



Beleidslijn Toegankelijkheid Openbaar Vervoer

2011 - 2015

Vastgesteld door het dagelijks bestuur op

Stadsregio Rotterdam
Postbus 21051
3001 AB Rotterdam
Telefoon: 010 – 417 2389
Fax: 010 – 404 7347
e-mail: info@sr.rotterdam.nl
website: www.stadsregio.info

INHOUDSOPGAVE

Samenvatting	3
1 Inleiding	5
1.1 Toegankelijkheid als verantwoordelijkheid van de stadsregio	5
1.2 Invloed en instrumenten van de stadsregio	6
1.3 Verdere opbouw van de beleidslijn Toegankelijkheid	6
2 Internationale en nationale beleidskaders	7
2.1 Europees beleid	7
2.2 Rijksbeleid	7
2.3 Recente ontwikkelingen	8
3 Uitgangspunten voor stadsregionaal beleid	10
3.1 Regionale beleidskaders	10
3.2 Betrokken partijen en rolverdeling	11
4 Hoe toegankelijk is het openbaar vervoer in de stadsregio?	13
4.1 Metro	13
4.2 Tram	15
4.3 Bus	16
4.4 Algemene aspecten van toegankelijkheid	18
5 Beleid voor een betere toegankelijkheid	21
5.1 Metro	21
5.2 Tram	22
5.3 Bus	23
5.4 Dienstverlening	24
5.5 Algemene aspecten van toegankelijkheid	25
6 Eindbeeld	27
6.1 De toegankelijkheid in 2010	27
6.2 Overzicht van acties	27
Bijlage 1 Besluit betreffende de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de daartoe te verrichten aanpassingen	29
Bijlage 2 Bushalteplan Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2006-2015	36
Bijlage 3 Uitvoeringsregeling BDU – Toegankelijkheid OV	45

Samenvatting

Het vigerende meerjarenplan toegankelijkheid van de stadsregio is afkomstig uit 2007, en beslaat de periode 2007-2010. De toegankelijkheid van het openbaar vervoer is de komende jaren nog in ontwikkeling. Er is dus behoefte aan een nieuw meerjarenplan. Het 'eindjaar' voor deze nieuwe beleidslijn Toegankelijkheid is daarbij 2015.

De beleidslijn Toegankelijkheid gaat in hoofdstuk 1 in op het begrip 'toegankelijkheid' en de beleidsdoelstellingen. Hoofdstuk 2 bevat de beleidskaders (Europese en Nederlandse regelgeving), en in hoofdstuk 3 wordt ingegaan op bestaand beleid van de stadsregio, dat (mede) het kader vormt voor de beleidslijn Toegankelijkheid. Deze hoofdstukken bevatten actuele informatie, maar vertonen geen inhoudelijke verschillen t.o.v. het meerjarenplan 2007-2010. Hoofdstuk 4 en 5 zijn inhoudelijk wel 'nieuw', en handelen over resp. de huidige situatie van de toegankelijkheid, en de te nemen maatregelen in de komende jaren.

Hoe toegankelijk is het openbaar vervoer in de stadsregio?

Het metrosysteem vormt momenteel een goed toegankelijk onderdeel van het openbaar vervoer in de stadsregio Rotterdam. Er zijn nog enkele aandachtspunten om de toegankelijkheid verder te verbeteren, denk daarbij aan het omroepen van de uitstapzijde in de metrovoertuigen.

Met het TramPlusconcept wordt aan een groot aantal toegankelijkheidseisen en –wensen van de doelgroepen met een beperking voldaan. De introductie van de conducteur op de tram is een sprong voorwaarts ter verbetering van de dienstverlening in het algemeen en daarmee de toegankelijkheid van de tram voor reizigers met een functiebeperking in het bijzonder. Voor de overige niet-TramPlushaltes is een uitvoeringsplan opgesteld voor het toegankelijk maken van de zogenaamde 'stadstramhaltes'. De komende periode zal gericht zijn op de aanleg van toegankelijke haltes en het vervangen van klassieke stadstrams door lage vloer materieel.

De laatste jaren is er binnen de stadsregio een flinke verbetering gemaakt met de toegankelijkheid van het bussysteem door de inzet van lage vloerbussen. Op steeds meer plekken binnen de stadsregio worden hoge bushalteperrons aangelegd. De combinatie van lage vloerbussen en hoge halteperrons zorgt voor een optimale toegankelijkheid van het busvervoer.

De stations/haltes van metro, tram en bus zijn vanuit de omgeving niet altijd goed bereikbaar voor mensen met een functiebeperking door bijvoorbeeld hoogteverschillen of het ontbreken van geleidelijnen.

Beleid voor de komende jaren

Op basis van de gesignaleerde situatie en aandachtspunten zijn de maatregelen beschreven die in de komende jaren getroffen moeten worden. De hoofdpunten zijn:

Materieel en infrastructuur

- Voor reizigers met een visuele beperking is het niet altijd duidelijk aan welke kant van het metrovoertuig de deuren zullen openen en er kan worden uitgestapt. De RET bekijkt de mogelijkheden voor het omroepen van de uitstapzijde in de metrovoertuigen.
- Aanpak bushaltes. De stadsregio heeft de doelstelling geformuleerd dat 54% van de bushaltes (oftewel 1108 haltes) voor 2015 toegankelijk worden gemaakt door de wegbeheerders. Een toegankelijke halte is voorzien van een verhoogd halteperron, geleidelijnen en eventuele andere voorzieningen, zodat een (nagenoeg) gelijkvloerse instap in lage vloerbussen mogelijk wordt.
- Voor het Stadstramnet komt de komende jaren nieuw materieel in dienst, dat een lage instap en daarmee een hoog niveau van toegankelijkheid biedt.
- Het uitvoeringsprogramma Stadstram zal worden gerealiseerd. De verwachting voor 2015 is dat door werk-met-werk te maken, er van de Stadstramhaltes 55 to 75 % toegankelijk kan zijn. De ambitie van de Stadsregio is dat in 2020 alle tramhaltes toegankelijk zijn voor mensen met een functiebeperking.

- Aanbrengen van geleidelijnen voor mensen met een visuele beperking op nieuwe TramPlushaltes en in werk-met-werksituaties.
- Aanbrengen van opstelruimten en handgrepen voor rolstoelen in bestaande Citadis-voertuigen (TramPlus)

Dienstverlening en informatie

- In het kader van het project Service Personeel heeft de RET een herscholingstraject gestart waarbij stationsbeheerders van een aantal metrostations breder worden ingezet. Zo worden zij verantwoordelijk voor de controle op het functioneren van de liften en assisteren zij mensen met een functionele beperking bij een defect van de liften op het station.
- Het ontbreken van contrasterende kleuren op de bedieningspanelen van de oude liften heeft de aandacht maar een technische oplossing ligt nog niet voor de hand. Voor de nieuwe liften is wel een verbeterd bedieningspaneel ontwikkeld.
- dREIS-project: plaatsen van ruim 800 nieuwe informatiezuilen bij tram en bushaltes met audiofunctie.
- In de informatie-uitingen van het openbaar vervoer voorafgaand aan de reis wordt ook informatie over de geboden toegankelijkheidskwaliteit (inzet lage vloermaterieel, toegankelijke halten, aanwezigheid liften, etcetera) opgenomen.
- In het kader van de landelijke invoering van de ov-chipkaart wordt nog gekeken naar verbeteringen ten behoeve van visueel gehandicapten.

Hoofdstuk 6 ten slotte bevat een overzicht van het effect van de beschreven maatregelen oftewel, hoe toegankelijk is het openbaar vervoer in 2015? Daarnaast bevat het een overzicht van de te nemen acties in de komende jaren. Daarbij gaat het zowel om activiteiten van de stadsregio, als om activiteiten die de vervoerders en wegbeheerders uitvoeren en waarvoor zij nader uitgewerkte voorstellen zullen doen in hun jaarlijkse 'uitvoeringsplan toegankelijkheid'.

1 Inleiding

1.1 Toegankelijkheid als verantwoordelijkheid van de stadsregio

De voorliggende Beleidslijn Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2011 – 2015 beschrijft het beleid van de stadsregio Rotterdam, als opdrachtgever openbaar vervoer, op het beleidsterrein van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer¹. Daarnaast wordt het oude beleid uit het Meerjarenplan Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2007 - 2010 geëvalueerd. De doelstelling van de Beleidslijn Toegankelijkheid 2011 – 2015 is een (verdere) verbetering van de toegankelijkheid van het regionaal stads- en streekvervoer binnen de stadsregio. De wettelijke kaders vormen daarbij de leidraad.

Het dagelijks bestuur van de stadsregio Rotterdam is verantwoordelijk voor het openbaar vervoer in de regio. Openbaar vervoer is een belangrijk middel voor mensen uit allerlei doelgroepen om zich te verplaatsen binnen de regio. De stadsregio is zich er van bewust dat er, ondanks diverse reeds doorgevoerde verbeteringen, allerlei hindernissen bestaan (zowel letterlijk als figuurlijk) die het voor bepaalde groepen in de samenleving moeilijk en soms zelfs onmogelijk maken zich te verplaatsen. Dit geldt ook voor het openbaar vervoer.

Toegankelijkheid wordt in dit document omschreven als “de kwaliteit van het geleverde vervoerproduct, die reizigers in staat stelt stations, haltes en vervoermiddelen te bereiken en te gebruiken”². Bij het formuleren van beleid gericht op de toegankelijkheid van het openbaar vervoer is gekeken naar (tijdelijke) fysieke, visuele en auditieve functiebeperkingen van doelgroepen. Toegankelijkheid van het openbaar vervoer heeft te maken met zaken zoals: hoe komen reizigers bij het station of de halte, hoe komen ze in het station, hoe verplaatsen ze zich in en rond het station of de halte, en hoe gebruiken ze de geboden voorzieningen zoals bijvoorbeeld loketten, automaten, informatieborden en dergelijke? Dit geldt niet alleen voor de stations en haltes, maar evenzeer voor bewegend materieel zoals trams, metro’s en bussen. Ook aspecten als informatievoorziening en dienstverlening bepalen mede de mate waarin reizigers in staat gesteld worden om het openbaar vervoer te bereiken en te gebruiken.

Het accent in deze beleidslijn ligt op de volgende aspecten:

- (Stations- en halte)infrastructuur;
- Materieel;
- Dienstverlening;
- Reisinformatie;

Volgens de wet staat het gebruik van het openbaar vervoer voor iedereen open, echter de toegankelijkheid van het openbaar vervoer is voor een aantal groepen reizigers problematisch of er is zelfs in het geheel geen sprake van. Als bevoegde autoriteit spant de stadsregio zich daarom in om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor die doelgroepen verder te verbeteren. Dit geldt dan met name voor degenen die zichzelf zelfstandig kunnen verplaatsen, eventueel met hulpmiddelen (zoals een rolstoel) en/of een eigen begeleider. Reizigers die zich niet zelfstandig kunnen verplaatsen (al dan niet met hulpmiddelen of begeleiding) blijven aangewezen op de voorzieningen die gemeenten hen bieden op grond van de Wet Voorzieningen Gehandicapten. De invulling van deze wet verschilt per gemeente en kan bestaan uit een speciaal vervoersysteem (bijvoorbeeld Vervoer op Maat in Rotterdam) of een financiële bijdrage in de extra kosten die de reiziger moet maken om zich te verplaatsen (zoals een taxivergoeding).

¹ De looptijd van het meerjarenplan is 2011 tot en met 2015 (voor 2016 e.v. zal te zijner tijd nieuw beleid dienen te worden opgesteld).

² Deze omschrijving is ontleend aan de algemene definitie uit het Handboek voor Toegankelijkheid (1998) van het landelijk Bureau voor Toegankelijkheid.

1.2 Invloed en instrumenten van de stadsregio

Als bevoegde OV-autoriteit kan de stadsregio direct of indirect invloed uitoefenen op een aantal aspecten dat mede de toegankelijkheid van het openbaar vervoer bepaalt. Hiervoor kan zij de instrumenten van concessieverlening (aan vervoerders) en subsidieverlening (aan wegbeheerders) inzetten. Concreet gaat het hierbij dan om de volgende onderdelen:

- Infrastructuur: metrostations en –haltes, de tram- en bushaltes en knooppunten van openbaar vervoer;
- Materieel: metro's, trams en bussen;
- Dienstverlening door het personeel;
- Informatievoorziening, zowel voor als tijdens de reis.

Duidelijk moge zijn dat in geval overige onderdelen van de reisketen (bijvoorbeeld de toeleidende weg naar de halte) onvoldoende toegankelijk zijn, mensen met een functie beperking (nog) geen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. De concrete aanpak van publieke ruimte rond de haltes en stations valt onder de directe verantwoordelijkheid van de wegbeheerder, maar als OV-autoriteit vraagt de stadsregio eveneens aandacht voor de noodzaak de toegankelijkheid van haltes en stations in de publieke ruimte te optimaliseren. Voor de halteaanpak worden financiële middelen ter beschikking gesteld aan de wegbeheerders.

1.3 Verdere opbouw van de beleidslijn Toegankelijkheid

Volgend op dit eerste inleidende hoofdstuk zal in hoofdstuk 2 een beeld worden geschetst van de (inter)nationale beleidskaders waarbinnen de stadsregio haar toegankelijkheidsbeleid dient vorm te geven. Hoofdstuk 3 geeft inzicht in de regionale kaders en uitgangspunten voor de aanpak van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de verschillende partijen die daarbij zijn betrokken.

In het vierde hoofdstuk zal duidelijk worden welke aandachtspunten er op dit moment nog zijn te onderscheiden op het vlak van de toegankelijkheid van openbaar vervoer binnen de stadsregio. Achtereenvolgens worden de vervoersmodaliteiten metro, tram en bus behandeld. Daarbij wordt per modaliteit steeds een beeld van de huidige toegankelijkheid gegeven, waarna de belangrijkste aandachtspunten op de onderdelen 'stations en haltes (perrons)', 'voertuigen' en 'dienstverlening' de revue passeren. Aan het einde van het hoofdstuk worden de meer algemene aspecten reisinformatie, onderhoud en OV-Chipkaart nog in relatie gebracht met toegankelijkheid.

Op basis van de geconstateerde aandachtspunten zullen in hoofdstuk vijf de concrete beleidskeuzes van de stadsregio Rotterdam op het beleidsterrein van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer aan bod komen. Hierin wordt duidelijk welke maatregelen de stadsregio in de periode tot en met 2015 voorstelt om te komen tot een zo toegankelijk mogelijk openbaar vervoerssysteem binnen de regio. De beleidslijn zal worden besloten met een doorkijk naar de verwachte situatie in 2015 en een overzicht van de te nemen acties ter verbetering van de toegankelijkheid in deze periode, weergegeven in hoofdstuk 6.

2 Internationale en nationale beleidskaders

2.1 Europees beleid

Op internationaal niveau heeft Nederland zich verbonden aan een verplichting te zorgen voor toegankelijk openbaar vervoer. Op 30 maart 2007 heeft Nederland het VN-verdrag ondertekend inzake de rechten van personen met een handicap. Doel van het verdrag is het volledige genot door alle personen met een handicap van alle mensenrechten en fundamentele vrijheden op voet van gelijkheid te bevorderen, beschermen en waarborgen. Teneinde personen met een handicap in staat te stellen zelfstandig te leven en volledig deel te nemen aan alle facetten van het leven. Hiermee is de verplichting aangegaan passende maatregelen te nemen om personen met een handicap de toegang te garanderen tot de fysieke omgeving, vervoer, informatie en communicatie, met inbegrip van informatie- en communicatietechnologieën en – systemen, en tot andere voorzieningen en diensten die openstaan voor, of verleend worden aan het publiek, in zowel stedelijke als landelijke gebieden.

Door het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie is op 20 november 2001 richtlijn 2001/85/EU gepubliceerd³. In deze richtlijn zijn allerlei technische details vastgesteld die tot doel hebben de toegankelijkheid van voertuigen die gebruikt worden in de uitvoering van openbaar vervoer te bevorderen. Deze richtlijn komt in plaats van of naast nationale regelgeving. Door deze richtlijn zijn fabrikanten gehouden om de voertuigen conform de Europese voorschriften uit te voeren. Het effect van deze richtlijn is dat nieuwe voertuigen die door vervoermaatschappijen worden aangeschaft standaard zijn voorzien van hulpmiddelen die de toegankelijkheid verbeteren, zoals een lage vloer, speciale stoelen aan de voorzijde, een klaptrede, waardoor de bus met een rolstoel kan worden binnengereden, etcetera. Door deze aanpassingen zijn de nieuwe voertuigen gemakkelijk toegankelijk voor rolstoelgebruikers en er zijn binnen het voertuig voldoende mogelijkheden rolstoelers te vervoeren.

2.2 Rijksbeleid

De verbetering van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer staat op rijksniveau al geruime tijd in de belangstelling. Het rijk hecht dan ook grote waarde aan een toegankelijk openbaar vervoer. Vanuit dit perspectief zijn vanaf 1992 middelen voor toegankelijkheid aan de Rijksbijdrage exploitatie openbaar vervoer toegevoegd. Om een versnelling aan te brengen in de verbetering van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer heeft de toenmalige regering in het Regeerakkoord van 1998 de zinsnede opgenomen dat “de komende vier jaar de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mensen met een functie beperking daadwerkelijk moet verbeteren”. De jaren erna is dit het toegankelijkheidsbeleid verder uitgewerkt. De toegankelijkheidsdoelstellingen zijn door het Rijk nader ingevuld met de wens dat het busvervoer in 2010, doch uiterlijk 2015, en het openbaar vervoer per rail (metro, tram en trein) uiterlijk in 2030 volledig toegankelijk moeten zijn voor mensen met een functiebeperking. Dit uitgangspunt is verwoord in de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) en in de Wet Gelijke Behandeling Chronisch Zieken en Gehandicapten 2003 (Wgbh/cz2003).

In de Wet personenvervoer (art. 32) is een bepaling opgenomen die de decentrale overheden verplicht aan een concessie voorschriften te verbinden ten aanzien van de eisen aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer, ten behoeve van reizigers met een handicap. Daarbij kan de vervoerautoriteit gebruik maken van de zogenaamde CROW-richtlijnen die consumentenorganisaties, vervoerondernemingen

³ Richtlijn 2001/85/EU betreffende speciale voorschriften voor voertuigen bestemd voor het openbaar vervoer van passagiers, met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend.

en andere deskundigen hebben ontwikkeld. Deze CROW-richtlijnen bevatten onder andere informatie over hoe een toegankelijke bus, tram, busstation en reisinformatie eruit moeten zien.

In december 2003 is de Wet gelijke behandeling chronisch zieken en gehandicapten (Wet gbh/cz) van kracht geworden. In deze wet wordt onder andere aandacht besteed aan het collectief personenvervoer en de toegankelijkheid ervan. Hier moet onder andere gedacht worden aan "...voor een ieder openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling met een bus, trein, metro, tram of een via een geleidesysteem voortbewogen voertuig... (CROW: 2005:24, *Toegankelijkheid collectief personenvervoer. Uitgangspunten*)". Ook wordt er rekening gehouden met reisinformatie, overstapmogelijkheden en tarieven.

2.3 Recente ontwikkelingen

Tenslotte is een aantal ontwikkelingen in het beleid aan te duiden, dat op korte termijn van invloed zal zijn op de kaders waarbinnen verbeteringen in de toegankelijkheid van het openbaar vervoer tot stand zullen moeten komen.

Op dit moment wordt in het kader van de reeds vermelde Wet ghb/cz gewerkt aan specifieke regelgeving voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Intentie van het Rijk is om de Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) in 2011 in werking te kunnen laten treden. Bij de rijksdoelstelling om het stads- en streekvervoer optimaal toegankelijk te maken voor mensen met een functiebeperking moet wel de kanttekening geplaatst worden, dat het hierbij gaat om reizigers die zich zelfstandig kunnen verplaatsen, eventueel met hulpmiddelen (zoals een rolstoel) en/of een eigen begeleider. Mensen die hiertoe niet in staat zijn of van wie de benodigde hulpmiddelen een bepaalde omvang overschrijden (bijvoorbeeld bepaalde elektrische rolstoelen) zijn en blijven aangewezen op speciale vormen van vervoer.

In de AMvB genaamd "Besluit gelijke behandeling op grond van een handicap of chronische ziekte in het openbaar vervoer" worden de toegankelijkheidseisen uitgesplitst in een aangescherpt. Als nieuwe data waarop de diverse OV onderdelen toegankelijk moeten zijn, wordt genoemd.

- bussen en metro's: 2011;
- trams: 2020;
- treinen: 2030;
- bushaltes: eind 2014;
- metrostations: 2011;
- tramhaltes: 2020;
- treinstations: 2020;
- reisinformatie: 2015.

In de eerder genoemde AMvB is bepaald dat 80% van de tramhaltes binnen de stadsregio in 2020 toegankelijk moeten zijn. Het besluit betreffende de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de daartoe te verrichten aanpassingen is als bijlage toegevoegd bij deze beleidslijn.

In het Nationaal Mobiliteitsberaad van 30 maart 2006 is overeenstemming bereikt over de invulling en fasering van de bushalteaankpak. Ter ondersteuning hiervan stelt het ministerie van Verkeer en Waterstaat extra middelen beschikbaar. Onderdeel van de aanpak is het ontwikkelen van halteplannen door de OV-autoriteiten, waaronder de stadsregio. Door landelijk gemiddeld 46% van de haltes aan te pakken zal voor 68% van de reizigers sprake kunnen zijn van een toegankelijke reis in het openbaar vervoer met de bus. Om dit zogenaamde 'optimumscenario' te realiseren stelt het Ministerie van Verkeer en Waterstaat extra middelen ad € 87 miljoen beschikbaar aan de OV-autoriteiten, welke worden overgeheveld naar de BDU na ontvangst van het halteplan. De voorgestelde realisatietermijn loopt tot 2015. De eerstkomende tijd zal het fysiek

toegankelijk maken van het bussysteem voor reizigers in een rolstoel en andere reizigers met een mobiliteitsbeperking dan ook de meeste inspanning vergen.

3 Uitgangspunten voor stadsregionaal beleid

3.1 Regionale beleidskaders

In dit hoofdstuk wordt allereerst een overzicht gegeven van de diverse plannen en documenten met relevantie voor het beleid dat de stadsregio voert op het terrein van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Tezamen vormen de onderstaande documenten (mede) het regionale beleidskader waarbinnen de Beleidslijn Toegankelijkheid Openbaar Vervoer tot stand is gekomen.

3.1.1 *Regionaal Verkeers- en VervoersPlan*

Het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP) vormt het kaderstellende document voor ondermeer het beleid op het terrein van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. In de voorliggende Beleidslijn Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2011 – 2015 is de toegankelijkheid van het openbaar vervoer nader uitgewerkt.

3.1.2 *Kadernota Openbaar Vervoer, Update OV-netwerk en Ambitienota OV*

De Kadernota Openbaar Vervoer is bedoeld om de ruimte tussen het RVVP en de programma's van eisen voor de OV-concessies te dichten, in hoofdzaak gericht op de exploitatie van het openbaar vervoer. Het is daarmee een uitwerking van het RVVP en op onderdelen ook een aanvulling daarop. Met betrekking tot de toegankelijkheid van het openbaar vervoer hanteert de stadsregio in de Kadernota het uitgangspunt dat zoveel mogelijk reizigers die in staat zijn zichzelf zelfstandig te verplaatsen, gebruik moeten kunnen maken van het openbaar vervoer. Het stadsregionale beleidskader voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer dat in de beleidslijn Toegankelijkheid wordt beschreven, is nadrukkelijk bedoeld als een aanvulling op de Kadernota Openbaar Vervoer.

De Update OV-netwerk vormt een meer concrete uitwerking van het RVVP, gericht op de infrastructurele consequenties van het op hoofdlijnen beschreven beleid voor het openbaar vervoer binnen de stadsregio. In de Update worden specifiek voor het busvervoer enkele mogelijke maatregelen ter verbetering van de toegankelijkheid genoemd, zoals de aanwezigheid van (elektronische) uitschuifbare in-/uitrijplanken in de lage vloerbussen.

In de ambitienota OV genaamd "Hoogwaardig OV voor een bereikbare regio" spreekt de stadsregio de ambitie uit dat het openbaar vervoer in 2025 een groei van 60% in reizigers kan verwerken. Een toegankelijk OV-systeem is een belangrijk kwaliteitskenmerk van hoogwaardig openbaar vervoer en is daarom essentieel om deze ambitie te behalen.

3.1.3 *Programma van eisen OV-concessies*

Toegankelijkheid is tevens een onderdeel van het Programma van Eisen Concessieverlening 2007 stadsregio Rotterdam. De concessiehouder richt het openbaar vervoer zodanig in dat reizigers met een auditieve, visuele of motorische functiebeperking die zich zelfstandig kunnen verplaatsen, zoveel als mogelijk van het openbaar vervoer gebruik kunnen maken. In het Programma van Eisen wordt beschreven wat de taken en verantwoordelijkheden zijn van de concessiehouder, wat de kenmerken van het materieel dienen te zijn en wat de concessiehouder aan toegankelijkheid moet bieden. Ook wordt aangegeven hoe om te gaan met het stadsregionale beleid op het gebied van toegankelijkheid. In de nieuwe concessies met de vervoerders moeten minimaal de toegankelijkheidseisen worden opgenomen zoals in de huidige concessies zijn afgesproken.

In het onderdeel 'klantcontact' wordt bijvoorbeeld aangegeven wat de concessiehouder moet doen als deze niet voldoet aan de toegankelijkheidskenmerken zoals deze beloofd zijn. Er dient tevens overleg plaats te vinden met belangenorganisaties (PROV). Ten slotte dient de concessiehouder een maal per kwartaal een overzicht te verschaffen van de verschillende voertuigtypen die in de concessie worden ingezet, hun kenmerken en de gerealiseerde inzet in aantallen dienstritten per uur per type lijn. De acties die voortkomen uit de Beleidslijn Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2011-2015 zullen zo veel mogelijk worden opgenomen in het programma van eisen voor de nieuwe concessies die na 2011 in zullen gaan.

3.1.4 Bushalteplan Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2006 – 2015

Specifiek voor het toegankelijk maken van de bushaltes binnen de stadsregio is eind 2006 een Bushalteplan Toegankelijkheid OV 2006 – 2015 opgesteld. Dit halteplan bevat de door de stadsregio voorgestelde aanpak van bushaltes in de periode tot 2015, op basis van een prioritering. In lijn met het landelijke beleid streeft de stadsregio er naar dat tegen die tijd ruim tweederde van de reizigers met een mobiliteitsbeperking een toegankelijke reis met het openbaar vervoer kan maken. Daarbij wordt door de stadsregio een regionale doelstelling van circa 54 procent (1108) toegankelijke bushaltes in 2015 gehanteerd.

In aanvulling op het bushalteplan is een implementatieplan uitgewerkt, dat als uitgangspunt dient voor afspraken tussen stadsregio en wegbeheerders over de concrete aanpassing van de geprioriteerde bushaltes tot 2015. Verderop in de beleidslijn zal de wijze van prioriteren bij het toegankelijk maken van de bushaltes worden beschreven. De integrale tekst van het Bushalteplan Toegankelijkheid OV 2006 – 2015 is als bijlage bij de beleidslijn Toegankelijkheid opgenomen (zie bijlage 1).

Overzicht van CROW-publicaties over toegankelijkheid van het OV

Voor een integraal en gedetailleerd overzicht van toegankelijkheidseisen op diverse onderdelen van het openbaar vervoerssysteem, wordt verwezen naar verschillende publicaties van het CROW. Deze bevatten landelijke richtlijnen met aandachtspunten voor allerlei aspecten van een toegankelijk openbaar vervoer. Wegbeheerders en vervoerders kunnen ondermeer de volgende publicaties als naslagwerk gebruiken:

- Toegankelijkheid collectief personenvervoer – Uitgangspunten (publicatie 219a)
- Toegankelijkheid collectief personenvervoer – Bussen (publicatie 219c)
- Toegankelijkheid collectief personenvervoer – Looproutes (publicatie 219e)
- Toegankelijkheid collectief personenvervoer – Reis- en route-informatie (publicatie 219f)
- Toegankelijkheid openbaar busvervoer – Aanbevelingen voor een gelijkvloerse in- en uitstap (publicatie 184)
- Handboek halteplaatsen (publicatie 233) + Addendum halteplaatsen (aanvulling op CROW publicatie 233)
- Richtlijn integrale toegankelijkheid openbare ruimte (publicatie 177)
- Praktijkboek toegankelijkheid openbare ruimte (publicatie 201)
- Ontwerprichtlijn 'Geleidelijnen' van Viziris (Het CROW gaat deze richtlijn verwerken in publicaties).

3.2 Betrokken partijen en rolverdeling

Als bevoegde OV-autoriteit speelt de stadsregio een sturende rol; zij kan direct of indirect invloed uitoefenen op een aantal aspecten dat mede de toegankelijkheid van het openbaar vervoer bepaalt. Hiervoor kunnen de instrumenten van concessieverlening (aan vervoerders) en subsidieverlening (aan wegbeheerders en vervoerders) worden ingezet. Met behulp van mysteryguest onderzoeken wordt op een aantal aspecten de toegankelijkheid van het openbaar vervoer gemeten. De uitkomsten uit de mysteryguest onderzoeken zijn verwerkt in deze beleidslijn. De toegankelijkheid van het busnetwerk wordt door de stadsregio gemeten door de

tweejaarlijkse monitoringsronde bij de wegbeheerders. Zoals eerder al aangegeven, gaat het hierbij concreet om de toegankelijkheid van de volgende onderdelen:

- Infrastructuur (metrostations en –haltes, de tram- en bushaltes en knooppunten van openbaar vervoer);
- Materieel (metro's, trams en bussen);
- Dienstverlening (personeel);
- Informatievoorziening (voor en tijdens de reis).

Duidelijk moge zijn dat in geval overige onderdelen van de reisketen (bijvoorbeeld de toeleidende weg naar de halte) onvoldoende toegankelijk zijn, mensen met een handicap (nog) geen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. De concrete aanpak van publieke ruimte rond de haltes en stations valt onder de directe verantwoordelijkheid van de wegbeheerder, maar als OV-autoriteit onderkent de stadsregio eveneens de noodzaak van toegankelijkheid van de publieke ruimte rondom de stations en haltes. Tijdens de inhoudelijk contacten met de wegbeheerders vraagt de stadsregio om aandacht voor zowel de aanpak van de haltes als de toeleidende infrastructuur, zoals geleidelijnen in de buitenruimte. Voor maatregelen op de haltes worden door de stadsregio financiële middelen aan de wegbeheerders ter beschikking gesteld.

Bij het verbeteren van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer spelen naast de stadsregio diverse andere partijen een rol. Het vervoerbedrijf draagt onder meer zorg voor de stations, het materieel en de informatievoorziening. Zoals al aangegeven maakt de bushalte-infrastructuur deel uit van de openbare ruimte en valt onder de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder (veelal de gemeenten). Daarnaast hebben consumentenorganisaties op het terrein van de toegankelijkheid een (wettelijke) adviesrol. Binnen de stadsregio is een aantal van dergelijke organisaties verenigd in het Platform Reizigersbelangen Openbaar Vervoer (PROV).

De stadsregio Rotterdam hecht grote waarde aan de inbreng van (vertegenwoordigers van) de doelgroepen. Deze gebruikers zijn bij uitstek in staat aan te geven waar de fysieke belemmeringen zich bevinden in en op de weg naar het openbaar vervoer. De doelgroepen dienen in de ogen van de stadsregio bij de uitvoering van het beleid een belangrijke stem te krijgen. Praktisch wordt dit vormgegeven door het overleg tussen de vervoerbedrijven en het Platform Reizigersbelangen Openbaar Vervoer (PROV). Daarnaast overlegt de RET één maal per kwartaal met de belangenorganisatie MEE Rotterdam Rijnmond (in samenwerking met VGR). In dit overleg worden detailzaken besproken en worden pilots op het gebied van toegankelijk openbaar vervoer geëvalueerd.

4 Hoe toegankelijk is het openbaar vervoer in de stadsregio?

In dit hoofdstuk wordt per vervoersmodaliteit – metro, tram en bus – de huidige stand van zaken beschreven en in beeld gebracht waar zich nog aandachtspunten met betrekking tot de toegankelijkheid van het desbetreffende systeem bevinden. Achtereenvolgens komen steeds de stations en haltes (perrons), de voertuigen en de dienstverlening aan de orde. Per onderdeel wordt eerst kort een overzicht gegeven van de huidige stand van zaken, waarna de overgebleven aandachtspunten concreet zullen worden benoemd. Tenslotte worden aan het einde van het hoofdstuk nog de reisinformatievoorziening, onderhoud en de OV-Chipkaart als algemene aspecten van toegankelijkheid behandeld. De informatievoorziening voorafgaand aan de verplaatsing met het openbaar vervoer is namelijk een aandachtspunt dat voor elke vervoersmodaliteit van invloed is op de toegankelijkheid van de reis. Ook het onderhoud van infrastructuur en materieel is van belang voor de wijze waarop de reiziger de toegankelijkheid van de diverse modaliteiten ervaart. De OV-Chipkaart wordt hier eveneens apart behandeld, omdat dit nieuwe betaalsysteem een nieuwe vorm van toegang tot de openbaar vervoersinfrastructuur met zich meebrengt en daardoor een relatie heeft met de algemene toegankelijkheid van het openbaar vervoer binnen de stadsregio. Bij de beschrijving van de aandachtspunten wordt zo veel mogelijk aangegeven welke specifieke doelgroepen dit als zodanig ervaren. In hoofdstuk 5 zullen vervolgens de beleidskeuzes voor de aanpak van de geconstateerde punten worden gepresenteerd.

4.1 Metro

Het metrosysteem vormt momenteel een goed toegankelijk onderdeel van het stedelijk openbaar vervoer in de stadsregio Rotterdam. Dit komt onder meer doordat er overal sprake is van eigen infrastructuur, waardoor voertuig en infrastructuur optimaal op elkaar kunnen worden afgestemd. In de metrostations is al het nodige gedaan aan de toegankelijkheid, zoals bijvoorbeeld het aanbrengen van automatische deuren, onbelemmerde doorgangen naar perrons, roltrappen, geleidelijnen en liften. Verder zijn de metrostations en –perrons voorzien van displays met (dynamische) reisinformatie en omroepinstallaties die worden gebruikt voor het doorgeven van verstoringen in de dienstregeling en calamiteiten. De vaste lijnvoering en de vaste halteplaatsen op perrons in de stations maken in de metro altijd een eenvoudige en gelijkvloerse instap mogelijk, met een relatief kleine horizontale overbruggingsafstand. Dit draagt in het bijzonder bij aan de toegankelijkheid voor reizigers met een fysieke en visuele beperking.

Bij de inrichting van de metrovoertuigen is rekening gehouden met (elektrische) rolstoelen met afmetingen conform de daarvoor geldende Europese richtlijnen⁴. Daarnaast bevatten de metrovoertuigen reisinformatiedisplays en omroepinstallaties. In de voertuigen is er voldoende gelegenheid voor de reiziger in een rolstoel om zich vast te houden. Er is door de belangenorganisaties in interviews aangegeven dat voorzieningen om de rolstoel vast te zetten niet wenselijk zijn, omdat dit een snelle uitstap zou bemoeilijken. De metro maakt over het algemeen ook niet veel scherpe bochten en volgens de belangenorganisaties is het dan ook niet nodig om een vastzetplek in te richten.

Dit alles maakt de metro een geschikt vervoermiddel voor een zeer grote groep reizigers, al dan niet met een beperking. Ondanks de reeds gerealiseerde verbeteringen is de toegankelijkheid van het metrosysteem echter op een aantal aspecten nog onvoldoende gebleken. Deze aandachtspunten zullen hieronder worden

⁴ Door het ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer uitgegaan van de maatvoering van rolstoelen die Europees is vastgelegd in de bijlage VII van Richtlijn 2001/85/EU, hetgeen is overgenomen in het zogenaamde 'Voertuigreglement'. Dit betekent dat (elektrische) rolstoelen die niet passen binnen de gestelde dimensies hier niet onder vallen, evenals bijvoorbeeld scootmobielen.

behandeld voor de onderdelen stations en haltes (perrons), voertuigen en dienstverlening.

4.1.1 Stations en haltes (perrons)

Een belangrijk aandachtspunt vormt de toegankelijkheid van de buitenruimte direct grenzend aan de metrostations; deze is over het algemeen nog onvoldoende. Een toegankelijke buitenruimte rondom een station is van groot belang voor de algemene toegankelijkheid van de reis met de metro. Het is natuurlijk problematisch wanneer een reiziger met een beperking niet in staat is om te reizen binnen het toegankelijke metrosysteem, simpelweg omdat deze persoon vanuit de omliggende openbare ruimte niet bij de openbaar vervoersinfrastructuur kan komen. Knelpunten waarmee reizigers worden geconfronteerd, zijn het ontbreken van geleidelijnen, plotselinge hoogteverschillen en andere fysieke obstakels. Dit levert vooral belemmeringen op voor mensen met een fysieke en visuele functiebeperking.

In het Meerjarenplan Toegankelijkheid 2007-2010 werd aangegeven dat reizigers uit de doelgroep werden belemmerd in het gebruik van liften door onderhouds- en herstelwerkzaamheden. Op de internetsite van de RET is informatie te vinden over werkzaamheden aan de liften en informeert de RET diverse belangenorganisaties hierover. In het kader van het project Service Personeel heeft de RET een herscholingstraject gestart waarbij stationsbeheerders van een aantal metrostations breder worden ingezet. Zo worden zij verantwoordelijk voor de controle op het functioneren van de liften en assisteren mensen met een functionele beperking bij een defect van de liften op het station. De nieuwe liften van de RET zijn uitgevoerd met een bedieningspaneel met contrasterende kleuren (licht). Het ontbreken van contrasterende kleuren op de bedieningspanelen van de oude liften heeft de aandacht maar een technische oplossing ligt nog niet voor de hand.

4.1.2 Voertuigen

Met de komst van de nieuwe RandstadRail voertuigen rijden er op dit moment binnen het metronetwerk van de stadsregio Rotterdam drie typen metrovoertuigen. Het nieuwe RandstadRail-materieel is op vrijwel alle toegankelijkheidsaspecten gelijk aan de meest recent ingestroomde RET-metrovoertuigen. De enige aanvulling is dat er per voertuig nog twee ruimere opstelplaatsen voor rolstoelen zijn aangebracht. Dit leidt tot een verbetering van de toegankelijkheid voor reizigers met een fysieke beperking.

Voor reizigers met een visuele beperking is het niet altijd duidelijk aan welke kant van het metrovoertuig de deuren zullen openen en kan worden uitgestapt. De RET bekijkt de mogelijkheden voor het omroepen van de uitstapzijde in de metrovoertuigen. In alle typen metrovoertuigen wordt duidelijk met stickers aangegeven welke plaatsen zijn gereserveerd voor mensen met een functiebeperking. Daarnaast wordt op de deuren van de voertuigen met stickers aangegeven welke toegangen zijn bestemd voor mensen in een rolstoel.

4.1.3 Dienstverlening

Dit onderdeel heeft betrekking op de dienstverlening tijdens de reis. Behulpzaam, beleefd en bekwaam personeel is daarbij van groot belang. Dit geldt met name in het geval van verstoringen in de dienstregeling en bij calamiteiten. Service en dienstverlening aan mensen met een functionele beperking is een vast onderdeel in de reguliere trainingen van het RET personeel. Wellicht dat daarnaast de breder opgeleide stationsbeheerders een proactieve rol kunnen spelen bij de klantgerichte dienstverlening op en rond metrostations.

4.2 Tram

Het tramsysteem in Rotterdam heeft de laatste jaren een metamorfose ondergaan. Naast het bestaande Stadstramlijnnennet zijn er nieuwe TramPluslijnen in exploitatie genomen. Met het TramPlusconcept wordt aan een groot aantal toegankelijkheidseisen en –wensen van de doelgroepen met een beperking voldaan. Het Citadismaterieel en de haltes van het TramPlussysteem zijn zodanig vormgegeven dat gebruik door reizigers in een rolstoel (conform de maatvoering in de Europese richtlijn) goed mogelijk is. De verhoogde TramPlushaltes garanderen in combinatie met de lage vloer van de Citadistram namelijk een gelijkvloerse instap. Ook zijn de nieuwe haltes en trams voorzien van (dynamische) reisinformatiedisplays en omroepinstallaties. De klassieke Stadstrams worden eind 2010/begin 2011 ook vervangen door het nieuwe Citadismaterieel, daarmee wordt een grote kwaliteitsimpuls gegeven aan de Stadstramlijnen. Met de introductie van de conducteur op de tram is een sprong voorwaarts gemaakt ter verbetering van de dienstverlening in het algemeen en daarmee de toegankelijkheid van de tram voor reizigers met een functiebeperking in het bijzonder.

Toch is de toegankelijkheid van het tramsysteem nog niet optimaal en kunnen er op dit moment nog diverse aandachtspunten worden aangeduid. In de navolgende subparagrafen komen deze aandachtspunten aan bod.

4.2.1 *Stations en haltes (perrons)*

De combinatie van lage halteperrons en hoge vloervoertuigen leidt tot hoogteverschil, waardoor de Stadstram geen gemakkelijke en gelijkvloerse instap biedt. Dit probleem treft vooral reizigers uit de doelgroep met een fysieke en een visuele beperking. De stadsregio heeft het uitvoeringsprogramma Stadstram vastgesteld met daarin de planning van het toegankelijk maken van de haltes. In de praktijk blijft het echter lastig om alle haltes toegankelijk te maken, de straten waarin de Stadstram rijdt hebben meestal een krap profiel en hoge parkeerdruk. Vanwege ruimtegebrek wordt er dan soms de afweging gemaakt om een halte niet toegankelijk te maken. Op de Stadstramhaltes ontbreken momenteel nog displays met dynamische reisinformatie. Verbeteringen op deze onderdelen zouden ten gunste komen aan alle reizigers die voor hun reis met het openbaar vervoer gebruik maken van de tram.

Ten tijde van de aanleg van de TramPlushaltes was er nog geen officieel eisenpakket waaraan een toegankelijke tramhalte moest voldoen. In de tussentijd maken geleidelijnen voor mensen met een visuele beperking onderdeel uit van de eisen voor een integraal toegankelijke tramplushaltes. De TramPlushaltes voldoen daarmee formeel niet meer aan de toegankelijkheidseisen.

Een laatste aandachtspunt vormt een goede bereikbaarheid van de tramhaltes vanuit de aangrenzende buitenruimte, zowel op de Stadstram als de TramPluslijnen. Deze bereikbaarheid is nog vaak problematisch. Wanneer de halte in het midden van de straat gelegen is, wordt dit probleem het meest zichtbaar. Reizigers uit de doelgroep worden geconfronteerd met het ontbreken van geleidelijnen, plotselinge hoogteverschillen en andere fysieke obstakels die niet duidelijk zijn aangegeven. Dit levert vooral problemen op voor mensen met een fysieke en visuele beperking.

4.2.2 *Voertuigen*

De Stadstramlijnen worden uitgevoerd met ouder materieel zonder gelijkvloerse instap en bieden daarmee onvoldoende toegankelijkheid voor de doelgroep, met name voor de reizigers met een fysieke en visuele beperking. Momenteel zijn er nog 64 oude ZGT trams in omloop. Daarnaast wordt geconstateerd dat omroepberichten in de tram nog vaak te onduidelijk en daardoor slecht hoorbaar zijn, wat kan leiden tot een verminderde toegankelijkheid voor reizigers met een visuele beperking. Verder

bevatten de oude tramstellen geen informatiedisplays, welke voor mensen met een auditieve functiebeperking van belang zijn.

Hoewel het lage vloermaterieel van de TramPlus (Citadis) wel een gelijkvloerse instapmogelijkheid heeft, is de toegankelijkheid van deze tram nog niet optimaal. In de huidige modellen ontbreken namelijk vastzetvoorzieningen voor rolstoelgebruikers. Juist bij deze vervoersmodaliteit is het van belang dat reizigers met een fysieke beperking zich kunnen vastzetten, want de tram rijdt op straatniveau door het stedelijke gebied en maakt daardoor relatief veel (scherpe) bochten.

Met betrekking tot de toegankelijkheid van de tramvoertuigen is het ook van belang dat er voldoende opstelruimte is voor rolstoelen en dat duidelijk is aangegeven waar deze specifiek voor de doelgroep gereserveerde opstelplaatsen zich bevinden. Alle RET-trams hebben drie (of meer) zitplaatsen voor minder validen. De plaats is herkenbaar gemaakt met stickers.

4.2.3 *Dienstverlening*

De dienstverlening is een belangrijk onderdeel van een tramreis. Het gaat dan met name om het comfort van de reizigers tijdens de tramrit. Het (rij)gedrag van het trampersoneel is daarbij van groot belang. Uit het mysteryguest onderzoek dat is uitgevoerd is naar voren gekomen dat de tram goed scoort op dit onderdeel.

4.3 Bus

De laatste jaren is er binnen de stadsregio al een flinke slag geslagen in de verbetering van de toegankelijkheid van het bussysteem. Zo zijn alle bussen binnen het vervoergebied van de stadsregio Rotterdam lage vloerbussen, voorzien van knielmogelijkheid. Nog niet alle bussen hebben een (handmatig bedienbare) in-/uitrijplank voor rolstoelen. De aanschaf van een nieuwe generatie RET-stadsbussen draagt bij aan de verbetering van de algemene toegankelijkheid van het bussysteem. Het nieuwe materieel maakt het gebruik van de bus, met name de in- en uitstap, voor de doelgroepen al veel eenvoudiger. Op steeds meer plekken binnen de stadsregio worden hoge halteperrons aangelegd. De combinatie van lage vloerbussen en hoge halteperrons zorgt voor een optimale toegankelijkheid van het busvervoer. Hiervan profiteren overigens niet alleen de reizigers met een mobiliteitsbeperking. De bevordering van de doorstroming bij het halteren van de bussen komt ten gunste van busreizigers in het algemeen.

In het vervolg van deze paragraaf zullen voor de verschillende aspecten van het busvervoer de huidige aandachtspunten op het vlak van de toegankelijkheid aan de orde komen. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de stations en haltes (perrons), voertuigen en dienstverlening tijdens de reis.

4.3.1 *Stations en haltes (perrons)*

Op dit moment is een klein deel van de haltes (147 haltes in juli 2010) binnen de stadsregio Rotterdam opgehoogd. Het huidige haltebestand bestaat voor een groot deel nog uit lage perrons. De lage haltes hebben als grootste nadeel dat er geen gelijkvloerse instap mogelijk is wanneer een bus bij de halte stilstaat. Busmaterieel zonder uitschuifbare in-/uitrijplank is voor reizigers met een fysieke beperking, bijvoorbeeld rolstoelers, op deze haltes ontoegankelijk. In combinatie met bussen die zijn voorzien van een uitschuifbare plank kunnen reizigers uit deze doelgroep de lage haltes wel gebruiken voor hun reis in het openbaar vervoer. Op de relatief drukke knooppunten in het busnetwerk kan de combinatie van lage halte en uitschuifstelsel echter wel voor langere halteringstijden zorgen. Bij veel in- en uitstappers (al dan niet met een functiebeperking) zou het ontbreken van verhoogde perrons op die locaties kunnen leiden tot doorstromingsproblemen op de bushalte. Daarnaast verbetert de

toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor ouderen, mensen met kinderwagens en mensen met koffers.

Op enkele haltes die door de wegbeheerders zijn opgehoogd zijn geen geleidelijnen aangebracht. Deze haltes zijn daardoor niet integraal toegankelijk daarmee voldoen deze haltes niet aan de eisen voor een toegankelijke bushalte⁵. Voor blinde of slechtziende reizigers is dit een groot knelpunt, waardoor een toegankelijke busreis voor hen erg problematisch wordt. Geleidelijnen vormen dus een aandachtspunt bij het toegankelijk maken van bushaltes. Ook de bereikbaarheid van de bushaltes vanuit de omliggende buitenruimte is doorgaans onvoldoende. Met name voor reizigers met een fysieke en visuele beperking is de buitenruimte slecht toegankelijk vanwege het ontbreken van geleidelijnen, aanwezige hoogteverschillen en andere fysieke obstakels.

Op bepaalde locaties is de bushalte en/of de direct aangrenzende openbare ruimte onvoldoende aangepast aan het gebruik van de uitschuifbare in-/uitstapplank door het nieuwe busmaterieel. Wanneer de haltebreedte of de omgeving van de halte een rolstoelgebruiker te weinig ruimte biedt om op en vanaf de in-/uitrijplank te geraken, zou deze persoon bijvoorbeeld direct op de rijbaan terecht kunnen komen. Ook zou de rolstoeler vanwege ruimtegebrek op de halte gedwongen kunnen zijn om halverwege de helling de plank reeds te verlaten en daardoor uit balans kunnen raken. Dit alles kan zeer gevaarlijke situaties tot gevolg hebben.

De meeste bushaltes hebben momenteel nog geen displays met dynamische reisinformatie en omroepinstallaties. Verbeteringen op deze onderdelen zouden ten gunste komen aan alle reizigers die voor hun reis met het openbaar vervoer gebruik maken van de bus.

4.3.2 Voertuigen

De Connexion-streekbussen die rijden in het concessiegebied Voorne-Putten / Rozenburg zijn lage vloerbussen, voorzien van knielmogelijkheid en een (handmatig bedienbare) in-/uitrijplank voor rolstoelen. Sinds december 2008 rijdt Q-buzz in het gebied van de stadsregio. De concessie wordt uitgevoerd met lage vloerbussen, voorzien van een (handmatig bedienbare) in-/en uitrijplank. Momenteel bestaat de totale busvloot van de RET op reguliere lijndiensten uit lage vloervoertuigen (Citaro 200 en 300 en Den Oudsten 900 serie). Echter, niet al deze lage vloervoertuigen zijn ook compleet rolstoeltoegankelijk, aangezien bij een deel de in-/uitrijplank met (elektronisch) uitschuifstelsel en/of vastzetvoorzieningen in het voertuig ontbreken (Den Oudsten 900 serie). De RET heeft inmiddels een nieuwe generatie RET-stadsbussen aangeschaft. Deze draagt bij aan de verbetering van de algemene toegankelijkheid van het bussysteem. Het nieuwe materieel – met lage vloer, de mogelijkheid tot knielen, in-/uitrijplank met elektronisch uitschuifstelsel, vastzetvoorziening en reisinformatiedisplays – maken het gebruik van de bus, met name de in- en uitstap, voor de doelgroepen al veel eenvoudiger.

Uit het verloopplan van de RET komt naar voren dat de dienstregeling volledig kan worden uitgevoerd met de Citaro bussen. Het kan wel voorkomen dat de oude bussen (Den Oudsten 900 serie) ingezet moeten worden wanneer er op bepaalde lijnen teveel defecte voertuigen zijn of bij versterkingsritten. Dit alles heeft tot gevolg dat de totale busvloot niet altijd optimaal toegankelijk is, met name voor reizigers met een fysieke beperking.

4.3.3 Dienstverlening

Voor het rijgedrag van de buschauffeur is van groot belang voor een comfortabele busreis. Te snel optrekken en afremmen en onzorgvuldig aanrijden bij het naderen van een bushalte worden daarbij als het meest problematisch ervaren. Ook voor het

⁵ Zie bijlage 1 voor een gedetailleerd overzicht van de toegankelijkheidseisen

busvervoer geldt dat verbeteringen in de dienstverlening tijdens de reis ten goede komen aan de algemene kwaliteit van het geleverde openbaar vervoersproduct, waarvan alle busreizigers profiteren.

4.4 Algemene aspecten van toegankelijkheid

Naast de toegankelijkheidsaspecten specifiek voor de vervoersmodaliteiten metro, tram en bus, hierboven puntsgewijs behandeld, is ook een aantal algemene aspecten te noemen dat betrekkelijk los staat van het gebruikte vervoermiddel. Het gaat hierbij om zaken als de reisinformatievoorziening voorafgaand aan het gebruik van het openbaar vervoer, het onderhoud van infrastructuur en materieel en de gebruiksmogelijkheden van de OV-Chipkaart. In deze paragraaf zal dit drietal onderwerpen worden behandeld in relatie tot de toegankelijkheid van het openbaar vervoer.

4.4.1 *Reisinformatie*

De toegankelijkheid van de reisinformatie heeft op deze plaats betrekking op de informatievoorziening voorafgaand aan de daadwerkelijke reis met de verschillende modaliteiten binnen het openbaar vervoer. Naast een stipte uitvoering van de dienstregeling zijn een juiste en tijdige informatieverstrekking hierbij essentieel. Specifiek voor reizigers met een functiebeperking is het belangrijk dat zij ervan op aan kunnen dat de (speciale) voorzieningen die zij nodig om te kunnen reizen ook functioneren en dat beloofde dienstverlening en ondersteuning ook worden waargemaakt. Sommige functiebeperkingen hebben niet alleen gevolgen voor het daadwerkelijke gebruik van het openbaar vervoer, maar ze leiden ook tot belemmeringen bij het vernemen van de benodigde reisinformatie daarvoor. Dit is in het bijzonder het geval voor (potentiële) reizigers met een visuele beperking. De website van Connexxion is voldoende toegankelijk voor mensen met een visuele beperking. Voor de internetsite van de RET geldt dat deze leesbaar is voor slechtzienden. Voor blinden is de site nog niet toegankelijk omdat de site nog niet is toegespitst op speciale voorleesfuncties. De website van Q-buzz is niet toegankelijk voor mensen met een visuele beperking. Informatie over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer kan bij alle vervoerders altijd worden verkregen via telefonisch contact met de vervoerder.

Op de internetsite van de RET is informatie te vinden over de toegankelijkheid van het metro, tram- en busnetwerk. Op de site staat een overzicht welke RET-bus- en tramlijnen toegankelijk zijn voor rolstoelgebruikers. Hier rijden de speciale Citaro-bussen en Citadis-trams met lage vloeren. Op de internetsite wordt informatie gegeven over de mate van de rolstoeltoegankelijkheid er staat geen informatie op over de aanwezigheid van geleidelijnen.

4.4.2 *Onderhoud*

Goed onderhoud van de verschillende onderdelen van het openbaar vervoerssysteem is van belang voor de algehele kwaliteit van het geleverde product aan de reiziger. Dit geldt niet alleen voor mensen met een beperking, maar voor alle reizigers die gebruik maken van het openbaar vervoer. Stations en haltevoorzieningen worden niet altijd voldoende schoongehouden. Verbeteringen op dit punt zouden in het algemeen kunnen bijdragen aan de kwaliteit van het openbaar vervoersproduct.

4.4.3 *OV-Chipkaart*

Sinds de invoering van het OV chipkaartsysteem zijn op de metrostations enkele verbeteringen aangebracht waardoor de toegankelijkheid is verbeterd. Zo zijn er zogenaamde brede poortjes geplaatst. Deze tourniquets zijn van twee kanten

benaderbaar en kunnen dus dienen als in- en uitgang. De geleidelijnen op het station leiden naar deze brede poortjes.

Het OV chipkaartsysteem brengt voor de toegankelijkheid van reizigers uit de doelgroep enkele aandachtspunten met zich mee. Zo ontbreekt voor mensen met een visuele beperking de mogelijkheid om het saldo van de chipkaart af te lezen bij het betreden en verlaten van het openbaar vervoersysteem. Met behulp van een speciaal abonnement kunnen mensen uit de doelgroep voordelig gebruik maken van het openbaar vervoer in de Stadsregio. Er wordt een vast tarief gehanteerd waardoor het saldo niet in de gaten hoeft te worden gehouden. Het saldo op de OV-chipkaart kan overigens wel via de website van de OV-chipkaart worden voorgelezen.

Bij foutmeldingen, aangegeven door middel van twee geluidssignalen, bij de toegangspoortjes blijft onduidelijk wat de exacte aard van de melding is. Hierdoor kan een blinde of slechtziende reiziger niet bepalen welke actie moet worden ondernomen.

Een volgend aandachtspunt met betrekking tot de toegankelijkheid van het nieuwe systeem wordt gevormd door de zogenaamde 'touchscreen'-automaten. Deze automaten dienen te worden gebruikt voor het opladen van de OV-Chipkaart, maar zijn op dit moment niet toegankelijk voor blinden en slechtzienden. Ook de aanduiding van de exacte plaats van het elektronische oog dat de OV-Chipkaart bij het in- en uitchecken afleest, is voor reizigers met een visuele beperking nog van onvoldoende kwaliteit.

4.4.4 Overzicht uitgevoerde acties Meerjarenplan 2007-2010

In onderstaand overzicht zijn de acties weergegeven die uitgevoerd zijn naar aanleiding van de aandachtspunten en doelstellingen die zijn benoemd in het Meerjarenplan Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2007-2010.

Uitgevoerde acties Meerjarenplan 2007-2010	
De stadsregio gebruikt concessieverlening en subsidie verlening als instrument om de toegankelijkheid te bevorderen en daarmee te voldoen aan wettelijke eisen	SRR
De stadsregio heeft in het PVE voor de verschillende concessies eisen opgenomen voor toegankelijk openbaar vervoer	SRR
In het contact met de wegbeheerders wijst de stadsregio op het belang van toegankelijkheid van haltes, stations en openbare ruimte	SRR
Vervoerders binnen de stadsregio moeten periodiek overleggen met vertegenwoordigers van doelgroepen en belanghebbendenverenigingen	Vervoerders
De doelgroepen worden geconsulteerd bij de uitvoering van het toegankelijkheidsbeleid en uitvoering van toegankelijkheidsprojecten	SRR
Aanbrengen van geleidelijnen op metrostations	SRR/RET
Aangeven zitplaatsen in de metro voor mensen uit de doelgroep door middel van stickers	RET
Aangeven zitplaatsen in de tram voor mensen uit de doelgroep door middel van stickers	RET
Aangeven zitplaatsen in de bus voor mensen uit de doelgroep door middel van stickers	Vervoerders
Onderzoek naar de verbetering van de gebruiksmogelijkheden van de liften in metrostations voor visueel gehandicapten (verbeterde nieuwe liftknoppen bij nieuwe liften)	RET
Instroom van Randstadrail voertuigen met twee ruimere opstelplaatsen voor rolstoelen	RET
Instroom van Citaro lage vloerbussen met (elektrische) uitschuifplank bussen	RET
Inzet van lage vloerbussen met elektrische uitschuifplank bij de streekconcessie van Q-buzz	Q-buzz
In de nieuwe service winkel van de RET is een onderrijdbaar loket aanwezig	RET
De conducteur op de tram is een sprong voorwaarts ter verbetering van de dienstverlening en daarmee de toegankelijkheid van de tram	RET
Na invoering van de OV chipkaart zijn speciale brede poortjes neergezet. Deze tourniquets zijn van twee kanten benaderbaar en kunnen dus dienen	SRR/RET

als in- en uitgang. De geleidelijnen op de metrostations leiden naar deze poortjes	
In gebruik name van speciaal reisproduct voor op de OV chipkaart voor mensen met een visuele beperking. Met behulp van dit speciale abonnement kan op basis van een vast en voordelig tarief gebruik worden gemaakt van het OV in de stadsregio waardoor het saldo niet in de gaten hoeft te worden gehouden	RET
Project Service Personeel van de RET: bredere inzet van stationbeheerders. Zo worden zij verantwoordelijk voor de controle op het functioneren van de liften en assisteren mensen met een functionele beperking bij een defect van de liften op het metrostation	RET

5 Beleid voor een betere toegankelijkheid

In dit hoofdstuk zal het beleid van de stadsregio Rotterdam op het terrein van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor de periode tot en met 2015 worden beschreven. Het bevat een overzicht van de beleidskeuzes die worden voorgesteld ter verbetering van de in hoofdstuk vier geconstateerde aandachtspunten. De keuzes op het terrein van de dienstverlening in het openbaar vervoer zullen hieronder in een aparte paragraaf worden beschreven. Dienstverlening vormt een aspect dat voor alle vervoerssystemen – metro, tram en bus – in belangrijke mate bepalend is voor de wijze waarop de reiziger uiteindelijk de toegankelijkheid van het openbaar vervoer binnen de stadsregio in de praktijk ervaart. Toegankelijkheid wordt namelijk niet alleen bereikt door aanpassingen aan de infrastructuur en het materieel; zonder aanvullende dienstverlening kan de reis met het openbaar vervoer alsnog ontoegankelijk blijken. Voorafgaand kan worden opgemerkt dat de keuzes om te voorzien in de wensen en eisen van de specifieke doelgroepen met een beperking geen conflicten oproepen met gebruik van het openbaar vervoer door de reiziger in het algemeen.

5.1 Metro

5.1.1 *Stations en haltes (perrons)*

In het vorige hoofdstuk is aangegeven dat de toegankelijkheid van de buitenruimte rond de metrostations een aandachtspunt is. De stadsregio acht het op dit punt zeer wenselijk dat er toeleidende geleidelijnen in de directe omgeving van de metrostations worden meegenomen in de aanpak ter verbetering van de toegankelijkheid.

Het liftonderhoud en de service hieromtrent blijft de aandacht vragen. Komende periode wordt naar een oplossing gezocht voor het gebruik van de bedieningspanelen van de oude liften. Daarnaast zullen de stationsbeheerders zich bezig houden met het melden van defecten aan liften en proactief en servicegericht handelen bij een defect. Dit moet ertoe leiden dat het aantal klachten over niet-functionerende liften afneemt.

De komende jaren wordt bekeken in hoeverre innovatieve, meer op het individu gerichte informatiesystemen kansrijk zijn voor toepassing binnen het metronet van de stadsregio⁶. Er wordt nu niet gekozen voor het continu omroepen van informatie over lijnnummers en (eind)bestemming op de metroperrons, vanwege de geluidsoverlast voor overige reizigers en voor direct omwonenden.

5.1.2 *Voertuigen*

De aanwezige omroepinstallatie in de oude metrovoertuigen is niet altijd in werking of duidelijk hoorbaar. Vooral personen met een visuele beperking ervaren dit als knelpunt in de informatievoorziening. Op termijn zullen deze metrovoertuigen worden vervangen.

Een ander geconstateerd aandachtspunt is dat het voor reizigers met een visuele beperking niet altijd duidelijk is aan welke kant van het metrovoertuig de deuren zullen openen en kan worden uitgestapt. De RET bekijkt de mogelijkheden voor het omroepen van de uitstapzijde in de metrovoertuigen.

⁶ Zo bestaan er voor de voorlichting van personen met een visuele handicap bijvoorbeeld al systemen met een ringleiding, waarop de individuele reiziger zichzelf kan aansluiten door middel van een (draadloze) hoofdtelefoon. De individuele reiziger zou op die manier geïnformeerd kunnen worden over onder andere het lijnnummer en de bestemming van een naderende metro.

5.2 Tram

5.2.1 *Stations en haltes (perrons)*

TramPlushaltes worden allemaal uitgevoerd met een hoog halteperron. De komende jaren zal ook aandacht worden besteed aan toegankelijkheid van de Stadstram haltes. In 2010 is hiervoor het Uitvoeringsprogramma Stadstram vastgesteld. Dit uitvoeringsprogramma geeft aan op welke wijze de stadsregio een kwaliteitsimpuls wil geven aan tramlijnen die niet op TramPlus niveau zijn. Binnen dit project zijn alle niet-TramPlus haltes geïnventariseerd en is aan de hand van een checklist beoordeeld welke ingrepen benodigd zijn om de haltes volledig toegankelijk vorm te geven. Ook is er bekeken welke haltes door werk-met-werk te maken aangepast kunnen worden en welke haltes separaat moeten worden opgepakt. In tegenstelling tot TramPlus worden dus niet alle haltes op een lijn in één keer opgepakt. In praktijk blijft het toegankelijk maken lastig en prevaleren soms belangen van verkeersveiligheid en parkeren boven het toegankelijk maken van haltes. De verwachting voor 2015 is dat door werk-met-werk te maken, er van de Stadstramhaltes 55 to 75 % toegankelijk kan zijn.

Het project dREIS wordt door RET in opdracht van stadsregio uitgevoerd en behelst het plaatsen van informatiezuilen op ruim 800 bus- en tramhaltes in het gebied van stadsregio Rotterdam in 2010/2011. Op deze informatiezuilen zal de tijd tot vertrek van de volgende bussen of trams worden getoond. Het bieden van deze reisinformatie heeft als doel het gebruik van het Openbaar Vervoer nog aantrekkelijker te maken. Deze nieuwe informatiezuilen zijn voorzien van een audiofunctie: de reiziger krijgt de informatie op het display te horen als deze op een knop op de paal drukt. Er staan circa 190 TramPlus displays op dit moment op straat. Het project dREIS voegt circa 100 displays bij Stadstramhaltes toe.

Geleidelijnen voor mensen met een visuele beperking zijn een onderdeel van een integraal toegankelijke halte. Op de TramPlushaltes in de regio zijn geen geleidelijnen aangelegd. De TramPlushaltes voldoen daarmee formeel niet meer aan de toegankelijkheidseisen. Vanuit de stadsregio is er geen geld beschikbaar voor het aanbrengen van geleidelijnen en er is onvoldoende zekerheid om er vanuit te gaan dat dit de komende jaren wel het geval is. De stadsregio zal daarom alleen bij de aanleg van nieuwe haltes en in werk-met-werksituaties geleidelijnen op TramPlushaltes aanleggen. De opgestelde ontwerprichtlijn 'Geleidelijnen' van Viziris kan daarbij helpen. Bij de aanleg van nieuwe geleidelijnen op haltes en stations moeten de nieuwe informatiezuilen worden meegenomen in het netwerk van geleidelijnen.

De stadsregio acht daarnaast het aanbrengen van toeleidende geleidelijnen, voor slechtzienden en blinden, in de directe omgeving van de tramhaltes van groot belang voor de toegankelijkheid van het tramsysteem. De stadsregio zal bij de wegbeheerders erop aandringen om bij werkzaamheden aan tram- en bushaltes de informatiezuilen van het project dREIS in het netwerk van geleidelijnen op te nemen. Bij de toegankelijkheidsaanpak van de buitenruimte dient tevens aandacht te worden besteed aan het waar mogelijk wegwerken van fysieke obstakels, bijvoorbeeld in de vorm van plotselinge hoogteverschillen of straatmeubilair dat in de weg staat. Aangezien de openbare ruimte rondom de openbaar vervoershaltes tot de verantwoordelijkheid van de desbetreffende wegbeheerder behoort, zal de stadsregio op deze punten vooral een signalerende en stimulerende rol vervullen.

5.2.2 *Voertuigen*

De komende jaren zullen de Stadstrams vervangen worden door nieuw voertuigen met lage vloer. Hierna zal de gehele tramvloot uit lage vloermaterieel bestaan. De nieuwe trams zullen tevens zijn voorzien van informatiedisplays en duidelijk verstaanbare

omroepinstallaties. In 2011 zijn er nog maar 15 oude ZGT trams in omloop in plaats van de 64 nu.

In de bestaande Citadistrams wordt in 2010 extra opstelruimte en handgrepen voor rolstoelen gemaakt. In het nieuwe materieel is deze al wel aanwezig.

5.3 Bus

Het fysiek toegankelijk maken van het bussysteem voor rolstoelers en andere reizigers met een functiebeperking zal de komende tijd de meeste inspanning vergen binnen de toegankelijkheidsaanpak van de stadsregio. De Europese richtlijn⁷ heeft ervoor gezorgd dat busvoertuigen beter toegankelijk zijn voor reizigers met een beperking. Deze verbetering wordt vastgehouden door de eisen voor de voertuigen op te nemen in de aanbestedingseisen voor de verschillende concessies. De stadsregio wil de toegankelijkheid van het busvervoer verder verbeteren door ook aan de infrastructuurkant maatregelen te treffen.

5.3.1 *Stations en haltes (perrons)*

Specifiek voor het toegankelijk maken van de bushaltes heeft het dagelijks bestuur van de stadsregio Rotterdam het *Bushalteplan Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2006 – 2015* (zie bijlage 1) vastgesteld. Dit halteplan bevat de door de stadsregio voorgestelde aanpak van bushaltes in de periode tot 2015, op basis van een prioritering. In lijn met het landelijke beleid streeft de stadsregio er naar, dat tegen die tijd ruim tweederde van de reizigers met een mobiliteitsbeperking een toegankelijke reis met het openbaar vervoer kan maken. Daarbij wordt door de stadsregio een regionale doelstelling van circa 54 procent (1108 toegankelijke bushaltes) in 2015 gehanteerd.

De geleidelijnen op de busstations en –haltes vormen een essentieel onderdeel van een toegankelijke bushalte. De stadsregio maakt ze daarom subsidiabel bij het ophogen van de halte. Ook de toeleidende geleidelijnen in de aangrenzende openbare ruimte (die onder directe verantwoordelijkheid van de wegbeheerder valt) zijn van groot belang. Zonder deze voorzieningen is het bereiken van een toegankelijke halte voor reizigers uit de doelgroep nog steeds problematisch. Ten behoeve van een toegankelijke reisketen vraagt de stadsregio de wegbeheerders daarom eveneens inzet te plegen op het toegankelijk maken van de buitenruimte rondom stations en haltes.

Voor een gedetailleerd overzicht van de basiseisen waaraan een toegankelijke bushalte binnen de stadsregio dient te voldoen, wordt verwezen naar bijlage 1.

Op basis van het Implementatieplan Toegankelijke Bushaltes 2007 – 2015 heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat extra financiële middelen voor het toegankelijk maken van bushaltes ter beschikking gesteld aan de stadsregio. Voor de concrete bushalteaanpak heeft de stadsregio financiële middelen beschikbaar gesteld aan de betrokken wegbeheerders in de vorm van subsidie. Binnen de voor het openbaar vervoer beschikbare BDU-middelen is daarom jaarlijks ruimte gecreëerd om uitvoering van projecten mogelijk te maken.

Als onderdeel van het project dREIS voorziet de RET circa 700 bushaltes in het gebied van de stadsregio Rotterdam van dynamische reisinformatie met audiofunctie. De afgelopen jaren is het optimaal informeren van reizigers met betrekking tot vertrektijden in het openbaar vervoer gemeengoed geworden. Studies hebben bewezen dat passagiers actuele reisinformatiesystemen zien als een aanzienlijke verbetering van de service. Reizigers die precies weten hoe lang zij moeten wachten, ervaren de wachttijd als minder lang en dus positiever. Het project is uniek en complex omdat reisinformatie van meerdere vervoerders in één systeem

⁷ Richtlijn 2001/85/EU

gecombineerd wordt. Uiteindelijk zullen alle voertuigen van welke maatschappij dan ook hun reisinformatie op de display van de passeerhalte kunnen aangeven. Bij de aanleg van nieuwe geleidelijnen op haltes en stations moeten de nieuwe informatiezuilen worden meegenomen in het netwerk van geleidelijnen.

5.3.2 Voertuigen

De stadsregio streeft naar volledige inzet van toegankelijk busmaterieel (alleen op versterkingsritten of speciale scholierenritten hoeft dit niet verplicht te worden gesteld). Onder toegankelijk busmaterieel wordt daarbij concreet verstaan:

- In- en uitstaphoogte van ten hoogste 35 cm boven straatniveau (zonder gebruik van de knielinstallatie)
- Knielinstallatie
- Obstakelvrije doorloop tussen in- en uitstapdeur
- Voorzien van ten minste twee duidelijk aangegeven zitplaatsen bestemd voor minder validen en voorzien van extra handgrepen en een stopknop die vanaf de zitplaats kan worden bereikt
- Gebruik van signaalkleuren ten behoeve van slechtzienden
- Toegankelijk met een rolstoel (met behulp van een, bij voorkeur elektrisch bedienbare, in-/uitrijplaat) en binnen ruimte en een vastzetvoorziening voor ten minste één rolstoel
- Een automatisch halteafroep en passagiersinformatiesysteem (aanduiding van de volgende halte op het display in de bus)

De realisatie van dit streefbeeld wordt dichterbij gebracht door te eisen dat alle nieuwe voertuigen die in de concessie in dienst gesteld worden aan deze aspecten voldoen. Door uitstroom van oud materieel neemt het aandeel toegankelijke voertuigen dan steeds verder toe. Daarbij wordt wel de levensduur van het materieel in het oog gehouden. Het (rolstoel)toegankelijke materieel wordt zoveel mogelijk lijnsgewijs ingezet, zodat het voor reizigers helder is waar en wanneer ze een voertuig met bepaalde toegankelijkheidskwaliteit kunnen verwachten.

5.4 Dienstverlening

Toegankelijkheid komt niet alleen tot stand door fysieke aanpassingen aan infrastructuur en voertuigen, maar ook – of misschien wel vooral – door de dienstverlening met aandacht voor mensen met een functiebeperking. Zaken als rustig rijden, duidelijk spreken of even helpen als een lift defect is, zijn van groot belang voor de toegankelijkheid die reizigers ervaren. Een deel van de in hoofdstuk vier genoemde aandachtspunten is hierop terug te voeren.

In het Programma van Eisen bij de concessies is opgenomen dat de vervoerbedrijven bij het verbeteren van de toegankelijkheid ook dergelijke aspecten van dienstverlening moeten betrekken. Bij de aandacht voor verbeteringen in de dienstverlening kan mogelijk ook worden aangesloten bij activiteiten van het 'Platform Marketing openbaar vervoer', waarin ook aandacht wordt besteed aan dienstverleningsaspecten.

Een belangrijke factor hierin is de houding en het inlevingsvermogen van het personeel. Ook hieraan worden eisen verbonden: personeel moet namelijk een klantgerichte instelling en klantvriendelijk gedrag laten zien en de vervoerder besteedt voortdurend aandacht aan opleiding en training van het personeel/toezichhouders.

5.5 Algemene aspecten van toegankelijkheid

5.5.1 *Reisinformatie*

Per vervoersmodaliteit is reeds beschreven hoe de informatievoorziening tijdens de reis kan worden verbeterd. Op deze plaats zal vooral worden ingezoomd op de toegankelijkheid van reisinformatie voorafgaand aan de reis in het openbaar vervoer.

In de huidige situatie kan de reiziger met een beperking door het raadplegen van de verschillende informatiebronnen, zoals telefonisch contact of de websites van de vervoerders, reeds vooraf (bij het plannen van de reis) op de hoogte worden gesteld van de toegankelijkheid van de stations, de haltes en het materieel. Bijzondere aandacht zal hierbij moeten uitgaan naar de informatieverstrekking aan de doelgroep van reizigers met een visuele beperking, aangezien dit specifieke eisen stelt. Zoals opgenomen in de huidige concessies moeten de websites van de vervoerders die binnen de stadsregio actief zijn voldoen aan de normen zoals opgesteld door het WC3-consortium. Wanneer daar aan wordt voldaan zijn de websites goed toegankelijk voor mensen met een visuele beperking.

Er is een wijziging van het Besluit Personenvervoer in procedure. Daarin krijgen de vervoerders de verplichting om extra gegevens ter beschikking te stellen, namelijk over: de mate van toegankelijkheid voor reizigers met een functionele beperking van haltes, stations en voertuigen die door de desbetreffende vervoerder worden gebruikt voor het verrichten van openbaar vervoer. Vervoerders worden hiermee verplicht gegevens te verstrekken ten behoeve van het voeden en actualiseren van een reisinformatiesysteem. De stadsregio Rotterdam zal de rol krijgen om de informatie van de vervoerders te verzamelen en te bundelen. Wanneer het Besluit Personenvervoer is gewijzigd zal de stadsregio nadere afspraken maken met de betrokken vervoersmaatschappijen en wegbeheerders over het aanleveren van de benodigde informatie en de communicatie richting de reizigers.

Daarnaast stimuleert de stadsregio innovatieve manieren om tijdens de reis dynamische reisinformatie te kunnen verstrekken over de actuele stand van zaken met betrekking tot de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Daarbij kan gedacht worden aan een meer individuele benadering, waarbij de reiziger op zijn mobiele telefoon 'à la minute' (bijv. via GPS of het intypen van een haltecode) de relevante toegankelijkheidsinformatie ontvangt over de exacte locatie waar die persoon zich op dat moment binnen het openbaar vervoerssysteem bevindt. Ook met het oog op de kosteneffectiviteit van de maatregelen is dit een interessante optie.

5.5.2 *Onderhoud*

In het vorige hoofdstuk werd al geconstateerd dat goed onderhoud van de verschillende onderdelen van het openbaar vervoerssysteem van belang is voor de algehele kwaliteit van het geleverde product aan de reiziger. Dit geldt in principe voor alle reizigers, maar is in het bijzonder van belang voor mensen met een functiebeperking. Wanneer een zitplaats op het perron te vies is om op te gaan zitten, kan een valide persoon er voor kiezen om te blijven staan; voor een reiziger die slecht ter been is, kan dat tot problemen leiden.

De stadsregio vraagt aan de verantwoordelijke beheerder van de halte daarom extra aandacht voor het goed onderhouden van de aanwezige voorzieningen. Daarbij moet gedacht worden aan inzet ten behoeve van een goede verlichting, schoneabri's, etcetera. Dezelfde aandacht zal uitgaan naar het onderhoud van het materieel.

5.5.3 *OV-Chipkaart*

Bij de komst van de OV-Chipkaart als nieuw betaalmiddel en vervoerbewijs in het openbaar vervoer binnen de stadsregio is rekening gehouden met de functiebeperkingen van bepaalde groepen reizigers. Zo is de introductie van de chipkaart in het metrosysteem aangegrepen om speciale brede tourniquets (toegangspoortjes) op de metrostations en –haltes te plaatsen, die onder andere gebruikt kunnen worden door reizigers in een rolstoel. Daarnaast zijn geleidelijnen aangelegd die aansluiten op de tourniquets.

De touchscreen-automaten voor het opladen van de OV-Chipkaart vormen nog een belangrijk aandachtspunt. Voor oplossingen hiervoor zal de stadsregio aansluiting zoeken bij initiatieven op landelijk niveau. In het kader van de landelijke invoering van de OV-Chipkaart worden namelijk in een speciale werkgroep mogelijke alternatieve systemen voor het kopen van kaartjes onderzocht. Kortom, er zal nog worden gezocht naar mogelijkheden om de apparatuur zodanig aan te passen dat reizigers met een visuele beperking op het gehoor – door middel van een bevestiging – kunnen vaststellen welke handelingen er plaatsvinden.

6 Eindbeeld

6.1 De toegankelijkheid in 2015

Na uitvoering van de beleidslijn zal de toegankelijkheid van het openbaar vervoer in de stadsregio er eind 2015 als volgt uit zien:

- De metro is goed toegankelijk. Ten opzichte van de huidige situatie is de informatievoorziening in het station verbeterd. De inzet van stationsbeheerders leidt tot een betere service richting mensen met een functiebeperking (d.m.v. assistentie bij defecte liften).
- De TramPluslijnen zijn goed toegankelijk. Deze lijnen worden volledig uitgevoerd met lage vloermaterieel, zodat in combinatie met de verhoogde halteperrons een gelijkvloerse instap wordt geboden. In de Citadis-tramvoertuigen is een vastzetvoorziening voor rolstoelen aangebracht.
- De Stadstram is beter toegankelijk dan nu. Er wordt nieuw, toegankelijk materieel ingezet. Het uitvoeringsprogramma voor het toegankelijk maken van de tramhaltes is uitgevoerd. Het grootste deel van de haltes is nu toegankelijk.
- De bus wordt uitgevoerd met lage vloermaterieel en is in alle gevallen geschikt voor rolstoelen. In 2015 is 54 procent van de haltes toegankelijk gemaakt voor mensen met een functiebeperking.
- Op 263 metrohaltes, 291 tramhaltes en 700 bushaltes is dynamische reisinformatie beschikbaar. Ruim 800 daarvan zijn voorzien van een audiofunctie.
- Het personeel heeft oog voor de reizigers met een functiebeperking en ouderen en houdt hiermee rekening in de dienstverlening. Dit komt tot uiting in de waardering van de reizigers voor de dienstverlening door het personeel. Automatische halte-afroepinstallaties, moeten, indien aanwezig, zijn ingeschakeld en op de juiste wijze werken. Tevens wordt zorg gedragen voor het in bedrijf houden van de automatische omroepinstallaties in de voertuigen.
- Reizigers kunnen zich vooraf informeren over de toegankelijkheidskwaliteit van een reis met het openbaar vervoer, doordat in de dienstregeling of elders is vermeld welke ritten met toegankelijk materieel worden uitgevoerd, dan wel welke haltes/stations toegankelijk zijn gemaakt.

Bij elkaar betekent dit, dat de bruikbaarheid van het openbaar vervoer voor reizigers met een functiebeperking in de komende jaren verder wordt verbeterd.

6.2 Overzicht van acties

In de volgende tabel zijn activiteiten voor de periode 2010 tot en met 2015 opgenomen die voortvloeien uit de beleidslijn Toegankelijkheid. Sommige activiteiten zal de stadsregio uitvoeren, andere zaken zijn een taak voor de vervoerders. Voor de laatste geldt dat de vervoerder jaarlijks in een 'Uitvoeringsplan Toegankelijkheid' beschrijft wat deze in het komende jaar gaat doen om de toegankelijkheid te verbeteren. Dat betekent dat een aantal voornemens uit deze beleidslijn hierin terugkomt en meer concreet wordt gemaakt. Overigens dienen de vervoerbedrijven voortdurend te streven naar verbetering van de toegankelijkheid en hiervoor adequate maatregelen te treffen (en deze in het jaarlijkse uitvoeringsplan op te nemen). Dat betekent ook dat de vervoerbedrijven overleg voeren met doelgroepen over het toegankelijkheidsbeleid en voorgenomen maatregelen.

Categorie	Jaar	Actie	Verantwoordelijk
Metro	2011 e.v.	Bereikbaarheid van metrostations voor reizigers met een functiebeperking onder de aandacht brengen van wegbeheerders	Stadsregio en wegbeheerders
	2011	De omroepinstallatie aanpassen waardoor bij ieder station kenbaar wordt gemaakt aan welke kant kan worden uitgestapt.	RET (uit te werken in uitvoeringsplan toegankelijkheid)
	2011	Zoeken naar een technische oplossing voor het toepassen van contrasterende kleuren op de bedieningspanelen van de oude liften	RET (uit te werken in uitvoeringsplan toegankelijkheid)
Tram	2011 - 2019	Aanpassen van de niet-TramPlushaltes conform het uitvoeringsprogramma Stadstram	Stadsregio, RET, gemeente
	2010 – 2011	Aanschaf en indienststelling nieuw toegankelijk trammaterieel als vervanging voor het huidige oudere, hoge vloermaterieel.	RET
	2011 - 2015	Aanbrengen van geleidelijnen voor mensen met een visuele beperking op nieuwe TramPlushaltes en in werk-met-werksituaties.	Stadsregio en RET
	2011 e.v.	Bereikbaarheid van tramhaltes voor reizigers met een functiebeperking onder de aandacht brengen van wegbeheerders	Stadsregio
	2010 - 2011	Aanbrengen van ruimere opstelplaatsen met handgrepen voor rolstoelen in bestaande Citadis-voertuigen (TramPlus)	RET
Bus	2006 – 2015	Toegankelijk maken van 1108 bushaltes in de periode tot 2015 (aan de hand van het Bushalteplan en Implementatieplan)	Stadsregio en wegbeheerders
	2011 e.v.	Bereikbaarheid van busstations voor reizigers met een functiebeperking onder de aandacht brengen van wegbeheerders	Stadsregio
	2011 - 2015	Onder de aandacht brengen van het aanbrengen van geleidelijnen als onderdeel van een integraal toegankelijke bushalte	Stadsregio
Reisinformatie	2011 - 2015	Opnemen van informatie over toegankelijkheid in de reisinformatie voorafgaand aan de reis	Stadsregio en vervoerders
	2011 – 2015	Verkennen van de mogelijkheden voor innovatieve, individuele reisinformatie gericht op reizigers met een functiebeperking	Stadsregio
	2010-2011	dREIS-project: plaatsen van ruim 800 nieuwe informatiezuilen bij tram en bushaltes met audiofunctie	RET
OV-Chipkaart	2011 e.v.	Bekijken hoe de bruikbaarheid van OV-Chipkaart voor met name visueel gehandicapten kan worden verbeterd (aansluiten bij landelijke initiatieven)	Stadsregio

Bijlage 1 Besluit betreffende de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de daartoe te verrichten aanpassingen

Besluit van (...), akk. ministerraad 16 oktober 2009

houdende regels betreffende de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de daartoe te verrichten aanpassingen

Op de voordracht van de Staatssecretarissen van Volksgezondheid, Welzijn en Sport en van Verkeer en Waterstaat en Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van..., nr. ;

Gelet op artikel 8, tweede lid, van de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte;

De Raad van State gehoord (advies van, nr.);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretarissen van Volksgezondheid, Welzijn en Sport en van Verkeer en Waterstaat en Onze Minister van Verkeer en Waterstaat nr.;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel 1

In dit besluit wordt verstaan onder:

- a. Onze Minister: Onze Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport;
- b. wet: Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte;
- c. beheerder: een natuurlijke of rechtspersoon die verantwoordelijk is voor de inrichting en het gebruik van een station, halte of ander gebouw of bouwwerk dat dient voor het betreden, gebruiken of verlaten van het openbaar vervoer, daaronder begrepen in een gebouw te onderscheiden ruimten;
- d. concessiegebied: een gebied waar openbaar vervoer wordt verricht als bedoeld in artikel 25 van de Wet personenvervoer 2000;
- e. exploitant van reisinformatie: degene bedoeld in artikel 10 van het Besluit personenvervoer 2000.
- f. concessieverlener: een overheid als bedoeld in artikel 20, tweede lid, van de Wet personenvervoer 2000
- g. halte: een gebouw of bouwwerk, niet zijnde een station, dat dient voor het betreden, gebruiken en verlaten van openbaar vervoer;
- h. hulpmiddel: een persoonlijk middel dat in het bijzonder is bestemd voor het zichzelf voortbewegen of door een ander doen voortbewegen van personen met een functiebeperking en de afmetingen van een rolstoel als bedoel in richtlijn 2008/164/EG niet overschrijdt;

- i. station: een gebouw of bouwwerk dat dient voor het betreden, gebruiken en verlaten van openbaar vervoer per trein of metro, alsmede voor vervoer per tram of bus indien deze voertuigen halteren in een gebouw of bouwwerk dat bestemd is voor het betreden, gebruiken en verlaten van trein of metro, daaronder begrepen in een gebouw of bouwwerk te onderscheiden ruimten voor dat doel;
- j. perron: onderdeel van een station dat als platform dient voor het betreden en verlaten van een trein, metro of tram.
- k. richtlijn 2008/164/EG; richtlijn 2001/85/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2001 betreffende speciale voorschriften voor voertuigen bestemd voor het vervoer van passagiers, met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, en tot wijziging van richtlijn 70/156/EEG van de Raad en van richtlijn 97/27/EG (PbEG 2002, L 42/1);
- l. voertuig: een voertuigcategorie als bedoeld in artikel 1, onderdeel h van de Wet personenvervoer 2000, met uitzondering van een auto;
- m. vervoerder: degene die openbaar vervoer verricht als bedoeld in artikel 7, onderdeel a van de wet.

Artikel 2

1. De aanpassingen als bedoeld in artikel 8, tweede lid, van de wet zijn gericht op het toegankelijk maken van de in artikel 7 genoemde voorzieningen van openbaar vervoer tot het niveau van onbelemmerd gebruik van openbaar vervoer dat minimaal nodig is voor personen met een bepaalde functiebeperking die zich in de samenleving, al dan niet met een hulpmiddel of persoonlijke begeleiding, zelfstandig kunnen bewegen en kenbaar maken.
2. Onder aanpassingen als bedoeld in het eerste lid wordt verstaan het geheel van maatregelen of voorzieningen met betrekking tot het betreden, gebruiken of verlaten van het openbaar vervoer en daartoe behorende haltes en stations, alsmede het organiseren van het gebruik van dat vervoer, ten behoeve van personen met een functiebeperking.

Artikel 3

De bij of krachtens de artikelen 4 tot en met 12, 16 en 17 voorgeschreven aanpassingen zijn de aanpassingen als bedoeld in de artikelen 2 en 8 van de wet.

Hoofdstuk 2. Voertuigen

Artikel 4

1. Een toegankelijk voertuig beschikt ten minste over:
 - a. een in- en uitgang die zodanig op de halte of het perron aansluit dat een onbelemmerde toegang mogelijk is tussen de halte of het perron en het voertuig, met inachtneming van een veiligheidsmarge;

- b. de mogelijkheid de deuren langer open te laten indien een persoon met een functiebeperking het voertuig betreedt of verlaat;
 - c. bedieningsfaciliteiten voor de reiziger die toegerust zijn op een praktisch en veilig gebruik voor personen met een functiebeperking in zittende en staande houding;
 - d. voldoende bereikbare opstelplaatsen voor hulpmiddelen en zitplaatsen voor personen met een functiebeperking per voertuig of voertuigdeel;
 - e. doorgangsruimte met toereikende afmetingen voor het met een rolstoel betreden, verlaten en manoeuvreren in een voertuig of voertuigdeel;
 - f. zittingen, leuning, handgrepen en andere inrichtingselementen die toegerust zijn op een veilig gebruik van het voertuig door personen met een functiebeperking in een voertuig of voertuigdeel.
2. Indien een trein beschikt over voorzieningen voor sanitair, is tenminste één voorziening toegerust op een praktisch en veilig gebruik door personen met een functiebeperking en traceerbaar door middel van grafische en tactiele bewegwijzering.

Hoofdstuk 3. Haltes en stations

Artikel 5

1. Een halte sluit zodanig op een toegankelijk voertuig aan dat een onbelemmerde toegang mogelijk is tussen de halte en het voertuig, met inachtneming van een veiligheidsmarge.
2. Haltes hebben een tactiele, richtinggevende routemarkering en een obstakelvrije doorgang van ten minste 1.50 meter breed naar het in- en uitstapgedeelte van een voertuig.
3. Beheerders kunnen met betrekking tot haltes voor bus en tram om redenen van ruimtelijke of bouwkundige belemmeringen afwijken van het eerste en tweede lid tot ten hoogste de door die belemmeringen bepaalde breedte of hoogte.

Artikel 6

1. De in- en uitgang van een station, de in- en uitstappunten van een trein en andere halterende voertuigen in een station alsmede de daarin gelegen voorzieningen voor de verkoop en het geldig maken van vervoerbewijzen, reis- en stationsinformatie, serviceverlening, verblijf en sanitair zijn in ieder geval onbelemmerd bereikbaar voor:
 - a. personen met een hulpmiddel,
 - b. personen met een visuele functiebeperking door aanwezigheid van ten minste een tactiele of andere richtinggevende routegeleiding.
2. Stations beschikken over:
 - a. elektronische voorzieningen voor de verkoop en het geldig maken van vervoerbewijzen, reis- en stationsinformatie en serviceverlening die wat betreft opstelling, geluidswaergave, beeldwaergave en bedieningsgemak voor dat doel bruikbaar zijn voor in ieder geval personen in een rolstoel en personen met een visuele of auditieve beperking;

- b. balies, deuren, zittingen, leuningen, handgrepen en andere inrichtingselementen die toegerust zijn op een comfortabel en veilig gebruik van het station door personen met een functiebeperking;
- c. grafische en tactiele bewegwijzering naar de in het eerste lid bedoelde voorzieningen en het aansluitende openbaar vervoer en taxivervoer;
- d. personele assistentieverlening voor personen met een motorische functiebeperking bij het in- en uitstappen in een voertuig, indien niet wordt voldaan aan artikel 4, eerste lid, onderdeel a.

Artikel 7

Haltes en stations zijn vanaf de openbare weg obstakelvrij toegankelijk voor personen met een functiebeperking als bedoeld in artikel 6, eerste lid.

Hoofdstuk 4. Reisinformatie

Artikel 8

1. Reisinformatie als bedoeld in artikel 7, onderdeel b, van de wet is voorafgaand aan de reis ten minste via internet in beeld en geluid en desgevraagd op schrift en per telefoon beschikbaar en bruikbaar voor personen met een functiebeperking.
2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op informatie over de toegankelijkheid van openbaar vervoer voorzieningen als bedoeld in de artikelen 4 tot en met 7, 9 en 10.

Artikel 9

Op stations is reisinformatie over ten minste vertrektijd, opstaplocatie en eindbestemming, voor zover die afwijken van de geldende dienstregelingen voor trein, metro of tram, tijdig en in beeld en geluid beschikbaar voor personen met een functiebeperking.

Artikel 10

In voertuigen is reisinformatie over het eindpunt en de aankomst bij tussengelegen haltes of stations van het voertuig tijdig en in beeld en geluid beschikbaar voor personen met een functiebeperking.

Hoofdstuk 5: Algemene bepalingen

Artikel 11

Van het bepaalde bij of krachtens de artikelen 4 tot en met 10 kan door vervoerders en beheerders tijdelijk worden afgeweken bij onvoorziene

omstandigheden of omstandigheden waarin een ander maatschappelijk belang prevaleert ten opzichte van het belang van toegankelijk openbaar vervoer, en de beschikbare toegankelijkheid van dat vervoer als gevolg van die omstandigheden redelijkerwijs niet in stand kan blijven.

Artikel 12

1. De vervoerder houdt in de wijze waarop hij openbaar vervoer aanbiedt en verricht rekening met het gebruik daarvan door personen met een functiebeperking.
2. De vervoerder of beheerder verleent aan een persoon met een functiebeperking desgevraagd en voor zover de werkzaamheden het toelaten tijdelijke bijstand bij het gebruik van openbaar vervoer.

Hoofdstuk 6: De vervoersovereenkomst

Artikel 13

1. De vervoervoorwaarden van een vervoerder zijn zodanig opgesteld dat daaruit duidelijk en onderscheidenlijk van overige gegevens blijkt welke voorzieningen voor personen, onderscheiden naar hun functiebeperking, beschikbaar zijn inzake het betreden, gebruiken en verlaten van het openbaar vervoer en daartoe behorende haltes en stations, alsmede het voorbereiden op het gebruik van dat vervoer.
2. De vervoervoorwaarden bevatten in ieder geval de volgende gegevens:
 - a. de mogelijkheden voor personen met een functiebeperking om gebruik te maken van het openbaar vervoer;
 - b. de wijze waarop informatie kan worden verkregen over de mogelijkheden als bedoeld in onderdeel a, naar datum, tijdstip en traject van reizen;
 - c. de wijze waarop klachten voor personen met een functiebeperking worden afgehandeld.
3. De vervoervoorwaarden zijn via internet en op verzoek in braille of geluidswaarschuiving waarneembaar voor personen met een visuele beperking.

Hoofdstuk 7. Bestuurlijke afstemming

Artikel 14

De volgende rechtspersonen verstrekken desgevraagd aan Onze Minister en Onze Minister van Verkeer en Waterstaat gegevens betreffende de mate waarin is voldaan aan het bepaalde bij of krachtens de artikelen 4 tot en met 10 en 14: a. de concessieverleners; b. de vervoerders; c. de beheerders; d. de exploitanten van reisinformatie.

Artikel 15

1. Concessieverleners, vervoerders, beheerders en exploitanten van reisinformatie zorgen voor de coördinatie en afstemming van de bij of krachtens de artikelen 4 tot en met 7, 9 en 10 bedoelde aanpassingen op zodanige wijze dat desbetreffende voertuigen, haltes, stations en reisinformatie zoveel mogelijk op aansluitende lijnen en geharmoniseerd toegankelijk zijn. 2. De in het eerste lid bedoelde rechtspersonen of hun representatieve organisaties voeren ten minste jaarlijks overleg over de in dat lid bedoelde coördinatie en afstemming..

Hoofdstuk 8. Invoering

Artikel 16

1. Onze Minister in overeenstemming met Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kan regels stellen over:

- a. de mate of de aard van aanpassingen van voertuigen, haltes, stations, reisinformatiesystemen en bijstand als bedoeld in de artikelen 4 tot en met 12;
 - b. hetgeen moet worden verstaan onder nieuwe, vernieuwde of verbeterde voertuigen, stations of haltes als bedoeld in artikel 17, eerste lid;
 - c. de uitvoering van een bindend besluit van de Raad van de Europese Unie of van het Europees Parlement en de Raad gezamenlijk of van een voor Nederland verbindend verdrag of een voor Nederland verbindend besluit van een Volkenrechtelijke organisatie;
 - d. overige aanpassingen die noodzakelijk zijn om voorzieningen in het openbaar vervoer toegankelijk te maken voor personen met een functiebeperking en de informatieverstrekking over de toegankelijkheid van die voorzieningen afkomstig van rechtspersonen als bedoeld in artikel 14.
2. De in het eerste lid, onder a en c bedoelde regels kunnen per voertuig of voertuigcategorie, traject, halte, station of concessiegebied verschillend zijn.

Artikel 17

1. Nieuwe, vernieuwde en verbeterde voertuigen, haltes, stations en reisinformatie zijn toegankelijk overeenkomstig de daarop betrekking hebbende artikelen 4 tot en met 10.

2. Onverminderd het eerste lid en artikel 16, zijn voertuigen, haltes, stations en reisinformatiesystemen die op het moment van inwerkingtreding van dit besluit in gebruik zijn, ingevolge de daarop betrekking hebbende artikelen 4 tot en met 10, aangepast:

- a. met ingang van 2011, voor zover het betreft bussen en metro's;
- b. met ingang van 2020, voor zover het betreft trams;
- c. met ingang van 2030, voor zover het betreft treinen;
- d. met ingang van 2015, voor zover het betreft bushaltes;
- e. met ingang van 2011, voor zover het betreft metrostations;
- f. met ingang van 2020, voor zover het betreft tramhaltes;
- g. met ingang van 2020, voor zover het betreft treinstations;
- h. met ingang van 2015, voor zover het betreft reisinformatie.

3. Onze Minister kan in overeenstemming met Onze Minister van Verkeer en Waterstaat regels stellen waarbij is bepaald dat de in het tweede lid bedoelde aanpassingen voor een deel op eerdere data dan in dat lid genoemd zijn ingevoerd, waarbij de data per voertuig of voertuigcategorie, traject, halte, station, reisinformatiesysteem of concessiegebied verschillend kunnen zijn.

Hoofdstuk 9. Slotbepalingen

Artikel 18

De artikelen van dit besluit treden in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

Artikel 19

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit betreffende de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de daartoe te verrichten aanpassingen

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

De Staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport

De Minister van Verkeer en Waterstaat

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat

Bijlage 2 **Bushalteplan Toegankelijkheid OV 2006-2015**

Bushalteplan Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2006-2015 stadsregio Rotterdam

Vastgesteld door het Dagelijks Bestuur van de stadsregio Rotterdam
d.d. 29 november 2006

1. Inleiding

De stadsregio Rotterdam is verantwoordelijk voor het openbaar vervoer in de regio Rotterdam. De stadsregio is zich er van bewust dat er, ondanks diverse reeds doorgevoerde verbeteringen, allerlei hindernissen bestaan (zowel letterlijk als figuurlijk) die het voor bepaalde groepen in de samenleving moeilijk en soms zelfs onmogelijk maken zich te verplaatsen. Dit geldt ook voor het openbaar vervoer. Als bevoegde autoriteit spant de stadsregio zich daarom in om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor die doelgroepen verder te verbeteren.

Daarbij zal het fysiek toegankelijk maken van het bussysteem voor reizigers met een mobiliteitsbeperking de komende tijd veel inspanning vergen. Hoewel de Europese richtlijn⁸ er reeds voor zorgt dat (nieuwe) busvoertuigen beter toegankelijk worden voor reizigers met een beperking, dient de toegankelijkheid verder te worden geoptimaliseerd door ook aan de infrastructuurkant – gericht op de bushaltes – maatregelen te treffen.

Het voorliggende halteplan heeft specifiek betrekking op haltes van het busvervoer. Daarnaast zet de stadsregio zich ook in voor het verbeteren van de toegankelijkheid van andere openbaar vervoersmodaliteiten binnen haar gebied, zoals de metro en de tram. Het op korte termijn vast te stellen Meerjarenplan Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2007-2010 zal het algemene stadsregionale beleidskader voor de aanpak van de toegankelijkheid vormen. De inhoud van dit bushalteplan zal in het meerjarenplan worden opgenomen.

2. Ambitie en regionale doelstelling

De stadsregio acht het van groot belang dat mensen met een functiebeperking zoveel mogelijk gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Bij de verbetering van de toegankelijkheid van bushaltes richt de stadsregio zich op de reizigers die zichzelf zelfstandig kunnen verplaatsen (eventueel met hulpmiddelen en/of een eigen begeleider). Reizigers die daartoe niet in staat zijn, blijven aangewezen op de voorzieningen die gemeenten hen bieden op grond van de Wet voorzieningen gehandicapten (die per 1 januari 2007 onder de nieuwe Wet maatschappelijke ondersteuning zal komen te vallen).

Op basis van het zogenaamde 'optimumscenario' van het ministerie van Verkeer en Waterstaat blijkt dat 68 procent van de reizigers uit die doelgroep een toegankelijke reis met de bus zou kunnen maken, door landelijk gemiddeld 46 procent van de bushaltes aan te pakken. Vanuit het doelmatigheidsmotief is landelijk differentiatie toegepast, waarbij er in de meer verstedelijkte gebieden – waaronder de stadsregio Rotterdam – wordt uitgegaan van een hoger percentage toegankelijke bushaltes dan in andere landsdelen. Met deze aanpak wordt meer dan 68 procent van de reizigers uit de doelgroep in staat gesteld een toegankelijke busreis te maken.

Bij de vertaling van de ambitie in een concrete regionale doelstelling in dit bushalteplan is op basis van reacties van wegbeheerders duidelijk geworden dat de realisatietermijn van 2010 té ambitieus is. Dit in de eerste plaats vanwege de tijd die wegbeheerders nodig hebben voor het doorlopen van de juiste

⁸ Richtlijn 2001/85/EU

procedures om voldoende jaarlijks budget te kunnen reserveren. Een langere doorlooptijd biedt daarnaast tevens meer mogelijkheden om het aanpassen van bushaltes mee te nemen in het 'werk-met-werk' maken.

Om tot een realistisch en haalbaar bushalteplan te komen, is de termijn daarom bijgesteld. De stadsregio hanteert een regionale doelstelling van 54 procent toegankelijke bushaltes, te realiseren in de periode tot 2015⁹. Hierbij geldt dat in de gemeente Rotterdam ('grootstedelijk gebied') meer bushaltes aangepast dienen te worden dan in het overige deel van de regio ('streek'), respectievelijk 62 en 42 procent. Uitzondering vormt Schiedam: dat is gecategoriseerd als 'stedelijk gebied', waardoor daar 50 procent van de bushaltes aangepast dient te worden.

Uit een eerdere inventarisatie¹⁰ kwam naar voren dat binnen de stadsregio Rotterdam in totaal 2048 bushaltes aanwezig zijn. Conform de reeds beschreven regionale doelstelling van 54 procent, zullen 1108 bushaltes toegankelijk moeten worden gemaakt in de periode tot 2015. In 2006 zijn de eerste bushaltes (partieel) toegankelijk gemaakt. De stadsregio gaat er uiteraard van uit dat de aanleg van nieuwe haltes meteen conform de vastgestelde toegankelijkheidseisen geschiedt. Uit de gegevens van wegbeheerders komt naar voren dat de stadsregio Rotterdam momenteel 12 (partieel) toegankelijke bushaltes telt. Navraag onder de wegbeheerders leert dat eind 2010 naar verwachting circa 35 procent van het totale aantal bushaltes binnen de stadsregio (partieel) toegankelijk zal zijn. Conform de stadsregionale doelstelling dient dit percentage in de periode tot 2015 tot 54 procent te zijn gestegen.

De eerder vermelde percentages maken duidelijk dat niet alle bushaltes in de periode tot 2015 toegankelijk zullen worden gemaakt. Vanwege een beperkt budget en op basis van kostenefficiëntie-overwegingen wordt er voor gekozen om bushaltes die relatief weinig door reizigers uit de doelgroep worden gebruikt, tot 2015 geen prioriteit te geven. Voor een toegankelijke bediening van deze categorie bushaltes is het efficiënter om alleen de benodigde voorzieningen aan het busmaterieel te realiseren, in de vorm van een elektronisch uitschuifstelsel met oprijplaat waarlangs reizigers met een beperking de bussen kunnen binnengaan en verlaten. Op deze wijze ontstaat er – in combinatie met de 54 procent bushaltes die wel wordt aangepakt – een toegankelijk busnet binnen de stadsregio Rotterdam. Daarbij wil de stadsregio er op toezien dat de inzet van toegankelijk busmaterieel zoveel mogelijk lijngewijs en in combinatie met de aanpak van bushaltes langs die routes zal plaatsvinden.

3. Prioritering bushalteaanpak

Het buslijnnet binnen het gebied van de stadsregio is omvangrijk en bevat een groot aantal haltes. Dit geldt zowel voor het busvervoer met een ontsluitende functie in het meer stedelijke gebied als voor het busvervoer dat voor de verbindende functie zorg draagt in de meer landelijke gebieden. Naast het feit dat er sprake is van een groot aantal haltes heeft het busvervoer in de lijnvoering een bepaalde mate van flexibiliteit waardoor routewijzigingen en halteverplaatsingen regelmatig voorkomen. Dit gegeven maakt het optimaliseren van de

⁹ Uiterste datum voor realisatie van de regionale doelstelling van 54 procent ligt daarmee op 31 december 2014.

¹⁰ Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2006), "Ex-ante verdeling extra € 87 mln toegankelijkheid (bus)haltes". Aantallen gebaseerd op '92920V'.

bushaltetoeankelijkheid kostbaar en vraagt bij de verbetering van de toegankelijkheid van het bussysteem aan de infrastructuurzijde een zeer zorgvuldige aanpak.

Bij de aanpak van de toegankelijkheid wordt in samenwerking met de wegbeheerders binnen de stadsregio geprioriteerd. De door de stadsregio gewenste aanpak bij de prioritering van de verbetering van de haltetoeankelijkheid laat zich als volgt samenvatten:

- Binnen een gebied dienen eerst **de belangrijke knooppunten** met de trein, metro en tram en tussen buslijnen toegankelijk gemaakt te worden. Hetzelfde geldt voor de andere haltes die zijn gelegen binnen het hoofdbusnet. Ook overstappunten op aanvullend vervoer zoals CVV- en WVG-vervoer zullen hierbij prioriteit moeten hebben;
- Voorts zullen **veelgebruikte haltes** bij voorrang toegankelijk gemaakt moeten worden, waarbij zoveel mogelijk rekening gehouden wordt met **lijngelondenheid** (lijngelonden aanpak);
- Daarnaast dient gekozen te worden voor haltes bij **bestemmingen die voor mensen uit de doelgroepen van belang zijn**: ziekenhuizen, bejaarden- en verzorgingshuizen, winkelcentra en dergelijke. Een indicatie voor het potentiële gebruik door de doelgroepen kan ook gevonden worden in het gebruik van bijvoorbeeld het WVG-vervoer.

Om redenen van kostenreductie dient voorrang te worden gegeven aan het bij **regulier beheer en onderhoud** toegankelijk maken van haltes ('werk met werk maken'), evenals het direct toegankelijk maken van **nieuwe haltes**, bijvoorbeeld in nieuwbouwwijken. Dit kan goed passen binnen een lijngelonden aanpak om te komen tot voldoende samenhang voor de reiziger.

Met betrekking tot de prioritering van de halteaanpak speelt tevens de **toekomstvastheid** van het betreffende openbaar vervoerproduct een rol bij de afweging al dan niet te investeren in verbetering van de toegankelijkheid. Het ligt meer voor de hand, met name vanuit financiële overwegingen, te **investeren in een relatief toekomstvaste buscorridor** (waarvan een aantal verbindende buslijnen gebruik maakt) dan in een zwakke, ontsluitende buslijn. De kostendekkingsgraad van een buslijn en de aard van de buslijn (verbindend versus ontsluitend) kunnen als indicatoren bij dergelijke investeringsbeslissingen worden gehanteerd. De stadsregio dringt aan op een zo veel mogelijk lijngelonden inzet van (rolstoel)toegankelijke busmaterieel in combinatie met het toegankelijk maken van de haltes langs die routes, bijvoorbeeld op corridors.

De geleidelijnen op de busstations en –haltes vormen een essentieel onderdeel van een toegankelijke bushalte en de stadsregio dringt er bij de wegbeheerders dan ook op aan dat deze wordt meegenomen in de aanpak van de bushalte-infrastructuur. Dit geldt eveneens voor toeleidende geleidelijnen in de aangrenzende openbare ruimte (die onder verantwoordelijkheid van de wegbeheerder vallen); zonder deze voorzieningen is het bereiken van een toegankelijke halte voor reizigers uit de doelgroep nog steeds problematisch. Ten behoeve van een toegankelijke reisketen vraagt de stadsregio de wegbeheerders daarom eveneens inzet te plegen op het toegankelijk maken van de buitenruimte rondom stations en haltes. Wanneer er sprake is van verschillende

wegbeheerders, vormt de afstemming tussen de beheerder van de halte en de beheerder van de openbare ruimte een belangrijk aandachtspunt.

4. Realisatietermijn

De stadsregio Rotterdam streeft ernaar om binnen de periode tot 2015 haar doelstelling van 54 procent toegankelijke bushaltes te hebben gerealiseerd. Aangezien veel wegbeheerders de verbetering van de haltetoegankelijkheid op dit moment pas voor het eerst als belangrijk aandachtsveld op de agenda's beginnen te plaatsen, zal het bereiken van dit doel de komende jaren aanzienlijke financiële en uitvoeringstechnische inspanning vergen. Op dit moment is met name het ontbreken van (reserveringen binnen het) budget van de wegbeheerders een belangrijk aandachtspunt.

Daarnaast vormt het 'werk-met-werk' maken een belangrijke voorwaarde om de regionale doelstelling te kunnen realiseren. Vanwege de lange onderhoudscyclus van bushalte-infrastructuur wordt de realisatie van de doelstelling in 2010 niet zeer waarschijnlijk geacht (ondanks de extra middelen die beschikbaar komen¹¹). Een langere doorlooptijd biedt meer mogelijkheden om het aanpassen van bushaltes mee te nemen in het 'werk-met-werk' maken door de verantwoordelijke wegbeheerders. Uit de reacties van wegbeheerders blijkt dat de doelstelling dan ook niet vóór 2010 kan worden behaald. Daarbij wordt in het algemeen aangegeven dat de benodigde reserveringen in de budgetten over een langere termijn dienen te worden uitgesmeerd, in het algemeen wordt ingezet op 2007/2008 – 2015. De stadsregio acht de periode tot 2015 daarom een meer realistische uitvoeringstermijn voor deze opgave.

Een gedetailleerde fasering met betrekking tot de concrete bushaltes die toegankelijk zullen worden gemaakt, is in dit stadium nog niet te geven. Wel kan op deze plaats in hoofdlijnen het faseringstraject worden aangegeven. In 2006 zijn de eerste bushaltes binnen de stadsregio Rotterdam (partieel) toegankelijk gemaakt en is het voorliggende bushalteplan vastgesteld. In 2007 (vierde kwartaal) zal de stadsregio een implementatieplan opstellen, met daarin een overzicht van de concrete bushaltes die als eerste toegankelijk zullen worden gemaakt. Zo snel mogelijk, doch uiterlijk in 2008, dient gestart te worden met de aanpak van deze bushaltes conform de afspraken in het implementatieplan. In 2010 zal het eerder genoemde Meerjarenplan Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2007-2010 worden geactualiseerd. De stadsregio zal dat moment gebruiken voor een tussentijdse evaluatie van de stand van zaken met betrekking tot de bushaltetoegankelijkheid. Tegelijkertijd kan dan de regionale doelstelling opnieuw onder de loep worden genomen.

5. Betrokken partijen

Bij het opstellen van dit bushalteplan heeft de stadsregio als OV-autoriteit meerdere partijen betrokken. Allereerst is aan de wegbeheerders binnen de regio – (deel)gemeenten, waterschap en provincie – verzocht relevante gegevens aan te leveren en daartoe een format in te vullen. Op die manier is iedere afzonderlijke wegbeheerder de mogelijkheid geboden om een prioriteitenlijst in te dienen met toegankelijk te maken bushaltes in het beheersgebied. Als

¹¹ Geplande overheveling BDU extra middelen halteaanpak: 1^e tranche in december 2007, 2^e tranche in december 2008, 3^e tranche in december 2009.

handreiking werd de eerder beschreven gewenste aanpak van prioritering door de stadsregio meegestuurd.

Aan de stadsregio is daarnaast advies uitgebracht door het Platform Reizigersbelangen Openbaar Vervoer (PROV), waarin onder andere belangenorganisaties voor specifieke doelgroepen en vervoerders met een concessie binnen de stadsregio zitting hebben. Tevens heeft afstemming met de Provincie Zuid-Holland en Stadsgewest Haaglanden plaatsgevonden. In het traject om te komen tot een implementatieplan in 2007 – bij de uitwerking van de regionale doelstelling in concreet aan te pakken bushaltes – zal de stadsregio de betrokken wegbeheerders, belangenorganisaties en vervoerders afzonderlijk benaderen voor input, afstemming en advies.

6. Vervolgtraject

Conform de voorgestelde aanpak van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is de stadsregio voornemens om dit bushalteplan in 2007 uit te werken in een implementatieplan dat doorloopt tot 2015. Het implementatieplan zal naar verwachting in het vierde kwartaal van 2007 gereed zijn. Op basis van het implementatieplan zullen afspraken worden gemaakt met de wegbeheerders, zodat zij uiterlijk in 2008 kunnen starten met het daadwerkelijk toegankelijk maken van de geprioriteerde bushaltes. Wanneer wegbeheerders vooruitlopend op het implementatieplan reeds bushaltes toegankelijk willen maken, zal de stadsregio dit uiteraard stimuleren.

In het implementatieplan zullen op basis van de gehanteerde wijze van prioriteitstelling concrete bushaltes moeten worden aangewezen die als eerste in aanmerking komen voor de toegankelijkheidsaanpak. Het vaststellen van deze locaties zal in nauw overleg met de betrokken wegbeheerders en vervoerbedrijven met een concessie binnen de stadsregio plaatsvinden. Uiteraard hecht de stadsregio eveneens veel waarde aan de inbreng van belangenvertegenwoordigers van de doelgroepen. Zij zullen daarom ook worden betrokken bij de prioritering van toegankelijk te maken bushaltes.

Hoewel toegankelijkheid van businfrastructuur onder de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder valt, heeft de stadsregio gelet op het belang van deze voorzieningen besloten om een financiële bijdrage te verstrekken voor het toegankelijk maken van bushaltes waarvan door veel mensen met een mobiliteitsbeperking gebruik wordt gemaakt. Maximaal 50 procent van de kosten voor het aanpassen van een halte volgens de in de BDU-uitvoeringsregeling opgenomen basiscriteria en de toelichting hierop komt voor subsidie in aanmerking. Aangezien geleidelijnen op de halte als een noodzakelijk onderdeel van een toegankelijke halte worden beschouwd, zullen deze ook moeten worden meegenomen in de halteaanpak.

De stadsregio is voornemens de communicatie over de toegankelijkheidsaanpak met zowel wegbeheerders als (belangenorganisaties van) reizigers verder te intensiveren. In de communicatie met de wegbeheerders zullen dan vooral de concreet aan te passen bushaltes en de monitoring van de (jaarlijkse) voortgang centraal staan. Daarnaast acht de stadsregio het van groot belang dat de reiziger uit de doelgroep voldoende geïnformeerd wordt over de exacte locaties van toegankelijke haltes. Voor een toegankelijke reis met het openbaar vervoer is

deze kennis van in- en uitstaplocaties namelijk van essentieel belang. Op het vlak van de communicatie richting de reiziger ziet de stadsregio dan ook een belangrijke rol weggelegd voor de vervoerders binnen de regio. Zij dienen de communicatie over de staat van de bushaltes – wel of niet toegankelijk – binnen de geldende dienstregeling te verzorgen en deze actueel te houden. De stadsregio zorgt zelf voor de communicatie over dit bushalteplan en de daaruit voorkomende verbeteringen in de toegankelijkheid van het openbaar vervoer.

Bijlage Ingevuld format

Onderstaand het voor de stadsregio Rotterdam ingevulde format (bijlage bij brief Ministerie van Verkeer en Waterstaat; d.d. 31 mei 2006 met kenmerk **Fout!** **Onbekende naam voor documenteigenschap./U.06.01067**).

Format halteplan OV-autoriteiten – stadsregio Rotterdam

<ul style="list-style-type: none"> Totaal aantal bushaltes* in vervoersgebied? 	<ul style="list-style-type: none"> Aantal: 2048
<ul style="list-style-type: none"> Aantal toegankelijke bushaltes per eind 2006? (cf. basiscriteria VenW bijlage brief DGP/MDV/U.06.01067 d.d. 31 mei 2006) 	<ul style="list-style-type: none"> Aantal: ca. 12
<ul style="list-style-type: none"> Wat is de regionale beleidsdoelstelling die u hanteert voor het aantal toegankelijk te maken bushaltes voor 2010? Van welk deel van de haltes verwacht u dat deze in 2010 <u>volledig</u> toegankelijk zijn (cf. de basiscriteria van VenW)? Voor het geval een later jaar dan 2010: wel jaar geldt als einddatum voor realisatie (uiterlijk 2015)? Indien later dan 2010: wat is hiervoor de reden? 	<ul style="list-style-type: none"> Aantal: 1108 (54 procent) toegankelijke bushaltes in de periode tot 2015 Aandeel: ca. 35 procent Jaartal: 2015 (uiterste datum: 31 december 2014); tijd benodigd om voldoende jaarlijks budget te kunnen reserveren en gebruik te maken van de reguliere onderhoudscyclus van belang voor 'werk-met-werk' maken
<ul style="list-style-type: none"> Welke partijen zijn betrokken geweest bij het totstandkomen van de regionale beleidsdoelstelling? 	<ul style="list-style-type: none"> Wegbeheerders: (deel)gemeentes, Provincie Zuid-Holland, Waterschap Hollandse Delta PROV (ouderenorganisaties COSBO en SBO; reizigersbelangenvereniging ROVER; gehandicaptenorganisaties VGR/MEE en RPCPR; Vervoer CoördinatieCentrum Rijnmond) Federatie Slechtienden-en Blindenbelang Provincie Zuid-Holland en Stadsgewest Haaglanden
<ul style="list-style-type: none"> Indien in het vervoersgebied meer of minder haltes worden aangepast dan af te leiden uit de landelijke doelstelling (optimumscenario) haltetoegankelijkheid van VenW: waarom? 	<p>N.v.t. (regionale doelstelling cf. landelijke doelstelling optimumscenario)</p>
<ul style="list-style-type: none"> Hoe selecteert u de sterhaltes in uw vervoersgebied ofwel welke criteria hanteert u bij de keuze van de in de periode t/m 2010 uiterlijk 2015 toegankelijk te maken haltes? (OV-knooppunten, vitale bestemmingen, veel gebruikte haltes alsook het toegankelijk maken bij regulier onderhoud en nieuwbouw, waarbij zoveel mogelijk een lijngebonden aanpak wordt gevolgd). Gaarne hierbij toelichting te geven, indien mogelijk a.h.v. een lijnenkaart. 	<ul style="list-style-type: none"> Belangrijke knooppunten met de trein, metro en tram en tussen buslijnen. Ook overstappunten op aanvullend vervoer Haltes bij bestemmingen die voor mensen uit de doelgroepen van belang zijn: ziekenhuizen, bejaarden- en verzorgingshuizen, winkelcentra en dergelijke Veel gebruikte haltes, zoveel mogelijk rekening houden met lijngebondenheid (lijngebonden aanpak) <p>Verder voorrang geven aan halteaanpak bij regulier beheer en onderhoud ('werk met werk' maken), evenals direct toegankelijk maken van nieuwe haltes. Tevens speelt toekomstvastheid een rol bij de afweging: het ligt meer voor de hand te investeren in een relatief toekomstvaste buscorridor (mogelijke indicatoren: kostendekkingsgraad en aard van buslijn)</p>
<ul style="list-style-type: none"> Wanneer zal het implementatieplan gereed zijn? 	<ul style="list-style-type: none"> Jaartal/maand: 2007 (4^e kwartaal)
<ul style="list-style-type: none"> Welke partijen gaat u betrekken bij het opstellen van het implementatieplan? 	<ul style="list-style-type: none"> Wegbeheerders: (deel)gemeentes, Provincie Zuid-Holland, Waterschap Hollandse Delta Ouderenorganisaties COSBO en SBO

	<ul style="list-style-type: none"> - Reizigersbelangenvereniging ROVER - Gehandicaptenorganisaties VGR/MEE en RPCPR - Federatie Slechtzienden- en Blindenbelangen - Vervoersmaatschappijen RET en Connexxion - Provincie Zuid-Holland en Stadsgewest Haaglanden
<ul style="list-style-type: none"> • In welk jaar zijn of worden de eerste haltes toegankelijk gemaakt? 	<ul style="list-style-type: none"> • Jaartal: 2006

* Incl. gecombineerde bus/tramhaltes, dit geldt overal waar gesproken wordt over bushaltes

Bijlage 3 Uitvoeringsregeling BDU – Toegankelijkheid OV

Projecten die het busvervoer toegankelijk maken voor mensen met een mobiliteitsbeperking, kunnen in aanmerking komen voor een subsidiebijdrage.

De ontwerpen uit subsidieaanvragen worden getoetst aan de CROW-publicatie 219c 'Toegankelijkheid collectief personenvervoer – Bussen'. Voor de basiscriteria voor toegankelijke bushaltes wordt verwezen naar onderstaand kader. Verder dient bij de subsidieaanvraag voldoende aannemelijk gemaakt te worden dat verzakking niet of nauwelijks optreedt, aangezien de halte haar functionaliteit verliest bij verzakking.

Niet alle bushaltes komen voor subsidie in aanmerking. Haltes die **wel** in aanmerking komen zijn:

- Haltes bij bestemmingen die voor mensen uit de doelgroep van belang zijn (ziekenhuizen, bejaardenhuizen, winkelcentra) en
- Haltes bij belangrijke knooppunten en verbindende lijnen.

De stadsregio zal in een halteplan nog nader uitwerken welke bushaltes dit betreft. Tot het genoemde halteplan in werking treedt, zal per aanvraag worden beoordeeld of de betreffende halte(s) in aanmerking komen voor een subsidiebijdrage.

Basiscriteria toegankelijke bushalte:

Hoogte perron

- 18 – 20 cm in combinatie met een lage vloerbus met knielsysteem of oprijplaat of;
- 30 – 32 cm met een lage vloerbus. Dit laatste geldt voor vrije businfrastructuur. Bij deze perronhoogte hoeft de bus niet te knielen.

Afstand tussen halte en voertuig

- Horizontaal maximum 5 cm;
- Verticaal maximum 5 cm.

Haltebreedte

- Minimaal 1,50 meter op de plaats van in- en uitstappen.

Bruikbare routes

- Attentiemarkeringen, bijvoorbeeld met noppenprofiel;
- Visuele blokmartering perronrand en busdeur (geen reliëf aangezien dat tot verwarring kan leiden).