

Vergaderjaar 2007–2008

**31 200 XII**

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

**Nr. 88**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 juni 2008

In mijn brief van 17 juni 2008 (Kamerstuk 23 645, nr. 221) heb ik u toegezegd dat ik voorafgaand aan het Algemeen Overleg van 25 juni 2008 u nader zal informeren over voortgang en oplossingsrichtingen van het onderzoek naar de versnelling van het Implementatieplan Toegankelijkheid Spoor (motie Koopmans cs. (31 200 XII, nr. 36)).

Zeer recent ben ik geïnformeerd over de eerste resultaten van dit onderzoek. De deelonderzoeken van ProRail en NS worden op dit moment afgerond. Er komt naar voren dat er mogelijkheden tot versnelling lijken te zijn, maar daaraan zijn dilemma's verbonden en de precieze consequenties worden nog in kaart gebracht. Wat daarbij van belang is, is dat de voorstellen van ProRail en NS goed op elkaar aansluiten.

#### **Resultaten onderdeel ProRail**

De versnelling betreft voornamelijk maatregelen ten behoeve van mensen met een motorische beperking: aanpassing van de perronhoogte op 220 stations ten behoeve van gelijkvloerse instap naar de trein. Het gaat hierbij om aanpassing van ongeveer 660 perrons in totaal zo'n 200 km perronkant. Daarnaast kunnen op circa 75 stations liften versneld worden ingebouwd.

Uit het onderzoek blijkt ook, dat hieraan aanzienlijke consequenties verbonden zijn. De overlast voor reizigers en vervoerders zal groot zijn: er zullen in deze periode van 10 jaar veel extra buitendienststellingen komen. In de weekenden zal op meerdere lijnen geen treinverkeer mogelijk zijn.

Daarnaast staat bij het faseren van de perronaanpassingen en bouw van liften het maximaal benutten van bouwmogelijkheden en beschikbare marktcapaciteit voorop. Om voldoende stations per jaar aan te kunnen passen, zal de fasering van de werkzaamheden vooral gericht moeten zijn op het benutten van de mogelijkheden en capaciteiten. Dit heeft tot

gevolg dat de faseringscriteria uit het Implementatieplan (effectiviteit, aansluiten op instroom toegankelijk materieel) moeten worden losgelaten.

Het onderzoek uitgevoerd door NS heeft zich allereerst gericht op het inzichtelijk maken van de situatie in 2018 betreffende rijdend materieel. Volgens de huidige materieelinstream planning is met de aanschaf van de nieuwe Sprinter Lighttrain in 2018 een aanzienlijk deel van het Sprintersegment voorzien van een gelijkvloerse instap.

Naar verwachting is in 2018 een beperkt deel van het Intercitymaterieel volledig toegankelijk.

Als tweede stap in het onderzoek zijn er zowel voor het Sprinter- als Intercitysegment meerdere scenario's geschetst voor het versneld verbeteren van de toegankelijkheid. Bij deze scenario's worden onder meer de volgende aspecten tegen het licht gehouden:

- het vervroegd afschrijven en aanschaffen van nieuw materieel voor 2018;
- fysieke aanpassingen van materieel en
- geplande inzet van materieel in relatie tot de dienstregeling.

Vervolgens worden de scenario's gewogen op criteria zoals: effect van de verbetering van toegankelijkheid, kosten, haalbaarheid, consequenties voor dienstregelingplanning, bijsturing en effect op punctualiteit.

### **Vervolg**

Duidelijk is dat de eventuele versnelling ingrijpende consequenties en dilemma's met zich meebrengt. Deze worden door ProRail en NS op dit moment nog verder in kaart gebracht. Vervolgens zal het voorstel worden afgestemd met belanghebbenden. Ik ben me ervan bewust dat dit de nodige tijd kost. Ik hecht echter waarde aan een zorgvuldig proces. Als alle consequenties en dilemma's inzichtelijk zijn en het voorstel is besproken met belanghebbenden en consumentenorganisaties, zal ik mijn conclusie aan het voorstel verbinden. Ik zal u hierover na de zomer nader informeren.

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