Position paper/spreektekst van Coalitie voor Inclusie

Rondetafelgesprek Programma van eisen HRN concessie

Commissie Infrastructuur en Waterstaat

Bezuidenhoutseweg 67

2594 AC Den Haag

27 september 2022

Dank dat ik hier mag spreken over toegankelijk OV, specifiek op het HRN.

1 op de 10 inwoners heeft een handicap. Voor hen is beschikbaarheid van (zelfstandig) toegankelijk OV een bittere noodzaak, zonder kunnen ze simpelweg niet reizen en niet volledig deelnemen aan de samenleving. Terwijl het rendement van toegankelijk OV veel verder reikt dan deze groep alleen. Iedereen heeft er plezier van. Reizigers met zware koffers, ouders met kinderwagens, het betekent ook dat ouderen die wat slechter ter been worden of minder goed gaan horen of zien hierdoor langer kunnen blijven reizen. Maar ook voor reizigers zonder beperking is gelijkvloers instappen comfortabel en is het prettig als reisinformatie niet alleen te horen maar ook te zien is.

Ik ben de laatste spreker en wel over een onderwerp dat gezien het brede belang ervan misschien wel als eerste op deze agenda had moeten staan. Toegankelijkheid van het OV zou niet alleen hoog op de prioriteitenlijst in dit overleg moeten staan maar ook in de debatten over ProRail en de regionale vervoerders. Toegankelijk OV is ook voor u nodig als u ouder wordt of wellicht zelfs onverhoopt blind of een rolstoel nodig heeft. Het is dus geen ‘nice to have’ maar een ‘need to have’ dat bij iedere betrokkene ‘top of mind’ moet zijn.

Ik ben Margit van Hoeve en, als bestuurslid van de CVI (een netwerkorganisatie die een inclusieve samenleving nastreeft), nauw betrokken bij toegankelijkheid van het OV. Daarnaast ben ik moeder van een dochter met twee handicaps die een baan heeft, zeer maatschappelijk actief is en intensief gebruik maakt van het OV.

**Complexiteit**

Toegankelijkheid van het spoor is complex om te realiseren.

Je moet heel goed weten wat toegankelijkheid is en alle partijen die daar een rol in hebben moeten goed samenwerken. De NS heeft in de afgelopen jaren samen met belangenorganisaties van ervaringsdeskundigen en ervaringsdeskundigen zelf veel kennis ontwikkeld rond toegankelijkheid. Niet alleen werden de basisafspraken (toegankelijke treinen en reisassistentie) gerealiseerd. Ook haalde de NS flankerende maatregelen die het reizen met een beperking verder vergemakkelijken, op bij ervaringsdeskundigen. De wijze waarop de NS samenwerkt met ervaringsdeskundigen is een voorbeeld voor andere levensdomeinen en voor andere organisaties.

**Zelfstandig kunnen reizen vergt een samenspel van partijen**

Met alleen toegankelijke treinen kom je er niet, ook alle perrons moeten op de juiste hoogte zijn en *blijven*. Zo niet, dan kom je met een (elektrische) rolstoel de trein niet zelfstandig in. Een paar getallen op het hoofdrailnet. Het HRN betreft 247 stations, hiervan zijn op 52 stations de perrons op hoogte, op 53 nog niet en op 137 niet meer! De NS kan dus in de reisapp uitsluitend een zelfstandige reis aanbieden via 52 stations vooropgesteld dat er ook een toegankelijke trein op halteert. Ook heb je niets aan een toegankelijke trein als je het perron niet op of af kan vanwege de uitval van de lift. Een groeiend en groot probleem bij ProRail. Alternatieven als een hellingbaan zijn er niet vaak niet. Dit maakt dat de afhankelijkheid van andere partijen om toegankelijk reizen te realiseren groot is.

**Reisassistentie van goede kwaliteit**

Reisassistentie moet altijd beschikbaar zijn. Ook wanneer er in principe een zelfstandig toegankelijke reis mogelijk is. Mensen die blind zijn, hebben deze assistentie zeker zolang er geen sluitende technische routegeleiding mogelijk is, sowieso nodig om door het station te kunnen navigeren en niet alle gap’s tussen trein en perron zijn voor rolstoelgebruikers overbrugbaar.

De reisassistentie moet betrouwbaar zijn. Een medewerker moet op het afgesproken tijdstip aanwezig zijn en kennis van zaken hebben. Over hoe je iemand die blind is, begeleidt, hoe de brug werkt en hoe de procedure rond de assistentieverlening is. Het vraagt routine en deskundigheid. De eisen waar de assistentieverlening aan moet voldoen horen in het programma van eisen op genomen te worden en gemeten te worden. Net zoals de stiptheid van de treinreis zelf gemeten wordt.

Dit gezegd hebbende:

* Zorg dat de randvoorwaarden voor de NS om toegankelijk reizen mogelijk te maken gerealiseerd worden zoals de hoogte van de perrons en werkende liften.
* Definieer in het Programma van eisen voor het HRN wat toegankelijkheid is.
* Borg in het PVE wat er tot nu toe gerealiseerd is door de NS, neem daarin mee de flankerende maatregelen.
* Definieer in het PVE wat goede reisassistentie is en maak dat meetbaar.
* Zorg voor continuïteit op het HRN en kies voor een langdurende concessie van minimaal 10 jaar: toegankelijkheid is complex en de meeste kennis zit bij de NS en de ervaringsdeskundigen (via de belangenorganisaties).
* Voeg de internationale lijnen toe aan het HRN zodat ook op deze lijnen toegankelijkheid wordt geborgd

NB: Er komt ook een advies van het Locov met belangrijke aandachtspunten over toegankelijkheid,