

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 ZZ DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
22 december 2008	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
VenW/DGMo-2008/4801	-
Onderwerp	
Toegankelijkheid Spoor: toezeggingen AO 4 september 2008	

Geachte voorzitter,

Tijdens het Algemeen Overleg Toegankelijkheid OV van 4 september 2008 (25 847, nr. 63) en het daaropvolgende VAO d.d. 24 september 2008 heb ik toegezegd u zo spoedig mogelijk schriftelijk nader te informeren over:

- 1. De mogelijkheden om de toegankelijkheid van treinstellen versneld te verbeteren door kleine aanpassingen en/of slimme combinaties van oud en nieuw materieel en daarbij tevens in te gaan op de vraag over de mogelijkheden om in 2030 100 % van de stations toegankelijk te hebben gemaakt.*
- 2. De stand van zaken ten aanzien van het aan reizigers beschikbaar stellen (bijvoorbeeld via OV9292) van informatie over de toegankelijkheid van het OV.*
- 3. Hoe over de gehele keten de beschikbaarheid van sanitaire voorzieningen zo optimaal mogelijk kan worden gemaakt.*
- 4. De vragen over de € 500 miljoen extra middelen die nodig zouden zijn voor de versnelde afschrijving van Sprinters, over het toegankelijk maken van de treinstellen die van de Deutsche Bahn zijn overgenomen en over de toegankelijkheid van en assistentie op de stations van Hoogeveen en Culemborg.*

Om te beginnen wil ik aangeven dat ik blij ben met uw positieve reactie op de door ProRail gevonden versnellingsmogelijkheden. Ik heb ProRail daarom verzocht de genoemde versnellingsmogelijkheden uit te voeren, zodat 90% van de in het Implementatieplan opgenomen stations in 2020 toegankelijk zal zijn. In deze brief geef ik

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

eerst een overzicht van de voortgang en de planning van de uitvoering van de maatregelen uit het Implementatieplan. Vervolgens beantwoord ik uw afzonderlijke vragen.

I. Voortgang uitvoering Implementatieplan

Het Implementatieplan is in uitvoering. Dit wordt ook op de stations meer en meer zichtbaar. Zo is ProRail in augustus 2008 begonnen met het aanbrengen van contrasterende, dubbele leuning langs trappen en hellingbanen op stations. De leuning hebben een contrasterende rode kleur die goed herkenbaar is voor slechtzienden.

Naast het aanbrengen van de dubbele buisleuning, worden andere kleine maatregelen uitgevoerd. Bij de uitvoering van deze maatregelen is er voor gekozen deze per maatregel door te voeren, niet per station. In 2009 worden de toiletten aangepast, komt er informatie in Braille op stations, worden deuren aangepast en worden op een aantal stations obstakelvrije routes gecreëerd.

Vervolgens worden in 2010 de perronranden gemarkeerd en worden de onzichtbare wanden zichtbaar gemaakt. Tot slot wordt in 2011 het verlichtingsniveau op stations verhoogd, worden er zitbanken met arMLEUNINGEN geplaatst en worden de resterende obstakelvrije routes gecreëerd.

Daarnaast zijn op de volgende stations reeds liften geplaatst:

Abcoude	Middelburg
Almelo	Roosendaal
Amersfoort Vathorst	Rijssen
Apeldoorn	Zandvoort aan Zee
Breukelen	

Tevens worden op de volgende stations in de periode **2009 - 2011** liften gebouwd:

Alphen a/d Rijn	Den Haag Mariahoeve
Schagen	Ede-Wageningen
Almere Parkwijk	Naarden-Bussum
Arnhem Velperpoort	Nijmegen Dukenburg
Baarn	Nijmegen Heyendaal
Bergen op Zoom	Utrecht Overvecht
Capelle Schollebaar	Venlo
Culemborg	

Voor het aanpassen van de perronhoogte wordt de volgende realisatieplanning aangehouden:

In **2008** zijn de Noordelijke Nevenlijnen, de Valleilijn en Zutphen-Winterswijk (excl. Zutphen) aangepast.

In **2009 - 2011** worden op de volgende lijnen de volgende stations die in het Implementatieplan zijn opgenomen aangepast:

Zutphen-Winterswijk (station Zutphen)	Almelo-Marienberg
Arnhem-Winterswijk	Zutphen- Oldenzaal
Merwede-Lingelijn	Elst-Tiel
Heuvellandlijn	Utrecht-Arnhem
Zwolle-Emmen	Maarn-Rhenen
Utrecht-Den-Haag	

In de periode na 2011 worden de perrons op overige lijnen aangepast.

Eind 2008 zal het eerste nieuwe sprintermaterieel door NS in gebruik worden genomen. Dit materieel is voorzien van een lage vloer. Op een station waar de perronhoogte is aangepast, ontstaat hierdoor een gelijkvloerse instap. ProRail en NS zorgen voor afstemming tussen materieel en perron: op het moment dat op een bepaald traject deze nieuwe sprinters worden ingezet, zal ProRail zich inspannen om de perrons op dat traject zo snel mogelijk aan te passen.

II. Afzonderlijke vragen

Nu uw vragen die tijdens het AO gesteld zijn. Ik behandel deze in de volgorde zoals in uw brief van 7 november 2008 is opgenomen.

1. *De mogelijkheden om de toegankelijkheid van treinstellen versneld te verbeteren door kleine aanpassingen en/of slimme combinaties van oud en nieuw materieel en daarbij tevens in te gaan op de vraag over de mogelijkheden om in 2030 100 % van de stations toegankelijk te hebben gemaakt.*

Toegankelijkheid treinstellen

Zoals u tijdens het Algemeen Overleg heeft verzocht, heb ik NS gevraagd nogmaals te kijken naar mogelijkheden om de toegankelijkheid van treinstellen versneld te verbeteren door kleine aanpassingen en/of slimme combinaties van oud en nieuw materieel. Deze kleine verbeteringen vinden bij revisie ook nu al plaats: zo is bijvoorbeeld op de gereviseerde koplopers aan de buitenkant de eindbestemming zichtbaar. Ook bereidt NS de plaatsing van infoschermen in de coupés voor. Op deze infoschermen zal actuele reisinformatie te vinden zijn, in beeld en geluid. Voor mensen met een auditieve en visuele functiebeperking is dit een enorme vooruitgang. Deze infoschermen zullen in het grootste deel van het Intercitypark worden aangebracht. NS verwacht dat de eerste infoschermen vanaf 2010 in de Intercity's te vinden zullen zijn. Het zelfstandig toegankelijk maken van materieel voor mensen in een rolstoel vergt zeer ingrijpende aanpassingen in de constructie van het materieel. Daardoor brengt dit zeer hoge kosten met zich mee.

In totaal heeft NS dertien verschillende scenario's onderzocht. In bijlage 1 bij deze brief is een beschrijving van deze scenario's opgenomen. Er zijn twee scenario's die ik specifiek wil toelichten, omdat deze twee vaak als eenvoudig te realiseren, doeltreffende oplossingen worden gepresenteerd. De praktijk blijkt echter weerbarstiger te zijn.

Ten eerste het aanbrengen van liften in de trein, zodat de reiziger met een motorische functiebeperking door middel van zo'n lift in de trein kan komen. Liften bieden vooral een oplossing voor mensen in een rolstoel. Voor overige groepen zoals ouderen, slechtzienden, mensen die slecht ter been zijn en mensen met bagage of kinderwagens hebben liften niet direct toegevoegde waarde.

Ten opzichte van het huidige systeem van assistentieverlening voegt deze oplossing zeer weinig toe: omwille van veiligheid kunnen de liften niet door reizigers bediend worden. Er is dus nog altijd assistentie nodig. In vergelijking met de huidige vlinderbruggen zijn deze liften storingsgevoelig. Ook moet er bij het gebruik rekening gehouden worden met punctualiteitsrisico's: de gebruiker moet het balkon met de lift zoeken en zich hierheen begeven, vervolgens moet de hoofdconducteur ook bij dit balkon zijn en de lift laten zakken, de gebruiker helpen en daarna de lift inklappen. Bij het gebruik van vlinderbruggen speelt dit niet: de gebruiker en de assistentieverlenende servicemedewerker kunnen samen vooraf bij de juiste deur gaan staan, waardoor de gebruiker snel de trein in- en uitgeholpen kan worden. Voor de overige reizigers vormt een lift een obstakel in de trein. Daarnaast vergt het inbouwen van liften aan de treinen een behoorlijke investering.

Een voordeel van het aanbrengen van liften in de trein is, dat zij op elk station gebruikt kunnen worden. Dit heeft echter alleen zin als de perrons ook toegankelijk zijn: er moet wel een lift of een hellingbaan zijn om op of van het perron te komen.

Een tweede suggestie die ook in uw Kamer regelmatig terugkomt, is het koppelen van oud aan nieuw materieel, het toevoegen van één rolstoeltoegankelijk treindeel. Helaas is dit niet zo eenvoudig als bij een modelspoorbaan, waar alles van één fabrikant gewoon aan elkaar past. NS beschikt over vele verschillende typen materieel, van verschillende fabrikanten uit verschillende jaren, met verschillende generaties elektronica. Om oud en nieuw materieel aan elkaar te kunnen koppelen, moeten de koppelingen en technische systemen aangepast worden. NS heeft aangegeven dat dit technisch niet mogelijk is. Daarnaast verschillen de rijkaracteristieken van de verschillende treinsoorten. Zo heeft bijvoorbeeld het oude sprintermaterieel een topsnelheid van 125 kilometer per uur, terwijl de nieuwe Sprinter LightTrain maximaal 160 kilometer per uur kan halen.

Tijdens de begrotingsbehandeling heeft de heer Van den Ham de regering gevraagd versneld elke trein van één ingang met een verlaagde instap te voorzien. Voor het aanpassen van het Intercitymaterieel dat voor 2030 buiten gebruik wordt genomen, worden de kosten van het aanpassen van één ingang geraamd op circa € 200 miljoen. Dit heb ik in mijn brief van 3 september 2008 (kamerstuk 31 200 XII, nr. 89) reeds gemeld. Ik heb toen tevens aangegeven dat ik dit geen verantwoorde investering vind en dat ik inzet op het in stand houden van het systeem van Assistentieverlening, zo lang als dat nodig is. Voor treinen waarvan NS nu verwacht dat die na 2030 nog rijden, studeert NS op plannen om deze bij een revisie zelfstandig toegankelijk te maken voor mensen in een rolstoel. Er wordt inderdaad gekeken of het mogelijk is om één ingang per treinstel van een lage instap te voorzien. Hierover is nu nog geen uitsluitsel te geven.

In het Stappenplan Toegankelijkheid is overigens al aangegeven dat er in 2030 nog dubbeldeksmaterieel zal rijden met een leeftijd van ongeveer 25 jaar. Er is toen becijferd dat het vervroegd vervangen (in 2030 in plaats van 2040, als dit type aan het eind van de technische levensduur is) circa € 500 miljoen zal kosten. Voor een uitgebreide toelichting op dit bedrag verwijs ik u naar pagina 14 van het Stappenplan (bijlage bij kamerstuk 23 645, nr. 112, 12 oktober 2005).

Toegankelijk maken alle stations

De vraag om in 2030 100% van de stations toegankelijk te hebben gemaakt, heb ik aan ProRail gesteld. De voornaamste uitdaging voor ProRail op dit moment is het organiseren van de versnelde aanpak van de in het Implementatieplan genoemde stations. Dit is een enorme uitdaging, zoals ook op 4 september jl. in uw Kamer is besproken.

In totaal zijn er op dit moment bijna 380 stations in Nederland. Daarvan zijn er 218 opgenomen in het Implementatieplan. In totaal zullen in 2020 circa 300 stations volledig zelfstandig toegankelijk zijn, mede doordat bij regulier en groot onderhoud aan de perrons de toegankelijkheidsmaatregelen meteen worden meegenomen. Ook komt het voor dat stations op verzoek van een andere concessieverlener worden aangepast. Dit is bijvoorbeeld bij de noordelijke nevenlijnen gebeurd. De aanpassingen van deze extra stations zijn door de decentrale overheden gefinancierd.

De kosten van het aanpassen van de overgebleven stations, zodat alle stations zelfstandig toegankelijk zijn, raamt ProRail op circa € 90 miljoen. Deze stations zouden op zijn vroegst in de periode tussen 2020 en 2030 kunnen worden aangepast: door de versnelde uitvoering van het Implementatieplan wordt in de periode tot 2020 de maximale hoeveelheid stations toegankelijk gemaakt.

Op dit moment staat ProRail voor de grote uitdaging het Implementatieplan versneld uit te voeren. In 2005 is er voor gekozen om 60% van de stations volledig toegankelijk te maken, waarmee 90% van de reizigers bereikt worden. Ik zie geen aanleiding om nu van die keuze af te wijken: de gekozen variant is de variant waarbij zoveel mogelijk reizigers bediend worden en waarbij ook ruimte is om de kosten en baten van de investeringen in toegankelijkheid af te wegen. In 2020 zal er binnen een straal van 15 kilometer een volledig zelfstandig toegankelijk station in de buurt zijn, tenzij er geen station binnen die straal aanwezig is. Voor blinden en slechthorenden, doven en slechthorenden zijn alle stations al ruim voor 2020 toegankelijk.

2. *De stand van zaken ten aanzien van het aan reizigers beschikbaar stellen (bijvoorbeeld via OV9292) van informatie over de toegankelijkheid van het OV.*

Op 8 december 2008 heeft de Staatssecretaris u schriftelijk geïnformeerd over de stand van zaken ten aanzien van het aan reizigers beschikbaar stellen van informatie over de toegankelijkheid van het OV.

3. *Hoe over de gehele keten de beschikbaarheid van sanitaire voorzieningen zo optimaal mogelijk kan worden gemaakt.*

Ik heb aan NS en ProRail verzocht te bezien hoe de beschikbaarheid van toiletvoorzieningen in de keten optimaal kan worden gemaakt. Zodra ik hier meer informatie over heb, stel ik u hiervan op de hoogte.

- 4. De vragen over de € 500 miljoen extra middelen die nodig zouden zijn voor de versnelde afschrijving van Sprinters, over het toegankelijk maken van de treinstellen die van de Deutsche Bahn zijn overgenomen en over de toegankelijkheid van en assistentie op de stations van Hoogeveen en Culemborg.*

Versnelde afschrijving Sprinters

Tijdens het Algemeen Overleg van 4 september jl. is een onderbouwing gevraagd van de genoemde € 500 miljoen die nodig zou zijn voor de versnelde afschrijving van het sprintermaterieel (type SGM). Uw kamer stelde daarbij de vraag of de genoemde € 500 miljoen investeringskosten zouden zijn, die naar voren gehaald zouden moeten worden, in plaats van extra kosten, ontstaan door de vervroegde afschrijving van het bestaande materieel.

Van NS heb ik begrepen dat het antwoord op deze vraag bevestigend is: het betreft inderdaad de investeringskosten voor de versnelde aanschaf van nieuwe Sprinters (SLT). Een vervroegde vervanging leidt echter wel tot extra kosten: enerzijds doordat het huidige materieel vervroegd wordt afgeschreven, anderzijds brengt een vervroegde vervanging extra rentekosten met zich mee. NS geeft aan dat er veel onzekerheden zijn om de totale extra rente- en afschrijvingskosten in te kunnen schatten. Zo is de exacte planning van de in- en uitstroom van het sprintermaterieel nog niet bekend. NS verwacht nu dat deze treinen tot de periode 2020 - 2024 doorrijden.

Treinstellen Deutsche Bahn

De - van oorsprong - Duitse treinen van het type 'ICK', die rijden op het traject Venlo - Den Haag, bestaan uit verschillende rijtuigen. Eén van die rijtuigen ('BKD') is met behulp van de bekende vlinderbrug toegankelijk. Omdat er nauwelijks reserverijtuigen van het type BKD zijn, komt het een enkele keer voor dat een trein zonder dit ruittuig rijdt, heeft NS mij laten weten.

Op onder andere het traject Amsterdam – Deventer rijdt eveneens voormalig Duits materieel, echter zonder het rijtuigtype BKD. Dit door NS geleaste materieel is aangepast: per trein heeft één rijtuig een bredere deur gekregen. De kosten voor deze aanpassing à €1 miljoen zijn door NS gefinancierd. De periode dat NS deze treinen nodig heeft, is niet definitief vastgelegd, maar hangt onder andere samen met reizigersgroei en instroom van nieuw of gemoderniseerd Intercitymaterieel. Met de huidige inzichten verwacht NS dat het materieel ICK en ICL binnen enkele jaren is vervangen door ander intercitymaterieel.

Assistentieverlening Hoogeveen en Culemborg

In Culemborg wordt de assistentieverlening al enige tijd door vrijwilligers uitgevoerd. Zowel de gemeente Culemborg als NS zijn tevreden over de uitvoering: na een evaluatie is Culemborg opgenomen in de staande organisatie. NS vindt assistentieverlening door vrijwilligers een sympathiek idee: het is dicht bij de klant georganiseerd door zeer gemotiveerde vrijwilligers.

NS hanteert een kritische ondergrens in het aantal aanvragen van assistentie aan gehandicapten (AVG) om de kwaliteit en ervaring van gecertificeerde reisassistent te waarborgen. Enige routine is erg belangrijk bij het veilig kunnen verlenen van assistentie. Doordat NS een relatief korte aanmeldtijd kent, is het systeem kwetsbaar: zonder overleg moet een opgeleide reisassistent op de gevraagde tijd aanwezig zijn.

Enkele jaren geleden heeft de gemeente Hoogeveen NS verzocht om assistentie aan gehandicapten te verlenen op hun station. De regio was echter in hetzelfde jaar versterkt met een extra AVG-station: Meppel. Omdat NS op station Hoogeveen geen eigen medewerkers heeft zou er een externe partner gevonden moeten worden.

NS heeft ervaren dat dit de meest kwetsbare schakels zijn in het assistentieverleningsproces. De gemeente Hoogeveen heeft vervolgens voorgesteld om - net als in Culemborg - een project met vrijwilligers te starten. Helaas is dit in Hoogeveen niet gelukt. Toch heb ik goed nieuws: NS en de gemeente Hoogeveen hebben in goed overleg een alternatief voor zo'n vrijwilligersproject gevonden. De details worden momenteel uitgewerkt.

Tot slot

Er wordt hard gewerkt om de toegankelijkheid van het spoorstelsel voor mensen met een functiebeperking te verbeteren. Voor mensen met een auditieve of visuele beperking zal het spoorstelsel binnen afzienbare tijd volledig toegankelijk zijn. Bij revisie van materieel vinden kleine aanpassingen aan het materieel plaats, die met name voor deze doelgroep positief zijn. Ook op stations worden eerst de maatregelen uitgevoerd die voor mensen met een auditieve of visuele een groot verschil maken. Ik verwacht dat de verbeteringen voor reizigers vanaf 2009 stapsgewijs merkbaar worden.

Voor mensen met een motorische functiebeperking, met name voor mensen in een rolstoel, is het niet eenvoudig het spoorstelsel volledig zelfstandig toegankelijk te maken. Materieel zal daarvoor aangepast of vervroegd afgeschreven moeten worden. Vanwege de hoge kosten die dit met zich meebrengt, blijf ik een voorstander van het in stand houden van het stelsel van Assistentieverlening. Op langere termijn zal Assistentieverlening niet meer nodig zijn, doordat uiteindelijk al het materieel vervangen zal zijn door zelfstandig toegankelijk materieel en de stations conform het stappenplan aangepast zullen zijn.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

ir. Camiel Eurlings

Bijlage 1: overzicht onderzochte scenario's

In deze bijlage worden de dertien door NS onderzochte scenario's toegelicht. De vigerende instroomplanning van toegankelijk Sprintermaterieel (SLT) is niet apart als scenario ingezet. Dit geldt ook voor de voorgenomen aanschaf van nieuw toegankelijk Intercitymaterieel (IC Standaard).

1. SGM eerder afschrijven, SLT versneld aanschaffen

In de periode 2018-2024 zijn er twee typen Sprintermaterieel, te weten SLT en SGM. Het SGM-materieel stroomt uit, volgens de vigerende materieelplanning, in de periode 2020-2024. Na 2024 bestaat het Sprinterpark uitsluitend nog uit SLT of daaraan verwante nieuwe typen Sprintermaterieel. SLT-materieel heeft een grotendeels gelijkvloerse instap

Door een extra investering van circa € 500 miljoen (investeringskosten versnelde aanschaf van nieuw materieel) kan het totale sprinterpark in het meest optimistische geval in 2018 voorzien zijn van een grotendeels gelijkvloerse instap (uitgaande van een perronhoogte van 76 cm BS).

2. Liften in SGM

In plaats van vervroegd afschrijven en aanschaffen van SGM, kan dit type materieel voorzien worden van een lift (één lift per stel). Het inbouwen van liften is echter een oplossing voor slechts een beperkte periode, namelijk tot het moment dat al het Sprintermaterieel bestaat uit SLT of een nieuwer type Sprinter (2020 - 2024). Bovendien kan er geen 100% zelfstandige toegankelijkheid worden geboden, omdat bij de bediening van de liften altijd assistentie noodzakelijk blijft. Daarnaast bieden liften alleen een oplossing voor mensen in een rolstoel. Voor overige groepen zoals ouderen, slechtzienden, mensen die slecht ter been zijn en mensen met bagage of kinderwagens hebben liften niet direct toegevoegde waarde. De korte halteertijd van de Sprinters en de bedieningstijd van de liften zorgen daarnaast ook voor een punctualiteitsrisico. Het inbouwen van liften voor deze periode impliceert een investering in materieel van minimaal €5 miljoen.

3 Gekoppeld rijden met SGM en SLT

Scenario drie richt zich op het fysiek koppelen van de materieelsoorten. Na onderzoek is dit echter technisch onmogelijk gebleken. Daarnaast – mocht het technisch wel mogelijk zijn geweest - worden voordelen op het gebied van rijkaracteristiek te niet gedaan door het koppelen van materieel. De rijkaracteristieken van SLT materieel zijn dienstregelings-technisch gunstiger dan die van het SGM-materieel; SLT heeft een hogere topsnelheid, trekt sneller op en remt sneller af dan SGM. Door de koppeling gaan al de voordelen van de t.o.v. SGM verbeterde rijkaracteristiek van SLT verloren. Dit heeft impact op de vigerende dienstregelingsplannen die uitgaan van uitbreiding van het treinenaanbod mede als gevolg van de gunstige rijkaracteristiek van SLT.

4. Elk uur minstens X aantal SLT

en

5 Alleen in de spits SLT en SGM, daarna alleen SLT

Scenario vier focust op alternerend rijden met SLT en SGM: dit betekent dat op de Sprintertrajecten het ene half uur/kwartier SLT en het andere half uur/kwartier SGM wordt ingezet.

Scenario vijf gaat ervan uit de inzet van het minder toegankelijke SGM te beperken tot de spits. In de daluren wordt alleen SLT-materieel ingezet.

Bij scenario's 4 en 5 worden de materieelsoorten niet letterlijk gekoppeld, maar verspreid over het land en bewust op bepaalde tijden ingezet. Beide scenario's vergen vergaande inspanningen op het gebied van dienstregeling, planning van materieelomloop en bijsturing. De flexibiliteit van de materieelinzet wordt bij deze scenario's beperkt en reservematerieel is noodzakelijk om de specifieke inzet te kunnen garanderen. Tevens zijn aanvullende maatregelen op het gebied van reisinformatie nodig om reizigers te informeren over de tijdsgebonden inzet van SLT.

6. Huidig IC materieel vervangen door IC Standaard

Dit scenario schetst de vergaande gevolgen van het afschrijven van al het huidige intercity materieel voor 2018 en het aanschaffen van een totaal nieuw park aan IC Standaards voor 2018. Dit komt neer op het vervangen van ongeveer 2000 Intercity eenheden (ofwel bakken) en een extreme investering van circa 6 miljard en een afschrijving van het huidige IC-park die bedrijfseconomisch en maatschappelijk niet te verantwoorden is. Daarbij is het vervaardigen van dit aantal IC's Standaard op deze termijn niet haalbaar gebleken voor de industrie.

7. Materieel aanpassen: liften in alle IC's

Ook bij de aanpak van het intercitypark is het scenario van het plaatsen van liften in bestaand materieel onderzocht. Voor het huidige intercitypark komt dit neer op het uitrusten van minimaal 425 bakken met elk twee liften à €24.000 per lift en bijkomende kosten met betrekking tot ombouw- en interieuraanpassingen en onttrekking van materieel tijdens de ombouw. Hiermee is een totale investering van circa € 40 miljoen gemoeid. De consequenties met betrekking tot liften zoals reeds beschreven bij de SGM zijn ook hier van belang. Het bereiken van slechts een kleine groep reizigers met een functiebeperking, de geringe verbetering met betrekking tot zelfstandigheid en de hinder voor overige reizigers in verband met langere halteringen, resulteren erin dat NS rolstoelliften niet verder in overweging neemt.

8. Verlaagde instap VIRM, liften in overige IC's en

9. Verlaagde instap VIRM en DDAR, liften in overige IC's

Bij het ombouwen van de intercity typen VIRM en DDAR worden deze treinen voorzien van een gelijkvloerse instap (investeringskosten € 115 miljoen). Hierbij moet echter rekening worden gehouden met zitplaatsverlies (18 per treinstel). Dit verlies moet worden aangevuld op vlootniveau en treinniveau. Op treinniveau kan dit op twee manieren. De eerste manier richt zich op het compenseren van het zitplaatsverlies door het verhogen van de frequentie, oftewel het aanbieden van meer treinen per tijdseenheid.

Een tweede mogelijkheid is het laten rijden van langere treinen door meer gekoppelde treinstellen per trein. De perronlengte moet dit echter wel toelaten. De investeringskosten in materieel bestaan voor de scenario's 8 en 9 uit vier aspecten; ombouwkosten VIRM en/of DDAR, onttrekkingkosten tijdens ombouw (voor een periode van drie jaar), capaciteitsuitbreiding in verband met zitplaatsverlies en ombouwkosten materieel voor het plaatsen van liften in overig Intercitymaterieel.

10. Versnellen instroom IC Standaard tot 50%, verlaagde instap en/of liften in overige IC's

en

11. Versnellen instroom IC Standaard tot 40%, verlaagde instap en/of liften in overige IC's

Scenario 10 en 11 richten zich op het vergroten van het percentage Intercitymaterieel met een gelijkvloerse instap (indien de perronhoogte 76 cm BS is).

In scenario 10 wordt dit bereikt door het Intercitytype ICR vervroegd af te voeren en een zo groot mogelijke vervanging door extra IC Standaard (investeringskosten: € 2 miljard). Het leidende principe bij dit scenario is een zo groot mogelijke realiseerbare en verantwoorde instroom van IC Standaard. Deze instroom wordt zowel qua levertempo door de industrie en qua inzetbaarheid in het NS productiemodel geschat op circa 150 bakken IC Standaard per jaar vanaf 2013. Daarnaast wordt de VIRM voorzien van een verlaagde instap en de overige IC's van liften.

Bij scenario 11 wordt de instroom van circa 130 bakken IC Standaard per jaar (vanaf 2013) gecombineerd met het vervroegd afvoeren van het intercitytype ICR. Verder wordt VIRM-materieel voorzien van een verlaagde instap en ICM-materieel voorzien van liften (investeringskosten: 1,6 miljard).

12. Aantal lange afstandverbindingen met IC Standaard

Dit scenario onderzoekt de mogelijkheid om met – volgens de huidige inzichten – dan beschikbare IC Standaards enkele belangrijke lange afstandsverbindingen in het land te bedienen. Dit moeten belangrijke verbindingen zijn die grote knooppunten aandoen. Op deze verbindingen kan toegankelijkheid van intercity's dan gegarandeerd worden (uitgaande van een perronhoogte van 76 cm BS). Dit scenario vereist geen vervroegde afschrijving, vervroegde aanschaf of technische aanpassingen aan materieel. Om dit scenario te laten slagen zijn voor NS inspanningen nodig op het gebied van dienstregeling, planning van materieelomloop en bijsturing.

De beschikbaarheid van het IC Standaardmaterieel in 2018 is nog niet bekend. Vervolgonderzoek moet uitwijzen welke en hoeveel lange afstandsverbindingen er met beschikbaar IC Standaardmaterieel bediend zou kunnen worden.

13. Alternierend rijden met IC Standaard en overige IC's

Dit scenario richt zich op het bewust verspreiden van de IC Standaard over het land. Op dit moment is echter nog niet duidelijk hoeveel eenheden IC Standaard er in 2018 al zijn ingestroomd. Er wordt echter verwacht dat dit aantal te klein is voor een goede spreiding over en dekking van het land. Dit scenario vergt veel inspanningen op het gebied van dienstregeling, planning van materieel omloop en bijsturing.