

Actualisatierapport 2010 Toegankelijkheid

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

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

Status Definitief

Inhoudsopgave

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

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

1 Inleiding

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

Definitie toegankelijkheid voor het spoorstelsel

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

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

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

1.1 Voorgeschiedenis

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

Huidige Doelstelling Toegankelijkheid

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

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

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

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

De inhoud van het Implementatieplan is als volgt:

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

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

1.2 Opdracht

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

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

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

1.2.1 Opdrachtbrieven actualisatie

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

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

1.2.2 Opdrachtbrieven regeerakkoord 2010

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

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

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

1.3 Leeswijzer

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

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

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

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

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

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

Alle genoemde bedragen in dit document zijn conform prijspeil 2010.

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

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

2 Implementatieplan Toegankelijkheid voor ProRail en NS

2.1 Het belang van Toegankelijkheid

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

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

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

2.2 Toegankelijkheid voor ProRail

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

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

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

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

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

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

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

2.2.1 Voortgang ProRail programma

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

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

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

2.3 Toegankelijkheid voor NS

2.3.1 De concessie-context

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

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

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

2.3.2 Toegankelijkheid in de praktijk

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

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

- **Assistentieverlening**

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

- **Toegankelijkheid van materieel**

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

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

- **Reisinformatie**

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

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

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

DEEL 1 – GEZAMENLIJK DEEL: HERIJKING IMPLEMENTATIEPLAN

3 Herijking Stationsselectie

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

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

3.1 Herijking stationsselectie

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

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

Bron: Implementatieplan Toegankelijkheid – definitief juni 2006 – pagina 35

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2 Analyse doelstelling Toegankelijkheid met huidige realisatiecijfers

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

3.2.1 Analyse doelstelling selectie van 218 stations

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

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

3.2.2 Toegankelijke stations buiten 218

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

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

De precieze locaties en reizigersaantallen per locatie staan in bijlage 2

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

3.2.3 Analyse reizen in toegankelijke treinen

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

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

Programma Toegankelijkheid ProRail

Stations 2020



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

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

DEEL 2 – SPECIFIEKE VRAGEN AAN PRORAIL EN NS

4 ProRail

4.1 Inleiding

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

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

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

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

KPI Toegankelijkheid ProRail

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

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

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

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

4.2 Resultaat Actualisatie Budget Toegankelijkheid

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

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

Wijzigingen TSI / PRM

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

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

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

Uitwerking motie Roemer – De Krom (Deelprogramma Bereikbaarheid Perron)

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

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

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

4.2.1 Eindoverzicht actualisatie van prognose eindstand

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

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

4.2.2 Onderhoudskosten

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

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

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

4.3 Resultaat Actualisatie Aantal Maatregelen en KPI Toegankelijkheid

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

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

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

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

4.4 Implicaties naar aanleiding van de actualisatie van Toegankelijkheid

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

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

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

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

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

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

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

4.5 Uitwerking vragen naar aanleiding van doelstellingen uit het regeerakkoord 2010

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

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

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

4.5.1 Uitwerking Deelprogramma 'Kleine Maatregelen'

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

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

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

Bereikbaarheid Perron - Liften

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

Bereikbaarheid Perron - Hellingbanen

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

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

Aanpassen Perronhoogtes

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

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

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

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

4.5.3 Planning Programma Toegankelijkheid ProRail per onderdeel

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

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

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

Doorkijk na 2015

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

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

5 NS

NS werkt aan een toegankelijke treinreis

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

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

5.1 Actualisatie Toegankelijk materieel

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

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

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

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

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

5.1.1 Studies naar toekomstbeeld Toegankelijkheid

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

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

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

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

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

Betekenis van de kleuren en lijnen bij de getoonde materieelinzetstudies:

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

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

5.1.2 Planning materieelinzet

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

Verdeling van materieel

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

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

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

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

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

Hoe komt het materieelinzetplan tot stand?

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

Studie Toegankelijkheid 2020

Studie naar materieelinzetscenario's

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



Materieel

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

Stations

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

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

Studie Toegankelijkheid 2025

Studie naar materieelinzetsscenario's

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



Materieel

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

Stations

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

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

Studie Toegankelijkheid 2030

Studie naar materieelinzetsscenario's

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



Materieel

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

Stations

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

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

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

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

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

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

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

Opzet

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

Uitwerking oplossingen

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

Oplösungen 'shortlist'

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

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

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

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

Kosten

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

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

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

Conclusie

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

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

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

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

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

Overig materieel

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

Alle andere materieeltypen stromen eerder uit.

5.3 Visie NS op motie alle stations toegankelijk in 2030

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

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

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

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

Belangrijke overwegingen hierbij zijn:

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

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

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

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



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

Bijlage 1 – Overzicht stations met assistentieverlening

Overzicht stations

Station	Toegankelijkheid		Aanwezigheid assistentie		Faciliteiten					
	Perons toegankelijk via lift, overdekt of hellenbaanen	Perons niet of beperkt toegankelijk (geen toegankelijk gelk.voorz)	Alleen na aanvraag via telefoon of internet		Verrijgbare bruggen	Getandspoorwaaieroplossingen	Toegankelijke toiletten	Blindenogelteklijnen	Lift	Heldrobaan
			maandag t/m vrijdag	weekend						
Aalten	•									
Abcoude		•								
Akkrum	•									
Alkmaar	•		Van de eerste t/m de laatste trein		•	•	•	•		
Alkmaar Noord	•									
Almelo	•		07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•	•				
Almelo de Riet	•									
Almere Buiten	•		07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•	•				•
Almere Centrum	•		Van de eerste t/m de laatste trein		•	•				•
Almere Muziekwijk	•		07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•					
Almere Oostvaarders										
Almere Parkwijk	•					•			•	•
Almere Strand										
Alphen a/d Rijn	•		07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•	•	•			
Amersfoort	•		Van de eerste t/m de laatste trein		•		•	•	•	
Amersfoort Schothorst	•						•	•	•	•
Amersfoort Vathorst										
Amsterdam Amstel			Van de eerste t/m de laatste trein		•					•
Amsterdam Bijlmer ArenA	•		Van de eerste t/m de laatste trein		•			•	•	
Amsterdam Centraal	•		Van de eerste t/m de laatste trein ²⁾		•	•	•		•	
Amsterdam Lelylaan										
Amsterdam Mulderpoort	•								•	•
Amsterdam RAI	•		07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•		•			•
Amsterdam Slence Park										
Amsterdam Sloterdijk	•		Van de eerste t/m de laatste trein		•		•	•	•	
Amsterdam Zuid	•		Van de eerste t/m de laatste trein		•		•	•	•	
Anna Paulowna	•									
Apeldoorn	•		Van de eerste t/m de laatste trein		•	•	•	•	•	•
Apeldoorn Osseveld	•					•		•	•	•
Apeldoorn de Maten	•					•		•	•	•
Appingedam	•									
Arkel	•									
Armemulden	•								•	
Arnhem	•		Van de eerste t/m de laatste trein		•	•	•	•	•	
Arnhem Presikhaaf	•									
Arnhem Velderpoort	•					•	•			
Arnhem Zuid										
Assen	•		Van de eerste t/m de laatste trein		•	•	•			
Baarn	•		07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•	•	•	•	•	•

²⁾ Dit geldt niet voor het Nachtnet.

Station	Toegankelijkheid Perrons toegankelijk via liften, overborden of hellingbanen Treinen niet of beperkt toegankelijk (gelijkvloers)		Aanwezigheid assistentie Alleen na aanvraag via telefoon of internet		Faciliteiten Verrijdbare bruggen Gehandicaptenparkeerplaatsen Toegankelijke toiletten Blindengeduide lijnen Lift Hellingbaan			
	maandag t/m vrijdag	weekend						
Baflo	•							•
Barendrecht	•							• •
Barneveld Centrum	•					•		• •
Barneveld Noord	•							•
Bedum	•							•
Beek-Elst	•							•
Beesd	•							•
Bellen	•							• • ^{D)}
Bergen op Zoom	•	07.00 - 23.00		08.00 - 22.00	•	•	•	• •
Best	•	07.00 - 23.00		08.00 - 22.00	•	•	•	• •
Beverwijk	•	07.00 - 23.00		08.00 - 22.00	•	•	•	•
Bilthoven	•	07.00 - 23.00		08.00 - 22.00	•	•		
Blerick	•							•
Bloemendaal	•							
Bodegraven	•	07.00 - 23.00		08.00 - 22.00	•	•		•
Borne	•							•
Boskoop	•							
Bovenkarspel-Grootebroek	•					•	•	
Bovenkarspel Flora	•							
Boxmeer	•					•	•	
Boxtel	•							•
Breda	•	07.00 - 23.00		08.00 - 22.00	•	•	•	• •
Breda Prinsenbeek	•					•	•	•
Breukelen	•					•	•	•
Brummen	•							•
Buitenpost	•							• • ^{D)}
Bunde	•					•	•	
Bunnik	•							•
Bussum Zuid	•					•		
Capelle Schollevaar	•					•	•	•
Castricum	•	07.00 - 23.00		08.00 - 22.00	•			
Chevremont	•							• •
Coevorden	•							• • ^{D)}
Culjk	•					•	•	
Culemborg	•	07.00 - 23.00 ⁴⁾		08.00 - 22.00 ⁴⁾	•	•	•	• •
Daarlerveen	•							
Dalen	•							• • ^{D)}
Dalfsen	•					•		• ^{D)}
Deinum	•							•

D) Hellingbaan = overgang straatniveau/perron. 4) Uitvoering door vrijwilligersorganisatie.

Station	Toegankelijkheid		Aanwezigheid assistentie		Faciliteiten					
	Perrons toegankelijk via liften, overbruggen of hellingbanen	Perrons niet of beperkt toegankelijk (geeft voorrang)	Alleen na aanvrage via telefoon of internet	weekend	Verrijgbare bruggen	Geïndicteerde plaatsen	Toegankelijke toiletten	Blindengeleidelijnen	Lift	Hellingbaan
	maandag t/m vrijdag									
Delden	•									
Delft	•					•				
Delft Zuid	•									•
Delfzijl	•	•								• ^D
Delfzijl West	•									• ^D
Den Dolder	•					•	•			
Den Haag Centraal	•		Van de eerste t/m de laatste trein ¹⁾			•	•			
Den Haag HS	•		Van de eerste t/m de laatste trein			•	•	•	•	
Den Haag Laan van NOI	•							•	•	
Den Haag Mariahoeve	•					•	•	•	•	
Den Haag Moerwijk	•							•	•	
Den Haag Ypenburg	•									
Den Helder	•		07.00 - 23.00	08.00 - 22.00		•	•	•		
Den Helder Zuid	•									
Deurne	•					•	•	•	•	
Deventer	•		Van de eerste t/m de laatste trein			•	•	•	•	
Deventer Colmschate	•					•				•
De Vink	•						• ^D	•	•	
Didam	•									
Diemen ^{A)}	•					•	•	•	•	
Diemen Zuid	•					•		•		
Dieren	•					•	•	•		
Doetinchem	•		07.00 - 23.00	08.00 - 22.00		•	•			
Doetinchem de Huet	•									
Dordrecht	•		Van de eerste t/m de laatste trein			•	•	•	•	
Dordrecht Stadspolders	•					•				•
Dordrecht Zuid	•									
Driebergen-Zelst	•		07.00 - 23.00	08.00 - 22.00		•	•	•	•	
Driehuls	•									
Dronrijp	•							•		• ^D
Dulven	•					•				
Dulvendrecht	•		Van de eerste t/m de laatste trein			•	•	•	•	•
Echt	•		07.00 - 23.00	08.00 - 22.00		•	•	•	•	
Ede-Wageningen	•		Van de eerste t/m de laatste trein			•	•	•	•	•
Ede Centrum	•					•				
Eijsden	•									
Eindhoven	•		Van de eerste t/m de laatste trein			•	•	•	•	•
Eindhoven Beukenlaan	•									
Elst	•						•			

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

Station	Toegankelijkheid		Aanwezigheid assistentie		Faciliteiten				
	Perrons toegankelijk via lift(en) overbruggen of hellingsbanen	Perrons niet of beperkt toegankelijk (geëlektrificeerd)	Treinen toegankelijk (geëlektrificeerd)	Alleen na aanvraag via telefoon of internet	Verrijdbare bruggen	Gehandicaptenmarkeringen	Toegankelijke toiletten	Blindensekdelijnen	Lift
	maandag t/m vrijdag	weekend							
Emmen	•	07.00 - 23.00	08.00 - 22.00		•	•	•	•	• ^{D)}
Emmen Bargeres	•							•	• ^{D)}
Enkhuzen	•	07.00 - 23.00	08.00 - 22.00		•	•	•		
Enschede	•	Van de eerste t/m de laatste trein			•	•	•	•	•
Enschede de Eschmarke								•	•
Enschede Drienerloo	•								•
Ermelo	•	07.00 - 23.00	08.00 - 22.00		•	•	•	•	• ^{D)}
Etten-Leur	•					•	•		
Eygelshoven	•								•
Eygelshoven Markt									•
Franeker	•							•	• ^{D)}
Gaanderen	•					•	•		
Geerdijk	•								
Geldermalsen	•							•	
Geldrop	•	07.00 - 23.00	08.00 - 22.00		•		•	•	
Geleen-Lutterade	•							•	
Geleen Oost	•					•	•	•	
Gilze-Rijen	•					•	•		
Glanerbrug								•	•
Goes	•	07.00 - 23.00	08.00 - 22.00		•	•	•	•	
Goor	•								
Gorinchem	•	07.00 - 23.00	08.00 - 22.00		•				
Gouda ^{S)}	•	Van de eerste t/m de laatste trein			•	•	•	•	
Gouda Goverwelle	•	07.00 - 23.00	08.00 - 22.00		•	•		•	
Gramsbergen	•							•	• ^{D)}
Grijpskerk	•							•	• ^{D)}
Groningen	•	Van de eerste t/m de laatste trein			•	•	• ^{S)}		
Groningen Europapark									
Groningen Noord	•								• ^{D)}
Grou-Jirnsum	•							•	• ^{D)}
Haarlem	•	Van de eerste t/m de laatste trein			•	•	•	•	
Haarlem Spaarnwoude	•								
Harde 't	•					•	•		• ^{D)}
Hardenberg	•					•	•		• ^{D)}
Harderwijk	•	07.00 - 23.00	08.00 - 22.00		•	•	•	•	• ^{D)}
Hardinxveld-Glensendam	•								
Haren	•							•	• ^{D)}
Harlingen	•	•				•	•	•	• ^{D)}
Harlingen Haven	•	•							

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

Station	Toegankelijkheid		Aanwezigheid assistentie		Faciliteiten					
	Perrons toegankelijk via liften, overpaden of hellingbanen	Perrons niet of beperkt toegankelijk (geen toegankelijkheidsvoering)	Alleen na aanvraag via telefoon of internet	weekend	Vernieuwbare bruggen	Gehandicaptenruimte	Toegankelijke toiletten	Blindengeleidelijnen	Lift	Hellingbaan
	maandag t/m vrijdag									
Heemskerk	•									
Heemstede-Aerdenhout	•					•	•		•	
Heerenveen	•		07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•	•	•	•		
Heerenveen IJstadion										
Heerhugowaard	•		07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•	•	•	•		
Heerlen	•		07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•	•	•	•		
Heerlen de Kissel										
Heerlen Woonboulevard										
Heeze	•		07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•		•			
Helloo	•									
Helno	•									• ^{D)}
Helmond	•		07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•	•	•	•		•
Helmond Brandevoort	•					•	•	•	•	
Helmond Brouwhuis	•						•	•		•
Helmond 't Hout	•						•	•		•
Hemmen-Dodewaard	•									
Hengelo	•		Van de eerste t/m de laatste trein		•	•	•	•	•	
Hengelo Oost	•									
's-Hertogenbosch	•		Van de eerste t/m de laatste trein		•	•	•	•	•	
's-Hertogenbosch Oost	•						•	•	•	
Hillegom	•						•	•	•	
Hilversum	•		Van de eerste t/m de laatste trein		•	•	•	•		
Hilversum Noord	•					•	•			
Hilversum Sportpark	•						•			
Hindeloopen	•						•			• ^{D)}
Hoek van Holland Haven ^{D)}	•		07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•	•				•
Hoek van Holland Strand	•									
Hoensbroek	•					•	•			
Hollandsche Rading	•						•			
Holten	•									• ^{D)}
Hoofddorp	•					•		•		
Hoogeveen	•		07.00 - 23.00 ⁵⁾	08.00 - 22.00 ⁵⁾	•	•	•	•		
Hoogezand-Sappemeer	•	•					•			
Hoogkarspel	•						•			
Hoorn	•		Van de eerste t/m de laatste trein		•	•	•			
Hoorn Kersenboogerd	•						•			
Horst-Sevenum	•									
Houten	•		07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•	•	•	•		•
Houten-Castellum	•						•	•		•

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

Station		Toegankelijkheid <small>Perons toegankelijk via liften, overbraden of hellingbanen Perons ritst. of beperkt toegankelijk Treinen toegankelijk (gelijkvloers)</small>		Aanwezigheid assistentie <small>Afteen na aanvraag via telefoon of internet</small>		Faciliteiten <small>Verrijdbare bruggen Gehandicaptenparkeerplaatsen Toegankelijke toiletten Blindensegels en lijnen Lift Hellingbaan</small>			
		maandag t/m vrijdag	weekend						
Houthem-St. Gerlach	•							•	
Hurdegaryp	•							•	• ^{D)}
Kampen	•						•	•	
Kapelle Blezelingse	•							•	
Kerkrade Centrum	•	07.00 - 23.00	08.00 - 22.00				•		
Kesteren	•							•	
Klarenbeek	•								
Klimmen Ransdaal	•							•	
Koog-Zaandijk	•							•	
Koog Bloemwijk	•						•	•	
Koudum-Molkwerum	•							•	•
Krabbendijke	•							•	
Krommenie-Assendelft	•							•	
Kropswolde	•								
KrulIngen-Yerseke	•							•	•
Lage Zwaluwe	•							•	•
Landgraaf	•	07.00 - 23.00	08.00 - 22.00					•	
Leerdam	•								
Leeuwarden	•	Van de eerste t/m de laatste trein					•	•	•
Leeuwarden Camminghaburen	•								•
Leiden Centraal	•	Van de eerste t/m de laatste trein ²⁾					•	•	•
Leiden Lammenschans	•							•	• ^{D)}
Lelystad Centrum	•	Van de eerste t/m de laatste trein					•	•	•
Lichtenvoorde-Groenlo	•	07.00 - 23.00	08.00 - 22.00				•	•	•
Lochem	•								
Loppersum	•								
Lunteren	•								•
Maarheeze									
Maarn	•								•
Maarssen	•							•	•
Maassluis	•							•	
Maassluis West	•							•	
Maastricht	•	Van de eerste t/m de laatste trein					•	•	•
Maastricht Randwijk									
Mantgum	•							•	•
Mariënberg	•							•	• ^{D)}
Martenshoek	•								
Meerssen	•							•	
Meppel	•	07.00 - 23.00	08.00 - 22.00				•	•	• ^{D)}

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

Station	Toegankelijkheid Perrons toegankelijk via Liften, overgangen of hellingbanen Perrons met of zonder toegankelijk Treinen toegankelijk (gelijkvloers)		Aanwezigheid assistentie Alleen na aanvraag via telefoon of internet		Faciliteiten Verrijgbare bruggen Gehandicapte parkeerplaatsen Toegankelijke toiletten Blindengeleide lijnen Lift Hellingbaan				
	maandag t/m vrijdag	weekend							
Middelburg	•	Van de eerste t/m de laatste trein	•	•	•	•	•	•	• ³
Naarden-Bussum	•	07.00 - 23.00		08.00 - 22.00	•		• ⁶		
Nieuw Amsterdam	•						•		• ³
Nieuw Vennep	•					•	•		•
Nieuwerkerk a/d IJssel	•					•		•	
Nieuweschans	•						•		
Nijkerk	•					•	•		
Nijmegen	•	Van de eerste t/m de laatste trein	•	•	•	•	•	•	•
Nijmegen Dukenburg	•								•
Nijmegen Heyendaal							•		
Nijmegen Lent									•
Nijverdal	•					•	•		• ³
Nunspeet	•					•	•		• ³
Nuth	•					•	•		
Obdam	•					•	•		
Oisterwijk	•					•			
Oldenzaal	•								
Olst	•								
Ommen	•						•		• ³
Oosterbeek	•					•	•		
Opheusden	•								
Oss	•	07.00 - 23.00		08.00 - 22.00	•	•	•		
Oss West	•						•		•
Oudenbosch	•						•		
Overveen	•								
Purmerend	•	07.00 - 23.00		08.00 - 22.00	•	•			•
Purmerend Overwhere	•						•		
Purmerend Weldevenne									
Putten	•						•		
Raalte	•								• ³
Ravenstein	•					•			
Reuver	•						•		
Rheden	•								
Rhenen	•					•			•
Rijssen	•								• ³
Rijswijk	•					•	•	•	
Rilland-Bath	•						•		
Roermond	•	Van de eerste t/m de laatste trein	•	•	•	•	•	•	
Roodeschool	•						•		

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

Station	Toegankelijkheid		Aanwezigheid assistentie		Faciliteiten					
	Perons toegankelijk via liften, overpaden of hellingbanen	Perons niet of beperkt toegankelijk. Treinen toegankelijk. Geëlikt vloerg	Alleen na aanvraag via telefoon of internet		Verrijdbaar	Gehandicaptenparkeerplaatsen	Toegankelijke toiletten	Blindengeleidelijnen	Lift	Hellingbaan
			maandag t/m vrijdag	weekend						
Roosendaal	•		Van de eerste t/m de laatste trein		•	•	•	•		
Rosmalen	•						•	•		
Rotterdam Alexander	•		Van de eerste t/m de laatste trein		•	•		•		
Rotterdam Blaak	• ^o							•		
Rotterdam Centraal	•		Van de eerste t/m de laatste trein ²⁾		•	•	•	•	•	
Rotterdam Lombardijen	•						•	•		
Rotterdam Noord	• ^o									•
Rotterdam Zuid	•						•	•		
Ruurlo	•									
Santpoort Noord	•									
Santpoort Zuid	•									
Sappemeer Oost	•									
Sauwerd	•							•		
Schagen	•		07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•	•	•	•	•	
Scheemda	•							•		
Schiedam Centrum	•		07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•			•	•	
Schiedam Nieuwland	•					•			•	
Schin op Geul	•					•		•		
Schinnen	•					•		•	• ^o	
Schiphol	•		Van de eerste t/m de laatste trein ²⁾		•	•	•	•	•	
Sittard	•		Van de eerste t/m de laatste trein		•	•	•	•	•	
Sliedrecht	•									
Sneek	•	•				•	•		• ²⁾	
Sneek Noord	•							•	• ²⁾	
Soest	•							•		
Soest Zuid	•							•		
Soestdijk	•					•		•		
Spaubeek	•							•		
Stavoren	•							•		
Stedum	•							•		
Steenwijk	•		07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•	•	•	•	• ²⁾	
Susteren	•							•		
Swalmen	•							•	•	
Tegelen	•					•		•	•	
Terborg	•									
Tiel	•		07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•		•			
Tiel Passewaal	•							•	•	
Tilburg	•		07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•	•	•	•	•	
Tilburg Reeshof	•					•		•	•	

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

Station	Toegankelijkheid		Aanwezigheid assistentie		Faciliteiten		
	Perrons toegankelijk via liften over gaden of hellingbanen	Perrons niet of beperkt toegankelijk (geen overgang)	Afken na aanvr. aag via telefoon of internet	weekend	Verruimbare bruggen	Geïnduceerde parkeerplaatsen	Toegankelijke rolstoelen
			maandag t/m vrijdag	weekend	Blindengeleide lijnen	Lift	Hellingbaan
Tilburg West	•						•
Twello	•					•	•
Ultgeest	•		07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•	•	•
Uithuizen	•						•
Uithuizermeeden	•						•
Usquert	•						•
Utrecht Centraal	•		Van de eerste t/m de laatste trein ²⁾		•	•	•
Utrecht Lunetten	•				•		•
Utrecht Mallebaan	•		10.00 - 16.31	10.00 - 16.31	•		
Utrecht Overvecht	•					•	•
Utrecht Terwijde	•						•
Utrecht Zullen	•						•
Valkenburg	•		07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•	•	•
Varsseveld	•						
Veenendaal Centrum	•						•
Veenendaal-De Klomp	•		07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•	•	•
Veenendaal West	•						•
Veenwouden	•				•	•	• ²⁾
Velp	•						
Venlo	•		Van de eerste t/m de laatste trein		•	•	•
Venray	•		07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•	•	
Vierlingsbeek	•						•
Vlaardingen Centrum	•		07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•		
Vlaardingen Oost	•						
Vlaardingen West	•						
Vleuten	•						•
Vlissingen	•		07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•	•	•
Vlissingen Souburg	•					•	•
Voerendaal	•					•	
Voorburg	•					•	•
Voorhout	•						•
Voorschoten	•					•	•
Voorst-Empe	•					•	•
Vorden	•						
Vriezenveen	•						
Vroomshoop	•						
Vught	•						•
Waddinxveen	•						
Waddinxveen Noord	•						•

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

Station	Toegankelijkheid <small>Perrons toegankelijk via liften, overpaden of hellingbanen Perrons niet of beperkt toegankelijk Treinen toegankelijk (geëlikt vloer)</small>		Aanwezigheid assistentie <small>Alleen na aanvraag via telefoon of internet</small>		Faciliteiten <small>Verrijdbare bruggen Gebandicaptenparkeerplaatsen Toegankelijke toiletten Blindengoedertinnen Lift Hellingbaan</small>				
	maandag t/m vrijdag	weekend							
Warffum	•							•	
Weert	•	07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•	•	•	•	•	•
Weesp	•	07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•				•	•
Wehl	•								
Wezep	•							•	• ^{D)}
Wierden	•								
Wijchen	•					•		•	
Wijhe	•								
Winschoten	•	•						•	
Winsum	•							•	
Winterswijk	•	07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•	•				
Winterswijk West	•							•	•
Woerden	•	Van de eerste t/m de laatste trein		•	•	•	•	•	•
Wolfheze	• ^{O)}							•	
Wolvega	•					•	•	•	•
Workum	•							•	
Wormerveer	•	•						•	•
IJlst	•								
Zaandam	•	Van de eerste t/m de laatste trein		•	•	•		•	
Zaandam Kogerveld	•					•			•
Zaltbommel	•					•	•	•	
Zandvoort aan Zee	•	07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•	•				
Zetten-Andelst	•							•	
Zevenaar	•	07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•	•			•	
Zevenbergen	•					•			
Zoetermeer	•	07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•	•	•		•	
Zoetermeer Oost	•								•
Zuidbroek	•							•	
Zuidhorn	•	•						•	• ^{D)}
Zutphen	•	Van de eerste t/m de laatste trein		•	•	•	•	•	•
Zwaagwestelnde	•							•	•
Zwijndrecht	•	07.00 - 23.00	08.00 - 22.00	•	•	•	•	•	
Zwolle	•	Van de eerste t/m de laatste trein		•	•	•	•	•	•

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

Bijlage 2 – Stationslijst 218 met huidige realisatiecijfers

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

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

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

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

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

Bijlage 3 – Extra toegankelijke locaties buiten 218

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

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

Bijlage 4 – Verwachte ontwikkeling KPI Toegankelijkheid ProRail

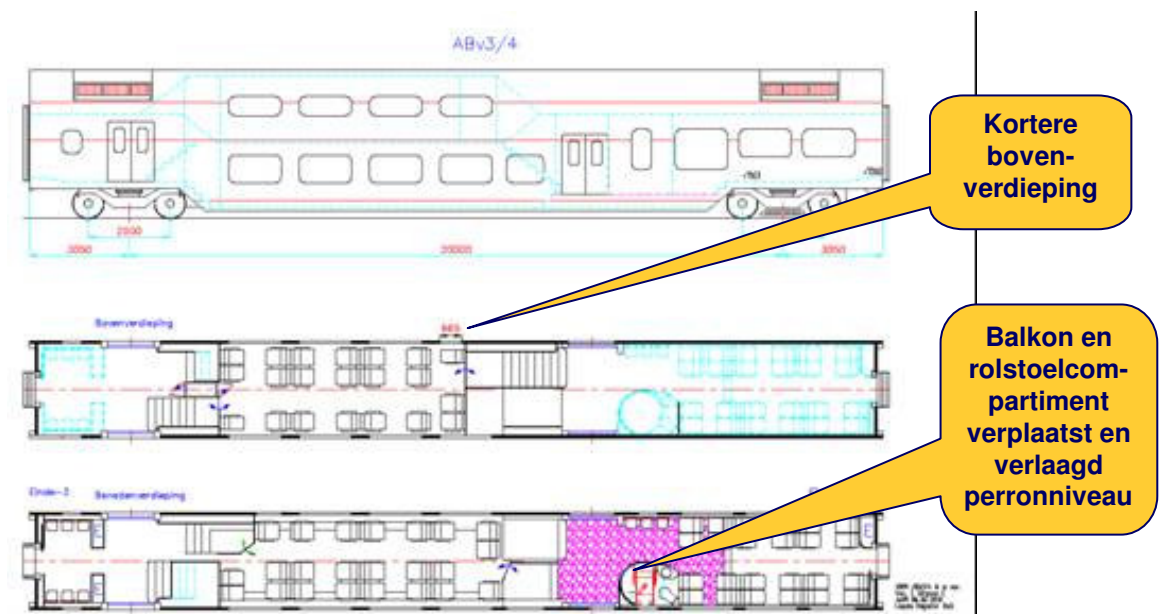
		Nul-meting 2005	Einddoel 2020	Tot 2020 nog te realiseren	2010 planning cumm.	2011 planning cumm.	2015 planning cumm.	2020 planning cumm.	2030 planning cumm.
Initieel programma	Totaal maatregelen	1559	3627	2068	1036	1878	1982	2068	2068
Implementatieplan (conform opgave beheerplan 2010)	Aanpassen Perron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

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

Bijlage 5 - Beschrijving oplossingen onderzoek

Verplaatsen balkon

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



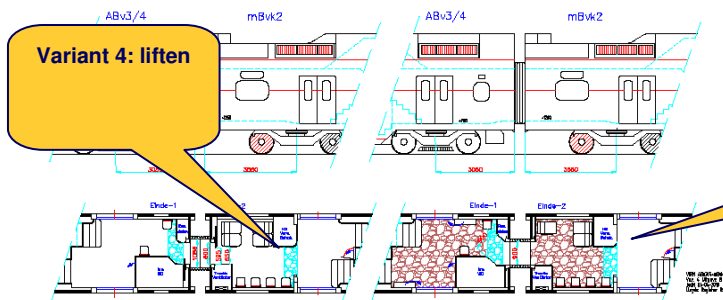
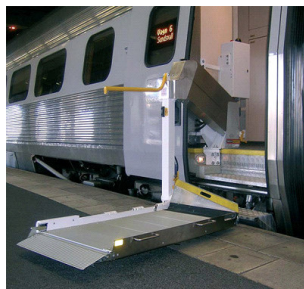
Plaatsen van een lift

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

Uitklapplank

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

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



Variant 4: liften

Variant 4a: liften plus brede overgangs-inrichting

Bijlage 6 - Toelichting NS op gelijkvloerse instap

Inleiding

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

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

De kloof

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

Normen

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

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

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

Huidige situatie (zie schets op volgende pagina)

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

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

Overgangssituatie (zie schets op volgende pagina)

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

De gewenste eindsituatie (zie schets op volgende pagina)

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



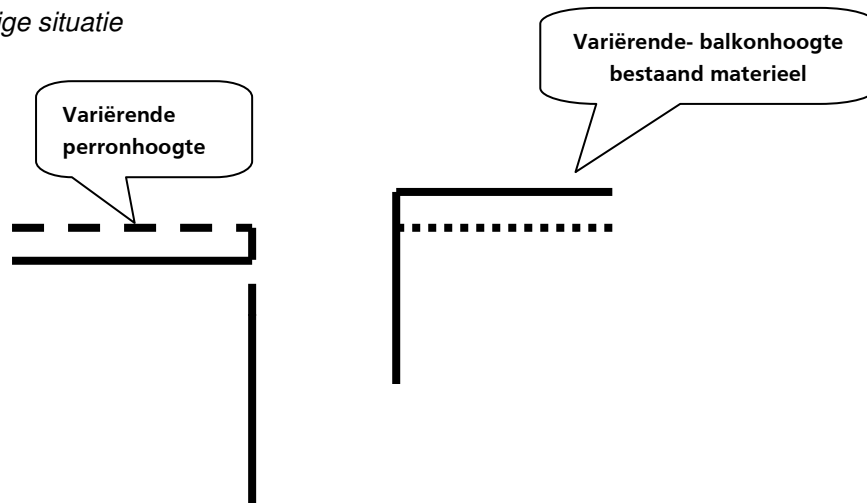
Figuur 2. Eindsituatie kloof

Instap bij de nieuwe Sprinter (SLT)

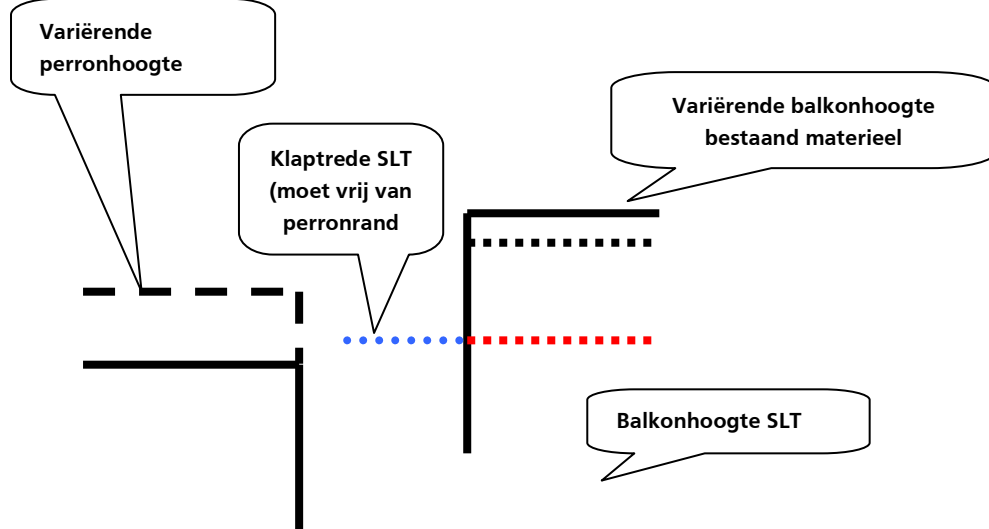
Het nieuwe Sprinter materieel lost niet in één klap alle toegankelijkheidsproblemen op. Wij hebben immers nog enige tijd te maken met perrons van verschillende hoogten. Daar komt bij dat op het moment van specificeren van de nieuwe Sprinter de aanlegnorm van de perrons tussen de 76 en 84 cm BS (bovenzijde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

Schematische weergave

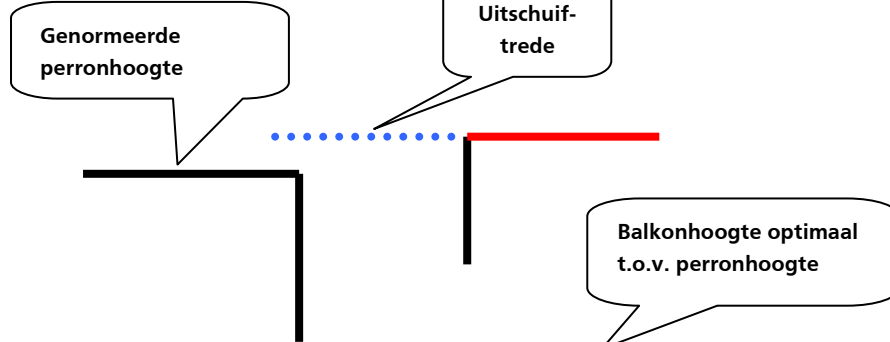
Huidige situatie



Overgangssituatie met Sprinter



Gewenste eindsituatie



Colofon

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

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