

Vergaderjaar 2013–2014

**25 847**

## **Evaluatie Wet voorzieningen gehandicapten**

**Nr. 125**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 januari 2014

Naar aanleiding van uw verzoek doe ik u hierbij een reactie toekomen op de petitie «Help de rolstoelgebruikers de trein in». Tevens geef ik aan wat de stand van zaken is ten aanzien van de toegankelijkheid van treinen voor gehandicapten in het algemeen.

#### **Huidige assistentieverlening en toekomstige verbeteringen**

Op dit moment zijn de treinen van NS nog niet volledig toegankelijk. Dat wil zeggen dat treinreizigers met een rolstoel altijd assistentie nodig hebben bij het in- en uitstappen. Klanten met een functiebeperking kunnen gratis een beroep doen op assistentie door NS. Op 94 NS-stations verspreid over het land worden daartoe speciaal opgeleide medewerkers ingezet die, met behulp van een hulpmiddel (een brug of plankje), de klant helpen met in en uitstappen. Reizigers mogen, gezien de regelgeving, niet zelf de brug of het plankje bedienen. Op welke stations assistentieverlening wordt aangeboden is vastgelegd in de concessie. Deze lijst met stations is door NS samengesteld in overleg met het Ministerie en «leder(in)», de belangenorganisatie voor mensen met een functiebeperking.

NS kan bij de staatssecretaris een verzoek om wijziging van de lijst indienen, na eerst «leder(in)» daarover te hebben geconsulteerd.

NS wil op korte en lange termijn stappen zetten om het reizen per trein nog toegankelijker te maken. Het einddoel daarbij is een geheel zelfstandig toegankelijk treinsysteem maar dit vergt ingrijpende aanpassingen en hoge investeringen. Deze maatregelen zullen op middellange en lange termijn effect gaan sorteren. Verbetering van de assistentieverlening is op kortere termijn te realiseren en leidt tot vergroting van het reisgemak. Daarom richt NS voor de korte termijn haar aandacht op het verkorten van de aanmeldtijd.

Daarnaast doet NS op dit moment onderzoek om de herijking van de stations waarop assistentieverlening plaats vindt mogelijk te maken (zie onderstaand). Dit onderzoek vindt in nauw overleg plaats met «Ieder(in)».

### **De petitie en de situatie in Raalte**

De petitie die aan uw Kamer is aangeboden gaat specifiek over de situatie op het station in Raalte. Daar wordt geen assistentieverlening aangeboden ten behoeve van rolstoelgebruikers, mensen met een rollator of mensen die slecht ter been zijn. Derhalve is er ook geen hulpmiddel (brug of plankje) aanwezig op dit station. Als klanten die assistentieverlening nodig hebben met de trein willen reizen moeten ze eerst naar Deventer of Zwolle. De petitieaanbieders pleiten ervoor om op station Raalte assistentieverlening aan te bieden waardoor deze mensen ook op station Raalte in en uit de trein kunnen stappen.

Voor wat betreft de situatie op station Raalte kan ik u het volgende melden. NS was al bezig met onderzoek, om herijking van de stations waarop assistentieverlening plaats vindt, mogelijk te maken. Relevante criteria hierbij zijn de wettelijke kaders, de toegankelijkheid van het station, de landelijke dekking van stations met assistentieverlening, het aantal verwachte in- en uitstappers die gebaat zijn bij assistentieverlening en de mogelijke effecten van assistentieverlening op het treinverkeer. Stations zullen in het kader van de herijking aan deze criteria worden getoetst.

In dat kader heb ik de NS gevraagd de situatie in Raalte nauwkeurig te bekijken. Uit een eerste quick scan komt naar voren dat het aanbieden van assistentieverlening op station Raalte mogelijk past binnen deze criteria. NS wil dit in het eerst half jaar van 2014 nader onderzoeken. Met name het vaststellen van het aantal verwachte in- en uitstappers dat gebaat is bij assistentieverlening is hierbij een aandachtspunt. Als station Raalte inderdaad voldoet aan de criteria, wil NS voor de zomer 2014 een pilot starten met assistentieverlening op station Raalte.

### **Ambitie toegankelijk treinmaterieel in het algemeen**

Ten aanzien van de stand van zaken van de toegankelijkheid van treinen voor mensen met een beperking in het algemeen kan ik u het volgende melden. In maart 2012 heb ik uw Kamer een Plan van Aanpak aangeboden waarin ik mijn ambities voor de bevordering van de toegankelijkheid van het vervoer per spoor weergeef. Ik zie er nauwlettend op toe dat de maatregelen die in dat plan staan daadwerkelijk door NS en ProRail worden uitgevoerd.

De zelfstandige toegankelijkheid van het huidige moderne sprintermaterieel heeft momenteel mijn specifieke aandacht. Ik wil nieuwe afspraken hierover in de nieuwe vervoersconcessie vastleggen. NS heeft toegezegd dat in de toekomst uitsluitend toegankelijk materieel zal worden aangeschaft. De moderne Sprinters van het type SLT zijn reeds voorzien van een gelijkvloerse instap, maar voor rolstoelgebruikers is de «kloof» tussen perron en trein nog te groot. Als gevolg hiervan hebben reizigers met een rolstoel ook bij het in- en uitstappen in de SLT assistentie nodig. NS onderzoekt voor deze Sprinters of de toegankelijkheid, binnen de vastgestelde randvoorwaarden, verder kan worden verbeterd door naast de huidige klaptrede een voorziening te treffen waardoor de kloof tussen de trein en het perron verder wordt verkleind. Het onderzoek daarnaar wordt geleid door NS en loopt op dit moment. Het gebeurt in nauw overleg met ProRail, vanwege de sterke relatie met de infrastructuur (spoorrails en perrons). Het onderzoek is in een vergevorderd stadium en als het tot een kansrijke oplossing leidt volgt een fase waarin in overleg met leveranciers wordt onderzocht of de gevonden oplossingsrichtingen

ook in de praktijk uitvoerbaar zijn. Het onderzoek is erop gericht om bij één deur per zijde van de trein de toegang voor mensen met een rolstoel of rollator verder te verbeteren. Wat het Intercitymaterieel betreft schreef ik in het genoemde Plan van Aanpak reeds dat, gezien de ontwikkeling van het materieelpark, het in 2030 naar mijn mening goed mogelijk is dat op alle intercitytrajecten minimaal één keer per uur per richting een toegankelijke Intercity rijdt.

### **Overige maatregelen ter bevordering van toegankelijkheid op het spoor**

Naast de in het genoemde plan van aanpak opgenomen maatregelen ten behoeve van de toegankelijkheid van de treinen faciliteer ik een traject om met een groot aantal partijen flankerende maatregelen te ontwikkelen voor de verbetering van de toegankelijkheid in de gehele OV-keten. Het gaat om maatregelen gericht op onder meer communicatie, informatievoorziening en de inrichting van stations, waarmee zonder infrastructurale ingrepen een verbetering van de toegankelijkheid kan worden bereikt. Omdat ze niet allemaal direct en tegelijk opgepakt kunnen worden is met de partijen een prioritering aangebracht en een keuze gemaakt. De belangrijkste pilots zijn de ontwikkeling van een systeem op maat met één centraal telefoonnummer, waarmee aan de hand van de eigen beperking een OV-reisadvies verstrekt wordt. Een tweede pilot gaat over de bundeling en integratie van de algemene informatiefunctie van de verschillende vervoerders op een groot station, waarmee grote loopafstanden naar verschillende loketten worden vermeden. In dit kader wordt ook aandacht besteed aan bewegwijzering, plattegronden etc. ook tijdens verbouwingen.

Op uw verzoek informeer ik u jaarlijks in het eerste kwartaal van elk jaar over de voortgang in de toegankelijkheid van het treinvervoer. Ik verwacht de eerstvolgende voortgangsrapportage in februari aan u te kunnen sturen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld