zogenaamde deelvariant).

Afstemming belanghebbenden en netwerkanalyses

Tijdens de uitwerking van het Implementatieplan is afgestemd met belanghebbenden, zoals:

- OV-autoriteiten, provincies en kaderwetgebieden;
- Consumentenorganisaties: Chronisch zieken en Gehandicaptenraad; Ouderenbonden en het LOCOV¹;
- Overige Vervoerders: Syntus, Arriva en Connexxion.

Paralleel met de uitvoering van het Implementatieplan wordt door ProRail en NS gewerkt aan het project Netwerkanalyses. De netwerkanalyses zijn een vervolgstap op de Nota Mobiliteit en omvat de werkelijke ontwikkelingen van de vervoervraag. De meest recente inzichten van deze analyse (evenals de gegevens uit de dienstregeling 2007) zijn verwerkt in het implementatieplan. Door middel van de vijfjaarlijkse herijking wordt rekening gehouden met de ontwikkelingen van de netwerkanalyses.

TSI People with Reduced Mobility

Op Europees niveau worden de richtlijnen voor toegankelijk vastgelegd in de TSI PRM². Het totale voorzieningenniveau dat door ProRail en NS in het Implementatieplan wordt voorgesteld, is minimaal gelijkwaardig of hoger dan de minimumnormen in de TSI PRM.

Toegankelijkheid in 2006

Het reizen per trein is op een groot aantal stations ook in de huidige situatie voor mensen met een functiebeperking mogelijk. Op het gebied van (reis)informatie bestaan al diverse voorzieningen zoals internet, teksttelefoon, sms-service en er wordt gewerkt aan een groot aantal nieuwe maatregelen zoals een andere kleurstelling van vertrekstaten en de zogenaamde gesproken vertrekstaat op stations (project Infoplus). Op stations en perrons worden momenteel verschillende maatregelen gerealiseerd ter verbetering van de toegankelijkheid (zoals blindegeleidelijnen, antislipvloeren en aangepaste kaartautomaten). Daar waar de reiziger nog niet zelfstandig gebruik kan maken van het spoorvervoer verleent NS op een groot aantal stations assistentieverlening. Bovendien kunnen mensen met een functiebeperking op medische indicatie gratis een begeleider meenemen.

¹ LOCOV: Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer.

² Technical Specification for Interoperability People with Reduced Mobility.

Toegankelijkheidsmaatregelen vanaf 2007

Het implementatieplan beschrijft alle maatregelen die worden genomen om een zelfstandig toegankelijk spoorstelsel te realiseren. Naast lopende maatregelen op het gebied van service, verkoop en reisinformatie betreft het:

- Een pakket kleinere infrastructuurmaatregelen. Deze zijn binnen enkele jaren op alle stations te realiseren, bijvoorbeeld het aanpassen van toiletten en wachtruimten en bewegwijzering op stations in braille;
- Het aanpassen van perrons ten behoeve van een gelijkvloerse instap. Een gelijkvloerse instap vraagt een nauwe afstemming tussen perron en treinvloer. Hiervoor worden maatregelen genomen aan perron en materieel (hoogte perrons aanpassen, inzet van materieel met lage vloer). In dit kader stelt ProRail voor om de normhoogte voor de perrons te wijzigen in 76 cm. NS ondersteunt, onder enkele technische voorwaarden, deze normaanpassing. Deze Europese normhoogte sluit goed aan op toekomstige materieelontwikkelingen én biedt goede vooruitzichten voor het realiseren van een gelijkvloerse instap. Deze wijziging van de normhoogte heeft geen invloed op de kosten en de doorlooptijd van het Implementatieplan. Voor de uitwerking van het implementatieplan is een perronhoogte van 76 cm gehanteerd.
- Het toegankelijk maken van de perrons. 78 stations worden nog van liften voorzien zodat de perrons voor mensen met een motorische functiebeperking bereikbaar zijn. Op de 35 locaties worden voor 2015 liftenaangelegd; de overige locaties zijn voor 2030 uitgevoerd. In totaal zijn in 2030 op circa 145 stations liften aanwezig.

Deelvariant

Op grond van het Stappenplan heeft de Minister ProRail en NS verzocht de zogenaamde deelvariant uit te werken in een implementatieplan. In de deelvariant wordt met de aanpassing van circa 60% van de stations 90% van de reizigers bediend. Op basis van een uitgewerkte deelvariant maakt zij haar definitieve keuze. De uitwerking is afgestemd met de regionale overheden. Op verzoek van de Minister zijn twee **varianten** uitgewerkt, één variant met een toegankelijk station³ binnen een straal van 15 km en één variant met een toegankelijk station binnen een straal van 30 km. De variant met 15 km vraagt ten opzichte van de variant met 30 km de aanpassing van 10 extra stations, waarmee vijf miljoen euro extra kosten gemoeid zijn.

Fasering

Het aanpassen van de perronhoogte op alle stations uit de deelvariant duurt tot 2030 en wordt gefaseerd uitgevoerd. De fasering wordt gemaakt op basis van voortschrijdend inzicht. De eerste twee jaren van de fasering zijn hard. Voor de daaropvolgende jaren neemt de hardheid van de fasering in stappen af. De voorbereiding van het aanpassen van de perronhoogte duurt ongeveer anderhalf jaar per station.

Voor het faseren hebben ProRail en NS de volgende hoofdcriteria gehanteerd:

- Effectiviteit, die perrons/stations aanpassen waar samen met het materieel een gelijkvloerse instap te realiseren is;
- Doelmatigheid, werk met werk maken.

Daarnaast is rekening gehouden met het zoveel mogelijk realiseren van corridors en de toegankelijkheid van het aansluitende openbaar vervoer.

Op grond van deze criteria is een faseringsvoorstel uitgewerkt. Voor het aanpassen van de perrons wordt de eerst komende jaren een inhaalslag gemaakt om de instroom van materieel met lage vloer te kunnen volgen. Het faseringsvoorstel kent daardoor in de eerste jaren een piek aan infrastructurele maatregelen. De fasering wordt in het vervolgtraject van het Implementatieplan afgestemd met alle vervoerders en concessiehouders.

³ Een toegankelijk station is een station waar reizigers met een functiebeperking met of zonder assistentieverlening gebruik kunnen maken van de trein.

2006-2007	2008	2009	2010	2011-2015	2015 e.v.
Hand (incl. Valysmaatregelen)	Hand	Hand	Voornemen	verwachting	Realisatie stations
Perron Zutphen-Winterswijk (2007)	Perron Noordrijks nevenlijnen Valleilijn Arnhem-Winterswijk NSP Den Haag Centraal	Perron Zutphen-Oldenzaal Almeloo-Marienberg Nader te bepalen*	Perron Nader te bepalen* NSP Utrecht Centraal (deel)	Perron Randstad-Zuid (deel) Eliht-111 Nader te bepalen* NSP Utrecht Centraal (deel)	Perron Randstad-Zuid (deel) Overige stations deelvariant
Liften 8 stations	Liften 5 stations	Liften 9 stations	Liften 2 stations	Liften 13 stations	
Doel kleine maatregelen	Doel kleine maatregelen	Doel kleine maatregelen	Doel kleine maatregelen		

* De fasering van de Merode-Linge-lijn, Huisveldlijn en Maaslijn moet nader bepaald worden, maar zijn voorgenomen in de periode 2009-2011.

Tabel 1 Faseringsvoorstel aanpassing perronhoogte en liften

Kosten

De totale kosten van het infrastructuurdeel van het Implementatieplan (kleinere infrastructuurmaatregelen, aanpassen perronhoogte en liften) dat door ProRail wordt uitgevoerd, komt op 450 miljoen euro (uitgaande van de deelvariant met een straal van 15 km). De kosten liggen 45 miljoen euro hoger dan in het Stappenplan. De toename van de kosten is enerzijds het gevolg van een uitbreiding van de deelvariant ten opzichte van het Stappenplan en anderzijds van het resultaat van de uitgebreide inventarisatie van de benodigde (kleinere) maatregelen op alle stations.

Het rijk heeft onder de noemer Valysgelden in totaal 20 miljoen euro extra ter beschikking gesteld om versneld toegankelijkheidsmaatregelen (liften en maatregelen met een korte doorlooptijd) te nemen. Door ProRail en NS wordt met de Valysgelden een pakket aan maatregelen voorbereid die passen binnen het Stappenplan en Implementatieplan.

Door strengere afkeurnormen om de gelijkvloerse instap in stand te houden is ingeschat dat de onderhoudskosten jaarlijks met 10 miljoen euro stijgen.

Eindbeeld

De maatregelen leveren per doelgroep de volgende resultaten op:

- Voor doven en slechthorenden worden de benodigde maatregelen, bijvoorbeeld visuele actuele reisinformatie, uiterlijk in 2010 gerealiseerd;
- Voor blinden en slechtzienden worden de meeste infrastructurele maatregelen, bijvoorbeeld dubbele buisleuning en een obstakelvrije route, uiterlijk in 2010 gerealiseerd. In de praktijk kunnen blinden en slechtzienden dan zelfstandig gebruik maken van het spoorstelsel. Een aantal maatregelen, dat het reizen verder vergemakkelijkt, heeft een langere doorlooptijd, zoals enkele aanpassingen aan het materieel, de gelijkvloerse instap en liften;
- Voor mensen met een motorische beperking is de gelijkvloerse instap een belangrijke maatregel. Door de corridorwijze aanpak kan op delen van het spoorwegnet al binnen enkele jaren zelfstandig worden gereisd. Het duurt echter tot 2030 voordat de deelvariant is gerealiseerd en circa 90% van de reizigers zelfstandig kan reizen. Dat heeft te maken zowel met het aanpassen van de infrastructuur als met de inzet van materieel met een lage vloer.

In het Implementatieplan ligt de focus op het zelfstandig kunnen gebruiken van het spoorstelsel door reizigers met een functiebeperking. Dit neemt niet weg dat een groot deel van de toegankelijkheidsmaatregelen nuttig zijn voor alle reizigers. Denk daarbij naast de sterk groeiende groep ouderen aan reizigers met zware bagage.

Vanaf de start van de uitvoering van het Implementatieplan Toegankelijkheid is sprake van een toename van de landelijke dekking van stations, waar mensen met een functiebeperking

zelfstandig gebruik kunnen maken van het spoorstelsel. De reden hiervoor is dat, naast het huidige systeem van assistentieverlening op knooppunstations, gestart wordt met het aanpassen van de stoptreinstations.

Vervolgtraject

Indien de Minister instemt met het implementatieplan wordt het vervolgtraject in gang gezet:

- ProRail start de voorbereidingen en de engineering voor het aanpassen van de perrons en het plaatsen van liften op de stations conform de eerste jaren uit de fasering;
- ProRail start met de voorbereiding en de engineering van de maatregelen uit de categorie "binnen enkele jaren te realiseren";
- ProRail bereidt jaarlijks een geactualiseerd faseringsvoorstel voor;
- ProRail en NS herijken elke vijf jaar de deelvariant;
- ProRail en NS informeren de Minister over de voortgang via de reguliere rapportages. In overleg met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt voor eind 2006 een prestatie-indicator afgesproken;
- NS realiseert door middel van reguliere vervanging van materieel, de instroom van materieel met lage vloer. Dat gebeurt in eerste instantie bij de stoptreinen, in 2009 stroomt geleidelijk de nieuwe Sprinter in.

Inhoudsopgave

	Managementsamenvatting	3
1	Aanleiding en werkwijze	9
1.1	Aanleiding en samenvatting van de vraagstelling	9
1.2	Verantwoordelijkheden ProRail en NS	10
1.3	Definitie toegankelijkheid	10
1.4	Afstemming met belanghebbenden en koppeling met netwerkanalyses	11
1.5	Het Implementatieplan en Europese regelgeving	12
1.6	Leeswijzer	12
2	Toegankelijkheid in 2006	14
2.1	Huidige voorzieningen	14
2.2	Een toegankelijke treinreis	14
2.2.1	Oriënteren en voorbereiden van de reis	14
2.2.2	Voorzieningen op stations	14
2.2.3	De treinreis	15
2.3	Actuele ontwikkelingen	15
3	Toegankelijkheid vanaf 2007	17
3.1	De korte en de lange termijn	17
3.2	Maatregelen binnen enkele jaren te realiseren	17
3.3	Maatregelen met een langere doorlooptijd	18
3.3.1	Gelijkvloerse instap	18
3.3.2	Toegankelijke perrons	19
3.4	Het eindresultaat in 2030	19
4	De deelvariant: keuze van stations en fasering	24
4.1	Keuze van stations	24
4.2	Materieelinstroom en afstemming aanpak stations	26
4.3	Fasering stations	28
5	Kosten	30
5.1	Investeringskosten	30
5.2	Valysgelden	31
5.3	Onderhoudskosten	31
6	Vervolgtraject	32
Bijlagen		17
	I. Toelichting deelvariant	
	II. Samenvatting afstemming regio's	
	III. Toelichting technische kaders perronhoogte/innovatie	
	IV. Aanvullende informatie over materieelinzet(planning) NS	
	V. Impressie van een zelfstandig toegankelijk stationsgebouw	

Bronnen

1 Aanleiding en werkwijze

1.1 Aanleiding en samenvatting van de vraagstelling

Voor u ligt het Implementatieplan Toegankelijkheid: een voorstel van ProRail en NS aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. Het Implementatieplan volgt op het Stappenplan Toegankelijkheid [1], dat in september 2005 door ProRail en NS aan de Minister is aangeboden.

Het Implementatieplan beschrijft hoe in de komende jaren versneld een aantal maatregelen worden getroffen om de toegankelijkheid van het spoorstelsel te verbeteren. Dat zal uiterlijk in 2030 leiden tot een grotendeels zelfstandig toegankelijk spoorstelsel, ook voor reizigers met een functiebeperking. Toegankelijkheid van het spoorstelsel raakt alle facetten van de 'reis van de klant': van het oriënteren en voorbereiden van de reis, de stationsvoorzieningen, de in- en uitstap, tot de treinreis zelf. Aan al deze facetten van de reis is aandacht besteed in voorliggend plan.

Het stappenplan beschrijft twee varianten, te weten:

- de volledige variant, waarbij infrastructuur en materieel uiterlijk in 2030 in overeenstemming zijn gebracht met de toegankelijkheidsnormen;
- de deelvariant waarvoor bij een deel van de stations alle maatregelen worden gepland en genomen tot 2030.

De Minister heeft gekozen voor de uitwerking van de deelvariant, waarbij het resultaat is dat door het aanpassen van circa 60% van de stations circa 90% van de reizigers in 2030 zelfstandig gebruik kan maken van het spoorstelsel. Voor het uitrollen van de deelvariant is het standpunt gehanteerd dat investeringen in maatregelen, die een zelfstandig toegankelijk gebruik bevorderen, in eerste instantie worden geprioriteerd op basis van effectiviteit (aansluiting trein-perron), met daarbij een scherp oog voor doelmatigheid (werk met werk maken).

De Minister heeft door middel van twee brieven [2 en 3] verzocht bij de uitwerking van het implementatieplan de volgende aspecten nadrukkelijk mee te nemen:

Nr.	Omschrijving	Locatie in rapport	Bron verwijzing
1	Europese norm: Nederlandse perronhoogte norm (84 cm) aan laten sluiten op de Europese norm van 76 cm bovenkant spoorstaaf	§ 3.3.1, Bijlage III	2
2	Fasering: Expliciet aangeven waarop de fasering en de prioritering van de maatregelen van ProRail en NS zijn gebaseerd	§ 4.3	2
3	Communicatie: Beschrijf de wijze van communicatie naar de reiziger over het toegankelijk reizen	§ 2.2.1	2
4	Afstemmen de deelvariant van de stations met de gebruikersorganisaties en OV - autoriteiten	§ 1.4	2
5	Netwerkanalyse: koppeling aangeven met de netwerkanalyses	§ 1.4	3
6	Valysgelden: Besteed aandacht aan de ontwikkeling en uitwerking van projecten die gefinancierd worden door de zogenaamde Valysgelden	§ 5.2	3
7	Regionale spreiding: Geef zowel een overzicht van toegankelijke stations bij een straal van 15 km als bij een straal van 30 km	§ 4.1	3

Tabel 2 Aangereikte aspecten door de Minister

1.2 Verantwoordelijkheden ProRail en NS

Dit implementatieplan volgt op het Stappenplan Toegankelijkheid waarmee ProRail en NS invulling geven aan de bepalingen aangaande toegankelijkheid in de beheer - en vervoerconcessie. NS voelt het als haar verantwoordelijkheid dat de treinreis voor zoveel mogelijk mensen toegankelijk is. Het gaat daarbij om reizigers met een functiebeperking, maar ook bijvoorbeeld om de sterk groeiende groep ouderen in Nederland. De inspanningen en maatregelen die NS neemt om haar dienstverlening toegankelijk te maken voor deze doelgroepen worden betaald uit de eigen middelen van NS.

ProRail is als beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur verantwoordelijk voor het beheer van de perrons. Vervoerders zijn verantwoordelijk voor hun materieel. In overleg met de vervoerders (onder anderen NS) worden aanpassingen in het kader van toegankelijkheid doorgevoerd.

1.3 Definitie toegankelijkheid

De omschrijving van de term Toegankelijkheid die ProRail en NS in het Stappenplan en het Implementatieplan hanteren, bevat de volgende elementen:

1. Als iemand zich zelfstandig kan bewegen in het maatschappelijke verkeer (en bijvoorbeeld zelfstandig het station kan bereiken), dan moet het ook mogelijk zijn om zelfstandig gebruik te maken van de hele keten van treinvervoer. Het spoorstelsel mag geen bottleneck zijn;
2. Als iemand zich uitsluitend met hulp van een begeleider of blindengeleidehond kan bewegen in het maatschappelijke verkeer, dan moet het ook mogelijk zijn om met die hulp gebruik te maken van de hele keten van treinvervoer;
3. Als iemand zich niet (ook niet met hulp) kan bewegen in het maatschappelijke verkeer, dan kan niet worden verlangd dat dit in de keten van treinvervoer wel mogelijk wordt gemaakt. Denk bijvoorbeeld aan bedlegerige patiënten of aan mensen die niet durven te reizen.

Hiermee wordt aangesloten bij de definitie die wordt gebruikt in het Rapport Toegankelijke treinen van september 2003⁴.

In publicaties over toegankelijkheid worden veelal de volgende categorieën onderscheiden:

- mensen met een auditieve handicap: doven en slechthorenden;
- mensen met een visuele handicap: blinden en slechtzienden;
- mensen met een motorische handicap: mensen die een beperking ondervinden in hun beweging. Ongeveer 10% van deze groep verplaatst zich in een rolstoel.

In het Implementatieplan ligt de focus op het zelfstandig gebruik kunnen maken van het spoorstelsel door reizigers met een functiebeperking. Dit neemt niet weg dat een groot deel van de toegankelijkheidsmaatregelen voor nuttig zijn voor alle reizigers. Denk daarbij naast de sterk groeiende groep ouderen in het bijzonder aan reizigers met zware bagage of een kinderwagen en de 1,5 miljoen in Nederland aanwezige laaggeletterden.

⁴ Rapport Toegankelijke treinen, p. 3: "Toegankelijkheid in het openbaar vervoer (OV) houdt in dat mensen, zonder hulp van de chauffeur of van anderen, gebruik kunnen maken van het OV."

1.4 Afstemming met belanghebbenden en koppeling met netwerkanalyses

De aanpak om te komen tot de geselecteerde stations in de deelvariant is voorgelegd en besproken met de volgende belanghebbenden:

- OV-autoriteiten, Provincies en kaderwetgebieden;
- Consumentenorganisaties: Gehandicaptenraad, Ouderenbond en het LOCOV⁵;
- Overige Vervoerders: Syntus, Arriva en Connexxion;

OV autoriteiten

Na een bespreking over de deelvariant en de daarbij gehanteerde criteria in het landelijk overleg voor stads- en streekvervoer, zijn gesprekken gevoerd met provincies en kaderwetgebieden en de vervoerders. Naast afstemming over de aanpak hebben deze gesprekken regionale informatie opgeleverd over de huidige en toekomstig geplande aanwezigheid van overig toegankelijk OV/Taxi en over de regionale functie van stations.

Tevens is door een aantal regio's gevraagd extra stations toe te voegen aan de deelvariant, die niet direct uitgeruild kunnen worden tegen andere stations. Deze stations zijn op een aparte wensenlijst opgenomen en niet toegevoegd aan de deelvariant. Dit in verband met de meegegeven financiële kaders voor de Infra-maatregelen. Deze wensenlijst is ter behandeling door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (zie bijlage II) opgenomen in dit plan. Tevens is een samenvatting van de regionale gesprekken opgenomen in dezelfde bijlage.

Getracht is om in overleg met de regionale overheden de implementatie van toegankelijkheid van trein, bus en tram op elkaar af te stemmen. De looptijd van de implementatietrajecten is echter verschillend. Het aanpassen van de bushaltes bij stations heeft een looptijd tot 2010, terwijl het aanpassen van de stations loopt tot 2030. Het is mogelijk dat bij een volledig toegankelijk station⁶ ook de aansluitende bus toegankelijk is, echter omgekeerd niet. Een tweede punt is het verschil in oplevermoment van het Implementatieplan Toegankelijkheid en de Halteplannen voor de bus. Het invullen van de deelvariant moest in het voorjaar van 2006 afgerond worden, terwijl de halteplannen pas eind dit jaar moeten worden ingediend. Daardoor bleek het nog niet overal mogelijk om Implementatieplan en halteplan op elkaar af te stemmen.

Consumentenorganisaties

Aan zowel een afvaardiging van de Chronisch zieken- en Gehandicaptenraad (CG-raad) als aan de ouderenorganisaties is in maart de aanpak en de eerste resultaten van het Implementatieplan toegelicht. Besproken is het eindbeeld 2030 (welke stations zijn opgenomen in de deelvariant), de voorgestelde faseringscriteria en de wijze waarop de spoorsector om wil gaan met de normhoogte voor de perrons. De aanpak werd 'doordacht en logisch' genoemd. In juni 2006 is het concept implementatieplan besproken in het LOCOV en positief ontvangen.

Netwerkanalyses

Parallel met het Implementatieplan wordt gewerkt aan het project Netwerkanalyses. Zowel tijdens de voorbereidingen van het Implementatieplan als bij het uitrollen ervan, is een koppeling met de resultaten van de netwerkanalyses c.q. de werkelijke ontwikkelingen van de vervoervraag. Door elke vijf jaar de stations uit de deelvariant te herijken wordt actief rekening gehouden met die ontwikkelingen. Ook wordt op deze wijze rekening gehouden met de

⁵ LOCOV staat voor Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer.

⁶ Een toegankelijk station is een station met of zonder assistentieverlening, waar reizigers met een functiebeperking gebruik kunnen maken van de trein. Een zelfstandig toegankelijk station is een station zonder assistentieverlening, waar reizigers met een functiebeperking zelfstandig gebruik kunnen maken van de trein

effecten van relevante ruimtelijke ontwikkelingen op het spoorvervoer. Nieuwe stations die in dit kader worden aangelegd, zijn conform de richtlijnen voor nieuwe stations in het Basisstation [6] direct zelfstandig toegankelijk.

1.5 Het Implementatieplan en Europese regelgeving

In voorbereiding is de TSI Accessibility for People with Reduced Mobility (TSI PRM), die de Europese minimumnorm voor toegankelijkheid bevat. Elk land is vrij een hoger voorzieningenniveau te hanteren. Over het algemeen kent het Implementatieplan een hoger niveau. Er zijn inmiddels meer voorzieningen gerealiseerd ten opzichte van de andere Europese landen. Zo zijn in 2007 alle perrons voorzien van blindegeleidelijnen en zijn de meeste toegangsdeuren breed genoeg voor elektrisch aangedreven rolstoelen. Veel kleine stations beschikken over liften of hellingbanen. Het niveau van de voorgestelde maatregelen tot 2030 ligt gelijk of boven de normen in de TSI PRM.

1.6 Leeswijzer

De rapportage is als volgt opgebouwd: in hoofdstuk 2 wordt beschreven wat door ProRail en NS op dit moment al is bereikt ten aanzien van Toegankelijkheid om zodoende de nog te treffen maatregelen in een volledige context te kunnen plaatsen. In hoofdstuk 3 beschrijven ProRail en NS welke maatregelen op korte en lange termijn worden getroffen en het eindbeeld in 2030. Hoofdstuk 4 zet de keuze van de stations en de fasering uiteen. Hoofdstuk 5 gaat in op de kosten. Het Implementatieplan wordt afgesloten met een voorstel voor het vervoltraject in hoofdstuk 6.



2 Toegankelijkheid in 2006

2.1 Huidige voorzieningen

Het reizen per trein is op een groot aantal stations ook in de huidige situatie mogelijk voor mensen met een functiebeperking. In die situaties waar de reiziger nog niet zelfstandig gebruik kan maken van het spoorvervoer verleent NS op een groot aantal stations assistentieverlening. Bovendien kunnen mensen met een functiebeperking op medische indicatie gratis een begeleider meenemen.

Hieronder wordt ingegaan op het huidige aanbod aan toegankelijkheidsmaatregelen. Het huidige aanbod is gericht op maatregelen ten behoeve van het oriënteren en voorbereiden van de reis, voorzieningen op stations en perrons en maatregelen in de trein.

2.2 Een toegankelijke trelnreis

2.2.1 Oriënteren en voorbereiden van de rejs

Voor reisinformatie thuis kan op dit moment gebruik worden gemaakt van telefonische reisinformatie via 0900-9292, Internet, teletext en varianten als een teksttelefoon voor auditief gehandicapten. De NS-Internetsite is aangepast volgens het toegankelijkheidsprotocol en is recent gecertificeerd met het Waarmark Drempelvrij.

Reizigers die het prettig vinden om te oefenen met de kaartautomaat zonder wachtende reizigers achter zich, kunnen via de site Steffie.nl in (gesproken) woord en beeld, in hun eigen tempo, ervaring opdoen. Folders worden, op verzoek van een aantal revalidatiecentra, in grote getale gratis beschikbaar gesteld in combinatie met een DVD.

Daarnaast kunnen reizigers zich sinds kort abonneren op een sms-service, waarbij NS de opgegeven reis 'bewaakt'. Dat wil zeggen dat indien zich een verstoring voordoet op het opgegeven traject, de geabonneerde een sms-bericht met reisinformatie en een (aangepast) reisadvies krijgt. Hiermee worden met name doven en slechthorenden beter bediend.

Mensen met een (tijdelijke) handicap kunnen tot drie uur voor aanvang van hun reis hulp bij het in- en uitstappen van de trein aanvragen en eventueel direct aansluitend een reis met Valys reserveren.

2.2.2 Voorzieningen op stations

Door ProRail zijn op een groot aantal stations blindegeleidelijnen, antislipvloeren en tactiele informatie aan trapleuningen geplaatst, waardoor mensen met een handicap gemakkelijker hun weg kunnen vinden. Daarnaast zijn op een groot aantal stations hellingbanen en/of liften beschikbaar. Op alle parkeergelegenheden die in eigendom zijn van NS of ProRail, zijn invalidenparkeerplaatsen aanwezig.

De reizigers die zich aangemeld hebben voor assistentieverlening worden opgevangen door (veiligheids-)opgeleide reisassistenten, die gebruik kunnen maken van een zogenaamde invalidenbrug (noodzakelijk voor het in- en uitrijden van niet-inklapbare rolstoelen).

De nieuwe kaartautomaten zijn, naar aanleiding van de toetsresultaten van het Landelijk Bureau Toegankelijkheid (LBT), op belangrijke punten aangepast. Rolstoelgebruikers kunnen over het algemeen goed bij de functies; het beeldscherm is gekanteld en is duidelijk te lezen. Voor blinden en slechtzienden is de automaat – met touchscreen – nauwelijks bruikbaar. Voor deze klantengroep worden alternatieven ontwikkeld.

Op de kleinere stations hebben klanten de mogelijkheid om informatie op te vragen via de Service- en Alarmzuil. De dekkinggraad van de zuilen wordt vergroot. Voor de zomer 2006 gebeurt dat op vier grote stations (Den Haag Centraal, Utrecht Centraal, Rotterdam Centraal en Amsterdam Centraal). De zuil is helaas niet bruikbaar voor auditief gehandicapten. Wel is een brailregel voor visueel gehandicapten en zijn de zuilen bruikbaar voor kleine mensen en mensen in rolstoel. Alternatieven voor auditief gehandicapten zijn de in §2.2.1 genoemde sms-service en de persoonlijke service op de grote stations. In §3.2 wordt een voorgenomen studie beschreven van een uitgebreid reisinformatiesysteem.

Op stations met treinen in meer dan twee richtingen wordt informatie geboden in beeld en geluid. Informatie over verstoringen wordt altijd visueel én auditief aangeboden op het station. De laatste jaren is veel verbeterd aan de omroepsystemen. Bijvoorbeeld door automatische omroep, waardoor vooral het tijdig omroepen beter geborgd is, en een systeem waarbij een omroepbericht bij veel omgevingslawaai – automatisch – wordt herhaald zodra het wel verstaanbaar is. Daarnaast is op de grotere stations personeel aanwezig om de klanten op adequate wijze van actuele reisinformatie te voorzien.

2.2.3 De treinreis

Het huidige materieelpark van NS bestaat uit verschillende typen, zoals stoptreinematerieel, dubbeldekkers en intercity's. De huidige toegankelijkheidsmaatregelen verschillen per type. Het materieel van NS biedt minimaal ruimte aan één, meestal twee rolstoelen per treinstel. Intercitymaterieel (ICR en ICM) heeft een brede doorgang naar een compartiment met daarin een open ruimte voor bijvoorbeeld rolstoelgebruikers. Een aantal treinstellen is voorzien van een rolstoeltoegankelijk toilet (ICR).

Omdat de reiziger van assistentieverlening gebruik kan maken of een eigen begeleider mee kan nemen is de toegankelijkheid van het materieel geborgd, al is dat dus nog niet voor iedereen zelfstandig. Rolstoelen, driewielers en andere hulpmiddelen kunnen mee in de trein, afhankelijk van de grootte van het object. Uiteraard kan ook een blindengeleidehond altijd gratis mee.

Het treinpersoneel beschikt over middelen (Railpocket en GSM) om reizigers actuele reisadviezen te kunnen verstrekken. In de opleidingen voor treinpersoneel en servicepersoneel op de stations wordt specifiek aandacht besteed aan een goede dienstverlening van klanten met een functiebeperking.

2.3 Actuele ontwikkelingen

Momenteel wordt hard gewerkt aan het verbeteren van de toegankelijkheid voor mensen met een functiebeperking. Een aantal van de in ontwikkeling zijnde voorzieningen zoals InfoPlus, IRIS en OV chip worden hieronder beschreven.

InfoPlus

In Ermelo en Amersfoort vindt vanaf september 2006 vanuit het project InfoPlus, een samenwerkingsverband tussen ProRail en NS, een proef plaats met een gesproken vertrekstaat. Dit project vervangt de eerder geplande proeven op dit terrein. De reden hiervoor is dat die proeven zijn ingehaald door nieuwere technieken, die in de huidige proef toegepast worden.

Op het station kunnen blinden en slechtzienden bellen voor een zogenaamde GSI: Gesproken Stations Informatie. Dit systeem geeft van de eerste zeven vertrekkende treinen de actuele

vertrektijd en het actuele vertrekperronnummer. Bij grotere stations zullen de eerste veertien vertrekkende treinen worden gemeld.

Dit wordt nog getest met vertegenwoordigers van de doelgroepen. Dit proces loopt als volgt.

- In juli 2006 is de ketentest InfoPlus gereed. Dan zullen de systemen die de reisinformatieketen vormen (dienstregeling, dataverwerking, informatie tonen op het perron) worden getest;
- In september 2006 zal ProRail met de test van de GSI aanvangen op twee stations: Ermelo (eerste zeven treinen) en Amersfoort (eerste 14 treinen);
- In oktober 2006 wordt de doelgroep, welke bestaat uit zowel leden van het Blindeninstituut uit Ermelo als de Federatie voor Blinden en Slechtzienden, zelf betrokken bij de test.

Bovengenoemde planning is onder voorbehoud van een geslaagde ketentest voor InfoPlus. Wanneer de testfase naar behoren is doorlopen, wordt de verdere uitrol ter hand genomen en is invoering voor eind 2007 voorzien.

InfoPlus behelst ook de vervanging van de huidige reisinformatiemiddelen op de stations. Vanaf dit najaar worden bijvoorbeeld ter bevordering van toegankelijkheid vertrekstaten geplaatst op witte borden met een donkere letter en wordt de spraakdatabase nog verder uitgebreid.

IRIS (individueel Reis Informatie Systeem)

De Federatie Slechtzienden- en Blindenbelang (FBS) heeft een project lopen onder de naam IRIS. In dit project kunnen blinden en slechtzienden thuis via de telefoon gesproken informatie opvragen over het station van vertrek en aankomst.

Ten behoeve van IRIS is het nodig dat de situatie op stations en haltes in beeld worden gebracht. IRIS is nu in de voorbereidende fase waarin een aantal stations en de directe omgeving worden beschreven, zodat visueel gehandicapte reizigers hun weg kunnen vinden door het station. Vervolgens worden aanbevelingen gedaan door welke partij en op welke manier de informatie het best kan worden beheerd. In de implementatiefase zullen circa 200 tot 250 stations (en busstations) in kaart worden gebracht. ProRail en NS werken mee aan het in kaart brengen van de stations.

OV Chipkaart en poortjes

De komst van de OV Chipkaart verbetert het bedieningsgemak voor de reiziger, zeker in combinatie met de mogelijkheid om straks thuis via internet de reis 'klaar te kunnen zetten'. Deze mogelijkheid om in alle rust thuis de reis voor te bereiden is voor alle doelgroepen prettig; denk bijvoorbeeld aan blinden en slechtzienden (gebruikmakend van aangepaste computers) en spastische mensen.

De poortjes zijn (en worden) op veel aspecten getoetst. Met name de 'brede' poortjes worden met vertegenwoordigers van verschillende doelgroepen getest op bruikbaarheid. Het Landelijk Bureau Toegankelijkheid is hier nauw bij betrokken.

Communicatie

In de nazomer start NS een grote publiekscampagne op het gebied van reisinformatie om meer bekendheid te geven aan alle reisinformatiemiddelen die er zijn. Ook de reisinformatiemiddelen voor mensen met een functiebeperking worden hierin meegenomen.



3 Toegankelijkheid vanaf 2007

3.1 De korte en de lange termijn

ProRail en NS voeren de komende jaren een pakket aan maatregelen uit om het spoorstelsel grotendeels zelfstandig toegankelijk te maken. Dit bestaat voor een deel uit maatregelen die al uitgevoerd worden, danwel voorzien zijn in projecten (bijvoorbeeld InfoPlus), zoals in het vorige hoofdstuk onder Actuele Ontwikkelingen is beschreven.

De maatregelen die specifiek in het kader van het Implementatieplan worden voorgesteld, zijn te verdelen in twee groepen:

- maatregelen die binnen enkele jaren te realiseren zijn;
- maatregelen met een langere doorlooptijd.

In dit hoofdstuk gaan we in op de maatregelen voor de komende jaren. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat [5] heeft ProRail en NS gevraagd om het toegankelijk maken van het spoorstelsel te versnellen en van een positieve impuls te voorzien. In totaal is daarvoor een bedrag van 20 miljoen euro extra ter beschikking gesteld. Dit zijn de zogenaamde Valysgelden. De maatregelen die hieruit worden bekostigd, zijn in §5.2 vermeld.

3.2 Maatregelen binnen enkele jaren te realiseren

Binnen nu en vijf jaar wordt een aantal maatregelen genomen om de toegankelijkheid van stations en treinen verder te verbeteren (de zogenaamde kleine maatregelen). Hieronder zijn de meest in het oog springende maatregelen per doelgroep opgenomen. Tussen haakjes staat de categorie waar de maatregelen onder vallen.

Doven en slechthorenden

Belangrijke maatregelen voor deze groep zijn:

- Actuele reisinformatie visueel aanbieden (infrastructuur, lopend project);
- Assistentieverlening Verlening Gehandicapten (AVG) via internet (reisinformatie, zie ook Valysgelden).

Blinden en slechtzienden

De belangrijkste maatregelen voor blinden en slechtzienden bestaan uit:

- Het openen van deuren vereenvoudigen (duw-/trekstang e.d.) (infrastructuur);
- Stationsinformatie (bewegwijzering in braille), tactiele informatie (infrastructuur);
- Dubbele buisleuning (infrastructuur);
- Obstaclevrije route (infrastructuur, stationsinrichting);
- Doorzichtige obstakels aanpassen zodat ze voor slechtzienden zichtbaar zijn (infrastructuur);
- Kaartverkoop, maatoplossingen na invoering van OV-chipcard (verkoop, lopend project);
- Plaatsing service- en alarmzuilen op alle stations (niet alleen kleinere stations) (service- en reisinformatie, lopend project);
- Assistentieverlening Verlening Gehandicapten (AVG) via internet (reisinformatie, zie ook Valysgelden);
- Daar waar toiletten aanwezig zijn, ze rolstoeltoegankelijk maken (infrastructuur);
- Banken met armleningen (infrastructuur).

Mensen met een motorisch beperking

Belangrijke maatregelen voor deze groep zijn:

- Aangepaste deuren (duw-/trekstang e.d.) (infrastructuur);
- Dubbele buisleuning (infrastructuur);
- Obstakelvrije route (infrastructuur);
- Kaartverkoop geschikt voor rolstoelgebruikers (verkoop, lopend project);
- Plaatsing service- en alarmzuilen op alle stations (niet alleen kleinere stations) (service- en reisinformatie, lopend project);
- Assistentieverlening Verlening Gehandicapten (AVG) via internet (reisinformatie, zie ook Valysgelden);
- Daar waar toiletten aanwezig zijn, ze rolstoeltoegankelijk maken (infrastructuur);
- Banken met armléuningen (infrastructuur).

De infrastructuurmaatregelen zijn relatief kleinschalig en maken het spoorstelsel voor doven en slechthorenden, blinden en slechtzienden zelfstandig toegankelijk. Deze maatregelen worden op alle stations gerealiseerd.

NS laat vanaf 2009 nieuw Sprintermaterieel rijden, dat in hoge mate voldoet aan de toegankelijkheidsspecificaties, waaronder een lage vloer.

Dit jaar is gestart met de revisie van het Intercitymaterieel, type Koploper. Deze treinen worden voorzien van auditieve en visuele reisinformatie in de trein. Aan de buitenzijde komt een display met bestemmingsinformatie.

3.3 Maatregelen met een langere doorlooptijd

Een zelfstandig toegankelijk spoorstelsel vereist dat ieder onderdeel van de keten toegankelijk is. De bereikbaarheid van het perron en een gelijkvloerse instap in de trein zijn twee maatregelen die noodzakelijk zijn voor mensen met een motorische beperking. Ook blinden en slechtzienden profiteren van deze maatregelen. Het realiseren van deze maatregelen vraagt onder meer ingrijpende infrastructurele aanpassingen en hangt nauw samen met de komst van treinen met lage vloeren. De realisatie vindt geleidelijk plaats en duurt tot 2030.

3.3.1 Gelijkvloerse instap

Tijdens de reis is voor de reizigers met een motorische functiebeperking de instap in de trein een potentiële hindernis. Voor het wegnemen van deze hindernis is een gelijkvloerse instap belangrijk. Een gelijkvloerse instap vraagt een nauwe afstemming tussen infrastructuur (perron) en treinvloer. De vloerhoogte van de bestaande treinen ligt vaak een stuk hoger dan de huidige perrons; een gelijkvloerse instap is niet mogelijk. De nieuwste generatie treinen heeft over het algemeen een lage vloer, waarmee wel een gelijkvloerse instap is te realiseren, mits het perron de normhoogte heeft.

Hoogte van perrons

Voor het implementatieplan heeft ProRail, in overleg met NS en overige vervoerders, de norm voor de perronhoogte nader overwogen. De huidige normhoogte is 84 cm. De conclusie is dat een perronhoogte van 76 cm bovenkant spoorstaaf, onder voorwaarden, het best aansluit op toekomstige ontwikkelingen én goede vooruitzichten biedt voor het realiseren van een gelijkvloerse instap. De nieuwste generatie stoptreinmaterieel die in Nederland rijdt of is besteld (Syntus, Arriva, NS), heeft een lage vloer en biedt een gelijkvloerse instap bij een perronnormhoogte van 76 cm. Er mag van uitgegaan worden dat deze trend zich voortzet, omdat bij de materieelbouwers al langer een tendens bestaat 'off the shelf' materieel te ontwerpen met een verlaagde vloer die aansluit bij de (Europese) normhoogte van 76 cm. Een keuze voor 76 cm bevordert tevens de interoperabiliteit.

De wijziging van de normhoogte heeft geen effect op de kosten en de uitvoering van het Implementatieplan.

Wijziging van de normhoogte betekent een aanpassing van de norm in artikel 4 lid 1 sub e van de Regeling Hoofdspoorweginfrastructuur. Na de mening van een aantal personenvervoerders te hebben gepeild, is Prorail de procedure gestart om de Minister van Verkeer en Waterstaat formeel te adviseren de Ministeriële Regeling te wijzigen.

Wijziging van de perronhoogte betekent overigens niet dat alle perrons verlaagd moeten worden. De huidige norm is ingevoerd begin van de jaren 90. Sinds die tijd is een deel van de perrons aangepast, het grootste deel ligt echter op de oude normhoogte. Het vergt vele jaren voordat de perronhoogte op alle stations is aangepast.

Het op elkaar aansluiten van de perronhoogte en de vloerhoogte van de trein is één aspect van de gelijkvloerse instap, de ander kant is het beperken van de horizontale kloof tussen perron en trein. De zelfstandige toegang voor rolstoelgebruikers stelt strenge eisen aan deze kloof. Prorail en NS zijn een onderzoek gestart naar de maatregelen die voor het overbruggen van deze horizontale kloof genomen kunnen worden. De nieuwe Sprinter van NS beschikt bijvoorbeeld over uitklaptreden, die bij een 'recht perron' goed bruikbaar is voor overbrugging van de kloof. Vastgesteld moet worden aan welke eisen infrastructuur en of trein moeten voldoen en of het mogelijk is om onder alle omstandigheden de kloof te overbruggen (voor perrons die in een boog liggen, kan deze kloof relatief groot zijn).

3.3.2 Toegankelijke perrons

Nog niet overal zijn op dit moment de perrons voor mensen met een motorisch beperking zelfstandig toegankelijk. Op 78 stations is nog sprake van een knelpunt, omdat de stations nog niet beschikken over de benodigde liften. Op 35 stations worden tussen nu en 2015 liften geplaatst. In totaal zijn in 2030 op ca. 145 stations liften aanwezig. Op de overige stations bestaat de toegang tot de perrons uit een hellingbaan of een overpad.

3.4 Het eindresultaat in 2030

Prorail en NS stellen in het kader van dit implementatieplan een pakket van samenhangende maatregelen voor. In zijn totaal omvat het in de periode tot 2030:

- De infrastructurele randvoorwaarden voor een gelijkvloerse instap op meer dan 270 stations (ca. 220 stations in de deelvariant plus 50 stations door natuurlijke revisie plus nieuwe stations, zie hoofdstuk 1);
- Zelfstandig toegankelijke perrons met o.m. op ca. 145 stations liften;
- Obstakelvrije route van voorplein tot trein;
- Blindegeleidelijnen;
- Maatoplossingen kaartverkoop;
- Passende auditieve en visuele reisinformatie (zowel voor oriëntatie en voorbereiding van de reis als actuele reisinformatie op stations en in treinen);
- Aangepaste stationsinformatie (bijvoorbeeld in braille);
- Hoger verlichtingsniveau op stations ten behoeve van slechtzienden;
- Zelfstandig toegankelijke toiletten en wachtruimten (incl. babykleedruimte);
- Materieel met voorzieningen voor reizigers met een functiebeperking;
- Handhaving van assistentie op de grote knooppuntstations.

De visualisatie in figuur 1 geeft een impressie van een zelfstandig toegankelijk spoorstelsel.

Volgende pagina: figuur 1 Een impressie van een zelfstandig toegankelijk spoorstelsel

Figuur 2 Een impressie van een zelfstandig toegankelijk spoorstelsel

Eindresultaat voor de doelgroepen

Het eindbeeld van een toegankelijk spoorstelsel heeft als resultaat dat reizigers, al dan niet met een functiebeperking, zelfstandig kunnen reizen met de trein. Van stationsvoorplein tot stationsvoorplein zijn er geen drempels meer. Er is sprake van zelfstandig toegankelijke stations en zelfstandig toegankelijke treinen.

Voor doven en slechthorenden zal het pakket aan maatregelen binnen enkele jaren worden uitgerold. Het streven is informatie die auditief aanwezig is tijdens het reizen met de trein, ook visueel beschikbaar te stellen. Een deel van de maatregelen die hiervoor nodig zijn, worden al gerealiseerd in het kader van een aantal lopende programma's.

De meeste maatregelen voor blinden en slechtzienden worden eveneens binnen enkele jaren gerealiseerd. In de praktijk kunnen blinden en slechtzienden dan zelfstandig gebruik maken van het spoorstelsel. Een aantal maatregelen die het reizen verder vergemakkelijken hebben een langere doorlooptijd, zoals enkele aanpassingen aan het materieel, de gelijkvloerse instap en liften.

Voor de doelgroep met een motorische beperking is de gelijkvloerse instap een belangrijke voorwaarde voor het zelfstandig kunnen reizen met de trein. Op delen van het spoorwegnet kan binnen enkele jaren zelfstandig worden gereisd, het duurt echter tot 2030 voordat het spoorstelsel voor 90% van de reizigers zelfstandig toegankelijk is.



4 De deelvariant: keuze van stations en fasering

4.1 Keuze van stations

Op grond van het Stappenplan heeft de Minister ProRail en NS verzocht de deelvariant (de variant waarbij met het aanpassen van circa 60% van de stations 90% van de reizigers wordt bediend) nader uit te werken in een implementatieplan, op basis waarvan zij haar definitieve keuze zal maken. De deelvariant heeft betrekking op alle spoorlijnen met reizigersvervoer die van het spoorstelsel deel uitmaken, zowel het hoofdnet met NS als concessiehouder als de decentrale lijnen. Het aanpassen van de perronhoogte en het plaatsen van liften wordt niet op alle, maar op een deel van de stations gedaan. Welke stations dit zijn is in het kader van dit implementatieplan verder uitgewerkt. Uitgangspunt is dat met aanpassing van deze stations 90% van de reizigers met een functiebeperking zich zelfstandig kunnen verplaatsen.

Voor het samenstellen van de deelvariant zijn drie criteria gehanteerd:

1. Aantal in- en uitstappers: Alle stations⁷ met meer dan 2000 in-, uit- en overstappers⁸ zijn meegenomen in de deelvariant met uitzondering van de stations op de Zoetermeerlijn, Hofpleinlijn en de Rijn-Gouwe-lijn⁹). Dit criterium komt voort uit het door Verkeer en Waterstaat uitgezette beleid in de Nota Mobiliteit.
2. Knooppunten: stations waar meerdere lijnen samenkomen en waar overstapbewegingen zijn.
3. Regionale spreiding: binnen een straal van 15 km hemelsbreed moet een toegankelijk station aanwezig zijn. Indien meerdere stations toegevoegd kunnen worden is als extra criterium meer dan 1500 reizigers meegenomen.

Een belangrijk aanvullend criterium bij regionale spreiding is de geografische bereikbaarheid. De oorspronkelijke vraag van de minister was een afstand van 30 km. Naar aanleiding van de behandeling van het stappenplan in de Tweede Kamer, is door de Minister aanvullend gevraagd het effect van een grens van 15 km aan te geven. In overleg met de provincies en kaderwetgebieden is hieraan invulling gegeven. De stations in de varianten zijn geselecteerd op basis van realisatiecijfers en getoetst aan de nieuwe dienstregeling die eind 2007 ingaat. Een overzicht van de stations die ProRail en NS voorstellen op te nemen in de deelvariant, op basis van een straal van 15 kilometer, is te vinden in de bijlage I. Tevens is in deze bijlage een uitsnede per regio opgenomen van de 15 kilometer-variant.

De kaart in figuur 1 geeft een beeld van het bereik van alle voorgestelde stations in de deelvariant, uitgaande van een straal van 15 km. Uit deze kaart blijkt, dat met de deelvariant bijna in geheel Nederland binnen 15 km hemelsbreed een toegankelijk station aanwezig is. Enige uitzondering zijn die plaatsen in Nederland die op grote afstand liggen van het spoorwegnet, zoals de Waddeneilanden, de Noordoostpolder of enkele Zuid-Hollandse en Zeeuwse eilanden. Voor deze gebieden zal de ontsluiting door andere vormen van collectief vervoer moeten plaatsvinden.

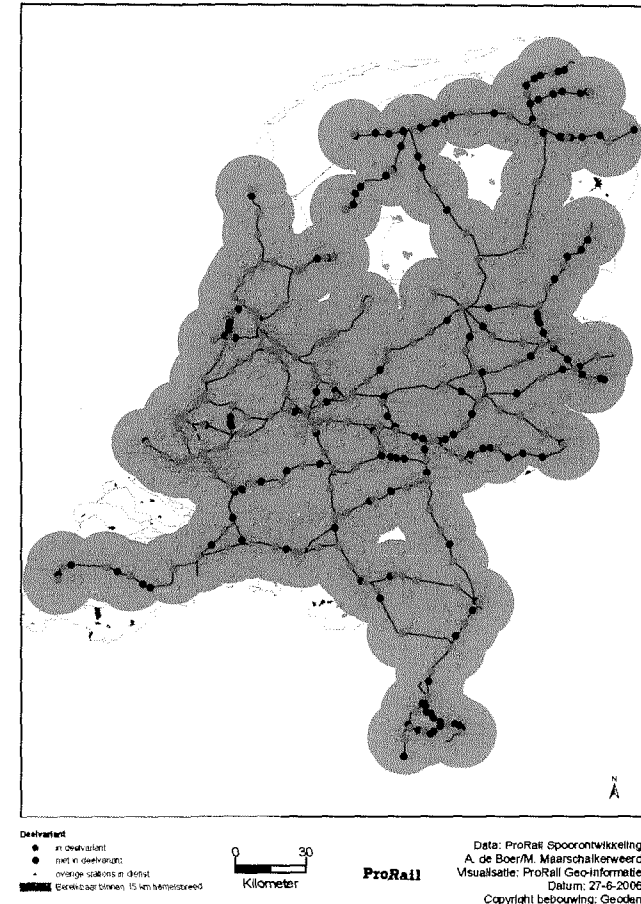
Met een straal van 30 km wordt met de stations met meer dan 2000 in-, uit- en overstappers een volledige dekking van het spoorwegnet bereikt. Er wordt echter niet voldaan aan de eis dat 90% van de reizigers zich zelfstandig kan verplaatsen. Uitgaande van deze eis is toch nog een groot aantal stations toe te voegen. In totaal hoeven bij de variant met een station binnen een

⁷ Peildatum 1 januari 2006.

⁸ Op basis vervoercijfers 2004.

⁹ Deze lijnen maken geen deel uit van de deelvariant, omdat de spoorexploitatie wordt vervangen door Light Rail/tram.

straal van 30 km 10 stations minder aangepast te worden dan ten opzichte van de variant met een station binnen een straal van 15 km. Het bijbehorende kostenverschil is 5 miljoen Euro. In bijlage I is een figuur opgenomen met het bereik van de variant met een station binnen een straal van 30 km.



Figuur 3 Bereik voorgestelde stations deelvariant met binnen een straal van 15 km een toegankelijk station

Periodieke update deelvariant

Het aanpassen van de perronhoogte op alle stations uit de deelvariant duurt tot 2030. Voor een aantal stations geldt dat tussen nu en 2030 het aantal reizigers, dat gebruik maakt van deze stations, sneller groeit dan gemiddeld, terwijl de groei van andere stations achter blijft. Dit betekent dat er in de loop van de tijd verschuivingen ontstaan in de lijst met stations. Om deze ontwikkeling te volgen wordt voorgesteld om vijfjaarlijks een update uit te voeren van de lijst stations in de deelvariant. De nieuwe lijst wordt afgestemd met de regionale overheden en vervolgens aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat voorgelegd.

Stations buiten de deelvariant

Op de stations die geen deel uitmaken van de deelvariant wordt de perronhoogte in het kader van de natuurlijke revisie/vervangingsmomenten aangepast (zonder additionele financiële bijdrage). ProRail verwacht vanuit deze bouwstroom nog eens circa 50 stations voor 2030 aangepast te hebben. De overige stations komen in de jaren na 2030 aan de beurt.

Nieuwe stations

Nieuwe stations moeten voldoen aan de richtlijnen uit het Basisstation. Dat betekent dat de perrons van de nieuwe stations op de voorgeschreven normhoogte worden aangelegd. Tijdens de overgangperiode van de huidige normhoogte naar de normhoogte van 76 cm was in het voorjaar 2006 het ontwerp en/of de uitvoering van een enkel nieuw station al zo vergoederd, dat het niet meer mogelijk bleek de perronhoogte aan te passen van 84 cm naar 76 cm. Dit geldt ondermeer voor station Amersfoort Vathorst. ProRail inventariseert op dit moment de gevolgen voor deze stations. Alle andere nieuwe stations die de komende jaren aangelegd worden, zullen van meet af aan de goede perronhoogte hebben en direct bijdragen aan het scheppen van de voorwaarden voor een gelijkvloerse instap.

4.2 Materieelinstreamom en afstemming aanpak stations

De instroom van materieel met lage vloer begint met de stoptreinen. Vanaf 2009 rijdt NS op relatief beperkte schaal met materieel met lage vloer: de nieuwe Sprinter. Op basis van de huidige inzichten komt er na 2009 nog meer van dergelijk materieel bij NS beschikbaar. Vervanging van het Intercitymaterieel met hoge vloer is in de tweede helft van de looptijd van het Implementatieplan aan de orde. Besluitvorming over de aanschaf van nieuw Intercitymaterieel (wanneer en hoeveel) heeft nog niet plaatsgevonden.

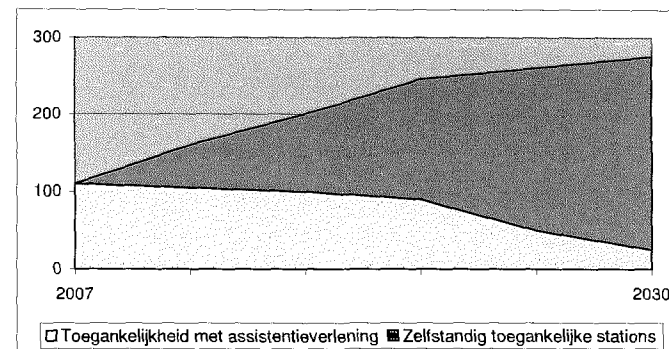
Investeren in toegankelijkheid is het meest effectief als materieel- en perronhoogte met elkaar in overeenstemming komen. Daarom hebben ProRail en NS een werkwijze uitgewerkt voor fasering van het aanpassen van de perronhoogte. ProRail gaat werken met een "vooruitrollen van de detailplanning": twee jaar vooruit maakt ProRail een "harde" planning van de stations waar de perronhoogte aangepast wordt. Voor de latere jaren wordt met indicaties gewerkt, zie figuur 3. Daarnaast wordt een wederzijdse inspanningsverplichting afgesproken om materieel en perron in principe binnen vijf jaar op elkaar aan te laten sluiten. Concreet betekent dit:

- daar waar ProRail aanpast, spant NS zich in om binnen vijf jaar deels of volledig daadwerkelijk te rijden met materieel met lage vloer;
- daar waar NS met materieel met lage vloer gaat rijden, past ProRail binnen vijf jaar de perronhoogte aan.

Een consequentie van deze werkwijze is dat, afhankelijk van het instroomtempo van nieuw materieel met lage vloer (sprinters en Intercity's), er een moment kan komen waarop ProRail de uitrol van het programma perronaanpassingen tijdelijk moet beperken. Dit doet zich voor als er geen aan te passen stations meer zijn waar inzet van materieel met lage vloer binnen vijf

jaar voorzien wordt en aanpassen van de perrons een verslechtering zou betekenen ten opzichte van nog "niets doen" *.

Deze werkwijze betekent dat in eerste instantie de stoptreinstations worden aangepast, stations die nu (bijna) geen deel uitmaken van het Assistentie Verlening Gehandicapten (AVG) systeem. Vooralsnog is het beeld dat er in de periode na 2030 nog een beperkte hoeveelheid van het huidige Intercitymaterieel zonder lage vloer zal rijden. In bijlage IV licht NS de materieelplanning en materieelinzet toe.



Figuur 4 Ontwikkeling van de toegankelijkheid van de Infrastructuur.

Door het starten met de stoptreinstations, wordt de algehele toegankelijkheid groter. Vanaf het begin van het Implementatieplan zal sprake zijn van een toename van de landelijke dekking van stations waar mensen met een functiebeperking gebruik van kunnen maken, op stopstations zelfstandig en op knooppuntstations met Assistentieverlening gehandicapten (zie figuur 3). In de tweede helft van het Implementatieplan vindt op grote schaal omschakeling plaats van stations met Assistentieverlening Gehandicapten naar volledige zelfstandigheid¹⁰. In 2030 is de infrastructuur op alle stations uit de deelvariant plus nog een groot aantal andere stations zelfstandig toegankelijk. Slechts een beperkt aantal reizigers kan zich dan nog niet zelfstandig verplaatsen, deels doordat de stations geen deel uitmaakten van het Implementatieplan en deels omdat nog in een aantal treinen huidig (hoge vloer) Intercitymaterieel rijdt.

* Indien een perron na aanpassing hoger komt te liggen, betekent zo'n aanpassing ook zonder instroom van materieel met lage vloer per saldo een (beperkte) verbetering. Alleen verlagen van de perronhoogte zonder dat instroom van materieel met lage vloer wordt voorzien, betekent een verslechtering van de situatie ten opzichte van "niets doen".

¹⁰ Op knooppuntstations met stoptrein- en Intercityperrons, kunnen met de instroom stoptreinen met lage vloer al delen van het station volledig toegankelijk gemaakt worden. Voor het reizen met de Intercity's is dan nog assistentie nodig.

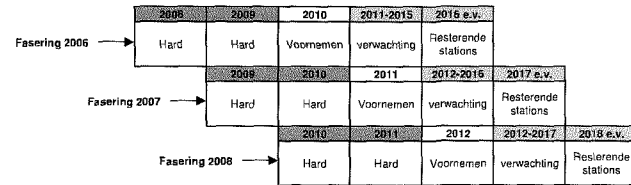
4.3 Fasering stations

Opzet fasering

De voorbereiding en realisatie van de perronaanpassing kost ongeveer anderhalf jaar per locatie. Dat betekent dat wanneer medio 2006 een besluit wordt genomen, ProRail de eerste aanpassing van de perronhoogte en/of liften, waarvoor geen voorbereidingen lopen, in 2008 realiseert.

Over een periode van 25 jaar alle stations hard inplannen is weinig zinvol. Er kan en zal veel wijzigen dat van invloed is op de fasering. In plaats daarvan stellen ProRail en NS een 'glijdende fasering' voor. De eerste twee jaren van de fasering zijn hard. Voor de daaropvolgende jaren neemt de hardheid van de fasering in stappen af. In figuur 4 is een opzet van deze aanpak weergegeven.

Jaarlijks wordt de fasering geactualiseerd en schuiven de grenzen één jaar op. Het afstemmen van de uit te voeren maatregelen in combinatie met de jaarlijkse inzet van nieuw materieel wordt zorgvuldig afgestemd tussen ProRail, NS en de andere vervoerders.



Figuur 5 Jaarlijkse opzet fasering stations deelvariant

Uitgangspunten

Voor het faseren van de aanpassing van de perronhoogte stellen ProRail en NS de volgende uitgangspunten voor:

- Effectiviteit, die perrons/stations aanpassen waar samen met inzet van materieel met een lage vloer een gelijkvloerse instap te realiseren is. De aanpassing van het perron/station is afgestemd op het moment dat er materieel met lage vloer gaat rijden. Het streven is dat materieel en perron binnen vijf jaar op elkaar aansluiten;
- Doelmatigheid, daar waar mogelijk de werkzaamheden combineren met andere infrastructuurprojecten (werk met werk maken).

Mochten de kosten het per jaar beschikbaar gestelde budget overstijgen, dan worden aanvullende criteria gehanteerd:

- Per corridor aanpassen van de perronhoogte;
- Het zelfstandig toegankelijk zijn van het aansluitende OV (effectiviteit);
- De grootte van het knelpunt (de afwijking van de hoogtenorm maal aantal in en uitstappers);
- De grootte van de horizontale kloof.

Bij de fasering van de stations is het verder belangrijk rekening te houden met het volgende: verhogen van de perronhoogte naar 76 cm is altijd zinvol, immers in die gevallen wordt de instap naar bestaand materieel kleiner. Het verlagen van de perronhoogte naar 76 cm is alleen zinvol indien op (dat gedeelte van een) station waar op afzienbare termijn (binnen vijf jaar) de inzet van materieel met een lage vloer voorzien wordt. Is dat niet het geval dan wordt de instap

immers verslechterd. Op knooppuntstations wordt hiermee in de fasering zo veel mogelijk rekening gehouden. Daar waar perrons hoger liggen wordt het station in fasen aangepast, afhankelijk van de instroom van materieel met lage vloer. Het gevolg kan zijn dat op knooppuntstations een aantal perrons wel en andere perrons niet worden aangepast afhankelijk van het materieel dat overwegend langs het perron stopt.

2006-2007	2008	2009	2010	2011-2015	2015 e.v.
Hard (incl. Valysmaatregelen)	Hard	Hard	Voornemen	Verwachting	Resterende stations
Perron Zutphen-Winterswijk (2007)	Perron Noordelijke nevenlijnen Valleylijn Arnhem-Winterswijk NSP Dan Haag Centraal	Perron Zutphen-Oldenzaal Arnhem-Marienberg Nader te bepalen* NSP Arnhem NSP Rotterdam Centraal	Perron Nader te bepalen* NSP Utrecht Centraal (deel)	Perron verwachting Randstad Zuid (deel) Eliot-Tiel Nader te bepalen* NSP Utrecht Centraal (deel)	Perron/lijnen Randstad Zuid (deel) Overige stations deelvariant
Liften 8 stations	Liften 5 stations	Liften 3 stations	Liften 2 stations	Liften 13 stations	
Deel kleine maatregelen	Deel kleine maatregelen	Deel kleine maatregelen	Deel kleine maatregelen		

* De fasering van de Merwede-Linge-lijn, Heuvellandlijn en Maaslijn moet nader bepaald worden, maar zijn voorgenomen in de periode 2008-2011.

Table 3 Fasering voorstel aanpassen perronhoogte en liften

Het liftenprogramma wordt afgestemd op de fasering van de perrons. Als het perron is aangepast, zal het perron ook te bereiken zijn.

Fasering voorstel

Op grond van de criteria heeft ProRail een fasering voorstel uitgewerkt. Het totale fasering voorstel kent een grote piek aan infrastructuur maatregelen in de eerste jaren, daarna vlakkt het af.

Voor het aanpassen van de perrons wordt de eerstkomende jaren een inhaalslag gemaakt, om de instroom van materieel met lage vloer te kunnen volgen. In het faseringsoverzicht zijn ook de infrastructuurmaatregelen opgenomen uit de Valysgelden (zie § 5.2). Mits tijdig een besluit beschikbaar, probeert ProRail de planning van de lijn Zutphen-Winterswijk extra te versnellen, zodat nog in 2007, vooruitlopend op de overige infrastructuur werkzaamheden uit het implementatieplan, met de uitvoering kan worden begonnen.

De fasering is nog niet afgestemd met overige vervoerders en concessiehouders. Dit gebeurt in het vervolgtraject na goedkeuring van het implementatieplan. Dan worden ook afspraken gemaakt over de fasering van de Merwede-Linge-lijn, de Heuvellandlijn en de Maaslijn. Binnen het fasering voorstel is voor deze lijnen ruimte opgenomen in de periode 2009-2010.

In de fasering zijn de kleine infrastructuurmaatregelen in de periode 2007-2010 ingepland.

Risico's realisatie

Het op tijd realiseren van de stationsaanpassingen kent de volgende risico's

- Bestuurlijke afstemming;
- Afhankelijkheid van andere infrastructuur projecten, zoals bijvoorbeeld vervanging perron overkapping.

5 Kosten

5.1 Investeringskosten

De totale kosten van het infrastructuurdeel van het Implementatieplan dat door ProRail wordt uitgevoerd (kleinere infrastructuurmaatregelen, aanpassen perronhoogte en liften), bedraagt 450 miljoen euro. Het rijk heeft naast middelen uit het stappenplan onder de noemer Valysgelden in totaal 20 miljoen euro extra ter beschikking gesteld om versneld toegankelijkheidsmaatregelen (liften en maatregelen met een korte doorlooptijd) te nemen.

In het Stappenplan waren de kosten nog gebaseerd op een globale inschatting. Voor dit Implementatieplan zijn voor alle stations de maatregelen en de kosten uitgebreid geïnventariseerd. De verdeling van de kosten naar de infrastructuurmaatregelen is in tabel 5 opgenomen.

Infrastructuurmaatregel	Kosten
Maatregelen binnen enkele jaren te realiseren	35 miljoen euro
Perronhoogte	280 miljoen euro ¹¹
Liften	135 miljoen euro
Totaal	450 miljoen euro

Tabel 4 Kostenoverzicht infrastructuurmaatregelen

De kosten liggen 45 miljoen hoger dan in het Stappenplan. Dit verschil is als volgt te verklaren:

- 5 miljoen euro voor de aanpassing van de perronhoogte door het definitief invullen van de criteria bij het uitwerken van de deelvariant;
- 5 miljoen euro voor de aanpassing van de perronhoogte door het verkleinen van de maximale afstand naar een toegankelijk stations van 30 km naar 15 km;
- 5 miljoen euro voor de aanpassing van de perronhoogte door herijking van de kosten op een aantal stations;
- 30 miljoen euro voor de kleine infrastructuurmaatregelen door nauwkeurige uitwerking van alle maatregelen op alle stations.

Door de regio's is een klein aantal aanvullende wensen genoemd. Met deze extra wensen is een bedrag van 5 à 10 miljoen euro gemeoid. Financieel vallen deze wensen buiten de scope van het Implementatieplan en zijn niet meegenomen in de uitwerking van de deelvariant. Een overzicht van de wensen is opgenomen in bijlage II.

De bovengenoemde investeringskosten zijn exclusief de kosten ter compensatie van commerciële voorzieningen volgens de Nieuw voor Oud-regeling conform de Intentienotitie DZI (Definitie Zeggenschap infrastructuur), waarin wordt gesteld dat de veroorzaker van aanpassingen aan de transfer (de Rijksoverheid) zich maximaal zal inspannen deze wijzigingen niet ten koste te laten gaan van de bestaande commerciële functies. De eventueel hiervoor te maken kosten zijn voor rekening van de Rijksoverheid.

¹¹ Voor de kostenberekening is nu uit gegaan dat alle perrons die lager zijn dan 75 cm en hoger dan 77 cm moeten worden aangepast; deze bandbreedte moet nog definitief worden vastgesteld na nader onderzoek door ProRail en NS.

5.2 Valysgelden

In het kader van de zogenaamde Valysgelden zijn tot nu toe de volgende maatregelen en projecten gedefinieerd:

- Een Internetsite (onder www.NS.NL) waarop assistentieverlening voor de trein en een rit met Valys kan worden gereserveerd; evenals een telefonische reservering drie uur voor aanvang van de reis. Hierbij worden extra informatie en faciliteiten toegevoegd, speciaal gericht op de gebruikers van assistentieverlening voor gehandicapten, of kan gemakkelijk worden 'doorgelinkt'. Het uitgangspunt is dat (informatie over) de gehele OV-Keten (trein, bus, metro, collectief vraagafhankelijk vervoer én Valys) bij elkaar wordt gebracht;
- Een reisvolgsysteem. Een systeem waarbij de gebruiker traceerbaar is voor de vervoerder (en het thuisfront). Bijvoorbeeld als een extra functionaliteit op de mobiele telefoon. Een van de gedachte toepassingsmogelijkheden is dat de klant bij het reserveren van assistentie (AVG), de mogelijkheid krijgt om de reis door de vervoerder te laten 'bewaken' (actuele reisinformatie, informeren van derden enz.). Het gaat hier om een haalbaarheidsstudie omdat er veel onzekerheden zijn bij deze nieuwe toepassing van een bestaande techniek. Onder meer de risico's moeten goed in kaart worden gebracht, zoals de bescherming van persoonsgegevens (privacywetgeving) en de toepasbaarheid c.q. bruikbaarheid van de techniek in rijdend materieel. Voor dit project wordt een studiebudget beschikbaar gesteld;
- Voorbereiding en bouw van liften op een achttal stations;
- Versnelde invoering van kleine infrastructurele maatregelen zoals blindegeleidlijnen, tactiele informatie op leuningen en aanpassing van de verlichting, dubbele buisleuningen, toegankelijke toiletten en automatische deuren op een deel van de stations.

5.3 Onderhoudskosten

De onderhoudskosten van de infrastructuur zullen naar verwachting jaarlijks met 10 miljoen euro stijgen, zie Stappenplan. Dit heeft te maken met de strengere afkeurnormen om de gelijkvloerse instap in stand te kunnen houden. De jaarlijkse onderhoudskosten aan liften stijgen met circa 2 miljoen euro, zie Stappenplan. ProRail zal over de financiële consequenties hiervan separaat contact zoeken met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

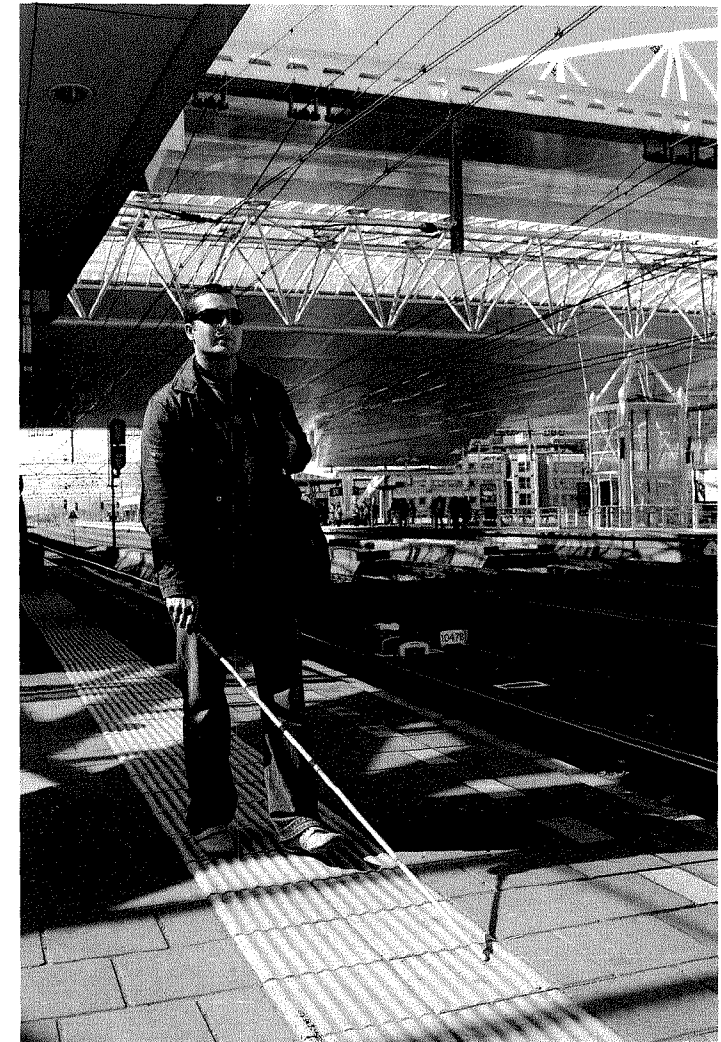
6 Vervolgtraject

ProRail en NS stellen in dit Implementatieplan de concrete uitvoering van een pakket aan toegankelijkheidsmaatregelen voor. Bij de keuze voor de invulling van de deelvariant adviseren ProRail en NS aan de Minister de variant te kiezen waarbij binnen een straal van 15 km een toegankelijk station te vinden is. Tegen relatief beperkte meerkosten ontstaat in deze variant een afgewogen regionale spreiding van zelfstandig toegankelijke stations.

Indien de Minister instemt met het implementatieplan wordt het vervolgtraject in gang gezet. Dit houdt in:

- ProRail start de voorbereiding en de engineering voor het aanpassen van de perrons en het plaatsen van de liften op de stations conform de eerste jaren van de fasering;
- ProRail start met de voorbereiding en de engineering van de maatregelen uit de categorie "binnen enkele jaren te realiseren";
- ProRail bereidt jaarlijks een geactualiseerd faseringsvoorstel voor en bespreekt deze in juni met de vervoerders. Dit voorstel wordt gehard en gepland voor het daarop volgende jaar. Het voorstel wordt aangeboden aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. In november vindt de verantwoording over het afgelopen jaar plaats zowel naar de vervoerders als naar de Minister van Verkeer en Waterstaat;
- ProRail en NS herijken elke vijf jaar de deelvariant, stemmen deze af met de regionale overheden en leggen deze voor aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat;
- ProRail en NS informeren de Minister door middel van reguliere rapportages over de voortgang. In overleg met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt voor eind 2006 een prestatie-indicator afgesproken;
- NS realiseert door middel van reguliere vervanging van materieel, de instroom van materieel met lage vloer. Dat gebeurt in eerste instantie bij de stoptreinen, in 2009 stroomt geleidelijk de nieuwe Sprinter in.

Het wijzigen van de normhoogte voor perrons is een separaat traject, onafhankelijk van het Implementatieplan.



I. Toelichting deelvariant

Uitgangspunt

Uitgangspunt voor de deelvariant is, dat 90 % van de reizigers zich zelfstandig kan verplaatsen via het spoorwegnet. Geen onderdeel van het spoorwegnet maken meer uit de stations op de Zoetermeerlijn en Hofpleinlijn (RandstadRail).

Voor het selecteren van de stations hebben ProRail en NS gebruik gemaakt van de meest recente realisatiecijfers die beschikbaar zijn. ProRail en NS hebben bewust voor deze selectie geen gebruik gemaakt van prognoses. Enerzijds bestaan er geen prognoses voor 2030, anderzijds zijn gedurende een looptijd van 25 jaar er meerdere ontwikkelingen en voortschrijdende inzichten die op dit moment in een prognose niet zijn te voorzien. In plaats van het werken met een prognose stellen ProRail en NS voor iedere vijf jaar de stations in de deelvariant op basis van de meest recente realisatiecijfers te herijken.

Basiscriteria

Het stappenplan bevat criteria voor de stationsselectie. Deze criteria zijn door ProRail en NS verder uitgewerkt in de basiscriteria voor de deelvariant.

- Alle stations met meer dan 2000 (dit criterium vindt zijn basis in het door Verkeer en Waterstaat uitgezette beleid in de Nota Mobiliteit) in-, uit- en overstappers zijn meegenomen in de deelvariant).
- Alle knooppunten (stations waar meerdere lijnen samenkomen) zijn meegenomen.
- Regionale spreiding als criterium (waarbij, indien van toepassing, meer dan 1500 in- en overstappers is gebruikt).

ProRail en NS hebben een invulling van de stations voor de regionale spreiding voorgesteld en met de provincies en kaderwetgebieden besproken. Provincies konden naar hun inzicht schuiven met de stations onder regionale spreiding (zie bijlage Samenvatting afstemming regio's). Randvoorwaarde was dat het financiële kader van het stappenplan ongeveer gelijk blijft en dat 90% van de reizigers zich zelfstandig kan verplaatsen.

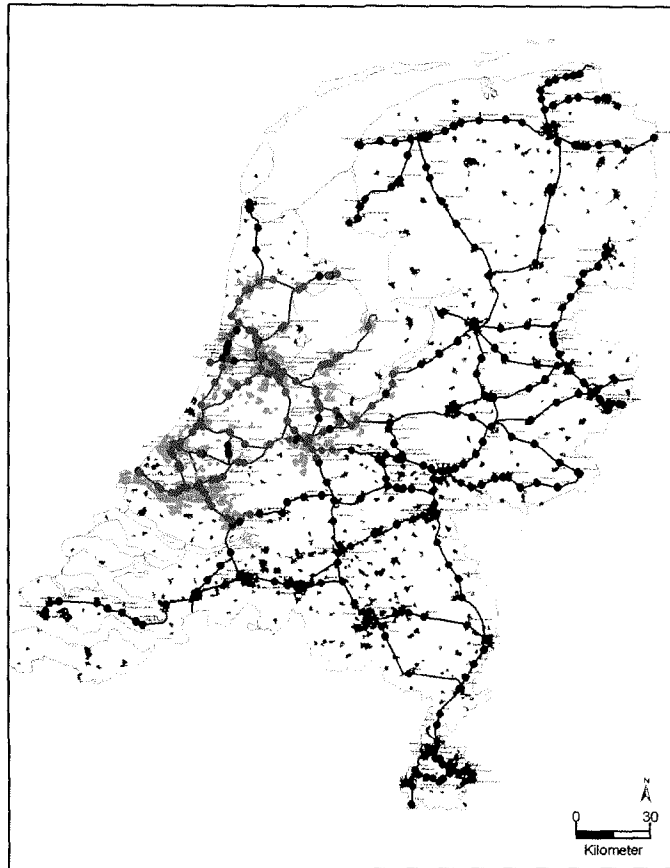
Herijking

Om de ontwikkeling van het reizigersvervoer de komende 25 jaar te volgen, wordt voorgesteld om vijfjaarlijks een herijking uit te voeren voor alle nog niet aangepaste stations in de deelvariant. Tijdens de herijking worden de stations die op basis van het criterium van in- en overstappers zijn geselecteerd, voor de meest recente realisatiecijfers op grootte gerangschikt. Vervolgens wordt een streep getrokken bij hetzelfde aantal stations dat al vanwege het aantal in- en overstappers in de deelvariant zat. Uitgaande van het vaststaande budget kan dit betekenen dat het criterium van het aantal instappers theoretisch kan veranderen. De stations die vanwege regionale spreiding zijn gekozen blijven in principe gehandhaafd. Gecontroleerd wordt wat de financiële consequenties van eventuele veranderingen zijn en wat dit betekent voor de geografische bereikbaarheid (de straal van 15 km). De nieuwe lijst zal afgestemd worden met de regionale overheden. De nieuwe selectie van stations voor de deelvariant zal aan Verkeer en Waterstaat worden voorgelegd.

Grafische weergave deelvariant

In deze bijlage zijn 5 kaartjes met de afgestemde deelvariant. Naast een overzicht van geheel Nederland, zijn er 4 uitsnedes van de regio's. De kaarten bevatten de volgende informatie:

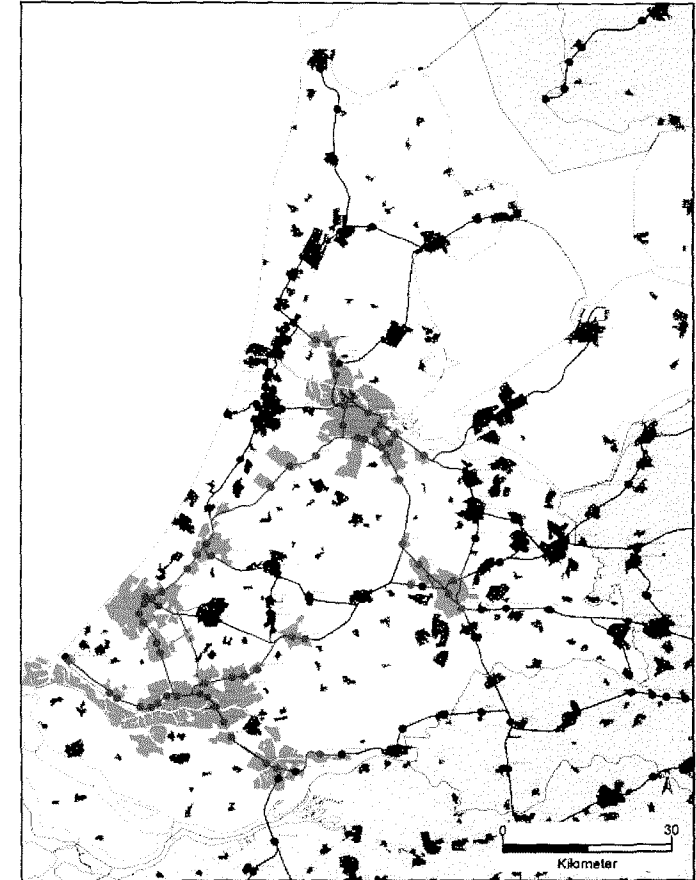
- Stations die gekozen zijn op basis van meer dan 2000 in- en overstappers en knooppunten (kleur blauw).
- Stations die gekozen zijn op basis van regionale spreiding (kleur groen).
- Stations die niet in de deelvariant zitten maar waar de perrons wel op de juiste normhoogte liggen (kleur geel).
- Stations die niet in de deelvariant zitten (kleur zwart).



- Deelvariant**
- groen: in deelvariant vervolg regionale spoorlijn
 - blauw: in deelvariant komt meer dan 2000 in- en uitstappers
 - niet in deelvariant
 - overige stations in dienst

Data: ProRail Spoorontwikkeling
 A. de Boer/M. Maarschalkenwerd
 Visualisatie: ProRail Geo-informatie
 Datum: 27-6-2006
 Copyright bebouwing: Geodan

Figuur 6 Landelijk overzicht voorgestelde stations deelvariant

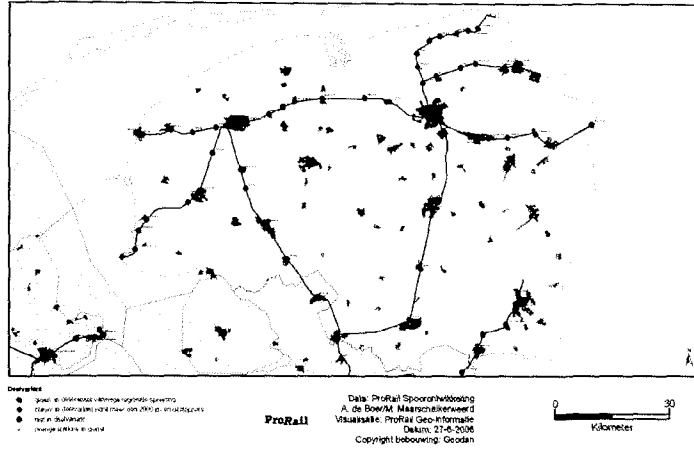


- Deelvariant**
- groen: in deelvariant vervolg regionale spoorlijn
 - blauw: in deelvariant komt meer dan 2000 in- en uitstappers
 - niet in deelvariant
 - overige stations in dienst

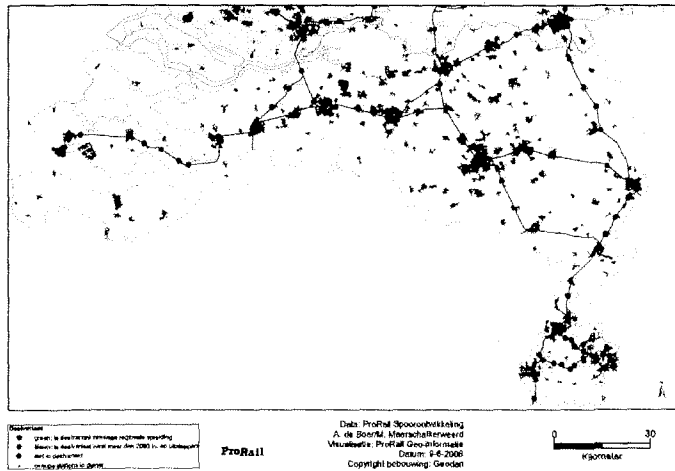
ProRail

Data: ProRail Spoorontwikkeling
 A. de Boer/M. Maarschalkenwerd
 Visualisatie: ProRail Geo-informatie
 Datum: 9-6-2006
 Copyright bebouwing: Geodan

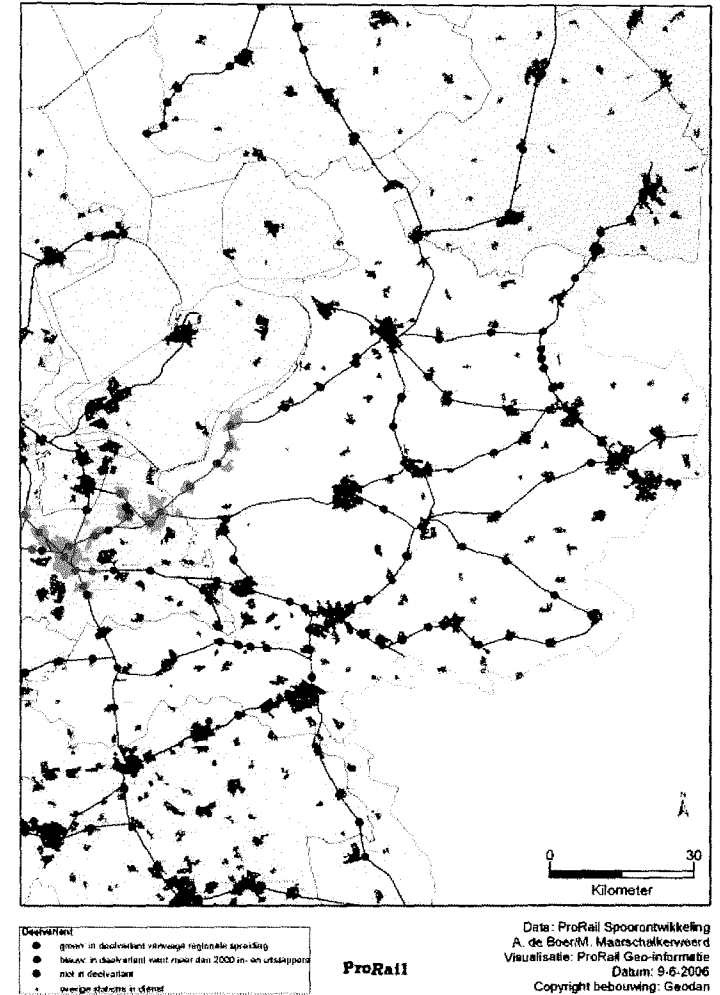
Figuur 7 Overzicht voorgestelde stations deelvariant in de Randstad



Figuur 8 Overzicht voorgestelde stations deelvariant in noord Nederland



Figuur 9 Overzicht voorgestelde stations deelvariant in zuid Nederland



Figuur 10 Overzicht voorgestelde stations deelvariant in oost Nederland

Overzichtstabel

De onderstaande tabel bevat de stations uit de deelvariant. Achter elk stations is het selectiecriteria aangegeven. Zoals eerder aangegeven wordt elke vijf jaar de stationslijst herijkt. Dat betekent dat er stations kunnen afvallen en nieuwe stations worden toegevoegd.

Station	Criterium
Alcoude	Regionale spreiding
Alkmaar	Knooppuntstation
Alkmaar Noord	In-/uitstappers 2004
Almelo	Knooppuntstation
Almere Buiten	In-/uitstappers 2004
Almere Centrum	In-/uitstappers 2004
Almere Muziekwijk	In-/uitstappers 2004
Almere Oostvaarders	In-/uitstappers 2004
Almere Parkwijk	In-/uitstappers 2004
Alphen aan den Rijn	Knooppuntstation
Amersfoort	Knooppuntstation
Amersfoort Schothorst	In-/uitstappers 2004
Amsterdam Amstel	In-/uitstappers 2004
Amsterdam Bijlmer	In-/uitstappers 2004
Amsterdam Centraal	Knooppuntstation
Amsterdam Lelylaan	In-/uitstappers 2004
Amsterdam Muiderpoort	In-/uitstappers 2004
Amsterdam RAI	In-/uitstappers 2004
Amsterdam Sloterdijk	Knooppuntstation
Amsterdam Zuid WTC	Knooppuntstation
Anna Paulowna	Regionale spreiding
Apeldoorn	Knooppuntstation
Arnhem	Knooppuntstation
Arnhem Velperpoort	In-/uitstappers 2004
Assen	In-/uitstappers 2004
Baarn	Knooppuntstation
Barendrecht	In-/uitstappers 2004
Barneveld Centrum	In-/uitstappers 2004
Beek-Elsloo	Regionale spreiding
Beilen	Regionale spreiding
Bergen op Zoom	In-/uitstappers 2004
Best	In-/uitstappers 2004
Beverwijk	In-/uitstappers 2004
Billhoven	In-/uitstappers 2004
Bodegraven	In-/uitstappers 2004
Bovenkarspel-Grootebroek	In-/uitstappers 2004
Boxmeer	In-/uitstappers 2004
Boxtel	In-/uitstappers 2004
Breda	Knooppuntstation
Breukelen	Regionale spreiding
Buitenpost	Regionale spreiding
Bunnik	In-/uitstappers 2004
Bussum Zuid	In-/uitstappers 2004
Capelle Schollevaar	In-/uitstappers 2004
Castricum	In-/uitstappers 2004
Coevorden	Regionale spreiding
Cuijk	In-/uitstappers 2004
Culemborg	In-/uitstappers 2004
De Vink	In-/uitstappers 2004
Delft	In-/uitstappers 2004
Delft Zuid	In-/uitstappers 2004
Delfzijl	Regionale spreiding

Station	Criterium
Den Haag Centraal	Knooppuntstation
Den Haag HS	Knooppuntstation
Den Haag Laan van NOI	Knooppuntstation
Den Haag Mariahoeve	In-/uitstappers 2004
Den Haag Moerwijk	In-/uitstappers 2004
Den Helder	In-/uitstappers 2004
Deurne	In-/uitstappers 2004
Deventer	Knooppuntstation
Diemen	In-/uitstappers 2004
Diemen Zuid	Knooppuntstation
Dieren	In-/uitstappers 2004
Doetinchem	In-/uitstappers 2004
Dordrecht	Knooppuntstation
Driebergen-Zeist	In-/uitstappers 2004
Duiven	In-/uitstappers 2004
Duivendrecht	Knooppuntstation
Echt	In-/uitstappers 2004
Ede-Wageningen	Knooppuntstation
Eindhoven	Knooppuntstation
Elst	Knooppuntstation
Emmen	In-/uitstappers 2004
Enkhuizen	In-/uitstappers 2004
Enschede	Knooppuntstation
Emmelo	In-/uitstappers 2004
Etten-Leur	In-/uitstappers 2004
Geldermalsen	Knooppuntstation
Geldrop	In-/uitstappers 2004
Gilze-Rijen	In-/uitstappers 2004
Goes	In-/uitstappers 2004
Goor	Regionale spreiding
Gorinchem	In-/uitstappers 2004
Gouda	Knooppuntstation
Gouda Goverwelle	In-/uitstappers 2004
Groningen	Knooppuntstation
Haarlem	Knooppuntstation
Harde 't	Regionale spreiding
Hardenberg	In-/uitstappers 2004
Harderwijk	In-/uitstappers 2004
Harlingen Haven	Regionale spreiding
Heemstede-Aerdenhout	In-/uitstappers 2004
Heerenveen	In-/uitstappers 2004
Heerhugowaard	Knooppuntstation
Heerlen	Knooppuntstation
Heiloo	In-/uitstappers 2004
Helmond	In-/uitstappers 2004
Helmond Brouwhuis	In-/uitstappers 2004
Hengelo	Knooppuntstation
Hertogenbosch 's	Knooppuntstation
Hertogenbosch 's Oost	In-/uitstappers 2004
Hillegom	In-/uitstappers 2004
Hilversum	Knooppuntstation
Hilversum Noord	In-/uitstappers 2004

Tabel 5 Overzichtstabel stations deelvariant, variant 15 km (deel 1)

Station	Criterium
Hilversum Sportpark	In-/uitstappers 2004
Hoek van Holland Haven	Regionale spreiding
Holtten	Regionale spreiding
Hoofddorp	In-/uitstappers 2004
Hoogeveen	In-/uitstappers 2004
Hoogezand-Sappemeer*	Regionale spreiding
Hoorn	Knooppuntstation
Hoorn Kersenboogerd	In-/uitstappers 2004
Horst-Sevenum	Regionale spreiding
Houten	In-/uitstappers 2004
Kampen	In-/uitstappers 2004
Kerkrade Centrum	Regionale spreiding
Koog Bloemwijk	In-/uitstappers 2004
Koog-Zaandijk	In-/uitstappers 2004
Krommenie-Assendelft	In-/uitstappers 2004
Kruiningen-Yerseke	Regionale spreiding
Leerdam	Regionale spreiding
Leeuwarden	Knooppuntstation
Leiden Centraal	Knooppuntstation
Leiden Lammenschans	In-/uitstappers 2004
Lelystad Centrum	In-/uitstappers 2004
Lichtenvoorde-Groenlo	Regionale spreiding
Maarn	Regionale spreiding
Maarsse	In-/uitstappers 2004
Maassluis	In-/uitstappers 2004
Maassluis West	In-/uitstappers 2004
Maastricht	Knooppuntstation
Maastricht Randwyck	In-/uitstappers 2004
Marienbergh	Knooppuntstation
Meerssen	Regionale spreiding
Meppel	Knooppuntstation
Middelburg	In-/uitstappers 2004
Naarden-Bussum	In-/uitstappers 2004
Nieuw Vennep	In-/uitstappers 2004
Nieuwerkerk a/d IJssel	In-/uitstappers 2004
Nijkerk	In-/uitstappers 2004
Nijmegen	Knooppuntstation
Nijmegen Dukenburg	In-/uitstappers 2004
Nijmegen Heyendaal	Regionale spreiding
Nijverdal	In-/uitstappers 2004
Nunspeet	In-/uitstappers 2004
Obdam	Regionale spreiding
Oisterwijk	In-/uitstappers 2004
Oldenzaal	In-/uitstappers 2004
Olst	Regionale spreiding
Ommen	Regionale spreiding
Oss	In-/uitstappers 2004
Purmerend	In-/uitstappers 2004
Purmerend Overwhere	In-/uitstappers 2004
Raalte	Regionale spreiding
Reuver	Regionale spreiding
Rhenen	Regionale spreiding
Rijswijk	In-/uitstappers 2004
Roermond	Knooppuntstation
Rooendaal	Knooppuntstation
Rosmalen	In-/uitstappers 2004
Rotterdam Alexander	In-/uitstappers 2004

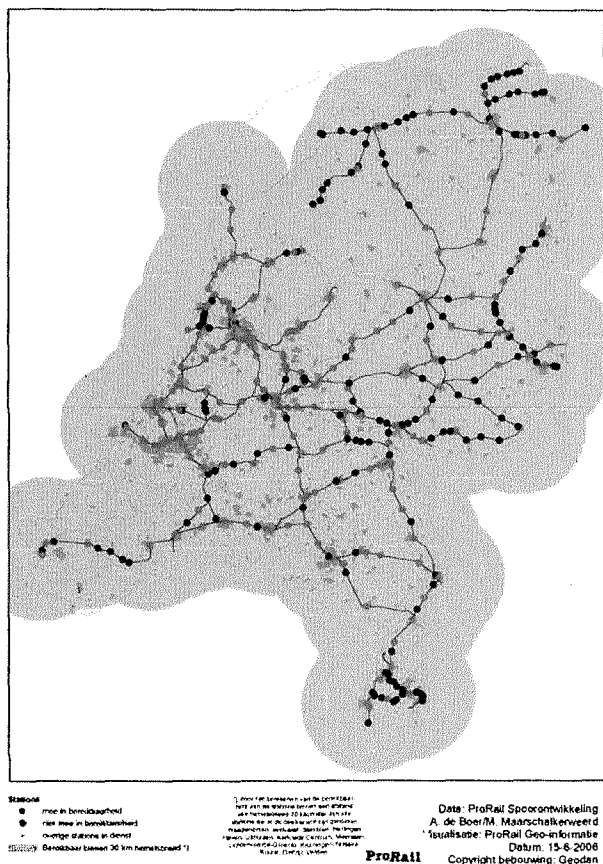
Station	Criterium
Rotterdam Blaak	In-/uitstappers 2004
Rotterdam Centraal	Knooppuntstation
Rotterdam Lombardijen	In-/uitstappers 2004
Rotterdam Noord	In-/uitstappers 2004
Rotterdam Zuid	In-/uitstappers 2004
Ruurolo	Regionale spreiding
Schagen	In-/uitstappers 2004
Schiedam Centrum	Knooppuntstation
Schiedam Nieuwland	In-/uitstappers 2004
Schiphol	Knooppuntstation
Sittard	Knooppuntstation
Slidrecht	Regionale spreiding
Sneek	In-/uitstappers 2004
Soest Zuid	Regionale spreiding
Stavoren	Regionale spreiding
Staenwijk	In-/uitstappers 2004
Tiel	Knooppuntstation
Tilburg	Knooppuntstation
Tilburg West	In-/uitstappers 2004
Uigeest	Knooppuntstation
Uithuizen	Regionale spreiding
Utrecht Centraal	Knooppuntstation
Utrecht Lunetten	In-/uitstappers 2004
Utrecht Overvecht	In-/uitstappers 2004
Valkenburg	Regionale spreiding
Veenendaal Centrum	In-/uitstappers 2004
Veenendaal-de Klomp	In-/uitstappers 2004
Venlo	Knooppuntstation
Venray	Regionale spreiding
Vlaardingen Centrum	In-/uitstappers 2004
Vlaardingen Oost	In-/uitstappers 2004
Vlaardingen West	In-/uitstappers 2004
Vleuten	Regionale spreiding
Vlissingen	In-/uitstappers 2004
Voorburg	In-/uitstappers 2004
Voorhout	In-/uitstappers 2004
Voorschoten	In-/uitstappers 2004
Vorden	Regionale spreiding
Weert	In-/uitstappers 2004
Weesp	Knooppuntstation
Wierden	Knooppuntstation
Wijchen	In-/uitstappers 2004
Winschoten	In-/uitstappers 2004
Winsum	In-/uitstappers 2004
Winterswijk	Knooppuntstation
Woerden	Knooppuntstation
Wormerveer	In-/uitstappers 2004
Zaandam	Knooppuntstation
Zaltbommel	In-/uitstappers 2004
Zandvoort aan Zee	In-/uitstappers 2004
Zevenaar	In-/uitstappers 2004
Zevenbergen	Regionale spreiding
Zoetermeer	In-/uitstappers 2004
Zuidhorn	In-/uitstappers 2004
Zuthphen	Knooppuntstation
Zwindrecht	In-/uitstappers 2004
Zwolle	Knooppuntstation

* Voor Hoogezand-Sappemeer bestaan concrete plannen voor het verplaatsen / samenvoegen van het station. Er zal in dat kader met de provincie overleg plaatsvinden over de nadere invulling van de regionale spreiding.

Tabel 5 Overzichtstabel stations deelvariant, variant 15 km (deel 2)

Varianten regionale spreiding

Voor de regionale spreiding zijn twee varianten uitgewerkt, één met binnen een straal van minimaal 15 km hemelsbreed een toegankelijk station en één met een straal van 30 km. Een overzicht van het bereik van 15 km is te vinden in figuur (hoofdstuk 4). Onderstaand figuur geeft het bereik met een straal van 30 km.



Figuur 11 Bereik voorgestelde stations deelvariant met binnen een straal van 30 km een toegankelijk station

II. Samenvatting afstemming regio's

De door ProRail en NS voorgestelde deelvariant is besproken met verschillende belanghebbenden, de provincie, kaderwetgebieden en vervoerders. Een gebundelde samenvatting van deze regiogesprekken is in deze bijlage opgenomen.

Het algemene beeld uit de regio's is positief. Men onderschrijft de gehanteerde aanpak en begrijpt de keuze niet alle stations toegankelijk te maken. In het gevoerde overleg zijn de regionale selecties vastgesteld en is daarmee overeenstemming over de deelvariant bereikt. Het resultaat de stationsselectie is opgenomen in de bijlage deelvariant.

In alle gesprekken is de achtergrond van de deelvariant toegelicht. Met daarbij de nadruk dat de deelvariant betrekking heeft op de maatregelen aanpassen perronhoogte en liften/hellingbanen aangevuld met een aantal zogenaamde kleine maatregelen. Als peildatum voor de geselecteerde stations is 2005 gehanteerd. Op de stations die deel uitmaken van de deelvariant wordt de perronhoogte voor 2030 aangepast. Stations die geen deel uitmaken van de deelvariant zullen in het reguliere onderhoud worden meegenomen. Dit strekt zich over een veel langere periode (na 2030) uit.

Voor het aanpassen van stations die geen deel uitmaken van de deelvariant is financiering door derden mogelijk om de aanpassingen te versnellen. ProRail geeft aan dat over een aantal jaren een update wordt gemaakt van de stations in de deelvariant. Dan zullen stations die harder groeien dan andere mogelijk worden toegevoegd ten koste van stagnerende/dalende stations. De criteria voor deze periodiek update is opgenomen in het implementatieplan. ProRail is bezig met een inventarisatie van te nemen maatregelen binnen het station, hierbij wordt ook het voorplein meegenomen. Wanneer echter maatregelen nodig zijn ligt hiervoor de verantwoordelijkheid bij de gemeente en vindt afstemming vinden met de betrokken partij(en).

Uit de gesprekken met de regio's zijn een aantal aandachtspunten naar voren gekomen. De realisatie van nieuwe stations roept vragen op. Wanneer deze stations binnenkort worden geopend zal de normhoogte niet conform de nieuwe eis van 76 cm zijn. Het aanpassen van deze stations zal in eerste instantie plaats vinden binnen het reguliere onderhoudsprogramma. Recent geopende stations met een tijdelijke constructie liggen in de huidige situatie veelal niet op de gewenste hoogte (76 cm). Echter in het definitieve ontwerp wordt rekening gehouden met de nieuwe perronhoogte.

Verder wordt erop aangedrongen dat zo goed mogelijk om moet worden gegaan met het laten aansluiten van infrastructuur en materieel op elkaar. ProRail en NS hebben afgesproken dat in de fasering een termijn van maximaal vijf jaar geldt voordat materieel en infrastructuur op elkaar aansluiten.

De regio's zijn in de gelegenheid geweest de voorgestelde stations uit de deelvariant uit te ruilen tegen andere stations. In sommige gevallen is echter gebleken dat uitruil niet mogelijk was. De stations waar het om gaat zijn opgenomen in onderstaande wensenlijst.

station	Ingebracht door	Reden
1 Blerick	Provincie Limburg	Regionaal overstappunt, gewijzigde functie in nieuwe dienstregeling en hogere frequentie en gedeeltelijke bediening met lage vloer materieel voorzien.
2 Tilburg Reeshof	Provincie Brabant	Busknooppunt
3 Zoetermeer Oost	Haaglanden	Binnen Zoetermeer het station met P+R voorziening (belangrijk voor voor-/natransport deel doelgroepen), station Zoetermeer is niet ingericht op autobereikbaarheid
4 Dordrecht stadspolders	Provincie Zuid-Holland	Provincie heeft voornemen in kader van Merwede-Linge-lijn hier een extra zijperron te bouwen (conform Basisstation, dus zelfstandig toegankelijk), met aanpassing bestaand perron is station in beide richtingen zelfstandig toegankelijk.
5 Den Dolder	BRU/Provincie Utrecht	Nabijheid voorzieningen doelgroepen
6 Stedum	Provincie Groningen	Regionaal OV-knoop.
7 Appingedam	Provincie Groningen	Regionaal OV-knoop.
8 Zuidbroek	Provincie Groningen	Regionaal OV-knoop.
9 Groningen Noord	Provincie Groningen	Regionaal OV-knoop.
10 Nieuw Amsterdam	Provincie Drenthe	Regionaal OV-knoop.

Tabel 6 Regionale wensenlijst

III. Toelichting technische kaders perronhoogte/innovatie

Inleiding

ProRail en NS hebben in 2005 het 'Stappenplan Toegankelijkheid' opgeleverd. De minister heeft ProRail en NS gevraagd dit in 2006 nader uit te werken in een 'Implementatieplan Toegankelijkheid'. Doel is het spoorstelsel zo in te richten, dat mensen met een functiebeperking zelfstandig met de trein kunnen reizen. Tijdens de reis is voor deze reizigers de instap in de trein een belangrijke schakel en potentiële hindernis. In het stappenplan is er voor gekozen deze hindernis weg te nemen door een gelijkvloerse instap. Een gelijkvloerse instap vraagt een nauwe afstemming tussen infrastructuur (perron) en treinvloer.

Deze bijlage gaat nader in op de keuzes voor de infrastructuur, in het bijzonder de normhoogte van het perron en de afstand van het perron ten opzichte van het spoor. Omdat deze maten een belangrijke voorwaarde zijn voor het realiseren van een toegankelijk spoorstelsel.

Huidige normhoogte perrons

Op dit moment gelden de onderstaande normen voor de aanleg van een perron:

- Normhoogte perron 84 cm bovenkant spoor (BS);
- De afstand van perron ten opzichte van hart spoor is 170 cm, met een aanpassing van deze maat voor bogen en zetting.

Deze eisen zijn vastgelegd in de Ministeriële Regeling hoofdspoorweginfrastructuur (artikel 4 lid 1 sub e) de Ministeriële Regeling keuring spoorvoertuigen (bijlage 2 bij artikel 6) en het Basisstation.

Maatgevend voor de gelijkvloerse instap is de zelfstandig toegang van rolstoelgebruikers. Dit legt de volgende eisen op aan de gelijkvloerse instap¹²:

- Het hoogteverschil tussen perron en treinvloer mag maximaal 5 cm bedragen;
- De vloer mag niet lager zijn dan het perron;
- En de horizontale spleet is maximaal 5 cm.

Het huidige materieel (van NS) heeft gemiddeld een vloerhoogte van 115 cm tot 130 cm. Met de huidige normhoogte van het perron is geen gelijkvloerse instap met dit materieel te realiseren.

Wijziging van de normhoogte

Er zijn een aantal overwegingen om de normhoogte te wijzigen in de (Europese) normhoogte van 76 cm.

¹² Deze eisen zijn vastgelegd in de studie COST335, een internationale studie naar het toegankelijk maken van het spoorstelsel en overgenomen in nationale en internationale regelgeving.

Instap nieuw materieel

Met de huidige stand der techniek is het (goed) mogelijk om met nieuw te bouwen materieel aan te sluiten op de huidige normhoogte van 84 cm. Er zijn echter rond de instap twee belangrijke internationaal ontwikkelingen:

- Het tot stand komen van een TSI PRM¹³, waarin met het oog op een toegankelijkheid, normen worden vastgelegd over infrastructuur en instap. Het Europees Parlement neemt medio 2006 een besluit over deze TSI. De TSI gaat uit van twee normen voor perronhoogten namelijk 55 cm en 76 cm, en geeft maximumwaarden voor het hoogteverschil en verticale spleet¹⁴. Voor individuele lidstaten kunnen uitzonderingen gelden.
- Een verandering van de materieelmarkt van specifieke bestelling door vervoerders naar 'off the shelf' producten.

Bij de materieelbouwers bestaat al langer een tendens het 'off the shelf' materieel te ontwerpen met een verlaagde vloer die aansluit bij de normhoogten van 55 cm of 76 cm. De verwachting is dat de TSI PRM deze tendens verder zal versterken. Materieel met een andere vloerhoogte zal leverbaar blijven, maar zal in de meeste gevallen meerkosten met zich meebrengen.

De nieuwste generatie stoptreinmaterieel dat in Nederland rijdt of is besteld (Syntus, Arriva, Connexion en NS), is een afspiegeling van deze ontwikkeling. Er mag van uitgegaan worden dat deze trend zich voortzet met de decentralisatie van de nevenlijnen.

Interoperabiliteit

Toepassing van de Europese norm bevordert de interoperabiliteit van materieel. Dit geldt voor het grensoverschrijdende verkeer, maar ook voor de inzet van materieel binnen Nederland. Vervoerders kunnen makkelijker materieel inzetten dat in het buitenland beschikbaar is (bijvoorbeeld uit buitenlandse leasepools). Dit sluit aan op het beleid van de Nederlandse overheid.

Horizontale spleet tussen perron en trein

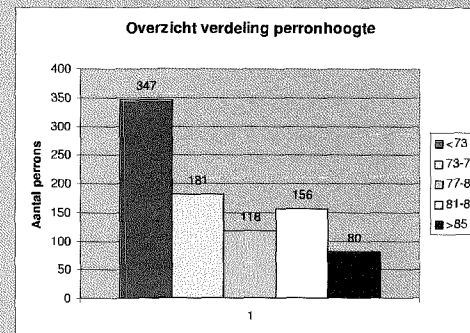
De gelijkvloerse instap is een optimalisatie van de instaphoogte en de horizontale spleet tussen perron en trein. Naarmate de instap groter wordt (hoogteverschil perron – trein), moet de horizontale spleet kleiner worden. Het realiseren van een kleine horizontale spleet is technisch gecompliceerd. De keuze voor 76 cm BS biedt een goede voorwaarde voor de invulling van deze horizontale spleet, omdat het te overwinnen hoogte verschil dan minimaal is.

¹³ Technical Specifications for Interoperability for Persons with Reduced Mobility

¹⁴ De TSI-normen voor de horizontale en verticale spleet zijn scherper dan de huidige richtlijnen.

Hoogte perrons in de praktijk

Sinds begin negentiger jaren geldt voor perrons een normhoogte van 84 cm. In 2005 zijn in het kader van het Stappenplan van alle perrons in Nederland de perronhoogte en de perronafstand gemeten. De onderstaande grafieken geven een overzicht van de verdeling van de perronhoogte. Perrons in de categorie 73 cm-77 cm voldoen aan de normhoogte van 76 cm BS en de perrons in de categorie 81 cm-85 cm aan de normhoogte van 84 cm BS.



Figuur 12 Overzicht verdeling perronhoogte voor alle stations in Nederland

Er is een grote bandbreedte in de werkelijke hoogte van de perrons. Op dit moment zijn er meer perrons die voldoen aan een normhoogte van 76 cm BS, dan 84 cm BS. Uit de meetgegevens blijkt ook, dat ruim 70% van de perrons op dit moment lager ligt dan de huidige normhoogte, 40% ligt zelfs onder de 73 cm.

Risico's

De risico's van het veranderen van de normhoogte zijn beperkt en goed te beheersen"

- Verslechtering bestaande instap: Wijziging van de normhoogte zal in de praktijk nauwelijks tot een verslechtering van de instap in het bestaande materieel leiden. De meeste perrons liggen nu rond of onder de 76 cm. Aanpassing van deze perrons leidt tot een verbetering. Door een gefaseerde aanpak (alleen die perrons waar lage vloer materieel komt) kunnen verslechtingen vermeden worden voor perrons die hoger liggen dan 76 cm.
- Kosten: de kosten voor het aanpassen van de perrons is voor 76 cm en 84 cm vergelijkbaar.
- Doorlooptijd lopende projecten: Projecten kunnen tijdens de aanpassingsprocedure van de Ministeriële Regeling ontheffing aanvragen voor de normhoogte.
- Raakvlakken andere voorschriften: Wijziging van de normhoogte van perrons heeft geen inhoudelijke wijziging van de technische voorschriften van andere infra-elementen tot gevolg.

Wijzigingsprocedure

De vervolgstap is nu het wijzigen van de normhoogte voor perrons in de Ministeriële regeling hoofdspoorweginfrastructuur. Hiervoor wordt een vaste wijzigingsprocedure gevolgd. Door de Raad van Bestuur van ProRail wordt formeel een verzoek tot wijziging van de Ministeriële Regeling hoofdspoorweginfrastructuur ingediend bij de Minister. ProRail is gestart met de voorbereiding voor de procedure. Gedurende de overgangperiode tussen de oude en de nieuwe normhoogte, vraagt ProRail voor lopende projecten een ontheffing van de Minister van de oude normhoogte van 84 cm.

IV. Aanvullende informatie over materieelinzet(planning) NS

In het stappenplan "Toegankelijkheid" is aangegeven dat NS begin 2006 aanvullende informatie zal geven over de inzet van nieuw sprintermaterieel. Dit vanuit de notie dat de afstemming tussen materieelinzet en aanpassen van de perronhoogte, naast andere maatregelen als aanbrengen van liften en blindengeleide lijnen, belangrijk is voor de effectiviteit van het implementatieplan.

NS heeft in 2004 besloten tot de aanschaf van een serie van circa 30 treinen Sprintermaterieel met een lage vloer. Deze treinstellen worden vanaf eind 2008 door de leverancier uitgeleverd en gaan dan in een proefbedrijf rijden. In 2009 verschijnen deze sprinters in de reguliere treindienst. Eind 2008 zal NS een besluit nemen over de eventuele aanschaf van een of meerdere vervolgoorders voor dit type materieel.

De precieze trajecten waar de nieuwe sprinters worden ingezet zijn nog niet bekend. Uitgangspunt voor de materieelinzet is dat NS de waarde voor onze klanten wil maximaliseren. Dit betekent een keuze voor het inzetten op vervoerrelaties met een groot aantal reizigers en op trajecten met een korte halteafstand tussen de stations. Vooralsnog wordt de eerste inzet gedacht in de zuidelijke Randstad (Utrecht-Rotterdam-Den Haag). De praktische ervaring die we in de loop van 2009 met het materieel opdoen vormt belangrijke input voor de planning van de materieelinzet voor de jaren na 2009.

Naast deze overwegingen is het voor een efficiënte en effectieve dienstverlening aan onze klanten altijd belangrijk om met de inzet van materieel flexibel te zijn. Qua planning van de materieelinzet wijkt de situatie van NS af van de werkwijze van regionale railvervoerders. Door de landelijke schaal waarop de planning gemaakt wordt en het feit dat NS over meerdere materieelsoorten beschikt, is de toekenning van materieel aan lijnen (treinseries) niet statisch maar dynamisch. NS maakt voor de dienstregeling van jaar n in de zomer van $n-1$ een materieelinzetplan. De basis daarvoor wordt gevormd door de reizigerstellingen van het najaar van $n-2$ en de ontworpen dienstregeling voor n (basis-uur patroon) zoals die in het voorjaar van $n-1$ bekend is. De feitelijke materieelplanning per trein verloopt overigens nog kort – cyclischer en wordt binnen jaar n , indien nodig, nog aangepast. NS wil met deze werkwijze goed inspelen op ontwikkelingen in de markt.

Uit informatie van ProRail blijkt, dat de NS werkwijze voor de materieelinzet een andere cyclus heeft dan de ProRail planning voor het toegankelijk maken van stations. Het keuzemoment met betrekking tot de vraag op welke stations in jaar n de perronhoogte wordt aangepast ligt namelijk al medio $n-2$.

Concreet met een voorbeeld voor de planning van kalenderjaar 2009:

- NS maakt in de periode april-juni 2008 een basis materieelplan (gebaseerd op reizigerstellingen van september-november 2007 en het basis-uurpatroon dat in het voorjaar van 2008 wordt afgerond)
- ProRail maakt reeds in 2007 een planning van de stations waar de perronhoogte aangepast gaat worden.

Het aanpassen van de NS materieelplanning aan de ProRail planning is niet mogelijk. Dat zou immers betekenen dat NS de jaardienstregeling en de materieelplanning een jaar moet vervroegen. ProRail geeft aan dat het ook niet mogelijk is voor om de bouwplanning af te stemmen op de materieelplanning van NS.

NS onderschrijft vanzelfsprekend dat investeren in toegankelijkheid het meest effectief is als materieel- en perronhoogte met elkaar in overeenstemming komen. Daarom hebben ProRail en NS een werkwijze uitgewerkt voor fasering van het aanpassen van de perronhoogte.

Dit voorstel is in de stuurgroep Toegankelijkheid van 8 maart 2006 besproken.

Twee kernpunten voor de fasering:

- ProRail gaat werken met een "vooruitrollen van de detailplanning": twee jaar vooruit maakt ProRail een "harde" planning van de stations waar de perronhoogte aangepast gaat worden. Voor de latere jaren wordt met indicaties gewerkt, zie figuur 2 in het implementatieplan.
- een wederzijdse inspanningsverplichting, met inachtneming van de hiervoor beschreven flexibiliteit om materieel en perron in principe binnen 5 jaar op elkaar aan te laten sluiten. Concreet:
 - daar waar ProRail aanpast, spant NS zich in om binnen 5 jaar deels of volledig daadwerkelijk met lage-vloer materieel te rijden.
 - daar waar NS met lage vloer materieel gaat rijden, past ProRail binnen 5 jaar de perronhoogte aan.

Een consequentie van deze werkwijze is dat, afhankelijk van het instroomtempo van nieuw lage-vloer materieel (sprinters en IC's), er een moment kan komen waarop ProRail de uitrol van het programma perronaanpassingen tijdelijk zal moeten beperken. Dit doet zich voor als er geen aan te passen stations meer zijn waar inzet van lage-vloer materieel binnen 5 jaar voorzien wordt en aanpassen van de perrons een verslechtering zou betekenen ten opzichte van nog "niets doen" *.

* Indien een perron na aanpassing hoger komt te liggen, betekent zo'n aanpassing ook zonder instroom van lage vloer materieel per saldo een (beperkte) verbetering. Alleen verlagen van de perronhoogte zonder dat instroom van lage vloer materieel wordt voorzien betekent een verslechtering van de situatie ten opzichte van "niets doen".

V. Impressie van een zelfstandig toegankelijk stationsgebouw

Bronnen:

1. Stappenplan Toegankelijkheid NS en ProRail, 12 september 2005
2. Brief Ministerie van Verkeer en Waterstaat, stappenplan toegankelijkheid van 27 oktober 2005, kenmerk DGP/SPO/U.05.02480
3. Brief Ministerie van Verkeer en Waterstaat, toegankelijk spoor van 21 maart 2006, kenmerk DGP/SPO/U.06.00358
4. Toegankelijke treinen, d.d. september 2003
5. Brief Ministerie van Volksgezondheid, welzijn en sport aan de Voorzitter van de tweede kamer, alternatieve besteding middelen amendement Dijkstra & Van der Ham, kenmerk DVVO/ZV-U-2625328
6. Basisstation 2005, Functionele normen en richtlijnen voor treinstations, ProRail, 26 juli 2005, 20528072

Colofon

Titel	Implementatieplan toegankelijkheid
Documentnummer	SpO/20614542
Versie/Datum	1.0, 30 juni 2006
Status	Definitief
Van	ProRail en NS
Auteur	Ir. M. Maarschalkerweerd, drs. V.T.M. Luiken, Ir. C. Brunekreef

Actualisatierapport 2010 Toegankelijkheid

Van ProRail / NS
Auteur Mark Wienbelt (ProRail), Jorg van Beek (ProRail), Diana Colijn (NS)

Kenmerk #2676160
Versie 1.0
Datum 21 december 2010
Bestand EDMS-#2676160-v2-R382700_actualisatierapport_programma_toegankelijkheid.DOC

Status Definitief

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Voorgeschiedenis	4
1.2	Opdracht	5
1.2.1	Opdrachtbrieven actualisatie	6
1.2.2	Opdrachtbrieven regeerakkoord 2010	6
1.3	Leeswijzer	6
2	Implementatieplan Toegankelijkheid voor ProRail en NS	8
2.1	Het belang van Toegankelijkheid	8
2.2	Toegankelijkheid voor ProRail	8
2.2.1	Voortgang ProRail programma	9
2.3	Toegankelijkheid voor NS	9
2.3.1	De concessie-context	9
2.3.2	Toegankelijkheid in de praktijk	9
DEEL 1 – GEZAMENLIJK DEEL: HERIJKING IMPLEMENTATIEPLAN		11
3	Herijking Stationsselectie	11
3.1	Herijking stationsselectie	11
3.2	Analyse doelstelling Toegankelijkheid met huidige realisatiecijfers	12
3.2.1	Analyse doelstelling selectie van 218 stations	12
3.2.2	Toegankelijke stations buiten 218	12
3.2.3	Analyse reizen in toegankelijke treinen	13
DEEL 2 – SPECIFIEKE VRAGEN AAN PRORAIL EN NS		15
4	ProRail	15
4.1	Inleiding	15
4.2	Resultaat Actualisatie Budget Toegankelijkheid	16
4.2.1	Eindoverzicht actualisatie van prognose eindstand	17
4.2.2	Onderhoudskosten	18
4.3	Resultaat Actualisatie Aantal Maatregelen en KPI Toegankelijkheid	18
4.4	Implicaties naar aanleiding van de actualisatie van Toegankelijkheid	19
4.5	Uitwerking vragen naar aanleiding van doelstellingen uit het regeerakkoord 2010	20
4.5.1	Uitwerking Deelprogramma 'Kleine Maatregelen'	20
4.5.2	Uitwerking Deelprogramma 'Bereikbaarheid Perron' en 'Aanpassen Perronhoogte'	21
4.5.3	Planning Programma Toegankelijkheid ProRail per onderdeel	22
5	NS	24
5.1	Actualisatie Toegankelijk materieel	24
5.1.1	Studies naar toekomstbeeld Toegankelijkheid	25
5.1.2	Planning materieelinzet	26
5.2	Europese Regelgeving en Tweede Kamermotie (Roemer - De Krom) NS	30
5.2.1	Resultaten van de studie naar zelfstandig toegankelijke instap van bestaand materieel	30
5.3	Visie NS op motie alle stations toegankelijk in 2030	32

Bijlage 1 – Overzicht stations met assistentieverlening	35
Bijlage 2 – Stationslijst 218 met huidige realisatiecijfers	45
Bijlage 3 – Extra toegankelijke locaties buiten 218	50
Bijlage 4 – Verwachte ontwikkeling KPI Toegankelijkheid ProRail	52
Bijlage 5 - Beschrijving oplossingen onderzoek	53
Bijlage 6 - Toelichting NS op gelijkvloerse instap	55

1 Inleiding

In dit gezamenlijk rapport van ProRail en NS worden de resultaten gepresenteerd van de eerste actualisatie van het programma Toegankelijkheid. Een programma dat vijf jaar geleden is geïnitieerd om in gezamenlijkheid zorg te dragen dat het spoorstelsel ook voor reizigers met een functiebeperking zelfstandig toegankelijk wordt. Inmiddels wordt deze doelstelling voor de reiziger steeds zichtbaarder door de instroom van nieuw toegankelijk materieel van vervoerders en de aanpassingen van stations. Dit jaar wordt een aantal onderdelen van het programma geactualiseerd naar aanleiding van de herijkingsdoelstelling in het implementatieplan van het programma en aanvullende vragen van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Definitie toegankelijkheid voor het spoorstelsel

Zelfstandig toegankelijk betekent dat mensen met een functiebeperking zonder assistentie gebruik kunnen maken van het spoorstelsel. ProRail en NS verstaan onder toegankelijkheid een omschrijving met de volgende elementen:

- 1. Als iemand zich zelfstandig kan bewegen in het maatschappelijk verkeer (en bijvoorbeeld zelfstandig het station kan bereiken), dan moet het ook mogelijk zijn om zelfstandig gebruik te maken van de hele keten van treinvervoer. Het spoorstelsel mag geen bottleneck zijn.*
- 2. Als iemand zich uitsluitend met hulp van een begeleider of blindengeleidehand kan bewegen in het maatschappelijk verkeer, dan moet het ook mogelijk zijn om met die hulp gebruik te maken van de hele keten van treinvervoer.*
- 3. Als iemand zich niet (ook niet met hulp) kan bewegen in het maatschappelijk verkeer, dan kan niet worden verlangd dat dit in de keten van treinvervoer wel mogelijk wordt gemaakt. Denk bijvoorbeeld aan bedlegerige patiënten of aan mensen die niet durven te reizen.*

Deze definitie is eerder gehanteerd in het Stappenplan en in het Implementatieplan Toegankelijkheid en sluit aan bij de definitie die wordt gehanteerd in het Rapport Toegankelijke treinen.

1.1 Voorgeschiedenis

Dit rapport volgt op eerder aangeboden plannen waaronder het *Stappenplan Toegankelijkheid* (verschillende scenario's en kosten voor een programma Toegankelijkheid; september 2005), *Implementatieplan Toegankelijkheid Spoor* (een uitwerking van het door de minister gekozen scenario, de deelvariant, uit het Stappenplan; september 2006) en *versnellingsopdracht Toegankelijkheid* (verzoek van de Tweede Kamer naar mogelijkheden en kosten van versnelde uitvoering van de in het Implementatieplan beschreven deelvariant; 2008)¹.

Huidige Doelstelling Toegankelijkheid

- 90% van de reizen van reizigers met een functiebeperking is in 2030 zelfstandig toegankelijk
- 90% van het stationsprogramma is afgerond in 2020

¹Kamerbrief: Tweede Kamer, vergaderjaar 2007-2008, 31 200 XI, nr. 98

Toegankelijkheid in de huidige vorm is een uitwerking van het scenario 'de deelvariant' uit het Stappenplan Toegankelijkheid. Deze uitwerking is beschreven in het Implementatieplan Toegankelijkheid.

De deelvariant van Toegankelijkheid heeft als doel dat circa 90% van de reizen van reizigers met een functiebeperking zelfstandig toegankelijk te maken is. Uiteindelijk heeft uitwerking van deze deelvariant geleid tot een selectie van 218 stations.

De inhoud van het Implementatieplan is als volgt:

- **(NS)** een schatting van het aandeel toegankelijke treinen ('bakken') van het NS-materieelpark in 2030. Deze schatting in het Implementatieplan is gebaseerd op toenmalige inzichten (2006) van de in- en uitstroom van materieel. NS realiseert de instroom van materieel met een lage vloer door middel van reguliere vervanging van materieel. Beginnend met de geleidelijke instroom van de nieuwe Sprinters vanaf 2009. Voor NS zijn geen middelen beschikbaar gesteld om het materieelpark (versneld) te vervangen.
- **(ProRail)** een uitwerking van het toegankelijk maken van een selectie van stations. Deze selectie is gebaseerd op het aantal stations met meer dan 2000 in-, uit- en overstappers (per doordeweekse dag), knooppuntfunctie en regionale spreiding waarbij binnen een straal van maximaal 15 kilometer een toegankelijk station aanwezig moet zijn. Voor de nodige aanpassingen heeft de minister destijds €450 miljoen gereserveerd.

Naar aanleiding van de studieresultaten uit de Versnellingsopdracht van Toegankelijkheid (2008) is overeengekomen dat in 2020 minimaal 90% van het stationsprogramma (ProRail) is afgerond. Daarnaast is uit deze versnellingsstudie gebleken dat het voor NS niet mogelijk is om in 2020 uitsluitend treinen met een lage vloer te rijden. Het gekozen uitgangspunt is dat door instroom van nieuw materieel een steeds groter deel van het NS materieelpark toegankelijk wordt.

1.2 Opdracht

In het implementatieplan is opgenomen dat ProRail en NS elke vijf jaar een herijking uitvoeren op de selectie van stations binnen de deelvariant.

Herijking volgens het Implementatieplan Toegankelijkheid betekent dat de stationslijst wordt geactualiseerd op actuele realisatiecijfers van in-, uit- en overstappers. Dit kan betekenen dat er stations uit de huidige selectie worden afgevoerd en andere stations bijkomen.

Echter, de nu voorliggende actualisatie is meer dan alleen een herijking van de stationslijst. Totaal liggen vier opdrachtbrieven aan de basis van deze rapportage. Deze brieven betreffen extra vragen rond de actualisatie van het programma en de doelstellingen over dit onderwerp uit het regeerakkoord van 2010. Vanwege al deze onderwerpen noemen ProRail, NS en lenM dit dan ook een *actualisatie* van het programma op de gevraagde onderdelen en geen herijking. De herijking (zoals omschreven in het implementatieplan) is daar onderdeel van. In de volgende twee paragrafen wordt de inhoud van de opdracht uiteengezet.

1.2.1 Opdrachtbrieven actualisatie

Voor deze rapportage heeft het ministerie in opdrachtbrieven ProRail² en NS³ gevraagd ook de volgende vragen in de actualisatie van het programma te beantwoorden.

1. Gezamenlijk: Aangeven welke stations in 2020 toegankelijk zijn gemaakt en welk percentage van de reizigers daarmee wordt bereikt.
2. ProRail: Uitwerken van de wijzigingen door de TSI/PRM 2008 (Technical Specifications of Interoperability for People with Reduced Mobility).
3. ProRail: Aangeven in hoeverre de TSI/PRM wijzigingen kunnen worden voldaan uit huidig programmabudget.
4. ProRail: Inzicht in de besteding van extra toegekende Valysmiddelen ten behoeve van aanpassingen van bestaande hellingbanen.
5. ProRail: Uitwerken van de motie Roemer - De Krom om te zorgen dat alle stations van Nederland toegankelijk zijn in 2030 (25 847, nr. 66).
6. NS: Uitwerken van de gevolgen van de motie om in 2030 enkel nog toegankelijk materieel te mogen inzetten (25 847, nr. 64).

1.2.2 Opdrachtbrieven regeerakkoord 2010

Naast bovenstaande opdracht heeft het ministerie ons gevraagd om in een aanvullende opdracht te anticiperen op de ambities rond toegankelijkheid van het spoorstelsel van de nieuw gevormde regering (herfst 2010). In het regeerakkoord is gesteld dat er sneller aanpassingen van stations en treinen komen om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mensen met een beperking te verbeteren. De volgende vragen zijn in dat kader afzonderlijk aan ProRail⁴ en NS⁵ gevraagd in dit rapport te betrekken.

1. ProRail: In hoeverre is het mogelijk het pakket 'kleine maatregelen' - inclusief extra maatregelen voortvloeiend uit de vastgestelde TSI-PRM - versneld uit te voeren?
2. ProRail: In hoeverre zijn er verder versnellingsmogelijkheden voor de aanpassing van perronhoogtes en het aanbrengen van liften en hellingbanen? Wat zijn de consequenties van een mogelijke versnelling?
3. ProRail: Kunt u een indicatieve planning van de werkzaamheden per maatregel opgeven, zodat de voortgang van de uitvoering van de werkzaamheden per maatregel inzichtelijk en communiceerbaar wordt?
4. NS: Kunt u aangeven welke mogelijkheden NS ziet, waarmee de minister invulling kan geven aan uitvoering van het gestelde in het regeerakkoord?

Deze vragen worden uitgewerkt in deel 2 in de uitwerking van de afzonderlijke beantwoording van ProRail en NS.

1.3 Leeswijzer

Dit document is een gezamenlijk rapport van ProRail en NS en opgedeeld in twee delen. Het eerste deel is gezamenlijk opgesteld en het tweede deel behandelt de specifieke vragen aan de individuele organisaties.

² Brief opdrachtverstrekking Actualisatie Toegankelijkheid – VenW/DGMO/2010-4711 – 26 april 2010

³ Brief opdrachtverstrekking Actualisatie Toegankelijkheid – VenW/DGMO/2010-4710 – 26 april 2010

⁴ Opdrachtbrief ProRail - VenW/BSK-2010/181582 – 7 december 2010

⁵ Opdrachtbrief NS - VenW/BSK-2010/181584 – 7 december 2010

In het volgende hoofdstuk wordt de doelstelling van Toegankelijkheid verder toegelicht. Daarna wordt in deel 1 van dit rapport de herijking van de stationslijst behandeld en is er een analyse gedaan naar de voortgang in de doelstellingen van het programma. In deel 2 worden de antwoorden op de afzonderlijke vragen aan NS en ProRail uit de verschillende opdrachtbrieven behandeld.

Alle genoemde bedragen in dit document zijn conform prijspeil 2010.

De onderstaande tabel geeft een overzicht waar het antwoord op de vragen uit de brieven van 26 april 2010 en 7 december 2010 aan ProRail en NS te vinden zijn.

Nr.	Omschrijving	Locatie in dit rapport
1	Gezamenlijk: Aangeven welke stations in 2020 toegankelijk zijn gemaakt en welk percentage van de reizigers daarmee wordt bereikt.	3.2
2	ProRail: Uitwerken van de wijzigingen door de TSI/PRM 2008 (Technical Specifications of Interoperability for People with Reduced Mobility).	4.2
3	ProRail: Aangeven in hoeverre de TSI/PRM wijzigingen kunnen worden voldaan uit huidig programmabudget.	4.2
4	ProRail: Inzicht in de besteding van extra toegekende Valysmiddelen ten behoeve van aanpassingen van bestaande hellingbanen.	4.2
5	ProRail: Uitwerken van de motie Roemer - De Krom om te zorgen dat alle stations van Nederland toegankelijk zijn in 2030 (25 847, nr. 66).	4.2, 4.3 en 4.4
6	NS: Uitwerken van de mogelijkheden voor aanpassen van één ingang van bestaande treinen, ingevolge de motie waarin gesteld dat in 2030 enkel nog toegankelijk materieel mag worden ingezet (25 847, nr. 64).	5.2
7	ProRail: In hoeverre is het mogelijk het pakket 'kleine maatregelen' - inclusief extra maatregelen voortvloeiend uit de vastgestelde TSI-PRM - versneld uit te voeren?	4.5.1
8	ProRail: In hoeverre zijn er verder versnellingsmogelijkheden voor de aanpassing van perronhoogtes en het aanbrengen van liften en hellingbanen? Wat zijn de consequenties van een mogelijke versnelling?	4.5.2
9	ProRail: Kunt u een indicatieve planning van de werkzaamheden per maatregel opgeven, zodat de voortgang van de uitvoering van de werkzaamheden per maatregel inzichtelijk en communiceerbaar wordt?	4.5.3
10	NS: Er komen sneller aanpassingen van stations en treinen om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mensen met een beperking te verbeteren. Daarom vraag ik u - in aanvulling op mijn eerdere verzoek - aan te geven welke mogelijkheden NS ziet waarmee de minister hieraan invulling kan geven.	5.2

2 Implementatieplan Toegankelijkheid voor ProRail en NS

2.1 Het belang van Toegankelijkheid

ProRail en NS willen samen dat het reizen per trein voor zoveel mogelijk mensen mogelijk is. Het gaat daarbij om alle reizigers, dus ook om mensen met een functiebeperking. ProRail en NS werken er hard aan om de belemmeringen die ze nog tegenkomen weg te nemen. ProRail als beheerder van de infrastructuur, NS als vervoerder. De inspanningen en maatregelen die NS neemt om haar dienstverlening toegankelijk te maken worden betaald uit de eigen middelen van NS.

Door de maatregelen uit het implementatieplan is het reizen per trein op een groot aantal stations ook voor mensen met een functiebeperking inmiddels steeds beter mogelijk. In die situaties waar de reiziger nog niet zelfstandig gebruik kan maken van het spoorvervoer verleent NS op een groot aantal stations assistentie (zie bijlage 1 voor een overzicht van deze stations). Bovendien kunnen mensen met een functiebeperking op medische indicatie gratis een begeleider meenemen.

Het huidige aanbod van Toegankelijkheid is gericht op maatregelen ten behoeve van het oriënteren en voorbereiden van de reis, voorzieningen op stations en perrons en maatregelen in de trein. Daarnaast is Toegankelijkheid een missie, respectievelijk als vanzelfsprekendheid, benoemd voor toekomstige diensten en producten van beide spoorbedrijven. Andere grote projecten met raakvlakken op het gebied van toegankelijkheid, zoals Infoplus en OVCP, nemen deze doelstellingen mee in hun uitwerkingen.

2.2 Toegankelijkheid voor ProRail

Voor ProRail is Toegankelijkheid vertaald naar een programma met drie deelprogramma's om de nodige aanpassingen aan de stationsinfra te realiseren:

- **Bereikbaarheid perron**
Zorgen voor een zelfstandig toegankelijk perron door realisatie van liften en (aanpassen van) hellingbanen;
- **Aanpassen perronhoogte**
Zorgen voor aanpassing van de hoogte van perrons om gelijkvloerse in- en uitstap van de trein mogelijk te maken;
- **Kleine maatregelen.**
Landelijk realiseren van een pakket van negen kleinere maatregelen met name gericht op mensen met een auditieve of visuele functiebeperking.

De deelprogramma's 'Bereikbaarheid Perron' en 'Aanpassen Perronhoogte' worden uitgevoerd op de 218 stations conform de selectie van de deelvariant. Het pakket van kleine maatregelen wordt op alle stations uitgerold. In 2008 is de planning en doelstelling van het stationsprogramma aangepast door een versnellingsopdracht van het ministerie, zodanig dat in 2020 90% van het implementatieplan moet zijn afgerond.

Voor de aanpassingen aan de stationsinfra is door het Rijk 457,42⁶ miljoen euro beschikbaar gesteld. Naast het afleggen van financiële verantwoording over de beschikbaar gestelde middelen, wordt over de voortgang van het programma gerapporteerd op basis van de KPI

⁶ Conform beheerplan ProRail 2010 en inclusief extra toegekende Valysgelden in 2010

Toegankelijkheid. Deze KPI is het percentage maatregelen gereed ten opzichte van het totaal aantal maatregelen.

In uitwerking van het programma is nauw contact met belangengroeperingen (Viziris, CG-raad, ROVER, PCOB en Unie KBO) over voortgang en issues. Ook wordt bij belangengroeperingen advies ingewonnen in de ontwikkeling van producten of bij totstandkoming van nieuwe regelgeving.

2.2.1 Voortgang ProRail programma

Inmiddels is het programma voor ProRail in volle uitvoer en gaan reizigers de effecten op de stations steeds meer waarnemen. Wat betreft de perronhoogtes (buiten de 'bijbestellingen' van regionale concessieverleners en gerealiseerde nieuwe stations) is de prognose dat we dit jaar over de 60 aangepaste stations gaan.

Voor de doelstelling om alle perrons zelfstandig toegankelijk bereikbaar te maken is een aantal liften snel gerealiseerd in samenwerking met andere projecten. Van de eerste groep locaties die direct binnen het programma wordt gerealiseerd zijn recent de eerste locaties opgeleverd en zitten andere dicht tegen realisatie aan. Daarnaast zal dit jaar worden begonnen met de aanpassing van de eerste groep hellingbanen aan huidige richtlijnen. Dit laatste is een scope-uitbreiding van dit deelprogramma gefinancierd met extra ter beschikking gestelde Valysgelden in 2010.

De groep kleine maatregelen bestaat momenteel uit negen landelijke 'uitrolprojecten'. Daarvan is een aantal maatregelen afgerond of verwacht ProRail die dit jaar af te ronden. Voorbeelden daarvan zijn dubbele buisleuning op alle stations, leuning op banken en braille op trappen. Andere maatregelen zullen voor 2015 worden afgerond. De uitwerking van de vragen aan ProRail in het volgende deel van dit rapport geeft hier verder zicht op.

2.3 Toegankelijkheid voor NS

2.3.1 De concessie-context

In de Vervoerconcessie is toegankelijkheid als zorggebied opgenomen. De concessie stelt dat NS ervoor moet zorgen dat 'de treinen toegankelijk zijn voor een ieder'.

NS legt in het jaarlijkse Vervoerplan vast welke resultaten zij in de komende planperiode op het terrein van de toegankelijkheid wil bereiken. Over de bereikte resultaten legt NS formeel aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu verantwoording af door middel van de (half)jaarlijkse rapportages.

Over de ontwikkelingen op het terrein van toegankelijkheid heeft NS regulier overleg met de consumentenorganisaties in het LOCOV. Niet alleen wordt in voorkomende gevallen formeel om advies gevraagd, maar ook worden de consumentenorganisaties informeel meegenomen in nieuwe ontwikkelingen die impact hebben op de toegankelijkheid in brede zin (treinen, reisinformatie etc.).

2.3.2 Toegankelijkheid in de praktijk

NS benadert het onderwerp Toegankelijkheid integraal. Nieuwe producten moeten als vanzelfsprekend toegankelijk worden opgeleverd. Daarnaast is extra zorg nodig voor sommige klanten. Voor mensen met een fysieke, visuele of auditieve handicap zijn daarom aanvullende maatregelen getroffen.

De NS servicemedewerkers op de grotere stations kunnen klanten met vragen snel op weg helpen. Op kleinere stations heeft NS service-en alarmzuilen geplaatst (met braillevermelding). Hiermee kan contact opgenomen worden met een NS-medewerker, voor reisinformatie, informatie over voorzieningen op het station en over verloren en gevonden goederen.

- **Assistentieverlening**

In het toegankelijkheidsbeleid van NS neemt assistentieverlening aan mensen met een handicap een centrale plaats in. Mensen met een (tijdelijke) handicap kunnen tot drie uur voor aanvang van hun reis hulp bij het in- en uitstappen van de trein aanvragen. Dit kan zeven dagen per week tussen 07:00 uur en 23:00 uur bij de NS Servicecentrale of online via ns.nl. 24 uur per dag is een NS medewerker aanwezig om te helpen bij problemen onderweg of het annuleren van de reis. Assistentieverlening wordt gecontinueerd tot het moment waarop de vloerhoogte van het materieel, in combinatie met een perron op normhoogte, een zelfstandige instap mogelijk maakt.

- **Toegankelijkheid van materieel**

NS richt zich op het toegankelijker maken van haar treinen. Nieuw materieel voldoet aan de regelgeving. Sinds 2009 stroomt gefaseerd nieuw materieel in ter vervanging en uitbreiding van bestaand materieel. Door de lagere instap, oplichtende deurbedieningsknoppen en akoestisch en licht afsluitingsignaal is de toegankelijkheid van deze trein aanzienlijk verbeterd ten opzichte van ouder materieel. Zelfstandige instap is nog niet mogelijk omdat materieel en perronhoogte nog niet overal overeenkomen.

NS spant zich tevens in de toegankelijkheid van bestaand materieel bij revisie te verbeteren. Het nog te reviseren materieel voldoet bij herinstroom aan de eisen met betrekking tot auditieve en visuele aanpassingen aan het materieel (oplichtende deurbedieningsknoppen en akoestische en licht afsluitingsignaal). De besluitvorming om hierbij ook reisinformatieschermen en automatische oproep te realiseren is in voorbereiding.

- **Reisinformatie**

De reisinformatie van NS is toegesneden op gebruik door doven en slechthorenden, blinden en slechtzienden. De Reisplanner en de algemene informatie op de site ns.nl zijn goed te gebruiken voor mensen met een visuele beperking; bijvoorbeeld door gebruikers van een PC met een brailleleesregel. Iedereen kan gebruik maken van een voorleesbutton en de schaalbare lettergrootte.

Reisinformatie onderweg is beschikbaar voor alle reizigers, door oproep voor mensen met een visuele handicap en via mobile telefonie (Reisplanner X-tra of 'ns.nl op uw mobiel') voor auditief gehandicapten. In de nieuwe Sprinters en steeds meer Intercity's wordt de informatie ook visueel aangeboden.

In samenwerking met ProRail en Viziris, de netwerkorganisatie van slechtzienden- en blindenverenigingen, biedt NS beschrijvingen aan voor routes in en rond stations. Deze informatie stelt de reiziger met een visuele beperking vóór deze de reis gaat maken, in staat zich op het station te oriënteren.

DEEL 1 – GEZAMENLIJK DEEL: HERIJKING IMPLEMENTATIEPLAN

3 Herijking Stationsselectie

De huidige selectie van 218 stations heeft ten doel minimaal 90% van de reizigers te bedienen. De selectie is gebaseerd op drie criteria:

1. Stations met meer dan 2000 in-, uit- en overstappers op een gemiddelde werkdag (gebaseerd op cijfers over 2004).
2. Knooppuntstations waar lijnen samenkomen of overstapbewegingen zijn
3. Regionale spreiding: stations toegevoegd aan de selectie om te zorgen dat er binnen een straal van 15 km een toegankelijk station te vinden is.

3.1 Herijking stationsselectie

In het implementatieplan Toegankelijkheid staat als de doelstelling voor de vijfjaarlijkse herijking als volgt omschreven.

Tijdens de herijking worden de stations die op basis van het criterium van in- en uitstappers zijn geselecteerd, voor de meest recente realisatiecijfers op grootte gerangschikt. Vervolgens wordt een streep getrokken bij hetzelfde aantal stations dat al in de deelvariant zat. Uitgaande van het vaststaande budget kan dit betekenen dat het criterium van het aantal instappers theoretisch kan veranderen.

Bron: Implementatieplan Toegankelijkheid – definitief juni 2006 – pagina 35

Uitvoering van deze herijking zou de volgende vijf wijziging in de selectie van 218 stations opleveren.

Afvoeren uit 218	Toevoegen aan 218
Helmond Brouwhuis	Zoetermeer Oost
Purmerend Overwhere	Enschede Drienerlo
Hillegom	Heeze
Den Haag Moerwijk	Vught
's Hertogenbosch Oost	Den Dolder

Het voorstel is deze wijzigingen niet door te voeren in de huidige selectie. Hiervoor zijn twee belangrijke redenen:

Doelstelling van het Programma wijzigt door de motie Roemer-De Krom

In april 2009 is de motie 'alle stations toegankelijk' door de Tweede Kamer aangenomen. Het ministerie heeft aangegeven de motie te willen uitvoeren, echter is financiële dekking niet gegeven. Opdracht tot uitvoering van deze motie verandert de scope van het programma aanzienlijk. Tijdens deze actualisatie is ProRail gevraagd de gevolgen uit te werken. Daarmee is een traditionele herijking van de stationslijst, zoals in het implementatieplan omschreven en hierboven zichtbaar gemaakt, minder zinvol geworden omdat de kans groot is dat uiteindelijk toch extra stations in scope gaan komen.

Projecten uit het programma op deze stations zijn gecommuniceerd of in voorbereiding

De lijst van 218 stations op dit moment wijzigen kan onnodige onduidelijkheid opleveren in de omgeving. De lijst is extern afgestemd, regionale spreiding wordt geborgd en projecten daaruit zijn al gecommuniceerd naar de regio's en / of concessieverleners. Voor een aantal van deze locaties is al (voorbereidende) werkzaamheden uitgevoerd. Deze stations in deze fase laten afvallen is in dat kader mogelijk niet effectief en, blijkt uit analyse in de volgende paragraaf, ook niet nodig om de doelstelling te halen.

ProRail en NS stellen dus voor de wijzigingen onder invloed van de herijking van de stationslijst niet door te voeren. Echter, daarmee is het wel nodig inzichtelijk te maken of met de huidige selectie van stations en met de meest recente realisatiecijfers (dagelijkse in-, uit- en overstappers) nog wordt voldaan aan de hoofddoelstelling van het programma: 90% van de reizigers bedienen. De volgende paragraaf behandelt deze analyse.

3.2 Analyse doelstelling Toegankelijkheid met huidige realisatiecijfers

De doelstelling van het programma is dat 90% van de reizen van mensen met een functiebeperking zelfstandig toegankelijk te maken is. Vanuit twee analyses (toegankelijke stations en toegankelijk materieel) is gekeken of we met huidige inzichten nog voldoen aan de doelstellingen uit het implementatieplan en de versnellingsvraag uit 2008.

3.2.1 Analyse doelstelling selectie van 218 stations

Een analyse van de selectie (218) van stations in combinatie met de meest recente realisatiecijfers (cijfers NS MOA 2009) volgens de methode uit het implementatieplan leert dat met deze selectie voor 94,60% van de reizigers (in-, uit- en overstappers) de infrastructuur klaar wordt gemaakt voor zelfstandig toegankelijk reizen voor alle doelgroepen. Absoluut gezien is dit 2.595.354 op een totaal van 2.743.494 in-, uit- en overstappers. De lijst van 218 stations inclusief hun bijdrage aan de 94,60% staan in bijlage 1.

De selectie van 218 stations raakt 94,60% van de treinreizigers in Nederland

3.2.2 Toegankelijke stations buiten 218

Buiten de scope van het programma is, op basis van 'regiobestellingen' (extra stations uitvoeren op verzoek van regionale overheden), de bouw van nieuwe stations en vernieuwde stations, buiten de 218 al een aantal locaties als 'toegankelijk' te markeren. Onderstaande tabel maakt inzichtelijk welk percentage van de reizigers dit betreft en laat zien voor hoeveel reizigers in 2020 de infrastructuur klaar is voor toegankelijk reizen (inclusief de huidige programmascope van 218 stations).

Locatie / Groep	Aantal Stations	% In-/Uit- en Overstappers 2009	In-/Uit- en Overstappers 2009
Selectie 218 stations	218	94,60%	2.595.354
Noordelijke Lijnen (deel buiten 218 selectie)	33	0,76%	20.873
Nieuwe stations en vernieuwde stations 2005-2010 (buiten 218) ⁷	21	0,74%	20.203
Totaal	269	96,10%	2.636.430

De precieze locaties en reizigersaantallen per locatie staan in bijlage 2

Op de volgende pagina is een geografische kaart afgebeeld van huidige kennis over de toegankelijke stations in 2020. De verwachting is dat er in de tussenliggende tijd naar 2020 nog extra nieuw gebouwde stations toegankelijk worden opgeleverd.

3.2.3 Analyse reizen in toegankelijke treinen

Naast een analyse geredeneerd vanuit de toegankelijke stations is ook gekeken naar het reizen in toegankelijk materieel. Deze analyse geeft inzicht in welk percentage reizen in toegankelijke treinen worden gemaakt. Hierbij zijn de prognosecijfers van het aantal reizen voor 2020 gebruikt, waarbij de inzet van toegankelijk materieel is bepaald. Gegeven de dienstregeling zoals in paragraaf 5.1.2 is beschreven, verwacht NS dat meer dan 90% van de reizen in 2030 in toegankelijke treinen kan worden gemaakt.

⁷ Dit is gebaseerd op in-, uit- en overstapcijfers over 2009. Er zijn daarom geen cijfers meegenomen voor stations die eind 2009 in dienst zijn gekomen.

Programma Toegankelijkheid ProRail

Stations 2020



- Stationsselectie implementatieplan Toegankelijkheid 2006
- Stations toegankelijk gemaakt, op verzoek regionale concessieverleners gerealiseerd
- ▣ Station met aangepaste perronhoogte, op verzoek regionale concessieverleners gerealiseerd
- * Nieuwe (toegankelijke) stations periode 2005-2009
- Overige stations

Opdrachtgever: ProRail
 Auteur: ProRail / Infradatacenter
 Datum: 30 september 2010
 Databron(nen): Projecten/Stations en Transfer/
 Stationsprogramma's

DEEL 2 – SPECIFIEKE VRAGEN AAN PRORAIL EN NS

4 ProRail

4.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft inzicht in antwoorden op de specifieke vragen aan ProRail (zie voor opsomming paragraaf 1.2) voor de actualisatie van het programma Toegankelijkheid. Deze vragen behandelen budget⁸ en KPI consequenties van scope-uitbreidingen van het programma. Zie het kader onder aan deze paragraaf voor meer informatie over de KPI toegankelijkheid.

In de volgende volgorde heeft ProRail de actualisatie van budgetten en KPI ontwikkeling aangepakt:

- Actualisatie van het huidig programma (initiële scope op basis van het implementatieplan 2006 en versnellingsopdracht 2008)
- Verwerken van de nieuwe maatregelen onder invloed van de TSI/PRM wijzigingen 2008 en aangeven in hoeverre dit past binnen huidig programmabudget
- Uitwerken en inzichtelijk maken van de gevolgen van de motie Roemer - De Krom (alle stations toegankelijk in 2030)

In onderstaande paragrafen zullen de belangrijkste resultaten worden opgesomd. In de laatste paragraaf in dit hoofdstuk geeft ProRail de implicaties aan naar aanleiding van de resultaten.

KPI Toegankelijkheid ProRail

Toegankelijkheid voor ProRail wordt mede gerapporteerd aan het ministerie van Infrastructuur en Mileu op basis van een Kern Proces Indicator (KPI). De KPI is het percentage van het aantal maatregelen gereed ten opzichte van het totaal aantal maatregelen.

In 2005 is bij start van het programma een nulmeting gedaan waarin onderzocht is hoeveel maatregelen op de verschillende stations al in orde zijn. Dit maakt dat het programma destijds is gestart met al 42% voortgang in de KPI.

Scope-uitbreidingen en aanpassing van de planning van het programma veroorzaken wijzigingen in het KPI verloop.

⁸ Alle genoemde bedragen in dit hoofdstuk zijn exclusief BTW, prijspeil 2010

4.2 Resultaat Actualisatie Budget Toegankelijkheid

Het totaalresultaat van de hierboven beschreven actualisatieslagen is, voor wat betreft de verdeling van investeringsbudget, in 4.2.1 zichtbaar gemaakt. De belangrijkste conclusies van de actualisatie zijn:

- Het hellingbanenproject is nu gebudgetteerd op 6,13 miljoen euro. Er is 5,882 miljoen euro aan Valysgelden toegekend. Het verschil kan worden betaald uit het huidige programmabudget.
- Wijzigingen onder invloed van de nieuwe TSI/PRM prognosticeert ProRail op 37,82 miljoen euro.
- De TSI/PRM wijzigingen kunnen worden betaald uit efficiëntie in uitrol van het huidige programma. Dit komt met name door besparingen in de uitrol van 'Aanpassen Perronhoogte'.
- Door efficiëntie in het huidige programma is 18,42 miljoen beschikbaar binnen huidig budget
- De verwachte extra kosten om de motie Roemer - De Krom uit te voeren en dus ook alle overige stations toegankelijk te maken voor 2030 worden maximaal ingeschat op 96 miljoen euro⁹.

Wijzigingen TSI / PRM

Door de wijzigingen in de TSI / PRM worden maatregelen aan het pakket 'kleine maatregelen' toegevoegd. Twee 'oude' maatregelen worden door nieuwe maatregelen vervangen en verdwijnen uit het programma. Dit zijn 'zichtbaar maken glas' (oude scope) en 'Makeringen op de perrons (oude scope)'. Het deelprogramma Kleine Maatregelen ziet er na de actualisatie als volgt uit.

Deelprogramma Kleine Maatregelen
Al in Huidig Programma
Dubbele buisleuning
Openen Deuren
ArMLEuning op zitbanken
Braille bij trappen
Obstakel vrije route
Toegankelijk maken bestaande toiletten
Verlichtingsniveau
Nieuwe Maatregelen (TSI / PRM)
Markering Perronrand
Markering Veiligheidszone
Zichtbaar maken glas (aangepaste scope)
Aanpassen Geleidelijnen
Verbetering bestaande liften

⁹ Dit is een eindstandprognose voor dit deel met daarin een maximaal scenario voor het programma 'Bereikbaarheid Perron'.

Uitwerking motie Roemer – De Krom (Deelprogramma Bereikbaarheid Perron)

De inschatting van 96 miljoen voor de motie Roemer-De Krom is, voor wat betreft het deel 'Bereikbaarheid Perron' gebaseerd op een maximumanalyse met 'grijs gebied' (dit zijn stations die mogelijk niet binnen de eisen voor een lift vallen, maar waar een lift in het kader van Toegankelijkheid mogelijk toch gewenst is). In met name dit liftenpakket kan, door te komen tot meer heldere eisen (zie ook paragraaf 4.4), bespaard worden ten opzichte van de huidige inschatting. In de onderstaande tabel staan de drie variantgroepen die uit de analyse kwamen.

Variant	Totaal Aantal locaties	Aantal liften	Cumulatieve Eindstand-prognose Deelprogramma (€)
Minimum	9	20	20 mio
Maximum	11	25	25 mio
Incl.'grijs gebied'	14	31	31 mio
Incl. Hellingbanen aanpassen buiten '218'	83	(€ 5 mio)	36 mio

Besparing kan gezocht worden door de eisen, wanneer een lift noodzakelijk is voor dit pakket, scherper te definiëren. Dit kan wellicht ook het liftenprogramma binnen het huidige programma Toegankelijkheid beïnvloeden. Daarnaast kan bij dit pakket ook nader gekeken worden naar de impact van een lift ten opzichte van de kosten. Deze stations betreffen namelijk liftinpassingen met minder in-, uit- en overstappers op de stations dan in het huidige pakket.

4.2.1 Eindoverzicht actualisatie van prognose eindstand

Alle bedragen in euro's	Geoormerkt Budget	Geactualiseerd Prognose Eindstand Initieel Programma	Kosten TSI/PRM 2008 maatregelen	Geactualiseerde Prognose Eindstand inclusief TSI/PRM mutaties	Kosten Motie Roemer-De Krom
Aanpassen Perronhoogte	281,60 mio	221,60 mio		221,60 mio	60 mio
Bereikbaarheid Perron	140,82 mio ¹⁰	145,13 mio		145,13 mio	36 mio
Kleine Maatregelen	35,00 mio	34,45 mio	37,82 mio	72,27 mio	
Totaal	457,42 mio	401,18 mio	37,82 mio	439,00 mio	96,00 mio

¹⁰ Bedrag is inclusief extra toegekende valysgelden ten behoeve van het aanpassen van bestaande hellingbanen

4.2.2 Onderhoudskosten

Naast bovenstaande investeringskosten zijn ook de verwachte jaarlijkse onderhoudskosten (als alle maatregelen zijn gerealiseerd in 2020 en 2030) nogmaals onderzocht. Dit is gedaan om een inschatting te geven op basis van huidige bekende gegevens. Uiteindelijk worden deze gelden via de gebruikelijke routing afgestemd in de beheerplannen. In onderstaande tabel staan de resultaten hiervan vermeld voor het geactualiseerde huidige programma en voor de maatregelen horend bij de motie Roemer - De Krom. De kosten zitten met name in de strengere beheernorm conform TSI/PRM om de gelijkvloerse instap te handhaven tussen perron en trein.

Alle bedragen in euro's	Inschatting jaarlijkse onderhoudskosten Initieel programma 218 stations (2020)	Inschatting jaarlijkse onderhoudskosten Aanvulling tot alle stations toegankelijk (motie Roemer-De Krom)	Uitgangspunt
Aanpassen Perronhoogte	11 miljoen	3 miljoen	Inschatting na onderzoek: 5% van de investeringskosten
Liften	2,60 miljoen	0,62 miljoen	Inschatting: 130 liften initieel programma en 31 liften aanvulling n.a.v. motie à €20.000,- per lift
Perronrand-markering	0,30 miljoen	Al binnen scope initieel programma	Schoonmaak (incidenteel) en vervanging
Totaal	13,90 miljoen	3,62 miljoen	

Per reizigerstreinkilometer (exclusief HSL traject) komt dit voor de prognose 2020 neer op 9,47 cent / reizigerstreinkilometer voor het bestaande programma. Een aanvulling tot alle stations toegankelijkheid in 2030 geeft een toevoeging van 2,47 cent/reizigerstreinkilometer¹¹.

4.3 Resultaat Actualisatie Aantal Maatregelen en KPI Toegankelijkheid

In de tabel op de volgende pagina is zichtbaar gemaakt wat de verwachting over de verandering van de KPI Toegankelijkheid onder invloed van de scope-mutaties van de actualisatie. Het percentage wordt met name beïnvloed door wijzigingen in het totaal aantal maatregelen (zie ook het kader bij paragraaf 4.1). Dit levert een trendbreuk op. In meer detail zijn deze wijzigingen terug te vinden in bijlage 4. De tabel op de volgende pagina is een samenvatting van deze bijlage.

¹¹ Beide cijfers zijn gebaseerd op de inschatting voor 2020 in het beheerplan, uitgaande van de 'onder' variant (146,8 miljoen reizigerstreinkilometers / jaar). Voor latere jaren zijn geen prognoses voor reizigerstreinkilometers beschikbaar

	Nulmeting 2005	Einddoel ¹²	To do
Initieel programma	42 %	100 %	58 %
Huidig programma inclusief nieuwe TSI/PRM	21 %	100 %	79 %
Programma uitgebreid met alle stations toegankelijk in 2030	21 %	100 %	79 %

Het doel voor het pakket van kleine maatregelen is om alle maatregelen uiterlijk in 2015 af te ronden. Deze planning is nader gespecificeerd in 4.5.3.

4.4 Implicaties naar aanleiding van de actualisatie van Toegankelijkheid

De uitwerking van de actualisatie van het ProRail stations programma vraagt om een aantal vervolgstappen en beslissingen. Dit is met name uitspraak over de motie Roemer - De Krom.

ProRail heeft de motie Roemer - De Krom 'alle stations toegankelijk in 2030' maximaal ingeschat op 96,00 miljoen extra investeringen. Uiteindelijk is het aan het ministerie en de Tweede Kamer om een besluit te nemen of en in welke vorm dit in uitvoering komt.

Een spoedige uitspraak over de status van (delen van) de stations buiten de 218 helpt ProRail de vrijheid te kunnen nemen om het programma mogelijk nog effectiever en efficiënter te kunnen uitvoeren. Mocht het nodig zijn op financiële gronden keuzes te maken binnen dit pakket, dan ziet ProRail de volgende implicaties uit de resultaten van de actualisatie:

- **Prioriteer het aanpassen van de perronhoogte boven het bereikbaar maken van het perron.**
 Uit informatie van vervoerders blijkt dat de nu gekozen deelvariant (218 stations aanpakken) belemmeringen geeft om de kloof tussen trein en perron goed te overbruggen. Doordat de trein op één lijn geconfronteerd worden met verschillende perronhoogtes (aangepaste en niet aangepaste perrons) belemmert dit de functionaliteit van huidige uitschuiftredes uit de trein. Een eenduidige infrastructuur levert voordeel voor alle vervoerders omdat voor een zelfstandig toegankelijke instap de infrastructuur dan geen belemmering is om oplossingen vanuit de trein te optimaliseren. Een goed raakvlak perron - trein is essentieel voor zelfstandige toegankelijkheid.
- **Zorg gezamenlijk voor doelmatige eisen om de keuze voor een lift te verhelderen**
 In de analyse van de voorziene liftlocaties, mede op basis van ervaringen in het huidige programma, blijkt dat niet alle eisen om te kiezen voor een lift omwille van de toegankelijkheid hard zijn. Wat is bijvoorbeeld nog een acceptabele omlooproute of perron-perronroute voor reizigers met een beperking? Zouden omgevingsfactoren

¹² Het einddoel van het huidige programma is 2020 (minimaal 90% afgerond). Einddoel voor 100% Toegankelijkheid is 2030.

(ziekenhuis naast station, afstand tot een volgend station) de keuze moeten beïnvloeden? Daarnaast geeft de TSI/PRM aan dat stations met minder dan 1000 in-/uitstappers en waar binnen 30 km een ander toegankelijk station in de buurt ligt niet toegankelijk hoeven te zijn met hellingbanen en liften.

ProRail wil graag ondersteuning bieden om in nadere uitwerking, samen met het ministerie, heldere keuzes te maken.

4.5 Uitwerking vragen naar aanleiding van doelstellingen uit het regeerakkoord 2010

Vanuit de doelstellingen in het regeerakkoord van 2010 met betrekking tot de toegankelijkheid van stations en treinen zijn de volgende aanvullende vragen gesteld aan ProRail.

1. In hoeverre is het mogelijk het pakket 'kleine maatregelen' - inclusief extra maatregelen voortvloeiend uit de vastgestelde TSI-PRM - versneld uit te voeren?
2. In hoeverre zijn er verder versnellingsmogelijkheden voor de aanpassing van perronhoogtes en het aanbrengen van liften en hellingbanen? Wat zijn de consequenties van een mogelijke versnelling?
3. Kunt u een indicatieve planning van de werkzaamheden per maatregel opgeven, zodat de voortgang van de uitvoering van de werkzaamheden per maatregel inzichtelijk en communiceerbaar wordt?

De huidige uitvoering van het programma Toegankelijkheid voor ProRail wordt reeds versneld uitgevoerd ten opzichte van het implementatieplan uit 2006. In 2008 heeft een versnellingsverzoek van de overheid geleid tot aanpassing van de eindhorizon van 2030 naar 2020. ProRail realiseert dus sneller haar programmadoelstelling dan voorzien in het implementatieplan. Dit impliceert wel dat verdere versnelling van het huidige pakket lastig is. Mocht ProRail gevraagd worden verder te versnellen, dan zitten de mogelijkheden daarvoor in het spoedig meenemen van de extra maatregelen die voortkomen uit de actualisatie van het programma en de maatregelen passend bij de uitwerking van de motie 'alle stations toegankelijk in 2030' eerder uit te voeren. In de volgende drie subparagrafen worden de drie vragen beantwoord.

4.5.1 Uitwerking Deelprogramma 'Kleine Maatregelen'

Het initiële pakket van kleine maatregelen wordt momenteel op maximale snelheid uitgevoerd. Veel maatregelen zijn volop in uitvoer of in voorbereiding en worden zo effectief en efficiënt als mogelijk op de stations geïmplementeerd. Als uiterste deadline voor dit pakket wordt nu vastgehouden aan de eerder aan de Tweede Kamer gecommuniceerde deadline dat deze maatregelen uiterlijk in 2015 moeten zijn geïmplementeerd. Realiteit is dat veel maatregelen al ruimschoots voor deze deadline zijn uitgevoerd. Dit wordt zichtbaar bij de gevraagde planning in 4.5.3.

ProRail kan op dit onderdeel versnellen door de uitvoer van de nieuwe maatregelen uit wijzigingen van de TSI/PRM spoedig in het huidige deelprogramma te verwerken. Dit zijn maatregelen in de belijningen op de perrons en auditieve terugkoppeling (niveauaanduiding) en tactiele informatie bij en in liften. ProRail kan deze, bij goedkeuring van de actualisatie van het programma met aanhangige budgetten (zoals eerder in dit hoofdstuk uitgewerkt), direct aan het programma toevoegen en uitvoeren. Zo worden de stations sneller toegankelijk volgens Europese normen voor reizigers met een visuele beperking, aangezien deze maatregelen met name op deze groep zijn toegespitst.

4.5.2 Uitwerking Deelprogramma 'Bereikbaarheid Perron' en 'Aanpassen Perronhoogte'

Bereikbaarheid Perron - Liften

Na de versnellingsopdracht in 2008 is de huidige uitvoeringsplanning van het liftenprogramma binnen Toegankelijkheid gepland op afronding in 2020. Momenteel betekent dit dat 75% van de locaties gereed zullen zijn of komen in 2015. Het grootste deel van deze doelstelling van het deelprogramma wordt dus ruim voor 2020 bereikt. ProRail ziet verder momenteel geen mogelijkheden tot extra versnelling van dit pakket.

Bereikbaarheid Perron - Hellingbanen

De huidige realisatie van het project 'hellingbanen', dat begin 2009 aan het programma is toegevoegd, wordt momenteel op maximale snelheid uitgevoerd. De verwachting is dat 80% van dit project al in 2011 wordt afgerond. Uiteindelijk blijven dan nog enkele 'lastigere' aanpassingen over die in de twee jaren daarna zullen worden afgerond.

Voor het huidig pakket ziet ProRail geen opties voor verdere versnelling. Na uitvoering van het huidige pakket zou er, als het ministerie dit wenst, wel tot 2020 gewerkt kunnen worden om de bestaande hellingbanen op locaties buiten het huidige programma in het kader van de motie 'alle stations toegankelijk in 2030' op norm te brengen. Totaal is dit pakket in een eerste bureaustudie ingeschat op een extra benodigde investering van 5 miljoen euro.

Aanpassen Perronhoogtes

Het deelprogramma 'aanpassen perronhoogte' wordt, na de versnellingsopdracht in 2008, zo uitgevoerd dat in 2020 alle perrons binnen de huidige selectie van 218 stations zijn aangepast. Door een efficiënte (vaak lijnsgewijze) aanpak en, waar mogelijk, 'meeliften' met andere projecten kan deze snelheid gerealiseerd worden. Momenteel worden rond de 30 locaties per jaar aangepast. De planning is nu dat 75% van het huidige deelprogramma is afgerond eind 2015.

Een verdere versnelling van het huidige deelprogramma heeft, naast dat het organisatorisch een uitdaging is, als nadeel dat op veel plekken het tijdsgat tussen de aanpassing van de perrons en de instroom van laagvloersmaterieel groter wordt. Versnelling op deze manier levert geen voordeel voor de reizigers. Daarnaast moet er eerder aanspraak worden gedaan op onderhoudskosten aangezien eerder dan gepland meer perrons volgens de nieuwe beheernorm moeten worden onderhouden, terwijl dan op enkele locaties voor langere tijd nog geen toegankelijk materieel rijdt.

Wanneer ProRail wordt gevraagd een versnelling te realiseren voor dit deelprogramma dan zit daar een mogelijkheid in het meenemen van locaties buiten de 218 stations. Nu worden op een lijn, door de selectie van stations uit het implementatieplan, enkele stations die buiten deze selectie vallen niet meegenomen. Deze 'omliggende' stations zouden, waar mogelijk en effectief (de reiziger heeft er snel baat bij), kunnen worden meegenomen in dezelfde buitendienststellingen. Gevolg is dat ProRail in dezelfde tijd meer werk doet, in het kader van de motie Roemer – De Krom, en zo verdere versnelling realiseert. De implicatie hiervan is dat sneller een eenduidige infrastructuur voor de vervoerders wordt geleverd. Dit levert meerwaarde in de doelstelling voor een optimale oplossing voor zelfstandige toegankelijke instap trein – perron (zie ook paragraaf 4.4.1). Een analyse van de huidige planning leert dat we verwachten vanaf 2011 jaarlijks gemiddeld 5 extra locaties op deze manier mee te kunnen nemen. Dit is een inschatting, het realiseren van het pakket binnen de 218 stations blijft prioriteit.

Mocht worden besloten deze stations mee te nemen dan is het nodig dat ProRail, NS, IenM en andere vervoerders nieuwe afspraken maken over de planning van dit pakket om zo goed als mogelijk de aansluiting tussen infra-aanpassingen en instroom van laagvloersmaterieel te organiseren. Mocht het ministerie hiervoor kiezen, dan kan het budget worden aangewend dat wij verwachten over te hebben door efficiëntie in uitvoer van het huidige programma (zie paragraaf 4.2). De implicatie is wel dat, doordat er meer perrons op hoogte worden gebracht, de jaarlijkse onderhoudskosten sneller zullen stijgen aangezien meer wordt afgerond voor 2020. Echter, in overleg met vervoerders moet worden gestuurd op een zo kort mogelijk tijdspad tussen infra-aanpassing en materieelinstroom zodat extra aanpassingen ook snel effect hebben in combinatie met efficiënte besteding van het investeringsbudget.

4.5.3 Planning Programma Toegankelijkheid ProRail per onderdeel

In onderstaande tabel staat de planning van het huidige programma nader uitgewerkt. Deze cijfers zijn (voor 'Bereikbaarheid Perron' en 'Aanpassen Perronhoogte') nog zonder het mogelijke extra werk uit bovenstaande analyse van mogelijkheden tot versnelling.

Deelprogramma	Eindhorizon	Totaal aantal maatregelen uitgevoerd	Opmerking
Bereikbaarheid Perron	2020	132	
Liften	2020	64	75% van het programma afgerond in 2015
Heilingbanen	2015	68	80% van het programma afgerond in 2011
Aanpassen Perronhoogte	2020	218	75% van het programma afgerond in 2015
Kleine Maatregelen	2015 ¹³	3342	
Huidig Programma			
Dubbele buisleuning	2011	353	Minimaal 90% afgerond in 2011
Openen Deuren	2010	13	Reeds afgerond
Arملهuning op zitbanken	2010	359	Minimaal 90% afgerond in 2010
Braille bij trappen	2010	386	Minimaal 90% afgerond in 2011
Obstakel vrije route	2011	205	Minimaal 90% afgerond in 2011
Toegankelijk maken bestaande toiletten	2010	9	Reeds afgerond
Verlichtingsniveau	2015	362	
Nieuwe Maatregelen			
Markering Perronrand	2014	389	Minimaal 80% afgerond in 2013
Markering Veiligheidszone	2014	389	Minimaal 90% afgerond in 2014
Zichtbaar maken glas	2011	389	Minimaal 90% afgerond in 2011
Aanpassen Geleidelijnen	2013	389	Minimaal 90% afgerond in 2013
Verbetering bestaande liften	2012	99	Minimaal 90% afgerond in 2012

¹³ Totaal is de eindhorizon voor de kleine maatregelen gelegd op 2015. Genoemde eindhorizonnen per project van deelprogramma 'Kleine Maatregelen' betekenen in dit geval dat minimaal 90% van dit project is afgerond. Dit om ruimte te laten voor lastige locaties of het meeliften met lopende andere projecten in het kader van efficiëntie.

Doorkijk na 2015

Na 2015 is het deelprogramma Kleine Maatregelen en het project Hellingbanen afgerond. Daarnaast is dan, in huidige planning, 75% van het liftenproject gerealiseerd en 75% van de perronaanpassingen.

Dit betekent in eerste grove analyse dat dan naar verwachting 75% van de 218 stations volledig toegankelijk zal zijn - wat het ProRail programma betreft - en de infrastructuur op deze locaties klaar is voor zelfstandige toegankelijkheid.

5 NS

NS werkt aan een toegankelijke treinreis

NS wil graag dat zoveel mogelijk mensen met de trein kunnen reizen. Het gaat daarbij om alle reizigers dus ook om mensen met een functiebeperking en de sterk groeiende groep ouderen in Nederland. De inspanningen en maatregelen die NS neemt om haar dienstverlening toegankelijk te maken voor deze doelgroepen worden betaald uit de eigen middelen van NS.

In dit hoofdstuk richten wij ons op de fysieke – zelfstandige – toegankelijkheid van treinen; een stap in de systeemtoegankelijkheid die de langste doorlooptijd vergt. Gelukkig is het reïnsysteem in Nederland voor velen al goed bruikbaar. Zeker in combinatie met aanvullende vervoerssystemen zoals Valys en Regiotaxi. Maar daarnaast blijven we werken aan optimale en vooral zelfstandige toegankelijkheid. Daarom hebben wij een veelheid aan mogelijkheden onderzocht om sneller het gewenste resultaat te bereiken. Aan de hand van materieelinzetstudies en toekomstscenario's geven wij een zo transparant mogelijk inzicht in de 'stand van de toegankelijkheid'. Ook de dilemma's, mogelijkheden en investeringskosten voor een snellere totstandkoming van zelfstandige toegankelijkheid dan via de natuurlijke in- en uitstroommomenten van treinmaterieel, komen aan bod.

5.1 Actualisatie Toegankelijk materieel

In het Implementatieplan Toegankelijkheid (2006) schreven wij dat na enkele jaren de nieuwe Sprinters zouden instromen, die in 2004 waren gekocht. Met hun lage instap, vormden deze treinen de opmaat naar een zelfstandig toegankelijk spoorstelsel. Inmiddels bestaat een aanzienlijk deel van het NS Sprinterpark uit deze treinen. Daarnaast zijn treinen die wij voorheen stoptrein noemden gemoderniseerd en is de toegankelijkheid ervan verbeterd. Deze voormalige stoptreinen rijden naar huidige inzichten nog tot 2025. Vanaf ca. 2025 rijden er dus, naar verwachting, alleen nog lagevloerstop-treinen, wat betekent dat rond dat jaar vrijwel alle stations in Nederland met een – ook fysiek – zelfstandig toegankelijke trein bereisd kunnen worden.

NS heeft geen nieuwe Intercity's in bestelling. Aanschaf van nieuw Intercitymaterieel is afhankelijk van de groei van het aantal reizigers en het tempo van vervanging van materieel dat aan het einde is van de levenscyclus. Omdat het Intercitypark van NS relatief jong is, is dat laatste voorlopig niet aan de orde. Bij periodieke modernisering van dit materieel, worden de Europese richtlijnen aangehouden (de Technische Specificaties voor Interoperabiliteit voor mensen met een functiebeperking), waarmee de toegankelijkheid op een steeds hoger peil komt te liggen.

De fysieke toegankelijkheid van dit Intercitypark voldoet nu al aan de letterlijke definitie van toegankelijk materieel, zoals veelal gehanteerd door collega-spoorwegmaatschappijen buiten Nederland, maar het materieel is niet zelfstandig toegankelijk. Voor overbrugging van het hoogteverschil tussen de treinvloer en het perron zijn speciale bruggen op de perrons geplaatst, die worden bediend door (veiligheids)opgeleide medewerkers. Daarnaast is een goede toegankelijkheid natuurlijk alleen haalbaar in samenhang met de infrastructuur. Een toegankelijke perronhoogte heeft weinig waarde zonder treinen die er goed op aansluiten. En

andersom heeft een trein met lage of gelijkvloerse instap weinig waarde als het perron niet op de juiste, hierop aansluitende, hoogte ligt. Om deze samenhang te benadrukken het volgende:

Wanneer wij in deze paragraaf de term 'zelfstandig toegankelijk materieel' hanteren, bedoelen wij treinen met een lage vloer die aansluiten op een perronhoogte van ± 76 cm (BS).

5.1.1 Studies naar toekomstbeeld Toegankelijkheid

Op welke lijnen in de nabije toekomst toegankelijk kan worden gereisd, is afhankelijk van inzetscenario's en de spreiding van materieelsoorten over de zogenaamde treinseries.

Op basis van de verwachting die wij – anno 2010 – hebben voor het NS-materieelpark, hebben wij enkele materieelinzetstudies verricht. Drie van deze mogelijke materieelinzetscenario's zijn op de volgende pagina's grafisch weergegeven; voor respectievelijk 2020, 2025 en 2030.

Bij alle getoonde scenario's is gekozen voor de inzet van zelfstandig toegankelijk materieel op de drukste lijnen, zodat de meeste reizigers hiervan kunnen profiteren. Dit is een hypothetische uitwerking waaraan geen rechten kunnen worden ontleend. Daarbij, de getoonde en beschreven modellen van de materieelinzetstudies zijn gebaseerd op reguliere instroom van nieuw – gelijkvloers – materieel, zonder rekening te houden met mogelijke aanpassingen (buiten TSI/PRM) voor het creëren van een gelijkvloerse instap in bestaand materieel. In deze studies zijn eventuele aanpassing van de vloerhoogte van het materieeltype VIRM (zie paragraaf 5.2.1) niet meegenomen.

Daarnaast staan deze studies los van aanpassingen aan stations. Met andere woorden, een niet-toegankelijke corridor betekent niet dat de stations binnen het ProRail programma Toegankelijkheid niet zijn aangepast. Door de versnelde uitvoering van het stationsprogramma is de aansluiting materieel – infrastructuur immers niet meer de enige eis voor de planning van perronaanpassingen. In de volgende paragraaf is de inzetplanning van NS beschreven.

Als achtereenvolgens de kaartjes van 2020, 2025 en 2030 worden bekeken, dan valt op dat er – onder voorbehoud van aannames en scenario's voor de inzet van materieel- verder in de tijd steeds meer trajecten zijn waar sprake is van zelfstandige toegankelijkheid. In 2030 zijn, met het voorbehoud voor de inzetscenario's en met uitzondering van het traject Wierden-Zwolle, vrijwel alle trajecten minimaal deels bediend met zelfstandig toegankelijk materieel. De lijn Wierden-Zwolle wordt in de toekomst aanbesteed en het is nog niet bekend of NS of een andere vervoerder daar gaat rijden en of er bestaand (niet-zelfstandig toegankelijk diesel-) materieel of nieuw (zelfstandig toegankelijk) materieel moet worden ingezet. Het plaatje gaat voor deze lijn dus uit van de huidige materieelinzet.

Betekenis van de kleuren en lijnen bij de getoonde materieelinzetstudies:

'Volledig bediend met zelfstandig toegankelijk materieel' (de dikke groene lijnen) wil zeggen dat zowel de stoptreinen (Sprinters) als de Intercity's volledig zelfstandig toegankelijk zijn.

'Deels bediend met zelfstandig toegankelijk materieel' wil zeggen dat óf alleen de stoptreinen, óf alleen de Intercity's op deze lijn zelfstandig toegankelijk zijn.

5.1.2 Planning materieelinzet

Onder andere door een hypothetische verdeling van het materieel over de verschillende treinseries en corridors te maken kan worden berekend hoeveel en welke soort materieel in de toekomst nodig is. In zowel het Stappenplan Toegankelijkheid als in het 'versnellingsonderzoek' hebben wij de toen geldende inzichten gedeeld voor de geschatte materieel in- en uitstroom. Dit om inzichtelijk te maken wat de kosten zouden zijn voor een toegankelijk treinsysteem in 2030 respectievelijk 2018/2020. Om te anticiperen op de meest actuele ontwikkelingen zoals de laatste groei modellen, macro-economische omstandigheden en dienstregeling modellen, actualiseren wij deze inzichten regelmatig. Dit proces lichten wij toe met een korte beschrijving van de relevante logistieke overwegingen.

Verdeling van materieel

Voor een efficiënte en effectieve dienstverlening aan onze klanten hanteert NS een flexibele (dynamische) inzetplanning van het materieel.

De werkwijze van NS wijkt op dit punt af van de regionale railvervoerders. NS heeft een complex, landelijk netwerk en twee treinformules, Intercity en Sprinter, terwijl de regionale railvervoerders veelal één materieeltype inzetten op één of enkele lijnen.

Het toedelen van materieel over de treinseries bij NS is dus maatwerk, waarbij onder andere rekening wordt gehouden met:

- de capaciteit van het materieel en de maximale perronlengte (bijvoorbeeld dubbeldekkers op de drukste trajecten);
- herkenbaarheid voor de klant en bijstuurbaarheid bij verstoringen (zoveel mogelijk hetzelfde materieeltype op een traject);
- een efficiënte inzet van het materieel (meerdere treinseries - met hetzelfde materieel - aan elkaar verbinden);
- de locatie voor technisch onderhoud (met de benodigde faciliteiten voor het bewuste materieeltype).

Als een alternatief materieel inzetscenario kan worden gedacht aan het juist zoveel mogelijk spreiden van beschikbaar toegankelijk materieel over de verschillende treinseries. Dit scenario vergt veel inspanningen op het gebied van dienstregeling, planning van materieelomloop en bijsturing. Dit kan gevolgen hebben voor kosten en de betrouwbaarheid van de dienstverlening.

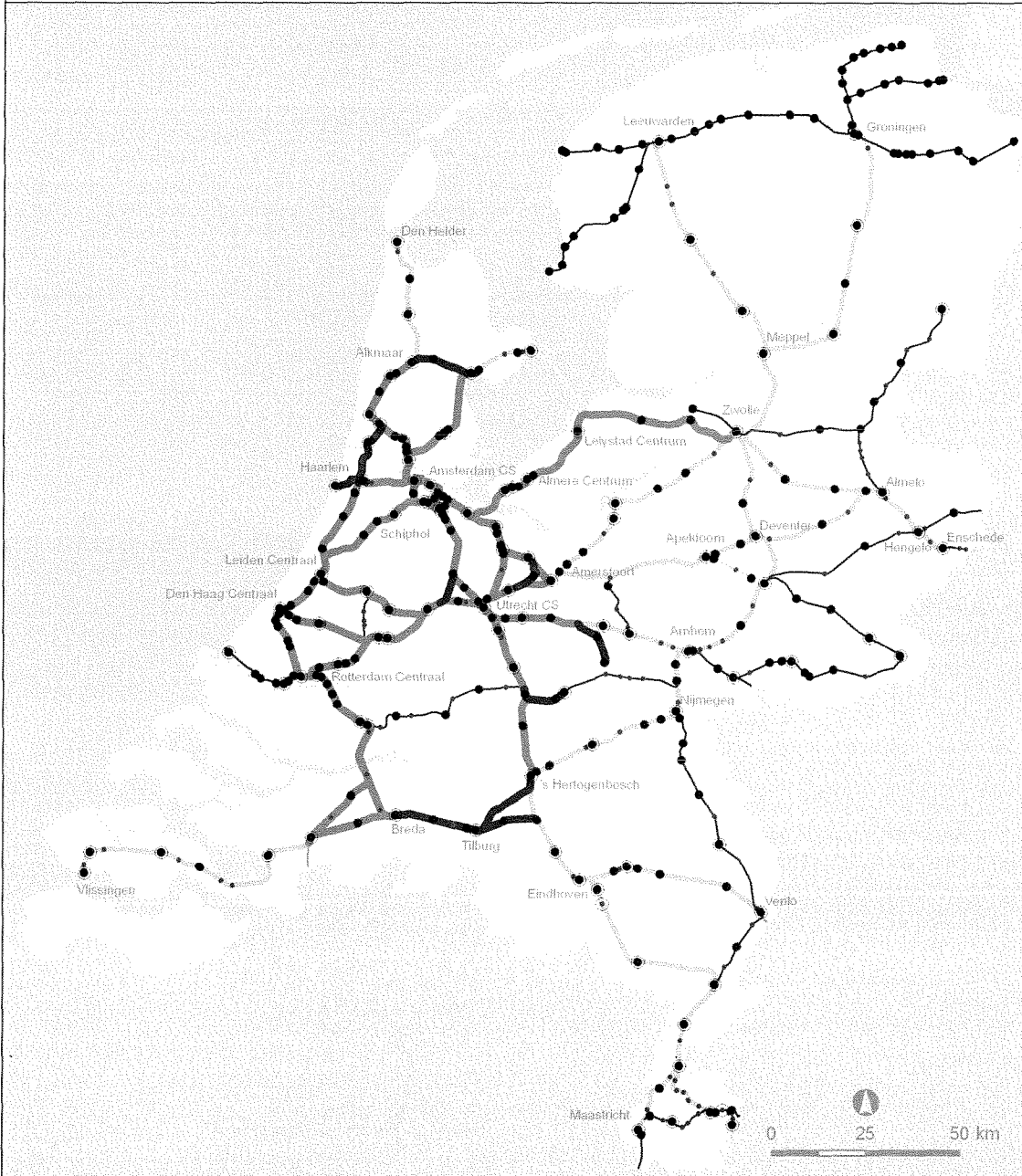
Hoe komt het materieelinzetplan tot stand?

NS maakt voor de dienstregeling van jaar n in de zomer van n-1 een materieelinzetplan. De basis daarvoor wordt gevormd door de reizigerstellingen van het najaar van n-2 en de ontworpen dienstregeling voor n (basis-uurpatroon) zoals die in het voorjaar van n-1 bekend is. De feitelijke materieelplanning per trein verloopt overigens nog kort-cyclischer en wordt zo nodig nog aangepast binnen jaar n. Met deze werkwijze wil NS optimaal inspelen op de marktontwikkelingen.




Studie Toegankelijkheid 2020

Studie naar materieelinzetscenario's




Deze kaart laat een van de mogelijke toekomstscenario's zien van een studie naar de materieelinzet op het spoor, conform huidige inzichten



Materieel

-  Volledig bediend met zelfstandig toegankelijk materieel
-  Deels bediend met zelfstandig toegankelijk materieel
-  Bediend met niet zelfstandig toegankelijk materieel

Stations

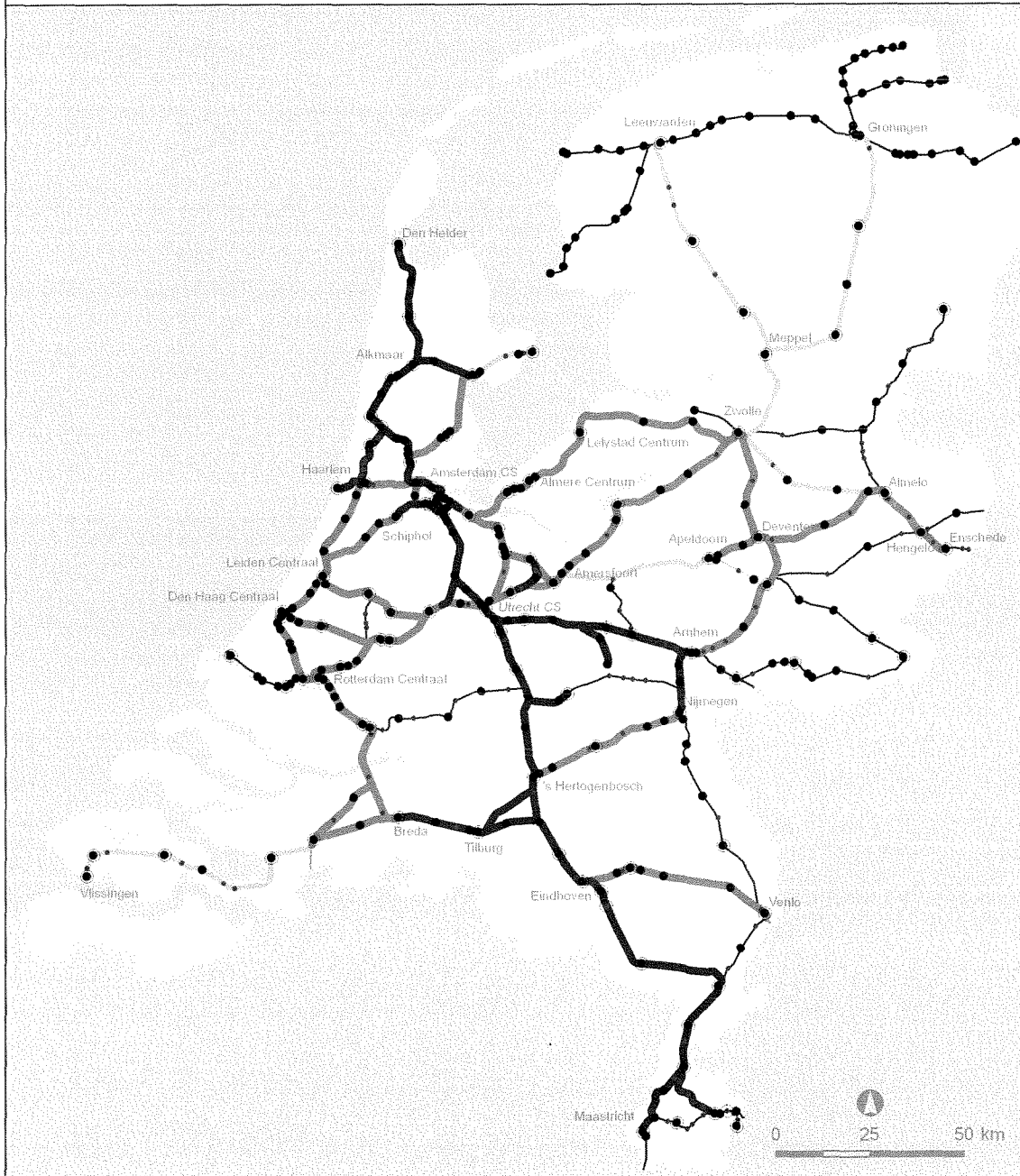
-  perronhoogte aangepast aan lagevloersmaterieel
-  perronhoogte niet aangepast aan lagevloersmaterieel
-  stations met Assistentie Verlening (Stand najaar 2010)

Opdrachtgever: ProRail
 Projecten/Stations en Transfer/
 Stationsprogramma's
 Auteur: ProRail / Infradatacenter
 Datum: 15 oktober 2010
 Databron(nen): NS Reizigers /
 Logistiek Adviesbureau (LAB)




Studie Toegankelijkheid 2025

Studie naar materieelinzetscenario's




Deze kaart laat een van de mogelijke toekomstscenario's zien van een studie naar de materieelinzet op het spoor, conform huidige inzichten



Materieel

-  Volledig bediend met zelfstandig toegankelijk materieel
-  Deels bediend met zelfstandig toegankelijk materieel
-  Bediend met niet zelfstandig toegankelijk materieel

Stations

-  perronhoogte aangepast aan lagevloersmaterieel
-  perronhoogte niet aangepast aan lagevloersmaterieel
-  stations met Assistentie Verlening (Stand najaar 2010)

Opdrachtgever: ProRail
 Projecten/Stations en Transfer/
 Stationsprogramma's
 Auteur: ProRail / Infradatcenter
 Datum: 15 oktober 2010
 Databron(nen): NS Reizigers /
 Logistiek Adviesbureau (LAB)




Studie Toegankelijkheid 2030

Studie naar materieelinzetscenario's




Deze kaart laat een van de mogelijke toekomstscenario's zien van een studie naar de materieelinzet op het spoor, conform huidige inzichten



Materieel

-  Volledig bediend met zelfstandig toegankelijk materieel
-  Deels bediend met zelfstandig toegankelijk materieel
-  Bediend met niet zelfstandig toegankelijk materieel

Stations

-  perronhoogte aangepast aan lagevoersmaterieel
-  perronhoogte niet aangepast aan lagevoersmaterieel
-  stations met Assistentie Verlening (Stand najaar 2010)

Oprichtgever: ProRail
 Projecten/Stations en Transfer/
 Stationsprogramma's
 Auteur: ProRail / Infradatacenter
 Datum: 15 oktober 2010
 Databron(nen): NS Reizigers /
 Logistiek Adviesbureau (LAB)

5.2 Europese Regelgeving en Tweede Kamermotie (Roemer - De Krom) NS

Volgens Europese wetgeving (TSI/PRM) mag toegankelijkheid voor mensen met een motorische beperking eveneens gerealiseerd worden met een los hulpmiddel. In die zin is het spoorstelsel in Nederland al toegankelijk. Voor toegang tot het spoorstelsel hebben deze reizigers dan veelal ondersteuning nodig; van volledig zelfstandige toegankelijkheid is nog geen sprake. Tegen deze achtergrond hebben Tweede Kamerleden de wens uitgesproken voor volledige zelfstandige toegankelijkheid in Nederland in 2030.

NS herkent deze maatschappelijke behoefte en heeft de mogelijkheden verkend om hieraan zoveel mogelijk tegemoet te komen. Zoals met het ministerie besproken, hebben de CG-Raad en NS gezamenlijk onderzocht op welke wijze bestaand materieel van het type VIRM kan worden voorzien van één zelfstandig toegankelijke toegang per treinstel, voor mensen met een fysieke beperking (tijdens geplande revisie).

Deze studie hebben wij afgerond met een eenduidige conclusie over de – voor de gebruikers - meest functionele aanpassing. Het ministerie heeft NS verzocht om de resultaten van deze studie in deze rapportage te verwerken. Deze studie sluit aan bij Motie 25 841, nr.64, Roemer-De Krom, waarin de Kamer de regering verzoekt om alle vervoerders te laten weten dat vanaf 2030 alleen nog treinen die voor iedereen toegankelijk zijn mogen inzetten om de dienstregeling te rijden.

5.2.1 Resultaten van de studie naar zelfstandig toegankelijke instap van bestaand materieel

Opzet

Als onderdeel van het revisieproject voor de eerste (oudste) treinstellen van het type (V)IRM hebben NS en CG-Raad in alle openheid onderzocht op welke manier het toegankelijkheidsvraagstuk opgelost kan worden. Eerst zijn in een brainstorm met vertegenwoordigers van de CG-raad en materieelkundigen van NS diverse mogelijkheden geïnventariseerd en op een 'longlist' gezet. In een overleg met vertegenwoordigers van ook andere belangenorganisaties, Roos Prommenschenkel Foundation (RPF) en Rover, is deze lijst besproken en zijn ideeën aan de 'longlist' toegevoegd.

Uitwerking oplossingen

Op basis van een globale financiële en technische uitwerking van deze oplossingen zijn NS en CG-Raad gekomen tot een 'shortlist'. NS heeft gedurende het gehele proces een materieelspecialist van Lloyds Register Rail ingehuurd om mee te denken en te ondersteunen bij het vinden van een goede oplossing.

Oplossingen 'shortlist'

De volgende oplossingen zijn meer in detail technisch en financieel uitgewerkt.

- Verplaatsen balkon
- Plaatsen van een Lift (mede door een eigen onderzoek van de Roos Prommenschenkel Foundation)
- Draagbare uitklaplank

De vertegenwoordigers van de CG-Raad en NS hebben deze opties gezamenlijk gewogen op financiële en klantaspecten. NS heeft daarnaast de oplossingen gewogen op invloed van bedrijfsprocessen.

De unanieme conclusie van CG-Raad en NS was dat alleen het verplaatsen en verlagen van een balkon in belangrijke mate een oplossing biedt voor de beperkingen zoals die in de huidige situatie worden ervaren en inpasbaar is binnen de NS processen. De investeringskosten zijn hoog. Een beschrijving en documentatie van de verschillende oplossingsrichtingen zijn opgenomen in bijlage 5.

Kosten

In bovengenoemde studie is materieel betrokken van het type (V)IRM. Dit materieelpark bestaat uit 3 deelparken, met een verschillende restlevensduur. (V)IRM 1 is het oudste en VIRM 4 is het nieuwste deelpark. Het park is als volgt opgebouwd:

(V)IRM 1	81 treinstellen
VIRM 2/3	45 treinstellen
VIRM 4	51 treinstellen

De totale investeringskosten en de impact van een dergelijke aanpassing op de veiligheid (toelatingseisen) van het materieel zijn NS op dit moment nog niet bekend. NS doet hier nader onderzoek naar. Het investeringsbedrag bestaat ondermeer uit de kosten bij aanpassing van één balkon per treinstel, compensatie van zitplaatsverlies en onttrekkingkosten (bij revisie) en betreft aanpassing van het volledige materieelpark VIRM. Het oudste en grootste deelpark stroomt naar verwachting uit tussen 2030 en 2035.

Conclusie

In een intensief en constructief samenwerkingsproces met vertegenwoordigers van de CG-raad, Roos Prommenschenckel Foundation (RPF) en andere consumentenorganisaties heeft NS onderzocht welke mogelijkheden er zijn om bestaand NS-materieel zelfstandig toegankelijk te maken. De opstelling van de deelnemers in dit proces was transparant en coöperatief. Alles afwegende komt NS, tot onderstaande conclusie, die ook met partijen is gedeeld.

De voorbereidingen voor de modernisering van het oudste deelpark (V)IRM zijn in volle gang. Door de hoogte van de investering lijkt externe financiering onontkoombaar, die door de Minister moet worden bezien in de context van overige investeringen en bezuinigingen in de spoorsector. Omdat NS daarnaast in afwachting is van een Kabinetbesluit over concessieverlening voor het HoofdRailNet en nog niet is bepaald onder welke voorwaarden die concessie wordt verleend, kan NS op dit moment geen verantwoord besluit nemen over de uitvoering van het revisieproject voor (V)IRM. Het onderdeel 'verplaatsen en verlagen balkon' van dit revisieproject is daarom vooralsnog geparkeerd en zal desgewenst aan de orde komen bij concessiebesprekingen. Wel worden de toegankelijkheidsmaatregelen volgens de TSI/PRM bij dit revisieproject gevolgd.

Omdat op dit moment niet met zekerheid kan worden gezegd hoelang het oudste deelpark (V)IRM nog nodig is, wordt de lange termijn doelstelling, zoals beschreven in de Motie

Roemer-De Krom met dit materieel net wel of net niet gehaald (afhankelijk van moment van uitstroom: in 2030 of kort daarna).

Uitgaande van 'normale' marktomstandigheden gaat NS er vanuit dat de nieuwere deelparken VIRM (2,3 en 4) nog rijden na 2030.

Overig materieel

Materieel van het type DDZ (voormalig DDAR) wordt op dit moment gemoderniseerd. Dit betreft een sobere modernisering, waarbij de vloerhoogte niet wordt aangepast. Deze treinen rijden volgens de huidige planning ongeveer tot 2030. Ook het recent gemoderniseerde park ICM rijdt naar huidige inzichten ongeveer tot 2030.

Alle andere materieeltypen stromen eerder uit.

5.3 Visie NS op motie alle stations toegankelijk in 2030

In aansluiting op paragraaf 4.3 in dit rapport, waar ProRail de implicaties geeft naar aanleiding van hun actualisatie en uitwerking van de motie 'alle stations toegankelijk in 2030' lichten wij de betekenis hiervan toe voor de nieuwe Sprinters van NS.

Bij de voorbereidingen van de bestelling van de nieuwe Sprinter waren er nog geen plannen om de perrons in hoogte aan te passen en moest rekening worden gehouden met verschillende perronhoogten én met het 'profiel van vrije ruimte'. De details zijn beschreven in bijlage 6. De horizontale kloof (genoemd profiel van vrije ruimte) wordt bij de nieuwe Sprinter deels overbrugd met een uitklaptrede. Deze uitklaptrede was op het moment van bestellen, de best mogelijke optie om de kloof te overbruggen, gezien de verschillen in perronhoogten.

Bij een perron op de juiste (norm)hoogte is de overbrugging van de kloof met een uitklaptrede voor veel gebruikers voldoende, maar een aantal rolstoelgebruikers heeft nog steeds een klein hulpmiddel nodig. Daarnaast hebben vooral scootmobielen (met kleine wieltjes) nog een hulpmiddel nodig. Hoe de kloof in specifieke situaties (perrons in een boog of verkanting) zou uitpakken was voor de introductie van dit nieuwe materieel nog niet te voorzien. Temeer, omdat destijds nog maar een gering deel van de perrons was omgebouwd. Daarom heeft NS, voorafgaand aan de introductie van de nieuwe Sprinter, een hanteerbaar plankje laten ontwikkelen dat zowel bij aangepaste als niet aangepaste stations bruikbaar is. Het Nederlands Centrum voor Totale Toegankelijkheid (NCTT) heeft een gebruikerstest georganiseerd. De bevindingen waren overwegend positief.

Voor reizigers met een rolstoel is een trein met een uitschuiftrede, die past op alle perrons, de beste oplossing. Een los en gemakkelijk hanteerbaar hulpmiddel, op het perron of in de trein, is het beste alternatief. Welke techniek of toepassing voor de nieuwe Sprinters van NS de beste oplossing biedt moet nader worden onderzocht. Want dit model Sprinter wordt niet standaard uitgerust met een 'variabele' uitschuiftrede.

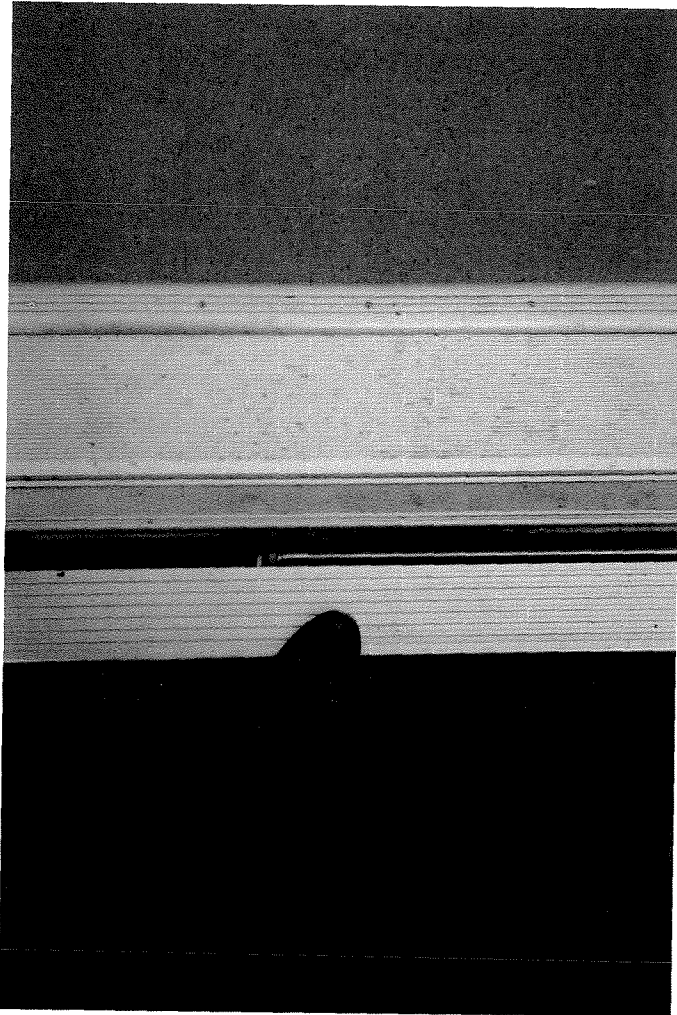
Belangrijke overwegingen hierbij zijn:

- de veiligheid voor alle klanten moet gewaarborgd zijn;
- de bedrijfszekerheid moet maximaal zijn;
- de techniek of de bediening mag geen invloed hebben op de punctualiteit;

- het materieel moet (blijvend) flexibel ingezet kunnen worden op verschillende corridors. Dit betekent mogelijk dat een uitschuiftrede alleen kan worden toegepast wanneer de aanpassing van alle perrons gereed is.

Los van de discussie over de mogelijke toepassing van een uitschuiftreden in Sprintermaterieel staat NS positief tegenover de idee om alle perrons aan te passen. Verwarring en onzekerheid voor gebruikers worden daarmee uitgesloten. Daarnaast deelt NS de zorg van ProRail over doelmatige eisen voor het bereikbaar maken van stations met een lift of hellingbaan (zie 4.4.2). Aspecten als Sociale veiligheid en onderhoud moeten hierbij nadrukkelijk worden meegewogen.

Als wordt gekozen om buiten de huidige selectie van 218 stations perrons aan te passen in het kader van de motie 'alle stations toegankelijk in 2030' is het nodig dat ProRail en NS dit 'extra'-pakket gezamenlijk bekijken om erop te sturen dat we, binnen de kaders, de reiziger zo optimaal mogelijk bedienen.



Willekeurig voorbeeld van de kloof tussen de nieuwe NS Sprinter en het perron op Den Haag Centraal

Bijlage 1 – Overzicht stations met assistentieverlening

Overzicht stations

Station	Toegankelijkheid Perrons toegankelijk via lift en overbruggen of hellenbanen Treinen toegankelijk via toegankelijk of internet		Aanwezigheid assistentie Alleen na aanpak via de telefoon of internet		Faciliteiten Verrijdbare bagagen Toegankelijk e. rolstoel Bijrijden toegelaten Lift Hellingbaan				
	maandag t/m vrijdag	weekend							
Aalten									
Abcoude									
Akkrum									
Aikmaar		Van de eerste t/m de laatste trein							
Aikmaar Noord									
Almelo		07.00 - 23.00		08.00 - 22.00					
Almelo de Riet									
Almere Buffen		07.00 - 23.00		08.00 - 22.00					
Almere Centrum		Van de eerste t/m de laatste trein							
Almere Muziekwijk		07.00 - 23.00		08.00 - 22.00					
Almere Oostvaarders									
Almere Parkwijk									
Almere Strand									
Alphen a/d Rijn		07.00 - 23.00		08.00 - 22.00					
Amersfoort		Van de eerste t/m de laatste trein							
Amersfoort Schothorst									
Amersfoort Vathorst									
Amsterdam Amstel		Van de eerste t/m de laatste trein							
Amsterdam Bijlmer ArenA		Van de eerste t/m de laatste trein							
Amsterdam Centraal		Van de eerste t/m de laatste trein ²⁾							
Amsterdam Lelylaan									
Amsterdam Mulderpoort									
Amsterdam RAI		07.00 - 23.00		08.00 - 22.00					
Amsterdam Slence Park									
Amsterdam Sloterdijk		Van de eerste t/m de laatste trein							
Amsterdam Zuid		Van de eerste t/m de laatste trein							
Anna Paulowna									
Apeldoorn		Van de eerste t/m de laatste trein							
Apeldoorn Osseveld									
Apeldoorn de Maten									
Appingedam									
Arkel									
Arnhem		Van de eerste t/m de laatste trein							
Arnhem Presikhaaf									
Arnhem Velderpoort									
Arnhem Zuid									
Assen		Van de eerste t/m de laatste trein							
Baarn		07.00 - 23.00		08.00 - 22.00					

2) Dit geldt niet voor het Nachtnet.

Station	Toegankelijkheid		Aanwezigheid assistentie		Faciliteiten			
	Perons toegankelijk iften overgang via Treinen toegankelijk (geen toegankelijk)	Perons met of zonder Treinen toegankelijk (geen toegankelijk)	Alleen na aanvraag via telefoon of internet	Alleen na aanvraag via telefoon	Vergelijken en Geduldcarillon Toegankelijk Alleen na aanvraag via telefoon	Uitvoering door vrijwilligersorganisatie	Hellingbaan	Hellingbaan
	maandag t/m vrijdag	weekend						
Baflo	•							•
Barendrecht	•							•
Barneveld Centrum	•				•			•
Barneveld Noord	•							•
Bedum	•							•
Beek-Elkoo	•							•
Beesd	•							•
Bellen	•							•
Bergen op Zoom	•	07.00 - 23.00	08.00 - 22.00		•	•		•
Best	•	07.00 - 23.00	08.00 - 22.00		•	•		•
Beverwijk	•	07.00 - 23.00	08.00 - 22.00		•	•		•
Bilthoven	•	07.00 - 23.00	08.00 - 22.00		•	•		•
Blerick	•							•
Bloemendaal	•							•
Bodegraven	•	07.00 - 23.00	08.00 - 22.00		•	•		•
Borne	•							•
Boskoop	•							•
Bovenkarspel-Grootebroek	•				•	•		•
Bovenkarspel Flora	•							•
Boxmeer	•				•	•		•
Boxtel	•							•
Breda	•	07.00 - 23.00	08.00 - 22.00		•	•		•
Breda Prinsenbeek	•				•	•		•
Breukelen	•				•	•		•
Brummen	•							•
Buitenpost	•							•
Bunde	•				•	•		•
Bunnik	•							•
Bussum Zuid	•				•	•		•
Capelle Schollebaar	•				•	•		•
Castricum	•	07.00 - 23.00	08.00 - 22.00		•	•		•
Chèvremont	•							•
Coevorden	•							•
Culjk	•				•	•		•
Culemborg	•	07.00 - 23.00 ^{d)}	08.00 - 22.00 ^{d)}		•	•		•
Daarlerveen	•							•
Dalen	•							•
Dalfsen	•				•	•		•
Deinum	•							•

D) Hellingbaan = overgang straatniveau/perron. A) Uitvoering door vrijwilligersorganisatie.

Station	Toegankelijkheid		Aanwezigheid assistentie		Faciliteiten			
	perrons toegankelijk via liften over raderen of hellingbanen	perrons niet of beperkt toegankelijk tijdens toegankelijke uren	Alleen na aanvraag via telefoon of internet	Alleen na aanvraag via telefoon of internet	Verrijdbare bruggen	Toegankelijke toiletten	Uit	Hellingbaan
			maandag t/m vrijdag	weekend				
Delden	•							
Delft	•							
Delft Zuid	•							
Delfzijl	•	•						
Delfzijl West	•							
Den Dolder	•							
Den Haag Centraal	•		Van de eerste t/m de laatste trein ²⁾		•	•		
Den Haag HS	•		Van de eerste t/m de laatste trein		•	•	•	•
Den Haag Laan van NOI	•						•	•
Den Haag Mariahoeve	•				•	•	•	•
Den Haag Moerwijk	•						•	•
Den Haag Ypenburg	•							
Den Helder	•		07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•	•	•	
Den Helder Zuid	•							
Deurne	•					•	•	•
Deventer	•		Van de eerste t/m de laatste trein		•	•	•	•
Deventer Coimscate	•					•		•
De Vink	•					•	•	•
Didam	•							
Dikwerp ^{A)}	•					•	•	•
Diemen Zuid	•					•		•
Dieren	•					•	•	•
Doetinchem	•		07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•	•		
Doetinchem de Haet	•							
Dordrecht	•		Van de eerste t/m de laatste trein		•	•	•	•
Dordrecht Stadspolders	•					•		•
Dordrecht Zuid	•							
Driebergen-Zeist	•		07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•	•	•	•
Driehuizen	•							
Dronrijp	•						•	•
Duiven	•					•		
Duivendrecht	•		Van de eerste t/m de laatste trein		•	•	•	•
Echt	•		07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•	•	•	•
Ede-Wageningen	•		Van de eerste t/m de laatste trein		•	•	•	•
Ede Centrum	•					•		
Eijsden	•							
Eindhoven	•		Van de eerste t/m de laatste trein		•	•	•	•
Eindhoven Beukenlaan	•							
Elst	•					•		

A) Geen elektrische rolstoelen. D) Hellingbaan = overgang straatniveau/perron.
E) Toilet bereikbaar tijdens loketopeningstijden. 2) Dit geldt niet voor het Nachtnet.

Station	Toegankelijkheid		Aanwezigheid assistentie		Faciliteiten				
	Perons toevlucht via lift(en), overgang of hellingsbaan	Perons lift of hellingbaan	Alleen na aanvraag via telefoon of internet	Alleen na aanvraag via telefoon	Verrijdbare gebouwen	Toegang tot marktoverlopen	Blindengidsende treinen	Lift	Hellingbaan
			maandag t/m vrijdag	weekend					
Emmen	•		07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•	•	•	•	•
Emmen Bargeres	•								•
Enkhuzen	•		07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•	•	•		
Enschede	•		Van de eerste t/m de laatste trein		•	•	•	•	
Enschede de Eschmarke								•	•
Enschede Drienerloo	•								•
Ermelo	•		07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•	•	•		•
Etten-Leur	•					•	•		
Eygelshoven	•								•
Eygelshoven Markt									•
Franeke	•								•
Gaanderen	•					•	•		
Geerdijk	•								
Geldermalsen	•								•
Geldrop	•		07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•		•		•
Geleen-Lutterade	•								•
Geleen Oost	•								•
Glize-Rijen	•					•	•		
Glanerbrug									•
Goes	•		07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•	•	•		•
Goor	•								
Gorinchem	•		07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•				
Gouda ^{H)}	•	•	Van de eerste t/m de laatste trein		•	•	•		•
Gouda Goverwelle	•		07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•	•			•
Gramsbergen	•							•	•
Gripskerk	•							•	•
Groningen	•		Van de eerste t/m de laatste trein		•	•	•		•
Groningen Europapark									
Groningen Noord	•								•
Grou-Jirnsum	•								•
Haarlem	•		Van de eerste t/m de laatste trein		•	•	•		•
Haarlem Spaarnwoude	•								
Harde 't	•					•	•		•
Hardenberg	•					•	•		•
Harderwijk	•		07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•	•	•		•
Hardinxveld-Giessendam	•								
Haren	•							•	•
Harlingen	•	•				•	•		•
Harlingen Haven	•	•							

D) Hellingbaan = overgang straatniveau/perron. H) Derde perron. S) Niet geopend voor scootmobielen.

Station	Toegankelijkheid		Aanwezigheid assistentie		Faciliteiten					
	perons toegankelijk via lift(en) overbruggen of hellingsbanen	perons niet of beperkt toegankelijk (geen toegankelijk toilet)	Alleen na aanwaa via telefoon of internet	Alleen na aanwaa via telefoon	Verrijdbare bruggen	Gebarokkeerde bruggen	Toegankelijke toiletten	Bar/toestel voor de horeca	Lift	Hellingbaan
	maandag t/m vrijdag	weekend								
Heemskerk	•									
Heemstede-Aerdenhout	•				•	•	•			
Heerenveen	•	07.00 - 23.00		08.00 - 22.00	•	•	•			
Heerenveen IJstadion										
Heerhugowaard	•	07.00 - 23.00		08.00 - 22.00	•	•	•			
Heerlen	•	07.00 - 23.00		08.00 - 22.00	•	•	•			
Heerlen de Kijssel										
Heerlen Woonboulevard										
Heeze	•	07.00 - 23.00		08.00 - 22.00	•		•			
Helloo	•									
Helvo	•									• ^D
Helmond	•	07.00 - 23.00		08.00 - 22.00	•	•	•			•
Helmond Brandevoort	•					•	•	•		•
Helmond Broekhuis	•						•	•		•
Helmond 't Hout	•						•	•		•
Hemmen-Dodewaard	•									
Hengelo	•	Van de eerste t/m de laatste trein			•	•	•	•		•
Hengelo Oost	•									
's-Hertogenbosch	•	Van de eerste t/m de laatste trein			•	•	•	•		•
's-Hertogenbosch Oost	•								•	•
Hillegom	•								•	•
Hilversum	•	Van de eerste t/m de laatste trein			•	•	•			•
Hilversum Noord	•					•	•			
Hilversum Sportpark	•						•			
Hindeloopen	•								•	• ^D
Hoek van Holland Haven ^D	•	07.00 - 23.00		08.00 - 22.00	•	•				•
Hoek van Holland Strand	•									
Hoensbroek	•					•	•			
Hollandsche Rading	•								•	
Holtten	•									• ^D
Hoodkorp	•					•	•			•
Hoogeveen	•	07.00 - 23.00 ⁵⁾		08.00 - 22.00 ⁵⁾	•	•	•			•
Hoogezand-Sappemeer	•	•							•	
Hoogkarspel	•						•			
Hoorn	•	Van de eerste t/m de laatste trein			•	•	•			
Hoorn Kersenboogerd	•						•			
Horst-Sevenum	•									
Houten	•	07.00 - 23.00		08.00 - 22.00	•	•	•			•
Houten-Castellum	•								•	•

○ Partieel blindengeleidelijnen (1e perron). D) Hellingbaan = overgang straatniveau/perron.
 1) Bij boottreinen Amsterdam - Londen v.v. is altijd hulp aanwezig. 5) Uitvoering i.s.m. gemeente.

Station	Toegankelijkheid Perons toegankelijk via lift, rolstoel of hellingbanen Personen met beperkte toegankelijk- heid toegankelijk (geen stoeprand)		Aanwezigheid assistentie Alleen na aanvraag via telefoon of internet		Faciliteiten Verrijdbare t.v. wagen Gehandicaptenparkeerplaatsen Toegankelijke toiletten Blindensekels Lift Hellingbaan				
	maandag t/m vrijdag	weekend							
Houthem-St. Gerlach									
Hurdegaryp									
Kampen									
Kapelle Blauwinge									
Kerkrade Centrum		07.00 - 23.00		08.00 - 22.00					
Kesteren									
Klarenbeek									
Klimmen Ransdaal									
Koog-Zaandijk									
Koog Bloemwijk									
Koudum-Molkwerum									
Krabbendijke									
Krommenie-Assendelft									
Kropswolde									
Kruiningen-Yerseke									
Lage Zwaluwe									
Landgraaf		07.00 - 23.00		08.00 - 22.00					
Leerdam									
Leeuwarden		Van de eerste t/m de laatste trein							
Leeuwarden Camminghaburen									
Leiden Centraal		Van de eerste t/m de laatste trein ¹⁾							
Leiden Lammenschans									
Lelystad Centrum		Van de eerste t/m de laatste trein							
Lichtenvoorde-Groenlo		07.00 - 23.00		08.00 - 22.00					
Lochem									
Loppersum									
Lunteren									
Maarheeze									
Maarn									
Maarssen									
Maassluis									
Maassluis West									
Maastricht		Van de eerste t/m de laatste trein							
Maastricht Randwijk									
Mantgum									
Marlénberg									
Martenshoek									
Meerssen									
Meppel		07.00 - 23.00		08.00 - 22.00					

D) Hellingbaan = overgang straatniveau/perron. J) Vrij steile hellingbanen.
2) Dit geldt niet voor het Nachtnet.

Station	Toegankelijkheid		Aanwezigheid assistentie		Faciliteiten				
	perons toegankelijk 1) Perron overpadden of hellingbaan	perons niet of beperkt toegankelijk 2) Perron toegankelijk (geleijk. vloer g.)	Alleen na aanpak via toeg. baan	of internet	Verrijdbare bruggen	Gebruik van rolstoel op hellingbaan	Toegankelijk rolstoel	Lift	Hellingbaan
			maandag t/m vrijdag	weekend					
Middelburg	•		Van de eerste t/m de laatste trein		•		•	•	•
Naarden-Bussum	•		07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•		•	•	•
Nieuw Amsterdam	•						•	•	•
Nieuw Vennep	•					•	•		•
Nieuwerkerk a/d IJssel	•					•		•	
Nieuweschans	•							•	
Nijkerk	•					•		•	
Nijmegen	•		Van de eerste t/m de laatste trein		•	•	•	•	•
Nijmegen Dukenburg	•								•
Nijmegen Heyendaal	•						•		
Nijmegen Lent	•								•
Nijverdal	•					•	•		•
Nunspeet	•					•	•		•
Nuth	•					•	•		
Obdam	•					•	•		
Oisterwijk	•					•			
Oldenzaal	•								
Olst	•								
Ommen	•							•	•
Oosterbeek	•					•	•		
Opheusden	•								
Oss	•		07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•	•	•		
Oss West	•							•	•
Oudenbosch	•							•	
Overveen	•								
Purmerend	•		07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•	•		•	
Purmerend Overwhere	•						•		
Purmerend Weldevenne	•								
Putten	•							•	
Raalte	•								•
Ravenstein	•					•			
Reuver	•							•	
Rheden	•								
Rhemen	•					•			•
Rijsen	•								•
Rijswijk	•					•	•	•	
Rilland-Bath	•							•	
Roermond	•		Van de eerste t/m de laatste trein		•	•	•	•	•
Roodeschool	•							•	

D) Hellingbaan = overgang straatniveau/perron. K) Partieel blindengeleidelijnen (ha).
 3) Rolstoelers oprijt midden perron 2.

Station	Toegankelijkheid		Faciliteiten			
	Perons toegankelijk via liften, overbruggen of hellingbanen	Treinen toegankelijk via toegankelijk treinen	Weg naar de trein	Toegankelijk voor rolstoelers	Blindengeleidlijnen	Hellingbaan
	maandag t/m vrijdag	weekend				
Roosendaal	•	Van de eerste t/m de laatste trein	•	•	•	•
Rosmalen	•				•	•
Rotterdam Alexander	•	Van de eerste t/m de laatste trein	•	•	•	•
Rotterdam Blaak	• ¹⁾				•	•
Rotterdam Centraal	•	Van de eerste t/m de laatste trein ²⁾	•	•	•	•
Rotterdam Lombardijen	•				•	•
Rotterdam Noord	• ¹⁾				•	•
Rotterdam Zuid	•				•	•
Ruurlo	•					
Santpoort Noord	•					
Santpoort Zuid	•					
Sappemeer Oost	•					
Sauwerd	•				•	
Schagen	•	07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•	•	•
Scheemda	•				•	
Schiedam Centrum	•	07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•		•
Schiedam Nieuwland	•			•		•
Schin op Geul	•			•		•
Schinnen	•			•	•	• ³⁾
Schiphol	•	Van de eerste t/m de laatste trein ²⁾	•	•	•	•
Sittard	•	Van de eerste t/m de laatste trein	•	•	•	•
Sliedrecht	•					
Sneek	•			•	•	• ³⁾
Sneek Noord	•				•	• ³⁾
Soest	•				•	
Soest Zuid	•				•	
Soestdijk	•			•		
SpaubEEK	•				•	
Stavoren	•				•	
Stedum	•				•	
Steenwijk	•	07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•	•	• ³⁾
Susteren	•				•	
Swalmen	•				•	•
Tegelen	•			•	•	•
Tilburg	•					
Tiel	•	07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•	•	
Tiel Passewaal	•				•	•
Tilburg	•	07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•	•	•
Tilburg Reeshof	•			•	•	•

D) Hellingbaan = overgang straatniveau/perron. 1) Bij boottreinen Amsterdam - Londen v.v. is altijd hulp aanwezig.
 K) Partieel blindengeleidelijnen (hal). M) Ook metroperrons zonder hulp toegankelijk.
 S) Niet geopend voor scootmobielen. 2) Dit geldt niet voor het Nachtnet. 3) Rolstoelers oprit midden perron 2.

Station	Toegankelijkheid Liften over perron of hellingbaan persoon over perron of hellingbaan niet over perron of hellingbaan		Aanwezigheid assistentie Alleen na aanvraag via telefoon of internet		Faciliteiten Verdiepte bruggen Getand oprijvlak Toegankelijke toiletten Mindere toegankelijkheid Lift Hellingbaan				
	maandag t/m vrijdag	weekend							
Tilburg West	•								
Twello	•								
Uitgeest	•	07.00 - 23.00		08.00 - 22.00	•	•	•		
Uithuizen	•								
Uithuizermeeden	•								
Usquert	•								
Utrecht Centraal	•	Van de eerste t/m de laatste trein ²⁾			•	•	•	•	•
Utrecht Lunetten	•					•			
Utrecht Mallebaan	•	10.00 - 16.31		10.00 - 16.31	•				
Utrecht Overvecht	•					•	•	•	•
Utrecht Terwijde	•								•
Utrecht Zullen	•								•
Valkenburg	•	07.00 - 23.00		08.00 - 22.00	•				•
Vasseveld	•								
Veenendaal Centrum	•								•
Veenendaal-De Klomp	•	07.00 - 23.00		08.00 - 22.00	•				•
Veenendaal West	•								•
Veenwouden	•					•	•		• ²⁾
Velp	•								
Venlo	•	Van de eerste t/m de laatste trein			•	•	•	•	•
Venray	•	07.00 - 23.00		08.00 - 22.00	•				
Vierlingsbeek	•								•
Vlaardingen Centrum	•	07.00 - 23.00		08.00 - 22.00	•				
Vlaardingen Oost	•								
Vlaardingen West	•								
Vleuten	•								•
Vlissingen	•	07.00 - 23.00		08.00 - 22.00	•	•	•	•	•
Vlissingen Souburg	•					•	•		•
Voerendaal	•					•			
Voorburg	•					•			•
Voorhout	•								•
Voorschoten	•					•	•		•
Voorst-Empe	•					•	•		•
Vorden	•								
Vriazerveen	•								
Vroomshoop	•								
Vught	•								•
Waddinxveen	•								•
Waddinxveen Noord	•								•

D) Hellingbaan = overgang straatniveau/perron. 2) Dit geldt niet voor het Nachtnet.

Station	Toegankelijkheid		Aanwezigheid assistentie		Faciliteiten				
	persoon lift	persoon tracassen	Alleen na aanwag via telefoon of internet	Alleen na aanwag via telefoon of internet	Verrijdbare toegang	Gebarriereerde toegang	Blindenogebonden Lift	Weggevoerd bagage	Weggevoerd bagage
	maandag t/m vrijdag		weekend						
Warffum	•								
Weert	•	07.00 - 23.00		08.00 - 22.00	•	•	•	•	•
Weesp	•	07.00 - 23.00		08.00 - 22.00	•			•	•
Wehl	•								
Wezep	•							•	•
Wierden	•								
Wijchen	•					•		•	
Wijhe	•								
Winschoten	•	•						•	
Winsum	•							•	
Winterswijk	•	07.00 - 23.00		08.00 - 22.00	•	•			
Winterswijk West	•							•	•
Woerden	•	Van de eerste t/m de laatste trein			•	•	•	•	•
Wolfheze	•							•	
Wolvega	•					•	•	•	•
Workum	•							•	
Wormerveer	•							•	•
IJlst	•								
Zaandam	•	Van de eerste t/m de laatste trein			•	•	•	•	
Zaandam Kogerveld	•							•	•
Zaltbommel	•							•	•
Zandvoort aan Zee	•	07.00 - 23.00		08.00 - 22.00	•	•			
Zetten-Andelst	•							•	
Zevenaar	•	07.00 - 23.00		08.00 - 22.00	•	•		•	
Zevenbergen	•							•	
Zoetermeer	•	07.00 - 23.00		08.00 - 22.00	•	•	•	•	
Zoetermeer Oost	•							•	•
Zuidbroek	•							•	
Zuidhorn	•	•						•	•
Zutphen	•	Van de eerste t/m de laatste trein			•	•	•	•	•
Zwaagwesteinde	•							•	•
Zwijndrecht	•	07.00 - 23.00		08.00 - 22.00	•	•		•	•
Zwolle	•	Van de eerste t/m de laatste trein			•	•	•	•	•

D) Hellingbaan = overgang straatniveau/perron. O) Alleen perron 1 toegankelijk.

Bijlage 2 – Stationslijst 218 met huidige realisatiecijfers

station	In/uit/overstappers 2009	Perc reizigers van totaal reizigers in 2009	Perc reizigers cummulatief in 2009	Verantwoording opname in 218 (implementatie- plan)
Utrecht Centraal	228.786,82	8,34%	8,34%	Knooppntstat.
Amsterdam Centraal	186.606,84	6,80%	15,14%	Knooppntstat.
Rotterdam Centraal	110.334,19	4,02%	19,16%	Knooppntstat.
Den Haag Centraal	81.364,17	2,97%	22,13%	Knooppntstat.
Leiden Centraal	75.029,24	2,73%	24,86%	Knooppntstat.
Schiphol	70.806,97	2,58%	27,44%	Knooppntstat.
Eindhoven	67.682,06	2,47%	29,91%	Knooppntstat.
Hertogenbosch 's	58.611,42	2,14%	32,05%	Knooppntstat.
Arnhem	53.099,15	1,94%	33,98%	Knooppntstat.
Amersfoort	63.184,90	2,30%	36,29%	Knooppntstat.
Zwolle	47.476,64	1,73%	38,02%	Knooppntstat.
Nijmegen	47.948,61	1,75%	39,76%	Knooppntstat.
Amsterdam Sloterdijk	53.849,95	1,96%	41,73%	Knooppntstat.
Haarlem	41.676,49	1,52%	43,25%	Knooppntstat.
Den Haag HS	48.762,42	1,78%	45,02%	Knooppntstat.
Duivendrecht	16.479,29	0,60%	45,62%	Knooppntstat.
Groningen	38.212,35	1,39%	47,02%	Knooppntstat.
Tilburg	33.454,91	1,22%	48,24%	Knooppntstat.
Breda	28.142,59	1,03%	49,26%	Knooppntstat.
Dordrecht	27.011,75	0,98%	50,25%	Knooppntstat.
Delft	26.091,12	0,95%	51,20%	In-/uit 2004
Alkmaar	21.042,88	0,77%	51,96%	Knooppntstat.
Weesp	15.445,26	0,56%	52,53%	Knooppntstat.
Hilversum	23.227,29	0,85%	53,37%	Knooppntstat.
Gouda	30.885,52	1,13%	54,50%	Knooppntstat.
Deventer	23.693,68	0,86%	55,36%	Knooppntstat.
Almere Centrum	19.768,71	0,72%	56,08%	In-/uit 2004
Leeuwarden	20.777,54	0,76%	56,84%	Knooppntstat.
Maastricht	22.822,61	0,83%	57,67%	Knooppntstat.
Amsterdam Amstel	25.014,43	0,91%	58,59%	In-/uit 2004
Ede-Wageningen	18.777,71	0,68%	59,27%	Knooppntstat.
Roosendaal	20.578,58	0,75%	60,02%	Knooppntstat.
Amsterdam Zuid WTC	36.376,27	1,33%	61,35%	Knooppntstat.
Apeldoorn	18.476,12	0,67%	62,02%	Knooppntstat.
Zutphen	18.007,96	0,66%	62,68%	Knooppntstat.
Roermond	17.383,87	0,63%	63,31%	Knooppntstat.
Enschede	17.585,26	0,64%	63,95%	Knooppntstat.
Zaandam	16.842,87	0,61%	64,56%	Knooppntstat.

Schiedam Centrum	16.207,98	0,59%	65,16%	Knooppntstat.
Hengelo	16.910,80	0,62%	65,77%	Knooppntstat.
Hoorn	14.577,95	0,53%	66,30%	Knooppntstat.
Rotterdam Blaak	14.662,38	0,53%	66,84%	In-/uit 2004
Rotterdam Alexander	16.116,20	0,59%	67,42%	In-/uit 2004
Sittard	11.748,10	0,43%	67,85%	Knooppntstat.
Naarden-Bussum	12.050,40	0,44%	68,29%	In-/uit 2004
Heerlen	13.129,27	0,48%	68,77%	Knooppntstat.
Woerden	13.569,44	0,49%	69,27%	Knooppntstat.
Lelystad Centrum	11.037,30	0,40%	69,67%	In-/uit 2004
Hoofddorp	12.508,45	0,46%	70,12%	In-/uit 2004
Alphen aan den Rijn	9.912,00	0,36%	70,48%	Knooppntstat.
Almere Buiten	9.906,45	0,36%	70,85%	In-/uit 2004
Houten	10.368,10	0,38%	71,22%	In-/uit 2004
Zoetermeer	6.795,12	0,25%	71,47%	In-/uit 2004
Almelo	10.461,02	0,38%	71,85%	Knooppntstat.
Amsterdam Lelylaan	11.036,32	0,40%	72,26%	In-/uit 2004
Venlo	9.060,08	0,33%	72,59%	Knooppntstat.
Driebergen-Zeist	9.902,45	0,36%	72,95%	In-/uit 2004
Den Haag Laan van NOI	12.830,03	0,47%	73,41%	Knooppntstat.
Oss	8.156,76	0,30%	73,71%	In-/uit 2004
Assen	8.533,18	0,31%	74,02%	In-/uit 2004
Culemborg	8.572,38	0,31%	74,33%	In-/uit 2004
Heerhugowaard	7.869,89	0,29%	74,62%	Knooppntstat.
Amsterdam Muiderpoort	10.028,52	0,37%	74,99%	In-/uit 2004
Rotterdam Lombardijen	6.594,88	0,24%	75,23%	In-/uit 2004
Weert	7.296,15	0,27%	75,49%	In-/uit 2004
Goes	7.109,82	0,26%	75,75%	In-/uit 2004
Castricum	7.467,28	0,27%	76,02%	In-/uit 2004
Amsterdam RAI	6.278,14	0,23%	76,25%	In-/uit 2004
Rijswijk	7.398,62	0,27%	76,52%	In-/uit 2004
Geldermalsen	7.225,63	0,26%	76,79%	Knooppntstat.
Diemen Zuid	5.810,24	0,21%	77,00%	In-/uit 2004
Bergen op Zoom	6.781,30	0,25%	77,25%	In-/uit 2004
Maarsse	5.514,74	0,20%	77,45%	In-/uit 2004
Baarn	6.589,09	0,24%	77,69%	Knooppntstat.
Almere Muziekwijk	7.217,78	0,26%	77,95%	In-/uit 2004
Helmond	7.741,12	0,28%	78,23%	In-/uit 2004
Schagen	5.807,86	0,21%	78,44%	In-/uit 2004
Middelburg	5.152,78	0,19%	78,63%	In-/uit 2004
Heemstede-Aerdenhout	5.960,30	0,22%	78,85%	In-/uit 2004
Zandvoort aan Zee	6.183,72	0,23%	79,07%	In-/uit 2004
Beverwijk	5.409,16	0,20%	79,27%	In-/uit 2004
Harderwijk	5.676,86	0,21%	79,48%	In-/uit 2004
Boxtel	5.830,54	0,21%	79,69%	In-/uit 2004
Heerenveen	5.108,28	0,19%	79,88%	In-/uit 2004

Den Helder	5.059,08	0,18%	80,06%	In-/uit 2004
Voorburg	4.103,80	0,15%	80,21%	In-/uit 2004
Kampen	5.400,50	0,20%	80,41%	In-/uit 2004
Vlaardingen Centrum	4.424,70	0,16%	80,57%	In-/uit 2004
Utrecht Overvecht	6.179,16	0,23%	80,79%	In-/uit 2004
Zwijndrecht	5.438,58	0,20%	80,99%	In-/uit 2004
Amersfoort Schothorst	5.254,08	0,19%	81,18%	In-/uit 2004
Bilthoven	5.444,80	0,20%	81,38%	In-/uit 2004
Tiel	4.613,94	0,17%	81,55%	Knooppntstat.
Hoorn Kersenboogerd	3.976,12	0,14%	81,70%	In-/uit 2004
Meppel	5.513,91	0,20%	81,90%	Knooppntstat.
Tilburg West	6.281,00	0,23%	82,13%	In-/uit 2004
Arnhem Velperpoort	4.203,63	0,15%	82,28%	In-/uit 2004
Vlaardingen Oost	5.566,46	0,20%	82,48%	In-/uit 2004
Krommenie-Assendelft	5.092,16	0,19%	82,67%	In-/uit 2004
Wormerveer	4.213,50	0,15%	82,82%	In-/uit 2004
Dieren	4.189,72	0,15%	82,97%	In-/uit 2004
Hoogeveen	3.982,02	0,15%	83,12%	In-/uit 2004
Best	6.033,36	0,22%	83,34%	In-/uit 2004
Purmerend	3.172,24	0,12%	83,45%	In-/uit 2004
Elst	5.295,80	0,19%	83,65%	Knooppntstat.
Doetinchem	3.655,18	0,13%	83,78%	In-/uit 2004
Etten-Leur	3.273,10	0,12%	83,90%	In-/uit 2004
Nijkerk	3.636,10	0,13%	84,03%	In-/uit 2004
Wijchen	3.673,52	0,13%	84,17%	In-/uit 2004
Almere Parkwijk	4.175,50	0,15%	84,32%	In-/uit 2004
Zevenaar	4.125,90	0,15%	84,47%	In-/uit 2004
Barendrecht	4.249,88	0,15%	84,62%	In-/uit 2004
Gorinchem	4.051,62	0,15%	84,77%	In-/uit 2004
Veenendaal-de Klomp	2.664,34	0,10%	84,87%	In-/uit 2004
Hilversum Sportpark	4.426,16	0,16%	85,03%	In-/uit 2004
Diemen	3.383,58	0,12%	85,15%	In-/uit 2004
Heiloo	4.080,16	0,15%	85,30%	In-/uit 2004
Deurne	3.847,39	0,14%	85,44%	In-/uit 2004
Boxmeer	3.973,76	0,14%	85,59%	In-/uit 2004
Uitgeest	6.983,13	0,25%	85,84%	Knooppntstat.
Sneek	2.890,64	0,11%	85,95%	In-/uit 2004
Den Haag Mariahoeve	3.405,06	0,12%	86,07%	In-/uit 2004
Vlissingen	2.588,64	0,09%	86,17%	In-/uit 2004
Zaltbommel	3.399,16	0,12%	86,29%	In-/uit 2004
Schiedam Nieuwland	4.621,66	0,17%	86,46%	In-/uit 2004
Koog Bloemwijk	3.175,14	0,12%	86,57%	In-/uit 2004
Duiven	3.658,26	0,13%	86,71%	In-/uit 2004
Nieuwerkerk a/d IJssel	3.051,04	0,11%	86,82%	In-/uit 2004
Alkmaar Noord	3.718,34	0,14%	86,95%	In-/uit 2004
Maastricht Randwyck	3.711,18	0,14%	87,09%	In-/uit 2004

Nijmegen Dukenburg	2.652,86	0,10%	87,19%	In-/uit 2004
Bodegraven	2.893,74	0,11%	87,29%	In-/uit 2004
Enkhuizen	2.855,26	0,10%	87,40%	In-/uit 2004
Emmen	2.612,72	0,10%	87,49%	In-/uit 2004
Cuijk	3.263,42	0,12%	87,61%	In-/uit 2004
Capelle Schollevaar	2.742,08	0,10%	87,71%	In-/uit 2004
Ermelo	2.863,62	0,10%	87,81%	In-/uit 2004
Voorhout	2.802,16	0,10%	87,92%	In-/uit 2004
Gilze-Rijen	2.463,54	0,09%	88,01%	In-/uit 2004
Delft Zuid	2.888,38	0,11%	88,11%	In-/uit 2004
Nieuw Vennep	2.440,72	0,09%	88,20%	In-/uit 2004
Bussum Zuid	3.502,46	0,13%	88,33%	In-/uit 2004
Utrecht Lunetten	2.889,86	0,11%	88,43%	In-/uit 2004
Hilversum Noord	3.043,48	0,11%	88,54%	In-/uit 2004
Vlaardingen West	3.162,24	0,12%	88,66%	In-/uit 2004
Veenendaal Centrum	2.651,72	0,10%	88,76%	In-/uit 2004
Maassluis West	2.358,18	0,09%	88,84%	In-/uit 2004
Steenwijk	2.851,94	0,10%	88,95%	In-/uit 2004
Voorschoten	2.846,10	0,10%	89,05%	In-/uit 2004
Bunnik	2.699,22	0,10%	89,15%	In-/uit 2004
Koog-Zaandijk	2.939,60	0,11%	89,25%	In-/uit 2004
Rosmalen	2.443,34	0,09%	89,34%	In-/uit 2004
Winsum	2.265,18	0,08%	89,43%	In-/uit 2004
Oldenzaal	2.782,48	0,10%	89,53%	In-/uit 2004
Nijverdal	2.484,20	0,09%	89,62%	In-/uit 2004
Zuidhorn	2.485,26	0,09%	89,71%	In-/uit 2004
Helmond Brouwhuis	1.925,30	0,07%	89,78%	In-/uit 2004
Maassluis	2.274,10	0,08%	89,86%	In-/uit 2004
Winschoten	2.619,04	0,10%	89,96%	In-/uit 2004
Barneveld Centrum	2.863,22	0,10%	90,06%	In-/uit 2004
Hardenberg	2.382,10	0,09%	90,15%	In-/uit 2004
Winterswijk	2.127,44	0,08%	90,23%	Knooppntstat.
Nunspeet	2.368,90	0,09%	90,31%	In-/uit 2004
Echt	2.364,76	0,09%	90,40%	In-/uit 2004
Bovenkarspel- Grootebroek	1.994,08	0,07%	90,47%	In-/uit 2004
Leiden Lammenschans	3.040,22	0,11%	90,58%	In-/uit 2004
Oisterwijk	2.402,66	0,09%	90,67%	In-/uit 2004
Geldrop	1.955,06	0,07%	90,74%	In-/uit 2004
Purmerend Overwhere	1.901,64	0,07%	90,81%	In-/uit 2004
Venray	3.171,64	0,12%	90,93%	Reg.spreid.
Gouda Goverwelle	2.583,64	0,09%	91,02%	In-/uit 2004
Vleuten	3.427,50	0,12%	91,15%	Reg.spreid.
Raalte	1.863,40	0,07%	91,21%	Reg.spreid.
Breukelen	7.148,62	0,26%	91,47%	Reg.spreid.
Zevenbergen	1.831,52	0,07%	91,54%	Reg.spreid.

Anna Paulowna	2.000,84	0,07%	91,61%	Reg.spreid.
Ommen	1.719,18	0,06%	91,68%	Reg.spreid.
Valkenburg	1.663,54	0,06%	91,74%	Reg.spreid.
Rotterdam Zuid	1.992,98	0,07%	91,81%	In-/uit 2004
Rhenen	1.829,32	0,07%	91,88%	Reg.spreid.
Buitenpost	1.875,16	0,07%	91,94%	Reg.spreid.
Leerdam	1.901,34	0,07%	92,01%	Reg.spreid.
Soest Zuid	1.835,96	0,07%	92,08%	Reg.spreid.
Beek-Elsloo	1.972,40	0,07%	92,15%	Reg.spreid.
Rotterdam Noord	2.215,30	0,08%	92,23%	In-/uit 2004
Beilen	1.752,36	0,06%	92,30%	Reg.spreid.
Maarn	1.614,08	0,06%	92,36%	Reg.spreid.
Reuver	1.486,12	0,05%	92,41%	Reg.spreid.
Hillegom	1.492,78	0,05%	92,46%	In-/uit 2004
Wierden	1.613,03	0,06%	92,52%	Knooppntstat.
Hoek van Holland Haven	1.689,90	0,06%	92,58%	Reg.spreid.
Sliedrecht	1.869,32	0,07%	92,65%	Reg.spreid.
Coevorden	1.399,16	0,05%	92,70%	Reg.spreid.
Nijmegen Heyendaal	3.245,72	0,12%	92,82%	Reg.spreid.
Abcoude	1.650,04	0,06%	92,88%	Reg.spreid.
Den Haag Moerwijk	1.386,62	0,05%	92,93%	In-/uit 2004
Goor	1.688,24	0,06%	92,99%	Reg.spreid.
Horst-Sevenum	1.841,02	0,07%	93,06%	Reg.spreid.
Harde 't	1.448,82	0,05%	93,11%	Reg.spreid.
Holten	1.186,40	0,04%	93,16%	Reg.spreid.
Olst	1.108,90	0,04%	93,20%	Reg.spreid.
Obdam	1.218,56	0,04%	93,24%	Reg.spreid.
Vorden	1.028,04	0,04%	93,28%	Reg.spreid.
Delfzijl	1.289,94	0,05%	93,33%	Reg.spreid.
Hertogenbosch 's Oost	1.279,30	0,05%	93,37%	In-/uit 2004
Ruurlo	878,86	0,03%	93,41%	Reg.spreid.
Kruiningen-Yerseke	928,44	0,03%	93,44%	Reg.spreid.
Lichtenvoorde-Groenlo	915,36	0,03%	93,47%	Reg.spreid.
Meerssen	1.129,33	0,04%	93,51%	Reg.spreid.
Kerkrade Centrum	1.054,84	0,04%	93,55%	Reg.spreid.
Uithuizen	821,20	0,03%	93,58%	Reg.spreid.
Hoogezand-Sappemeer	967,74	0,04%	93,62%	Reg.spreid.
Marienberg	766,08	0,03%	93,65%	Knooppntstat.
Harlingen Haven	496,42	0,02%	93,66%	Reg.spreid.
Stavoren	340,42	0,01%	93,68%	Reg.spreid.
Almere Oostvaarders	3.477,62	0,13%	93,80%	In-/uit 2004
Amsterdam Bijlmer	19.562,37	0,71%	94,52%	In-/uit 2004
De Vink	2.312,02	0,08%	94,60%	In-/uit 2004

Bijlage 3 – Extra toegankelijke locaties buiten 218

Station in NNL en niet in 218	In/uit/over 2009	Percentage	Percentage cumulatief
Appingedam	1082,28	0,04%	0,04%
Baflo	753,92	0,03%	0,07%
Bedum	463,62	0,02%	0,08%
Deinum	153,62	0,01%	0,09%
Delfzijl West	465,2	0,02%	0,11%
Dronrijp	144,28	0,01%	0,11%
Franeker	839,4	0,03%	0,14%
Grijpskerk	808,76	0,03%	0,17%
Groningen Noord	1888,04	0,07%	0,24%
Harlingen	1613,36	0,06%	0,30%
Hindeloopen	110,5	0,00%	0,30%
Hurdegaryp	996,26	0,04%	0,34%
IJlst	239,86	0,01%	0,35%
Koudum-Molkwerum	156,58	0,01%	0,35%
Kropswolde	511,04	0,02%	0,37%
Leeuwarden Camminghaburen	784,38	0,03%	0,40%
Loppersum	572,28	0,02%	0,42%
Mantgum	513,38	0,02%	0,44%
Martenshoek	1047,78	0,04%	0,48%
Nieuweschans	476,12	0,02%	0,50%
Roodeschool	240,58	0,01%	0,51%
Sappemeer Oost	504,56	0,02%	0,52%
Sauwerd	268,64	0,01%	0,53%
Scheemda	713,68	0,03%	0,56%
Sneek Noord	922,18	0,03%	0,59%
Stedum	376,7	0,01%	0,61%
Uithuizermeeden	408,28	0,01%	0,62%
Usquert	198,76	0,01%	0,63%
Veenwouden	937,28	0,03%	0,66%
Warffum	843,3	0,03%	0,69%
Workum	423,08	0,02%	0,71%
Zuidbroek	838,04	0,03%	0,74%
Zwaagwesteinde	577,08	0,02%	0,76%
Totaal	20.873		0,76%

Nieuwe en verbouwde stations buiten 218	In/uit/over stappers 2009	Percentage	Percentage cumulatief
Amersfoort Vathorst	1879,26	0,07%	0,07%
Den Haag Ypenburg	1372,78	0,05%	0,12%
Arnhem Zuid	1886,54	0,07%	0,19%
Apeldoorn de Maten	611,52	0,02%	0,21%
Apeldoorn Osseveld	740,16	0,03%	0,24%
Twello	1345,66	0,05%	0,29%
Voorst	272,12	0,01%	0,30%
Gaanderen	320,44	0,01%	0,31%
Helmond Brandevoort	859,44	0,03%	0,34%
Tiel Passewaay	1294,32	0,05%	0,39%
Eygelshoven Markt	287	0,01%	0,40%
Heerlen de Kissel	453,46	0,02%	0,41%
Amsterdam Sciencepark	Nog niet in 2009	0,00%	0,41%
Amsterdam Holendrecht	3247,62	0,12%	0,53%
Purmerend Weidevenne	1644,64	0,06%	0,59%
Molenhoek	679,04	0,02%	0,62%
Utrecht Zuilen	1405,56	0,05%	0,67%
Utrecht Terwijde	1903,42	0,07%	0,74%
Maarheeze	Nog niet in 2009	0,00%	0,74%
Heerlen Woonboulevard	Nog niet in 2009	0,00%	0,74%
Emmen Zuid	Nog niet in 2009	0,00%	0,74%
Totaal	20.203		0,74%

Bijlage 4 – Verwachte ontwikkeling KPI Toegankelijkheid ProRail

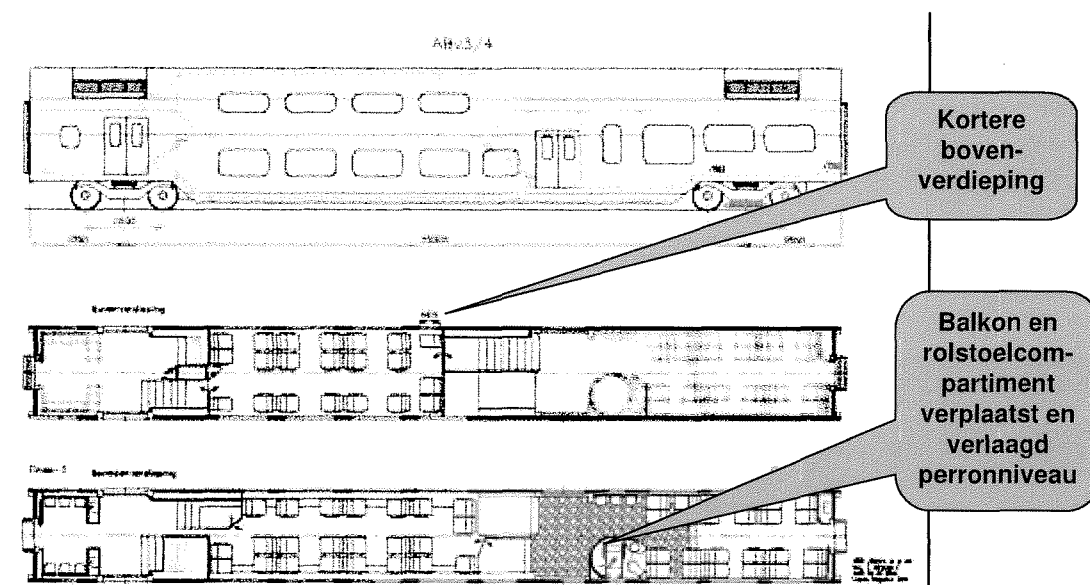
		Nul-meting 2005	Einddoel 2020	Tot 2020 nog te realiseren	2010 planning cumm.	2011 planning cumm.	2015 planning cumm.	2020 planning cumm.	2030 planning cumm.
Initieel programma	Totaal maatregelen	1559	3627	2068	1036	1878	1982	2068	2068
Implementatieplan (conform opgave beheerplan 2010)	Aanpassen Perron hoogte	0	218	218	56	76	156	218	218
	Bereikbaarheid Perron - Liften	68	142	74	20	26	50	74	74
	Bereikbaarheid Perron - Hellingbanen								
	Kleine maatregelen	1491	3267	1776	960	1776	1776	1776	1776
	Verloop KPI (oud)	42%	100%		72%	95%	98%	100%	100%
Initieel programma geactualiseerd 2010	Totaal maatregelen	1003	3041	2038	1051	1502	1962	2038	2038
	Aanpassen Perron hoogte	0	218	218	56	76	156	218	218
	Bereikbaarheid Perron - Liften	65	129	64	20	26	50	64	64
	Bereikbaarheid Perron - Hellingbanen	31	100	69	15	35	69	69	69
	Kleine maatregelen	907	2594	1687	960	1365	1687	1687	1687
	Verloop KPI Initieel programma (nieuw)	33%	100%		68%	82%	98%	100%	100%
TSI PRM 2008	Totaal maatregelen	0	1655	1655	0	200	1655	1655	1655
	Aanpassen Perron hoogte								
	Bereikbaarheid Perron - Liften								
	Bereikbaarheid Perron - Hellingbanen								
	Kleine maatregelen	0	1655	1655	0	200	1655	1655	1655
	Verloop KPI inclusief TSI/PRM 2008	21%	100%		44%	58%	98%	100%	100%
100% Toegankelijkheid	Totaal maatregelen	46	296	253	0	56	0	23	253
	Aanpassen Perron hoogte	0	150	150		38			150
	Bereikbaarheid Perron - Liften	3	15	15		1			15
	Bereikbaarheid Perron - Hellingbanen	43	131	88		17		23	88
	Kleine maatregelen								
	Verloop KPI inclusief TSI/PRM 2008 en 100%	21%	100%		42%	56%	93%	95%	100%
TOTAAL PROGRAMMA	Totaal maatregelen	1049	4992	3946	1051	1758	3617	3716	3946
	KPI verloop	21%	100%		42%	56%	93%	95%	100%

Bovenstaande tabel is gebaseerd op de verwachte ontwikkeling van de KPI Toegankelijkheid met de KPI ontwikkeling in het beheerplan 2010 als basis.

Bijlage 5 - Beschrijving oplossingen onderzoek

Verplaatsen balkon

- In een aantal varianten uitgewerkt (verschil in zitplaats verlies, hellingshoek in compartiment en situering rolstoelplaats).
- Grote investering
- voldoen in grote mate aan de eisen van de rolstoelgebruiker.
- Risico verstoring bedrijfsprocessen minimaal.



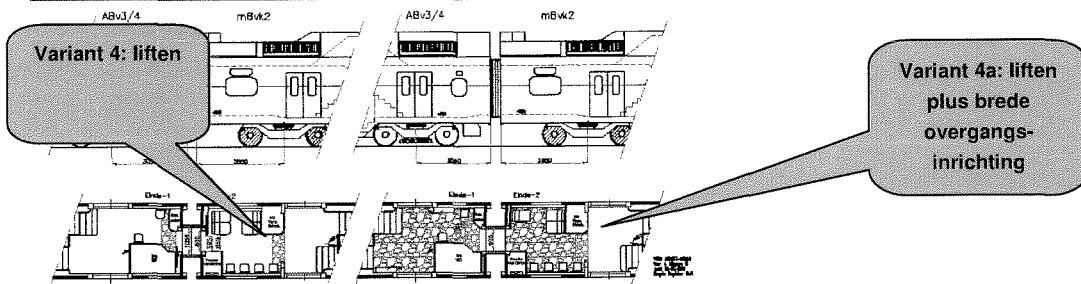
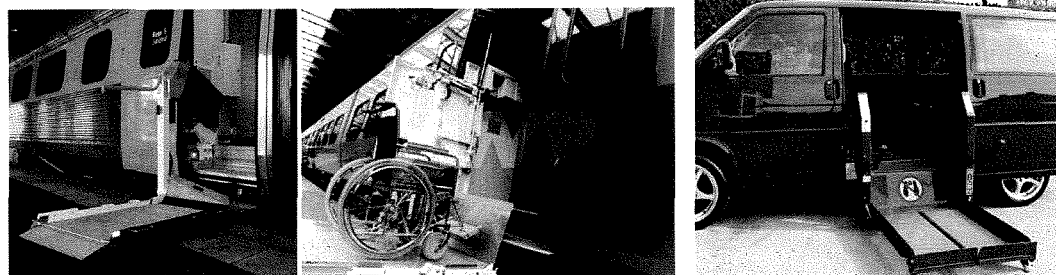
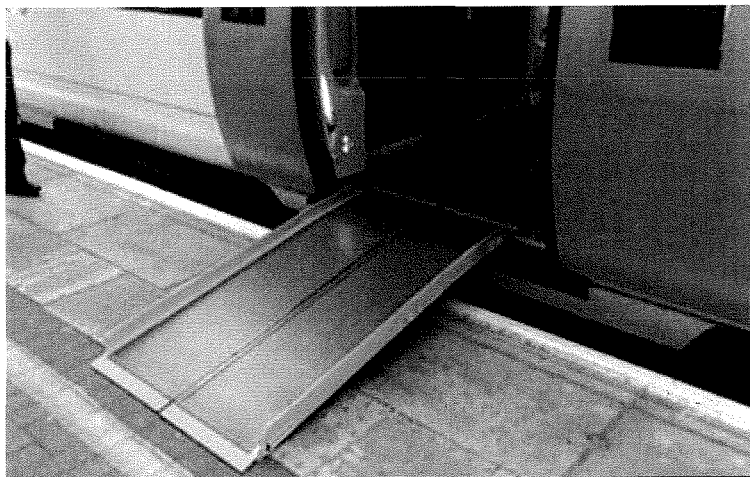
Plaatsen van een lift

- Veel bestaande concepten.
- Aangedragen optie RPF vooral ontworpen voor privégebruik (weinig bedrijfszeker). Aanpassingen voor gebruik in trein zullen een aanzienlijk hogere investering vragen.
- Bediening door conducteur (dus geen zelfstandigheid).
- Verhoogd risico bedrijfsproces (halteringstijden).

Uitklapplank

- Bediening door conducteur of reisassistent (dus geen zelfstandigheid).
- Veel gebruikte oplossing in buitenland.
- Vanwege de grote hoogteverschillen perron/trein moet de plank lang worden. Er ontstaat een potentieel conflict met obstakels op het perron.
- Een lange plank is minder handzaam.

- TU studenten hebben meegedacht. Inventieve ideeën zijn aangedragen, maar technisch complex.
- Hierdoor waarschijnlijk duurder dan gedacht.
- Nog geen adequate technische oplossing gevonden.



Bijlage 6 - Toelichting NS op gelijkvloerse instap

Inleiding

Doel van de toegankelijkheidsmaatregelen van NS en ProRail is het spoorstelsel zo in te richten, dat mensen met een functiebeperking zelfstandig met de trein kunnen reizen. Tijdens de reis is voor deze reizigers de instap in de trein een belangrijke schakel en potentiële hindernis. De hindernis wordt geminimaliseerd door te werken aan een zo klein mogelijke horizontale en verticale kloof tussen perron (infrastructuur) en treinvloer/balkon.

Omdat de instap een belangrijke voorwaarde is voor zelfstandige toegankelijkheid geven we in deze bijlage een toelichting op de zogenaamde kloofproblematiek, (internationale) normen en de huidige en de toekomstige instapsituatie bij nieuwe materieelsoorten.

De kloof

Voor alle scenario's speelt de kloofproblematiek. De kloof bestaat uit de horizontale ruimte (spleet) en verticale ruimte (hoogteverschil) tussen het perron en de treinvloer/balkon. De spleet wordt veroorzaakt omdat de trein binnen het PVR (Profiel van Vrije Ruimte van de trein) moet blijven en het perron daarbuiten. Gegeven de dwarsbewegingen / voertuigdynamiek van rijdende treinen en/of boogstralen is er een zekere veiligheidsmarge ingebouwd. De trein moet (ruim) binnen het PVR blijven en voorwerpen en bebouwing zoals perrons, (ruim) er buiten. Het realiseren van een kleine horizontale spleet is technisch zeer gecompliceerd.

Normen

Vanaf 2009 rekent ProRail voor de perrons met de (Europese) normhoogte van 76 cm BS (= vanaf Bovenzijde Spoorstaaf). Bij huidige aanleg of aanpassing wordt door ProRail al uitgegaan van deze toekomstige norm.

Internationale regelgeving (TSI PRM) spreekt van zelfstandige toegankelijkheid bij een hoogteverschil van 5 cm en een horizontale spleet van 7,5 cm. Bij een grotere kloof moet er een hulpmiddel en een proces zijn (zoals assistentieverlening/AVG). Dezelfde normering is beschreven voor rolstoelen: deze moeten een kloof kunnen overbruggen van 5 cm verticaal en 7,5 cm horizontaal. Een hoogteverschil van 10 cm en een horizontale spleet van 10 cm zijn door in studies (bijv. COST 335) als acceptabel beoordeeld.

Daarnaast moet het materieel voldoen aan het omgrenzingprofiel (TSI en Nederlandse wetgeving) en moet de infrastructuur (de perronwanden) voldoen aan het profiel van vrije ruimte (ook volgens zowel TSI als Nederlandse wetgeving).

Huidige situatie (zie schets op volgende pagina)

Huidige hoogteverschillen tussen perrons en treinvloer worden veroorzaakt door de oudere normstelling. De huidige situatie kent perrons van ruim onder de nieuwe norm van 76 cm BS tot circa 90 cm boven BS. De oudere materieelsoorten van NS kennen balkonhoogtes van 110 cm BS tot 132 cm BS¹⁴. De nieuwe Sprinter heeft een balkonhoogte van ca. 80 cm BS. De hoogte van de instap verschilt dus sterk per trein-perron combinatie. Door de assistentieverlening van NS op een groot aantal stations wordt met behulp van de bekende bruggen het hoogteverschil overbrugd.

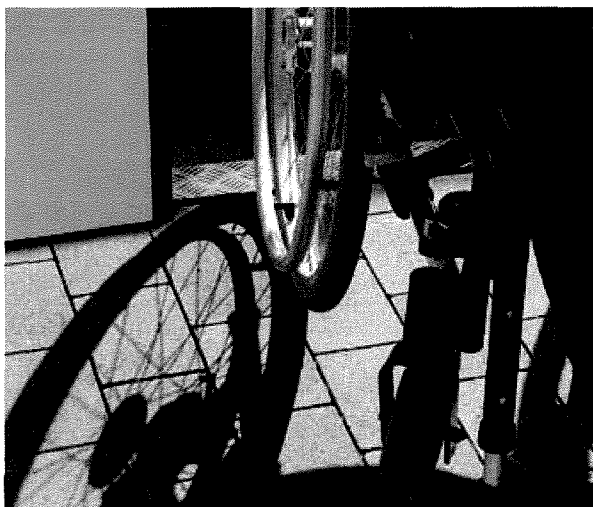
¹⁴ ICM/ICR 110 cm BS, VIRM 116 cm BS, DDAR 118 cm BS, mat '64 132 cm BS

Overgangssituatie (zie schets op volgende pagina)

In de overgangssituatie zijn er perrons met verschillende hoogtes (ruim boven 76 cm en ruim er onder) en een deel aangelegd conform de nieuwe norm 76 cm BS. In deze zelfde overgangssituatie rijdt er materieel met 'hoge' balkons (zie boven) en nieuwe Sprinters met balkons op ca. 80 cm BS. Zolang er nog perrons zijn die hoger zijn dan de 80 cm zal een uitschuif of klaptrede altijd binnen het PVR (profiel van vrije ruimte) van het materieel moeten blijven.

De gewenste eindsituatie (zie schets op volgende pagina)

Op het moment dat alle perrons ten hoogste 76 cm hoog zijn en balkons van materieel een fractie hoger, is het mogelijk een uitschuiftrede aan te brengen die de spleet "afdekt". Door de hoogte van het balkon t.o.v. het perron te beperken is ook het hoogteverschil binnen acceptabele grenzen te houden.



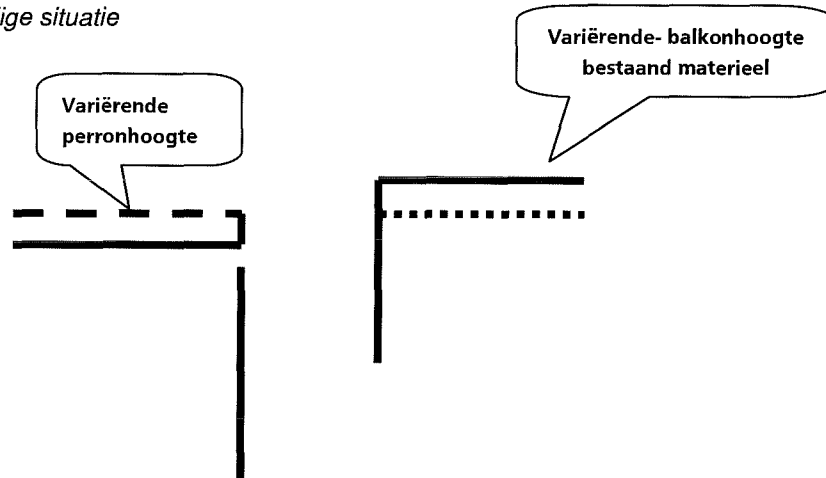
Figuur 2. Eindsituatie kloof

Instap bij de nieuwe Sprinter (SLT)

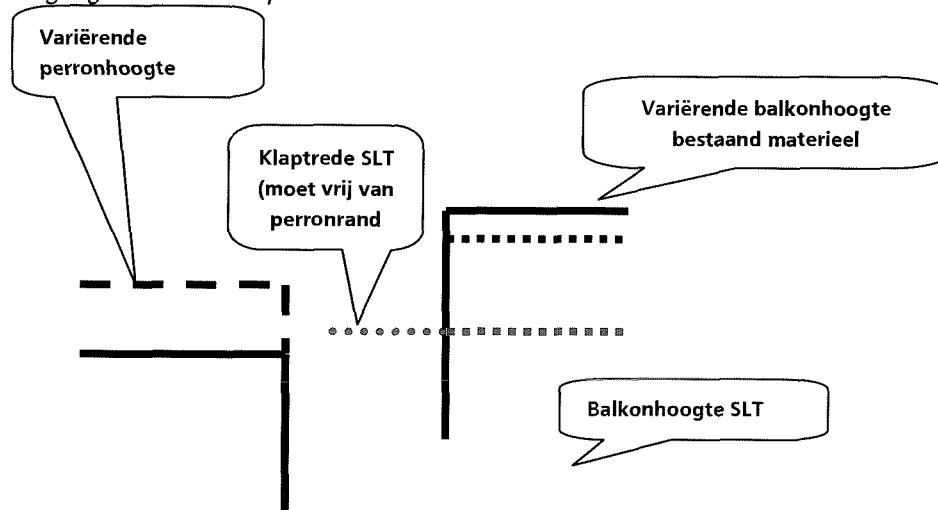
Het nieuwe Sprinter materieel lost niet in één klap alle toegankelijkheidsproblemen op. Wij hebben immers nog enige tijd te maken met perrons van verschillende hoogten. Daar komt bij dat op het moment van specificeren van de nieuwe Sprinter de aanlegnorm van de perrons tussen de 76 en 84 cm BS (bovenzijde spoorstaaf) was. Als instaphoogte voor de Sprinter is 80 cm gekozen, op dat moment de beste hoogte. Omdat rekening moet worden gehouden met verschillende perronhoogten en vooral met perrons die (nog) hoger zijn dan 80 cm BS, moet de uitklaptrede binnen het Profiel van Vrije Ruimte vallen. Met een toekomstige perronhoogte van 76 cm BS (en 73 cm BS als afkeurnorm), zoals enige jaren geleden besloten, is de nieuwe Sprinter beter toegankelijk, maar nog niet zelfstandig toegankelijk voor alle rolstoelgebruikers. Er kan worden geconcludeerd dat de toegankelijkheid met de introductie van de nieuwe Sprinter en perrons op 76 cm BS aanzienlijk wordt verbeterd. Zeker voor andere reizigers met mobiliteitsbeperkingen of 'hinder' (ouderen, reizigers met koffers, reizigers met kindwagens, reizigers die slecht ter been zijn etc.). Voor gebruikers van veel rolstoelen zijn enkele aanvullende maatregelen nodig. Vooral voor rolstoelgebruikers die zelfstandig (meer specifiek zonder begeleiding) reizen.

Schematische weergave

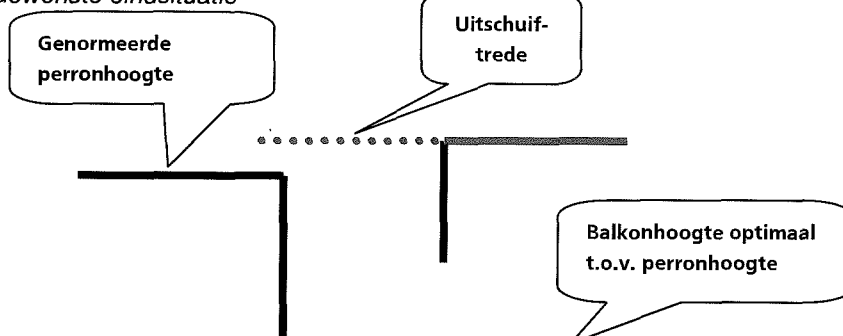
Huidige situatie



Overgangssituatie met Sprinter



Gewenste eindsituatie



Colofon

Titel Actualisatierapport Programma Toegankelijkheid
Documentnummer #2676160
Versie/Datum 1.0 d.d. 21 december 2010
Status Definitief

Van ProRail en NS
Auteur Mark Wienbelt (ProRail), Jorg van Beek (ProRail), Diana Colijn (NS)

ProRail



Actualisatierapport Toegankelijkheid 2015

NS en ProRail

Utrecht, januari 2016



Inhoud

1. Inleiding	4
1.1 Leeswijzer.....	5
2 Visie, doelen en strategie	6
2.1 Visie	6
2.2 Doelen.....	7
2.3 Strategie ProRail en NS.....	7
3 Regelgeving.....	9
3.1 Nieuwe regelgeving	9
3.2 TSI PRM en Programma Toegankelijkheid	9
3.2.1 Toepassen van de TSI PRM op bestaande stations	9
3.2.2 Vergelijking van de TSI PRM 2008 met 2015	10
3.3 Impact nieuwe TSI PRM op reizigersvervoer NS.....	11
4 Gezamenlijke verantwoordelijkheden.....	12
4.1 Zelfstandige instap.....	12
4.2 Flankerende maatregelen	13
4.2.1 Flankerende maatregelen ProRail.....	13
4.2.2 Flankerende maatregelen NS	15
5 Maatregelen ProRail.....	17
5.1 Voortgang toegankelijkheid stations programma.....	17
5.2 Actualisatie investeringsbudgetten stations en planning.....	19
5.3 Onderhoudskosten toegankelijke stations.....	20
5.4 Regionale vervoerders en concessieverleners	21
5.4.1 Algemene voorzieningen voor reizigers met een beperking	21
6 Maatregelen NS	22
6.1 Toegankelijke treinen	22
6.1.1 Huidige situatie	22
6.1.2 Eindsituatie	22
6.1.3 Transitie	23
6.2 Inzet van de treinen	25
6.2.1 Materieelinzet	25
6.2.2 Sprinters.....	25
6.2.3 Intercity's.....	26



6.3	Assistentie	27
6.3.1	Ketenproduct met Transvision	27
6.3.2	Verbeteren service bij verstoringen	28
6.3.3	Verkorting aanmeldtijd	28
6.3.4	Nieuw boekingsstelsel	28
6.3.5	Uitbreiding van het aantal stations met assistentieverlening	29
6.3.6	Onderzoek naar de zogenoemde 'één stap verder service'	29
6.4	Reisinformatie	29
6.4.1	Voorafgaand aan de reis	29
6.4.2	Onderweg	30
6.4.3	Reisinformatie over uitstapzijde	31
6.4.4	Reisinformatie over toegankelijke reizen	31
6.5	Ticketing en service	31
6.5.1	Service	31
6.5.2	OV-Servicewinkels	31
6.5.3	Kaartautomaten	32
6.5.4	OV-chipkaart	32
6.5.5	OV-chip Plus	32
6.5.6	NS-Business Card	33
7	Bijlagen	34
8	Colofon	35



1. Inleiding

In 2006 is door ProRail en NS het Implementatieplan Toegankelijkheid opgesteld. Aan de hand van dit plan werken ProRail en NS aan het toegankelijk maken van het landelijke spoorstelsel. Elke vijf jaar wordt het Implementatieplan Toegankelijkheid geactualiseerd op grond van de behaalde resultaten en de opgedane inzichten. In dit rapport worden de resultaten gepresenteerd van de tweede actualisatie.

Internationaal neemt de aandacht voor toegankelijkheid toe. Dit vertaalt zich onder andere in internationale verdragen en nieuwe Europese regelgeving. Zo hebben de Verenigde Naties in 2006 door middel van het VN-verdrag voor rechten van mensen met een beperking een stap gezet in het op de kaart zetten van toegankelijkheid. Volgens de huidige inschatting wordt dit verdrag in de loop van 2016 door Nederland geratificeerd. In Nederland is de gelijke behandeling voor mensen met een beperking voor het openbaar vervoer al eerder in wetgeving geregeld. Naast de ontwikkelingen rond het VN-verdrag is in EU-kader nieuwe regelgeving voor de spoorsector tot stand gekomen, de zogenaamde technische specificaties voor personen met een beperking, afgekort TSI PRM¹. Deze nieuwe regelgeving is op 1 januari 2015 van kracht geworden. In dit rapport zijn de gevolgen van de nieuwe regelgeving in kaart gebracht en zijn conclusies getrokken over de impact hiervan.

Dit rapport staat niet op zichzelf maar is een logisch vervolg op een reeks van rapporten en beleidskeuzes die sinds 2005 zijn gemaakt. De belangrijkste zijn:

- **Stappenplan Toegankelijkheid**
Beschrijving van verschillende scenario's en kosten voor een programma Toegankelijkheid. (september 2005).
- **Implementatieplan Toegankelijkheid Spoor**
Uitwerking van het door de minister gekozen scenario/de deelvariant uit het Stappenplan. (september 2006).
- **Versnellingsopdracht Toegankelijkheid**
Op verzoek van de Tweede Kamer wordt tot het versnellen van het programma besloten waardoor 90% van de treinreizigers in 2020 (in plaats van de eerder beoogde datum van 2030) reizen van of naar een toegankelijk station. (oktober 2008).
- **Actualisatierapport 2010 Toegankelijkheid**
Actualisatie van het Implementatieplan Toegankelijkheid op grond van de behaalde resultaten en uitwerking van een aantal moties waarin onder andere werd verzocht om een verdere versnelling van het stationsprogramma en uitbreiding ervan tot alle treinstations in Nederland. (december 2010).
- **Uitbreiding aantal toegankelijke stations**
Oprichting van een lenM aan ProRail voor uitvoering van motie Roemer/De Krom zodat alle stations in 2030 toegankelijk zijn voor mensen met een beperking. (januari 2012).

¹ Technische specificaties inzake interoperabiliteit betreffende toegankelijkheid van het spoorwegsysteem in de Unie voor gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit. Verordening (EU) Nr. 1300/2014 van de Commissie van 18 november 2014. L365/110.



- **Plan van Aanpak toegankelijkheid spoor**
Brief van de Minister aan de Tweede Kamer naar aanleiding van de Motie Toegankelijkheid Aptroot Bashir over een plan van aanpak tot verbetering van de toegankelijkheid van het spoorstelsel.
(maart 2012).
- **De vervoer- en beheerconcessie aan NS respectievelijk ProRail**
(Ingegaan per 1 januari 2015).
- **Rapport 'Reis gerust'**
Sturen op een geruste reis voor mensen met een beperking (en vele anderen) door middel van reisinformatie op maat.
(10 augustus 2015).
- **Toegankelijkheidsakkoord tussen NS en het ministerie van IenM**
(10 december 2015).

1.1 Leeswijzer

Dit actualisatierapport geeft een overzicht van de stand van zaken. Het schetst de voortgang die beide organisaties op het vlak van toegankelijkheid boeken en beschrijft het verdere implementatietraject. Dit document is een gezamenlijk rapport van ProRail en NS en is opgedeeld in drie delen. De hoofdstukken 1, 2, 3 en 4 zijn gezamenlijk opgesteld. In hoofdstuk 5 rapporteert ProRail over de voortgang van het Programma Toegankelijkheid². In hoofdstuk 6 rapporteert NS over de toegankelijkheidsmaatregelen die zijn gerealiseerd en welke stappen in de komende jaren worden gezet om de toegankelijkheid verder te verbeteren.

² Onder het Programma Toegankelijkheid wordt verstaan: het MIRT-programma waarbij ProRail uiterlijk in 2030 alle stations zelfstandig toegankelijk maakt voor mensen met een beperking.

2 Visie, doelen en strategie

2.1 Visie

Onbelemmerd reizen is een groot goed voor iedereen in Nederland, dus ook voor mensen met een beperking. Een toegankelijk spoorstelsel staat dan ook niet voor niets hoog op de agenda van het Rijk, de betrokken belangenorganisaties en de spoorsector. In de Lange Termijn Spooragenda die het ministerie van IenM in 2014 presenteerde, is het verbeteren van de toegankelijkheid van treinen en stations één van de belangrijke doelen. Bij het realiseren van een toegankelijk spoorstelsel is het uitgangspunt dat een reis zonder drempels de wens is van alle reizigers en dus niet alleen van reizigers met een beperking. Alle reizigers zijn immers gebaat bij goed bereikbare perrons, een gelijkvloerse instap in treinen is voor alle reizigers comfortabel en reisinformatie die zowel auditief als visueel wordt aangeboden, wordt door alle reizigers gewaardeerd. Vanuit deze visie werken NS en ProRail samen met de betrokken belangenorganisaties, de (regionale) concessieverleners en vervoerders aan het wegnemen van drempels en daarmee aan een toegankelijke treinreis. Een toegankelijk spoorstelsel is niet van vandaag op morgen gerealiseerd. Maar door het stap voor stap implementeren van de maatregelen uit het implementatieplan wordt reizen met de trein steeds gemakkelijker³.



EEN GELIJKVLOERSE INSTAP IS VOOR ALLE REIZIGERS COMFORTABEL

³ Om te kunnen reizen met de trein wordt van reizigers een bepaalde mate van zelfstandigheid verwacht. Vanaf het verschijnen van het Stappenplan Toegankelijkheid worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Als iemand zich zelfstandig kan bewegen in het maatschappelijk verkeer (en bijvoorbeeld zelfstandig het station kan bereiken), dan moet het ook mogelijk zijn om zelfstandig gebruik te maken van de hele keten van treinvervoer. Het spoorstelsel mag geen bottleneck zijn.
- Als iemand zich uitsluitend met hulp van een begeleider of blindengeleidehond kan bewegen in het maatschappelijk verkeer, dan moet het ook mogelijk zijn om met die hulp gebruik te maken van de hele keten van treinvervoer.
- Als iemand zich niet (ook niet met hulp) kan bewegen in het maatschappelijk verkeer, dan kan niet worden verlangd dat dit in de keten van treinvervoer wel mogelijk wordt gemaakt. Denk bijvoorbeeld aan bedlegerige patiënten of aan mensen die niet durven reizen.



Het realiseren van een toegankelijke treinreis vraagt om zorgvuldige en integrale afwegingen. Reizigers hebben verschillende wensen en behoeften. Een aanpassing voor de ene groep reizigers wordt niet automatisch door alle reizigers gewaardeerd. Met de betrokken belangenorganisaties worden de belangen van alle reizigers in het oog gehouden.

2.2 Doelen

Voor ProRail

ProRail werkt programmatisch in een directe (opdracht-)relatie met het ministerie van IenM aan het Programma Toegankelijkheid. Doelstelling is dat 100% van de reizigers met een beperking in 2030 reist van en naar een toegankelijk station.

Om dit te bereiken zijn de volgende (tussen-) doelen gesteld:

- Eind 2015 zijn alle stations toegankelijk voor reizigers met een visuele en auditieve beperking.
- In 2020 reist 90% van alle reizigers van of naar een toegankelijk station.
- In 2030 is 100% van het stationsprogramma afgerond⁴.

Voor NS

De doelen op het gebied van toegankelijkheid voor NS zijn vastgelegd in de concessie voor het hoofdtrajnet voor de periode 2015-2025 en in het toegankelijkheidsakkoord tussen NS en het ministerie van IenM (ingegaan per 10 december 2015).

2.3 Strategie ProRail en NS

De gestelde doelen liggen op een hoger niveau dan de Europese eisen en zijn dan ook ambitieus. Zo brengt NS bijvoorbeeld in alle nieuwe treinen schuiftreden aan waarmee in de eindsituatie in bijna alle gevallen een zelfstandige instap voor rolstoelgebruikers kan worden gerealiseerd terwijl dit niet door regelgeving wordt voorgeschreven. ProRail past bijvoorbeeld sinds 2010 de technische specificaties van de EU uit 2008 toe op alle bestaande stations, terwijl deze specificaties formeel alleen bij de aanleg van nieuwe stations of bij grootschalige vernieuwing van bestaande stations van toepassing zijn. ProRail en NS werken - ieder vanuit hun eigen verantwoordelijkheid - programmatisch aan het realiseren van de doelstellingen uit het Implementatieplan Toegankelijkheid. Op interfaces werken NS en ProRail samen. Naast alle inspanningen om de gewenste eindsituatie op de langere termijn te bereiken, besteden NS en ProRail ook aandacht aan maatregelen die het reizen voor reizigers met een beperking op korte en middellange termijn eenvoudiger maken.

Conform deze strategie zijn de volgende werkterreinen te onderscheiden:

1. Infrastructuur (ProRail)

ProRail werkt aan de aanpassing van sporen en stations volgens de in het implementatieplan van 2006 en de actualisatie van 2010 vastgelegde strategie. Zie hoofdstuk 5.

2. Treinen (NS)

• *Nieuwe treinen*

Alle nieuwe treinen voldoen bij aanschaf aan de geldende EU-specificaties voor reizigers met een beperking en hebben, in aanvulling hierop, een schuiftrede bij de rolstoelingang die in de eindsituatie een zelfstandige instap voor rolstoelgebruikers in bijna alle gevallen mogelijk maakt. Zie hoofdstuk 6.1.

⁴ Zoals gevraagd in de motie Roemer/De Krom (TK 2008-2009, Motie 25847, nr. 64).

- *Aanpassing van treinen*

In bestaande treinen worden bij revisies en modernisering de nodige voorzieningen voor reizigers met een auditieve en visuele beperking aangebracht. Waar mogelijk worden er bij revisies en modernisering ook stappen gezet om de toegankelijkheid van treinen voor reizigers met een motorische beperking te verbeteren. Zie hoofdstuk 6.1.

- *Inzet van treinen*

NS streeft ernaar zoveel mogelijk op trajecten waar geen stoptreinen rijden zelfstandig toegankelijke intercity's als eerste in te zetten. Zie hoofdstuk 6.2.

3. Assistentieverlening (NS)

Als zelfstandig reizen lastig is, kunnen reizigers assistentie aanvragen bij NS. NS begeleidt reizigers die reizen met assistentieverlening door het station en helpt hen met in-, over- en uitstappen. Zie hoofdstuk 6.3.



ASSISTENTIE BIJ HET INSTAPPEN

4. Interfaces (ProRail en NS)

Het realiseren van een toegankelijk spoorstelsel vraagt om samenwerking en afstemming. Maatregelen aan de infrastructuur, stations, treinen en reisinformatie staan in een aantal gevallen niet op zichzelf maar moeten in samenhang worden gezien om het gewenste effect te sorteren voor reizigers met beperking. Dit geldt bijvoorbeeld voor het realiseren van een zelfstandige instap en voor het genereren van reisinformatie over toegankelijke reizen. Zie hoofdstuk 4.1 en 6.4.

5. Flankerend beleid (ProRail en NS)

Naast aandacht voor de maatregelen die nodig zijn om de gewenste eindsituatie te realiseren, werken NS en ProRail aan maatregelen die het reizen voor reizigers met een beperking op korte en middellange termijn eenvoudiger maken. In het rapport 'Reis gerust' worden de flankerende maatregelen als volgt beschreven: *'Hiermee worden maatregelen op de middellange termijn nagestreefd in aanvulling op de reeds in gang gezette grootschalige plannen zoals het realiseren van toegankelijke haltes, stations en voertuigen. Deze flankerende maatregelen hebben vaak, maar niet per definitie, betrekking op het verbeteren van de 'zachte' kant: bekendheid, bejegening, assistentie en informatie.'* Zie hoofdstuk 4.2.



3 Regelgeving

Europese regelgeving ligt ten grondslag aan de wijze waarop uitvoering wordt gegeven aan het toegankelijk maken van het reizigersvervoer per spoor. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de ontwikkelingen in de Europese regelgeving.

3.1 Nieuwe regelgeving

Sinds 1 januari 2015 is er nieuwe Europese regelgeving van kracht voor reizigers met een beperking. De regelgeving is vastgelegd in de TSI PRM 2015⁵ en bevat technische specificaties met als doel om het reizen per trein voor mensen met een beperking te vergemakkelijken en de interoperabiliteit op dit onderwerp in de Europese Unie te bevorderen. De nieuwe TSI PRM bevat ook een verplichting om een nationaal uitvoeringsplan op te stellen. In het nationaal uitvoeringsplan moet worden beschreven op welke manier en op welke termijn alle geïntariseerde toegankelijkheidsbelemmeringen worden opgeheven. Het nationaal uitvoeringsplan moet worden opgesteld op basis van nationale plannen. Bij het schrijven van het Actualisatierapport 2015 is zoveel mogelijk rekening gehouden met de eisen die de EU aan het nationaal uitvoeringsplan stelt.

3.2 TSI PRM en Programma Toegankelijkheid

In het vorige actualisatierapport is ervoor gekozen om de TSI PRM 2008 niet alleen op nieuwe maar ook op bestaande stations toe te passen. Dit is richtinggevend geweest voor met name een breed pakket van kleine maatregelen waar meestal niet alleen mensen met een beperking maar alle reizigers profijt van hebben.

3.2.1 Toepassen van de TSI PRM op bestaande stations

De TSI PRM is opgesteld om bij nieuwbouw of grootschalige vernieuwing toegankelijke stations te realiseren. De ambitie in Nederland gaat echter veel verder doordat alle stations toegankelijk worden gemaakt. Bij het uitvoeren van dit programma is een belangrijke notie dat deze werkzaamheden worden uitgevoerd op een bestaand spoorwegnet met historisch gegroeide situaties die vanuit het oogpunt van toegankelijkheid niet altijd even wenselijk zijn. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan monumentale stationsgebouwen met smalle deuren, steile hellingbanen of monumentale trappen. Maar ook aan smalle perrons met obstakels op korte afstand van de perronrand of perrons in krappe boogstralen die de zelfstandige instap in treinen bemoeilijken.

Het aanpassen van deze historisch gegroeide situaties zodat deze volledig voldoen aan de technische eisen van de TSI PRM is al snel kostbaar omdat het ingrijpende of grootschalige aanpassingen vergt. ProRail heeft geïntariseerd welke situaties er bestaan waarbij voldoen aan de TSI PRM kostbaar zal zijn of weinig kan bijdragen aan het vergroten van de toegankelijkheid van stations. Voor elk van deze concrete situaties is - in afstemming met een onafhankelijke deskundige partij, het Project Bureau Toegankelijkheid (PBT Consult) - beoordeeld wat de impact van het

⁵ Technical Specifications Infrastructure Persons Reduced Mobility, version 2014. Commission Regulation (EU) No 1300/2014 of 18 November 2014 on the technical specifications for interoperability relating to accessibility of the Union's rail system for persons with disabilities and persons with reduced mobility.



afwijken van de TSI voor de doelgroep is. Ook is bekeken welke mitigerende maatregelen kunnen worden getroffen tegen minder hoge meerkosten waarmee de doelgroep goed wordt bediend.

De zogenaamde smalle perrons op bestaande stations vragen vanuit toegankelijkheidsoptiek bijzondere aandacht. Op circa tachtig stations bevinden zich te smalle perrons. Op deze perrons ontbreekt de ruimte om een obstakelvrije route te realiseren en is er bovendien geen ruimte om de blindegeleidelijn goed in te passen. Voor deze perrons lijkt het toepassen van een waarschuwingsmarkering (de zogenaamde 'noppentegel') langs de perronrand een goed alternatief. Daarnaast kan de situatie worden verbeterd door een objectmarkering te ontwikkelen voor hinderlijke objecten (zoals bovenleidingsportalen) op deze perrons. Over de uitwerking en uitvoering van bovenstaande maatregelen vindt nader overleg plaats met de Oogvereniging en het ministerie van IenM.

Tot slot is in overleg met de belangenorganisaties gekeken naar het creëren van goede egale verlichting van stations. Bij trapopgangen verlangt de TSI PRM veel meer licht (uitgedrukt in de eenheid lux) dan op de perrons. Belangenorganisaties zoals de Oogvereniging vinden het belangrijk dat er geen grote overgangen zijn in de hoeveelheid licht op een station. Deze overgangen kunnen namelijk als hinderlijk worden ervaren. ProRail gaat om die reden - in samenspraak met de Oogvereniging - bezien of de zichtbaarheid van trappen kan worden verbeterd zonder grote lichtovergangen.

3.2.2 Vergelijking van de TSI PRM 2008 met 2015

Een analyse van de verschillen tussen de nieuwe TSI PRM (2015) en de vorige versie (2008) voor wat betreft de eisen die gesteld worden aan de stations en de spoorinfrastructuur laat zien dat circa 40% van de eisen die betrekking hebben op de (stations) infrastructuur lichter zijn geworden en 20% van de eisen zwaarder zijn geworden. Daar waar eisen lichter zijn geworden is veelal sprake van maatregelen die al in het kader van het deelprogramma Kleine Maatregelen zijn uitgevoerd. Dit deelprogramma is onderdeel van het Programma Toegankelijkheid en grotendeels gereed. De maatregelen die getroffen zijn voldoen aan strengere eisen dan de oude TSI PRM stelde.

Een van de belangrijkste verzwarende eisen is dat de TSI PRM (2015) voorschrijft dat voor nieuwe stations de zogenaamde reizigersoverpaden⁶ - wanneer deze gebruikt worden als obstakelvrije route - beveiligd moeten zijn. De beveiliging zorgt ervoor dat reizigers gewaarschuwd of beschermd worden tegen een naderende trein.

In Nederland is het overgrote deel van de overpaden en overwegen beveiligd. Toch zijn op dit moment 15 (kleine) stations enkel toegankelijk via een onbeveiligd reizigersoverpad.

Het beveiligen van overwegen en overpaden is vanuit verkeersveiligheid al een aandachtspunt. Gelet op de ambitie om alle stations zelfstandig toegankelijk te maken stelt ProRail voor om in de komende periode - samen met het ministerie en de belangenorganisaties - na te gaan in hoeverre de zelfstandige toegankelijkheid op deze stations op een kosteneffectieve wijze gerealiseerd kan worden.

⁶ Reizigersoverpaden zijn de plaatsen op een station waar de reiziger - om het perron te bereiken - het spoor gelijkvloers kruist.



3.3 Impact nieuwe TSI PRM op reizigersvervoer NS

De TSI PRM 2015 is ten opzichte van de versie uit 2008 geheel herschreven, maar inhoudelijk zijn de eisen die relevant zijn voor NS slechts in beperkte mate gewijzigd. De wijzigingen in de TSI PRM hebben voor NS vooral betrekking op de treinen. Zo zijn er (beperkte) wijzigingen in de eisen die worden gesteld aan de zichtbaarheid van de reisinformatieschermen vanaf de rolstoelplek en de *priority seats*, de formaten van toiletten en de afmetingen van gangbreedtes en vrije ruimten. De meeste wijzigingen zijn aanscherpingen: het binnen nauwere bandbreedtes vatten van de bestaande specificaties. Op een enkel aspect biedt de nieuwe TSI PRM meer ruimte dan voorheen. NS houdt bij de modernisering en revisie van treinen waar mogelijk rekening met de nieuwe TSI PRM. Bij aanschaf van nieuwe treinen is de nieuwe regelgeving vanzelf van toepassing. De TSI PRM 2015 heeft dan ook geen ingrijpende consequenties voor de exploitatie van het reizigersvervoer en het toegankelijkheidsprogramma van NS.



4 Gezamenlijke verantwoordelijkheden

4.1 Zelfstandige instap

Het realiseren van een zelfstandige instap is van groot belang voor het realiseren van de toegankelijkheidsambities. In 2014 hebben NS en ProRail veel tijd en aandacht besteed aan een deskstudie naar het realiseren van een zelfstandige instap voor rolstoelgebruikers. Het realiseren van een dergelijke instap vereist een nauwgezet samenspel tussen ProRail, die verantwoordelijk is voor het op de juiste hoogte en afstand brengen en houden van het perron ten opzichte van het spoor en NS, die verantwoordelijk is voor het optimaliseren van de balkonhoogte bij de rolstoelingang van treinen en het aanbrengen van een betrouwbare en veilige schuifrede bij deze ingang. De deskstudie toont aan, evenals onderzoeken van eerdere datum, dat het realiseren van een zelfstandige instap complex en veelomvattend is. Dit komt onder andere doordat:

- zowel de infrastructuur als de treinen om marges vragen die ervoor zorgen dat trein en perron op veilige afstand van elkaar blijven;
- sporen en perrons bij aanleg en onderhoud om bepaalde toleranties vragen die van invloed zijn op de hoogte van de perrons;
- treinen vering hebben omwille van comfort en veiligheid.

Een andere oorzaak is dat er van oudsher veel perrons in Nederland in bogen al dan niet met verkanting⁷ liggen. Dit heeft invloed op de instap omdat in bogen de afstand van de trein tot de perronrand variabel is en in verkanting de trein 'scheef' op het spoor staat waardoor het hoogteverschil met de perronrand wijzigt.

In de deskstudie zijn de kansen en risico's in beeld gebracht en zijn conclusies getrokken over diverse aspecten. Zo hebben ProRail, NS en het ministerie van IenM na consultatie van belangenorganisatie *Ieder(in)* vastgesteld dat er sprake is van een zelfstandige instap als de *gap* tussen het perron en de trein niet groter is dan 50 mm verticaal en 75 mm horizontaal⁸. Daarnaast hebben dezelfde partijen op grond van de opgedane inzichten vastgesteld dat het implementeren van een schuifrede op de juiste hoogte de meest optimale oplossing is om een *gap* binnen deze waarden te realiseren en dat een dergelijke schuifrede beschikbaar is. Volgens de huidige inzichten voldoet deze schuifrede aan de (Europese) veiligheidseisen. Daarnaast is de verwachting dat de schuifrede geen nadelig effect heeft op de punctualiteit van de treindienst en betrouwbaar is in het gebruik. Uit de deskstudie blijkt dat het mogelijk is om een belangrijke stap voorwaarts te zetten, maar dat in de eindsituatie niet in alle trein/perronsituaties een zelfstandige instap kan worden gerealiseerd. NS heeft met IenM afgesproken aanvullende maatregelen te nemen om ook in deze situaties een toegankelijke reis aan te bieden.

Vanaf 2017 komen de eerste nieuwe treinen op het spoor met een schuifrede en kan praktijkervaring worden opgedaan met het realiseren van een zelfstandige instap. Vanaf dat moment start de overgangsfase waarin in sommige gevallen een zelfstandige instap mogelijk is en in andere gevallen niet. Dit komt doordat in deze fase een deel van de stations/perrons en een deel van de treinen toegankelijk is. Vanaf het moment dat een substantieel deel van de treinen is voorzien van een schuifrede verstrekt NS in samenwerking met ProRail informatie over toegankelijke reizen.

⁷ Verkanting houdt in dat het spoor in bogen 'schuin' is aangelegd waardoor reizigers minder zijwaartse krachten ondervinden.

⁸ Deze vaststelling is afgeleid van Europese regelgeving.



4.2 Flankerende maatregelen

Naast aandacht voor de maatregelen die nodig zijn om de gewenste eindsituatie te realiseren, werken NS en ProRail aan maatregelen die het reizen voor reizigers met een beperking op korte en middellange termijn eenvoudiger maken. Maatregelen met een innovatief karakter die ten dienste staan van het reisgemak van de doelgroep maken hier deel van uit. In het rapport 'Reis gerust' worden flankerende maatregelen als volgt beschreven: *'Hiermee worden maatregelen op de middellange termijn nagestreefd in aanvulling op de reeds in gang gezette grootschalige plannen zoals het realiseren van toegankelijke haltes, stations en voertuigen. Deze flankerende maatregelen hebben vaak, maar niet per definitie, betrekking op het verbeteren van de 'zachte' kant: bekendheid, bejegening, assistentie en informatie.'*

4.2.1 Flankerende maatregelen ProRail

Het ministerie van IenM heeft in de beheerconcessie 2015-2025 opgenomen dat ProRail vanuit haar verantwoordelijkheid een bijdrage levert aan het faciliteren van reizigers met een beperking bij het reizen met het OV. Dit gebeurt door middel van flankerende maatregelen die gericht zijn op het verbeteren van de toegankelijkheid van het spoor op de korte en middellange termijn. Hierdoor worden deze (potentiële) OV-reizigers minder afhankelijk van anderen en/of van andere vervoermiddelen. Dit helpt hen om in toenemende mate zelfstandig deel te nemen aan de maatschappij.

De flankerende maatregelen die ProRail in dit Actualisatierapport uitwerkt, betreffen:

1. *Stationsinformatie.* Het doel is om de informatieverstrekking aan de Nationale Databank Openbaar Vervoer (NDOV) uit te breiden zodat de reiziger zijn of haar reis beter kan voorbereiden en onderweg beter is geïnformeerd.
2. *Verbeteren van de wayfinding.* ProRail wil een oplossing bieden voor de reizigers met een (functie)beperking om de wayfinding op complexe OV knopen te verbeteren.
3. *Stations in tijdelijke situatie.* Het doel is om reizigers met een beperking beter te bedienen tijdens stations in verbouwing.

Stationsinformatie

Actuele stationsinformatie is voor alle reizigers van belang, maar voor reizigers met een beperking is dit van bijzonder belang. Eén van de zaken die grote impact heeft op reizigers met een motorische beperking is een storing van een lift waardoor het perron niet kan worden bereikt of het perron niet kan worden verlaten. Actuele informatie die inzicht geeft in eventuele storingen van liften kan reizigers helpen met het voorbereiden van hun reis en de kans op onaangename verrassingen verkleinen.

Om in de toekomst actuele informatie over storingen aan liften te kunnen verstrekken, brengt ProRail een sensor in de liften aan die gekoppeld is aan een database die *realtime* inzicht geeft in de beschikbaarheid van de liften. Deze database heet Skywalker. Het ontsluiten van deze database voor reizigers geeft hen de mogelijkheid om hun reis nog beter te plannen.

Er zijn 138 stations met liften. ProRail gaat de liften van 35 stations voor 2020 aansluiten op Skywalker. Momenteel zijn er 8 stations aangesloten op Skywalker. De ambitie is om de informatie over de beschikbaarheid van de liften te ontsluiten naar derden na realisatie van de aansluiting van liften op Skywalker voor de 35 stations, bijvoorbeeld aan het NDOV. Voorwaarde van het ontsluiten van deze informatie is dat deze betrouwbaar is. De komende jaren wordt hier ervaring mee opgedaan.

Naast de liften op 35 stations, die ProRail voor 2020 aansluit op Skywalker, is de vuistregel dat alle nieuw te bouwen liften worden aangesloten op Skywalker. Hierbij wordt opgemerkt dat het kan voorkomen dat er stations zijn waarbij niet alle liften aangesloten zijn vanwege de gefaseerde uitrol.



SKYWALKER BIEDT DE MOGELIJKHEID OM REIZIGERS INZICHT TE GEVEN IN ACTUELE LIFTSTORINGEN

Verbeteren van de wayfinding

ProRail heeft de mogelijkheden onderzocht om de *wayfinding* van de reiziger met een auditieve, motorische en/of een visuele beperking op complexe OV-knopen te verbeteren. Rekening houdend met de aanbevelingen uit het rapport 'Reis gerust' zijn er twee oplossingsrichtingen die nader worden onderzocht:

- de Slimme geleidelijn;
- Google Streetview station.

Slimme geleidelijn

Momenteel wordt een pilot Slimme geleidelijn uitgevoerd om vast te stellen of een reiziger met een visuele beperking van de stations entree tot aan de ingang van de trein genavigeerd kan worden via een smartphone, tablet of vergelijkbaar apparaat. Met behulp van bakens die een gps-coördinaat uitzenden, kan de reiziger door het station navigeren zonder dat er sprake is van een fysieke begeleiding van hem of haar. De pilot wordt met belangengroepen geëvalueerd. Na afloop van de pilot wordt in overleg tussen het ministerie van IenM en ProRail besloten welke vervolgstappen er genomen worden.

Google Streetview station

Het ministerie van IenM heeft onderzoek verricht om de ervaringen en wensen van reizigers met een beperking in kaart te brengen en om te adviseren wat een 'reisadvies op maat' kan betekenen. Het onderzoek heeft geleid tot de pilot 'Google Streetview station' waarbij de stationshal met panoramische foto's is in te zien via Google Maps. Onderzocht wordt of deze tool kan bijdragen aan het vergemakkelijken van de treinreis voor mensen met een beperking op grote stations doordat zij



hun deur-tot-deur reis beter kunnen voorbereiden en onderweg over deze informatie kunnen beschikken. De ambitie is om de 23 grootste stations⁹ op te nemen in Google Streetview.

Stations in tijdelijke situatie

ProRail heeft in richtlijnen en voorschriften voor het bouwen in stations staan dat reizigers te allen tijde, ook in tijdelijke situaties, een obstakelvrije route door het station moeten kunnen lopen. Naast deze eis stelt ProRail ook eisen aan de kwaliteit van de geleidelijn. Het naleven van deze richtlijnen gaat niet in alle gevallen automatisch goed. Om de bewustwording van de toegankelijkheid van het station te vergroten, wordt binnen ProRail aandacht besteed aan het belang van het toegankelijk houden van het station. Ook tijdens stations verbouwingen.

4.2.2 Flankerende maatregelen NS

In de hoofdtrainnetconcessie (2015-2025) is opgenomen dat NS vanuit haar verantwoordelijkheid een bijdrage levert aan het faciliteren van reizigers met een beperking bij het reizen met de trein. Dit gebeurt door middel van flankerende maatregelen die gericht zijn op het verbeteren van de toegankelijkheid van de treinreis op de korte en middellange termijn. Hierdoor worden (potentiële) treinreizigers minder afhankelijk van anderen en/of van andere vervoermiddelen. Dit helpt hen om in toenemende mate zelfstandig deel te nemen aan de maatschappij. In overleg met het ministerie van IenM en de belangenorganisaties heeft NS afgesproken om elke twee jaar afspraken te maken over de invulling van deze flankerende maatregelen. Op deze wijze kan worden ingespeeld op actuele thema's en worden er elke twee jaar concrete resultaten opgeleverd. In 2015 zijn de eerste flankerende maatregelen vastgesteld. In dit kader is een aantal bronnen¹⁰ bestudeerd. Op grond van deze bronnen is een lijst met maatregelen opgesteld die de reis van mensen met een beperking op korte/middellange termijn verder kunnen vereenvoudigen. Na consultatie van de belangenorganisaties en in overleg met IenM is een aantal maatregelen gekozen. Deze zijn opgenomen in het toegankelijkheidsakkoord dat NS met IenM heeft gesloten en waarin, naast de concrete invulling van de flankerende maatregelen, ook andere toegankelijkheidsdossiers worden afgehecht.

De flankerende toegankelijkheidsmaatregelen die NS momenteel uitwerkt zijn:

1. *Verdere uitbreiding van het aantal stations met assistentieverlening.* Gedurende de concessieperiode breidt NS het aantal stations met assistentieverlening verder uit van 102 stations op dit moment naar 147 stations in 2024.
2. *Onderzoek naar de zogenoemde één stap verder service.* Doel van dit onderzoek is om vast te stellen of NS haar assistentieverlening kan uitbreiden door reizigers die met assistentieverlening van NS reizen en aankomen op een NS station desgewenst te begeleiden naar de eerstvolgende OV halte/perron conform dienstregeling.

⁹ Dit zijn de stations met meer dan 25.000 in- en uitstappers per dag. Deze stations kennen veelal een complexere stations lay-out.

¹⁰ Bestudeerde bronnen:

- prioritering van het ministerie van IenM;
- prioriteitenlijst van de werkgroep 'flankerend beleid' (werkgroep onder leiding van verschillende ministeries);
- aanbevelingen uit het rapport 'Reis gerust';
- inventarisatie van wensen van diverse belangenorganisaties (o.a. de Oogvereniging, Ieder(in) en de Roos Prommenschenckel Foundation);
- klantonderzoeken NS.



3. *Geven van informatie over de uitstapzijde.* Doel van dit onderzoek is dat reizigers worden geïnformeerd over de uitstapzijde.
4. *Versnellen van het herkenbaar maken van de zogenoemde priority seats.* Doel van deze maatregel is dat reizigers met een loop-/stabeperking op korte termijn gebruik kunnen maken van priority seats in alle NS-treinen.

Maatregel 1 en 2 staan beschreven in het hoofdstuk assistentieverlening (zie hoofdstuk 6.3).

Maatregel 3 staat beschreven in het hoofdstuk reisinformatie (zie hoofdstuk 6.4).

Maatregel 4 staat beschreven in het hoofdstuk over toegankelijke treinen (zie hoofdstuk 6.1).

5 Maatregelen ProRail

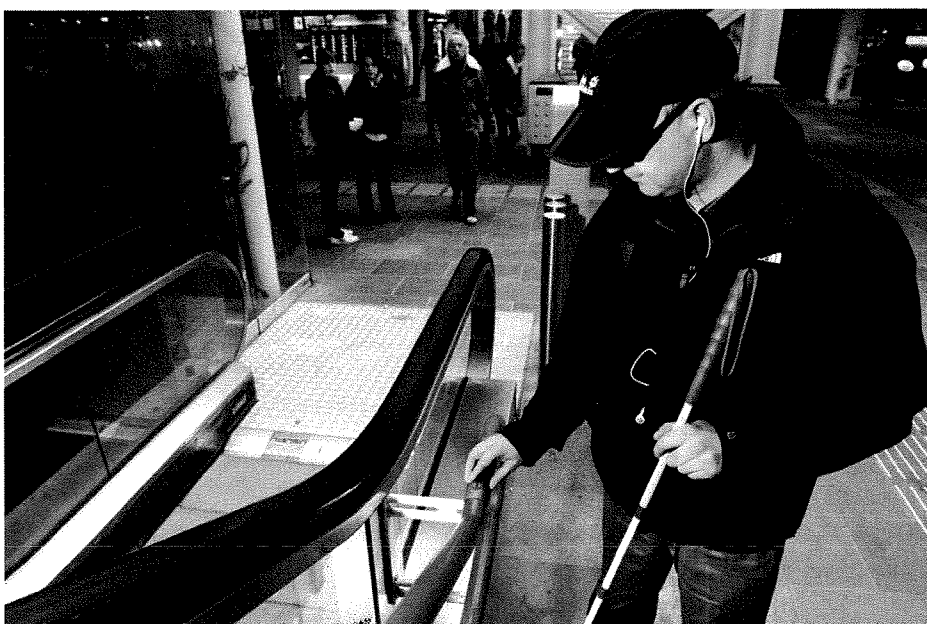
5.1 Voortgang toegankelijkheid stations programma

Voor het Programma Toegankelijkheid geldt de tussentijdse doelstelling dat in 2020 dagelijks minimaal 90% van de reizigers van en/of naar een toegankelijk station reizen.

Op basis van de reizigersaantallen (in-, uit- en overstappers) van 2013 en de stand van zaken en planning van de te verrichten werkzaamheden is de voortgang inzichtelijk gemaakt. Naar verwachting wordt deze tussentijdse toegankelijkheidsdoelstelling voor 2020 gehaald.

Een station is toegankelijk als de volgende aanpassingen zijn gedaan:

1. P76: aanpassen perronhoogte naar 76cm BS (boven spoor);
2. bereikbaarheid perrons door middel van liften en hellingbanen;
3. kleine maatregelen zoals het aanbrengen van bewegwijzering in braille en tactiele voelbare informatie op trapleuningen.



'TACTIELE' INFORMATIE IS TE VINDEN OP DE TAST

In onderstaande tabel wordt zowel de stand van zaken per 2016 (nadat alle kleine maatregelen ten behoeve van mensen met een visuele en auditieve beperking zijn gerealiseerd) als de situatie per 2020 weergegeven. Voor de reizigersaantallen in 2020 is gebruik gemaakt van prognoses.



Voortgang uitgedrukt in:	Per januari 2011	Per januari 2016	Per januari 2020
% reizigers dat van of naar een toegankelijk station reist	0%	39%	92%
% stations dat toegankelijk is (aantal stations per 1 januari 2015 is 415 ¹¹)	0%	51%	74%

Wat opvalt, is het verschil in voortgang tussen percentage reizigers en percentage stations. Dit verschil wordt verklaard doordat de grote stations in Nederland - die een groot aandeel van de reizigers voor hun rekening nemen – in de periode tussen 2016 en 2020 nog in verbouwing zijn. ProRail verwacht te kunnen voldoen aan de eis dat 70% van de in gebruik zijnde treinstations per 1 januari 2020 toegankelijk zijn gemaakt. Deze eis is in het Besluit en de Regeling toegankelijkheid openbaar vervoer¹² vastgelegd.

De kleine maatregelen zijn eind 2015 grotendeels gereed (3180 van de 3400 maatregelen zijn gereed). Waar dat niet het geval is, is bijvoorbeeld sprake van een station dat nog in verbouwing is. Daarnaast worden in 2016 de laatste restpunten en de geconstateerde onvolkomenheden rondom de nieuwe geleidelijnen aangepakt.

Een actuele kaart van toegankelijke stations is als bijlage 1 aan dit rapport toegevoegd.

¹¹ Netverklaring 2016, van 17 september 2015.

¹² Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer, Staatsblad 2011, nr. 225; Regeling houdende regels betreffende toegankelijkheid van het openbaar vervoer, Staatscourant 2012, nr. 7099.



5.2 Actualisatie investeringsbudgetten stations en planning

Alle bedragen in mio euro's ex BTW, prijspeil 2015	Vigerend budget Programma Toegankelijkheid (MIRT)	Prognose Eindstand o.b.v. 100% van de stations	Scopewijzigingen	Prognose Eindstand inclusief scopewijzigingen
Aanpassen Perronhoogte	290.2	265.0	0	265.0
Bereikbaarheid Perron	177.7	194.0	11.3	205,3
Kleine Maatregelen	75.5	61.5	0.4	61.9
Uitbreiden Sanitaire Voorzieningen	9.1	6.4	0	6.4
Totaal	552.5	526.9	11.7	538.6

Op basis van de huidige voortgang en de nog resterende opgave is bovenstaande Prognose Eindstand opgesteld. In bovenstaand overzicht is ook het programma Uitbreiding Sanitaire Voorzieningen opgenomen. In 2011 heeft ProRail opdracht gekregen om hiervoor op 40 stations toiletten te realiseren. Met het ministerie van IenM is afgesproken dat over de voortgang van deze opdracht in het kader van het Programma Toegankelijkheid wordt gerapporteerd.

Het deelprogramma 'Aanpassen Perronhoogte' valt volgens deze raming lager uit dan bij de vorige actualisatie werd verwacht.

Het deelprogramma 'Bereikbaarheid Perron' gaat over het realiseren van een tredenvrije toegang tot het perron door de aanleg van liften en hellingbanen. Dit deelprogramma is hoger geraamd op basis van ervaringsgegevens uit de afgelopen periode en als gevolg van specifieke inpassingsissues bij stations.

Voorgesteld wordt enkele scopewijzigingen te ramen. Dit zijn maatregelen die niet in de oorspronkelijke scope van het programma waren opgenomen, maar die nodig zullen zijn om aan de doelstelling van het Programma Toegankelijkheid te voldoen. De volgende maatregelen vallen hieronder:

- extra liften of hellingbanen als gevolg van te verwachten opheffing van overwegen in een stationsomgeving;



- aanpassing van evenementenstations;
- maatregelen bij stations waarbij het perron alleen via niet-actief beveiligde overpaden bereikt kan worden;
- maatregelen voor bijzondere inpassingssituaties bij stations.

Het budget voor het deelprogramma Kleine Maatregelen kan naar beneden worden bijgesteld. Voor dit deelprogramma wordt een scopewijziging voorgesteld voor het treffen van de mitigerende maatregelen zoals beschreven in paragraaf 3.2.2.

In het kader van het programma Uitbreiden Sanitaire Voorzieningen zijn inmiddels 34 van de 40 toiletten gerealiseerd. De verwachting is dat deze opdracht ruim binnen budget zal worden afgerond.



NIEUWE LIFT OP STATION ZWOLLE

5.3 Onderhoudskosten toegankelijke stations

Het toegankelijk houden van stations levert extra onderhoudskosten op. Zo vergt het op de juiste hoogte houden van het perron ten behoeve van een zelfstandige instap in treinen een veel nauwkeuriger beheerregime en moeten de vele liften die worden geplaatst worden onderhouden, gereinigd en hersteld bij vandalisme. In het Actualisatierapport 2010 waren de jaarlijkse beheerkosten bij afronding van het Programma Toegankelijkheid (2030) nog voorzichtig geraamd op 17,5 miljoen euro.

Nu een groot aantal stations toegankelijk is gemaakt, kunnen de jaarlijkse beheerkosten beter worden ingeschat. Verwacht wordt dat deze 12,2 miljoen euro per jaar zullen zijn, vanaf 2030 wanneer alle stations toegankelijk zijn. Voor deze kosten wordt via het jaarlijkse beheerplan dat ProRail opstelt, subsidie aangevraagd bij het ministerie. De bijstelling van dit bedrag naar beneden wordt voornamelijk veroorzaakt door de lager ingeschatte beheerkosten van het op juiste hoogte houden van de perrons.



5.4 Regionale vervoerders en concessieverleners

Het Programma Toegankelijkheid ziet toe op het toegankelijk maken van alle stations. Ook de stations die niet door NS bediend worden maar door de regionale vervoerders. Bij het opstellen van onderstaande tekst heeft NS geen betrokkenheid.

Regionale spoorlijnen maken integraal onderdeel uit van het spoorweganet in Nederland. De verantwoordelijkheden voor het vervoer op deze lijnen ligt bij de provincies.

De verantwoordelijkheid voor het toegankelijk maken van de stations ligt bij ProRail¹³: alle treinstations maken deel uit van het Programma Toegankelijkheid Stations en vallen daarmee onder verantwoordelijkheid van het Rijk. Om het beeld van de toegankelijkheid van het spoorvervoer volledig te maken is door ProRail een uitvraag gedaan bij de regionale spoorvervoerders naar de toegankelijkheid van de treinen.

Uit navraag bij zowel vervoerders als concessieverleners komt naar voren dat de treinen waarmee nu wordt gereden bij nagenoeg alle vervoerders grotendeels toegankelijk zijn voor reizigers met een beperking. Gedacht moet worden aan rolstoeltoegankelijke toiletten, *priority*plaatsen en rolstoelopstelplekken. Voor reizigers met een visuele beperking is er tactiele informatie, deursignalen en automatische omroep en voor mensen met een auditieve beperking zijn er displays in de treinen.

5.4.1 Algemene voorzieningen voor reizigers met een beperking

Het treinvervoer op de regionale spoorlijnen is de verantwoordelijkheid van de provincies. Zij stellen, als vervoersautoriteit, in hun concessies eisen op het vlak van toegankelijkheid. Afspraken over het leveren van een zelfstandig toegankelijke instap zijn niet in elke concessie opgenomen. Voor mensen met een motorische beperking zijn de treinen vrijwel allemaal gelijkvloers en voorzien van rolstoeltoegankelijke toiletten en een uitschuifrede. In de overgangssituatie - waarbij nog niet alle perrons op de juiste hoogte en afstand van het spoor liggen - kan de toegankelijke instap niet overal worden gerealiseerd. Dit wordt veroorzaakt door het feit dat de uitschuifrede niet volledig kan worden uitgeschoven vanwege de variatie in perronafstand op stations. In de eindsituatie kan een zelfstandig toegankelijke instap wellicht niet altijd worden geboden op stations waar het spoor in een boog ligt (in paragraaf 4.1 wordt deze situatie nader toegelicht).

Een actuele kaart van regionale concessies is als bijlage 2 aan dit rapport toegevoegd.

¹³ Voor een overzicht van de toegankelijkheid van de stations die door regionale vervoerders worden bediend, wordt verwezen naar de overzichtskaart in bijlage 1 waar naar is verwezen in paragraaf 5.1 van dit rapport.

6 Maatregelen NS

6.1 Toegankelijke treinen

Toegankelijke treinen zijn van groot belang voor het realiseren van de toegankelijkheidsambities. Dit hoofdstuk gaat in op de voorzieningen die op dit moment beschikbaar zijn in treinen voor reizigers met een auditieve, visuele en motorische beperking en beschrijft de voorzieningen die in de eindsituatie zijn voorzien voor deze doelgroepen. Daarnaast wordt aangegeven in welke stappen de eindsituatie wordt gerealiseerd.

6.1.1 Huidige situatie

Het huidige materieelpark is divers. In het algemeen kan worden gezegd dat oudere treinen minder voorzieningen hebben voor reizigers met een beperking dan nieuwe treinen. De meeste intercitytreinen hebben voorzieningen voor reizigers met een auditieve beperking, zoals actuele reisinformatie op schermen. Daarnaast hebben de meest intercitytreinen rolstoeltoegankelijke toiletten en rolstoelopstelplaatsen.

6.1.2 Eindsituatie

NS gaat door met het verbeteren van de toegankelijkheid van treinen. Onderstaande opsomming geeft een overzicht van de voorzieningen die in de eindsituatie zijn gerealiseerd in alle sprinters en intercitytreinen van NS. De voorzieningen zijn bestemd voor reizigers met een auditieve, visuele en motorische beperking.

Algemene maatregelen

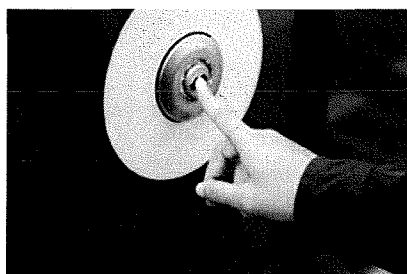
- *Priority seats* (10% van de zitplaatsen).

Maatregelen voor reizigers met een auditieve beperking

- Lampje bij buitendeuren dat brandt zodra de deuren sluiten.
- Actuele reisinformatie op schermen.

Maatregelen voor reizigers met een visuele beperking

- Contrasterende kleur buitendeuren.
- Auditief signaal zodra deuren automatisch sluiten¹⁴.
- Auditief signaal bij iedere buitendeur zodra deur wordt gesloten voor vertrek.
- Lichtgevende deurknopbediening.
- Tactiel herkenbare knoppen (buitendeur, toilet, *call for aid* knoppen).



TACTIEL HERKENBARE
BUITENDEURKNOP



¹⁴ Alleen bij sprinters.

Maatregelen voor reizigers met een motorische beperking

- Schuifrede bij de rolstoelingang voor toegankelijke instap.
- Rolstoelopstelplaats.
- Rolstoeltoegankelijk toilet.
- *Call for aid* knoppen bij de rolstoelopstelplaats en in het rolstoeltoegankelijk toilet.

Door het realiseren van deze voorzieningen is NS volledig compliant met de eisen uit de TSI PRM 2015. Het realiseren van een schuifrede bij de rolstoelingang die in bijna alle trein/perronsituaties een zelfstandige instap voor rolstoelgebruikers mogelijk maakt, is een maatregel die ambitieuzer is dan de Europese regelgeving. Deze maatregel is vastgelegd in de hoofdrailnetconcessie die NS en IenM overeen zijn gekomen.

6.1.3 Transitie

Het verder toegankelijk maken van treinen voor reizigers met een auditieve of visuele beperking vindt plaats tijdens revisies, modernisering en door de instroom van nieuwe treinen. Waar mogelijk worden er bij revisies en modernisering ook stappen gezet om de toegankelijkheid van treinen voor reizigers met een motorische beperking te verbeteren. Zo worden de komende jaren de rolstoeltoegankelijke toiletten in de dubbeldekkers van het type VIRM verbeterd. Soms is het mogelijk om, los van modernisering en revisies, de voorzieningen voor reizigers met een beperking te verbeteren. Zo is in 2015 tien procent van alle zitplaatsen in de treinen gemarkeerd als *priority seat*. Dit zijn zitplaatsen die met voorrang zijn bedoeld voor mensen met een loop-/stabeperking zoals zwangere vrouwen, ouderen en mindervalide reizigers. NS geeft onder andere met deze maatregel invulling aan het flankerend toegankelijkheidsbeleid.

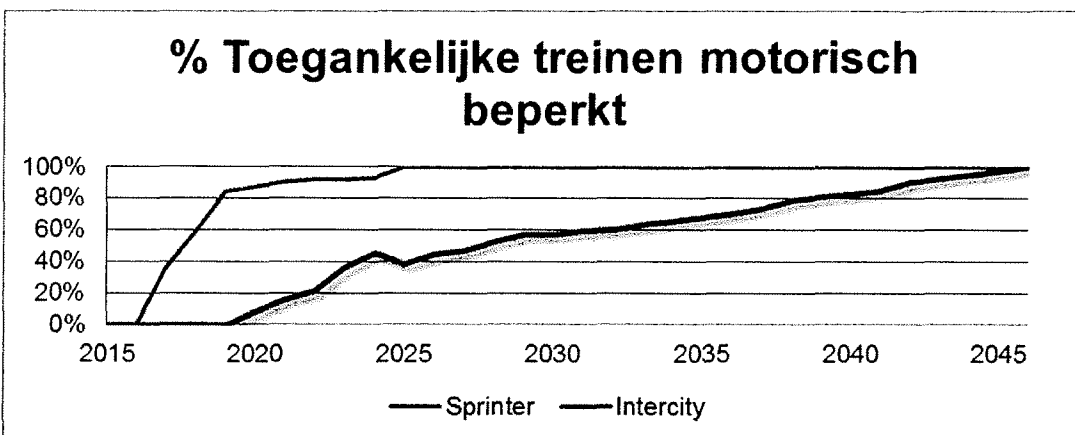
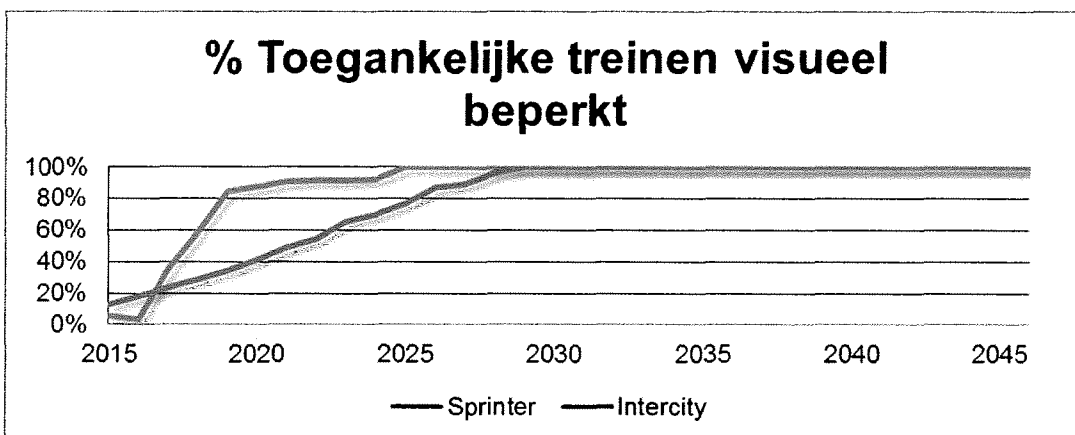
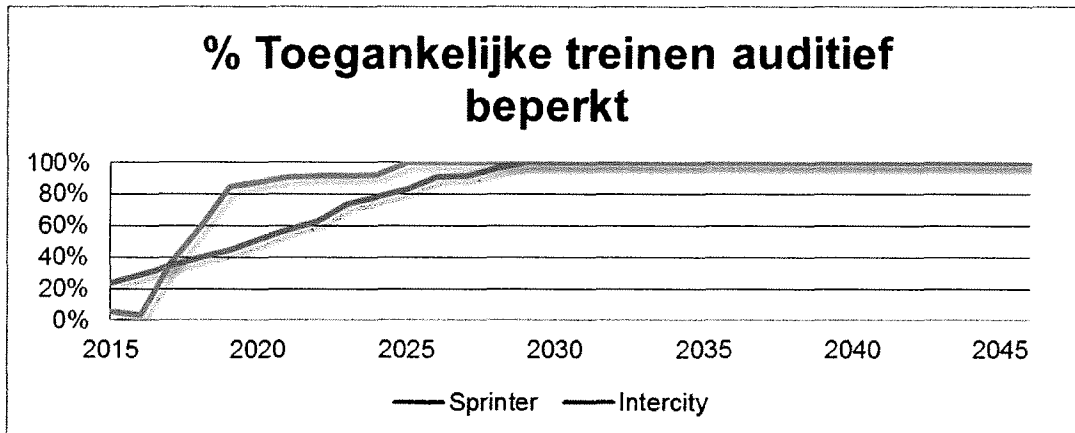


DE STICKER BIJ DE PRIORITY SEAT GEEFT AAN DAT REIZIGERS MET EEN LOOP-/STABEPERKING HIER MET VOORRANG MOGEN ZITTEN

In onderstaande grafieken is aangegeven in welke stappen de transitie naar de eindsituatie wordt gerealiseerd. De grafieken geven aan hoeveel procent van de sprinters en intercity's in welk jaar toegankelijk is voor achtereenvolgens reizigers met een auditieve, visuele en motorische beperking. Toegankelijk wil zeggen dat alle maatregelen zoals omschreven in de eindsituatie voor de



betreffende doelgroep zijn gerealiseerd.



Toelichting

In de laatste grafiek neemt het aantal toegankelijke treinen op sommige momenten tijdelijk af. Dit is het gevolg van wijzigingen in de materieelinzet waarbij sprinters worden ingezet als intercity's of vice versa.

Zoals in de laatste grafiek is te zien, groeit het aantal treinen met een schuiftrede bij de rolstoelingang de komende jaren snel. Alle nieuwe sprinters en de bestaande sprinters van het type Sprinter Light Train (SLT) worden voorzien van deze schuiftrede die in bijna alle trein/perronsituaties

een zelfstandige instap mogelijk maakt. In het onderstaande schema is aangegeven wanneer de nieuwe treinen conform de huidige planning instromen. Dit schema is indicatief. Hoeveel nieuwe treinen NS bestelt en hoe lang de instroom van nieuwe treinen door loopt, hangt onder andere af van de ontwikkelingen rond de vervoersvraag.

Instroom nieuwe treinen in de treindienst:

	Type:	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
		Sprinter	SNG												
	Flirt														
Intercity	ICNG														

Opmerkingen: > SNG: vanaf ca. 2020 kunnen extra orders worden ingediend naar behoefte.
> ICNG: eerst inzet op de HSL. Daarna naar behoefte op de overige NS-lijnen.

In 2017 start met de instroom van nieuwe treinen die voorzien zijn van een schuifrede bij de rolstoelingang de overgangsfase. In de overgangsfase is in steeds meer trein/perronsituaties een zelfstandige instap mogelijk maar nog niet in alle gevallen. Dit komt doordat t/m 2030 een deel van de stations/perrons toegankelijk is gemaakt door ProRail en in 2045 de laatste intercity zonder schuifrede van het spoor verdwijnt.

6.2 Inzet van de treinen

In de overgangsfase groeit elk jaar het aantal treinen waarmee rolstoelgebruikers in het merendeel van de gevallen zonder assistentie kunnen reizen: elk jaar worden er door ProRail meer stations/perrons toegankelijk gemaakt en elk jaar neemt het aantal treinen met een schuifrede bij de rolstoelingang toe. Welke treinen/stations toegankelijk zijn voor rolstoelgebruikers hangt af van de planning van ProRail en van de inzet van materieelsoorten op de zogenoemde treinseries door NS.

6.2.1 Materieelinzet

Om optimaal te kunnen inspelen op de marktontwikkelingen en de ontwikkelingen in het materieelpark wordt de materieelinzet in treinseries ongeveer een half jaar voor de ingang van de nieuwe dienstregeling definitief vastgesteld. De feitelijke materieelplanning verloopt nog kortcyclischer en wordt op grond van ervaringsgegevens meerdere keren aangepast gedurende het dienstregelingsjaar.

Het vaststellen van de materieelinzet is een complex proces waarbij veel criteria worden meegewogen en waarbij niet met alle criteria rekening kan worden gehouden.

Criteria die bij het vaststellen van de materieelinzet onder andere een rol spelen zijn:

- De benodigde vervoercapaciteit van de treinen (op basis van de meest recente reizigerstellingen).
- De maakbaarheid van de dienstregeling (met bijvoorbeeld haltering- en rijtijden).
- De reizigerswensen vertaald in de verschillende treinformules Intercity en Sprinter (bijvoorbeeld aantal stops onderweg, comfort, voorzieningen en reisbeleving).
- De beschikbaarheid van treinen (bijvoorbeeld als gevolg van revisies).
- De efficiency van de dienstregeling (bijvoorbeeld in relatie tot de onderhoudslocaties en het energieverbruik).

6.2.2 Sprinters

Over het stoptreinematerieel (de sprinters) is in de hoofdrailnetconcessie afgesproken (artikel 32, lid 1d) dat zij uiterlijk op 31 december 2024 zelfstandig toegankelijk zijn. Alle nieuwe sprinters en de bestaande sprinters van het type Sprinter Light Train (SLT) worden daartoe voorzien van een

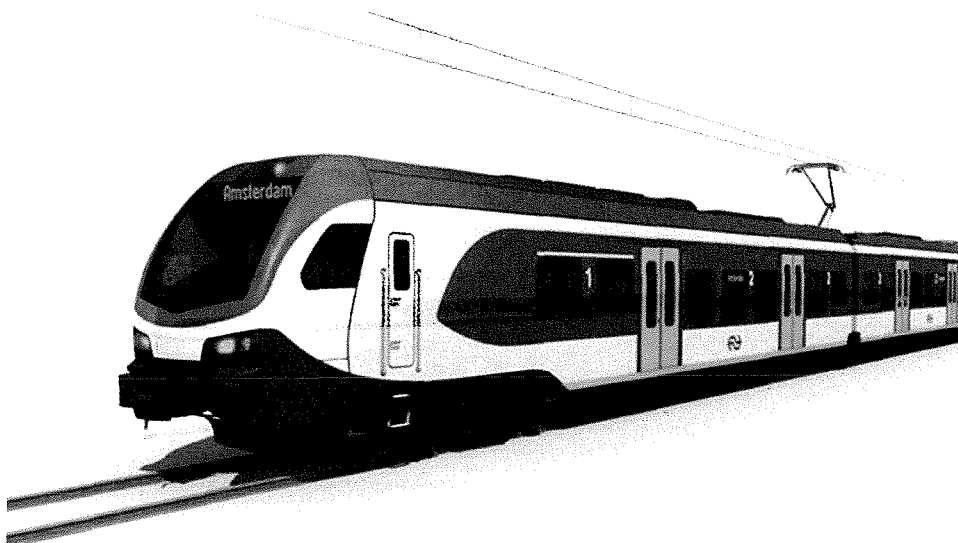
schuiftrede bij de rolstoelingang die in bijna alle trein/perronsituaties een zelfstandige instap mogelijk maakt. Zoals in het vorige hoofdstuk is aangegeven wordt deze deadline volgens de huidige inzichten door NS gehaald. Met de realisatie van deze concessieafpraak wordt een belangrijke stap gezet naar een landelijk dekkend toegankelijk spoorwegnet.

NS lijnen met toegankelijke sprinters in 2020

Op de kaart in bijlage 3 is aangegeven op welke NS lijnen in 2020 toegankelijke sprinters rijden. Op deze kaart zijn de trajecten groen gearceerd waar conform de huidige inzichten in 2020 tenminste eenmaal per uur in de daluren en tweemaal per uur in de spits een toegankelijke sprinter rijdt. De trajecten waar nog geen toegankelijke sprinters rijden zijn de trajecten Apeldoorn-Enschede, Woerden-Leiden en Hilversum-Amersfoort. Omdat de materieelinzet voor 2020 in 2019 definitief wordt vastgesteld, is de inzet van toegankelijke sprinters zoals weergegeven in de bijlage onder voorbehoud.

NS lijnen met toegankelijke sprinters in 2025

Op de kaart in bijlage 4 is aangegeven op welke NS lijnen conform de huidige inzichten in 2025 sprinters van NS rijden met een schuiftrede bij de rolstoelingang. Omdat in 2025 alle sprinters zijn voorzien van een schuiftrede bij de rolstoelingang zijn alle trajecten waarop in 2025 sprinters van NS rijden groen gearceerd. Niet op alle trajecten van NS rijden sprinters. Over de trajecten waar geen sprinters worden ingezet is een afspraak gemaakt in de hoofdtrainnetconcessie (zie paragraaf intercity's).



ALLE SPYINTERS VAN NS ZIJN UITERLIJK IN 2025 VOORZIEN VAN EEN SCHUIFTREDE BIJ DE ROLSTOELINGANG

6.2.3 Intercity's

In de hoofdtrainnetconcessie is afgesproken dat alle nieuwe intercity's toegankelijk zijn voor rolstoelgebruikers. De eerste serie nieuwe intercity's gaat, conform de afspraken met het ministerie van IenM, rijden op de hogesnelheidslijn (HSL). Volgens de huidige planning gaan de nieuwe toegankelijke intercity's vanaf 2023 ook rijden op andere trajecten. Vanaf dat moment wordt de inspanningsverplichting ten aanzien van toegankelijkheid zoals opgenomen in artikel 32 van de hoofdtrainnetconcessie relevant:

'NS streeft ernaar zo veel mogelijk op trajecten waar geen stoptreinmaterieel rijdt zelfstandig toegankelijk intercitymaterieel als eerste in te zetten.'

De inzet van de nieuwe intercity's op andere trajecten dan de hogesnelheidslijn wordt conform de huidige plannings definitief bepaald in 2022. NS streeft ernaar om deze nieuwe intercity's in te zetten op de zogenaamde sprinterloze trajecten waardoor een landelijk dekkend toegankelijk spoorwegnet wordt gerealiseerd. Deze toegankelijkheidsambitie is opgenomen in de lijst met criteria die ten grondslag ligt aan het vaststellen van de materieelinzet. Resultaat hiervan is dat de belangen van rolstoelgebruikers expliciet en tijdig worden meegewogen bij de inzet van de nieuwe intercity's op andere trajecten dan de hogesnelheidslijn. Daarbij moet worden opgemerkt dat het toegankelijkheids criterium één van de criteria is waarmee rekening moet worden gehouden bij de inzet van de nieuwe intercity's.

6.3 Assistentie

Als zelfstandig reizen lastig is, kunnen reizigers assistentie aanvragen bij NS. Reizigers met een rolstoel maken het meest gebruik van deze service. NS begeleidt reizigers die reizen met assistentieverlening door het station en helpt hen met in-, over- en uitstappen.



ALS ZELFSTANDIG REIZEN LASTIG IS, KUNNEN REIZIGERS ASSISTENTIE AANVRAGEN BIJ NS

6.3.1 Ketenproduct met Transvision

Transvision verzorgt in opdracht van het Ministerie van VWS het interregionaal taxivervoer voor reizigers met een mobiliteitsbeperking. Onderdeel van de afspraken rond dit zogenaamde Valysvervoer is dat Transvision, naast de vertrouwde service, speciaal voor de wat langere afstanden een ketenproduct aanbiedt met de trein als belangrijk onderdeel. Sinds 1 maart 2014 biedt Transvision in samenwerking met NS dit ketenproduct aan voor mensen met een Valyspas. Reizigers die gebruik maken van de meest uitgebreide dienst, de zogenaamde Valys Begeleid dienst, maken een begeleide deur-tot-deur reis met taxi en trein. Deze nieuwe dienst is een succes. Steeds meer Valys-klanten kiezen voor een ketenreis. Vaak zijn dit mensen die voor het eerst sinds jaren weer met de trein reizen en hun ervaringen na afloop zijn positief zo blijkt uit klantonderzoek.



6.3.2 Verbeteren service bij verstoringen

Reizigers met een beperking zijn bij verstoringen extra kwetsbaar. In de afgelopen periode is door NS in kaart gebracht welke verstoringen de meeste impact hebben op reizigers met een beperking. Eén verstoring met veel impact, het stranden/evacueren van treinen, is uitgebreid onder de loep genomen. Dit heeft geleid tot aanpassingen in de procedures die de Veiligheidscentrale volgt bij het evacueren van treinen. Als gevolg hiervan wordt er bij een evacuatie tijdens de eerste contacten tussen de Veiligheidscentrale en het treinpersoneel aandacht besteed aan de aanwezigheid van reizigers met een beperking in de trein zodat direct de juiste maatregelen kunnen worden genomen.

6.3.3 Verkorting aanmeldtijd

Assistentie moet vooraf worden aangevraagd. Tot 2015 kon dit uiterlijk tot drie uur voor vertrek. Vanaf 2015 is, conform de afspraken in de hoofdrailnetconcessie, de aanmeldtijd voor assistentie op alle stations waar NS assistentie verleent verkort naar één uur in plaats van drie uur. Uit de monitoring van deze nieuwe service blijkt dat deze verbetering een belangrijke bijdrage levert aan het vergroten van de reisflexibiliteit. Inmiddels boekt ruim 30% van de reizigers die assistentie aanvragen de reis korter dan drie uur voor vertrek. Een andere concessieverplichting betrof de verdere verkorting van de aanmeldtijd voor assistentieverlening naar een kwartier op zeven grote stations. Bij de uitwerking van deze maatregel bleek dat deze faciliteit voor reizigers met een beperking weinig toegevoegde waarde heeft. Reizigers vinden het belangrijker dat de betrouwbaarheid van de dienstverlening wordt verbeterd dan dat er veel energie wordt gestoken in het realiseren van een zeer korte aanmeldtijd op enkele stations. Deze constatering wordt bevestigd in het rapport 'Reis gerust' waarin de aanbeveling is opgenomen: *'Geef bij verdere verbetering van de assistentieverlening prioriteit aan de behoefte van reizigers aan zekerheid en bevestiging.'* NS heeft onder andere naar aanleiding van deze constatering vervangende maatregelen voorgesteld om de assistentieverlening te verbeteren en de aanmeldtijd te flexibiliseren. Met deze maatregelen die zijn beschreven in paragraaf 6.3.4 en zijn vastgelegd in het toegankelijkheidsakkoord komt NS verregaand tegemoet aan de wensen van reizigers met een beperking.

6.3.4 Nieuw boekingssysteem

NS bouwt een nieuw boekingssysteem voor assistentieverlening. Dit boekingssysteem is 31 maart 2017 gereed voor gebruik. Met dit nieuwe boekingssysteem worden drie doelen bereikt.

Flexibilisering van de aanmeldtijd

Door de bouw van een module 'flexibilisering van reizen' kan een grote groep reizigers die reist met assistentieverlening flexibeler reizen. Met behulp van deze module wordt namelijk een assistentieverleningsaanvraag direct gekoppeld aan de beschikbare capaciteit op stations met assistentieverlening. De reiziger ziet hierdoor op zijn of haar computer, mobiele telefoon of tablet welke reisopties beschikbaar zijn of hoort dit - bij een telefonische boeking - van de medewerker die de boeking verzorgt. Dit zijn dus, als de capaciteit beschikbaar is, ook reisopties binnen 1 uur na aanvraag. Vooral op de 36 door NS bemenste stations is zo'n latere aanvraag op veel tijdstippen van de dag mogelijk. Bijna 80% van alle assistentieverleningen vindt op deze stations plaats, waardoor een grote groep reizigers kan profiteren van deze flexibele aanmeldtijden. De maximale aanmeldtijd van één uur voor vertrek blijft gehandhaafd.

Reductie van onzekerheid bij de klant over het verloop van de assistentieverlening

Door de bouw van een bewakingsmodule in het boekingssysteem krijgen reizigers die assistentie aanvragen meer zekerheid over het verloop van de assistentieverlening en wordt de reis van deze reizigers actief bijgestuurd indien nodig. Dit gebeurt op verschillende manieren:

- De reiziger kan op een smartphone via een dashboard (app) de assistentieverlening volgen. Op deze manier kunnen reizigers bijvoorbeeld voor aankomst op een station zien dat hun



assistentieverlener op het perron staat te wachten maar ook afwijkingen op de planning worden op deze wijze zichtbaar.

- De reiziger kan bij problemen tijdens de reis via de app met één druk op de knop contact opnemen met de servicecentrale. De servicecentrale kan de reis van deze reiziger bijsturen.
- De servicecentrale volgt de reis van de reiziger actief. Dit is mogelijk doordat de servicecentrale een melding krijgt als de reis van de reiziger niet volgens planning verloopt. De servicecentrale neemt naar aanleiding van deze melding contact op met de reiziger om de reis aan te passen aan de gewijzigde omstandigheden. Dit geldt zowel voor nog te starten reizen als voor reizen die op het moment van de verstoring worden gemaakt.

Uitbreiding van het aantal boekingsmogelijkheden

Nu is het alleen mogelijk om de assistentieverlening via de telefoon of de computer te boeken. Het nieuwe boekingssysteem is straks ook te benaderen vanaf mobiele devices, zoals telefoons of tablets.

6.3.5 Uitbreiding van het aantal stations met assistentieverlening

In de hoofd railnetconcessie zijn afspraken gemaakt over de uitbreiding van het aantal stations waar assistentieverlening wordt aangeboden. Op grond van deze afspraak zijn er in 2015 acht nieuwe stations toegevoegd aan de lijst van stations met assistentieverlening: Geldermalsen, Deurne, Dronten, Boxtel, Rijssen, Raalte, Nunspeet en Delft. In het toegankelijkheidsakkoord zijn, in het kader van flankerend beleid, afspraken gemaakt over een verdere uitbreiding van het aantal stations met assistentieverlening. NS breidt het aantal stations met assistentieverlening verder uit met 45 stations in de resterende concessieperiode. NS doet dit mits deze substantiële uitbreiding geen onaanvaardbaar effect heeft op de punctualiteit. NS breidt het aantal stations met assistentieverlening gefaseerd uit met vijf stations per jaar. De eerste tranche is gereed in het eerste kwartaal van 2016, de laatste in 2024. NS hanteert ook op de stations waar assistentieverlening wordt toegevoegd, een aanmeldtijd van 1 uur.

6.3.6 Onderzoek naar de zogenoemde 'één stap verder service'

NS doet, in het kader van flankerend beleid, (klant)onderzoek naar de zogenoemde 'één stap verder service'. In dit kader onderzoekt NS of zij haar assistentieverlening kan uitbreiden door reizigers die met NS-assistentieverlening reizen en aankomen op een NS station desgewenst te begeleiden naar de eerstvolgende OV halte/perron conform dienstregeling. Doel van het onderzoek is om in kaart te brengen hoe deze service eruit zou kunnen zien (welke functionarissen spelen hierin een rol, onder welke voorwaarden is het verlenen van deze service mogelijk) en hierop een concepttest te doen (klantonderzoek). Dit onderzoek is eind december 2016 gereed.

6.4 Reisinformatie

Adequate, actuele reisinformatie is voor alle reizigers van belang maar al helemaal voor reizigers met een beperking. NS biedt haar reisinformatie in de treinen en op de stations dan ook steeds vaker zowel auditief als visueel aan zodat reizigers met een auditieve of visuele beperking zo goed mogelijk geïnformeerd worden.

6.4.1. Voorafgaand aan de reis

Via de website van NS - www.ns.nl - kunnen reizigers hun reis voor vertrek voorbereiden. Alle informatie op de website is ook te gebruiken door mensen met een visuele of auditieve beperking. Begin december 2015 is de website inclusief de reisinformatie compleet vernieuwd. De nieuwe vormgeving sluit veel beter aan bij veelgebruikte mobiele apparaten zoals tablets en mobiele telefoons. Daarmee is de website een stuk toegankelijker geworden: meer mensen kunnen op meer



soorten apparaten hun reis van tevoren voorbereiden. NS heeft de ambitie om met de nieuwe website zoveel mogelijk het waarmerk 'Drempelvrij' (niveau 1) te behalen. Dit waarmerk is een Nederlands kwaliteitsmerk dat aangeeft hoe toegankelijk een website is. Als een website toegankelijk is, kan deze door alle bezoekers goed worden gebruikt. Ook is de website dan beter vindbaar in zoekmachines. In het kader van deze ambitie wordt de leesbaarheid van de nieuwe website verbeterd. Daarnaast is de Nederlandse website grotendeels gekopieerd naar het Engels zodat meer bezoekers er gebruik van kunnen maken.

Voor mensen met een visuele beperking publiceert NS op - www.ns.nl/geleidelijnen - beschrijvingen van de geleidelijnen op de stations. In 2015 zijn veel beschrijvingen door ProRail geactualiseerd conform de nieuwste richtlijnen. Deze verbetering wordt doorgevoerd voor alle stations. Dankzij de nieuwe website kunnen de geleidelijn-beschrijvingen gemakkelijk worden opgevraagd op een mobiel apparaat, die ze vervolgens kan voorlezen.

6.4.2 Onderweg

Voor de stations heeft NS, in overleg met de belangenorganisaties, nieuwe gele vertrekstaten ontwikkeld die beter aansluiten op de digitale schermen met vertrek informatie. Daarnaast werkt NS aan het verbeteren van de algemene verstoringinformatie. Zo wordt de komende jaren informatie over actuele werkzaamheden en verstoringen niet alleen via de omroep, maar ook via de digitale reisinformatieschermen aangeboden. Dit is een stap voorwaarts voor reizigers met een auditieve beperking.



STEEDS MEER INFORMATIE IS ZICHTBAAR OP DE REISINFORMATIESCHERMEN

Reisinformatie onderweg is overal en altijd beschikbaar via de smartphone-apps van NS (iOS en Android) die toegankelijk zijn voor reizigers met een visuele beperking. Via deze apps kunnen reizigers hun geplande reis door NS laten bewaken. Dit houdt in dat zij automatisch een seintje krijgen als hun reis door een verstoring anders loopt dan gepland. Reizigers kunnen daarbij kiezen hoe ze geïnformeerd willen worden: visueel en/of auditief. NS werkt de komende jaren aan verdere uitbreiding en verbetering van deze dienst.



6.4.3 Reisinformatie over uitstapzijde

In het toegankelijkheidsakkoord is overeengekomen dat NS, in het kader van flankerend toegankelijkheidsbeleid, aan de slag gaat met een nieuwe vorm van reisinformatie: het geven van informatie over de uitstapzijde. Er zijn signalen dat reizigers met een beperking behoefte hebben aan informatie over de uitstapzijde zodat zij, met name als de trein kort halteert, op tijd de trein kunnen verlaten. Ook in het rapport 'Reis gerust' wordt deze behoefte gesignaleerd. In de komende periode onderzoekt NS, in samenwerking met de belangenorganisaties en het ministerie van IenM, in welke situaties reizigers met een beperking een probleem ervaren en op welke wijze hieraan tegemoet kan worden gekomen. Daarbij wordt onder andere de betrouwbaarheid en de uitvoerbaarheid van de oplossing in kaart gebracht.

6.4.4 Reisinformatie over toegankelijke reizen

Vanaf het moment dat een substantieel deel van de treinen is voorzien van een schuiftrede bij de rolstoelgang verstrekt NS in samenwerking met ProRail informatie over toegankelijke reizen. Hierdoor kunnen rolstoelgebruikers hun reis beter voorbereiden omdat zij vooraf weten met welke treinen en vanaf welke stations zij zelfstandig kunnen reizen. Ook in het rapport 'Reis gerust' wordt deze nieuwe vorm van reisinformatie aanbevolen. De eerste verkennende onderzoeken zijn inmiddels gestart. Uit contacten met de leverancier van de reisplanner blijkt dat de reisplanner in staat is om de gewenste reisinformatie te geven mits deze wordt gevoed met de juiste data. In de komende maanden wordt onderzocht welke data nodig zijn, of deze beschikbaar zijn, de juiste kwaliteit hebben en ontsloten kunnen worden. Hierbij gaat het zowel om data van NS over toegankelijke treinen als over data van ProRail over toegankelijke stations. Conform de huidige planning is reisinformatie over toegankelijke reizen vanaf 2018 beschikbaar. De belangenorganisaties en het ministerie van IenM zijn nauw betrokken bij deze plannen.

6.5 Ticketing en service

Toegankelijkheid betekent ook dat reizigers met een beperking eenvoudig kunnen betalen voor hun reis en dat zij onderweg gebruik kunnen maken van de faciliteiten op de stations. Service is in hoge mate mensenwerk en heeft veel te maken met de wijze van bejegening. Daarnaast is goede service verankerd in de inrichting van stations.

6.5.1 Service

Goed opgeleide medewerkers zijn nodig om reizigers met een beperking op een prettige en passende wijze te benaderen. Nieuwe medewerkers doorlopen een uitgebreid opleidingstraject waarin ze worden voorbereid op het begeleiden van reizigers met een beperking. In een praktijkinstructie staat de treinreisbeleving van reizigers met een motorische, visuele of auditieve beperking centraal. Tijdens deze instructie wordt vanuit deze invalshoek aandacht besteed aan een prettige en passende begeleiding en bejegening van klanten met een beperking. Ook in de Landelijke Herinstructie Service wordt regelmatig aandacht besteed aan de begeleiding van reizigers met een beperking. Al het servicepersoneel op de stations en in de treinen volgt deze herinstructie. Het accent tijdens de herinstructie ligt vooral op de bejegening van reizigers met een beperking. De wijze waarop het contact wordt ervaren door de reiziger levert een belangrijke bijdrage aan de mate waarin de reiziger de reis als prettig en comfortabel beschouwt. Bij de ontwikkeling van het lesmateriaal voor de herinstructie zijn de belangenorganisaties en het ministerie van IenM betrokken.

6.5.2 OV-Servicewinkels

NS investeert in nieuwe OV-Servicewinkels op grote stations. In deze servicewinkels kan de reiziger terecht voor reisinformatie en OV-chipproducten van diverse vervoerders voor de reis van deur tot deur. Bij de ontwikkeling van deze winkels is ook gedacht aan reizigers met een beperking zodat ook



zij op een prettige manier gebruik kunnen maken van deze vernieuwde servicepunten. Zo kunnen de balies door reizigers met een rolstoel als een barrière worden ervaren. Daarom is bij het ontwerp van de nieuwe sta balie rekening gehouden met deze doelgroep. De nieuwe balie is zo ontworpen dat reizigers er ook vanuit een lage positie prettig gebruik van kunnen maken. Ook de pinautomaat is vanuit deze positie gemakkelijk te bedienen. Op grond van de ervaringen met de eerste OV-Servicewinkels wordt in de komende jaren verder gewerkt aan het verbeteren van de toegankelijkheid van de OV-Servicewinkels. Daarbij wordt aandacht besteed aan de blindegeleiding in de winkel, de rolstoeltoegankelijkheid van het zelfservicemeubel en het verbeteren van de verstaanbaarheid bij de verkoopbalie. Daarnaast investeert NS in de persoonlijke ontvangst van reizigers in de winkel: in de toekomst staan er medewerkers in de ontvangstruimte van de winkel die reizigers welkom heten en wegwijs maken.

6.5.3 Kaartautomaten

NS heeft recent op een aantal stations zogenoemde *Add Value Machines* (AVM) geplaatst. Deze machines zijn in eerste instantie bedoeld om saldo op de OV-chipkaart te laden in het gebied binnen de poortjes. Bij het ontwerp van deze machines is samengewerkt met rolstoelgebruikers met als resultaat dat de AVM's ook voor deze doelgroep te bedienen zijn. Om dit te realiseren is de hoogte van het apparaat en daarmee de hoogte van het scherm aangepast. Daarnaast zijn de bedieningsmogelijkheden van het scherm uitgebreid. Wanneer rolstoelgebruikers op de button met het rolstoelembleem drukken, scrolt de noodzakelijke informatie naar de plaats op het scherm waar rolstoelgebruikers het gemakkelijkste bij kunnen. De bestaande kaartautomaten worden op termijn vervangen. Ook bij de ontwikkeling van deze nieuwe machines wordt aandacht besteed aan de toegankelijkheid. Overigens maakt een aantal ontwikkelingen - zoals het reizen op rekening en *e-ticketing* - het in de toekomst minder noodzakelijk om gebruik te maken van een kaartautomaat.

6.5.4 OV-chipkaart

De OV-chipkaart is inmiddels volop in gebruik en op diverse stations heeft NS de poortjes in gebruik genomen. Voor reizigers met een beperking is in elke poortrij minimaal één extra breed poortje geplaatst. Dit poortje is voorzien van het rolstoelpictogram. De weg ernaartoe is voorzien van een geleidelijn. Om het poortje goed te kunnen bedienen is voor reizigers met een visuele beperking een reliëfsticker aangebracht op de positie waar het *e-ticket* of de OV-chipkaart moet worden aangeboden om de poortjes te kunnen openen.

6.5.5 OV-chip Plus

Voor reizigers met een visuele beperking is in 2013 de OV-chip Plus geïntroduceerd. De OV-chip Plus is een product waarmee het reizen voor reizigers met een visuele beperking per trein eenvoudiger wordt. Door voorafgaand aan hun reis te bellen met NS-Klantenservice kunnen houders van de OV-chip Plus aangeven wanneer en op welk traject ze willen reizen. Omdat de reis vooraf wordt geboekt, is in- en uitchecken overbodig. Ook het laden van saldo of het kopen van een kaartje bij de automaat is niet langer nodig. Sinds 2015 is de NS-Klantenservice 24/7 bereikbaar, waardoor ook in de weekenden en in de avonden een reis geboekt kan worden. Een belangrijke wens van de Oogvereniging en een volgende stap in het verder optimaliseren van de OV-chip Plus is het realiseren van een *online* boekingsmogelijkheid. Vanaf dat moment kunnen ook reizigers met een visuele én auditieve beperking reizen met de OV-chip Plus. In 2015 is NS in samenwerking met de Oogvereniging gestart met het ontwikkelen van deze *online* boekingsmogelijkheid. De *online* boekingsmogelijkheid is in de loop van 2016 gereed. De OV-chip Plus is in nauw overleg met de Oogvereniging ontwikkeld en wordt zeer gewaardeerd door de doelgroep.



6.5.6 NS-Business Card

In 2014 heeft NS in samenwerking met de Oogvereniging, het ministerie van IenM, TLS en de andere vervoerders de NS-Business Card geschikt gemaakt voor reizigers met een visuele beperking. De NS-Business Card is een reizen-op-rekeningproduct en daardoor geschikt voor reizigers met een visuele beperking die moeite hebben met in- en uitchecken en veel met bus, tram of metro reizen. De kaart kan worden aangeschaft via het Serviceloket OV Blinden & Slechtzienden van TLS. Via ditzelfde loket kunnen reizigers die in het bezit zijn van deze kaart achteraf hun reis laten corrigeren als er iets is mis gegaan bij het in- of uitchecken.



7 Bijlagen

Dit rapport is voorzien van vier (pdf) bijlagen:

1. Kaart met toegankelijke stations in 2015.
2. Overzichtskaart van regionale concessies in 2015.
3. NS-lijnen met toegankelijke sprinters in 2020.
4. NS-lijnen met toegankelijke sprinters in 2025.

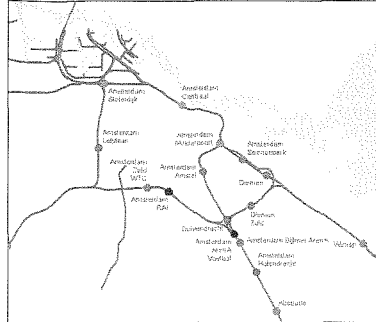


8 Colofon

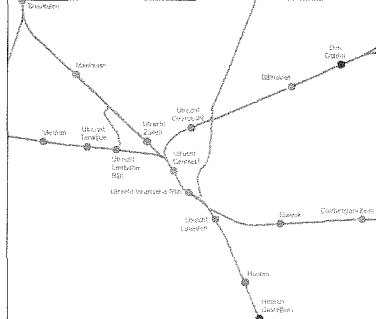
Auteur(s) Bram 't Mannetje (ProRail) en Mariska Noorloos (NS)
Datum Januari 2016
Versie 11
Status Definitief

Toegankelijkheid stations

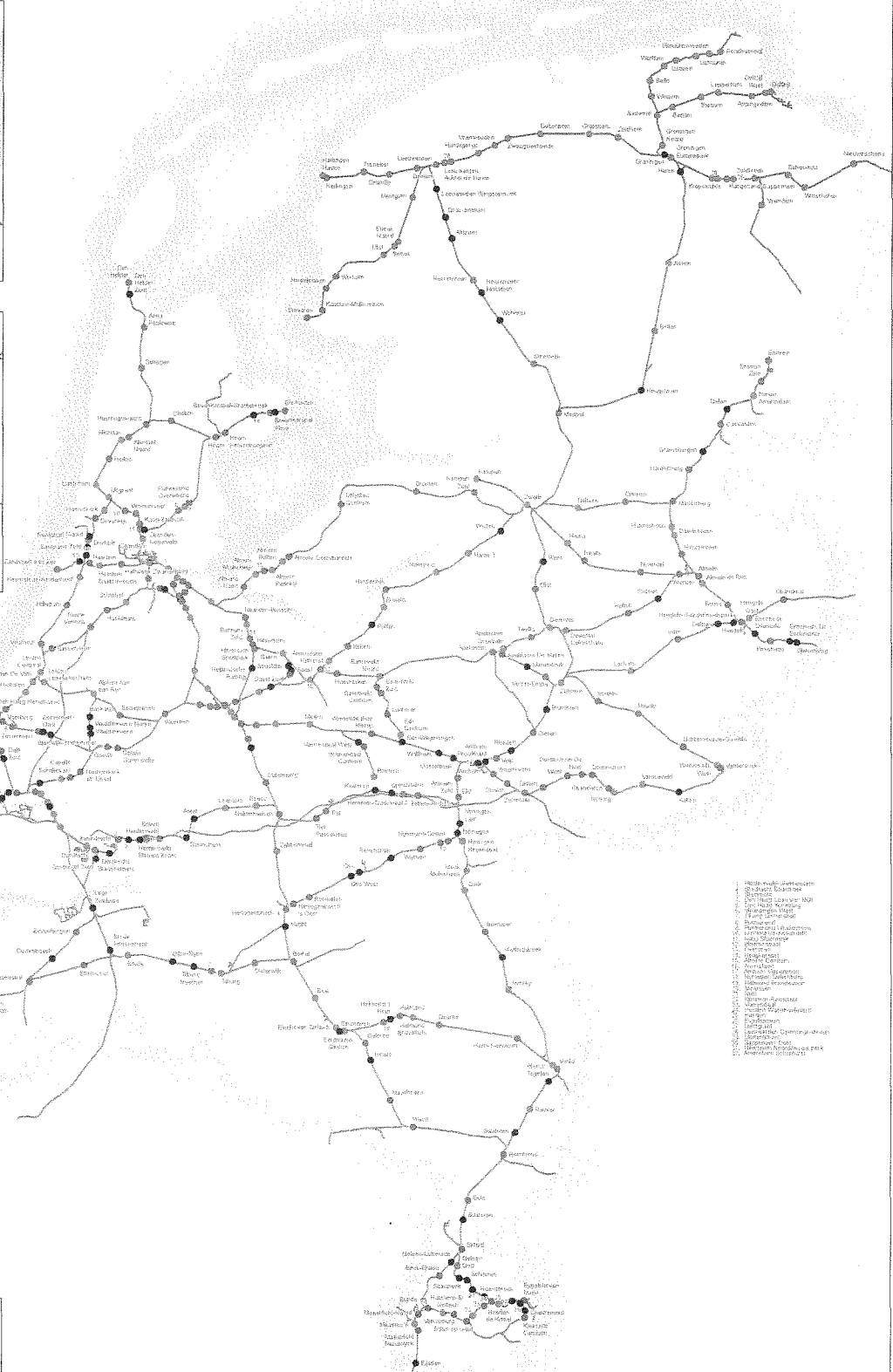
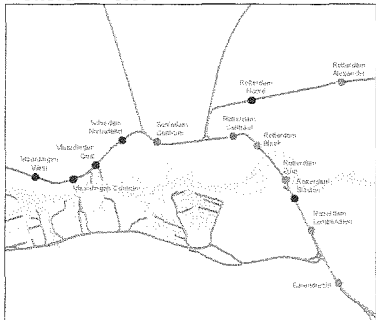
Amsterdam e.o.



Utrecht e.o.



Rotterdam e.o.



1. Amstelvederwaarts
2. Amstelzuidwaarts
3. Amstelzuidwaarts
4. Amstelzuidwaarts
5. Amstelzuidwaarts
6. Amstelzuidwaarts
7. Amstelzuidwaarts
8. Amstelzuidwaarts
9. Amstelzuidwaarts
10. Amstelzuidwaarts
11. Amstelzuidwaarts
12. Amstelzuidwaarts
13. Amstelzuidwaarts
14. Amstelzuidwaarts
15. Amstelzuidwaarts
16. Amstelzuidwaarts
17. Amstelzuidwaarts
18. Amstelzuidwaarts
19. Amstelzuidwaarts
20. Amstelzuidwaarts
21. Amstelzuidwaarts
22. Amstelzuidwaarts
23. Amstelzuidwaarts
24. Amstelzuidwaarts
25. Amstelzuidwaarts
26. Amstelzuidwaarts
27. Amstelzuidwaarts
28. Amstelzuidwaarts
29. Amstelzuidwaarts
30. Amstelzuidwaarts

Toegankelijkheid

- Gered '16
 - Gered '20
 - Na 2020 gered
- Spoor

Oprichtgever: Projecten Renske Snels
 Visualisatie: AM Informatie InfraDataCenter
 Datum: 15 december 2015
 Databronnen: IDC



Regionale Vervoerdersconcessies per 2016






- Achterhoek-Rivierenland (Apeldoorn-Winterswijk)
- Arnhem – Doetichem
- Enschede-Glanerbrug grens
- Friesland-Groningen
- Heuvellandlijn (Maastricht-Kerkrade)
- Maaslijn (Nijmegen-Roermond)
- Merwede-Lingelijn (Dordrecht-Geldermalsen)
- Oldenzaal Zutphen
- Valleilijn (Ede-Wageningen - Amersfoort)
- Vechtdallijn Almelo-Mariënborg
- Vechtdallijn Zwolle-Emmen

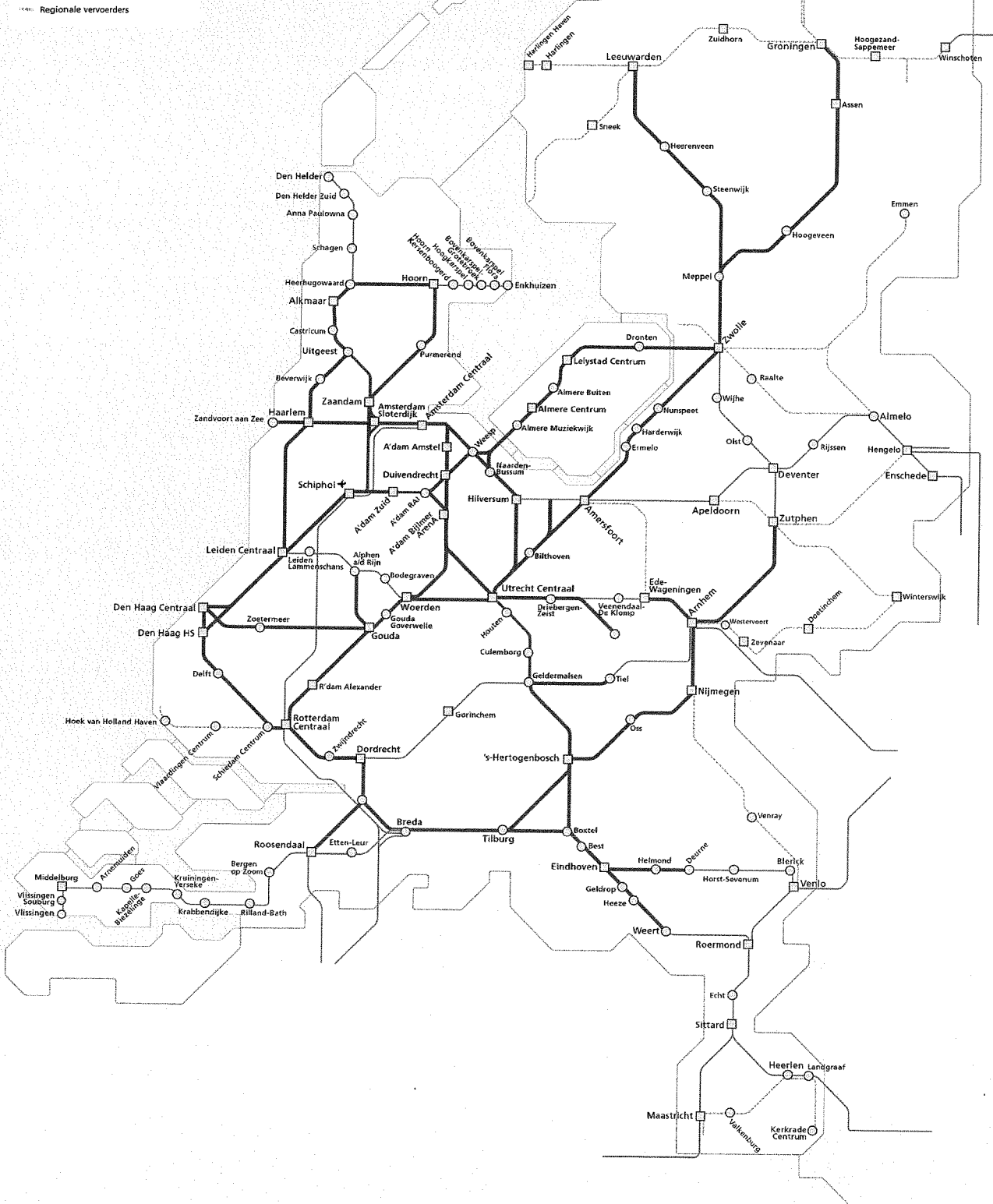
Opdrachtgever: Projecten Renske Snels
 Visualisatie: AM Informatie InfraDataCenter
 Datum: 20 november 2015
 Databronnen: IDC

ProRail

2020 NS-lijnen met toegankelijke sprinters

Verklaring van Symbolen

-  NS lijnen met toegankelijke Sprinters
-  Overige NS lijnen
-  Regionale vervoerders



2025 NS-lijnen met toegankelijke sprinters

Verklaring van Symbolen

- NS lijnen met toegankelijke Sprinters
- Overige NS lijnen
- Regionale vervoerders

