

ADVIES 18/02

**DE REIZIGER CENTRAAL IN EEN LANGETERMIJNVISIE
VOOR MOBILITEIT.**

Tweede bijdrage: Toegankelijkheid Station en Trein

1	Inleiding.....	2
2	Infrastructuur	3
3	Rollend materieel.....	4
4	Overgang tussen perron en rijtuig.....	5
5	Problematiek van de automaten.....	7
6	Begeleiding van PBM.....	7
7	Slotbeschouwingen.....	8
7.1.	Revalor	8
7.2.	Uitvoeringsplan toegankelijkheid.....	8
8	Besluit.....	9
	Bijlagen:.....	10
	Referenties:.....	11

1 Inleiding

Het uitgangspunt bij het uitwerken van onze visie is de universele en integrale toegankelijkheid, verder in deze tekst vervat onder het begrip “toegankelijkheid”. Daarmee wordt bedoeld de toegankelijkheid en bruikbaarheid door eender wie, eender waar, eender wanneer, inclusief de personen met een functiebeperking.

Toegang tot het openbaar vervoer is een noodzakelijke voorwaarde voor alle burgers en mag niet beperkt worden door het feit dat bepaalde reizigers minder vaardig zijn dan andere.

Ook voor de gewone reiziger en voor een duurzamere mobiliteit is universele toegankelijkheid belangrijk:

- In- en uitstappen kan zo vlotter gebeuren bij niveau-vrije instap dan bij smalle hoge instapdeuren
- Fietsen kunnen gemakkelijker mee wat van belang is voor een duurzamere mobiliteit, bij niveauvrije instap zullen ook de zwaardere e-bikes gemakkelijker meekunnen.
- Populatie wordt gemiddeld ouder - toegankelijkheid is belangrijk

Wat is toegankelijkheid? Toegankelijk = bereikbaar + betreedbaar + bruikbaar + begrijpbaar + betaalbaar

- **Bereikbaarheid:** stations, perrons en rollend materieel moeten veilig en comfortabel bereikbaar zijn voor iedereen. (= vooral toegankelijkheid van openbare ruimte en openbaar vervoer)
- **Betreedbaarheid:** stations, perrons en rollend materieel moeten veilig en comfortabel betreedbaar zijn (= vooral fysieke toegankelijkheid)
- **Bruikbaarheid:** in en op stations, perrons en rollend materieel moet elke burger op een gelijkwaardige manier gebruik kunnen maken van alle aanwezige faciliteiten (= niet- fysieke of gebruikstoegankelijkheid / aanwendbaarheid)
- **Begrijpbaarheid:** alle relevante informatie in en/of op stations, perrons en rollend materieel (bijv. bewegwijzering, pictogrammen, infobrochures, enz...) moet voor iedereen leesbaar en begrijpbaar zijn (= toegankelijkheid van informatie)
- **Betaalbaarheid:** Indien voor bepaalde doelgroepen aanpassingen / compenserende hulpmiddelen (bv. Persoonlijke assistentie, braille, ...) nodig zijn dan dient de meerkost ervan uiteindelijk door de gemeenschap of verantwoordelijke instantie van de voorziening gedragen te worden en niet door de burger die er nood aan heeft.

Het Comité pleit voor het opstellen van een actieplan voor het concreet toegankelijk maken van het spoorwegennetwerk en materieel. Het verplichte opstellen van een actieplan gebaseerd op de universele toegankelijkheid zou aan het beheerscontract toegevoegd moeten worden. De overheid moet specifieke kredieten voorzien om de toegankelijkheid te realiseren.

Ook de behoefte aan materieel en de specificaties waarin dit moet voldoen (capaciteit, comfort, geschiktheid voor de buurnetten, aantal en breedte van de instapdeuren, treinbeveiliging) en welke modaliteiten op vlak van toegankelijkheid voorzien zijn en de eventuele aanpassingen die gepland worden, moeten in dit plan worden geschetst.

Bij het opstellen van een actieplan moet voor de beslissing ruim met de gebruikers en de andere stakeholders overlegd worden.

Bij nieuwe projecten zal de focus daarom op de toegankelijkheid voor de reiziger moeten liggen in plaats van op grootschalige projecten. Bij bestaande projecten moet eveneens een maximaal belang gehecht worden aan de toegankelijkheid en worden, ook als dat nog niet verplicht is, zoveel mogelijk de laatste normen en inzichten toegepast. Enkel trappen voorzien, is sowieso onvoldoende. Behalve trappen moet er meer aandacht voor de bouw van hellingbanen komen (voor fietsers, personen met rolkoffers, mensen met kinderwagens, mensen in een rolstoel, ...) in plaats van liften of roltrappen. Hellingbanen vergen veel minder onderhoud en zijn ook niet storingsgevoelig. In Zwitserland zijn kleinere stopplaatsen systematisch uitgerust met hellingen.

Toegankelijkheid heeft zowel betrekking op infrastructuur (stationsomgeving, station, perrons, ...), op rollend materieel als op de overgang tussen beide. Ook automaten en de begeleiding van personen met beperkte mobiliteit spelen een belangrijke rol. In de nu volgende tekst gaat het Comité dieper in op deze problematiek.

2 Infrastructuur

De inrichting van de omgeving van haltes en stations moet bekeken worden vanuit een veilige mobiliteit en toegankelijkheid. Belangrijk is dat men daarbij streeft naar een zo groot mogelijke autonomie voor alle reizigers en een zo groot mogelijke uniformiteit van de infrastructuur: bv. slechts één gestandaardiseerde perronhoogte en niveauvrije overgangen zonder hindernissen door onder andere gebruik te maken van aangepaste hellingen¹ (in plaats van liften of roltrappen), naast trappen. ("de plain-pied" principe). Bij het toepassen van een niveauvrije instap zullen ook de zwaardere e-bikes profiteren.

Voor de aanleg van de aanvoerroutes, bushaltes en parkeerplaatsen wordt aanbevolen STOP-principe toe te passen, dat wil zeggen prioriteit in volgorde van **Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer** en tenslotte, **Privé-vervoer**. Zeker in de knooppuntenstations dienen de busperrons nabij de ingangen van het station te liggen en een vlotte niveauvrije doorgang te hebben naar de treinperrons. Zijn de niveaueverschillen te groot dan moeten trappen, aangevuld met toegankelijke hellingen of liften voorzien worden. Als resultaat moet een PBM (Personen met Beperkte Mobiliteit) zonder hulp van zodra hij of zij aankomt aan het station zelfstandig tot op het perron kunnen geraken al of niet met een rolstoel of andere fysieke hulpmiddelen.

Voor taxi's, voertuigen die personen afzetten of ophalen en voor voertuigen van PBM dienen plaatsen nabij de ingang voorzien te worden. Wanneer het aantal plaatsen nabij de ingang beperkt is, dienen bij voorkeur de voorbehouden parkeerplaatsen voor PBM dichtbij de ingang ingericht.

De routes die reizigers "moeten" volgen van bus- of tramhalte, fiets- of autoparkings dienen zo ontworpen te worden zodat er een vlotte doorstroming is. Ze moeten intuïtief zijn en berekend op het volume tijdens de piek. Gids- of geleidelijnen voor PBM moeten langs die routes aangebracht worden volgens de meest recente richtlijnen. Een belangrijke rol daarbij spelen de podotactiele en visuele contrasten in gebruikte materialen. Daarvoor verwijzen we naar de ISO-norm 23599/2012.)

Bij de inrichting van stations en haltes en de belendende wegenis moeten alle gemeenten en de gewesten betrokken worden.

Heel belangrijk daarbij is het "IPOD"principe: het opstellen van een **I**ntegraal **P**lan **O**penbaar **D**omein rekening houdend met de toegankelijkheid. Voor de veiligheid in de halteomgeving is in principe een zone 30 of een autoluwe zone belangrijk.

¹Opgelet, ook hellingen moeten aangepast zijn. Een slecht uitgevoerde of te lange helling kan voor mensen die slecht te been zijn (bijv. gebruikers van rollator, krukken, steunstok,...) ontoegankelijk zijn.

Met geleidelijnen gemarkeerde oversteekplaatsen blijven evenwel een noodzaak voor PBM, ook in zone 30².

Er moet bovendien steeds duidelijk in overleg met de actoren (Gemeenten, De Lijn, Tec, wegbeheerders, enz) afgesproken worden wie verantwoordelijk is voor welke infrastructuur en voor het onderhoud. Deze actoren spreken onder meer af welk contact vermeld zal worden op de infrastructuur (minimaal telefoon & website) waar problemen met die infrastructuur gemeld kunnen worden. Via dit contact moeten de problemen dan terechtkomen bij de eigenlijke verantwoordelijke zonder dat de melder telkens opnieuw een procedure bij een andere instantie moet opstarten. De stabiliteit van de bij werken toegepaste tijdelijke constructies laat vaak te wensen. Het Comité is van oordeel dat deze constructies gelijkwaardig moeten zijn aan de definitieve. Ze mogen de toegankelijkheid niet verslechteren.

Bij het overleg tussen de actoren moeten de gebruikers, in de eerste plaats de NHRPH³ en de andere stakeholders van bij de start betrokken worden. Om halteomgevingen proper te houden kan ook overwogen worden om de buurtbewoners te betrekken.

In grote stations en in de belangrijke knooppuntstations is de aanwezigheid van loketten belangrijk als aanspreekpunt voor de reiziger. De jongste jaren zijn in talrijke kleine en middelgrote station de loketten gesloten, waarmee vaak ook de verwarmde wachtzaal verdween, of werden de openingsuren beperkt. In plaats van loketten af te schaffen zou de NMBS beter op zoek te gaan naar mogelijke partnerschappen. Met lokale handelaars, gemeenten, bibliotheken, horeca kunnen synergieën worden gecreëerd. Ook verkoop van tickets en abonnementen door externe partners verdient onderzoek⁴. Voor de reiziger blijft er op die manier een alternatief bestaan voor de automaat en het bestaande stationsgebouw blijft gebruikt en onderhouden. Goede voorbeelden daarvan zijn in het buitenland te vinden, bijvoorbeeld het regionale SL-net rondom Stockholm waar je alle vervoertitels kan kopen in vele (kranten)winkels, De winkeliers beschikken daartoe over een automaat ter beschikking gesteld door de vervoermaatschappij.

De verdere aanbevelingen van het Comité staan in bijlage A.

3 Rollend materieel

Het materieel van de NMBS, zowel de treinstellen als de rijtuigen, is deels sterk verouderd. De oudste treinen dateren nog uit de jaren 1970 en voldoen qua comfort niet meer aan de huidige eisen, bijvoorbeeld door de smalle 3+2-zitbankjes, het ontbreken van airco of de quasi ontoegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit.

Voor materieel van een dergelijke ouderdom is vervanging de enige redelijke oplossing⁵. Renovaties zijn principieel pas zinvol indien daardoor ook toegankelijke rijtuigen en AIRCO voorzien worden. Loopt de kostprijs te hoog op dan dient nieuw materieel in vervanging van ongeschikt ouder materieel aangekocht te worden!

² Wegbeheerders leggen vaak geen zebrapaden aan in een zone 30. Dit is een probleem voor de aanleg van podotactiele aanpassingen en voor gebruikers van geleidehonden die een zebrapad moeten zoeken.

³ NHRPH: De Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap (ph.belgium.be/nl/)

⁴ voorwaarden zijn wel een transparante tariefstructuur die voor iedereen duidelijk is en dat het verkooppunt van de partner toegankelijk is.

⁵De renovatie van 40 jaar oude vierledige motorstellen AM75 roept in die zin heel wat vragen op. Het comfort voor de passagiers blijft immers nagenoeg identiek (de smalle bankjes met 3+2 opstelling blijven behouden), terwijl dit project niet minder dan € 800.000/rijtuig kost en de kostprijs voor de hele vernieuwing van deze 44 treinstellen € 147 miljoen euro bedraagt.

Op vlak van toegankelijkheid scoort de NMBS niet echt hoog. Uit een overzicht van het beschikbare en bestelde rollend materieel (zie bijlage B; toestand mei 2016) blijkt dat er nog veel te weinig voldoende goed toegankelijk materieel is. Zelfs de bestelde M7 voldoen niet echt omdat zelfs het PBM-rijtuig niet echt een niveauvrije instap biedt. De NMBS: *"Bij de bestelling van het M7-materieel werd in elke trein een specifiek rijtuig voor personen met beperkte mobiliteit toegevoegd; het ontwerp van dat rijtuig voldoet volledig aan de allernieuwste Europese TSInormen."* en *"Reizigers met beperkte mobiliteit hebben toegang via dezelfde deur als de andere reizigers"*. Beide zinnen suggereren dat het nieuwe rijtuig de oplossing is voor alle mensen met een beperkte mobiliteit. De realiteit is spijtig genoeg anders: het hoogteverschil met de twee perronhoogtes (die langer zullen bestaan dan het M7 materieel zelf) zijn 14 cm bij een perron van 76 cm hoog en 7 cm bij een perron van 55 cm hoog. Die 7 cm lijkt aanvaardbaar, maar is verre van perfect. Maar die 14 cm bij de nieuwe standaardhoogte van 76 cm laat zeker en vast geen zelfstandige instap toe voor mensen met een rolstoel waardoor die verder op begeleiding aangewezen blijven terwijl het buitenland bewijst dat het beter kan. In Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland bestaat wel materieel dat een volledig zelfstandig in- en uitstappen van personen met rolstoel toelaat, zonder gebruik van hellingplaten en zonder noodzaak van begeleiding.

Enkel de Desiro biedt niveauvrije instap aan alle deuren bij perrons van 76 cm, maar er is niet gekozen voor een goede oplossing om een opening tussen de perronboord en de trede van het rijtuig te vermijden. De PBM deuren van de verwante Desiro's in Oostenrijk beschikken over een uitschuifbare trede op wagen- en perronhoogte die automatisch tegen de perronboord tot stilstand komt. Op deze wijze kunnen nogal wat PBM volledig zelfstandig en zonder menselijke of mechanische hulp in- en uit het betrokken rijtuig. Het is betreurenswaardig dat de NMBS niet voor een dergelijke oplossing gekozen heeft.

Bij de aanschaf van nieuwe rijtuigen moet daarom een maximale aandacht gaan naar de toegankelijkheid. Operators die de infrastructuur gebruiken moeten verplicht bij de aanschaf van nieuw materieel een maximale toegankelijkheid voorzien met niveauvrije instap ("de plain-pied"⁶).

De verdere aanbevelingen van het Comité staan in bijlage A.

4 Overgang tussen perron en rijtuig

De huidige TSI⁷-PBM normering (verder "de normen") betreffende de toegankelijkheid van infrastructuur biedt al een richtsnoer aan de infrastructuurbeheerders en operators, maar laat nog teveel speling en uitzonderingen toe. Men kan uiteraard ook verdergaan dan wat die normen aanbevelen.

Bekijkt men de overgang van perron naar rijtuig en omgekeerd, dan moet men daarbij een onderscheid maken tussen de verticale en de horizontale openingen. Volgens de normen voor de "toegankelijke rijtuigen" mogen die ruimtes horizontaal gemeten niet groter zijn dan 75 mm en verticaal gemeten niet groter is dan 50 mm en mogen er zich binnen het rollend materieel geen treden bevinden tussen de deurdrempel en het balkon. De wijze waarop deze opening tot stand komt is vrij: gebruik van bv, uitschuifbare treden of hellingplaten is toegelaten om de normen te bereiken. Het aantal voorgeschreven toegankelijke deuren (en toiletten) is bovendien erg beperkt en afhankelijk van lengte en type van de trein. (Meestal slechts één deur en toilet per trein).

⁶Begrip dat in het Frans vaak gebruikt wordt en niveauvrij betekent.

⁷TSI staat voor Technical Specifications for Interoperability, in dit geval dus de technische specificaties voor onderlinge operabiliteit voor personen met beperkte mobiliteit (zie referenties)

De normen bepalen verder dat op treinen met een ontwerpsnelheid van minder dan 250 km/h rolstoeltoegankelijke deuren die toegang verlenen op gelijke hoogte in geopende stand een nuttige vrije breedte van 1 000 mm moeten hebben.

In de rijtuigen moet er vrije doorgang zijn naar en vanuit rolstoeltoegankelijke deuren, rolstoelplaatsen en rolstoeltoegankelijke ruimten, met inbegrip van de universele toiletten.

Deze normen gelden voor de aankoop van nieuw materieel waarvan de procedure in 2014 gestart is en voor alle nieuwe infrastructuurprojecten respectievelijk renovatieprojecten van materieel en infrastructuur gestart in 2014.

De realiteit is dat de horizontale en verticale afstanden vaak groter zijn dan die nieuwe normen zeker bij het bestaande materieel maar ook bij de nieuwe bestelde M7 (aankoopprocedure voor 2014 opgestart). Personen met een rolstoel, kunnen nog altijd niet zelfstandig in en uit de trein. Bovendien werkt de NMBS nog steeds niet met uitschuifbare treden waarvan het uitschuiven dynamisch gebeurt in functie van de reële afstand tot het perron en wordt er nog steeds gewerkt met op het perron aanwezige hellende platen in plaats van in het rijtuig dergelijke platen mee te voeren⁸.

Het feit dat er bovendien nogal wat perrons in een bocht liggen heeft voor gevolg dat de “ene” PBM- deur vaak nog te ver van het perron blijft liggen. Het is daarom volgens het Comité een fout concept voor de toegankelijkheid te vertrekken van één deur.

Het Comité beveelt aan om:

- Een zo beperkt mogelijke opening te laten tussen perron en vloer van het rijtuig (zowel horizontaal als verticaal minder dan 5 cm).
- Treinstellen en rijtuigen aan te kopen waarvan het grootste gedeelte een vloer heeft op gelijk niveau met een perronhoogte van 76 cm. Minstens 30% van de zitplaatsen bevindt zich op dat niveau.
- Alle deuren zo uit te voeren dat ze potentieel toegankelijk zijn en alle nieuw materieel te voorzien van dynamische geregelde uitschuifbare treden om op die wijze de opening voor iedereen veiliger en gemakkelijker te overschrijden te maken,
- De specifiek voor PBM te voorziene rijtuigen intern te voorzien van een uitschuifbare helling / uitplooibare hellende platen.

Wanneer alle rollend materieel op die wijze ingericht wordt zal de extra kost sowieso redelijker zijn. Het Comité verwijst daarbij naar de vandaag op alle reizigersmaterieel geïnstalleerde automatisch sluitende deuren met vergrendeling. De kostprijs per stuk van specifieke voorzieningen zoals uitschuifbare treden daalt wanneer ze algemeen gebruikt worden, in plaats van die te beperken tot één deur.

Belangrijk is ook de plaats waar de trein stopt. Heel wat vertragingen kunnen worden vermeden wanneer de trein steeds op de exacte plaats stopt. Voor PBM en in het bijzonder voor blinden en slechtzienden, is een correct stoppen van de trein essentieel om de toegangsdeur van de trein te vinden. Daarvoor is het noodzakelijk dat er voor die reiziger waarneembare aanduidingen zijn waar de trein moet stoppen en voor de PBM waar de deur(en) voor hen zich bevinden. Een goede aanduiding van 1ste, 2de klasse en andere specifieke rijtuigen helpt trouwens ook de andere reizigers vlotter in te stappen.

⁸Er zouden wel hellingplaten in het rijtuig meegevoerd worden.

Ook het gebruik van vaste treinsamenstellingen voor eenzelfde trein helpt een vlotte in- en uitstap, vooral tijdens de spitsuren, zeker als die steeds op dezelfde plaats stopt zodat gewontereizigers weten waar de deuren zich bevinden.⁹

Kortom, het is belangrijk dat bij rollend materieel met niveauvrije instap de opening tussen perron en rijtuig, het zelfstandig in- of uit het rijtuig geraken mogelijk maakt voor alle PBM en dat minstens voor één rijtuig, zoals momenteel al gerealiseerd is in Zwitserland.

5 Problematiek van de automaten

Het moet gezegd worden dat de NMBS de laatste jaren veel inspanningen geleverd heeft om naast de loketten en de automaten ook andere verkoopkanalen ter beschikking te stellen, namelijk de NMBS website en de NMBS mobiele applicatie, waar meer en meer klanten gebruik van maken.

Het Comité is geen tegenstander van die bijkomende service, maar wijst op de onvolledige toegankelijkheid van de ticketautomaten. Het bestaan van alternatieven voor loketverkoop is positief, maar het Comité blijft de voorkeur geven aan toegankelijke bemande loketten. Bepaalde kwetsbare groepen zoals – bijvoorbeeld – personen met een verstandelijke handicap hebben menselijke hulp nodig bij de aankoop van een ticket en kunnen dat dus niet zelfstandig via een automaat, website of app.

Bijkomend probleem is dat personen die de automaten niet kunnen bedienen daardoor te vaak geen alternatief hebben dan een ticket op de trein aan te kopen verhoogd met het boordtarief. Deze maatregel houdt geen rekening met de individuele behoeften van personen met een handicap. Als dusdanig is deze maatregel niet conform aan het VN-verdrag, de antidiscriminatiewet en Europese verordening 1371/2007 betreffende de rechten en de plichten van reizigers in het treinverkeer, die in zijn preambule verduidelijkt dat “personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit de mogelijkheid moeten hebben een vervoersbewijs te komen zonder extra kost”. Het voorziet ook in de bepaling dat geen supplement gevraagd mag worden voor hun reservatie of biljet.

Het argument dat je een vervoersbewijs tot 31 dagen op voorhand kunt aankopen via diverse kanalen, eventueel geholpen door een derde, houdt geen rekening met de realiteit. Noodgevallen, veranderde plannen, geïmproviseerde reizen, beslissingen die van het weer of het humeur afhangen, zijn moeilijk vooraf te plannen, ook niet door PBM.

Voor groepen als ouderen en mensen met bepaalde visuele, auditieve, intellectuele of motorische handicaps zou er een soepelere regeling moeten komen¹⁰. Het is aan de overheid om daarvoor een oplossing te zoeken.

De verdere aanbevelingen van het Comité staan in bijlage A.

6 Begeleiding van PBM

Autonomie is belangrijk, de infrastructuur en het materieel dienen zo uitgewerkt te worden met niveauvrije overgangen en niveauvrij instappen dat reizigers zo weinig als mogelijk beroep moeten doen op assistentie. Toegankelijke automaten en loketten vullen de toegankelijke infrastructuur aan. Maar daarnaast blijft menselijke assistentie heel belangrijk en noodzakelijk.

⁹ Ook is een correct stoppen van de trein belangrijk voor het comfort van alle reizigers en is het bepalend om vertragingen (reizigers hollen naar het laatste rijtuig waardoor de opstaptijd toeneemt) te voorkomen

¹⁰ Het is hier niet de bedoeling om het boordtarief als dusdanig in vraag te stellen. Er kan bijvoorbeeld gezocht worden naar een formule met een attest, vergelijkbaar met het attest voor vrijstelling van de gordelplicht.

De NMBS voorziet assistentie voor alle PBM's, aan te vragen binnen de 24 uur voor vertrek en aankomst in 131 stations, en binnen de 3 uur voor 41 daarvan, maar dan wel voor rechtstreekse (zonder overstap) reizen tussen 2 van die 41 stations en enkel telefonisch aan te vragen, wat niet mogelijk is voor mensen met een dubbelzintuiglijke handicap. Het is in de praktijk niet altijd mogelijk om als PBM de eerste of laatste treinen te nemen. Overstaps kunnen met de 24 uur reservatie, maar de PBM moet wel minstens 15' overstaptijd voorzien. Vanuit 17 andere stations kan men via de 24 uren procedure met de taxi naar één van de 114 stations. Voor verplaatsingen naar het buitenland moet de aanvraag minstens 48 uur op voorhand te gebeuren. De PBM dient zich de dag van de aangevraagde en bevestigde verplaatsing minstens 20' (30' voor het buitenland) op voorhand aan te bieden op het ontmoetingspunt.

Het Comité erkent en apprecieert de inspanningen van de NMBS en vooral het feit dat de lijst van de betrokken stations groter geworden is, maar stelt vast dat er toch nog ruimte voor verbetering is. De verdere aanbevelingen van het Comité staan in bijlage A.

7 Slotbeschouwingen

7.1. Revalor¹¹

De NMBS past uniforme normen toe voor toegankelijkheid voor de inrichting van de stations, rekening houdend met nationale en EU-wetgeving. De daarbij gebruikte normenbundel Revalor werd in 2009 herzien in uitgebreid overleg met onder andere de NHRPH. In 2017 werd een nieuwe versie uitgewerkt, die in tegenstelling tot de eerste keer niet aan een technische werkgroep van experts werd voorgelegd. Het Comité dringt erop aan dat voor dergelijke belangrijke technische handleidingen steeds een expertenwerkgroep geraadpleegd wordt bij iedere revisie en dat de adviesverlenende instanties over voldoende tijd zouden beschikken om een grondig advies te kunnen uitbrengen.

7.2. Uitvoeringsplan toegankelijkheid

De Europese regelgeving legt de Belgische overheid op om een Nationaal Uitvoeringsplan op te stellen betreffende de toegankelijkheid van het spoorwegsysteem voor gehandicapten en personen met een beperkte mobiliteit (TSI PBM).

Het is dan ook heel belangrijk dat er bij het opstellen van het Nationaal Uitvoeringsplan vertrokken wordt van de universele toegankelijkheid, zonder de toegankelijkheid steeds of te vaak, zoals nu gebeurt, afhankelijk te maken van automaten, assistentie, hulpmiddelen, aanwezigheid van personeel in stations.

Het nationale uitvoeringsplan zou opgesteld moeten worden in samenwerking met alle betrokken overheden. Bij het opstellen daarvan is het ten eerste aangewezen om de bestaande expertise die er bestaat te betrekken via werkgroepen.

¹¹ REVALOR is de naam van de normenbundel van de NMBS. Het vormt de leidraad voor de ontwerpers van de reizigersomgevingen, zoals perrons, onderdoorgangen, stationsgebouwen en stationsomgeving.

Dat betreft in de eerste plaats de expertise die aanwezig is binnen de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap (NHRPH), maar ook UNIA¹², de ombudsdienst en de treingebruikers zoals deze die onder meer via het Raadgevend Comité van de Treinreizigers vertegenwoordigd zijn.

De doelstellingen die de overheid zich oplegt in het implementatieplan blijven bovendien te vaag en te weinig concreet. Het Comité beveelt aan dit uitvoeringsplan verder uit te werken en het te toetsen aan volgende SMART principes:

- Specifiek: concreet en specifiek, niet vaag en betrekking hebbend op toegankelijkheid.
- Meetbaar: meetbare doelstellingen formuleren.
- Acceptabel: niet voor 1 reiziger per jaar en acceptabel voor de gebruikers en uitvoerders.
- Realistisch en Realiseerbaar: niet alles tegelijk.
- Tijdsgebonden (bv. met innovaties mee, bij renovaties)

Wat volgens het Comité in geen geval acceptabel is, is melden dat de doelstellingen geformuleerd zijn onder voorbehoud van de beschikbare financiële middelen. Dat gaat voorbij aan de bedoeling van het Uitvoeringsplan zoals opgelegd door de Europese Overheid. Het is aangewezen om aansluitend op dit uitvoeringsplan een actieplan te laten opstellen door de NMBS en door Infrabel met de berekening van de budgettaire impact. De overheid moet voor een belangrijk deel deze kosten voor de toegankelijkheid mee financieren, moet de daarvoor nodige middelen budgetteren en in een meerjaren investeringsplan inschrijven. In die actieplannen moeten tevens budgetten voorzien worden voor bijkomende toegankelijkheidsstudies¹³.

8 Besluit

Universele toegankelijkheid betekent ervoor zorgen dat een maximum aantal reizigers vlot en zelfstandig, ook met fysieke hulpmiddelen zoals rolstoelen of rollators, de trein kan nemen. De populatie wordt gemiddeld ouder en daarmee stijgt het aantal personen die zich niet altijd vlot kunnen bewegen. Bij een niveauvrije instap kan het in- en uitstappen zo vlotter gebeuren dan bij smalle hoge instapdeuren met treden. Ook fietsen en de ondertussen aan belang winnende zwaardere e-bikes kunnen dan veel gemakkelijker mee wat van belang is voor een duurzamere mobiliteit. Tenslotte draagt een niveauvrije instap ook bij tot een grotere veiligheid (verminderde kans op valpartijen bij het in- en uitstappen) en een grotere stiptheid.

Universele toegankelijkheid betekent dat zodra een reiziger / PBM aankomt er zeker geen fysieke belemmeringen mogen zijn zoals trappen, boordstenen, een te grote opening (horizontaal of verticaal), te grote oneffenheden die voor gevolg zouden hebben dat reizigers daardoor begeleiding moeten aanvragen.

¹² Unia is een onafhankelijke openbare instelling die discriminatie bestrijdt en gelijke kansen bevordert en interfederaal bevoegd is (<https://www.unia.be/>).

¹³ Enkele mogelijke studies:

- als in Antwerpen-Zuid richting Berchem een tweede toegang wordt gemaakt, kan men het station zonder dure en storingsgevoelige liften toegankelijk maken via hellende vlakken. Bovendien zal zo'n tweede toegang door veel reizigers worden gewaardeerd.
- Nagaan of een voor de reizigers handige oplossing, namelijk een beveiligde niveauvrije overwegen zoals in Zele of zoals we die vaak vinden in Nederland.

Dat is nu nog al te vaak het geval. In het bijzonder lijkt de NMBS de toegankelijkheid al te vaak enkel via begeleiding te willen realiseren.

Een SMART uitvoeringsplan van de bevoegde overheid en een duidelijk actieplan van NMBS en Infrabel zijn noodzakelijk om op termijn de zelfstandige toegankelijkheid substantieel te verbeteren. Het comité beveelt de overheid aan om in de beheerscontracten van beide bedrijven het streven naar de universele toegankelijkheid en de niveauvrije instap op te nemen samen met de verplichting een uitvoeringsplan op te stellen.

Het Comité vraagt tevens zowel aan de NMBS als aan Infrabel dat in ieder lastenboek en bij elke voorlopige oplevering van rollend materieel en van infrastructuur de toegankelijkheid van het rollend materieel en van de infrastructuur gegarandeerd respectievelijk gecontroleerd wordt, inclusief de niveauvrije instap tussen beiden: de universele toegankelijkheid moet een gewaarborgde vanzelfsprekende realiteit worden.

Tenslotte moeten de overheden voldoende specifieke kredieten voorzien. De kosten voor een algemene toegankelijkheid mogen niet ten laste komen van de operationele budgetten en de normaal te voorziene investeringskredieten. Die overheden mogen zich ook niet wegsteken achter “algemene budgettaire beperkingen” om te weinig te doen.

Bijlagen:

A - Aanbevelingen

B - Wagenpark na de instroom van de M7 (met PBM en fietsinfo)

C - voorbeelden mogelijke beveiligingen bij overpaden voor voetgangers, fietsers en PBM

Referenties:

Europa/l'Europe:

- VERORDENING (EU) Nr. 1300/2014 VAN DE COMMISSIE van 18 november 2014 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit betreffende de toegankelijkheid van het spoorwegsysteem in de Unie voor gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit.
<http://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/1300/oj>
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R1300&from=EN>
- RÈGLEMENT (UE) No 1300/2014 DE LA COMMISSION du 18 novembre 2014 sur les spécifications techniques d'interopérabilité relatives à l'accessibilité du système ferroviaire de l'Union pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite.
<http://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/1300/oj>
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R1300&from=EN>
- Nationale uitvoeringsplannen / Plans Nationaux d'implémentation / National Implementation Plans:
https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/accessibility_en
- Interoperability guide ERA:
<http://www.era.europa.eu/Core-Activities/Interoperability/Pages/TSI-Application-Guide.aspx>

België/Belgique:

- Nationale Hoge Raad Personen met een Handicap - Adviezen
<http://ph.belgium.be/nl/adviezen.html>
Conseil Supérieur National des Personnes Handicapées
<http://ph.belgium.be/fr/avis.html>
- De presentaties en documenten van het colloquium colloquium "Toegankelijkheid van het Openbaar Vervoersnetwerk van de MIVB - maatregelen" van 26 september 2017 en een samenvatting van de activiteiten en de workshops die in de namiddag plaatsvonden.
Les présentations et documents du colloque « L'ACCESSIBILITE DU RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC STIB - mesures » organisé le 26 septembre 2017.
- Présentation/Presentatie Projet de gares standardisées - Consultation des stakeholders 2017.11.10

Buitenland:

Zwitserland/la Suisse:

<https://www.sbb.ch/fr/gare-services/voyageurs-avec-un-handicap.html>

Duitsland/la Germanie:

- Barrierevrij reizen Deutsche Bahn:
https://www.bahn.de/p/view/service/barrierefrei/uebersicht.shtml?dbkanal_007=L01_S01_D001_KIN0001_top-navi-flyout_service-handicap_LZ01
Programma Barrierevrijheid Deutsche Bahn:
https://www.bahn.de/p/view/service/barrierefrei/programm_der_db.shtml
- Unfallforschung der Versicherer (UDV) - Sicherheit an Bahnübergängen:
<https://udv.de/de/strasse/kreuzungen/sicherheit-bahnuebergaengen>
<https://udv.de/download/file/fid/10213>
(een uittreksel uit dit document is tevens bijlage D bij het advies).

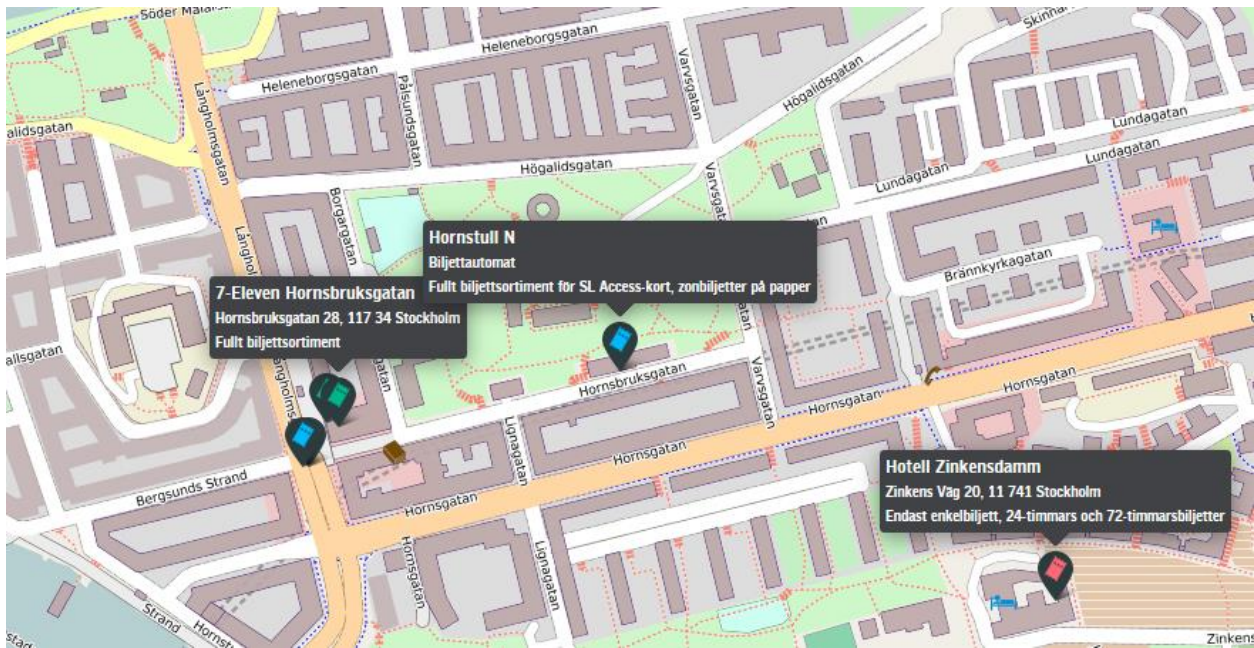
Zweden/la Suède:

Biljetverkoop via derden in Stockholm (»agents«):

[https://sl.se/en/fares--tickets/\(inclusief regionale en lokale treinen\)](https://sl.se/en/fares--tickets/(inclusief regionale en lokale treinen))

»Other ticket agents have the SL logo displayed on flags or stickers. There are about 350 agents with the full range of tickets, and about 420 agents with a smaller range of tickets, such as single use travelcards and single journey tickets, throughout the Stockholm area. Find them by using the map on the start page, ticking the box for sales points. »

Raadgevend Comité van de Treinreizigers



Een 7-Eleven Kiosk (volledig assortiment), automaten aan metrostations, een Hotel (beperkt assortiment), enz.