

Vergaderjaar 2007–2008

31 200 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2008

Nr. 98

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 september 2008

In uw brief van 26 juni 2008 (08-VW-B-138) verzoekt u mij voorafgaand aan het geplande overleg over toegankelijkheid OV een helder overzicht te geven van de «ingrijpende consequenties en dilemma's» waar ik in mijn brief van 20 juni 2008 over heb gesproken. Dat doe ik hierbij. U vraagt tevens naar mijn afwegingen en keuzes, op grond waarvan ik tot mijn uiteindelijke voorstel kom om invulling te geven aan de motie Koopmans cs. (Kamerstuk 31 200 XII, nr. 36)

Afweging en keuzes

In mijn brief van 23 juni 2008 (Kamerstuk 31 200 XII, nr. 88) heb ik aangegeven dat ik waarde hecht aan een zorgvuldig proces om tot een betere toegankelijkheid te komen. Ik heb het voorstel van de NS en ProRail tot versnelling van de toegankelijkheid met vertegenwoordigers van de CG raad, de samenwerkende ouderenbonden en de OV ambassadeur besproken. Daaruit blijkt dat er mogelijkheden tot versnelling van de verbetering van de toegankelijkheid zijn en dat daar ook consequenties en dilemma's aan verbonden zijn. De afgelopen periode zijn de consequenties en dilemma's verder in kaart gebracht. Mijn eindconclusie is dat ProRail concreet een aantal verbeteringen versneld kan doorvoeren. Voor NS is dat vanwege de kostenconsequenties minder eenvoudig. Op grond van de huidige instroomplanning en de huidige reizigersprognoses lijkt het mogelijk dat tussen 2020 en 2024 alle treinen uit het sprintersegment een gelijkvloerse instap hebben. Versnelling van deze mogelijkheid naar 2018 acht ik, gelet op de kostenconsequenties, niet verantwoord. Dit geldt ook voor een mogelijke aanpassing van het intercitypark. Dit licht ik hieronder toe.

Consequenties en dilemma's

Uit het onderzoek van NS en ProRail komt naar voren dat versnelling mogelijk is. De afgelopen periode is gezocht naar mogelijkheden om hiermee samenvallende hinder voor de reiziger te beperken. De resultaten

van het onderzoek van NS en ProRail wil ik samenvatten in de volgende consequenties en bijbehorende dilemma's:

De eerste consequentie is, dat een versnelde uitvoering van het implementatieplan extra overlast en tijdelijk verminderde toegankelijkheid oplevert. Het dilemma dat daarbij hoort, is *«Weegt de extra overlast en de tijdelijk verminderde toegankelijkheid op tegen de uiteindelijke toegankelijkheidswinst?»*

Mijn conclusie is, na overleg met betrokken instanties, dat de extra overlast en de tijdelijk verminderde toegang opweegt tegen de uiteindelijke toegankelijkheidswinst.

Daarnaast kan een versnelde aanpassing van de stations alleen als de bouwwerkzaamheden optimaal worden benut. De koppeling «instroom materieel» en aanpassing perrons moet losgelaten worden. Het dilemma dat daaruit volgt is *«Weegt het loslaten van deze koppeling op tegen de uiteindelijke versnelling?»*. Ook hier is mijn conclusie, na overleg met betrokken instanties, dat het loslaten van deze koppeling opweegt tegen de uiteindelijke versnelling.

ProRail heeft becijferd dat voor de aanpassingen van de perrons ruim 130 weekenden nodig zullen zijn. Dit zijn 15 tot 18 weekenden per jaar. Voor het plaatsen van liften op 70 stations zijn ruim 80 dagen nodig. Door de bouwwerkzaamheden zoveel mogelijk te clusteren met andere werkzaamheden, kan de overlast voor de reiziger beperkt worden. Daarnaast zullen op knooppuntstations extra tijdelijke spoorwijzigingen noodzakelijk zijn. Ook moet een deel van de criteria uit het Implementatieplan worden losgelaten, zodat de bouw mogelijkheden maximaal benut kunnen worden. In 2020 kan circa 90% van de stations uit het Implementatieplan zijn aangepast.

Uit het onderzoek van NS volgen twee dilemma's: de eerste is: Om het Sprintersegment in 2018 volledig toegankelijk te hebben, is vervroegde afschrijving noodzakelijk. Het bijbehorende dilemma is *«Is het gewenst extra middelen (circa € 500 miljoen) in te zetten om het huidige sprinter-materieel vervroegd af te schrijven, zodat het hele Sprintermaterieelpark in 2018 is vervangen in plaats van 2020–2024?»* Mijn conclusie is hier dat deze extra investering niet verantwoord is, hoewel de CG raad dit ook betreurt.

Tot slot is er nog de mogelijkheid om het bestaande intercitypark zelfstandig toegankelijk te maken. Hiervoor zijn aanzienlijke aanpassingen aan dit type trein nodig. Het laatste dilemma is dan ook *«Is het gewenst extra middelen (€ 200 miljoen) in te zetten om het bestaande intercitypark aan te passen, zodat ook de bestaande intercity's zelfstandig toegankelijk zijn?»* Ook hier is mijn conclusie dat ik het niet verantwoord acht deze extra middelen in te zetten om het bestaande intercitypark aan te passen.

Voor wat betreft het rijdend NS-materieel lijkt het – op grond van de huidige instroomplanning en de huidige reizigersprognoses – mogelijk dat tussen 2020 en 2024 alle treinen uit het sprintersegment een gelijkvloerse instap hebben. Deze planning is reeds voorzien en heeft dus geen financiële of maatschappelijke consequenties. Het is ook mogelijk om al vanaf 2018 uitsluitend met toegankelijke sprinters te rijden. Hiervoor is een vervroegde afschrijving van de huidige sprintersoort en – daarmee samenhangend – een vervroegde aanschaf van nieuwe sprinters nodig. De kosten hiervan zijn echter hoog: namelijk circa € 500 miljoen.

Het is niet mogelijk in 2018 op alle lijnen uitsluitend volledig zelfstandig toegankelijk het intercitymaterieel in te zetten. Enerzijds is levering van dit

materieel voor de industrie niet haalbaar, anderzijds is er sprake van een onverantwoorde afschrijving van het huidige materieel. Een alternatief voor vervanging kan aanpassing van de huidige treinen zijn: hier zijn zeer hoge kosten verbonden: ruim € 200 miljoen. Wel is heeft NS aangeboden de mogelijkheden te onderzoeken om vanaf 2018 het beschikbare nieuwe Intercity materieel geconcentreerd in te zetten op enkele lange afstandsverbindingen in het land.

Eindconclusie

De resultaten van het onderzoek zijn met vertegenwoordigers van de CG-raad, de samenwerkende ouderenbonden en de OV-ambassadeur besproken. De door ProRail gevonden versnellingsmogelijkheden zijn door deze partijen positief beoordeeld. Met name de CG-raad gaf aan het te betreuren dat er voor NS weinig mogelijkheden gevonden zijn. De constatering dat het mogelijk lijkt dat tussen 2020–2024 alle NS treinen uit het Sprintersegment voorzien zijn van een gelijkvloerse instap werd door de samenwerkende ouderenbonden en de OV-ambassadeur zeer positief ontvangen.

Vanwege de hoge kosten van het vervroegd afschrijven of aanpassen van materieel zet ik in op het zo lang als dat nodig is, in stand houden van het systeem van Assistentieverlening. Op de langere termijn zal Assistentieverlening niet meer nodig zijn, doordat uiteindelijk ook het intercity-materieel vervangen zal worden door zelfstandig toegankelijk materieel. Uiteraard houd ik scherp de vinger aan de pols bij de gemaakte afspraken rond het implementatieplan toegankelijkheid. Pas als op een station de gelijkvloerse instap is gerealiseerd kan de Assistentieverlening op dat betreffende station verdwijnen.

Ik zal ProRail verzoeken de gevonden versnellingsmogelijkheden ten aanzien van stations uit te voeren, waarbij de criteria «Effectiviteit» en «Instroom materieel» losgelaten worden.

Ik vertrouw erop op deze wijze een afgewogen invulling te geven aan de gewenste versnelling van het Implementatieplan Toegankelijkheid spoor, waarbij alle belangen zijn meegewogen.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings