



17016363

Gedeputeerde Staten

Provinciale Staten van Zeeland

PROVINCIE ZEELAND	
AFD. 56	AMBT.
AFD. TERMIJN	pb - sta
DATUM	21 JULI 2017
DOC.NR.	
ZAAK NR.	
CLASS.	

**onderwerp**  
Inventarisatie Toegankelijk Zeeland

**kenmerk**  
17013014

**behandeld door**  
F.H. Witteveen  
(0118) 63 1507

**verzonden**  
21 JULI 2017

Middelburg, 17 juli 2017

Geachte voorzitter,

Op 16 december 2016 is de Motie Toegankelijk Zeeland ingediend door Provinciale Staten. Deze motie omvat het verzoek om te inventariseren op welke wijze de Provincie Zeeland de rechten van mensen met een handicap reeds heeft geborgd en welke rechten nog moeten worden geborgd, onder andere op het gebied van treinstations, bushaltes en op de provinciale website.

In bijgevoegde inventarisatie is dit in beeld gebracht.

Uit de inventarisatie blijkt dat de Provincie Zeeland momenteel 125 haltes in eigendom heeft. Op 89 haltes komt een reguliere bus. Op de overige haltes alleen een buurtbus, een scholierenbus, een zomerbus en/of een haltetaxi. Van de 89 haltes zijn er 21 aangepast voor reizigers met een visuele beperking, waarvan 8 haltes volgens de richtlijnen. Tevens zijn er van de 89 haltes 24 opgehoogd, waarvan 14 ook voldoende breed om volgens de richtlijnen toegankelijk te zijn.

Aan de hand van de geactualiseerde inventarisatie kunnen de andere wegbeheerders bepalen in hoeverre ze de komende jaren investeren in toegankelijke bushaltes. Het kan dan gaan om het in orde maken van reeds aangepaste haltes of om het toegankelijk maken van nog niet aangepaste haltes. Dat kunnen ze doen aan de hand van het advies van het OPOV. Het OPOV bespreekt op 26 september de bijgevoegde inventarisatie en geeft doorgaans binnen een week een advies. De inventarisatie zal tevens voorgelegd worden aan de gehandicaptenorganisaties die tijdens de inventarisatieronde zijn geraadpleegd.

Investeringen in bushaltes hebben een lange doorlooptijd. Wegbeheerders zullen waarschijnlijk enige tijd nodig hebben om een planning te maken. In november 2017 brengen wij u op de hoogte van de plannen van de wegbeheerders voor zover die op dat moment uitgewerkt zijn.

In dezelfde statenvergadering (16 december 2016) heeft u een bestedingsplan vastgesteld voor het budget dat beschikbaar is voor knelpunten in het openbaar vervoer. Daaruit volgt dat er voor 2017 een bedrag van € 508.000,= beschikbaar is voor het toegankelijk maken van provinciale bushaltes.

Dit budget gebruiken wij, in 2017, om de volgende halten (verder) toegankelijk te maken:

Knooppunten:

- Terneuzen, Busstation, 6 halten, reeds toegankelijk voor reizigers met een motorische beperking, nog toegankelijk maken voor reizigers met een visuele beperking.

Vitale bestemmingen:

- Vlissingen, Vrijburg, 2 halten toegankelijk maken.

Eén halte per dorp/wijk/kern:

- Absdale/Hulst, 2 nieuwe halten (verplaatst) en 2 halten toegankelijk maken.
- Colijnsplaat, Zeelandbrug, 1 halte toegankelijk maken voor reizigers met een visuele beperking (is reeds toegankelijk voor reizigers met een motorische beperking), 1 halte geheel toegankelijk maken.
- Kruiningen, de Uitkijk, 2 halten verplaatsen en toegankelijk maken.
- Noordgouwe, Dorp, 2 halten, reeds verhoogd, maar onvoldoende breed. Toegankelijk maken voor reizigers met een visuele beperking.
- Schuddebeurs, Dorp, 2 halten verbreden.
- Sint-Maartensdijk, Provincialeweg, 1 halte verbreden, 2 halten toegankelijk maken voor reizigers met een visuele beperking.

Wij stellen u voor om de motie Toegankelijk Zeeland van 16-12-2016 (nummer 33) als uitgevoerd te beschouwen en dit te verwerken in het overzicht.

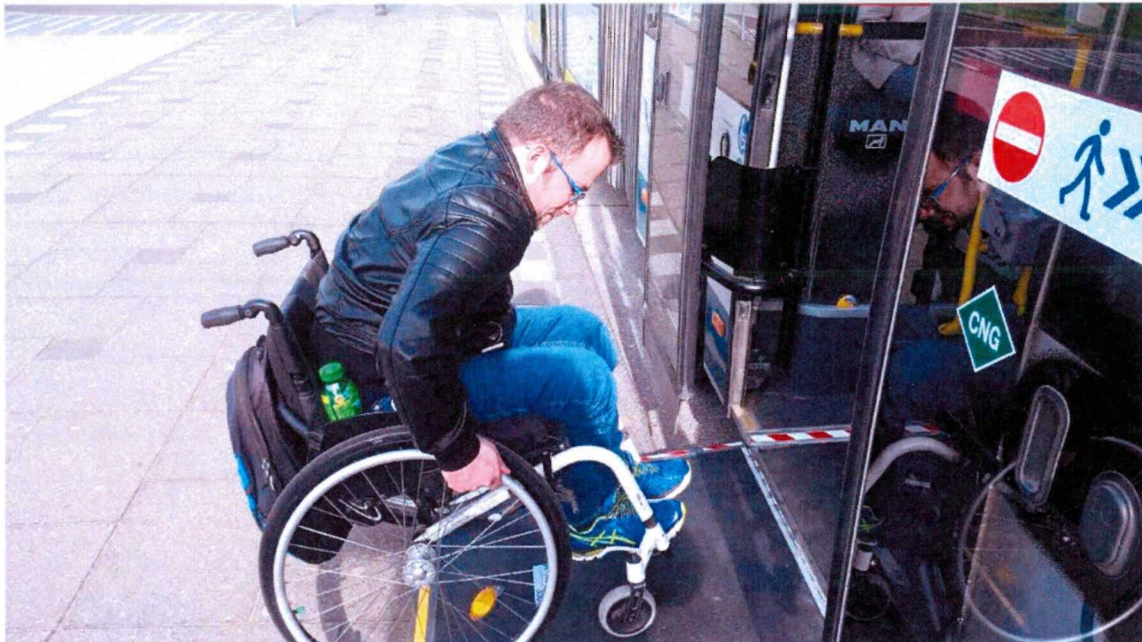
Met vriendelijke groet,

gedeputeerde staten,

Drs. ~~J.M.M. Polman~~, voorzitter

A.W. ~~Smit~~, secretaris

Bijlagen: 1.



## Toegankelijk Zeeland

Inventarisatie van de borging van de rechten van personen met een handicap op het gebied van treinstations en bushaltes in de provincie Zeeland en de website van de Provincie Zeeland.

# Toegankelijk Zeeland

Inventarisatie van de borging van de rechten van personen met een handicap op het gebied van treinstations en bushaltes in de provincie Zeeland en de website van de Provincie Zeeland.

Datum: Juli 2017

Auteur: Diverse medewerkers Provincie Zeeland, w.o. F.H. Witteveen

Versienummer: 1.2.

## Inhoudsopgave

<b>1. Inleiding</b>	<b>4</b>
1.1. Motie Toegankelijk Zeeland (2016).	4
1.2. Besluit Toegankelijkheid voor personen met een handicap of chronische ziekte (2017)	4
1.3. Implementatieplan VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap.	4
1.4. Besluit toegankelijkheid openbaar vervoer (2011).	5
1.5. Halteplan Toegankelijkheid Provincie Zeeland (2006) en implementatieplan (2007).	5
1.6. Beleid Provincie Zeeland voor de periode 2015-2024.	6
<b>2. Uitkomsten betrekken relevante vertegenwoordiging doelgroepen.</b>	<b>7</b>
<b>3. Aanpak inventarisatie treinstations en bushaltes.</b>	<b>8</b>
<b>4. Uitkomsten inventarisatie stations en perrons voor trein.</b>	<b>9</b>
4.1. Wat is een toegankelijk station ?	9
4.2. Inventarisatie treinstations.	9
4.3. Planning.	11
<b>5. Uitkomsten inventarisatie stations en perrons voor bus.</b>	<b>12</b>
5.1. Wat is een toegankelijk busknooppunt ?	12
5.2. Inventarisatie knooppunten.	13
5.3. Planning.	13
<b>6. Uitkomsten inventarisatie overige bushaltes.</b>	<b>14</b>
6.1. Wat is een toegankelijke halte ?	14
6.2. Inventarisatie bushaltes	14
6.3. Planning.	17
<b>7. Inventarisatie toegankelijkheid provinciale website zeeland.nl</b>	<b>18</b>
7.1. Inventarisatie op welke wijze de rechten reeds zijn gewaarborgd.	18
7.2. Welke rechten moeten nog worden geborgd.	18
7.3. Betrekken cliëntenorganisaties.	18
7.4. Tijdpad en kostenraming.	18
<b>Bijlage 1. Wettelijke termijnen toegankelijkheid.</b>	<b>19</b>
<b>Bijlage 2. Motie Toegankelijk Zeeland.</b>	<b>20</b>

## 1. Inleiding

### **1.1. Motie Toegankelijk Zeeland (2016).**

Op 16 december 2016 hebben Provinciale Staten (PS) van Zeeland de Motie Toegankelijk Zeeland met algehele stemmen aangenomen. PS is van mening dat de provincie, in navolging van het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap, moet streven naar een inclusieve samenleving, waarin de toegankelijkheid van de openbare ruimte en van informatie voor mensen met een beperking gewaarborgd is. Gedeputeerde Staten (GS) wordt opgeroepen te inventariseren op welke wijze de provincie de rechten, voortvloeiend uit het verdrag, heeft geborgd. Vervolgens op basis van die inventarisatie aan te geven welke rechten nog geborgd moeten worden op het gebied van treinstations, bushaltes en website. Daarbij de relevante cliënten(-organisaties) intensief te betrekken en de Staten binnen 6 maanden te informeren, voorzien van tijdpad en kostenraming.

Doel van het verdrag is een gelijkwaardige participatie van mensen met een beperking in de maatschappij. Het verdrag is van toepassing op alle soorten handicaps die mensen kunnen beperken in het meedoen in de samenleving. Zowel fysieke, psychische als verstandelijke beperkingen. Het verdrag beslaat veel sectoren, zoals bijv. arbeid, onderwijs, wonen, goederen en diensten, verkeer en vervoer, zorg, ondersteuning, sport, cultuur, vrijetijdsbesteding en uitgaan. De Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte (Wgbh/cz) is uitgebreid met alle in het verdrag genoemde sectoren.

### **1.2. Besluit Toegankelijkheid voor personen met een handicap of chronische ziekte (2017)**

Staatssecretaris van Rijn heeft in december 2016 een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) laten opstellen waarbij het verdrag wordt omgezet naar wetgeving die de uitvoering regelt: het besluit toegankelijkheid voor personen met een handicap of chronische ziekte. Dit besluit draagt de minister op om binnen de sectoren van de verschillende terreinen te komen met actieplannen, waarbij representatieve organisaties worden betrokken. De acties uit het plan dienen gericht te zijn op het toegang verlenen tot de fysieke omgeving, vervoer, informatie, communicatie en tot andere voorzieningen en diensten die openstaan voor, of verleend worden aan het publiek. De AMvB ligt nog ter advisering voor bij de Raad van State en is dus nog niet officieel ingegaan.

In de AMvB staat echter ook dat bestaande wetgeving voorgaat. Als voorbeeld wordt genoemd het Besluit toegankelijkheid openbaar vervoer en bijbehorende ministeriele regeling, waarin toegankelijkheidseisen en een planning voor de invoer van die eisen voor trein, bus, tram, metro en ferry zijn opgenomen.

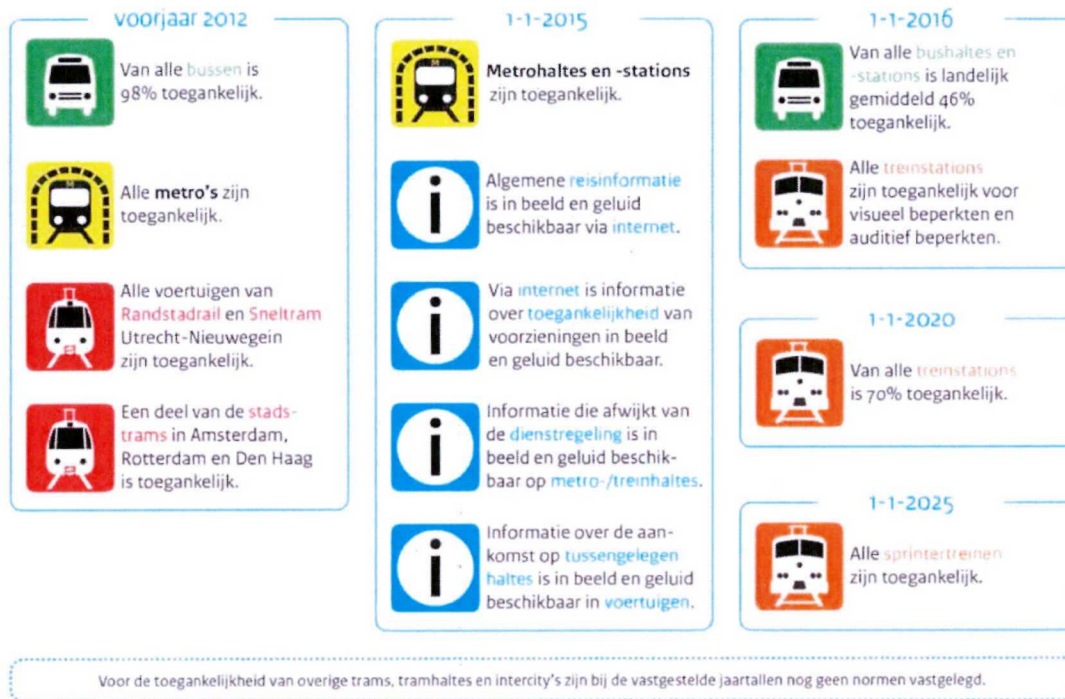
### **1.3. Implementatieplan VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap.**

Op 28 maart j.l. heeft staatssecretaris van Rijn het implementatieplan aan de Tweede Kamer aangeboden. De Wgbh/cz stelt de norm, het Besluit toegankelijkheid biedt nadere regels voor het bevorderen van de verwezenlijking van deze norm, het implementatieplan operationaliseert onder meer de wijze waarop de totstandkoming van actieplannen van sectoren wordt ondersteund.

Ten aanzien van het onderwerp Mobiliteit wordt verwezen naar de Wet Personenvervoer en het Besluit Toegankelijkheid Openbaar Vervoer uit 2011. Daaruit kan de conclusie worden getrokken dat het VN-verdrag geen aanvullende wettelijke gevolgen heeft voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer.

#### 1.4. Besluit toegankelijkheid openbaar vervoer (2011).

Dit besluit maakt onderdeel uit van de Wet Gelijke Behandeling Gehandicapten/Chronisch Zieken. Het schrijft voor dat met ingang van verschillende datums voertuigen, halten en OV-informatie toegankelijk dienen te zijn. Zie plaatje hieronder, waarbij moet worden opgemerkt dat voor Zeeland een wettelijk percentage geldt van 40% toegankelijke bushaltes en –stations in 2016, dit vanwege "verschillen in dichtheid en gebruik van het OV-netwerk".



© 2012 Ministerie van Infrastructuur en Milieu

De toegankelijkheid van voertuigen (bussen, treinen) is een verantwoordelijkheid van de vervoerders (zoals Connexion, NS). De toegankelijkheid van halten en stations is een verantwoordelijkheid van de infra-beheerders (wegbeheerders, ProRail).

#### 1.5. Halteplan Toegankelijkheid Provincie Zeeland (2006) en implementatieplan (2007).

Vooruitlopend op de totstandkoming van het besluit Toegankelijkheid heeft de provincie Zeeland reeds in 2006 een bestuursakkoord met het Rijk gesloten om er voor te zorgen dat in 2015 40% van alle halten toegankelijk zou zijn. Zeeland heeft destijds echter gekozen voor een regionale beleidsdoelstelling. Die doelstelling is niet gericht op een aantal of aandeel toegankelijk te maken bushaltes maar op een inhoudelijke beleidslijn. De beleidslijn ziet er als volgt uit:

- Vóór 2011 worden de knooppunten van de verbindende buslijnen toegankelijk gemaakt, alsook alle bushaltes die liggen bij een voor reizigers met een functiebeperking vitale bestemming.
- In de periode 2011 t/m 2014 wordt het netwerk van toegankelijke haltes verder gecompleteerd met ten minste één halte (feitelijk: twee halteplaatsen) per kleine kern of bebouwd (deel)gebied.

Het implementatieplan (2007) maakte duidelijk dat de gekozen beleidslijn echter toch zou leiden tot 40% toegankelijke halten op 1-1-2015.

De implementatie is vertraagd vanwege 3 (inmiddels achterhaalde) redenen:

1. Onduidelijkheid over de landelijke richtlijnen voor het toegankelijk maken van halten.
2. Onduidelijkheid over de terugkeer van de buslijn in de nieuwe concessie.
3. Onduidelijkheid over het type voertuig dat in de nieuwe concessie ging rijden.

#### **1.6. Beleid Provincie Zeeland voor de periode 2015-2024.**

Met ingang van 2015 maakt de Concessie Zeeland onderscheid in verschillende netten: kernnet, spitsnet, scholierennet, buurtbusnet, toeristennet (zomerlijnen) en flexnet (haltetaxi). Het beleid voor wat betreft toegankelijkheid is afgestemd op het type net. Het kernnet, spitsnet, buurtbusnet en flexnet dienen toegankelijk te zijn. Het scholierennet hoeft alleen toegankelijk te zijn voor die lijn(en) waarvoor zich een scholier aandient die wekelijks gebruik maakt van die scholierenlijn(en). Het toeristennet (zomerlijnen) hoeft niet toegankelijk te zijn.

Het beleid voor wat betreft toegankelijkheid maakt onderscheid in drie doelgroepen:

- Reizigers met een visuele beperking (blinden en slechtzienden)
- Reizigers met een motorische beperking (rolstoelers, reizigers die slecht ter been zijn).
- Reizigers met een auditieve beperking (doven en slechthorenden).

Er is geen specifiek beleid voor reizigers met een cognitieve beperking.

Voor reizigers met een visuele beperking geldt dat het voertuig aparte zitplaatsen dient te hebben in de nabijheid van de voordeur. Tijdens de rit dienen de eerstkomende halten te worden omgeroepen.

De halte en de route naar de halte dient te worden uitgerust met geleidelijnen zodat reizigers veilig van en naar het voertuig kunnen wandelen.

Voor reizigers die slecht ter been zijn geldt eveneens dat het voertuig aparte zitplaatsen dient te hebben in de nabijheid van de voordeur. Reizigers in een rolstoel dienen een aparte zitplaats in de nabijheid van de achterdeur te krijgen. De halte en de route naar de halte dient voldoende breed en obstakelvrij te zijn om met een rolstoel van en naar het instappunt te manoeuvreren. Tevens dient de halte dermate opgehoogd te zijn dat er een drempeloze toegang tot het voertuig mogelijk is.

Voor reizigers met een auditieve beperking dienen de bussen te zijn uitgerust met beeldschermen die de bestemming en eerstvolgende halten weergeven.



## 2. Uitkomsten betrekken relevante vertegenwoordiging doelgroepen.

Ten behoeve van de inventarisatie zijn er gesprekken gehouden met organisaties die de doelgroepen vertegenwoordigen. Het betreft PCG Zeeland (provinciaal platform), LFB Zeeland (landelijk platform) en 9 organisaties die Zeeuwse gemeenten vertegenwoordigen, bijv. platformen voor mensen met een beperking. In 4 gemeenten bestond er geen vertegenwoordiging (meer).

Uit de gesprekken blijkt breed dat mensen uit de doelgroep bij mobiliteit niet meteen aan het OV denken. Het door de gemeenten verzorgde WMO-vervoer zorgt er met deur tot deur vervoer voor dat meestal in de behoefte aan mobiliteit kan worden voorzien. Ten aanzien van het OV ervaart men wel de letterlijke drempel (veel bushaltes zijn nog niet op orde), maar veel meer ook een psychologische drempel: hoe kom ik op de halte, welke hindernissen zijn er dan, neemt de chauffeur me wel mee, gaat de chauffeur me wel helpen, mag ik met de haltetaxi, wat gebeurt er als er al een rolstoeler in de bus zit?

De psychologische drempel zorgt er voor dat de doelgroep voor een heel groot deel met het WMO-vervoer reist of op een andere manier het vervoer regelt. Het gevolg daarvan is dat men ook nauwelijks aan kon geven waar de fysieke toegankelijkheid van het OV nog kon worden verbeterd.

Zowel in de stad als in plattelandsgebieden ervaart men een zekere ongelijkheid. Een reis naar een voorziening bestaat uit een aaneenschakeling van modaliteiten: WMO-vervoer (om naar het OV te komen), haltetaxi, buurtbus, gewone bus en trein. Vanwege beperkt toegankelijke haltes en aansluitingen met lange wachttijden, ontkomt men er soms niet aan om voor het WMO-vervoer te kiezen terwijl er ook OV is. Het steekt dat men dan verplicht is te kiezen voor het als veel duurder ervaren WMO-vervoer dat tevens beperkt is in het aantal te reizen kilometers. Ook het feit dat de buurtbus niet toegankelijk is voor rolstoelers en men dan gedwongen wordt te kiezen voor de duurdere haltetaxi wordt als ongelijke behandeling ervaren.

Dat neemt niet weg dat er een groep reizigers is die wel degelijk graag van het OV gebruik zou willen maken als de fysieke toegankelijkheid meer op orde is. De verwachting is dat als men gaat ervaren dat de psychologische drempel mee blijkt te vallen, men meer met het OV zal gaan reizen.

Men adviseert om vast te houden aan de beleidslijn waarbij knooppunten, vitale bestemmingen en minimaal één halte per wijk/dorp/kern met voorrang toegankelijk worden gemaakt. Dit echter wel zo veel mogelijk in overleg met de gemeentelijke platformen.

### 3. Aanpak inventarisatie treinstations en bushaltes.

De motie roept op om, in nauw contact met de relevante doelgroepen, te inventariseren welke rechten nog moeten worden geborgd op het gebied van de Zeeuwse treinstations en bushaltes.

In hoofdstuk 1 is uitgelegd dat de rechten die voortvloeien uit het VN-verdrag zijn terug te vinden in de wet Gelijke Behandeling en meer specifiek het Besluit Toegankelijkheid Openbaar Vervoer. Deze wetgeving verstaat onder toegankelijkheid van het OV:

- 1) Een onbelemmerde toegang tot het station (vanaf de openbare weg).
- 2) Een onbelemmerde toegang tot het perron.
- 3) Een onbelemmerde toegang tot het voertuig met inachtneming van een veiligheidsmarge.

De wetgeving schrijft niet voor hoe één en ander gerealiseerd dient te worden, dit wordt overgelaten aan de sector: vervoerders, wegbeheerders en concessieverleners.



Treinvervoerders en ProRail hebben er voor gekozen om perronhoogte en instaphoogte van de trein, op termijn (2030), op elkaar te laten aansluiten. Daartoe moeten perrons, spoorhoogten en treinen worden aangepast. Tot het zover is, kent NS de zogenaamde assistentieverlening voor bepaalde stations en op bepaalde tijden<sup>1</sup>. Reizigers worden dan, eventueel met hulpmiddelen, geholpen om de trein te betreden en te verlaten. Op termijn zal dus een drempelloze toegang tussen trein en perron mogelijk zijn.

Slechts enkele wegbeheerders in Nederland hebben er voor gekozen om de perronhoogte van de bushaltes even hoog te maken als de instaphoogte van de bus (30 cm), waarmee een drempelloze toegang mogelijk is. In Zeeland is er voor gekozen om de haltes iets op te hogen (van 12 naar 18 cm) en tevens de bussen op het kernnet een knielmogelijkheid te geven (van 32/34 cm naar 26/27 cm, afhankelijk van het type bus). De consequentie daarvan is dat de chauffeur in de meeste gevallen assistentie zal moeten blijven verlenen, o.a. door de oprijplaat uit te klappen.



Alle Zeeuwse haltes zijn in de maanden maart-mei 2017 geschouwd zodat voor de inventarisatie een actueel bestand<sup>2</sup> kon worden gebruikt. Daarnaast is in overleg met PCG Zeeland besloten om een rondgang te doen langs de platforms voor gehandicapten in de verschillende gemeenten. Doel daarvan is meerledig:

- 1) inventariseren welke lokale issues er spelen bij de bereikbaarheid van voorzieningen en de toegang tot het OV.
- 2) verifiëren of de in 2007 aangewezen haltes nog steeds de meest logische zijn.
- 3) inventariseren of de platforms problemen ervaren met haltes die niet volgens de richtlijnen zijn aangelegd.

<sup>1</sup> Zie [http://www.ns.nl/binaries/ht\\_1496233925129/content/assets/ns-nl/reisinformatie/functiebeperk/overzicht-stations-met-assistentieverlening.pdf](http://www.ns.nl/binaries/ht_1496233925129/content/assets/ns-nl/reisinformatie/functiebeperk/overzicht-stations-met-assistentieverlening.pdf)

<sup>2</sup> Informatie over stations en haltes wordt bijgehouden in een landelijke database, het Centraal Halte Bestand (CHB). Het is een verantwoordelijkheid van de Provincie om te organiseren dat de informatie over de Zeeuwse bushaltes actueel blijft. Voor een uitleg over het Centraal Halte Bestand, zie het filmpje op <https://youtu.be/jRJ1tUdGVmc>

## 4. Uitkomsten inventarisatie stations en perrons voor trein.

Zeeland kent 9 treinstations:

Vlissingen,  
Vlissingen Souburg,  
Middelburg,

Arnemuiden,  
Goes,  
Kapelle,

Kruiningen-Yerseke,  
Krabbendijke  
Rilland-Bath.

Deze stations zijn allemaal nog niet (volledig) toegankelijk.

### 4.1. Wat is een toegankelijk station ?

Een toegankelijk station heeft de volgende kenmerken<sup>3</sup>:

- 1) onbelemmerd bereikbaar vanaf de openbare weg voor personen met een hulpmiddel.
- 2) de in- of uitgang en het perron van een halte of station zijn in ieder geval onbelemmerd bereikbaar voor personen met een hulpmiddel en personen met een visuele beperking door aanwezigheid van tenminste een tactiele of andere richtinggevende routegeleiding.
- 3) Indien aanwezig, geldt dat ook voor voorzieningen voor de verkoop en het geldig maken van vervoerbewijzen, reis- en stationsinformatie, serviceverlening, verblijf en sanitair.
- 4) het perron heeft een tactiele of andere richtinggevende routegeleiding en een onbelemmerde doorgang voor personen met een hulpmiddel of een visuele functiebeperking naar een voertuig.
- 5) de aansluiting tussen het perron en de trein maakt een onbelemmerde toegang mogelijk, met inachtneming van een veiligheidsmarge.



### 4.2. Inventarisatie treinstations.

ProRail is verantwoordelijk voor het toegankelijk maken van de zgn. transfer in de stations (geleidelijnen en liften/hellingbanen). Gemeenten meestal voor de omgeving van het station. Vervoerders (NS) zijn verantwoordelijk voor geplaatste voorzieningen als kaartautomaten, in- en uitcheckpalen, etc.

Zoals eerder genoemd schrijft de wet niet voor hoe toegankelijkheid gerealiseerd dient te worden; dit wordt overgelaten aan de sector: vervoerders, wegbeheerders en concessieverleners. Voor de toegankelijkheid van treinstations, treinen en treinperrons gelden Europese richtlijnen (TSI-PRM). Voor de toegankelijkheid van de omgeving van het treinstation (alsmede voor busstations, bussen en busperrons) geldt de "Richtlijn Toegankelijkheid" van het CROW<sup>4</sup>. Deze laatste is op onderdelen concreter dan de Europese richtlijn. ProRail voert het programma Toegankelijkheid, in opdracht van het ministerie van I&M, dus uit aan de hand van de Europese TSI-PRM-richtlijn. De transfer in de stations is nog niet volgens deze richtlijn gerealiseerd, echter dat komt doordat de doelstelling 2030 is.

Volgens het besluit Toegankelijkheid dienen op 1 januari 2016 alle treinstations in Nederland toegankelijk te zijn voor reizigers met een visuele beperking. ProRail heeft aangegeven dat de transferruimten al wel

<sup>3</sup> Wet Gelijke Behandeling, Besluit Toegankelijkheid van het Openbaar Vervoer, artikel 5.

<sup>4</sup> CROW publicatie 337, Richtlijn toegankelijkheid (voor het inrichten van looproutes, bushaltes, parkeerplaatsen en reis- en route-informatie) d.d. januari 2014.

op alle stations toegankelijk zijn gemaakt voor reizigers met een visuele beperking, tenzij in overleg met vertegenwoordigers van de doelgroep is afgesproken dat er kan worden afgeweken.

De omgeving van de stations is vervolgens getoetst op de concretere CROW-richtlijn. Dit is uitgevoerd door een extern bureau ("Zeeland Toegankelijk"), dat tijdens de inventarisatie van elk station een keuringsrapport heeft opgesteld. Daarbij is breed naar toegankelijkheid gekeken. Van de aanwezigheid van parkeerplaatsen voor invaliden tot toegangspaden, toegang tot de hoofdingang, trappen, liften, hellingbanen, toiletruimten, kaartjesautomaten, incheckpalen, informatiezuilen, geleidelijnen en perronhoogte.

Volgens het besluit Toegankelijkheid dient op 1 januari 2020 70% van de treinstations in Nederland toegankelijk te zijn voor reizigers met een motorische beperking. In 2030 moeten alle (100%) stations toegankelijk zijn. Uit de inventarisatie blijkt dat nog niet alle perrons zijn opgehoogd naar 76 cm. De perrons van Vlissingen (2014), Vlissingen-Souburg (2015), Goes ( $\pm$ 2010) en Kruiningen-Yerseke (2016) zijn wel opgehoogd, maar uit de inventarisatie blijkt dat alleen de perrons op het station Kruiningen-Yerseke de perfecte hoogte van 76 cm hebben, de andere stations hebben minimaal één perron dat 2-5 cm hoger en/of lager ligt. De perrons die op hoogte zijn gebracht, worden in beheer op de normhoogte gehouden. Dit wordt gemonitord en wanneer het niet meer binnen de normen valt, wordt het aangepast.

In de tabel op de volgende bladzijde zijn de resultaten van de inventarisatie samengevat.

Vanaf de openbare weg naar het perron zijn er voor elk station meer dan 100 aspecten van toegankelijkheid getoetst. Is er bijv. minimaal één algemene invalidenparkeerplaats en zo ja, is deze voldoende breed en is er dan een witte kruismarkering of rolstoelsymbool? Zijn deuren voldoende breed? Etc.

De scores in de tabel hebben derhalve de volgende betekenis:

+: alle aspecten van toegankelijkheid voor dit onderdeel op orde,

$\pm$ : de meeste aspecten op orde, echter minimaal 1 aspect van toegankelijkheid voor dit onderdeel niet op orde.

	Station bereikbaar vanaf openbare weg (1)	In/uitgang, perrons, voorzieningen bereikbaar (2+3)	Alle perrons toegankelijk (4)	Perronhoogte 76 centimeter (5)	Onbelemmerende toegang tot trein (5)
Vlissingen	±	±	±	Ja	uiterlijk 2030
Vlissingen-Souburg	±	±, hellingbaan in 2018	+	Ja	uiterlijk 2030
Middelburg	±	±	±	2019 gereed	uiterlijk 2030
Arnhemuiden	±	±	+	2017 gereed	uiterlijk 2030
Goes	±	±	+	Ja	uiterlijk 2030
Kapelle-Biezeling	±	±, hellingbaan in 2018	+	2023 gereed	uiterlijk 2030
Kruiningen-Yerseke	±	+	+	Ja	uiterlijk 2030
Krabbendijke	±	±, hellingbaan in 2018	±	2023 gereed	uiterlijk 2030
Rilland-Bath	±	±, hellingbaan in 2018	±	2020 gereed	uiterlijk 2030

#### 4.3. Planning.

ProRail heeft een planning opgesteld voor het ophogen van de perrons en de aanleg van hellingbanen. Hieruit blijkt dat de perrons van Arnhemuiden (2017) en Middelburg (2019) staan ingepland om voor 2020 op te hogen. Kapelle-Biezeling (2023) en Krabbendijke (2023) en Rilland-Bath (nntb) worden tussen 2020 en 2030 opgehoogd.

Treinen dienen wettelijk uiterlijk 2030 te worden aangepast aan de (opgehoogde) perronhoogte. De treinen worden, voor zover bekend, echter pas bij einde levensduur vervangen. Hieruit kan worden geconcludeerd dat er in Zeeland voorlopig nog geen onbelemmerde toegang tot de treinen mogelijk zal zijn, maar dat is ook afhankelijk van de vervoerder die dan rijdt en de inzet van het type trein.

NS zal overigens de assistentieverlening op de stations Vlissingen, Middelburg en Goes vanaf december 2017 ook aanbieden op station in Krabbendijke.

Reizigers met een beperking dienen de assistentie wel van te voren te reserveren.

## 5. Uitkomsten inventarisatie stations en perrons voor bus.

Een knooppunt is een locatie waar overgestapt kan worden op andere bussen, op de trein of het fietsvoetveer. Zeeland kent 11 grotere knooppunten. Kenmerkend voor de grotere knooppunten is dat er meerdere voertuigen samenkomen: bijv. de trein, de bus, de buurtbus en de haltetaxi. Niet elke halte hoeft toegankelijk te zijn voor elk type voertuig, maar elk type voertuig heeft wel de mogelijkheid om te halteren.

### 5.1. Wat is een toegankelijk busknooppunt ?

Een toegankelijk knooppunt/busstation heeft de volgende kenmerken<sup>5</sup>:

- 1) onbelemmerd bereikbaar vanaf de openbare weg voor personen met een hulpmiddel.
- 2) de in- of uitgang en het perron van een halte of station zijn in ieder geval onbelemmerd bereikbaar voor personen met een hulpmiddel en personen met een visuele beperking door aanwezigheid van tenminste een tactiele of andere richtinggevende routegeleiding. Indien aanwezig, geldt dat ook voor reis- en stationsinformatie, serviceverlening, verblijf en sanitair.
- 3) het perron heeft een tactiele of andere richtinggevende routegeleiding en een onbelemmerde doorgang voor personen met een hulpmiddel of een visuele functiebeperking naar een voertuig.
- 4) de aansluiting tussen het perron en de bus maakt een onbelemmerde toegang mogelijk tot het voertuig, met inachtneming van een veiligheidsmarge.



Er is in Nederland nog veel discussie over wat moet worden verstaan onder een onbelemmerde toegang en wat de veiligheidsmarge is. Landelijke richtlijnen (CROW) stellen een marge van 2 cm als meest ideaal. Desalniettemin geldt als eis dat "de maximale horizontale en verticale afstand tussen de instap van de bus - bovenkant vloer - en het perron 5 cm is. Dit is de maximale afstand die rolstoelgebruikers - niet de grootste, maar wel de maatgevende groep - zelfstandig kunnen overbruggen".

De bussen in Zeeland hebben een vloerhoogte van 32 of 34 cm, afhankelijk van het type bus.

Een perronhoogte van 30 cm is dus het meest ideaal om snel de bus in en uit te kunnen.

In Zeeland is er gekozen om de halten op te hogen tot 18 cm en de bussen te laten knielen tot 26 of 27 cm en vervolgens de oprijplaat te gebruiken om het resterende hoogteverschil te overbruggen.

Dit omdat het inpassen van halten met een perronhoogte van 30 cm meestal te ingrijpend is om in de (bestaande) infrastructuur in te passen.

<sup>5</sup> Besluit Toegankelijkheid van het Openbaar Vervoer, artikel 5.

### 5.2. Inventarisatie knooppunten.

Wegbeheerders zijn verantwoordelijk voor het toegankelijk maken van de busstations.

Volgens het besluit Toegankelijkheid dienen op 1 januari 2016 in Zeeland 40% van alle bushaltes toegankelijk te zijn. De ambitie van de Zeeuwse wegbeheerders was dat in 2010 alle knooppunten toegankelijk zouden zijn voor zowel reizigers met een visuele als een motorische beperking.

Uit de inventarisatie blijkt dat dit echter nog niet voor alle busstations is uitgevoerd.

	Station bereikbaar vanaf openbare weg (1)	In/uitgang, perrons, voorzieningen bereikbaar (2)	Alle perrons toegankelijk (3)	Perronhoogte 30 centimeter (4)	Onbelemmerde toegang tot de bus (4)
Zierikzee, Busstation	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee
Zierikzee, Sas	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee
Renesse, Transferium	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee
Goes, Busstation	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee
Middelburg, Station	Ja	Ja	Ja	18 cm	Met oprijplaat
Vlissingen, Station	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee
's Heerenhoek, Tolplein	Ja	Ja	Ja	18 cm	Met oprijplaat
Breskens, Veerhaven	Ja	Nee	Nee	18 cm	Met oprijplaat
Terneuzen, Busstation	Ja	Nee	Nee	18 cm	Met oprijplaat
Hulst, Busstation	Ja	Ja	Ja	18 cm	Met oprijplaat
Oostburg, Ziekenhuis	Ja	Ja	Ja	18 cm	Met oprijplaat

### 5.3. Planning.

*Stand van zaken toegankelijk maken provinciale busstations.*

Met de knelpuntennota Openbaar Vervoer is er in 2016 budget beschikbaar gekomen voor een inhaalslag voor het toegankelijk maken van provinciale knooppunten. Gepland staat dat in 2017 het busstation Terneuzen toegankelijk wordt gemaakt. In 2018 zal de halte Veerhaven in Breskens worden verbeterd.

*Stand van zaken toegankelijk maken busstations van andere wegbeheerders.*

Connexion laat als wegbeheerder van het busstation van Zierikzee momenteel een ontwerp maken en heeft de intentie om daarna financiële middelen te zoeken.

De gemeente Schouwen-Duiveland start in 2017 met het toegankelijk maken van het busstation Zierikzee, Sas en heeft tevens de intentie om later Renesse, Transferium toegankelijk te maken.

Busstation Goes staat door de gemeente Goes gepland om in 2019 toegankelijk te maken.

Het busstation van Vlissingen is door de betreffende gemeente nog niet ingepland.

## 6. Uitkomsten inventarisatie overige bushaltes.

In januari 2017 stonden er 1.319 haltes op naam van Zeeland in het Centraal Haltebestand. Hiervan waren er 1.209 bushaltes, die binnen Zeeland aangedaan werden door een reguliere bus, een scholierenbus, een zomerbus, een buurtbus of een haltetaxi.

Deze haltes zijn in de periode februari-mei geschouwd en beoordeeld op toegankelijkheid. De haltes in Zuid-Holland, Noord-Brabant en België die door de concessie Zeeland worden aangedaan, zijn niet beoordeeld.

Op 13 juni 2017 werden er 1.213 haltes aangedaan binnen Zeeland, waarvan er 1.144 zijn geschouwd. In de tussenliggende periode zijn er 65 haltes vervallen en 69 haltes nieuwe haltes bijgekomen. Om een zo actueel mogelijk beeld te tonen, wordt in de tabellen hieronder uitgegaan van de 1.213 haltes die in juni 2017 binnen Zeeland worden aangedaan.

### 6.1. Wat is een toegankelijke halte ?

Een toegankelijke halte heeft de volgende kenmerken<sup>6</sup>:

1. Geleidelijnen voor blinden en slechtzienden. De geleidelijnen dienen de reiziger zonder gevaar naar de instapmarkering te geleiden.
2. Een perronhoogte die even hoog is als de instaphoogte van de bus, met een veiligheidsmarge van 2 cm.
3. Een perronbreedte van 1,50 m. bij de instapdeur en uitstapdeur.
4. Eenabri die toegankelijk is voor een rolstoeler
5. Een verlaging in het perron om naar de achterzijde van een haltetaxi te kunnen manoeuvreren.
6. Juiste inrijhoeken en uitrijhoeken zodat de buschauffeur de bus strak tegen de halte kan laten halteren.

Omdat de Zeeuwse bussen geen instaphoogte hebben die aansluit bij de (verhoogde) perronhoogte, dient gebruik te worden gemaakt van assistentieverlening. De buschauffeur klapt dan de oprijplaat uit om daarmee het hoogteverschil te kunnen overbruggen. Bij het gebruik van een oprijplaat is echter wel extra ruimte nodig om te manoeuvreren, daarom heeft de Provincie Zeeland samen met de Zeeuwse wegbeheerders afgesproken dat, in afwijking van kenmerk 3, de volgende eis geldt:

7. Een perronbreedte van 2,40 m. bij de uitstapdeur t.b.v. een rolstoeler.

### 6.2. Inventarisatie bushaltes

De tabel hieronder toont het aantal bushaltes dat de verschillende wegbeheerders op 13 juni 2017 in bezit hebben (groene kolom 'aantal haltes in bezit').

De gele kolommen tonen op hoeveel haltes op een veilige manier geleidelijnen zijn aangebracht ten behoeve van reizigers met een visuele beperking en tevens het percentage ten opzichte van het aantal haltes dat wegbeheerders in bezit hebben.

Overigens hebben de Zeeuwse wegbeheerders in totaal op 255 haltes haltes geleidelijnen aangebracht, slechts op 142 haltes is dat op een juiste, veilige, manier gedaan.

De blauwe kolommen tonen per wegbeheerder hoeveel haltes zijn opgehoogd tot 18 cm en een perronbreedte van 2,40 m ten behoeve van reizigers met een motorische beperking ('rolstoelers') en tevens het percentage ten opzichte van het aantal haltes dat wegbeheerders in bezit hebben.

---

<sup>6</sup> Richtlijn toegankelijkheid, CROW publicatie 337.



Hieruit blijkt dat 15% van de bushaltes momenteel voldoet aan de landelijke eisen. Vanwege de ingebruikname van nieuwe haltes wijkt dit percentage iets af van het eerder gecommuniceerde getal van 16%.

Organisatie	aantal haltes in bezit	aantal haltes met veilige geleidelijnen	percentage toegankelijk voor reizigers met een visuele beperking	aantal opgehoogde haltes met een voldoende breed perron	percentage toegankelijk voor reizigers met een motorische beperking
Borsele	64	7	11%	5	8%
Connexxion	8		0%		0%
Dow	1		0%		0%
Goes	79	6	8%	9	11%
Hulst	91	8	9%	8	9%
Kapelle	33	3	9%	2	6%
Middelburg	84	31	37%	36	43%
Noord-Beveland	24	10	42%	3	13%
Provincie Zeeland	125	10	8%	18	14%
Reimerswaal	50	3	6%	6	12%
Rijkswaterstaat	23	2	9%	4	17%
Scheldestromen	122		0%	7	6%
Schouwen-Duiveland	141		0%	16	11%
Sluis	107	7	7%	16	15%
Terneuzen	98	32	33%	24	24%
Tholen	19		0%	5	26%
Veere	82	15	18%	13	16%
Vlissingen	59	5	8%	14	24%
Westerscheldetunnel	3	3	100%	2	67%
<b>Totaal</b>	<b>1213</b>	<b>142</b>	<b>12%</b>	<b>188</b>	<b>15%</b>

De bron van deze tabel is het Centraal Haltebestand. Het betreft haltes die binnen Zeeland door Connexxion, Arriva, de Lijn en/of de haltetaxi worden aangedaan.

Presentatie van de kale cijfers op landelijke schaal geven het beeld dat de realisatie van de toegankelijkheid in Zeeland achterblijft. De cijfers behoeven echter enige nuancering.

Toegankelijkheid is voor reizigers met een motorische beperking een resultante van een toegankelijk voertuig en een toegankelijke halte. Om de toegankelijkheid te kunnen bepalen is het dus ook noodzakelijk om te weten welk type voertuig er op een halte komt. In Zeeland rijden, naast de reguliere bussen, ook touringcars (op de lijn Hulst-Breda), buurtbussen, zomerbussen, haltetaxi's en een servicebus.

Een buurtbus hoeft volgens de wet niet toegankelijk te zijn, de buurtbussen in Zeeland zijn dat derhalve ook niet. De haltes waar alleen een buurtbus halteert kunnen dus worden uitgesloten bij het bepalen van het toegankelijkheidspercentage voor haltes voor reizigers met een motorische beperking.

De Provincie Zeeland biedt reizigers met een motorische beperking (rolstoelers) overigens wel de mogelijkheid om op de routes van de buurtbus met de haltetaxi te rijden.

Een uitzondering hierop geldt voor de buurtbus in Sint Philipsland. Deze buurtbus, die door Arriva wordt gereden, is wel toegankelijk zodat hier geen haltetaxi kan worden gereserveerd.

Er zijn in totaal 454 halten in Zeeland waar de buurtbus halteert en waar reizigers met een rolstoel dus een haltetaxi kunnen bestellen.

De provincie heeft er beleidsmatig voor gekozen dat zomerbussen en scholierenbussen niet toegankelijk hoeven te zijn. Er zijn 216 halten waar een zomerbus stopt en 416 halten waar een scholierenbus stopt. Ook deze halten kunnen worden uitgesloten bij het bepalen van het toegankelijkheidspercentage voor reizigers met een motorische beperking, mits er geen reguliere bus stopt.

Er zijn in totaal 529 halten waar een buurtbus en/of een zomerbus en/of een scholierenbus stopt en tevens niet een reguliere bus stopt.

Verder zijn er 47 halten waar alleen een haltetaxi stopt. Indien een reiziger met een motorische beperking van de haltetaxi gebruik wenst te maken en de halte is niet toegankelijk, dan wordt er maatwerk verricht. Met andere woorden, er worden afspraken gemaakt over de exacte halteerlocatie zodat de halte niet hoeft te worden aangepast voor reizigers met een motorische beperking.

Er zijn 614 halten die wel door een reguliere bus worden aangedaan. In onderstaande tabel wordt weergegeven welk percentage hiervan inmiddels toegankelijk is voor reizigers met een motorische beperking. Toegankelijk wil zeggen: opgehoogd en een perronbreedte van 240 cm.

Tevens wordt getoond hoeveel halten door wegbeheerders zijn opgehoogd (maar niet voldoende breed zijn) en welk aandeel (%) dit betreft.

Organisatie	aantal reguliere halten in bezit	aantal halten toegankelijk	% toegankelijk voor reizigers met een motorische beperking	aantal opgehoogde halten	percentage opgehoogd
Borsele	18	2	11%	10	56%
Connexion	6		0%		0%
Dow	1		0%		0%
Goes	21	4	19%	7	33%
Hulst	37	5	14%	9	24%
Kapelle	10	2	20%	3	30%
Middelburg	55	28	51%	35	64%
Noord-Beveland	19	3	16%	11	58%
Provincie Zeeland	89	14	16%	24	27%
Reimerswaal	10	2	20%	4	40%
Rijkswaterstaat	21	4	19%	7	33%
Scheldestromen	49		0%		0%
Schouwen-Duiveland	63	7	11%	7	11%
Sluis	39	8	21%	14	36%
Terneuzen	61	19	31%	33	54%
Tholen	17	5	29%	11	65%
Veere	47	12	26%	20	43%
Vlissingen	48	13	27%	25	52%
Westerscheldetunnel	3	2	67%	3	100%
<b>Totaal</b>	<b>614</b>	<b>130</b>	<b>21%</b>	<b>223</b>	<b>36%</b>

Voor een optimale toegankelijkheid voor alle reizigers is het uitgangspunt dat de bus zo dicht mogelijk tegen het perron halteert. Om rolstoelers dan voldoende ruimte te geven om te manoeuvreren dient het perron van de halte 240 cm breed te zijn. De buschauffeur kan er echter ook voor kiezen de bus wat verder van de halte te zetten, mits dat op een verkeersveilige manier kan. De halte hoeft dan minder breed te zijn. Het nadeel daarvan is echter dat de bus op datzelfde moment voor andere reizigers minder of niet toegankelijk is.

De conclusie is dat, afhankelijk van de mogelijkheden voor het halteren van de bus, 21% tot 36% van de halten waar een reguliere bus stopt, de halte toegankelijk is voor reizigers met een motorische beperking.

### 6.3. Planning.

Volgens het besluit Toegankelijkheid dient op 1 januari 2016 46% van de bushaltes in Nederland toegankelijk te zijn. Voor Zeeland geldt een percentage van 40.

#### *Stand van zaken toegankelijk maken provinciale halten.*

Met de knelpuntennota OV is er budget beschikbaar gekomen voor een inhaalslag voor het toegankelijk maken van provinciale halten. Gepland staat dat in 2017 de volgende halten toegankelijk worden gemaakt: Vitale bestemmingen: Vlissingen, Vrijburg (Zwembad, Sportpark); Eén halte per wijk/dorp/kern: Noordwelle, Provincialeweg; IJzendijke, Vestingweg (2017/2018); Noordgouwe, Dorp; Schuddebeurs, Dorp; Sint-Maartensdijk, Provincialeweg; Hulst, Absdaalseweg; Absdale, Provincialeweg; Colijnsplaat, Zeelandbrug en Kruiningen, de Uitkijk.

#### *Stand van zaken toegankelijk maken bushaltes van andere wegbeheerders.*

De halteschouw heeft in juni 2017 een compleet overzicht van de staat van de toegankelijkheid opgeleverd. De diverse wegbeheerders hebben nog niet op dit overzicht kunnen reageren en daarmee ook nog geen planning kunnen maken voor het verder verbeteren van de toegankelijkheid.

In de tweede helft van 2017 zal hier een vervolg aan worden gegeven.

Overigens is met het Waterschap Scheldestromen afgesproken dat halten op haar wegen voorlopig niet toegankelijk worden gemaakt in verband met de lage aantallen instappers. Indien gewenst kan er op aanvraag worden gekeken welke maatregelen genomen kunnen worden.



Afbeelding.

Voorbeeld van een halte waar de geleidelijnen niet veilig zijn aangebracht.

Een reiziger met een visuele beperking dient geen obstakels tegen te komen op de geleidelijnen.

## 7. Inventarisatie toegankelijkheid provinciale website zeeland.nl

De motie vraagt te inventariseren hoe het staat met de toegankelijkheid van de provinciale website. Die inventarisatie is opgepakt in samenwerking met de collega's van de afdeling Communicatie en de afdeling I & A. Dit hoofdstuk gaat in op het onderdeel toegankelijkheid website.

### 7.1. Inventarisatie op welke wijze de rechten reeds zijn gewaarborgd.

Bij de inrichting van de website zeeland.nl is rekening gehouden met de toegankelijkheidseisen die DigiToegankelijk stelt. DigiToegankelijk baseert zich op de Europese toegankelijkheidsstandaard EN 301 549. Deze standaard beschrijft voor een breed scala aan ICT-toepassingen aan welke eisen deze moeten voldoen om toegankelijk te zijn voor mensen met een functiebeperking. Voor websites en webapplicaties verwijst EN 301 549 naar een andere internationale standaard: WCAG 2.0 (Richtlijnen voor Toegankelijkheid van Webcontent). Deze standaard is in 2008 gepubliceerd door het W3C.

### 7.2. Welke rechten moeten nog worden geborgd.

Momenteel voldoet de website zeeland.nl nog niet volledig aan alle eisen. Nog niet alle pdf-documenten voldoen aan de toegankelijkheidseisen. De toegankelijkheidsverklaring is sinds mei 2017 op de site te vinden via [www.zeeland.nl/toegankelijkheid](http://www.zeeland.nl/toegankelijkheid). Het toegankelijk maken van pdf-documenten vergt een grote inspanning, hiervoor is slechts beperkt capaciteit beschikbaar, de doorlooptijd is daarom langer. Sjablonen in systemen moeten in de basis aangepast worden en er moeten digitale handtekeningen ingeregeld worden. Het streven is om uiterlijk 23-9-2018 pdf-documenten te laten voldoen.

Er zijn ook onderdelen (inhoud) van de website die voornamelijk nog niet aan de toegankelijkheidseisen hoeven te voldoen. Deze uitzonderingen staan in artikel 1, lid 4 van de Europese richtlijn. De meest relevante uitzonderingen zijn:

- Kantoorbestandsformaten (tot 23-9-2018 niet verplicht)
- Eerder opgenomen geluid, bewegend beeld en filmpjes (tot 23-9-2020 niet verplicht)
- Live geluid, bewegend beeld en filmpjes (geen datum voor verplichting genoemd)
- Online kaarten en karteringsdiensten (geen datum voor verplichting genoemd)
- Van derden afkomstige inhoud (geen datum voor verplichting genoemd)

Waar nodig worden acties voorbereid om tijdig te kunnen voldoen.

### 7.3. Betrekken cliëntenorganisaties.

Verder roepen PS in de motie Toegankelijk Zeeland bij punt 3 het college van Gedeputeerde Staten op bij de onder 1 en 2 genoemde activiteiten de relevante cliënten(-organisaties) intensief te betrekken. Omdat bij de inrichting van de website [www.zeeland.nl](http://www.zeeland.nl) al rekening is gehouden met nationale en Europese regels op het gebied van toegankelijkheid zien wij daarvoor geen directe aanleiding. Het opstellen van de eisen in het kader van DigiToegankelijk is namelijk gebeurd in afstemming met de verschillende belangenorganisaties.

### 7.4. Tijdpad en kostenraming.

Sinds mei 2017 is de toegankelijkheidsverklaring te vinden op de provinciale website, [www.zeeland.nl](http://www.zeeland.nl). Verder zijn landelijke richtlijnen qua planning en uitvoering richtinggevend. Wat de kosten betreft: er wordt gestreefd naar gebruik van bestaande budgetten.

## Bijlage 1. Wettelijke termijnen toegankelijkheid.

Voertuigen:	Wettelijke datum	Wettelijk percentage	Richtlijnen ministerie
Trein Intercity	1-1-2030	100%	
Trein Sprinter	1-1-2025	100%	
Bus	1-7-2011	98%	
Buurtbus	n.v.t.	0%	
Haltetaxi	n.v.t.	0%	
<b>Infrastructuur:</b>			
Toegang tot trein station voor visueel en auditief beperkten	1-1-2016	100%	
Toegang tot trein station voor rolstoelers	1-1-2020 1-1-2030	70% 100%	
Perronhoogte Trein perron	1-1-2030	100%	76 cm hoog
Perronhoogte Bus halte	1-1-2016	40-46%	30 cm hoog
Geleidelijnen Bus halte	1-1-2016	40-46%	
Perronhoogte Buurtbus halte	n.v.t.	0%	
Geleidelijnen Buurtbus halte	1-1-2016	40-46%	
Perronafrit Haltetaxi halte	n.v.t.	0%	
Geleidelijnen Haltetaxi halte	n.v.t.	0%	

ChristenUnie  
Zeeland



Zeeland Lokaal



## Motie Toegankelijk Zeeland

Van Statenleden M. Rijksen-Blok (ChristenUnie), G.W.A. Temmink (GL), F. Babiin (PvZ), M. J. Faasse (ZL), W. Willemse (50Plus), R.A. Viergever (SP), J.A.M. Hertum (PvdA), P.L.E. van Veen (D66), M. Janssens (CDA)

**De Provinciale Staten van Zeeland, in vergadering bijeen op 16 december 2016;**

### Constateerende dat:

- Nederland op 14 juni 2016 heeft ingestemd met de ratificatie van het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap. (*Bij 'personen met een handicap' moet gedacht worden aan personen met langdurige fysieke, mentale, intellectuele of zintuiglijke beperkingen.*)
- Dit verdrag op 14 juli 2016 in werking is getreden
- Overheden vanaf 1 januari 2017 verplicht zijn om in hun beleid uitvoering te geven aan dit verdrag

### Van mening zijnde dat:

- In de commissie economie van 25 november 2016 door mensen met een beperking duidelijk naar voren is gebracht dat zij in Zeeland knelpunten en onmogelijkheden ervaren
- De provincie Zeeland in navolging van dit verdrag moet streven naar een inclusieve samenleving, waarin de toegankelijkheid van de openbare ruimte en van informatie voor mensen met een beperking gewaarborgd is.

### Roepen het college van Gedeputeerde Staten op:

1. Uitgaande van het Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap te inventariseren op welke wijze de Provincie Zeeland deze rechten reeds heeft geborgd.
2. Op basis van deze inventarisatie aan te geven welke rechten nog moeten worden geborgd onder andere op het gebied van treinstations, bushaltes en website.
3. Bij de onder 1 en 2 genoemde activiteiten de relevante cliënten(-organisaties) intensief te betrekken.
4. De Staten hierover binnen 6 maanden te informeren, voorzien van tijdspad en kostenraming.

en gaan over tot de orde van de dag.

M. Rijksen (CU)

~~G.W.A. Temmink (GL)~~

F. Babiin (PvZ)

M. J. Faasse (ZL)

~~W. Willemse (50Plus)~~

R.A. Viergever (SP)

J.A.M. Hertum (PvdA)

~~P.L.E. van Veen (D66)~~

M. Janssens (CDA)

**Toelichting:**

Toegankelijkheid heeft als basis een inclusieve samenleving waarin iedereen meedoet, in onderwijs, werk en maatschappij. Voor mogelijkheden om te reizen en openbare gebouwen te bezoeken geeft de provincie de verplichting om hieraan mee te werken.

Dit kan een lichamelijke beperking zijn waardoor hulpmiddelen zoals een rolstoel nodig zijn, maar ook goed leesbare borden, communicatie middels begrijpbare taal, zo mogelijk ondersteund met symbolen.