

2011Z06141

Vragen van het lid **Slob** (ChristenUnie) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *de mogelijk inefficiënte uitvoering van de aanpassing van perronhoogtes door ProRail* (ingezonden 24 maart 2011).

Vraag 1

Kent u het bericht «Spoor Hilversum moet acht centimeter omhoog»¹ en het bericht «ProRail bouwde te hoge perrons; aanpassen kost miljoenen»?²

Vraag 2

Is het waar dat het streven naar een normhoogte voor hoofdrailnetperrons van 76 centimeter al in 1999 bij u en NS Railinfrabeheer bekend was op basis van het onderzoek COST335³ en waar door uw voorganger ook aan wordt gerefereerd in de nota naar aanleiding van het verslag ten aanzien van de concessiewet personenvervoer per trein?⁴

Vraag 3

Herinnert u zich de brief van uw voorganger uit 2005 over perronhoogten waarin expliciet wordt toegezegd dat «ook lopende perron/station verbouwingen (...) in de prioritering worden meegenomen»?⁵

Vraag 4

Is het waar dat de bouw van het derde perron in Hilversum in de tweede helft van 2006 is begonnen?⁶

Vraag 5

Deelt u de mening dat de nieuwe norm bij de bouw van het nieuwe perron dus wel degelijk bekend was en dat de kostbare aanpassing van station Hilversum en de overlast die dit geeft voor de reizigers deze zomer voorkomen had kunnen worden?

¹ Gooi en Eemlander, 14 maart 2011, <http://www.gooieneemlander.nl/nieuws/regionaal/hilversumplassen/article8093721.ece/Spoor-Hilversum-moet-acht-centimeter-omhoog>

² Telegraaf, 23 maart 2011.

³ <http://cordis.europa.eu/cost-transport/src/cost-335.htm>

⁴ Kamerstuk 27 216, nr. 7, blz. 49, paragraaf 5.9, 15 januari 2001.

⁵ Kamerstuk 23 645, nr. 112, 12 oktober 2005.

⁶ http://nl.wikipedia.org/wiki/Station_Hilversum

Vraag 6

Klopt het dat er vanaf 2002 circa 20 nieuwe stations zijn gebouwd met de oude perronhoogte van 84 centimeter? Kunt u aangeven bij hoeveel bestaande stations er sinds 2002 perrons en/of sporen zijn vernieuwd of gebouwd met het het verkeerde hoogteverschil van 84 centimeter?

Vraag 7

Wat zijn indicatief de kosten om de hoogte van de perrons van sinds 2002 nieuw gerealiseerde of verbouwde stations aan te passen aan de nieuwe norm, en specifiek voor station Hilversum?

Vraag 8

Klopt het dat het nieuwe sprintermaterieel met lage vloer nog nauwelijks rijdt in Hilversum en dat er behoudens de aanpassing van de hoogte van de sporen op korte termijn geen grootschalige infravervanging bij dit station gepland is? Zo ja, waarom wordt de ophoging van de sporen bij Hilversum dan nu al aangepakt?

Vraag 9

Wordt bij de planning van de ombouw van de stations voor de aanpassing van de perronhoogte rekening gehouden met de daadwerkelijke inzet van het nieuwe sprintermaterieel, vervangingsmomenten van wissels, sporen en/of spoorbeveiliging, -zoals de inbouw van ETCS⁷ Level 2- en de aanpassingen van perrons voor visueel gehandicapten die thans worden uitgevoerd?

Vraag 10

Deelt u de mening dat het kosteneffectiever is en minder reizigersoverlast oplevert indien dergelijke werkzaamheden niet als separaat project uitgevoerd worden, maar gebundeld worden met grootschalig infra-onderhoud? Bent u bereid om de landelijke kostenvoordelen hiervan in kaart te brengen en de Kamer hierover te informeren?

Vraag 11

Herinnert u zich de toezegging van uw voorganger uit 2006 dat de juridische mogelijkheden worden onderzocht om de bestaande norm op zo kort mogelijke termijn te vervangen door de nieuwe norm van 76 centimeter?⁸

Vraag 12

Waarom is artikel 4 lid 1 sub e van de Regeling hoofdspoorweginfrastructuur waarin de hoogte van de perrons is geregeld tot op de dag van vandaag niet aangepast? Wanneer zal dit artikel uiterlijk zijn aangepast?

Vraag 13

Deelt u de conclusie dat aanpassing van deze regeling noodzakelijk is ter implementatie van de betreffende Technische Specificaties voor de Interoperabiliteit in de nationale regelgeving? Zo nee, kunt u onderbouwen waarom dit niet noodzakelijk zou zijn?

⁷ European Train Control System.

⁸ Kamerstuk 23 645, nr. 144, 29 september 2006.