



Federal Public Service
Mobility and Transport

Directorate-General for Sustainable Mobility and Railway Policy
Department for Contracts Public Service by Rail
Section Infrastructure and Investments
City Atrium
Vooruitgangstraat 56
5. 26B
1210 Brussels
Tel. 02 277 31 11 - Fax 02 277 40 05

Mr Keir Fitch
Head of Unit Rail Safety & Interoperability
DG Mobility and Transport
European Commission
DM28 04/116
B-1049 Brussels

Your contact
Filip VAN VRACEM
Attaché, ir.
Tel. : +32 2 277 37 10 - Fax : +32 2 277 40 47
Mobile : +32 477/76.02.04
e-mail : filip.vanvracem@mobililit.fgov.be

VAT. BE 0 308 357 852

Your message from : Your reference :

Our reference :
3982/FVV

Annex(es): Brussels,
1 plan + 3
annexes

Concerning : National Implementation Plan Accessibility

13 DEC. 2016

Dear Mr. Fitch,

Please find enclosed the National Implementation Plan Accessibility for the Belgian railways. This plan is the result of a close cooperation between the Belgian Federal Public Service for Mobility and Transport, the historical and main passenger operator NMBS and the infrastructure manager Infrabel. Input from the National Safety Authority and the National High Council for Persons with Disabilities (a user rights organisation) have also been incorporated where relevant and possible.

The plan is structured according to the guidelines set out by the Appendix C of the Annex of the Commission Regulation no. 1300/2014 of 18 November 2014 and starts with an overview of the current situation before setting out a strategy to improve accessibility in the future. There are three annexes included, giving an overview of the current situation concerning:

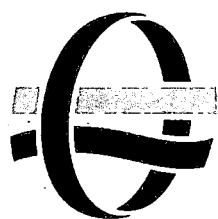
- Annex 1: platform and train heights and available loading ramps;
- Annex 2: equipment for disabled persons in rolling stock (including future purchases);
- Annex 3: stations where assistance is available.

If you have any further questions, please do not hesitate to contact us.

SRD/		DG: M		
A/				
ACTION:		ÉCHÉANCE:		
CODE DOSSIER:				
15 -12- 2016 (64)				
A	B	C	D	E
DG	ASS	001	01	SIAC
DGA	DGA	DGA		
DBC	DGA	DGA		

Yours faithfully,

Valérie Verzele
General Director



Federale Overheidsdienst
Mobiliteit en Vervoer

Nationaal Implementatieplan Toegankelijkheid

In uitvoering van artikel 8 van de EU-verordening nr. 1300/2014 van 18 november 2014 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit betreffende de toegankelijkheid van het spoorwegsysteem voor gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit (TSI PBM)

Met de medewerking van :



INFR/ABEL
Right On Track

Versie: 2.0
Datum: 9 november 2016

Voorwoord

Het spoorvervoer zal de komende jaren een belangrijke bijdrage moeten leveren aan het invullen van de toenemende mobiliteitsbehoeften.

Het leveren van een kwaliteitsvol aanbod veronderstelt dat er bijzondere aandacht moet worden besteed aan de noden van bepaalde leeftijdsgroepen, maar ook aan de specifieke noden van minder mobiele mensen, zowel in de stations als op de treinen. Dit valt tevens onder het aspect maatschappelijk verantwoord ondernemen en het streven naar een investeringsbeleid gebaseerd op de grootste efficiëntie ten dienste van de klanten. Deze aanpak moet gestructureerd worden in een plan op lange termijn met duidelijke doelstellingen, vertrekkend van de huidige situatie.

Sinds 1 januari 2014 is de NMBS, als stationsbeheerder, enerzijds verantwoordelijk voor de toegankelijkheid van de stationsgebouwen en anderzijds voor de toegankelijkheid van de perrons. De wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven zegt dat de NMBS de houder is van een eeuwigdurende erfdienstbaarheid ten kosteloze titel op de perrons, op de doorgangen onder de sporen en op alle toegangswegen tot de perrons die eigendom zijn van Infrabel – de infrastructuurbeheerder van het Belgische spoorwegennetwerk – en zich bevinden in de stations en de onbemande stopplaatsen die door de NMBS worden beheerd, evenals op gelijksoortige nieuwe inrichtingen, opgericht door of voor rekening van Infrabel, vanaf hun inwerkingstelling, en dit uitsluitend met het oog op de uitvoering van haar opdrachten van openbare dienst.

Door de verdeling van de bevoegdheden voor de stations tussen de NMBS en Infrabel zijn beide partijen dus sterk afhankelijk van elkaar (en bijgevolg van elkaars investeringsprogramma) om vorderingen te maken, met name op het vlak van de toegankelijkheid van de perrons.

Vanuit de federale overheid – en meer bepaald vanuit de beleidscel van de Minister bevoegd voor de spoorwegen en vanuit de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (FOD MV) – zal gewaakt worden over het feit dat beide vennootschappen hierover de nodige afspraken maken zodat de noodzakelijke investeringswerken, die tot doel hebben de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit (PBM) te verbeteren, zo vlot en efficiënt mogelijk kunnen uitgevoerd worden. De investeringscel voor het spoorvervoer – cf. Hoofdstuk XIbis uit de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven – zal een belangrijke rol spelen in (de opvolging van) deze coördinatietaak.

Noot: Dit plan is opgesteld volgens de opgelegde structuur van Aanhangsel C van de TSI PBM. De ambities voor investeringen in aangepaste infrastructuur en rollend materieel dienen in functie te staan van de beschikbare financiële middelen. Er dient onderstreept dat dit eerste nationaal implementatieplan is opgesteld in afwezigheid van nieuwe beheerscontracten (en dit voor zowel Infrabel als de NMBS), van een investeringsplan voor de spoorwegen, van ondernemingsplannen en dus bijgevolg zonder kennis van de financiële middelen die ter beschikking zullen staan om deze ambities te verwezenlijken.

Inhoud

1. Inleiding	4
2. Context	5
2.1 Sociale gegevens, evolutie van de mobiliteitsbehoeften en -beperkingen.....	5
2.2 Context inzake regelgeving.....	7
2.3 Adviezen.....	8
3. Huidige situatie	9
3.1 Overzicht van de inventarissen: stations.....	9
3.2 Overzicht van de inventarissen: rollend materieel.....	11
3.3 Overzicht van de inventarissen: bedrijfsvoorschriften.....	11
4. Definitie van een strategie	13
4.1 Stations.....	13
4.2 Rollend materieel.....	16
4.3 Bedrijfsvoorschriften.....	18
5. Technische en operationele middelen	18
6. Financiering	19
7. Follow-up en feedback	19
8. Bijlagen	20

1. Inleiding

De EU verordening nr. 1300/2014 van 18 november betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit betreffende de toegankelijkheid van het spoorwegsysteem voor gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit (TSI PBM) voorziet in het opstellen van nationale uitvoeringsplannen door de lidstaten.

Deze plannen zijn erop gericht om alle geïnventariseerde toegankelijkheidsbelemmeringen stapsgewijs weg te werken. Ze worden opgesteld op basis van bestaande nationale plannen. De lidstaten bepalen het tempo waarin deze nationale plannen worden uitgevoerd en de omvang van de maatregelen.

Deze plannen omvatten een strategie met prioriteiten en criteria om te bepalen welke stations en welk rollend materieel moet worden vernieuwd of aangepast.

De lidstaten dienen hun nationaal uitvoeringsplan in te dienen bij de Europese Commissie voor 1/1/2017. Deze zal op basis van een vergelijkend overzicht en in samenwerking met een Europees adviesorgaan gemeenschappelijke prioriteiten en criteria bepalen voor de verdere uitvoering van de TSI. Op basis daarvan zullen de lidstaten dan later hun nationaal uitvoeringsplan moeten herzien.

De NMBS is zich bewust van haar maatschappelijke rol, en vindt het belangrijk om aan haar reizigers een goede service te verlenen. Ze doet al heel veel inspanningen op velerlei domeinen, en heeft de vaste intentie om in de toekomst nog beter te doen. De NMBS biedt een dagelijkse dienstverlening aan alle reizigers op grond van het gelijkheidsbeginsel en van het principe van de redelijke aanpassingen.

De NMBS steunt een beleid van integrale toegankelijkheid door haar diensten steeds beter toegankelijk te maken voor PBM.

Enkele voorbeelden ter illustratie:

- Begeleiding van PBM wordt in een groot aantal stations verzekerd.
- De NMBS-website is aangepast aan de noden van slechtzienden.
- Bij de aankoop van nieuw rollend materieel wordt gezorgd voor specifieke uitrustingen voor PBM. Informatieschermen en omgeroepen berichten informeren de PBM tijdens hun reis.
- Alle loketten zijn uitgerust met inductieringen voor slechthorenden.

De NMBS overlegt regelmatig met de stakeholders, waaronder de Nationale Hoge Raad voor Personen met een handicap (NHRPH). Zij zal dit ook in de toekomst blijven doen.

De algemene inspanningen voor verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening bv. op het vlak van de stiptheid en de informatievoorziening ondersteunen tevens de verhoogde service aan dit specifieke reizigerssegment.

Het beheerscontract blijft voor NMBS en Infrabel het referentiepunt. Onder de rubriek Toegankelijkheid engageert de NMBS zich om via continue inspanningen haar diensten beter toegankelijk te maken voor PBM. Zo is de NMBS in de voorbije jaren erin geslaagd om de reserveringstermijn voor bijstand voor rechtstreekse treinverbindingen tussen 18 grotere stations te verminderen van 24 naar 3 uur. In totaal is assistentie voor PBM verzekerd in 114 stations.

In samenwerking met Infrabel wordt gewerkt aan de verhoging van de perrons tot de referentiehoogte van 76cm.

De ambities van de NMBS om te investeren in aangepaste infrastructuur en rollend materieel staan uiteraard in functie van de beschikbare financiële middelen. Dit veronderstelt een zorgvuldige selectie en prioriteitsbepaling. NMBS beschikt bij het opstellen van dit eerste nationaal implementatieplan niet over een nieuw beheerscontract, investerings- en ondernemingsplan, en kent dus niet de financiële middelen om deze ambities te verwezenlijken.

De realisatie van de plannen hangt tevens af van de medewerking van andere partners zoals Infrabel, de Gewesten en gemeenten, enz.

Er moet ook opgemerkt worden dat het nationale uitvoeringsplan voor de PBM TSI een periode van 10 jaar moet bestrijken, terwijl de toekomstige investeringsplannen voor de NMBS en Infrabel slechts een beperktere periode omvatten.

2. Context

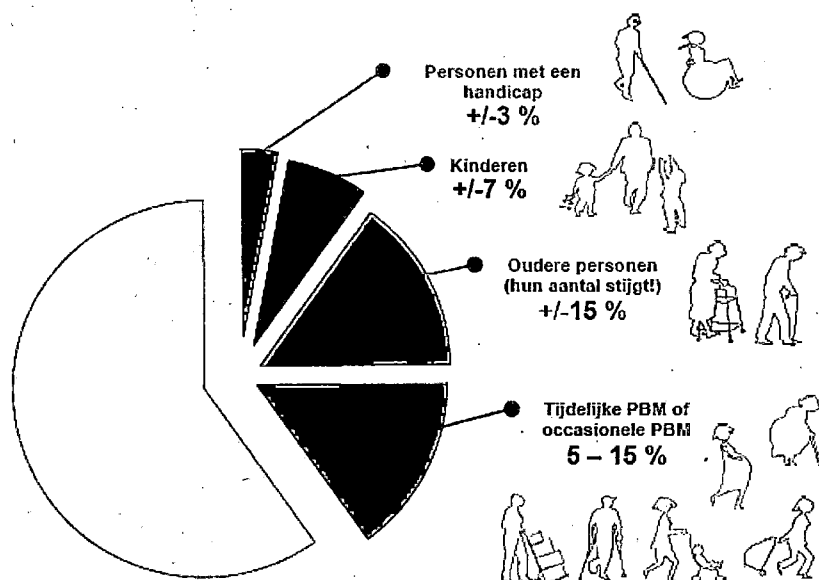
2.1 Sociale gegevens, evolutie van de mobiliteitsbehoeften en -beperkingen

De PBM TSI verstaat onder „personen met een handicap of personen met beperkte mobiliteit” elke persoon met een permanente of tijdelijke fysieke, mentale, intellectuele of zintuiglijke beperking die hem, in wisselwerking met diverse drempels, kunnen beletten volledig, effectief en op voet van gelijkheid met andere reizigers gebruik te maken van vervoersdiensten of van wie de mobiliteit bij het gebruiken van vervoersdiensten is beperkt door zijn leeftijd.

De populatie personen met een beperkte mobiliteit limiteert zich niet tot de 3 % personen met een handicap die recht hebben op een uitkering van de sociale zekerheid als rolstoelgebruikers, visuele of auditieve gehandicapten. De recente publicaties en regelgeving stimuleren de gemeenschap om ruimer te denken. Een autonome verplaatsing is een recht voor iedereen: een oudere, een kind, een cognitief minder begaafde, een reiziger met zware of onhandige bagage, een anderstalige, een zwangere vrouw, alle mogelijke gestalten en beperkingen, zij het tijdelijk of permanent.

De boodschap luidt: afstappen van het klassieke design voor de “doorsnee mens” waarbij hier en daar een aanpassing ingelast wordt voor een groep met bepaalde beperkingen. Universeel en integrerend denken is aan de orde.

De vraag naar mobiliteit stijgt gestaag, ook in het segment van de PBM. De groeiende groep van mensen met een beperkte mobiliteit (tijdelijk of definitief) zou volgens het European Disability Forum in de context van toegankelijkheid ongeveer 40 % van de Europese bevolking omvatten.

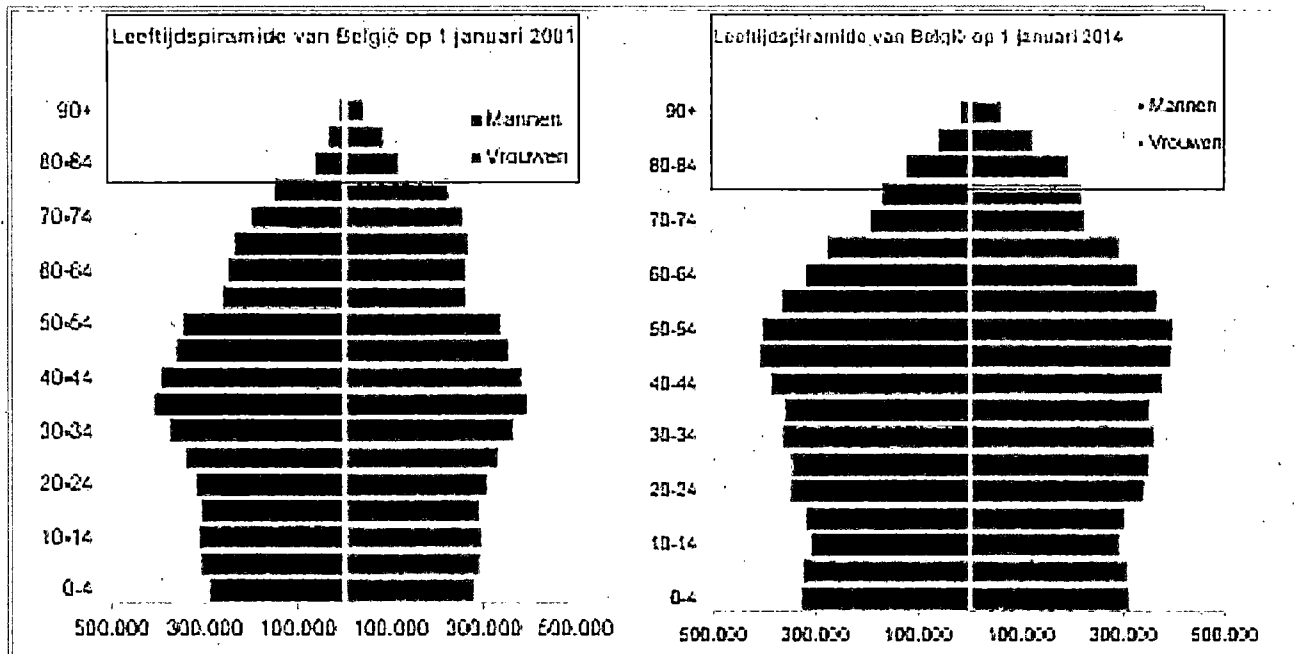


In België kan meer dan 30% van de bevolking beschouwd worden als behorende tot de categorie van PBM (Bron: "Vademecum personen met beperkte mobiliteit in de openbare ruimte", Brussels Hoofdstedelijk Gewest).

De mobiliteitsconsulent IMOB (Universiteit Hasselt) berekende voor haar bijdrage tot het "Businessplan Vlaams Toegankelijk Vervoersysteem" dat in Vlaanderen in 2009 7,4 % van de ernstig gehandicapten gebruik maakt van gespecialiseerd vervoer. De anderen zijn aangewezen op zelfredzaamheid. 50 % van de ernstig gehandicapten verplaatst zich met de wagen en een extra 20 % laat zich rijden, 5 % neemt het openbaar vervoer.

Eurostat berekende dat 13,9 % van de Belgische bevolking in 2011 een ernstige handicap heeft en 13,2 % problemen ondervindt om te werken, mede door de woon-werk mobiliteit.

De toenemende vergrijzing van de bevolking zal eveneens leiden tot een groei van het aantal PBM. De bevolkingscijfers op de site van het Nationaal Instituut voor de Statistiek (NIS) tonen de aanzienlijke vergrijzing tussen 2001 en 2014. Het aantal hoogbejaarde mensen (boven de 80 jaar) lag nog nooit zo hoog. Dat blijkt duidelijk uit de opbouw naar leeftijd en geslacht van de bevolking die door middel van een leeftijds piramide wordt weergegeven.



2.2 Context inzake regelgeving

2.2.1 Internationaal

Internationaal is volgende regelgeving van groot belang voor PBM:

- de EU verordening nr. 1300/2014 van 18/11/2014 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit betreffende de toegankelijkheid van het spoorwegsysteem voor gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit (TSI PBM)
- de Europese regelgeving: TSI, EN Normen,... In dit kader dient het wetgevend voorstel van 2/12/2015 van de Europese Commissie vermeld voor een EU Accessibility Act.
- het VN-Verdrag over de rechten van personen met beperkte mobiliteit: België en de Europese Unie hebben het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap bekrachtigd. Doel van dit Verdrag is het volledige genot door alle personen met een handicap van alle mensenrechten en fundamentele vrijheden op voet van gelijkheid te bevorderen, beschermen en waarborgen.
- de aanbevelingen van het Comité voor de rechten van de personen met een handicap, de experts van de Verenigde Naties inzake de rechten van de personen met een handicap (01/10/2014), in het bijzonder aanbevelingen 21 en 22 inzake toegankelijkheid;

2.2.2 België

In België ligt de bevoegdheid voor wetgeving aangaande infrastructuur en bouwwerken bij de regionale regeringen. De toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit is geïncorporeerd in de regionale besluiten. De Federale regelgeving betreft ratificaties van internationale regels en brandveiligheid.

2.2.3 Regionaal

⇒ **Besluiten van de Vlaamse regering:**

Besluit van 5 juni 2009 tot vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening betreffende toegankelijkheid. De verordening toegankelijkheid is vanaf 1 maart 2010 van kracht.

Besluit van 29 april 1997 houdende de vaststelling van een algemene bouwverordening betreffende wegen voor voetgangersverkeer.

Besluit van 28 mei 2004 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning.

⇒ **Besluiten van de Brusselse regering:**

Besluit van 11 april 2003 betreffende de Gewestelijke stedenbouwkundige verordening van het Brussels Hoofdstedelijke Gewest:

Titel IV: Toegankelijkheid van gebouwen voor personen met beperkte mobiliteit

Titel VII: De wegen, de toegangen ertoe en de naaste omgeving ervan

⇒ **Besluiten van de Waalse regering:**

Besluit van 25 januari 2001 tot wijziging, in het Waalse Wetboek van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Patrimonium, van het algemeen reglement op de bouwwerken wat betreft de ruimten en gebouwen of gedeelten van gebouwen die bestemd zijn voor het publiek of voor gemeenschappelijk gebruik en hun toegankelijkheid voor en gebruik door personen met verminderde beweeglijkheid.

2.3 Adviezen

Voor het opstellen van dit implementatieplan is kennis genomen van volgende adviezen/informatie vanwege de NHRPH en UNIA (Interfederaal Gelijkekansencentrum in België):

- Positienota "Toegankelijkheid en mobiliteit voor personen met een handicap" van december 2015.
- Advies nr. 2014/08 over de toekomstige beheerscontracten van de NMBS Groep van maart 2014.
- Aanbeveling 82 (mei 2016) van UNIA: "*De toegankelijkheid van de infrastructuur en het materieel van de NMBS voor personen met een handicap*". (http://unia.be/files/Documenten/aanbevelingen_nmbs_2016.pdf)
- UNIA-brochure "Redelijke aanpassingen voor personen met een handicap in het vervoer".

De NMBS en Infrabel gaven in dit kader ook bijzondere aandacht aan de aanbevelingen van het Raadgevend Comité van de Treinreizigers voor de nieuwe beheerscontracten tussen de Staat en de NMBS enerzijds en de Staat en Infrabel anderzijds (Advies 2016-02 van april 2016).

De NHRPH gaf ook een advies over het ontwerp van dit nationaal implementatieplan op 21 oktober 2016. Op 20 september 2016 formuleerde DVIS eveneens een aantal opmerkingen bij het ontwerp van het implementatieplan. Deze bemerkingen en suggesties werden - indien mogelijk - meegenomen in voorliggend plan.

3. Huidige situatie

Het Nationaal Implementatieplan voorziet in een inventaris van voorzieningen (stations, rollend materieel, bedrijfsvoorschriften) met als doel:

- de toegankelijkheidsbelemmeringen in kaart te brengen;
- informatie te verstrekken aan de gebruikers;
- het proces om het spoor toegankelijk te maken te monitoren en te evalueren.

Artikel 7.2 van de PBM TSI geeft opdracht aan het EU Agentschap voor Spoorwegen (het voormalige ERA) om een Werkgroep (Advisory Board) op te richten die belast is met het opstellen van een aanbeveling betreffende de basisstructuur en minimale inhoud van de gegevens in deze inventarissen. Deze Werkgroep heeft haar advies nog niet afgeleverd.

Conform artikel 8 van de PBM TSI worden de nationale uitvoeringsplannen opgesteld op basis van bestaande nationale plannen en, indien beschikbaar, de inventaris van voorzieningen als bedoeld in artikel 7 of andere relevante en betrouwbare informatiebronnen. De inventarissen waarnaar in voorliggend document wordt verwezen, oriënteren zich op de pragmatische omzetting door de NMBS en Infrabel van de doelstellingen opgenomen in hun respectievelijke beheerscontract.

3.1 Overzicht van de inventarissen: stations

In afwachting van meer duidelijkheid over de vereiste structuur van deze inventarissen is ervoor gekozen de activa die van belang zijn voor alle reizigers en specifiek ook voor PBM te inventariseren in twee niveaus:

1. Elementen nodig voor de evaluatie van een toegankelijk station (punt 3.1.1)
2. Elementen nuttig voor informatie naar de klanten en optimalisatie van de eigen dienstverlening (punt 3.1.2)

3.1.1 Elementen nodig voor evaluatie van een toegankelijk station

Algemeen:

- Ticketautomaat aanwezig
- Ticketautomaat is geplaatst op een toegankelijke locatie

Stationsgebouw:

- Drempels op de toegang
- Automatische deuren
- Geleidelijnen, waarschuwingsstroken en artificiële oriëntatiepunten:
 - Tot loket
 - Tot toiletten
 - Richting perron

Perrons:

- Perrons afzonderlijk
- Perronhoogte
- Bereikbaar
 - Via onderdoorgang
 - Via voetgangersbrug
 - Via overweg
- Overbrugging hoogteverschil vanuit openbaar domein of vanuit verbinding tussen perrons
 - Via lift

- Via helling
- Alternatieve lift of helling aanwezig bij defect
- Geleidelijnen, waarschuwingsstroken en artificiële oriëntatiepunten aanwezig
- Vrije breedte doorgang trap of helling (cm)

3.1.2 Elementen nuttig voor informatie naar de klanten en optimalisatie van de eigen dienstverlening

- Oproepaal personen met een handicap
 - Zo dicht mogelijk bij de toegang van het stationsgebouw en/of de perrons.
- Sanitair PBM aanwezig
 - Man, vrouw, gemengd
- Loket PBM aanwezig
 - Beschrijving van uitrusting
 - Inductieve communicatie
 - Verlaagd loket aanwezig
 - ...
- Multisensorieel plan (plattegrond) voor personen met een zintuiglijke handicap, zeker in grotere stations
- Parkingplaatsen voor gehandicapten
 - Correcte signaletica + beschrijving
 - aantal

De inventaris van deze activa is grotendeels beschikbaar. De NMBS werkt momenteel aan de realisatie van de compilatie. Vooreerst worden de beschikbare elementen geverifieerd en bijgewerkt. De compilatie met een maximum aan gegevens zal eind 2016 opgeleverd worden. In een latere fase zullen in functie van de aanbevelingen van de hierboven vermelde Advisory Board van het ERA meer details worden aangeleverd die vervolgens zullen opgenomen worden in de inventaris.

Inventaris van de belemmeringen

De inventaris van de activa leidt ertoe de toegankelijkheidsbelemmeringen in kaart te brengen. Voor de NMBS is het ijkpunt het beheerscontract. Een station is volgens de recentste definities van de NMBS toegankelijk voor PBM onder volgende voorwaarden:

- ① De toegang tot minstens één verkoopsautomaat¹;
- ② De toegang tot alle perrons is mogelijk vanaf de openbare weg of vanaf het stationsgebouw (gelijkvloerse toegang, met behulp van een helling of een lift);
- ③ Hoge perrons (standaardperronhoogte 76 cm t.o.v. het spoor; 55 cm zo de standaard technisch niet mogelijk is);
- ④ De perrons zijn uitgerust met geleidelijnen.

Op basis van de inventaris van de activa die beantwoorden aan bovenstaande indicatoren voor PBM toegankelijkheid is het mogelijk een inzicht te verwerven in de bestaande belemmeringen. Deze lijst vormt dan ook de basis voor de aanpak van de belemmeringen opgenomen in het plan van aanpak.

Instaphulpmiddelen op perrons

Er zijn 311 laadhellingen en hefplatforms in gebruik die op het perron staan en gebruikt worden door het personeel. Deze laadhellingen staan op lage, middelhoge en hoge perrons en worden bij verschillende types treinen gebruikt (zie bijlage 1).

¹ De NHRPH merkt op dat automaten niet voor alle reizigers een volwaardig alternatief kunnen bieden voor toegankelijk bemande loketten

Deze laadhellingen voldoen niet aan alle bepalingen van de TSI 1300/2014, omdat ze veelal ouder zijn maar ook omdat ze op maat gebouwd zijn voor specifiek rollend materieel en bepaalde perronhoogtes.

3.2 *Overzicht van de inventarissen: rollend materieel*

Het materieelpark van de NMBS bestaat uit enerzijds getrokken rijtuigen door locomotieven en anderzijds motorstellen (elektrisch) en motorwagens (diesel). Deze materieeltypen omvatten in grote lijnen de karakteristieken voor de toegankelijkheid voor PBM, zoals weergegeven in de bijlage 2.

De tabellen in bijlage 2 geven een overzicht per type reizigersmaterieel van:

- de hoogte van het instapplatform;
- het aantal toegankelijke rijtuigen voor rolstoelen;
- het aantal zitplaatsen voor rolstoelen;
- of er toegang is tot de 1e klasafdeling;
- of er toegang is tot de 2e klasafdeling;
- of er toegang is tot het toilet en of dit toilet aangepast is aan rolstoelen;
- of er visuele aankondigingsschermen aanwezig zijn in de trein;
- of er een auditief aankondigingssysteem aanwezig is in de trein.

3.3 *Overzicht van de inventarissen: bedrijfsvoorschriften*

- *Bedrijfsvoorschriften voor de stations*

Deze bedrijfsvoorschriften liggen vervat in verschillende documenten. Het document "Revalor" bijvoorbeeld is een overzicht van alle bouwvoorschriften. Hierin werden de technische voorschriften voor PBM (conform TSI 2008/164/EG) letterlijk overgenomen. Revalor blijft de norm voor werken aan stationsgebouwen. Over de jaren werden er heel wat bedrijfsvoorschriften uitgegeven onder vorm van interne berichten, omzendbrieven en instructies. NMBS zal in 2017 een volledig overzicht opmaken van alle relevante documenten. Ook wordt Revalor in 2017 geactualiseerd met opname van de meest recente voorschriften inzake PBM. Hiervoor moet het advies van de NHRPH en experts worden ingewonnen.

- *Coherentie in visuele en auditieve informatie*

De coherentie tussen essentiële visuele en auditieve informatie in de stations is gewaarborgd via het automatisch systeem EMMA.

EMMA is het beheersysteem waarmee automatische aankondigingen in real time verspreid kunnen worden over het ganse Belgische spoorwegnet. Concreet houdt dit in dat eenzelfde stem dag in dag uit de reizigers informeert over het vertrek van elke trein, vertragingen en spoorwijzigingen. Het voordeel is een coherente informatiestroom doorheen het hele land en een verhoogde reactiesnelheid bij onvoorziene situaties.

Voor de speakers in de stations betekent dit dat hun traditionele rol evolueert naar een meer coördinerende functie. In uitzonderlijke verkeerssituaties blijven ze echter van cruciaal belang voor een goed en duidelijk verloop van de aankondigingen.

- *Veiligheid van handbediende of aangedreven instaphulpmiddelen*

De NMBS is voor arbeidsmiddelen wettelijk verplicht door het KB "Arbeidsmiddelen" van 12/08/1993, artikel 7 (CODEX Titel VI Hoofdstuk I) instructiebundels voor de werknemers op te maken. In deze instructiebundels wordt uitgelegd hoe de laadhellingen/hefplatforms moeten gebruikt worden.

- *Hulp bij het in- en uitstappen*

In dit deel wordt ingegaan op de principes van de huidige assistentieverlening aan Personen met Beperkte Mobiliteit. De huidige regelingen en bepalingen zijn conform de Verordening 1371/2007 van 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer.

Principes van de assistentieverlening:

- Het is altijd noodzakelijk om de assistentie op voorhand te reserveren, enkel indien dit gebeurd is, kan er garantie van assistentie gegeven worden.
- De reservatietermijn is afhankelijk van het type station:
 - 3u voor 18 stations en enkel voor reizen zonder overstap tussen deze stations;
 - 24u voor alle andere stations en voor de 18 stations indien er niet aan de voorwaarden voor de 3u termijn wordt voldaan.
- De assistentie kan door de klant telefonisch (van 7 tot 21.30 uur) of via internet aangevraagd worden bij het Contact Center NMBS (in geval van de 3 uur reservatietermijn kan het enkel telefonisch).
- Rolstoelgebruikers kunnen enkel in de 131 stations met gegarandeerde assistentie op- en afstappen (114 stations met assistentie en 17 met vervoer per taxi naar het dichtstbijzijnde station uit deze 114).
- Andere PBM kunnen naast die 131 stations ook assistentie aanvragen voor andere bemande stations, maar hier kan die enkel gegeven worden indien personeel beschikbaar is en enkel tijdens de uren van aanwezigheid van personeel in die stations.
- Wanneer geen assistentie gereserveerd werd, zal het personeel toch nog al het nodige doen om assistentie te leveren. Er wordt dan echter geen garantie gegeven dat de gewenste trein kan genomen worden.
- Bij gereserveerde assistentie moet de PBM zich minimum 20 minuten voor vertrek aanmelden in het station. Dit moet gebeuren bij het onthaalpunt, of de assistentiezuil indien aanwezig.

De principes van assistentie staan in het intern NMBS-bericht 16 B-MO 2012 "Organisatie van de assistentie aan personen met beperkte mobiliteit door het stationspersoneel".

Bij de stations wordt het volgende onderscheid gemaakt:

- 131 stations met gegarandeerde assistentie voor alle PBM. Deze stations zijn gekozen op basis van een aantal criteria: uitrusting van het station (bereikbaarheid van de perrons voor rolstoelreizigers), grootte van het station en geografische ligging (goede spreiding over het grondgebied).
- Naast de 131 stations met gegarandeerde assistentie zijn er nog 28 stations waar er assistentie geleverd wordt aan PBM (niet met rolstoel), maar enkel binnen de tijdspannes aangegeven op de NMBS-site en mits reservatie 24 uur op voorhand. In deze stations kan er geen assistentie worden aangeboden van de eerste tot en met de laatste trein en/of is er geen infrastructuur voor toegankelijkheid (toegang perrons, laadhellingen,...) aanwezig.

De lijst van deze stations is opgenomen in bijlage 3.

- *Bewaakte spooroverpaden*

Bewaakte spooroverpaden zijn oversteekplaatsen over de sporen van perron naar perron die door alle reizigers (PBM en niet-PBM) moeten gebruikt worden bij gebrek aan onderdoorgang, voetgangersbrug of openbare spooroverweg. Dienstpaden over de sporen die enkel door PBM onder begeleiding van personeel de NMBS of Infrabel gebruikt worden vallen hier niet onder. De bewaking wordt voorzien in de lokale consignes.

De lijst van deze bewaakte spooroverpaden is opgenomen in bijlage 3.

4. Definitie van een strategie

Dit hoofdstuk bevat de doelstellingen van de NMBS en Infrabel voor de verbetering van de toegankelijkheid voor PBM. De realisatie ervan zal o.a. afhankelijk zijn van de toekomstige meerjareninvesteringsplannen (MIP) voor de spoorwegen en de budgetten.

4.1 Stations

- *Verbetering van de toegankelijkheid voor PBM: bouwprojecten*

De NMBS en Infrabel werken hard aan het ontwikkelen en beheren van moderne, veilige en propere stations, stopplaatsen, perrons en parkings die voor allen toegankelijk zijn. Het ultieme streefdoel is te komen tot obstakelvrije routes waar mogelijk.

De NMBS kiest voor standaardisering van de stations omwille van de efficiëntie qua prijs, bouwsnelheid, uniformiteit en universaliteit. Het bouwen, verbouwen en uitrusten van de stations zal grotendeels gebeuren in het kader van raamcontracten. Door de raamcontracten voor diverse uitrusting zal de uniformiteit in alle stations bewaakt worden en zeker deze die van belang zijn voor de PBM o.a.:

- signaletica
- tactiele platen op trapleuningen
- contrasterende indicatoren (op trappen, glazen deuren en wanden etc.)

Het globale investeringsplan van de Belgische spoorweggroep beoogt een betere mobiliteit door een efficiëntere exploitatie (meer reizigers vervoeren onder betere omstandigheden). Dit plan besteedt speciale aandacht aan veiligheid, het voorstadsnetwerk rond Brussel en specifiek voor PBM de toegankelijkheid van de perrons. De meerjareninvesteringsplannen van de verschillende sectoren binnen de NMBS en Infrabel schrijven zich in binnen dit globale investeringsplan.

De lopende bouwwerken en renovatiewerken zijn opgenomen in het meerjareninvesteringsplan 2016-2020 en betreffen stationsgebouwen, perrons en hun toegangen, auto- en fietsparkings, en de openbare ruimtes.

Deze werken aan de stations en stopplaatsen houden steeds rekening met de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit opdat de uitrustingen beantwoorden aan de vigerende regelgeving. Zo wordt bv. bij alle renovatieprojecten de toegankelijkheid van de loketten voor PBM gegarandeerd.

Heel wat projecten lopen door tot omstreeks 2025. Na 2020 worden nog andere projecten opgenomen in het nieuwe MIP. De grote investeringswerken lopen over langere termijn en onder verschillende MIP's en verlopen gefaseerd. De TSI PBM die bij de aanvang van het project geldt, zal toegepast worden.

Voorbeelden van projecten die gefinaliseerd worden na 2020:

- Gent-Sint-Pieters: totale renovatie, vierde station van België in reizigersaantallen
- Mechelen: totale renovatie, station met een groot reizigerspotentieel.
- Brussel-Zuid: renovatie perrons en verbeteren van de toegankelijkheid, tweede station in reizigersaantallen & belangrijkste internationaal station

Voor deze stations wordt de integrale toegankelijkheid tot op het perron gegarandeerd.

Nieuwe projecten worden geordend volgens geografische ligging, categorie en op de gestelde criteria en prioriteiten. De planning van deze projecten hangt nog af van vele factoren zoals de beschikbare budgetten, de coördinatie van de werken en budgetten met Infrabel, het afsluiten van overeenkomsten met andere partners (steden en gemeenten, Regio's, Openbare Vervoersmaatschappijen) en de prioriteiten en criteria van de aangekondigde TSI PBM herziening 2018.

Wat betreft de conformiteit van bouwprojecten aan de PBM TSI 2008 of 2014 maken we volgend onderscheid:

- Lopende projecten: alle lopende stationsprojecten inclusief openbare ruimten worden uitgevoerd conform de TSI/2008/164/EG. Dit geldt ook voor projecten die op lange termijn ingepland en uitgevoerd worden.
- Nieuwe stationsprojecten vanaf 1/1/2017: alle nieuwe projecten (met opstart van de studies vanaf 1 januari 2017) inclusief openbare ruimten worden conform de TSI 1300/2014 uitgevoerd.

- *Verbetering van de toegankelijkheid voor PBM: andere dan bouwprojecten*

De aanpassing van de grotere stations heeft voorrang. Hierdoor blijft het aantal stations in de eerste periode gering, maar is de impact op het aantal betrokken reizigers wel groot en is ook de geografische spreiding verzekerd.

In elk station of stopplaats waar perronrenovaties gebeuren, worden waarschuwingstegels (noppentegels) langs de perronboord en geleidetegels aangebracht. Telkens een perron wordt verhard, worden waarschuwingstegels (noppentegels) geplaatst. Op alle al verharde perrons zonder noppentegels werden veiligheidslijnen aangebracht.

De stations zijn zo gekozen dat een opstapmogelijkheid op de trein is voorzien binnen een straal van 30 km (toepassing van de TSI 2008) in België. De beslissingen rond de prioriteiten in werken en stations worden gecoördineerd tussen de NMBS en Infrabel.

Stand van zaken (projectie 31/12/2016)

Op een totaal van 551 stations en stopplaatsen:

- 148 stationsgebouwen en stopplaatsen beschikken over aangepaste parkeerplaatsen.
- 129 stationsgebouwen zijn toegankelijk vanaf de openbare weg
- 134 stations hebben een obstakelvrije route van het stationsgebouw naar het perron
- 95 stations beschikken over aangepast sanitair.
- 70 stationsgebouwen zijn uitgerust met geleidelijnen.

- 244 stations beschikken over verhoogde perrons (55 of 76 cm). (Alleen de sinds 2002 verhoogde perrons werden voorzien van geleidelijnen.)
- 38 stations beschikken over toegankelijke perrons.

Het resultaat is dat 15 stations "integraal toegankelijk" zijn volgens de aangenomen criteria in het kader van het geldende beheerscontract bij het opstellen van dit implementatieplan.

Nieuwe criteria inzake toegankelijkheid stations (zie ook pag. 9)

Sinds de herstructurering d.d. 2014 draagt de NMBS de verantwoordelijkheid voor de bovenbouw van, de installaties op en de toegangen tot de perrons. Infrabel blijft verantwoordelijk voor de ruwbouw inclusief de perronboorden.

Een autonome verplaatsing veronderstelt de mogelijkheid tot aankoop van een vervoersbewijs in de vertrekplaats. Een rechtstreekse drempelvrije route tot op het perron vereist de toegankelijkheid van minstens één verkoopsautomaat (Ticket Vending Machine of TVM).

Ook hier dient weer onderlijnd dat het ritme van de aanpassingswerken in functie staat van de beschikbare dotaties en van de samenwerking met partners zoals Infrabel.

Stand van zaken (projectie 31/12/2016)

- 134 stations en stopplaatsen beschikken over toegankelijke verkoopsautomaten.
- 25 stations hebben toegankelijke perrons vanaf de openbare weg of het stationsgebouw
- 242 stations beschikken over verhoogde perrons (55 of 76 cm):
 - o 138 stations met perrons op 76 cm
 - o 96 stations met perrons op 55 cm
 - o 8 stations gemengd met perrons op 55 en 76cm
- 137 perrons zijn uitgerust met geleidelijnen.

Resultaat: 19 stations zijn integraal toegankelijk d.w.z. volgens de nieuwe aangenomen criteria. Opmerking: dit gaat om indicatieve cijfers op basis van een voorlopige inventaris.

Doelstellingen integrale toegankelijkheid tot 2020

Per area (Noordoost, Noordwest, Zuidoost, Zuidwest en Centrum) per jaar één station volledig toegankelijk conform de recentste aangenomen criteria, d.w.z. **20 extra stations tot en met 2020.**

Doelstellingen perronverhogingen tot 2020

In de periode 2016-2020 zullen een aantal stations met perronverhogingen (76 cm of 55 cm) uitgerust worden. Volgens deze planning zullen 28 extra stations over 100 % verhoogde perrons beschikken, dit onder voorbehoud van het voorzien van voldoende middelen in het MIP.

Doelstellingen integrale toegankelijkheid na 2020

De doelstelling tussen 2021 en 2026 bestaat erin per area (Noordoost, Noordwest, Zuidoost, Zuidwest en Centrum) per jaar twee stations volledig toegankelijk conform de aangenomen criteria, d.w.z. **60 extra stations tot en met 2026.**

Doelstellingen perronverhogingen na 2020

Vanaf 2021 zullen NMBS en Infrabel een ambitieus plan nastreven opdat er gemiddeld **10** stations per jaar worden uitgerust.

De NMBS en Infrabel verwachten dus dat tussen 2021 en 2026 60 extra stations zullen conform zijn aan de aangenomen criteria.

Prioriteitsbepaling voor de bovenstaande aanpassingen:

In eerste instantie dienen lopende projecten afgewerkt.

In functie van de beschikbare middelen zullen de NMBS en Infrabel de toegankelijkheid voor PBM gradueel verbeteren op basis van de nieuwste criteria met de volgende prioriteiten:

- **Impact op aantal reizigers en/of toekomstig potentieel:** Met de werken wenst NMBS het comfort voor een maximaal aantal reizigers te verbeteren.
- **Geografische spreiding:** De overheidsfinanciering verplicht de NMBS enerzijds om de investeringen volgens een verdeelsleutel te spreiden over de verschillende regio's. Anderzijds speelt de ambitie om op lange termijn geografisch het toegankelijk netwerk voor PBM te vernauwen tot een straal van max. 15 km
- **Technische redenen / staat van het stationsgebouw:** instandhoudingswerken om de waarde van het patrimonium te bewaken als een goede pater familias. De NMBS evalueert regelmatig haar stations op basis van een aantal parameters (de staat van het gebouw, de capaciteit en de verzadiging, de conformiteit aan de interne uitrustingsnormen per categorie) die kritisch zijn voor de reizigers. Deze evaluatie resulteert in een quotering (op 10) van de componenten stationsgebouw, perrons en hun toegankelijkheid, stationsomgeving en parkings voor complementair vervoer. De prioriteit wordt bepaald op basis van het aantal reizigers, de evaluatiescore en het toekomstig potentieel.
- **Aanpak van een spoorlijn:** Op sommige lijnen, al dan niet gedeeltelijk, worden de perrons van alle stations om praktische redenen tegelijk aangepakt en verhoogd (bv. lijn 36) ongeacht de reizigersaantallen en categorieën.

- *Instaphulpmiddelen op perrons*

Bij de twee TSI conforme treinen/rijtuigen (MR08 Desiro conform TSI 2008/164, en M7 conform TSI 1300/2014) worden laadhellingen geleverd die geschikt zijn voor de erkende perronhoogtes Middelhoog (55 cm) en Hoog (76 cm).

Voor de toekomst zal dezelfde strategie gehanteerd worden: bij toekomstige aankopen van nieuwe treinen en rijtuigen zullen TSI-conforme laadhellingen meegeleverd en vervoerd worden (als onboard helling). Op de perrons zullen laadhellingen staan en aangekocht worden die zoveel mogelijk voldoen aan de door de TSI opgelegde vereisten, of (indien specifiek gekocht voor gebruik op een TSI conform perron, bij een specifieke TSI-conforme trein) volledig voldoen aan de door de TSI opgelegde vereisten.

4.2 Rollend materieel

De NMBS houdt een strategie aan om haar park van nieuw rollend materieel zo toegankelijk mogelijk te maken voor de personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit. Het streven naar barrièrevrij reizen voor elke reiziger is het uitgangspunt. Elk nieuw type treinmaterieel dat op het netwerk wordt ingezet, wordt conform de op dat moment vigerende TSI ontworpen en uitgerust. NMBS zal niet nalaten verdere stappen te ondernemen op het vlak van toegankelijkheid van het treinmaterieel.

De NMBS verbindt zich ertoe om bij de aankoop van nieuw rollend materieel te zorgen voor specifieke uitrustingen voor PBM, evenals voor de slechtzienden en slechthorenden. Zij zal alles in het werk stellen om in de treinen de slechtziende en slechthorende reizigers te informeren over de

vertragingen, de wijzigingen van het aantal haltes of van de aansluitingen, en dit zowel via omgeroepen berichten als via real-time aanduiding op de informatieschermen van het hiermee uitgeruste materieel.

Het treinmaterieel van de NMBS wordt over het algemeen ontworpen met een levensduur van 40 jaar en langer. Op het vlak van de economische afschrijvingen heeft een groot gedeelte van het materieelpark haar termijn overschreden:

- 42% van het rijkundepark heeft haar afschrijvingstermijn van 30 jaar al overschreden;
- 23% van het park aan motorstellen heeft haar afschrijvingstermijn van 35 jaar al overschreden.

De gemiddelde leeftijd ervan in 2016 is 22 jaar, wat als relatief oud ervaren wordt.

Om de levensduur van het materieel te verlengen wordt in het midden van de levensloop een mid-life revisie (modernisering) gehouden. Voorbeelden van actuele of recente renovaties zijn de AM80 "Break", AM75 "Vierledige motorstellen" en de M5 dubbeldeksrijtuigen.

Rekening houdend met de investeringskost en de resterende levensduur van deze verschillende types materieel, evenals met de beperkingen qua fysieke ruimte en technische compatibiliteit van de verschillende materieeltypes, wordt op het vlak van toegankelijkheid voor PBM het rollend materieel met de volgende aandachtspunten vernieuwd:

- Een oprissing van het interieur vindt plaats, zonder ingrijpende aanpassingen aan de structuur van het materieel. Indien mogelijk wordt een multifunctionele ruimte gecreëerd op een welbepaalde plaats in het motorstel of in één van de rijtuigen, die in zijn/haar nabijheid een toilet kan vinden (Uitzondering voor de M5 rijtuigen waar geen rolstoeltoegankelijk toilet voorzien is).
- Op het vlak van reizigersinformatie worden bij een modernisering, naast aangepaste pictogrammen, ook automatische auditieve aankondigingen en visuele reizigersinformatie op eenvoudige LED-displays voorzien.
- Waar mogelijk wordt in de opmaak van de moderniseringsprogramma's rekening gehouden met de toepassing van de TSI. Zoals hierboven vermeld is dit echter niet voor alle essentiële eisen binnen het subsysteem rollend materieel gelukt.

Prioriteitsbepaling:

Naast de aankoop van nieuw rollend materieel heeft de NMBS de investeringsprogramma's voor modernisering van de materieeltypes zoals hoger beschreven opgestart om deze zo toegankelijk mogelijk te maken voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit. De investeringsprogramma's werden uitgevoerd (rijtuigen type M5) of zijn in uitvoering (motorstellen AM80 Break & AM75 Vierledig).

De aankoop van TSI conform materieel (M7) zal ertoe leiden dat minder toegankelijk materieel buiten dienst kan worden gesteld in de komende tien jaar.

De tabellen in bijlage 2 geven een beeld op de geplande evolutie van de rijtuigen en motorrijtuigen met horizon 2030.

Voor de overige spoorwegoperatoren geldt dat hun rollend materieel moet voldoen aan de geldende TSI PRM. Indien deze rijden onder het veiligheidscertificaat van NMBS, zal hun materieel ook tegemoet komen aan de doelstellingen die NMBS in dit plan onderschrijft.

4.3 Bedrijfsvoorschriften

- *Coherentie in visuele en auditieve informatie*

Het reizigersinformatiesysteem EMMA is medio 2016 geïnstalleerd in 78 % van de stations. Geleidelijk aan wordt dit systeem ingevoerd in alle stations en stopplaatsen op het Belgische spoorwegnet. Tegen begin 2018 moet EMMA over heel het spoorwegnet geïnstalleerd zijn, met uitzondering van een vijftal stations wegens het niet operationeel zijn van een Elektronische Bedieningspost (EBP) van INFRABEL.

- *Veiligheid van handbediende of aangedreven instaphulpmiddelen*

Instructiebundels worden opgesteld bij elke levering van nieuw materiaal.

- *Hulp bij het in- en uitstappen*

Op het vlak van bedrijfsvoorschriften is het nodige voorzien, aangezien deze beschreven staan in het bericht 16 B-MO 2012 "Organisatie van de assistentie aan personen met beperkte mobiliteit door het stationspersoneel".

Een specifieke moeilijkheid volgt uit de toepassing van de verordening Reizigersrechten. Volgens het artikel 4.4.1 van de TSI 1300/2014 zijn de voorwaarden waaronder hulp aan personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit wordt verleend, vastgesteld in Verordening 1371/2007. Volgens deze verordening Reizigersrechten geldt het volgende: "Bij vertrek, overstap of aankomst op een bemand spoorwegstation van een gehandicapte persoon of persoon met beperkte mobiliteit verleent de stationsbeheerder gratis bijstand op zodanige wijze dat de persoon, onverminderd de toegangsregels die zijn vastgelegd in artikel 19, lid 1, kan instappen of uitstappen in verband met de dienst waarvoor hij een vervoerbewijs heeft gekocht."

In dit artikel wordt echter geen onderscheid gemaakt tussen een station bemand door assistentiepersoneel van NMBS Transport en personeel van NMBS Marketing & Sales (het verkoopspersoneel aan de loketten). NMBS lost deze situatie voorlopig op door interventie van haar mobiele assistentieploegen.

5. Technische en operationele middelen

- Omvang van de aanpassing of vernieuwing van stations en rollend materieel
- Operationele maatregelen (bijstand) ter compensatie van het resterende gebrek aan toegankelijkheid

Voor beide rubrieken verwijzen we naar de vorige hoofdstukken.

Bijzondere aandacht dient gevestigd op de conformiteitsbeoordeling en certificering.

Bijkomende opvolging is vereist in het kader van artikel 20 van de richtlijn 2008/57/EG voor toestemming voor indienststelling van bestaande subsystemen na vernieuwing of verbetering, of in het kader van artikel 3 betreffende conformiteitsbeoordeling van de verordening 2014/1300/EU.

De certificering wordt opgeleverd door een extern organisme (NOBO, DEBO). Wat de finale kosten zullen zijn, hangt af van de afspraken met de lidstaat, in casu de Nationale Veiligheidsinstantie DVIS (Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen).

Naast de budgettaire consequenties van de indienststellingen conform de TSI 2008 en de conformiteitsrapporten en de licenties conform de TSI 2014 zal extra arbeidstijd moeten geïmputeerd worden voor de dossieropvolging ervan:

- opvolging procedures tussen de NMBS en DVIS
- bestekken, opdrachten toekenningen en opvolging van conformiteitsbeoordelingen en certificering
- procedures en opvolging bij non-conformiteit, toename van de bijwerken
- administratie van de dossiers

6. Financiering

Het beheerscontract van de Federale Overheid met de NMBS en Infrabel voorziet geen specifieke enveloppe voor investeringen voor PBM. De PBM maatregelen maken deel uit van de totale investeringsenveloppe, maar worden niet apart becijferd. Er wordt gerekend op een voorziening van € 150 Mio voor investeringen in onthaal in het algemeen, toegankelijkheid valt hier ook onder. Wegens het ontbreken van een MIP bestaat hierover bij het opstellen van dit plan weliswaar nog geen zekerheid.

Het is ook niet mogelijk de aanpassingskosten per project af te bakenen, aangezien vele aanpassingen door de wet zijn voorgeschreven en dus in het basisconcept worden voorzien. De NMBS schat dat ruwweg 5 % van de totale investeringskosten voor stations (dus exclusief de investeringen in rollend materieel) verband houden met de integratie van verbeteringen ten voordele van PBM.

De NMBS hangt voor de financiering van haar investeringen in stations en gebouwen af van de jaarlijkse dotaties van de overheid. De maatregelen vermeld in dit nationaal implementatieplan PRM TSI maken daar integraal deel van uit.

Bij eventuele uitbreiding van assistentie moet bijkomende financiering voorzien worden. De NMBS en Infrabel zullen ook opvolgen of de EU financiële middelen zal reserveren bv. voor het opheffen van knelpunten voor PBM.

7. Follow-up en feedback

De inventarissen van de voorzieningen in bijlage zullen eenmaal per jaar geactualiseerd worden met gegevens over nieuwe subsystemen infrastructuur en rollend materieel en werkzaamheden voor de vernieuwing of verbetering van bestaande subsystemen infrastructuur of rollend materieel.

Minstens om de vijf jaar zal dit nationaal uitvoeringsplan bijgewerkt worden.

Aanpassingen van de inventarissen en follow-up zullen eveneens gebeuren na overleg met de voogdijoverheid en in functie van de aanbevelingen van de Europese Commissie inzake basisstructuur van de inventarissen en minimale inhoud van de gegevens.

Er wordt een jaarlijkse rapportering over de uitvoering van dit plan richting de voogdijoverheid voorgesteld (bvb. social responsibility report uit te werken in de toekomstige beheerscontracten). Dit is analoog aan de jaarlijkse rapportering omtrent toegankelijkheid die NMBS en Infrabel in het verleden overmaakten.

8. Bijlagen

Bijlage 1 – Laadhellingen

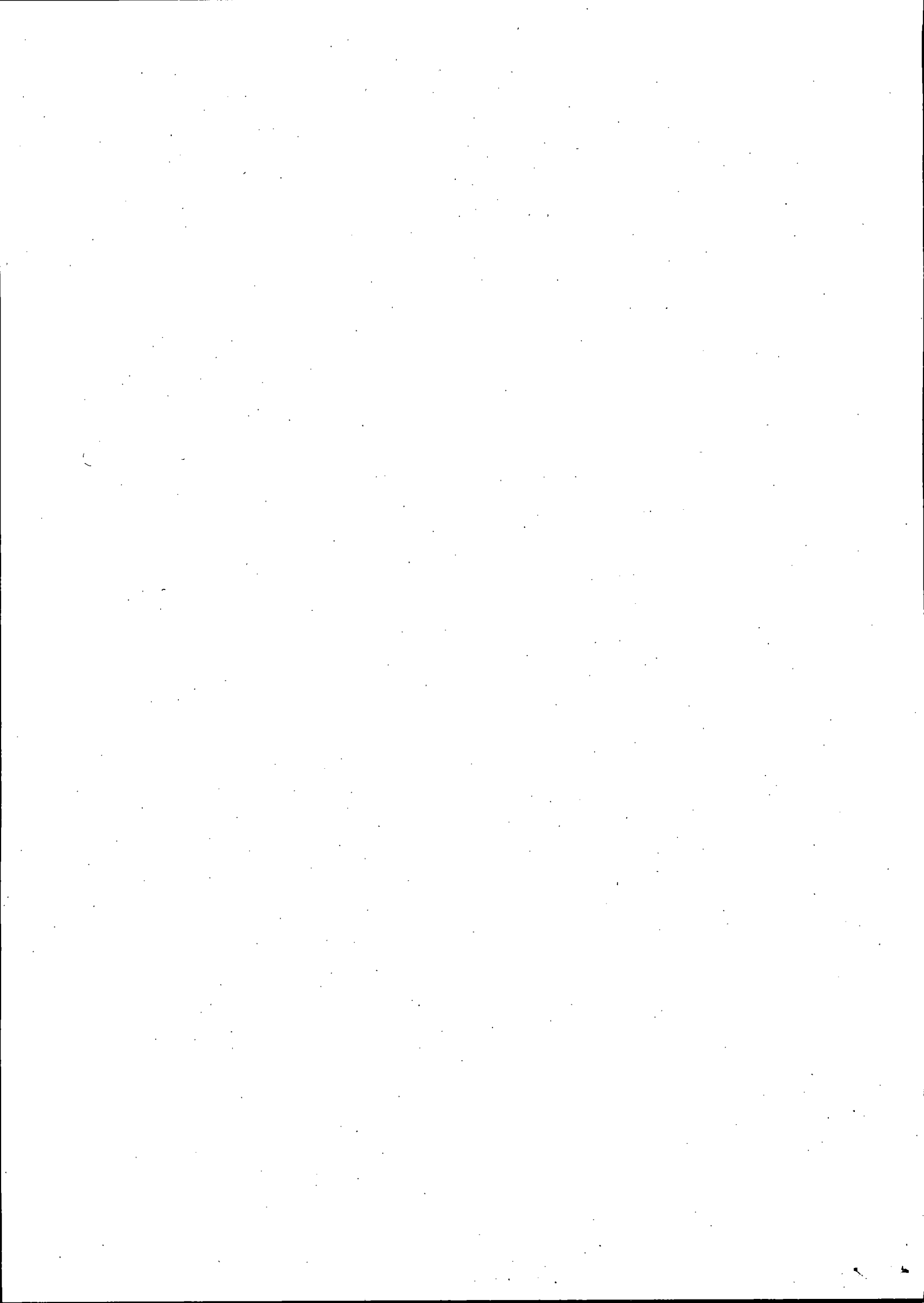
Bijlage 2 – Inventaris subsysteem Rollend Materieel

Bijlage 3 – Stations met assistentie en spooroverpaden

Eind 2016

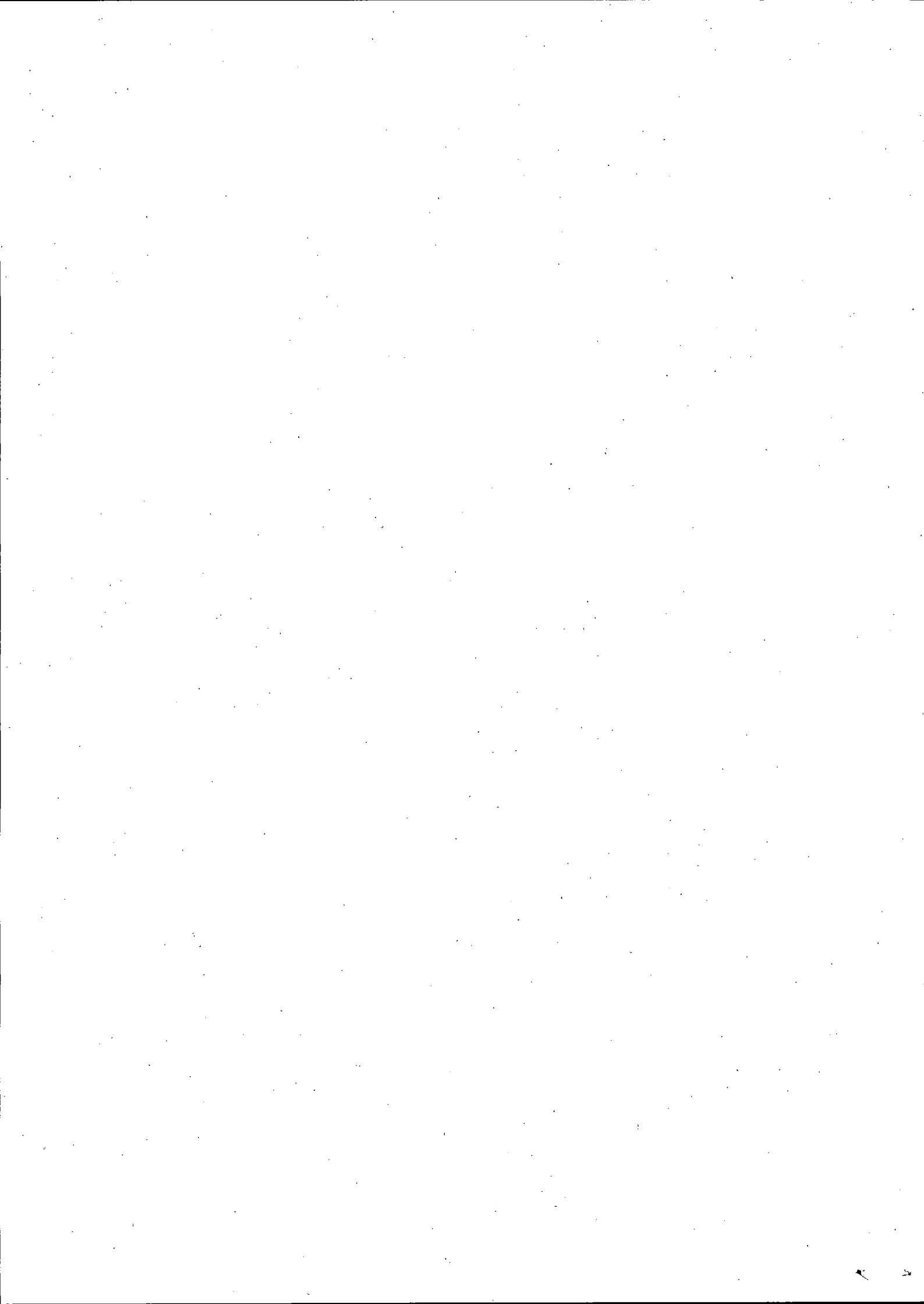
Type rollend materieel	Aantal	Aantal kasten	Hoogte van de platform (mm)	Aantal kasten uitgerust met plaatsen voor rolstoelen	Specifieke plaatsen voor PBM in rolstoelen	Toegang tot eerste klasse	Toegang tot tweede klasse	Toegang tot WC + aangepaste WC	Aanwezigheid beeldschermen voor informatie	Omroepinstallatie
Motorrijtuigen										
AM Tweeledige	90	180	1257	0 (0%)	neen	neen	ja (op het platform)	neen	neen	ja
Cityrail	40	80	1257	0 (0%)	neen	neen	ja (op het platform)	neen	ja	Automatische omroeping
Breaks	55	165	1271-1285 (1281)	55 (33%)	ja, 1 plaats in 2de klasse	ja (op het platform)	ja	ja	neen	ja
Gemod. Breaks	84	252	1271-1285 (1281)	84 (33%)	ja, 3 plaatsen in 2de klasse	ja (op het platform)	ja	ja	ja	Automatische omroeping
Vierledige	41	164	1265	0 (0%)	neen	ja (op het platform)	ja (op het platform)	neen	neen	ja
Gemod. vierledige	3	9	1265	3 (33%)	ja, 3 plaatsen in 2de klasse	ja (op het platform)	ja	ja	ja	Automatische omroeping
AM96	118	354	1266	118 (33%)	ja, 1 plaats in 1ste klasse	ja	ja (op het platform)	ja	ja	ja
Sprinter	51	102	1267	51 (50%)	ja, 1 plaats in 2de klasse	ja (op het platform)	ja	neen	neen	ja
AR.41	94	188	1280 (1265)	94 (50%)	ja, 1 plaats in 2de klasse (platform)	neen	ja (op het platform)	ja	neen (behalve frontaal infoscherm langs buitenkant)	ja
Desiro	305	915	805	305 (33%)	ja, 2 plaatsen in 2de klasse	ja (op het platform)	ja	ja	ja	Automatische omroeping

(specifieke hoogte PBM)



Eind 2016

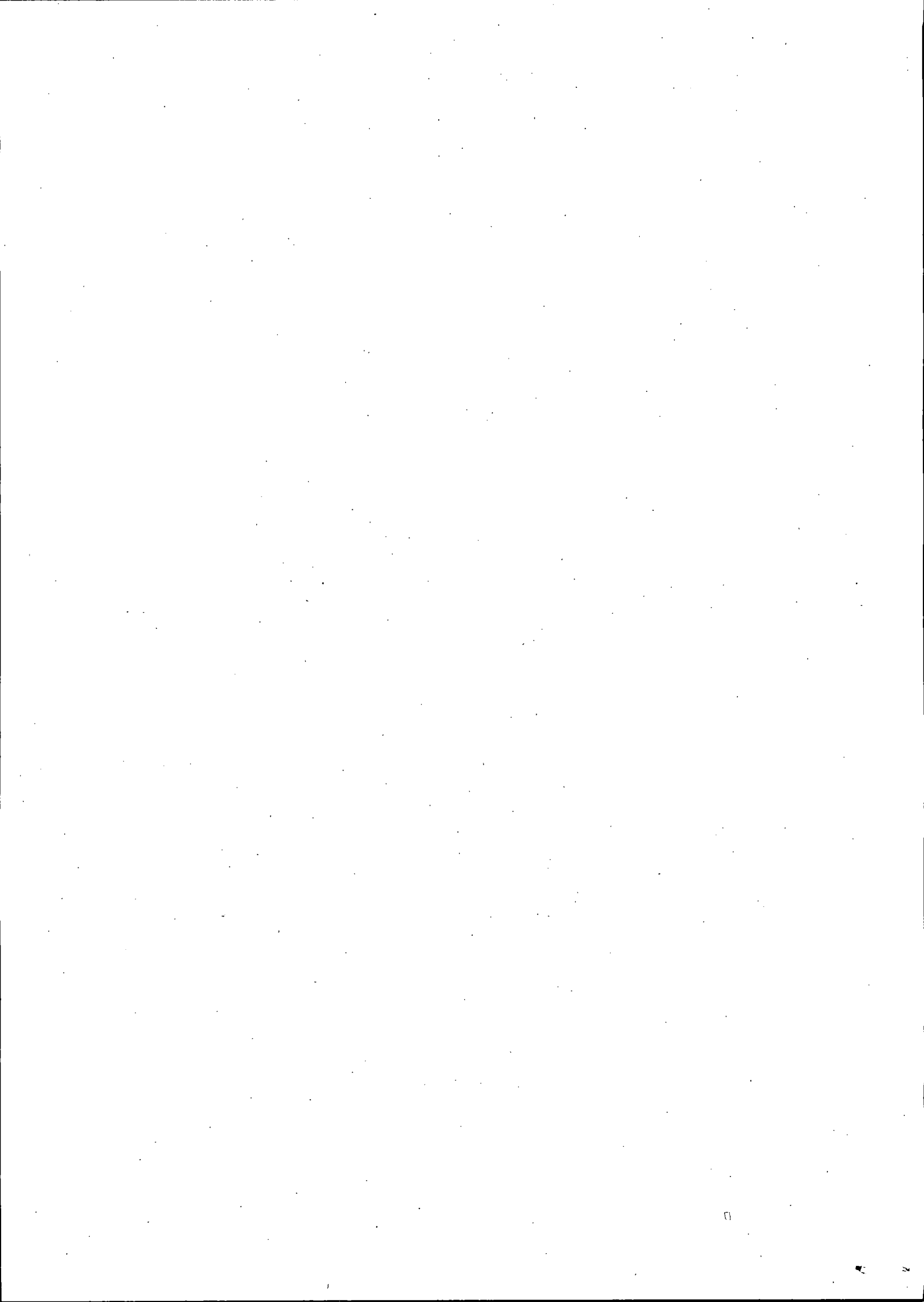
Type rollend materieel	Aantal	Aantal kasten	Hoogte van de platforms (mm)	Aantal kasten uitgerust met plaatsen voor rolstoelen	Specifieke plaatsen voor PBM in rolstoelen	Toegang tot eerste klasse	Toegang tot tweede klasse	Toegang tot WC + aangepaste WC	Aanwezigheid beeldschermen voor informatie	Omroepinstallatie
Rijtuigen										
I6	56	56	1255	0 (0%)	neen	ja (op het platform)	ja (op het platform)	neen	neen	ja
I10	91	91	1255	91 (100%)	ja, 1 plaats in elk rijtuig	ja	ja	neen	neen	ja
I11	163	163	1262	21 (13%)	ja, 1 plaats in 2de klasse	ja (op het platform)	ja	ja	ja	ja
M4	569	569	1253	0 (0%)	neen	neen	ja (op het platform)	neen	neen	ja
M5	130	130	1050	18 (14%)	ja, 1 plaats in 2de klasse	ja (op het platform)	ja (op het platform)	neen	ja	Automatische omroeping
M6	492	492	1190 (560: specifieke hoogte PBM)	76 (15%)	ja, 6 plaatsen in 2de klasse	ja (op het platform)	ja	ja	ja	ja



Eind 2016

Eind 2030

Type rollend materieel	Aantal	Aantal kasten	Hoogte van de platformen (mm)	Aantal kasten uitgerust met plaatsen voor rolstoelen	Specifieke plaatsen voor PBM in rolstoelen	Toegang tot eerste klasse	Toegang tot tweede klasse	Toegang tot WC + aangepaste WC	Aanwezigheid beeldschermen voor informatie	Omroepinstallatie	Aantal	Aantal kasten	Aantal kasten uitgerust met plaatsen voor rolstoelen	Toegang tot WC + aangepaste WC	Aanwezigheid beeldschermen voor informatie	Omroepinstallatie
Rijtuigen																
I6	56	56	1255	0 (0%)	neen	ja (op het platform)	ja (op het platform)	neen	neen	ja	40	40	0 (0%)	neen	neen	ja
I10	91	91	1255	91 (100%)	ja, 1 plaats in elk rijtuig	ja	ja	neen	neen	ja	91	91	91 (100%)	neen	neen	ja
I11	163	163	1262	21 (13%)	ja, 1 plaats in 2de klasse	ja (op het platform)	ja	ja	ja	ja	163	163	21 (13%)	ja	ja	ja
M4	569	569	1253	0 (0%)	neen	neen	ja (op het platform)	neen	neen	ja	Buitendienststelling vanaf 2019 -> 2022					
M5	130	130	1050	18 (14%)	ja, 1 plaats in 2de klasse	ja (op het platform)	ja (op het platform)	neen	ja	Automatische omroeping	130	130	18 (14%)	neen	ja	Automatische omroeping
M6	492	492	1190 (560: specifieke hoogte PBM)	76 (15%)	ja, 6 plaatsen in 2de klasse	ja (op het platform)	ja	ja	ja	ja	492	492	76 (15%)	ja	ja	ja
M7	0	0	1190 (620: specifieke hoogte PBM)		ja, 6 plaatsen in 2de klasse	ja (op het platform)	ja	ja	ja	Automatische omroeping	445	445	65 (15%)	ja	ja	Automatische omroeping

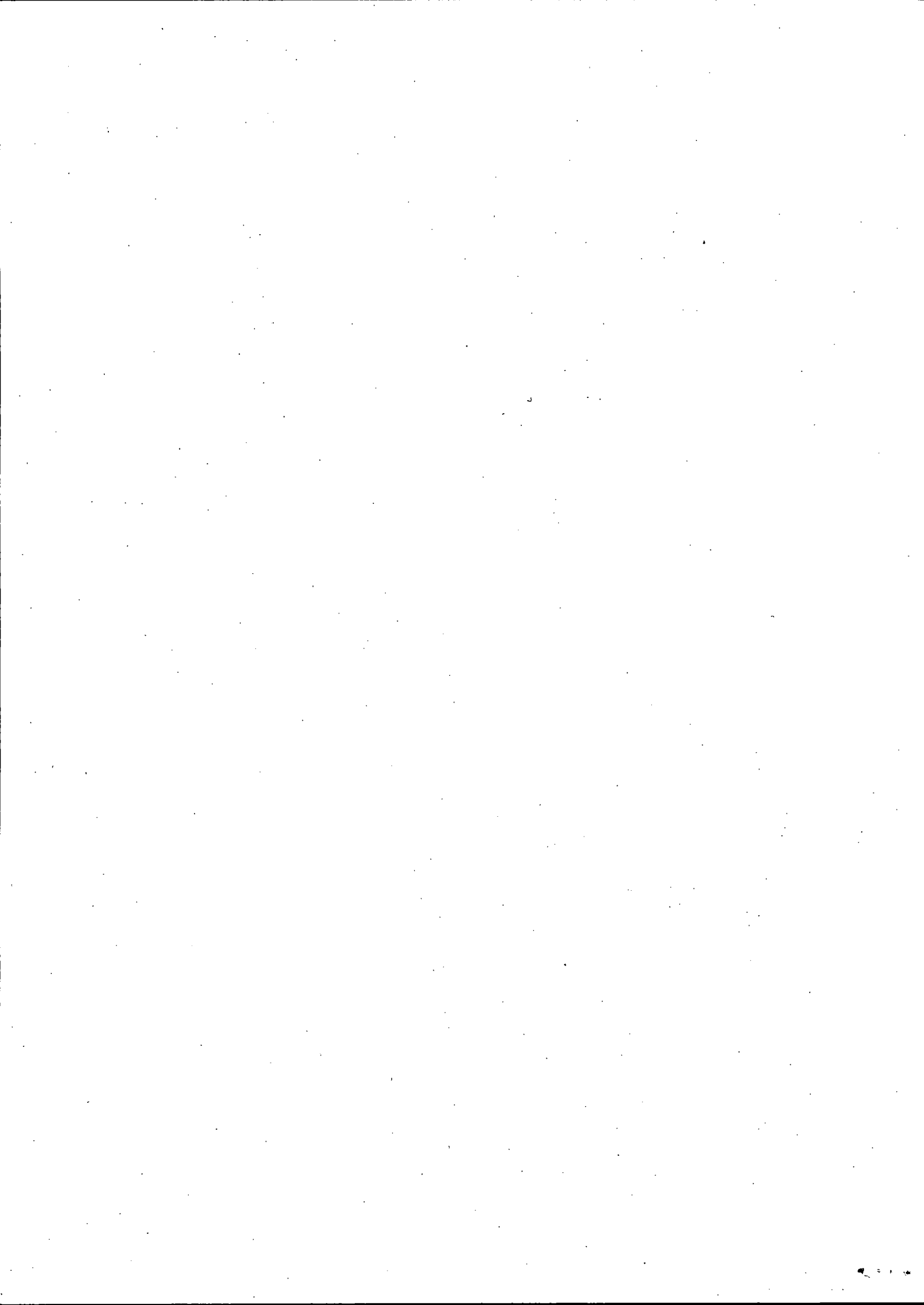


Eind 2016

Eind 2030

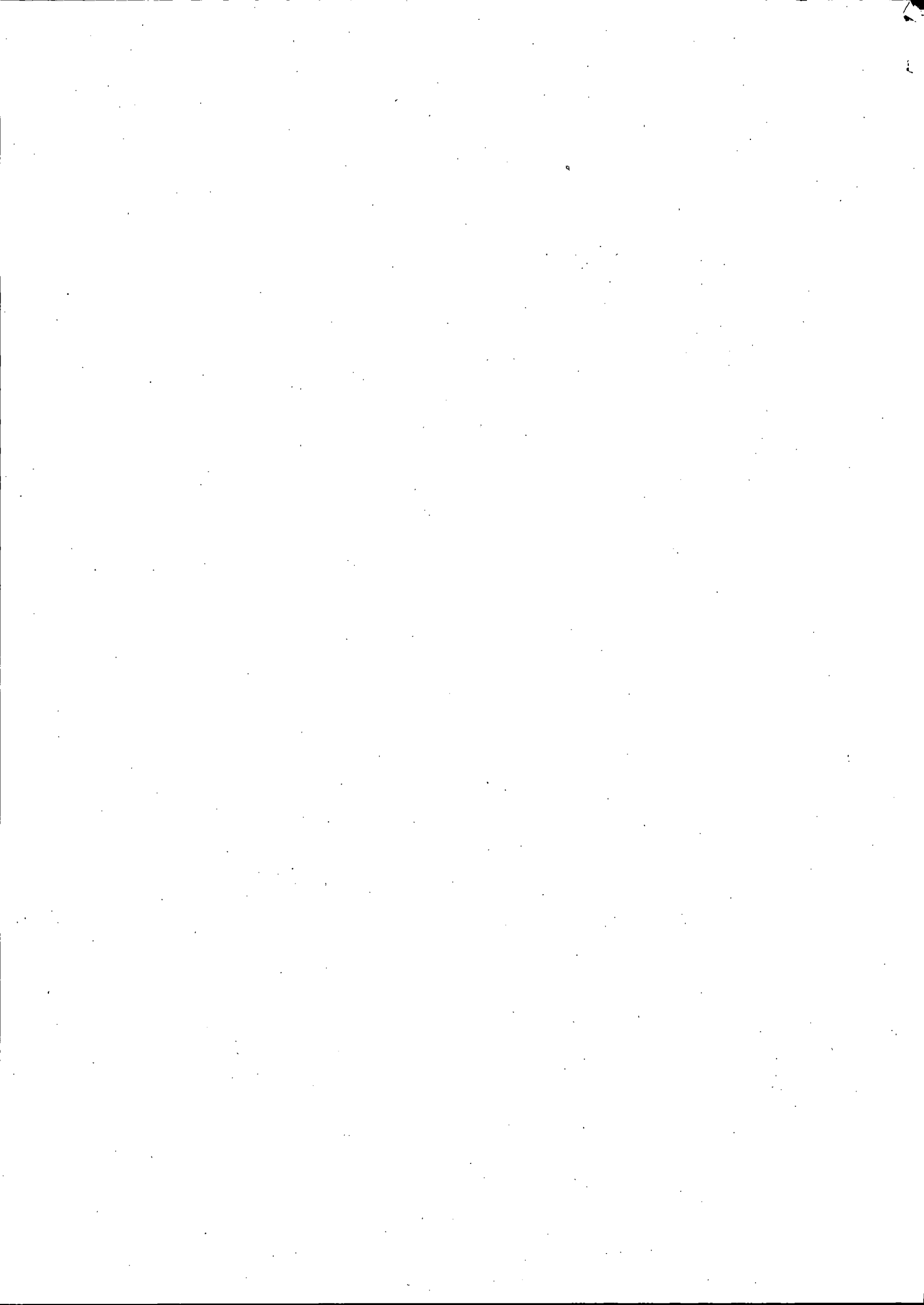
Type rollend materieel	Aantal	Aantal kasten	Hoogte van de platforms (mm)	Kasten uitgerust met plaatsen voor rolstoelen	Specifieke plaatsen voor PBM in rolstoelen	Toegang tot eerste klasse	Toegang tot tweede klasse	Toegang tot WC + aangepaste WC	Aanwezigheid beeldschermen voor informatie	Omroepinstallatie	Aantal	Aantal kasten	Aantal kasten uitgerust met plaatsen voor rolstoelen	Toegang tot WC + aangepaste WC	Aanwezigheid beeldschermen voor informatie	Omroepinstallatie
Motorrijtuigen																
AM Tweeledige	90	180	1257	0 (0%)	neen	neen	ja (op het platform)	neen	neen	ja	Buitendienststelling ten laatste in 2023					
Cityrail	40	80	1257	0 (0%)	neen	neen	ja (op het platform)	neen	ja	Automatische omroeping	Buitendienststelling ten laatste in 2023					
Breaks	55	165	1271-1285 (1281)	55 (33%)	ja, 1 plaatsen in 2de klasse	ja (op het platform)	ja	ja	neen	ja	Alle Breaks zullen gemoderniseerd zijn tegen 2019					
Gemod. Breaks	84	252	1271-1285 (1281)	84 (33%)	ja, 3 plaatsen in 2de klasse	ja (op het platform)	ja	ja	ja	Automatische omroeping	139	417	139 (33%)	ja	ja	Automatische omroeping
Vierledige	41	164	1265	0 (0%)	neen	ja (op het platform)	ja (op het platform)	neen	neen	ja	Alle Vierledige zullen gemoderniseerd zijn tegen 2021					
Gemod. vierledige	3	9	1265	3 (33%)	ja, 3 plaatsen in 2de klasse	ja (op het platform)	ja	ja	ja	Automatische omroeping	44	176	44 (25%)	ja	ja	Automatische omroeping
AM96	118	354	1266	118 (33%)	ja, 1 plaats in 1ste klasse	ja	ja (op het platform)	ja	ja	ja	118	354	118 (33%)	ja	ja	ja
Sprinter	51	102	1267	51 (50%)	ja, 1 plaats in 2de klasse	ja (op het platform)	ja	neen	neen	ja	51	102	51 (50%)	neen	neen	ja
AR.41	94	188	1280 (1265)	94 (50%)	ja, 1 plaats in 2de klasse (platform)	neen	ja (op het platform)	ja	neen (behalve frontaal infoscherm buitenkant)	ja	94	188	94 (50%)	ja	neen (behalve frontaal infoscherm buitenkant)	ja
Desiro	305	915	805	305 (33%)	ja, 2 in 2de klasse	ja (op het platform)	ja	ja	ja	Automatische omroeping	305	915	305 (33%)	ja	ja	Automatische omroeping

(specifieke hoogte PBM)



BIJLAGE 3: STATIONS MET GEGARANDEERDE ASSISTENTIE, ASSISTENTIE ONDER BEPERKINGEN EN BEWAAKTE SPOOROVERPADEN

114 Stations met gegarandeerde assistentie aan alle Personen met Beperkte Mobiliteit (stations met mogelijkheid tot 3u reservatie staan in het vet)					
1	Aalst	39	Gent-Dampoort	77	Mechelen
2	Aarschot	40	Gent-Sint-Pieters	78	Menen
3	Andenne	41	Geraardsbergen	79	Mol
4	Ans	42	Gouvy	80	Mons
5	Antwerpen-Centraal	43	Haacht	81	Mouscron
6	Arlon	44	Halle	82	Namur
7	Ath	45	Hasselt	83	Neerpelt
8	Beauraing	46	Heist-op-den-Berg	84	Ninove
9	Bertrix	47	Herentals	85	Nivelles
10	Blankenberge	48	Huy	86	Noorderkempen
11	Boom	49	Ieper	87	Oostende
12	Braine-l'Alleud	50	Izegem	88	Ottignies
13	Braine-le-Comte	51	Jambes	89	Oudenaarde
14	Brugge	52	Jemelle	90	Poperinge
15	Brussel-Centraal	53	Kapellen	91	Puurs
16	Brussel-Luxemburg	54	Knokke	92	Rivage
17	Brussel-Nationaal-Luchthaven	55	Koksijde	93	Roeselare
18	Brussel-Noord	56	Kontich	94	Ronse
19	Bruxelles-Midi/Brussel-Zuid	57	Kortemark	95	Saint-Ghislain
20	Charleroi-Sud	58	Kortrijk	96	Sint-Niklaas
21	Ciney	59	Kwatrecht	97	Sint-Truiden
22	De Panne	60	La Louvière-Sud	98	Spa
23	De Pinte	61	Landegem	99	Tamines
24	Deinze	62	Landen	100	Tielt
25	Denderleeuw	63	Lede	101	Tienen
26	Dendermonde	64	Leuven	102	Tongeren
27	Diest	65	Leuze	103	Torhout
28	Diksmuide	66	Libramont	104	Tournai
29	Dinant	67	Lichtervelde	105	Turnhout
30	Eeklo	68	Liège-Guillemins	106	Verviers-Central
31	Enghien	69	Lier	107	Veurne
32	Essen	70	Lobbes	108	Vielsalm
33	Eupen	71	Lokeren	109	Virton
34	Flémalle-Haute	72	Louvain-La-Neuve	110	Walcourt
35	Fleurus	73	Luttre	111	Waremmes
36	Geel	74	Marbehan	112	Welkenraedt
37	Gembloux	75	Mariembourg	113	Wetteren
38	Genk	76	Marloie	114	Zottegem



17 Taxistations

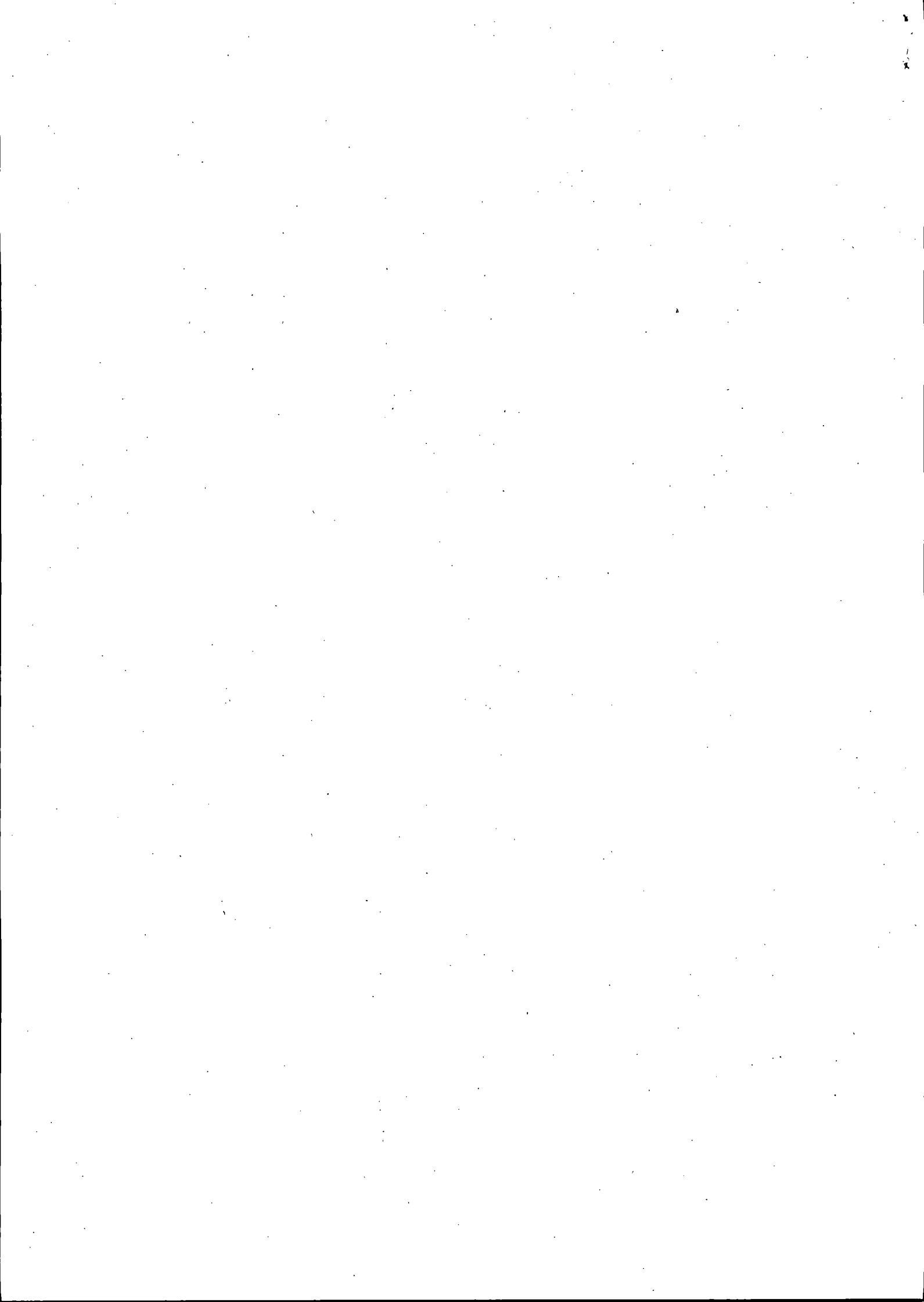
1	Blaton	7	Liedekerke	13	Quiévrain
2	Burst	8	Lierde	14	Scheldewindeke
3	Ede	9	Lommel	15	Ternat
4	Erembodegem	10	Péruwelz	16	Zeebrugge-Strand
5	Haaltert	11	Quaregnon	17	Zele
6	Herzele	12	Quévy		

28 Stations met assistentie aan Personen met Bepaalde Mobiliteit (niet met rolstoel)

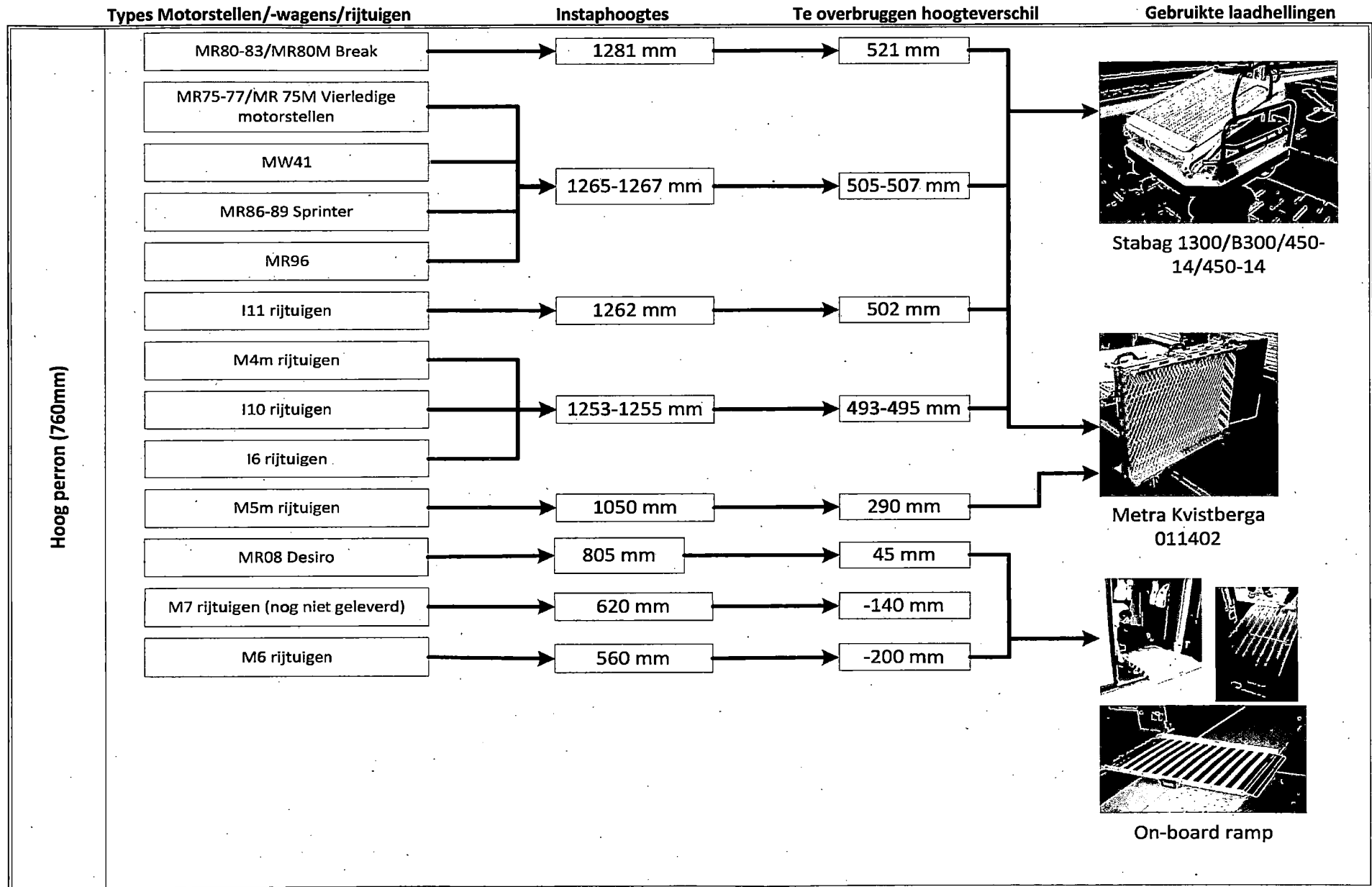
1	Aalter	15	Marchienne-au-Pont
2	Antwerpen-Berchem	16	Mechelen-Nekkerspoel
3	Beveren	17	Opwijk
4	Brussel-Schuman	18	Rixensart
5	Châtelet	19	Sint-Genesius-Rode
6	Etterbeek	20	Soignies
7	Genval	21	Temse
8	Harelbeke	22	Tubize
9	Heide	23	Vilvoorde
10	Jette	24	Visé
11	Jurbise	25	Waregem
12	La Hulpe	26	Waterloo
13	Lessines	27	Wavre
14	Liège-Palais	28	Zwijndrecht

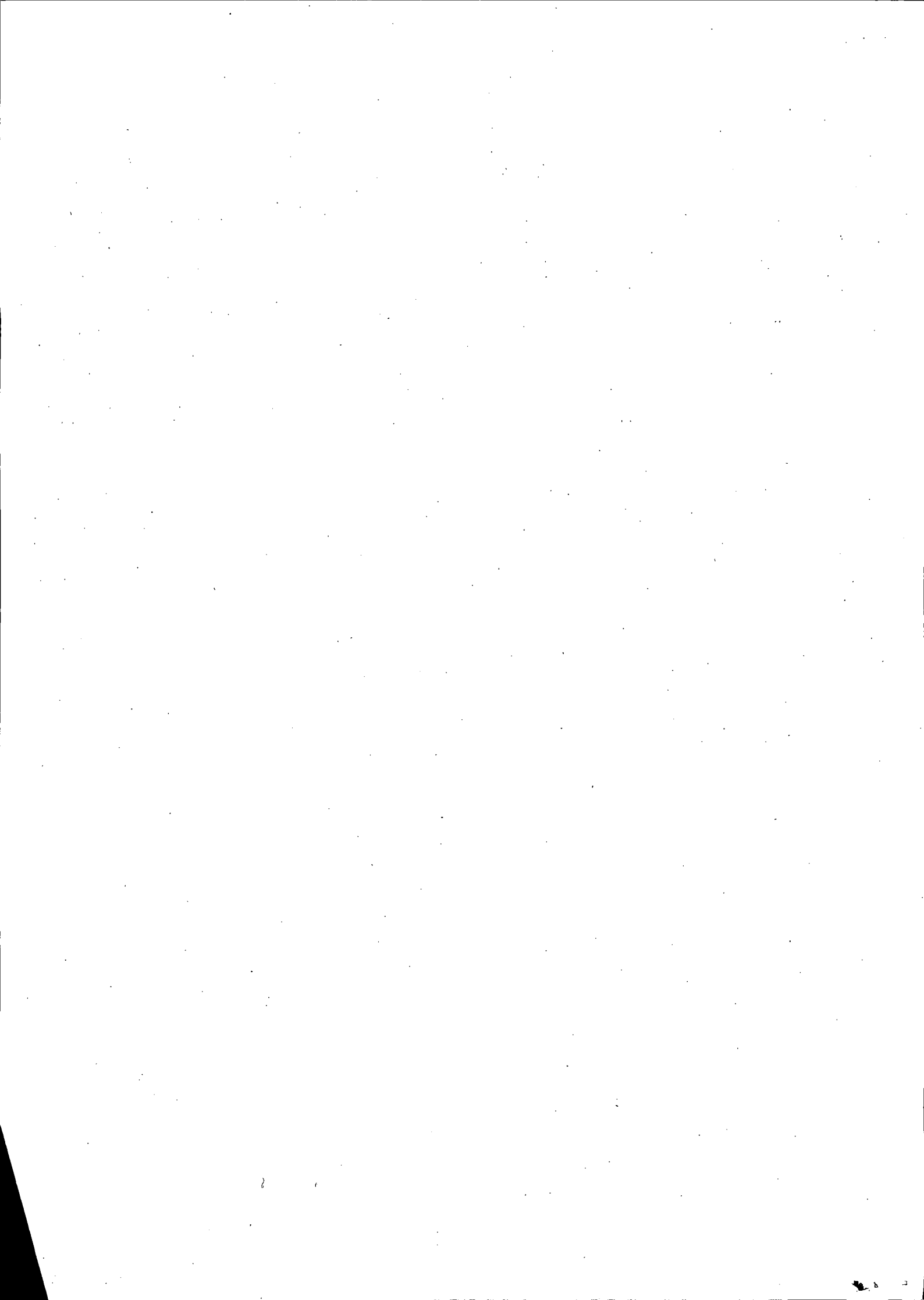
Bewaakte spooroverpaden

District	Station	Bewaking door:
Sud-Ouest	Walcourt	NMBS
Sud-Ouest	Mariembourg	Infrabel
Sud-Ouest	Lobbès	Infrabel
Sud-Ouest	Quévy	Infrabel
Sud-Ouest	Lessines	Infrabel
Sud-Ouest	Quiévrain	Geen toezicht voorzien
Sud-Est	Gouvy	NMBS
Sud-Est	Rivage	Infrabel
Sud-Est	Yvoir	Infrabel: overgangsbrug voorzien tegen 2020
Sud-Est	Dinant	Overname EBP voorzien december 2016. Project voor voorlopige overgangsbrug gepland. Geen personeel NMBS ter plaatse.
Sud-Est	Virton	NMBS / Infrabel. Enkel vroege prestatie door NMBS verzekerd. Infrabel (I-TMS) houdt toezicht.
Sud-Est	Athus	Infrabel
Sud-Est	Bomal	Infrabel

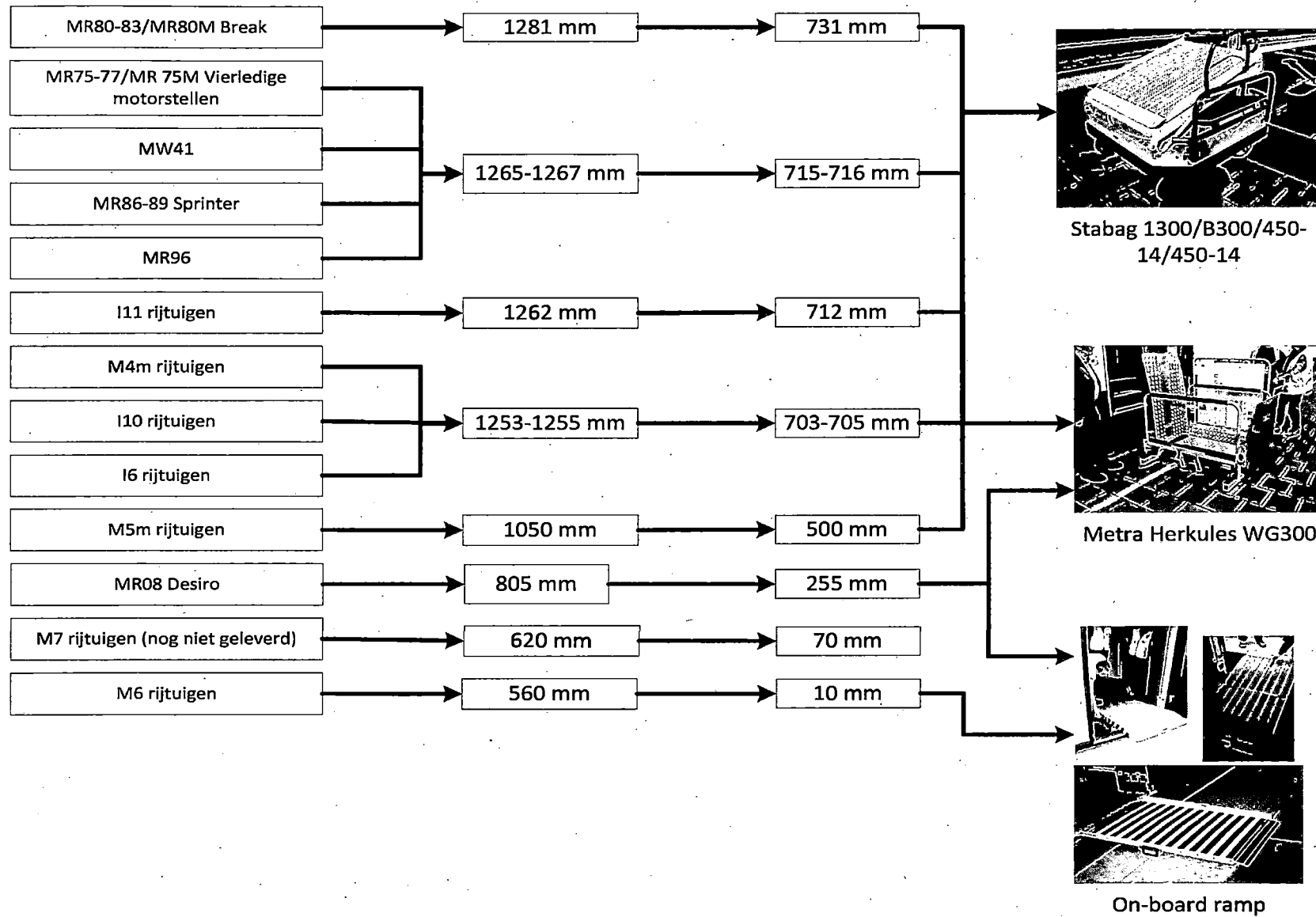


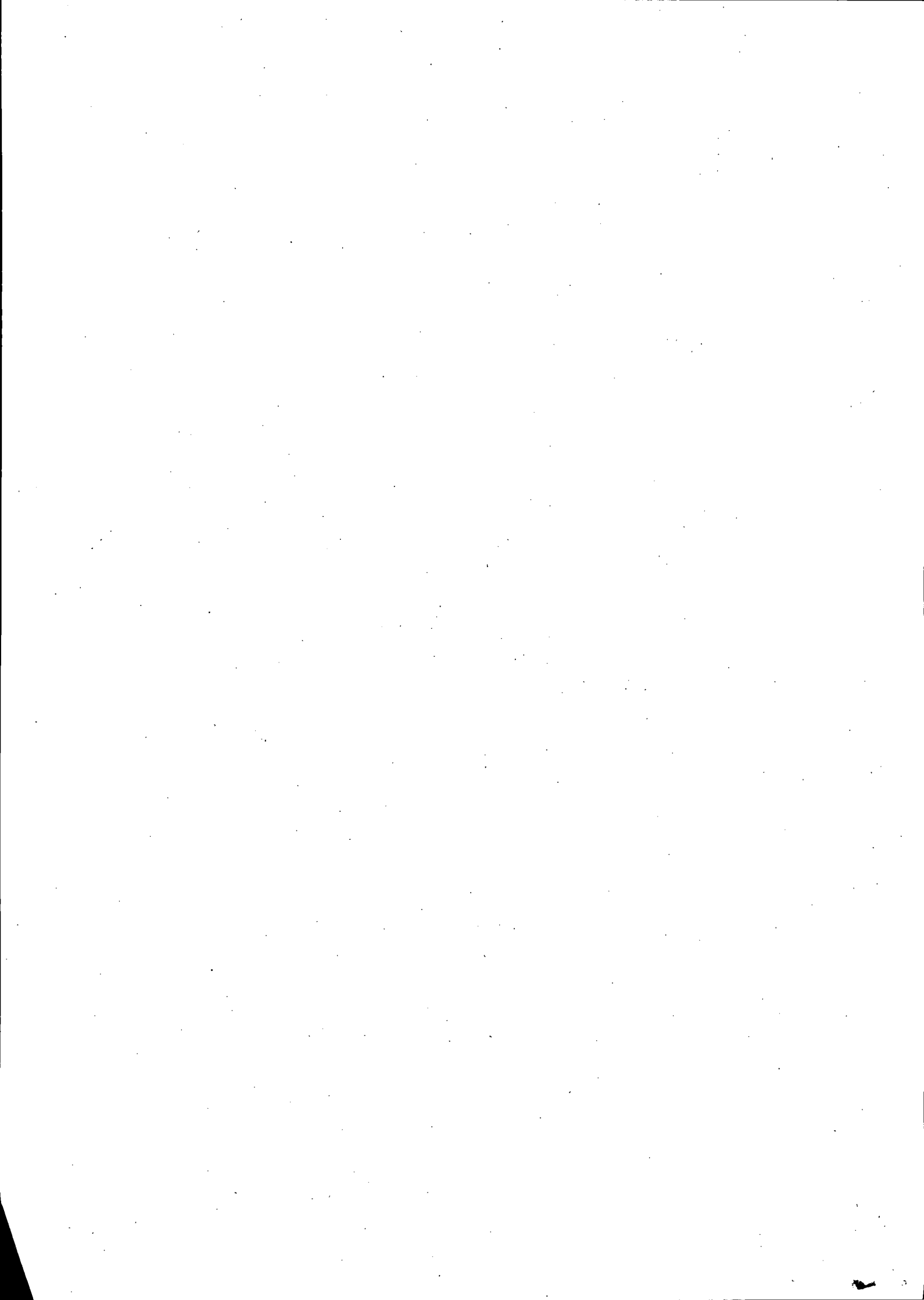
Bijlage 1 : Perronhoogtes/Treinen/Instaphoogtes/Te overbruggen hoogteverschil/Geschikte laadhellingen



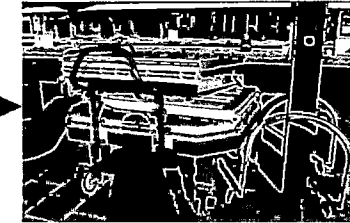
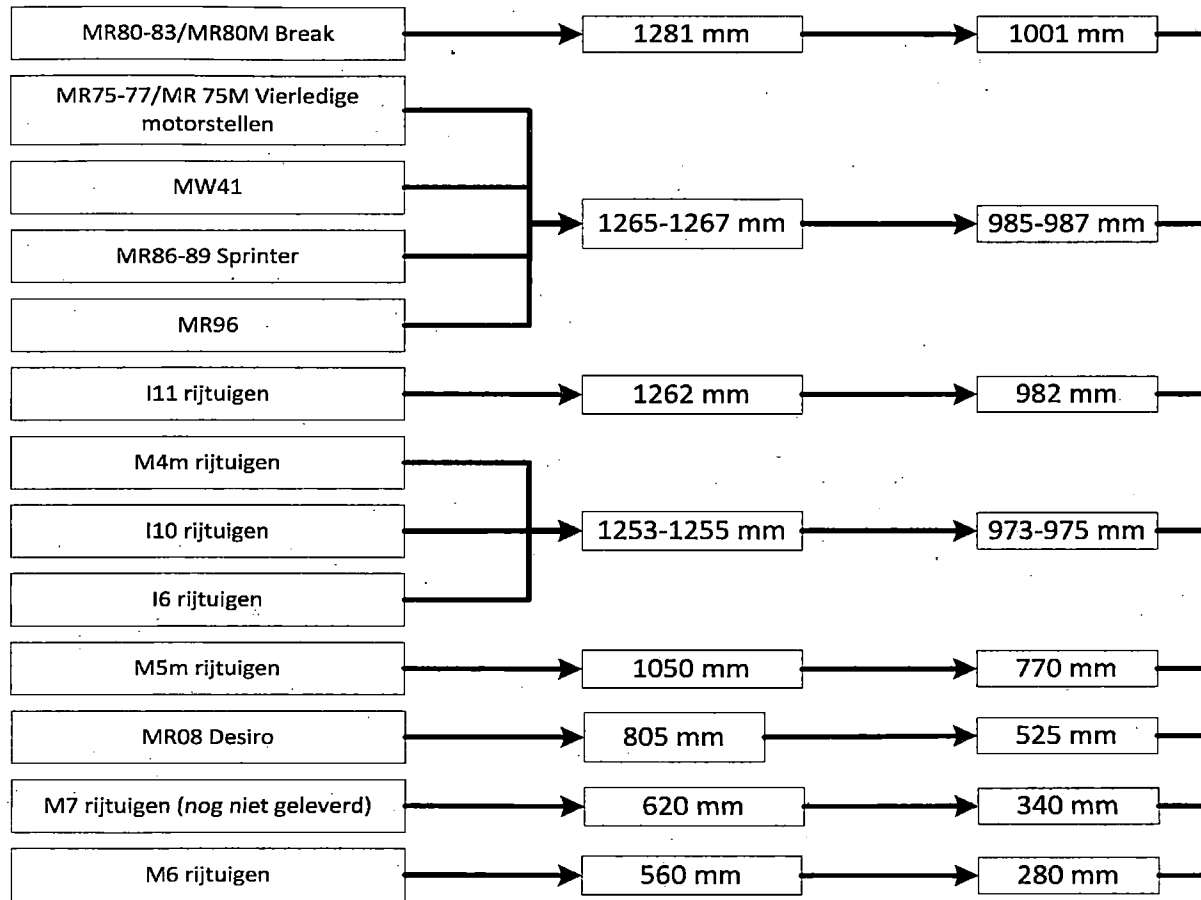


Middenhoog perron (550mm)

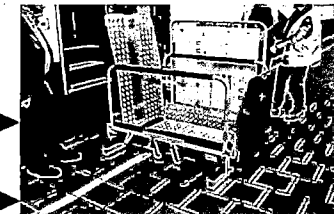




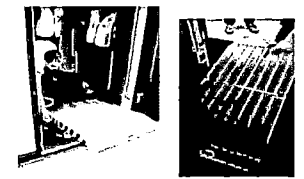
Laag perron (280mm)



Stabag 1600, B600



Metra Herkules WG300



On-board ramp

