

Vergaderjaar 2010–2011

25 847

Evaluatie Wet voorzieningen gehandicapten

Nr. 97

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 juni 2011

Hierbij zend ik u het gezamenlijk door ProRail en NS opgestelde Actualisatierapport 2010 Toegankelijkheid Spoor.¹

Het rapport geeft inzicht in de voortgang van het Implementatieplan Toegankelijkheid Spoor (2005). Hierin is tevens inzichtelijk gemaakt wat de mogelijkheden zijn tot versnelling van de aanpassingen voor toegankelijkheid conform de ambitie uit het regeerakkoord 2010.

Daarnaast informeer ik u door middel van deze brief over de volgende moties en toezeggingen:

- Motie 25 847, nr. 64, waarin de regering verzocht wordt aan alle treinvervoerders te laten weten dat zij uiterlijk in 2 030 enkel nog treinen die voor iedereen toegankelijk zijn in mogen zetten om de dienstregeling te rijden (28 september 2008)
- Motie 25 847, nr. 66, waarin de regering wordt verzocht er voor te zorgen dat in 2 030 alle stations toegankelijk zijn (24 september 2008)
- Toezegging tz_V&W_2009_177: Met NS de mogelijkheid van speciale opstapplaatsen voor senioren bespreken (17 juni 2009)
- Toezegging tz_I&M_2009_271: De Kamer zal nader worden geïnformeerd over de mogelijkheden om bestaand treinmaterieel te voorzien van in ieder geval één toegang die geschikt is voor mindervaliden (24 september 2009)
- Toezegging tz_V&W_2009_272: De kamer zal in de loop van 2010 nader worden geïnformeerd over het versneld toegankelijk maken van alle stations (24 september 2009)
- Toezegging tz_I&M_2010_25: Het informeren over de voortgang van de maatregelen in het kader van de verbetering van de toegankelijkheid van het spoor, waarbij ook het idee van de Roos Prommenschenkel Foundation wordt meegenomen (24 november 2010)

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Vooraf

Het toegankelijk maken van het spoorstelsel richt zich op drie verschillende doelgroepen: mensen met een auditieve beperking, mensen met een visuele beperking en mensen met een motorische beperking. Het tempo waarin het spoorstelsel toegankelijk gemaakt zal zijn, verschilt per doelgroep. Met name de uitvoering van maatregelen ten behoeve van mensen met een motorische beperking is complex. Europese regelgeving – en dan specifiek de Technische Specificaties voor Interoperabiliteit ten behoeve van mensen met beperkte mobiliteit (TSI-PRM) – vormt het uitgangspunt voor de aanpassingen.

Actualisatierapport Toegankelijkheid Spoor

Bijgaand rapport is gezamenlijk opgesteld door ProRail en NS. Bij het opstellen van het Implementatieplan Toegankelijkheid (2005) is afgesproken om na vijf jaar een herijking uit te voeren. Hierbij zou opnieuw bekeken worden of de in het Implementatieplan opgenomen stations nog steeds de juiste zijn om aan de doelstelling te voldoen. Daarnaast is aan ProRail en NS gevraagd de actuele ontwikkelingen – waaronder de eerder genoemde moties en toezeggingen en de ambities in het regeerakkoord – in het rapport mee te nemen. Tot slot is gevraagd de voortgang van het Implementatieplan in kaart te brengen.

Uit het rapport concludeer ik dat we op de goede weg zijn met het toegankelijk maken van het reizen per trein voor de reiziger met een functiebeperking. De uitvoering van het programma ligt op koers. De uitvoering van dit programma wordt ook voor de reiziger steeds merkbaarder. Zo zijn er inmiddels op circa 20 stations nieuwe liften gebouwd, zijn veel perrons op hoogte gebracht, zijn alle stations voorzien van contrasterende dubbele buisleuning en informatie in Braille en zijn de banken op de perrons voorzien van armleuningen.

In 2015 is zowel het deelprogramma Kleine Maatregelen als het project Hellingbanen afgerond. Dat houdt in dat in 2015 alle stations toegankelijk zijn voor de doelgroepen «auditief» en «visueel». Daarnaast is naar verwachting eind 2015 75% van de in het Implementatieplan opgenomen stations voor mensen met een motorische functiebeperking aangepast. In totaal zijn op dat moment 164 van de 218 in het Implementatieplan opgenomen stations toegankelijk gemaakt voor alle doelgroepen. Daarnaast zijn er op verzoek van decentrale overheden stations aangepast en zullen er nieuwe, toegankelijke stations aan het net zijn toegevoegd.

Ook stroomt er langzaam maar zeker steeds meer nieuw, toegankelijk materieel in. Bij revisies van bestaand materieel worden maatregelen getroffen om de toegankelijkheid van dit materieel – met name voor mensen met een auditieve of visuele beperking – te vergroten.

Moties en toezeggingen

Toegankelijke stations: motie 25 847, nr. 66 en versnelling aanpassing stations

ProRail heeft – conform het verzoek van mijn voorganger – reeds ingezet op versnelde uitvoering van de toegankelijkheidsmaatregelen (een eindhorizon van 2020 in plaats van 2030). In dit actualisatierapport is zichtbaar gemaakt wat uitvoering van extra maatregelen in het kader van de in 2008 gewijzigde Europese regelgeving (specifiek: de TSI-PRM) voor het programma betekent. Deze wijzigingen hebben betrekking op de belijningen op de perrons en auditieve terugkoppeling en «voelbare» informatie bij en in liften. ProRail zal, mede in het licht van de in het

regeerakkoord gestelde ambities voor Toegankelijkheid, deze maatregelen zo snel mogelijk toevoegen aan het programma. Hiervoor moet budget beschikbaar gesteld worden.

Daarnaast heeft ProRail onderzocht in hoeverre het mogelijk is om extra stations aan te passen ten behoeve van mensen met een motorische functiebeperking. De inschatting van ProRail is dat het jaarlijks mogelijk is om op ongeveer 5 extra stations de perronhoogten aan te passen. Door efficiënte uitvoering van het programma heeft ProRail € 18 miljoen beschikbaar binnen het huidige toegankelijkheidsbudget. ProRail zet deze middelen in voor het eerder uitvoeren van maatregelen die passen bij de uitwerking van de motie Roemer – De Krom nr. 66, «alle stations toegankelijk in 2030». De gevonden versnellingsmogelijkheden voor het onderdeel «stations» bestaan dus uit uitvoering van extra maatregelen in het deelprogramma «Kleine Maatregelen» en aanpassing van de perronhoogten op 5 stations extra per jaar. Voor de periode tot 2020 komt dit neer op circa 45 stations. Door toevoeging van extra maatregelen aan het programma Toegankelijkheid zal er vanzelfsprekend een wijziging zijn in de KPI Toegankelijkheid. Ik zal u in het kader van het nieuwe Beheerplan nader informeren over de sturing en verantwoording van het programma Toegankelijkheid.¹

Toegankelijke treinen: motie 25 847, nr. 64

NS richt zich op het toegankelijker maken van haar treinen. Nieuw materieel voldoet aan de regelgeving en sinds 2009 stroomt gefaseerd nieuw materieel in ter vervanging en uitbreiding van bestaand materieel. Door de lagere instap, oplichtende deurbedieningsknoppen, reisinformatie in beeld en geluid in de treinen, akoestisch en licht afsluitsignaal is de toegankelijkheid voor alle doelgroepen van dit materieel aanzienlijk verbeterd ten opzichte van het ouder materieel. Vanaf ca. 2025 rijden er naar verwachting alleen nog lagevloer-Sprinters. NS heeft daarnaast – vanuit de Europese regelgeving – de verplichting het bestaand materieel bij revisie te verbeteren. Overigens is het hebben van de gelijkvloerse instap geen eis vanuit de Europese regels, maar een Nederlandse ambitie.

Versnelling aanpassing treinen

Bij revisie worden treinen voor mensen met een visuele of auditieve functiebeperking toegankelijk gemaakt. Ook worden aanpassingen ten behoeve van mensen met een motorische functiebeperking verricht. In de brief van mijn ambtsvoorganger van 22 december 2010 (Kamerstuk 25 847, nr. 76) is ingegaan op verschillende scenario's om treinen toegankelijk te maken voor mensen met een rolstoel. Inmiddels heeft NS, zoals in die brief gemeld, ook gestudeerd op plannen om het materieel dat na 2 030 nog in dienst is, bij revisie toegankelijk te maken voor mensen met een rolstoel.

NS geeft aan dat uit een versnellingsstudie is gebleken dat het niet mogelijk is om in 2 030 uitsluitend treinen met een lage vloer te laten rijden. NS verwacht dat er na 2 030 nog altijd dubbeldekkers van het type (V)IRM zullen rijden. Deze dubbeldekkers zijn relatief jong en zullen pas na 2 030 buiten dienst worden genomen. Het creëren van een lagevloerinstap ten behoeve van mensen met een motorische functiebeperking lijkt tot op heden complex en kostbaar. Vervanging van al deze dubbeldekkers op korte termijn zal een enorme kapitaalvernietiging zijn.

In een constructief samenwerkingsproces met vertegenwoordigers van o.a. de Chronisch zieken en Gehandicaptenraad Nederland (CG-raad), de Roos Prommenschenckel Foundation en de industrie heeft NS onderzocht welke mogelijkheden er zijn om dit materieel ook zelfstandig toegankelijk te maken voor mensen met een motorische functiebeperking. De unanieme conclusie uit het onderzoek blijkt dat het aanbrengen van een brede, verlaagde instap centraal in het treinstel de meest gewenste

¹ Hiermee heb ik motie 25 847, nr. 66 en toezegging tz_V&W_2009_272 afgedaan. Monitoring van deze moties vindt verder plaats via de beheerplancyclus.

oplossing biedt. Voor reizigers met een functiebeperking geeft deze brede en verlaagde instap in de VIRM treinstellen een grotere zelfstandige toegankelijkheid. Dit is echter een ingrijpende maatregel, omdat in de constructie van het materieel ingegrepen moet worden. Dit heeft mogelijk consequenties voor de veiligheid van het materieel. Daarom zal hier nog nader onderzoek naar plaatsvinden.

Alle andere onderzochte opties zoals de door de Roos Prommenschenkel Foundation aangedragen liften blijken verre van optimaal te zijn. Bij alle bestudeerde opties is nog altijd – omwille van de veiligheid – een vorm van assistentieverlening noodzakelijk. Daarnaast zijn liften aanzienlijk storingsgevoeliger dan de huidige zogenaamde vlinderbruggen. In bijgaand Actualisatierapport 2010 Toegankelijkheid Spoor wordt door NS nader op de bestudeerde mogelijkheden ingegaan. Dat NS bij het zoeken naar oplossingen om de toegankelijkheid van het bestaande materieel te verbeteren constructief en nauw overleg heeft gevoerd met belangenorganisaties stemt mij tevreden.

Vervolg

De inzet van voor een ieder toegankelijke treinen, uiterlijk in 2 030 is in ieder geval één van de onderwerpen waarover ik met de hoofdrailnetvervoerder zal spreken in het kader van de invulling van het regeerakkoord en de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet. Ik loop niet op dit proces vooruit en wil de vervoerder de ruimte bieden om verschillende opties om te komen tot toegankelijkheid voor alle doelgroepen in dit proces in te brengen.¹

Kosten uitvoering Motie Roemer – De Krom 25 847 nr. 66

De kosten voor uitvoering van de motie Roemer–De Krom (**alle** stations toegankelijk in 2030) worden geschat op € 96 miljoen. € 18 miljoen is al gevonden doordat ik ProRail toestemming heb gegeven om de efficiency binnen het huidige (geoormerkte) budget voor Toegankelijkheid in te zetten voor versnelling. Het geoormerkte budget voor het programma Toegankelijkheid Spoor bedraagt € 457 miljoen. Ik ben voornemens een aanvullend budget van € 78 miljoen ten behoeve van de uitvoering van de motie binnen de Aanvullende Post te ramen. Daarnaast zullen de jaarlijkse onderhoudskosten door deze uitbreiding stijgen met € 3,62 miljoen per jaar als alle stations toegankelijk zouden zijn in 2030.

Toezegging rode lopers

Tijdens het algemeen overleg van 17 juni 2009 over ouderen en mobiliteit heeft mijn ambtsvoorganger aangegeven met NS te spreken over het aanleggen van speciale rode lopers voor senioren. NS heeft dit voorstel aan de doelgroep voorgelegd. Zij hebben aangegeven weinig behoefte aan een dergelijke voorziening te hebben. Daarom heeft NS besloten geen proef met deze rode lopers uit te voeren.²

Tot slot

De verbetering van de toegankelijkheid van het spoorstelsel is op de goede weg. Er zijn al goede stappen gezet. In 2015 zijn alle stations toegankelijk voor mensen met een auditieve en visuele functiebeperking. Ook zijn dan al 164 van de 218 in het implementatieplan opgenomen stations toegankelijk gemaakt voor mensen met een motorische functiebeperking. Dit kabinet zet in op een verdere versnelling. Concreet houdt dat in dat de efficiency binnen het budget voor toegankelijkheid nu al ingezet wordt voor versnelling. Ik ben voornemens binnen de Aanvullende Post een bedrag van € 78 miljoen te ramen ten behoeve van de uitvoering van de motie die strekt tot aanpassen van alle stations. Voor

¹ Hiermee heb ik motie 25 847, nr. 64 en toezeggingen tz_V&W_2009_271 en tz_I&M_2010_25 afgedaan. Er wordt een vervolg aan deze motie en toezeggingen bij de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet.

² Hiermee heb ik toezegging tz_V&W_2009_177 afgedaan.

wat betreft het materieel neem ik de versnelling van het toegankelijk maken van de treinen mee in het proces dat leidt tot de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus