

**MEERJARENPLAN  
TOEGANKELIJKHEID OV  
Eindrapportage**



# Meerjarenplan toegankelijkheid OV Eindrapportage

*in opdracht van  
Provincie Flevoland*

05 augustus 2004  
rapportnummer 2264r02v05e



hoofdkantoor:  
tanthofdreef 15  
postbus 2873  
2601 cw delft  
tel. 015 - 2147899  
fax 015 - 2147902

regiokantoor noord:  
badhuiswal 3  
postbus 1149  
8001 bc zwolle  
tel. 038 - 4225780  
fax 038 - 4216870

regiokantoor zuid:  
paradijslaan 42b  
postbus 495  
5600 al eindhoven  
tel. 040 - 2442949  
fax 040 - 2442589



## INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	1
1.1 Aanleiding.....	1
1.2 Werkwijze .....	1
2. BELEIDSKADER .....	3
2.1 Definitie toegankelijkheid .....	3
2.2 Wettelijke kaders en richtlijnen.....	3
2.3 Afbakening van het meerjarenplan .....	5
2.4 Beleidsstrategie op hoofdlijnen.....	6
2.5 Uitgangspunten.....	7
3. SCENARIO'S .....	13
3.1 Inleiding.....	13
3.2 Beschrijving van de scenario's .....	13
3.3 Afwegingscriteria.....	14
3.4 Afweging.....	15
3.5 Conclusie.....	17
4. GROEIPLAN.....	19
4.1 Inleiding.....	19
4.2 Eenvoudige maatregelen.....	19
4.3 Prioriteiten.....	19
4.4 Taakverdeling .....	21
4.5 Beleidskeuzes .....	22



## **1. INLEIDING**

### **1.1 Aanleiding**

Een goed toegankelijk regulier openbaar vervoerssysteem geeft aan grote groepen mensen de mogelijkheid om (zelfstandig) deel te nemen aan de samenleving. Het belang van 'integrale toegankelijkheid' wordt de komende jaren alleen maar groter. Het aantal ouderen neemt fors toe. Ook het aantal mensen met een handicap zal in de toekomst toenemen. Daarnaast hebben grote groepen mensen die niet oud of gehandicapt zijn, baat bij een integraal toegankelijk vervoer, zoals lange of juist kleine mensen en tijdelijke krukkenlopers. Mensen met een functiebeperking verplaatsen zich vaak trager dan anderen. Ook hebben ze meer moeite met bepaalde obstakels of bewegingen. Om goed gebruik te kunnen maken van het openbaar vervoer, is het voor deze groep mensen van belang dat zowel de haltes als de voertuigen goed bereikbaar en toegankelijk zijn.

Verbetering van toegankelijkheid is een actueel thema in Nederland. Het wetsvoorstel gelijke behandeling gehandicapten en chronisch zieken wordt op dit moment verder geconcretiseerd. De essentie van de wet is dat mensen met een handicap of chronische ziekte dezelfde kansen moeten hebben om aan de samenleving deel te nemen als mensen zonder handicap of chronische ziekte. Voor de toekomst betekent dit in ieder geval dat initiatieven ontwikkeld moeten worden om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer te verbeteren.

Tot op dit moment worden maatregelen ter verbetering van de toegankelijkheid in Flevoland genomen, zonder dat daarvoor een beleidsmatig kader bestaat. In de klankbordgroep OV is al meerdere malen aandacht gevraagd voor een plan voor toegankelijk openbaar vervoer. Met de ondertekening van de intentieverklaring in december 2002 heeft de Provincie een eerste stap gezet naar toegankelijk openbaar vervoer. Om de vervolgstappen vorm te geven heeft de provincie Flevoland Verkeersadviesburo Diepens en Okkema opdracht gegeven een meerjarenplan op te stellen. In deze notitie wordt de aanpak beschreven en worden de eerste resultaten van het project voorgelegd.

### **1.2 Werkwijze**

Het meerjarenplan toegankelijkheid openbaar vervoer heeft in principe twee functies:

- toetsingskader voor plannen en aanbestedingsdocumenten;
- richtinggevend voor de besteding van beschikbare gelden.

Als toetsingskader heeft het plan een brede benadering; over alle onderdelen van de keten en over zowel bus als CVV worden uitspraken gedaan. Hierbij komen aspecten zoals halte-inrichting, bereikbaarheid van haltes, voertuiginrichting en informatievoorziening aan de orde. Van plannen en ideeën van de provincie, maar ook van vervoerders of gemeenten kan dan worden bezien in hoeverre zij aansluiten op het meerjarenplan.

Als richtinggevend plan wenst de opdrachtgever juist een smalle benadering: duidelijk keuzes en reële verwachtingen.

Het eerste deel van het meerjarenplan schetst het beleidskader (hoofdstuk 2):

- definitie van toegankelijkheid;
- het wettelijk kader en richtlijnen;
- afbakening van het meerjarenplan;
- beleidsstrategie op hoofdlijnen;
- uitgangspunten.

In het tweede deel wordt het beleidskader vertaald in concrete acties. Na de afweging van een aantal scenario's (hoofdstuk 3) wordt het maatregelenpakket met groeipad (hoofdstuk 4) voorgesteld. Het plan kent een beperkte tijdshorizon, tot ca. 2010. Alleen maatregelen die binnen deze periode realiseerbaar zijn, worden in het plan opgenomen.



## 2. BELEIDSKADER

### 2.1 Definitie toegankelijkheid

Wat wordt verstaan onder het begrip toegankelijkheid? In de intentieverklaring toegankelijkheid openbaar vervoer<sup>1</sup> wordt de volgende definitie gegeven:

*Toegankelijk openbaar vervoer: het geheel van openbaar vervoervoorzieningen dat mensen in staat stelt zelfstandig al dan niet met begeleiding van A naar B te reizen.*

In andere bronnen, zoals de brochure Toegankelijk openbaar vervoer – Directoraat-Generaal Personenvervoer (2000) en de brochures van het Landelijk Bureau Toegankelijkheid (2003) wordt de zelfstandigheid sterker benoemd. Volgens het Landelijk Bureau Toegankelijkheid gaat het om *zelfstandig en op een gelijkwaardige manier*. Welke definitie gehanteerd wordt, hangt samen met het ambitieniveau van de Provincie. Voor een meerjarenplan met als planhorizon 2010 is de definitie van de intentieverklaring goed te hanteren.

Toegankelijk openbaar vervoer is door iedereen te bereiken en te gebruiken. Feitelijk heeft dus iedereen baat bij toegankelijk openbaar vervoer. Dit pleit ook voor een 'integrale benadering'.

*De integrale benadering gaat uit van een pluriform mensbeeld, niet van gemiddelden, niet van categorieën. Iedereen is anders. Het is echter niet de bedoeling voor ieder individu andere maatstaven te hanteren. Het gaat er om de verschillende behoeften zo doelmatig mogelijk te vertalen naar oplossingen die bruikbaar zijn voor iedereen.*

### 2.2 Wettelijke kaders en richtlijnen

#### **Wettelijk kader**

Twee wetten zijn van belang: de Wet personenvervoer 2000 en de Wet gelijke behandeling.

WP 2000:

*Aan een concessie worden in ieder geval voorschriften verbonden ten aanzien van de eisen aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer ten behoeve van reizigers met een handicap.*

Op welke manier de Provincie Flevoland daaraan inhoud heeft gegeven bij de concessieverlening in haar gebied, wordt beschreven in paragraaf 2.4.

---

<sup>1</sup> De Provincies, de Vereniging Openbaar vervoer Centrumgemeenten (VOC), het Beleidsorgaan Openbaar Vervoer (BOV), het portefeuillehoudersoverleg van de Samenwerkende Kaderwetgebieden Verkeer en Vervoer (SKVV), de vereniging van ondernemingen in het collectief personenvervoer (Mobis), de Chronisch zieken en Gehandicapten Raad (CG-raad), de Samenwerkende Ouderenorganisaties (CSO) en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat hebben in december 2002 de intentieverklaring Toegankelijk Openbaar Vervoer ondertekend. Partijen hebben de intentie uitgesproken de in paragraaf 2.2. genoemde bronnen als voorlopig vertrekpunt te hanteren bij nieuwe overeenkomsten, wijzigingen en nieuwe investeringen.

Relevante passage uit de Wet gelijke behandeling chronisch zieken en gehandicapten:

*Onderscheid is verboden bij:*

- *Het verlenen van de voor het reizen vereiste toegang tot de bij het openbaar vervoer behorende gebouwen en infrastructuur;*
- *Het aanbieden van openbaar vervoerdiensten en reisinformatie.*

*Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden regels gesteld over de in ingevolge het eerste lid te verrichten aanpassingen.*

### **Regelingen**

In de regeling Rijksbijdrage openbaar vervoer 2001 is beschreven welke investeringen uit het TOV-budget gefinancierd kunnen worden. Het gaat om de meerkosten toegankelijke voertuigen en haltes.

### **Bronnen voor richtlijnen**

In diverse andere bronnen worden aanbevelingen gedaan, deze hebben echter niet de status van regels of richtlijnen. Bronnen voor aanbevelingen zijn onder andere:

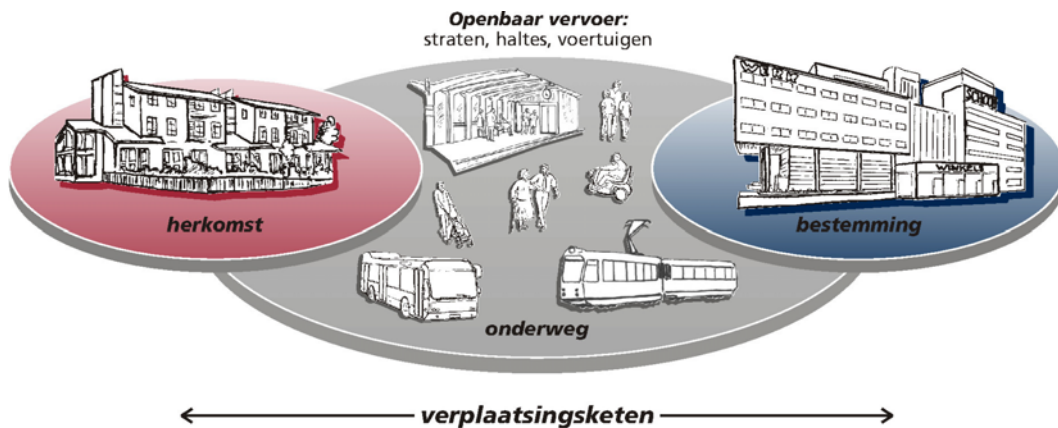
- Handboek voor toegankelijkheid, tot stand gekomen in samenwerking met de CG-raad, Elsevier 2001;
- Wenkenbladen opgesteld door Landelijk Bureau Toegankelijkheid (LBT) in opdracht van Verkeer en Waterstaat, 2000;
- Richtlijn 2001/85/EG (met name bijlage VII: voorschriften voor technische inrichting ter vergemakkelijking van de toegang tot bussen voor mensen met een mobiliteitshandicap);
- Toegankelijkheid openbaar busvervoer – aanbevelingen voor een gelijkvloerse in- en uitstap (Publicatie 184), CROW (december 2003);
- Richtlijn toegankelijkheid openbare ruimte (Publicatie 177), CROW (september 2002);
- Brochures vervoermiddel, stations en haltes en reisinformatie van het Landelijk Bureau Toegankelijkheid in opdracht van het OPC, 2003. In de brochures worden richtlijnen en tips gegeven, bedoeld voor consumentenorganisaties die zich specifiek met reizigersbelangen in het openbaar vervoer bezighouden.

De aanbevelingen hebben onder andere betrekking op:

- Route van huis naar de halte: inrichting routes met waar nodig op- en afritten en routegeleiding voor blinden en slechtzienden;
- De inrichting van de halte: afmetingen, ontwerp, informatievoorziening;
- De instap (en uitstap) van het voertuig: in- en uitstaphoogte, overbruggingen;
- De inrichting van het voertuig: vloerhoogte, knielsysteem, oprijplaat, bodemvrijheid.

## 2.3 Afbakening van het meerjarenplan

Waar moet het openbaar vervoer aan voldoen om toegankelijk te zijn? De gehele keten van herkomst tot bestemming is bepalend voor de bruikbaarheid van het openbaar vervoer: de route naar de halte, de halte of het station zelf, de in- en uitstap in het voertuig, het voertuig zelf en niet te vergeten de informatievoorziening gedurende de keten (thuis, op de halte of het station en in het voertuig).



Figuur 2.1: Verplaatsingsketen

De provincie heeft als OV-autoriteit niet op alle onderdelen van de keten direct invloed. De haltes (bereikbaarheid en perrons) vallen onder de verantwoordelijkheid van de wegbeheerders (provincie en gemeenten). Vervoerders en wegbeheerders zijn verantwoordelijk voor het haltemeubilair.

*De aandacht van het meerjarenplan zal zich richten op die onderdelen van de vervoerketen waarop de Provincie direct of indirect invloed kan uitoefenen: het materieel, de haltes en de informatievoorziening.*

Voor de afbakening van het meerjarenplan is ook een keuze van vervoerwijze nodig: aan welke OV-vervoermiddelen wordt aandacht besteed? Ook bij deze keuze wordt voorgesteld de aandacht te richten op die onderdelen waarvoor de provincie de bevoegdheid heeft.

*De aandacht van het meerjarenplan zal in eerste instantie gericht zijn op die openbaar vervoermiddelen waarvoor de Provincie de bevoegdheid heeft: de bus.*

Voor de overige onderdelen van de keten en de overige vervoerwijzen geldt dat alleen aanbevelingen worden gedaan waar dat nodig is gezien de aansluiting op een ander onderdeel van de keten en of een andere vervoermodaliteit. Zo zullen er aanbevelingen gedaan worden voor routes naar belangrijke haltes en busstations. Ook zal er aandacht zijn voor de aansluiting van het busvervoer op treinstations en op het CVV. In het proces van de totstandkoming van het meerjarenplan zal de rol van andere partijen, onder andere de wegbeheerders op andere onderdelen worden benadrukt.

Een derde belangrijk uitgangspunt voor de afbakening zijn de financiële mogelijkheden. De geormerkte gelden voor toegankelijkheid tot 2010 leveren een totaal budget van ca. 1 miljoen. Dit budget zal benut worden om de meerkosten van het lagevloermaterieel van de concessie Almere –streek te financieren. Daarna resteert nog ca. 2 ton voor overige investeringen in toegankelijk OV. Na 2006 wordt meer ruimte verwacht voor de financiering van de overige maatregelen voor toegankelijk OV. Het budget zal in ieder geval onvoldoende zijn om in 2010 te kunnen voldoen aan een volledige toegankelijkheid.

Voor de overige maatregelen moeten in de periode 2004-2010/15 andere middelen worden gevonden, zoals de (gebundelde of brede) doeluitkering, overige eigen middelen van wegbeheerders voor infrastructuur verkeersveiligheid e.a. en eventueel Europese middelen.

De ambities zullen met deze wetenschap realistisch geformuleerd moeten worden, terwijl tegelijkertijd gezocht wordt naar aanvullende middelen.

*Het ambitieniveau houdt verband met het beschikbare budget, de ambities zijn dus realistisch.*

## 2.4 Beleidsstrategie op hoofdlijnen

Strategie: via welke weg wordt de gewenste eindsituatie het beste bereikt? Omdat voor de volledige toegankelijkheid van alle lijnen in Flevoland het budget van geormerkte gelden ontoereikend is, wordt een kosteneffectieve strategie voorgesteld. Het stellen van prioriteiten ligt voor de hand.

### ***Strategie volgens recente PvE's concessies***

Bij de aanbestedingen van de concessies Almere, IJsselmond en HOV Groningen - Heerenveen – Lelystad zijn in de programma's van eisen passages opgenomen over toegankelijkheid. Doelen zijn uitgewerkt in bepalingen ten aanzien van materieel, personeel, informatie voor de reiziger en infrastructuur.

Voor het streekvervoer in Almere wordt ingezet op verhoogde perrons (30 cm) (op de belangrijkste haltes) met op de belangrijkste lijnen nieuw toegankelijk materieel dat hier op aansluit.

In het programma van eisen van de HOV-verbinding Groningen - Heerenveen – Lelystad (lijn 315) wordt als doel gesteld dat reizigers die gebruik maken van deze openbaar vervoerverbinding zo gemakkelijk mogelijk de bus in en uit kunnen, zonder dat dit al te veel ten koste gaat van de snelheid en het comfort van de bus en zolang dit mogelijk is binnen de budgettaire randvoorwaarden.

In het programma van eisen (concept) van IJsselmond worden de eisen voor toegankelijkheid ook in een breder perspectief geplaatst, dat aanknopingspunten biedt voor de beleidsstrategie. Het toegankelijk busvervoer volgens een beschreven concept dient zo spoedig mogelijk op het kernnet en de belangrijkste haltes van het kernnet ingevoerd te worden.

In combinatie met collectief vraagafhankelijk vervoer wordt het gehele concessiegebied te bereizen voor mensen met een lichamelijke beperking. In een later stadium dient ook het materieel op de aanvullende lijnen eenzelfde mate van toegankelijkheid te bieden.

### **Opties strategie**

Vanaf de aanbesteding van IJsselmond wordt een strategie voorgesteld, waarbij ingezet wordt op de toegankelijkheid van de sterkste lijnen en haltes (belangrijkste haltes binnen de bebouwde kom), het kernnet. Deze strategie is erg pragmatisch: er wordt uitgegaan van bestaande sterke lijnen met een bijbehorend hoog gebruik.

De effectiviteit van maatregelen op deze lijnen is dus groot. Een mogelijk nadeel van deze strategie is dat, met het CVV als vangnet, het toegankelijk maken van de aanvullende lijnen mogelijk nooit van de grond zal komen.

Een andere mogelijkheid is om juist op zoek te gaan naar de lijnen die het meest gebruikt worden door mensen met een auditieve, visuele, motorische of tijdelijke handicap. Een vergaande vorm van dit principe zijn servicelijnen, waarvan ook de lijnvoering specifiek is afgestemd op de doelgroep. Nadeel van dit principe is dat deze keuze juist het streven naar integrale toegankelijkheid in de weg kan staan, omdat de noodzaak daarvan wordt beperkt. Ook ontwikkelen dergelijke lijnen zich in de praktijk vooral als ouderenlijnen met een sterk ontsluitend karakter, een lage snelheid en een beperkte bedieningstijd.

Voorgesteld wordt om de effectieve strategie te volgen van een toegankelijk kernnet:

*Het toegankelijk openbaar vervoer wordt ingevoerd op de lijnen en belangrijkste haltes van het kernnet van de provincie Flevoland. Het collectief vraagafhankelijk vervoer (CVV) vormt een aanvulling voor de overige gebieden.*

## **2.5 Uitgangspunten**

Voor grote groepen mensen betekenen kleine aanpassingen een grote verbetering van de toegankelijkheid. Een lage instap is voor iedereen handiger. Rolstoelgebruikers stellen specifieke eisen aan de toegankelijkheid. Daarom worden de rolstoelgebruikers aangemerkt als 'kritische doelgroep'. Voor de keuze van de uitgangspunten is de kritische doelgroep maatgevend.

Voor een toegankelijk openbaar vervoer zijn verschillende aspecten van belang zoals de inrichting van de bus, route-informatie, communicatie en de wijze waarop de reiziger tegemoet wordt getreden. Daarnaast moet het materieel en de haltes zodanig op elkaar zijn afgestemd dat een nagenoeg gelijkvloerse in- en uitstap mogelijk is. Een bus die op zich toegankelijk is, maar die niet dicht langs de halte wordt gereden, is uiteindelijk geen toegankelijk openbaar vervoer. Achtereenvolgens worden uitgangspunten geformuleerd voor de volgende punten:

- busmaterieel;
- inrichting van de bus;
- halte;
- in- en uitstappen;
- reisinformatie, communicatie en bejegening.

### **Busmaterieel**

Om een in- en uitstap te realiseren die (voor iedereen) toegankelijk is, moet (een gedeelte van) de vloer van de bus zo laag mogelijk zijn, zodat de te overbruggen afstand tot het perron minimaal is. Een oprijplaat kan worden gebruikt voor rolstoelen, rollators en kinderwagens om de afstand tussen de vloer van de bus en de halte te overbruggen. De beste oplossing is een elektrische uitgevoerde oprijplaat, die voorkomt dat de chauffeur van zijn plek hoeft te komen. Een handmatig bediende oprijplaat is weliswaar goedkoper, maar kan problemen geven in de uitvoering door chauffeurs.

Op basis van vloerhoogte van de bus en oprijplaat is de volgende indeling te maken:

Type bus	Hoge vloerbus	Lage vloerbus*	Knielbus	+ oprijplaat**
Vloerhoogte	650 – 850 mm	320 – 350 mm	Lage vloerbus, instaphoogte plaatselijk 230 – 280 mm	Overbrugt hoogteverschil tussen vloer en perron

\* minimaal doorlopende lage vloer met stoelen zonder verhoging over 50% van de lengte

\*\* toe te passen bij lagevloerbus of knielbus

Tabel 2.1: Indeling bussen op basis van vloerhoogte en extra voorzieningen

### **Inrichting van de bus**

De inrichting van een bus die voor iedereen toegankelijk is stelt onder meer eisen aan de opstelplaats voor rolstoelen (die ook bruikbaar is voor kinderwagens, rollators en grote bagage), de breedte van het gangpad, de reisinformatie, kleurgebruik en vasthoudmogelijkheden. Voor uitgebreide eisen aan de inrichting wordt naar de informatiebladen van het LBT verwezen.

Met name de rolstoel vraagt in verband met veiligheid speciale voorzieningen. Rolstoelen in treinen, trams, metro's en lijnbussen hoeven niet aan de vloer vastgezet te worden, mits ze met de rug in de rijrichting tegen een stevig schot staan. Een veiligheidsriem is dan voldoende. De toevoeging van een stevige opklapbare leuning voorkomt het zijwaarts wegdraaien naar het gangpad. Door een stopknop die een specifiek signaal geeft, weet de chauffeur dat iemand een oprijplaat nodig heeft. Uitgangspunt is dat er plaats is voor 1 rolstoel.

### **Halte**

In Nederland hebben de meeste bushaltes (perron of trottoir) een hoogte van 100 tot 120 mm. Dit komt overeen met een gangbare trottoirhoogte waardoor de halte vanuit de omgeving makkelijk bereikbaar is (CROW 184). Bij hogere haltes is het te overbruggen hoogteverschil tussen halte en trottoir groter. Hierdoor wordt de halte moeilijker bereikbaar en is extra beveiliging nodig om te voorkomen dat er ongelukken gebeuren (bijvoorbeeld passagier die per ongeluk van een hoge halte stapt en valt). Daarnaast is de kans op schade aan de bus bij het aanrijden en vertrekken bij hogere trottoirs groter. Hierdoor neemt de afstand tussen halte en perron meestal toe omdat de chauffeur de neiging heeft een veilige afstand aan te houden.

De vormgeving van de halte speelt hierbij ook een rol: een bus kan 'strakker' langs de halte rijden als er geen grote manoeuvres gemaakt hoeven te worden: dus als de bus (bijna) rechtstandig kan aanrijden. Ook het gebruik van speciale perronbanden of geleiding maakt strak aanrijden makkelijker. Binnen de bebouwde kom moet een haven daarom alleen worden toegepast als het in verband met de doorstroming van ander verkeer noodzakelijk is. Buiten de bebouwde kom wordt vaak voor havens gekozen. Een makkelijk aanrijdbare vorm heeft dan de voorkeur.

Afhankelijk van de hoogte van de halte is het van belang aandacht te besteden aan de aansluiting van de halte op het trottoir en de beveiliging van de halte. Tabel 2.2. geeft de informatie per haltehoogte.

Hoogte halte	100 – 120 mm	180 – 200 mm	300 – 320 mm	300 – 320 mm met geleiding <sup>2</sup>
Aansluiting op 'standaard' hoogte trottoir (100 – 120 mm)	Zonder hoogteverschil	Hellend vlak van ongeveer 1,20 meter (bij 1:12)	Hellend vlak van ongeveer 2,40 meter (bij 1:10)	Hellend vlak van ongeveer 2,40 meter (bij 1:10)
Beveiliging halte (halte naar straat)	Basisvoorzieningen (markering halterand)	Markering halterand, eventueel hek aan de straatzijde	Markering halterand en hek aan de straatzijde	Markering halterand en hek aan de straatzijde

Tabel 2.2: Aansluiting halte op trottoir en straat per haltehoogte

### In -en uitstappen

Bij het in- en uitstappen moeten zowel de verticale als de horizontale afstand tussen de vloer van de bus en de halte (perron of stoeprand) zo klein mogelijk zijn. Voor het verticale niveauverschil en de horizontale afstand wordt in aansluiting op publicatie 184, CROW de volgende norm aangehouden:

- meest ideale situatie  $\leq 20$  mm (++);
- acceptabele situatie  $\leq 50$  mm (+);
- te vermijden situatie 50 tot 100 mm (-);
- onacceptabele situatie  $\geq 100$  mm (--).

Hoogte halte Hoogte vloer	100 – 120 mm	180 – 200 mm	300 – 320 mm	300 – 320 mm met geleiding
Hoge vloerbus 850 – 650 mm	horizontaal + vertikaal --	horizontaal+ vertikaal --	horizontaal + vertikaal --	horizontaal ++ vertikaal --
Lage vloerbus 320 – 350 mm	horizontaal + vertikaal --	horizontaal+ vertikaal --	horizontaal – vertikaal +	horizontaal ++ vertikaal +
Knielbus 230 – 280 mm	horizontaal + vertikaal -	horizontaal+ vertikaal -	horizontaal – vertikaal +	horizontaal ++ vertikaal +
+ oprijplaat*	horizontaal ++ vertikaal +	horizontaal ++ vertikaal ++	horizontaal + vertikaal ++	horizontaal ++ vertikaal ++

\* toe te passen bij lage vloerbus of knielbus

<sup>2</sup> Om de bus dicht genoeg langs de halte te kunnen rijden, zijn speciale perronbanden nodig, eventueel in combinatie met een geleidingssysteem.

Tabel 2.3: In- en uitstappen bij verschillende halte en vloerhoogtes

- Met een hoge vloerbus is geen gelijkvloerse in- en stap te realiseren.
- Een lage vloerbus of knielbus zonder oprijplaat biedt alleen mogelijkheden voor de kritische doelgroep in combinatie met een hoge halte, speciale perronbanden en een geleidingssysteem om de bus strak langs de halte te leiden.
- Een lage vloerbus of knielbus met oprijplaat biedt goede mogelijkheden bij lage, middelhoge en hoge haltes. Hoe kleiner het verschil tussen de vloerhoogte en de halte, des te beter.

### **Reisinformatie, communicatie en bejegening**

Een goede communicatie over de mogelijkheden van toegankelijk openbaar vervoer en een juiste bejegening van de klant verhogen de kwaliteit van het openbaar vervoer. Ook reisinformatie speelt een belangrijke rol bij het zelfstandig en op een gelijkwaardige manier gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Het is een kwaliteitsaspect waardoor het openbaar vervoer voor iedereen beter toegankelijk wordt. Voordat de reis begint, moet duidelijke informatie beschikbaar zijn, bijvoorbeeld via toegankelijke folders en reisinformatie. Reisinformatie die via internet wordt aangeboden, moet bij voorkeur voldoen aan de eisen van 'drempelweg.nl'. Deze eisen zijn gebaseerd op de richtlijnen van de WAI (Web Accessibility Initiatief).

#### Algemeen

Goede reisinformatie voldoet aan de volgende uitgangspunten (LBT):

- juistheid: informatie is zonder fouten;
- volledigheid: informatie sluit goed op elkaar aan;
- inhoudelijk eenvoudig en duidelijk: informatie geeft een duidelijke oriëntatie/richting;
- uniformiteit: informatie is herkenbaar aan dezelfde vorm of kleur (bv. rolstoelsymbool);
- beperkte hoeveelheid: hoeveelheid aan tekst en symbolen is beperkt tot de noodzakelijk aanwezige informatie (bv. een bord met 10 symbolen bij elkaar is te veel).

Reisinformatie moet tijdens de volledige reis op verschillende punten en op verschillende manieren worden aangeboden:

- zichtbaar door letters, symbolen;
- hoorbaar via luidspreker, omroepinstallatie;
- voelbaar aan de hand van braille of reliëfletters.

Voor het gebruik van letters en symbolen gelden de richtlijnen uit publicatie 177 van het CROW of het Handboek voor toegankelijkheid.

#### De halte:

- Route-informatie is duidelijk zichtbaar; een licht gekantelde vertrekstaat (3°) is ook leesbaar voor kleine personen of rolstoelers.

#### Op het vervoermiddel:

- Aan de voor- en zijkant, vlakbij de voorste deur, is het vervoermiddel uitgerust met duidelijk zichtbare informatie over bestemming en lijnnummer.
- Aan de achterzijde heeft het voertuig tenminste het lijnnummer.



- Bij openen van de deuren wordt een geluid- en lichtsignaal gegeven.
- Bij bepaalde situaties kan gekozen worden voor extra informatie aan de reiziger door omroepen, bijvoorbeeld een waarschuwing voor spleet bij halte.

#### Het vervoermiddel:

- Bij het gebruik van stopknoppen in een vervoermiddel, wordt het indrukken van de stopknop zowel hoorbaar als zichtbaar weergegeven.
- Informatie over haltes, overstapmogelijkheden en eindbestemming wordt bij voorkeur zowel zichtbaar als hoorbaar weergegeven in alle segmenten. De eerstvolgende halte wordt weergegeven en omgeroepen.
- Het display moet vanaf (bijna) alle plaatsen goed leesbaar zijn.
- Plaats de informatie achter een vlakke (niet gebogen) glasplaat om spiegeling te voorkomen.
- In het vervoermiddel is een lijnenkaart.

#### Bejegening

Instructie (bijvoorbeeld cursus) van chauffeurs over bejegening van klanten (met een handicap), blijkt erg gewaardeerd te worden en vergroot de werkelijke toegankelijkheid van de bus.



### 3. SCENARIO'S

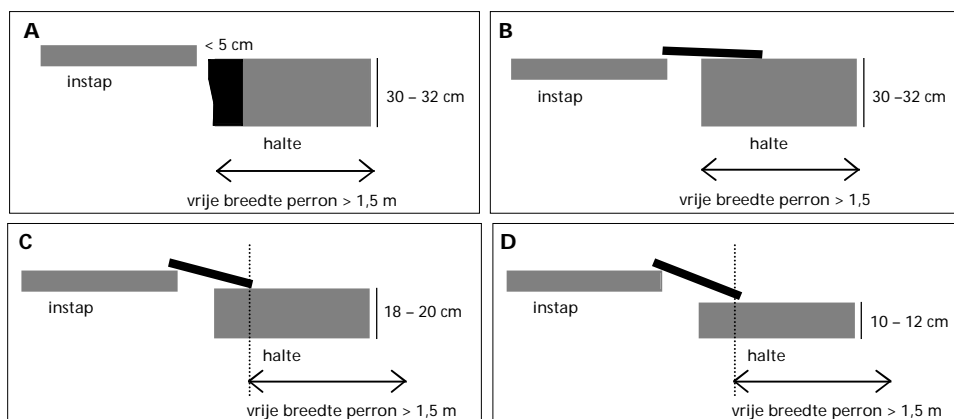
#### 3.1 Inleiding

Wat is nu het meest optimale pakket aan maatregelen om de toegankelijkheid te realiseren? Is de uitvoering hiervan realistisch gezien de financiële middelen. Heeft de provincie Flevoland voldoende invloed op de uitvoering gezien haar rol en de rollen van andere partijen bij de uitvoering? Is een groeipad denkbaar en mogelijk om tot de gewenste eindsituatie van toegankelijkheid te komen?

Deze en andere vragen moeten worden beantwoord voordat een concreet voorstel kan worden gedaan voor het meerjarenplan toegankelijkheid. In dit hoofdstuk worden de afwegingen gemaakt aan de hand van vier scenario's. De scenario's zijn ingegeven vanuit de meest fundamentele ontwerpkeuze voor toegankelijkheid: de aansluiting van het voertuig op het halteperron.

#### 3.2 Beschrijving van de scenario's

In paragraaf 2.5, onder het kopje in- en uitstappen, wordt geconcludeerd dat er verschillende mogelijkheden zijn. Deze mogelijkheden (een lage vloer of knielbus zonder oprijplaat in combinatie met een hoge halte en speciale perronbanden of een lage vloer of knielbus met oprijplaat in combinatie met een lage, middelhoge of hoge halte) zijn uitgewerkt tot vier scenario's. In alle scenario's wordt er van uitgegaan dat de route naar de bushalte en het materieel zelf aan toegankelijkheidseisen voldoen.



##### Scenario A

Uitgangspunt is een perronhoogte van ongeveer 30 cm en materieel met een lage instap zoals (semi)lage vloer materieel of een knielbus. De horizontale en verticale afstand tussen perron en instap mag niet meer bedragen dan vijf centimeter. Om de bus dicht genoeg langs de halte te kunnen rijden, zijn speciale perronbanden nodig, eventueel in combinatie met een geleidingssysteem. De manoeuvre van een rolstoel bij het in- en uitrijden van de bus vindt op het perron plaats, het perron moet daar minimaal een vrije breedte van 1,5 meter hebben.

### **Scenario B**

Uitgangspunt is een perronhoogte van ongeveer 30 cm en materieel met een lage instap of een knielbus, in beide gevallen met een oprijplaat. De oprijplaat overbrugt de horizontale en verticale afstand tussen perron en vloer van de bus. Het in- en uitrijden van de bus met een rolstoel is comfortabel doordat het hoogteverschil gering en geleidelijk is. De manoeuvre kan gedeeltelijk op de oprijplaat worden gemaakt waardoor de oprijplaat bij de (minimaal 1,5 benodigde) vrije breedte van de halte gerekend kan worden. De oprijplaat kan zowel elektrisch als handmatig worden uitgevoerd. Een elektrische oprijplaat wordt meestal bediend vanaf de bestuurdersstoel. Hierdoor hoeft de chauffeur niet van z'n plek af. Bij een handmatige oprijplaat moet de chauffeur van zijn plaats af om de plaat met de hand open en dicht te klappen. De ervaring leert dat chauffeurs dit liever niet doen.

### **Scenario C**

Uitgangspunt is een (plaatselijke) perronhoogte van ongeveer 18 cm en materieel met een lage instap of een knielbus, in beide gevallen met een oprijplaat. De oprijplaat overbrugt de horizontale en verticale afstand tussen perron en vloer van de bus. De helling van de oprijplaat is afhankelijk van de hoogte van instap. Hoe vlakker de helling, hoe makkelijker een rolstoel er op kan rijden. De manoeuvre van een rolstoel kan niet op de oprijplaat worden gemaakt. De vrije breedte naast de oprijplaat moet voldoende zijn voor manoeuvres van rolstoelen, dus meer dan 1,5 meter. De oprijplaat moet bij voorkeur elektrisch worden uitgevoerd.

### **Scenario D**

Uitgangspunt is een perronhoogte die ongeveer gelijk is aan een 'gangbare' trottoirhoogte en materieel met een lage instap of een knielbus, in beide gevallen met een oprijplaat. De oprijplaat overbrugt de horizontale en verticale afstand tussen perron en vloer van de bus. De helling van de oprijplaat is steiler dan bij een perronhoogte van 18 cm waardoor niet alle rolstoelers zelfstandig in- en uit kunnen rijden. De manoeuvre van een rolstoel kan niet op de oprijplaat worden gemaakt. De vrije breedte naast de oprijplaat moet voldoende zijn voor manoeuvres van rolstoelen, dus meer dan 1,5 meter. De oprijplaat moet bij voorkeur elektrisch worden uitgevoerd.

## **3.3 Afwegingscriteria**

De afwegingscriteria zijn in te delen in de volgende soorten criteria:

- effecten: mate van toegankelijkheid;
- neveneffecten: ontwerptechnische consequenties en vervoerkundige flexibiliteit;
- uitvoerbaarheid: praktische uitvoerbaarheid en afbreukrisico en invloed.

Voordat de criteria worden gebruikt voor de afweging, volgt eerst een toelichting.

## **Effecten**

### Toegankelijkheid

Het belangrijkste doel van de maatregelen waaruit de scenario's zijn opgebouwd, is dat de toegankelijkheid van het openbaar vervoer wordt verbeterd. De waarde voor de reizigers staat hierbij voorop. Rolstoelgebruikers stellen specifieke eisen aan de toegankelijkheid. Daarom zijn de rolstoelgebruikers in de afweging als maatgevend genomen. Afgewogen wordt in hoeverre de scenario's zorgen voor een optimale toegankelijkheid.

## **Neveneffecten**

### Ontwerptechnische consequenties

Maatregelen kunnen soms een 'ongewenst' neveneffect hebben. Bijvoorbeeld hoge halteperrons zorgen voor een te overbruggen hoogteverschil tussen halteperron en straatniveau. Hier moet ruimte voor zijn. Afgewogen wordt in hoeverre de neveneffecten echt nadelig zijn.

### Vervoerkundige flexibiliteit

Het kan zo zijn dat de keuze voor een bepaald scenario een aantal keuzes op vervoerkundig gebied in de weg staat. Bijvoorbeeld het toegankelijk maken van haltes op een bepaalde lijn, maakt het lastiger om de lijnvoering van die lijn te wijzigen. Afgewogen wordt wat de risico's zijn van de scenario's bij wijzigingen in het lijnennet, halteplaatsen etc.

## **Uitvoerbaarheid**

### Praktische uitvoerbaarheid

Op welke termijn en met welke inspanning zijn de scenario's te realiseren? Het beperkte beschikbare budget in Flevoland wordt in gedachten gehouden bij de afweging.

### Afbreukrisico en invloed

In welke mate heeft de provincie invloed op de realisatie van de maatregelen die voortvloeien uit de scenario's en wat is in verband met deze invloed het afbreukrisico? Indien de provincie geen op beperkte invloed heeft op de realisatie van maatregelen is het afbreukrisico groter.

## **3.4 Afweging**

### **Toegankelijkheid**

Bij scenario B wordt de verticale en horizontale afstand volledig overbrugd met een oprijplaat, waarvan de helling nihil is. Bij scenario A wordt de verticale afstand volledig overbrugd, maar zal er afhankelijk van de nauwkeurigheid van het aanrijden nog een beperkte horizontale afstand te overbruggen zijn. Voor de scenario's D en in mindere mate voor C geldt dat de afstanden worden overbrugd met een hellingspercentage dat voor de gebruikers nadelig kan zijn.

### ***Ontwerptechnische consequenties***

In scenario A en B moet een hoogteverschil worden overbrugd tussen het halteperron en het omliggende trottoir. Bij scenario C is het hoogteverschil gering en bij scenario D is de aansluiting op gelijke hoogte. Hierdoor zijn bij de scenario's A en B extra aanpassingen noodzakelijk.

De vrije breedte van de halte kan in scenario A en B juist optimaal worden benut, mede doordat de oprijplaat van scenario B kan worden gebruikt voor de manoeuvre. Bij scenario C en D geldt dat er voldoende vrije breedte op de halte zelf moet zijn voor het uitvoeren van de manoeuvre.

In scenario A is de horizontale en verticale afstand tussen perron en vloer van de bus een kritiek punt. Het is daarom extra belangrijk dat de bus 'strak' langs de halte rijdt. Dit stelt eisen aan de perronrand en aan de vorm van een eventuele halteerhaven. De twee andere scenario's stellen geen speciale eisen aan de vormgeving van de halte.

### ***Vervoerkundige flexibiliteit***

De provincie Flevoland volgt de vervoerkundige strategie voor toegankelijkheid van alleen het kernnet. Hierbij zal een bepaalde fasering nodig zijn. Vervoerkundige keuzes (welke lijnen behoren tot het kernnet en welke lijnen worden het eerst toegankelijk gemaakt) vormen hiervoor de basis. Hoe groot de keuzevrijheid is en in hoeverre het mogelijk is om vervoerkundige wijzigingen door te voeren bepaalt de flexibiliteit. Scenario C en D vereisen de minste aanpassingen aan de haltes. Indien het lijnennet wijzigt of indien er gekozen wordt om juist andere lijnen toegankelijk te maken, zijn er geen extra maatregelen nodig. Voor scenario A en B, waarbij de haltes significant worden opgehoogd, is de vervoerkundige flexibiliteit veel minder.

### ***Uitvoerbaarheid***

Voor alle vier de scenario's geldt dat ze, gezien het beperkte budget, niet op korte termijn te realiseren zijn. Bij de vergelijking van de scenario's gaat het om de meerkosten van de oprijplaat versus de meerkosten van het ophogen van een halte

- een elektrische uitklapbare oprijplaat kost ca. €9.000,- (rapport MuConsult);
- het ophogen van een halte kost ca. €6.000,- (gemiddelde kosten halte-aanpassingen uit het rapport inventarisatie toegankelijkheid haltes van Adviesburo Diepens en Okkema 2002).

In het streekvervoer van Flevoland rijden ca. 25 bussen op het kernnet. In Flevoland zijn er voor het streekvervoer ca. 68 halteplaatsen die aangepast zouden moeten worden<sup>3</sup>. Met bijvoorbeeld €100.000,- kan 24,5 % van het totaal aantal haltes worden opgehoogd of 44,4 % van het aantal bussen worden voorzien van een elektrisch bedienbare oprijplaat. Bij de keuze voor een alternatief met een handbediende oprijplaat is maar €25.000,- nodig voor het aanpassen van alle bussen op het kernnet.

---

<sup>3</sup> Dit zijn de belangrijkste haltes van het kernnet, inclusief 17 haltes langs de grenzen van Flevoland. Het gaat om de haltes met meer dan 40 in/uitstappers per dag (bron Transtec).

De termijn van uitvoering zal wat korter zijn wanneer gekozen wordt voor uitsluitend de aanpassingen aan de voertuigen (scenario D). Scenario C zal iets langer duren vanwege het (gedeeltelijk) ophogen van de haltes. Wanneer gekozen wordt voor het ophogen van de haltes (scenario A), zal de uitvoeringstermijn ongeveer twee keer zo lang zijn (ophogen haltes en aanpassen perronbanden ca. €500,- per halte extra). In scenario B, waarbij zowel de haltes als de voertuigen worden aangepast is de uitvoeringstermijn nog langer.

### **Afbreukrisico en invloed**

De provincie Flevoland heeft directe invloed op de haltes die zij in eigen beheer heeft. Dit zijn met name haltes die niet tot de belangrijkste haltes van het kernnet behoren. De provincie heeft ook invloed als concessieverlener. In de concessies die de afgelopen jaren zijn verleend is een eis opgenomen dat de vervoerders een plan voor toegankelijkheid moeten indienen. Dit heeft geleid tot een gedeeltelijke inzet van (semi)lagevloermaterieel. In het programma van eisen voor IJsselmond worden eisen voor toegankelijke voertuigen geformuleerd (zie bijlage). Indirecte invloed heeft de provincie op de haltes die zij niet zelf in beheer heeft. Bij scenario A en B zullen ook de andere wegbeheerders overtuigd moeten worden van het belang van toegankelijkheid om de maatregelen te kunnen realiseren. Bij scenario C hoeft dat niet en bij D hoeft dat maar gedeeltelijk (in Lelystad zijn de haltes al conform dit scenario uitgevoerd).

## **3.5 Conclusie**

Tabel 3.1 geeft het overzicht van de vergelijking van de drie scenario's. Bij de afweging van de criteria in de tabel wordt een absolute waardering gebruikt: ++ zeer positief, + positief, +/- neutraal, - negatief, -- zeer negatief.

	<i>Scenario A</i>	<i>Scenario B</i>	<i>Scenario C</i>	<i>Scenario D</i>
toegankelijk	+	++	+	+/-
ontwerptechnisch				
- perron-trottoir	-	-	+	++
- vrije ruimte perron	++	+	-	-
- aanrijden	-	+	+	+
vervoerkundig	-	-	+	++
uitvoerbaarheid	-	--	+/-	+
afbreukrisico	-	-	++	+

Tabel 3.1: Overzicht afweging scenario's

Scenario C komt als voorkeursscenario naar voren. Weliswaar levert scenario D de meeste + en ++, maar de score op het criterium toegankelijkheid (vanwege de helling die voor sommige rolstoelers problematisch kan zijn) weegt te zwaar om voor dit scenario te kiezen. De keuze voor scenario C hoeft het voorkomen van andere haltehoogtes niet uit te sluiten. De toepassing van een oprijplaat maakt de combinatie met verschillende haltehoogtes mogelijk. Dus naast de voorkeurshoogte van halteperrons van (plaatselijk) 18 cm, zijn ook haltehoogtes van 10 tot 12 cm (grootste deel van de bestaande haltes) en 30 cm (wens in Almere) inpasbaar.

Voorkeursscenario:

*Scenario C komt als voorkeursscenario naar voren. Dit betekent een voertuig met (gedeeltelijk) lage vloer of knielbus, beide met oprijplaat in combinatie met een halte van (plaatselijk) ongeveer 18 cm. Ook de combinatie met andere haltehoogtes is mogelijk.*



## 4. GROEIPLAN

### 4.1 Inleiding

In verband met het geringe beschikbare budget voor toegankelijk openbaar vervoer gaat de aandacht in eerste instantie uit naar eenvoudige maatregelen die met weinig geld uit te voeren zijn. In de volgende paragraaf worden daarvan een aantal voorbeelden gegeven. Voor de periode na 2006 is het van belang het beschikbare budget goed te besteden. In paragraaf 4.3 wordt een eerste aanzet gedaan tot het stellen van prioriteiten. De laatste paragraaf gaat in op de rolverdeling van de provincie en de overige partijen.

### 4.2 Eenvoudige maatregelen

De toegankelijkheid van (onderdelen) van het openbaar vervoer kan met relatief eenvoudige maatregelen worden verbeterd door de bruikbaarheid steeds op voorhand mee te nemen. Door bijvoorbeeld een vertrekstaat aan een haltepaal 3° te kantelen, wordt de bruikbaarheid voor kleine mensen, kinderen en rolstoelers sterk vergroot. Feitelijk gaat het om het vergroten van de bruikbaarheid van voorzieningen. Voor specifieke eisen wordt verwezen naar de Richtlijn toegankelijkheid openbare ruimte (publicatie 177, CROW) en het Handboek voor toegankelijkheid.

Halte:

- Gebruik goed contrasterende perronmarkering, bij voorkeur zwart-wit geblokt.
- Plaats een abri met zitgelegenheid en zicht op naderende bus.
- Situeer haltepaal of abri tegenover de ingang van de bus, in ieder geval moet dit consequent gebeuren.

Informatievoorziening:

- Situeer reisinformatie op een goed bereikbare plaats.
- Kantel de panelen licht (ongeveer 3°).
- Kleurgebruik en lettergrootte toepassen volgens richtlijnen (CROW 177, Handboek toegankelijkheid).

Routegeleiding:

- Gebruik natuurlijke gidslijnen (materiaalverschillen, hoogteverschillen) voor route naar en op halte.
- Situeer de haltepaal of abri consequent tegenover de ingang van de bus. Indien dit niet mogelijk is wordt de instap met geleidelijn en waarschuwingsmarkering gemarkeerd.
- Gebruik alleen geleidelijnen op drukke locaties en alleen conform de specificaties.

### 4.3 Prioriteiten

Bepalend voor het stellen van prioriteiten zijn:

- De strategie: het toegankelijk openbaar vervoer wordt ingevoerd op het kernnet van de provincie Flevoland. Het collectief vraagafhankelijk vervoer (CVV) vormt een aanvulling voor de overige gebieden. Dit betekent dus dat eerst alleen maatregelen op het kernnet worden uitgevoerd.

- Binnen het kernnet zou nog een keuze gemaakt kunnen worden voor de meest gebruikte lijnen en haltes.
- Het voorkeursscenario: volgens het voorgestelde scenario (scenario C) ligt het voor de hand de energie te richten op maatregelen aan het voertuig en op de belangrijkste haltes van het kernnet.

### **De lijnen**

Tot het kernnet van Flevoland behoren in ieder geval de volgende verbindingen. Tussen haakjes staan de lijnummers die daar op dit moment bij horen:

- Lelystad-Heerenveen-Groningen (lijn 315);
- Lelystad-Dronten-Kampen-Zwolle (lijn 143/330);
- Emmeloord-Kampen-Zwolle (lijn 141);
- Lelystad-Harderwijk (lijn 148)
- Emmeloord-Vollenhove-Zwolle (lijn 71/78);

### **Voorkeursscenario**

Volgens het voorkeursscenario is de volgende volgorde van maatregelen logisch:

- |   |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• <i>Toegankelijke voertuigen op het kernnet: ca. 25 bussen (semi-lagevloermaterieel, inrichting rolstoelplaats, reisinformatie en oprijplaat);</i></li><li>• <i>Kleine maatregelen te nemen aan de halte (zie paragraaf 4.2.);</i></li><li>• <i>Kleine maatregelen voor reisinformatie (zie paragraaf 4.2);</i></li><li>• <i>(Plaatselijk) ophogen van de belangrijkste haltes van het kernnet tot 18 cm: ca. 68 haltes.</i></li></ul> |
|---|

### **Kosten**

Kosten van een aantal maatregelen op een rij:

- de meerkosten van een (semi)lage vloerbus ten opzichte van een standaardbus bedragen uitgaande van nieuw materieel ca. €10.000,- (volgens het rapport "kosten en baten toegankelijk openbaar vervoer" van MuConsult);
- de extra uitrusting van een toegankelijke bus kost ca. €8.000,- (inrichting rolstoelplaats, een akoestisch en visueel reizigersinformatiesysteem, rapport MuConsult);
- een elektrische uitklapbare oprijplaat kost ca. €9.000,- (rapport MuConsult);

#### 4.4 Taakverdeling

	<i>Provincie</i>	<i>Gemeenten</i>	<i>Vervoerders</i>
Toegankelijk materieel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opnemen eisen bij concessieverlening</li> <li>• Toetsen welk deel van bestaande concessies voldoet</li> <li>• Voertuigaanpassing uit geormerkte gelden</li> </ul>		Nakomen eisen concessie
Ophogen haltes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigen haltes ophogen</li> <li>• Stimuleringsfonds / subsidie voor gemeenten uit BDU</li> </ul>	Eigen haltes aanpassen	
Reisinformatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opnemen eisen over reisinformatie in het voertuig</li> <li>• Initiatief nemen om standaard voor haltes vast te stellen</li> <li>• Eigen haltes voorzien van reisinformatie</li> </ul>	Reisinformatie op busstations en haltes van kernnet aanpassen in samenwerking met de vervoerder	Nakomen eisen concessie

##### ***Eisen bij concessieverlening***

De provincie Flevoland heeft directe invloed door eisen voor toegankelijkheid op te nemen in de PvE's van nog te verlenen concessies. Voor de lopende concessies kan door de besteding van de geormerkte middelen ook gezorgd worden voor toegankelijk materieel. Bovendien hebben de vervoerders met het tekenen van de intentieverklaring toegankelijk openbaar vervoer door Mobis aangegeven er naar te willen streven bij iedere nieuwe investering in materieel uit te gaan van de normen en richtlijnen die gelden voor toegankelijkheid.

De toegankelijkheid van voertuigen op het kernnet wordt als eis geformuleerd Alleen zo is verzekerd dat de winnende partij ook echt met toegankelijk materieel zal gaan rijden. Uit het onderzoek van MuConsult blijkt dat de extra kosten voor toegankelijkheidsmaatregelen aan de voertuigen voor een groot deel worden gecompenseerd door extra opbrengsten van nieuwe reizigers en door een kortere halteringstijd voor de niet gehandicapte reizigers. Van deze voordelen kan alleen door beide partijen geprofiteerd worden indien de toegankelijkheid als een gegeven vooraf wordt meegegeven bij de aanbesteding. Naast het opnemen van eisen voor het materieel worden ook eisen gesteld aan de dienstverlening van de chauffeurs. In de bijlage is de tekstpassage over toegankelijkheid uit het PvE van IJsselmond opgenomen, die kan worden beschouwd als 'standaardtekst' voor PvE's.

De provincie stimuleert de toegankelijkheid als volgt:

*De provincie Flevoland neemt eisen voor toegankelijkheid op in de PvE's van nog te verlenen concessies conform de 'standaardtekst' in de bijlage.*

### ***Prikkels voor gemeenten***

De inzet van toegankelijk materieel, betaald door de provincie moet ook voor de wegbeheerders (gemeenten) een prikkel zijn om te investeren in toegankelijke haltes op hun eigen grondgebied. De gemeenten hebben daarnaast een grote rol vanwege het belang een goede bereikbaarheid van de haltes.

Een eerste stap die de provincie moet nemen is om in overleg te treden met de overige wegbeheerders om te komen tot gezamenlijke uitgangspunten en strategie. Dit meerjarenplan vormt een goede basis voor dit overleg. Vervolgens is het van belang dat de provincie en de gemeenten met een budget voor toegankelijk openbaar vervoer (Almere en Lelystad) overeenstemming bereiken.

Daarnaast kunnen de gemeenten zonder TOV-budget ook gestimuleerd worden door de voordelen van toegankelijk openbaar vervoer te benadrukken. Met toegankelijk openbaar vervoer wordt voor een deel van de Wvg-geïndiceerden een alternatief voor het CVV geboden. Het gaat met name om de CVV-verplaatsingen over langere afstand tussen grotere, door het OV ontsloten kernen. De reismogelijkheden voor de Wvg-geïndiceerden (maar ook voor de ouderen) verbeteren. De financiële voordelen van de integratie van de twee vervoervormen zijn in het onderzoek "kosten en baten toegankelijk openbaar vervoer" becijferd. De exploitatiekosten van het CVV dalen, de opbrengsten dalen ook enigszins maar in veel mindere mate. Het financiële voordeel komt voor een groot deel toe aan de gemeenten, omdat die de kosten van de ritten gemaakt door Wvg-geïndiceerden zien dalen.

Een extra stimulans voor de uitvoering van de (in principe in omvang en kosten beperkte maatregelen aan de haltes) kan een subsidieregeling zijn, vanuit de toekomstige BDU-gelden.

*De provincie prikkelt de gemeenten met en zonder TOV-budget om te investeren in toegankelijke haltes.*

## **4.5 Beleidskeuzes**

Concreet wordt gevraagd over de volgende keuze-elementen een uitspraak te doen. Voorgesteld wordt om:

- de definitie van toegankelijk OV uit de Intentieverklaring Toegankelijk OV te hanteren: Toegankelijk openbaar vervoer: het geheel van openbaar vervoervoorzieningen dat mensen in staat stelt zelfstandig al dan niet met begeleiding van A naar B te reizen;
- de aandacht van het meerjarenplan te richten op die onderdelen van de vervoerketen waarop de provincie direct of indirect invloed kan uitoefenen: het materieel, de haltes en de informatievoorziening;
- de aandacht van het meerjarenplan te richten op die openbaar vervoermiddelen waarvoor de provincie de bevoegdheid heeft: de bus;
- de ambities af te stemmen op het beschikbare budget: de ambities worden dus realistisch geformuleerd, terwijl tegelijkertijd gezocht wordt naar aanvullende middelen om op termijn het streven naar volledig toegankelijk OV in Flevoland te kunnen realiseren;

- de effectieve strategie te volgen van een toegankelijk kernnet: het toegankelijk openbaar vervoer wordt ingevoerd op de lijnen en belangrijkste haltes van het kernnet van de provincie Flevoland. Het collectief vraagafhankelijk vervoer (CVV) vormt een aanvulling voor de overige gebieden;
- scenario C als uitgangspunt voor de maatregelen ten nemen: Dit betekent een voertuig met (gedeeltelijk) lage vloer of knielbus, beide met (bij voorkeur) een elektrische oprijplaat in combinatie met een halte van (plaatselijk) ongeveer 18 cm. Ook de combinatie met andere haltehoogtes is mogelijk;
- de volgende prioriteiten te stellen:
  - toegankelijke voertuigen op het kernnet: ca. 25 bussen, uit te rusten met een gedeeltelijke lage vloer, inrichting van de rolstoelplaats, een oprijplaat en reisinformatie;
  - kleine maatregelen te nemen aan de halte (zie paragraaf 4.2);
  - kleine maatregelen voor reisinformatie (zie paragraaf 4.2);
  - het (plaatselijk) ophogen van de belangrijkste haltes van het kernnet tot 18 cm;
- eisen voor toegankelijkheid op te nemen in de PvE's van nog te verlenen concessies, conform de 'standaardtekst' in de bijlage;
- de gemeenten te stimuleren te investeren in toegankelijke haltes.