

Vergaderjaar 2007–2008

**25 847**

**Evaluatie Wet voorzieningen gehandicapten**

**31 200 XII**

**Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2008**

**Nr. 54**

**BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATER-STAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 maart 2008

Bijgaand zend ik u mede namens de minister van Verkeer en Waterstaat de volgende informatie over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer:

1. de actuele stand van zaken van de toegankelijkheid in het stads- en streekvervoer;
2. de aanwending van de Valysmiddelen ad 2 x € 10 mln die in 2005 en 2006 zijn overgeheveld naar de begroting van VenW om de toegankelijkheid van het spoorvervoer te verbeteren.

Het eerste overzicht zend ik u in vervolg op een toezegging in de brief van 3 december 2007 (31 200 XII-59) naar aanleiding van het wetgevings-overleg begrotingsonderzoeken op 28 november 2007. De toezegging is bevestigd tijdens het Algemeen Overleg op 5 februari jl. naar aanleiding van brieven over Valys en Bundeling doelgroepenvervoer met de vaste commissie van VWS. Bij de laatste gelegenheid is ook de toezending van het tweede overzicht in het vooruitzicht gesteld.

Op basis van de gegevens van de OV-autoriteiten concludeer ik dat de ontwikkeling van de toegankelijkheid van het stads- en streekvervoer een positief beeld laat zien. Een voorbeeld is de introductie van toegankelijk busmaterieel: het aandeel lage vloerbussen is sinds 2004 toegenomen van 55% naar 75% en zal volgens planning in 2010 liggen op 98%. De feitelijke ontwikkeling blijf ik volgen. Indien hiertoe aanleiding is, kom ik hierop terug in de brief die u deze zomer ontvangt over de toegankelijkheid van het spoorvervoer.

Wat betreft het spoorvervoer heeft de minister van Verkeer en Waterstaat bij de laatste begrotingsbehandeling in reactie op de motie-Koopmans c.s. toegezegd te laten onderzoeken of uitvoering van het Implementatieplan Toegankelijkheid versneld kan worden, zodanig dat de doelstellingen voor toegankelijkheid zoveel mogelijk voor 2018 in plaats van 2030 gerealiseerd zijn.

ProRail en NS zijn inmiddels verzocht onderzoek te doen naar de mogelijkheden en met een gezamenlijk voorstel te komen waarin wordt aangegeven of en hoe dit gerealiseerd kan worden. Hierin zal ook inzichtelijk moeten worden wat de consequenties zijn van een versnelling in termen van kosten, effectiviteit, doelmatigheid en mijlpalen.

De resultaten van het onderzoek van NS en ProRail worden in juni 2008 verwacht, waarna de Kamer geïnformeerd wordt.

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,  
J. C. Huizinga-Heringa

**Berichtgeving aan de Tweede Kamer over toegankelijkheid stads- en streekvervoer**

Onderstaande bevat een actuele stand van zaken van de toegankelijkheid van het stads- en streekvervoer. Eerder heeft de Tweede Kamer hierover de volgende berichtgeving ontvangen:

1. Per brief van 23 november 2004 (Kamerstuk 23 645 nr. 81) heeft de toenmalige minister van VenW inzicht geboden in:
  - de verdeling van de verantwoordelijkheden voor de toegankelijkheid van het stads- en streekvervoer;
  - de beleidsdoelen voor de toegankelijkheid van het stads- en streekvervoer;
  - het stappenplan voor verbetering van de toegankelijkheid van het stads- en streekvervoer.
2. Per brief van 12 oktober 2005 (Kamerstuk 23 645 nr. 112) heeft de Tweede Kamer op basis van de stappenplannen van de OV-autoriteiten voor het stads- en streekvervoer een rapportage ontvangen over vervoermaterieel en reisinformatie;
3. Als laatste is de Tweede Kamer per brief van 17 mei 2006 geïnformeerd over het stappenplan gericht op een verbeterde toegankelijkheid van (bus)haltes in het stads- en streekvervoer.

In het onderstaande worden actuele kerngegevens gepresenteerd over de toegankelijkheid van bus- en tramvervoer, zowel vervoermaterieel als infrastructuur/haltes. Ook de verwachtingen voor 2010 en navolgende jaren zijn hierin aangegeven.

**Toegankelijkheid busvervoer**

Op basis van een inventarisatie eind 2007 bij de 19 OV-autoriteiten voor het stads- en streekvervoer is het volgende landelijke beeld te geven.

**Busmaterieel**

Toegankelijk busmaterieel	Eind 2004	Eind 2007	Planning 2010
Aandeel toegankelijke bus: lage vloer bus met knielinrichting of oprijplaat	55%	75%	98%
Aandeel voldoet aan inrichtingseisen Voertuigreglement	34%	55%	98%

De volgende ontwikkelingen vallen op:

- De snelheid van vervanging van niet-toegankelijke bussen door toegankelijk materieel is nog verder toegenomen sinds 2004. Dit komt vooral doordat vervoergebieden die destijds nog achterbleven hun achterstand in hoog tempo ingehaald hebben. Voorbeeld is de provincie Limburg waar in 2004 nog een beperkt deel van de bussen toegankelijk was, terwijl intussen in het kader van een nieuwe aanbesteding het busmaterieel volledig aan toegankelijkheidseisen voldoet;
- De ambities van de OV-autoriteiten voor het stads- en streekvervoer ten aanzien van de toegankelijkheid van het busmaterieel zijn nog verscherpt: het na te streven percentage busmaterieel dat in 2010 voldoet aan de inrichtingseisen conform het Voertuigreglement is verhoogd van 85% naar 98%.

## Bushaltes

	Schatting 2005	Realisatie 2007	Planning 2010	Planning 2015
Aandeel toegankelijke haltes	2%	8%	41%	50%

Deze gegevens zijn gebaseerd op de implementatieplannen voor de halte-aanpak, die de 19 OV-autoriteiten eind 2007/begin 2008 hebben toegezonden aan het ministerie van VenW. De implementatieplannen vormen een vervolg op de bestuurlijke overeenkomsten over de halte-aanpak die de staatssecretaris van VenW en de OV-autoriteiten in de tweede helft van 2007 gesloten hebben naar aanleiding van de begin 2007 ontvangen halteplannen. In dit kader heeft het ministerie extra middelen ad € 87 mln beschikbaar gesteld om een inhaalslag bij de aanpassing van bushaltes mogelijk te maken. Dit bedrag wordt in de periode 2008–2010 via de Wet Brede Doeluitkering verkeer en vervoer naar de OV-autoriteiten overgeheveld. De totale kosten van de operatie om in 2015 de genoemde 50% te realiseren bedragen globaal € 235 mln.

Op basis van de 19 implementatieplannen van de OV-autoriteiten voor de halte-aanpak valt het volgende te concluderen:

- De in 2006 in het Nationaal Mobiliteitsberaad overeengekomen doelstelling van een landelijk dekkend netwerk van toegankelijke bushaltes in 2010, met een mogelijke uitloop voor afzonderlijke vervoergebieden tot 2015, zal ruimschoots gehaald worden. In 2010 zal gemiddeld 41% en in 2015 de helft van de bushaltes voldoen aan de afgesproken toegankelijkheidseisen met betrekking tot:
  - \* perronhoogte
  - \* haltebreedte
  - \* toepassing van perronmarkeringen;
- Gegeven het huidige aantal van ca. 46 000 bushaltes leveren de betrokken OV-autoriteiten en wegbeheerders, met name gemeenten, hiermee een grote inspanning in de komende jaren om te komen tot een verbeterd toegankelijke infrastructuur voor het busvervoer;
- Bij de prioritering van de aanpak van de bushaltes volgen de OV-autoriteiten de overeengekomen criteria, met name:
  - \* belangrijke OV-knooppunten
  - \* haltes bij voor doelgroepen belangrijke bestemmingen zoals winkelcentra, ziekenhuizen etc.
  - \* veel gebruikte haltes
  - \* waarbij zoveel mogelijk een lijngebonden aanpak wordt gevolgd;
- De ambities wat betreft het aandeel aan te passen haltes lopen uiteen per vervoergebied en hangen in de eerste plaats samen met de dichtheid en het gebruik van het OV-netwerk. In de provincie Zeeland, te typeren als streekgebied, is de doelstelling om 40% van de haltes aan te passen; daartegenover staat de grootstedelijke stadsregio Amsterdam waar de ambitie ligt op 57%. Doelstellingen van de overige gebieden liggen hiertussen;
- Gezien de toegepaste strategische selectie van aan te passen bushaltes kan in 2015 met een landelijk netwerk van gemiddeld 50% toegankelijke haltes circa 70% van de reizigers uit de doelgroep een «toegankelijke busreis» hebben, waarbij zowel de in- als uitstaphalte toegankelijk is.

In de bestuurlijke overeenkomsten met de 19 OV-autoriteiten is aanvullend nog vastgelegd dat met ingang van 2008 de aanpassing van haltes aan toegankelijkheidseisen standaard zal zijn bij nieuwbouw en herstructurering van bushaltes. Het aandeel toegankelijke haltes zal derhalve na 2015 geleidelijk verder toenemen.

Over de gewenste communicatie naar reizigers over toegankelijke bushaltes is de inzet om dit jaar nadere afspraken te maken tussen OV-autoriteiten en het ministerie van VenW. Het hiervoor te ontwikkelen informatiesysteem dient tegelijk de basis te vormen voor de noodzakelijke monitoring van de realisatie van de halte-aanpak.

### **Toegankelijkheid tramvervoer/metro/lightrail**

#### *Trammaterieel en tramhaltes*

Onderstaande gegevens over toegankelijk trammaterieel en -haltes in de vier tramsteden zijn gebaseerd op een inventarisatie in februari 2008.

#### **Stadsregio**

	Amsterdam	Stadsregio Rotterdam*	Stadsgewest Haaglanden**	Regio Utrecht
Aandeel toegankelijke trams	90%	46%	27%	100%
Aandeel toegankelijke tramhaltes	42%	57%	22% + pm (zie onder)	88%

\* Excl. RandstadRail dat in de Stadsregio Rotterdam deel uitmaakt van het metronetwerk.

\*\* Incl. RandstadRail dat in het Stadsgewest Haaglanden met de tram tot één railsysteem behoort.

De stand van de toegankelijkheid van het tramvervoer in de vier grote steden loopt uiteen:

- De Stadsregio Amsterdam is ver gevorderd met de introductie van toegankelijk materieel. De verwachting is dat de vervanging van het resterende deel van het trammaterieel onderdeel zal zijn van de nieuwe concessie met ingang van 2012;
- De stadsregio Rotterdam is ongeveer halverwege; plannen zijn in voorbereiding om het resterende materieel te vervangen. Het nieuwe trammaterieel zal volgens planning instromen vanaf oktober 2009 tot eind 2010;
- Dat de nieuwe RandstadRailvoertuigen en -haltes optimaal toegankelijk zijn, laat onverlet dat de situatie in de regio Haaglanden achtergebleven is, hetgeen te maken heeft met het «relatief jonge oudere» trammaterieel dat in gebruik is. Een Programma van Eisen voor vervanging van dit materieel zal naar verwachting medio 2008 vastgesteld worden. Uitgangspunt is dat alle nieuwe trams een lage vloer hebben. Intentie in de regio Haaglanden is om 2/3 van de huidige voertuigen zo spoedig mogelijk te vervangen. Vanwege de noodzakelijke «match» tussen voertuig en halte, is eerst aan de hand van de keuze voor het nieuwe tramvoertuig te beoordelen in hoeverre de huidige tramhaltes voldoen aan eisen van toegankelijkheid;
- Het huidige tramvervoer op de lijn Utrecht-Nieuwegein is optimaal toegankelijk. Vanwege de sterke groei van het gebruik van de tram, wordt de aanschaf van nieuw materieel overwogen. Over de mate waarin dit extra trammaterieel zal voldoen aan toegankelijkheidseisen, bestaat op het moment nog geen duidelijkheid. Qua inrichtingseisen zal dit materieel voldoen, maar onzeker is in hoeverre een gelijkvloerse instap te realiseren is. Uitgangspunt is dat een optimaal toegankelijk tramvervoer op deze lijn geborgd blijft.

#### *Metro/lightrail*

Het metrovervoer in de stadsregio Amsterdam en het metro-/RandstadRailvervoer in de stadsregio Rotterdam voldoen aan eisen van optimale toegankelijkheid, zowel qua materieel als qua infrastructuur.

## Aanwending Valysmiddelen ten behoeve van toegankelijkheid spoorvervoer

In 2005 en 2006 is 2 x € 10 mln uit de middelen voor Valys overgeheveld van de begroting van VWS naar de begroting van VenW om de toegankelijkheid van het spoorvervoer te verbeteren. De brief van de staatssecretaris van VWS d.d. 7 december 2007 inzake de hoogte van de persoonlijke kilometerbudgetten voor het bovenregionaal vervoer van gehandicapten (Valys) voor het jaar 2008 (Kamerstuk 25 847, nr. 51) bevat reeds een globaal overzicht hiervan. Naar aanleiding van vragen tijdens het Algemeen Overleg over de genoemde brief op 5 februari 2008, is hieronder een gespecificeerd overzicht van de aanwending van deze middelen te vinden.

Station	object	start/gereed
Gouda	4 liften	Start 2008/gereed 2009
Schagen	3 liften	2008
Baarn	2 liften	Start 2008/gereed 2009
Apeldoorn	1 lift	Opgeleverd
Zwijndrecht	hellingbaan	2008
Diverse stations	dubbele buisleuningen	Start en gereed eerste deel 2008

Voorts zijn planstudies gestart voor liften op de stations Tilburg, Hoorn, Groningen, Venlo en Naarden Bussum.

Daarnaast zijn de volgende projecten uit de Valysmiddelen gefinancierd:

- Project AVG: Assistentieverlening via Internet, gekoppeld aan een Valysrit: inmiddels gereed;
- Project IRIS: informatie over stations voor blinden: 2e helft 2009 af te ronden;
- Onderzoek naar de haalbaarheid van een Tracking en Tracing systeem, waarbij de gebruiker traceerbaar is voor de vervoerder en het thuisfront: in 2008 af te ronden.