

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2780

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).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 9 juni 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

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Is het waar dat het streven naar een normhoogte voor hoofd railnetperrons 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

Antwoord 2

De in het bedoelde bericht genoemde Europese studie uit 2001 is de COST 335. Dit was een richtinggevend advies, een rapport met best practices. Het rapport had geen formele status. De stations en perrons die in die periode zijn gebouwd, zijn conform de vigerende wet en regelgeving (Spoorwegwet) ontwikkeld en gebouwd, met 84 cm bs (boven spoorstaaf) als norm voor perronhoogte.

Op 1 juli 2008 is een nieuwe Europese norm voor perronhoogtes van kracht geworden. Deze is opgenomen in de TSI-PRM⁵. Op grond van deze norm kan Nederland perrons bouwen op de hoogte van 76 of 84 cm bs.

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 Technical Specifications for Interoperability, for People with Reduced Mobility

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»?⁶

Antwoord 3

Ja. In deze brief wordt bedoeld dat aspecten als lopende perron- en stationverbouwingen, maar ook spreiding van bouwoverlast voor reizigers, het beperken van buitendienstelingen vanwege bouwactiviteiten etc. worden meegenomen in de prioritering van de toegankelijk te maken stations. Hierin is ook aangegeven dat van definitieve toepassing van een perronhoogte van 76 cm bs nog geen sprake was. De effecten van een dergelijke aanpassing waren namelijk nog niet volledig helder.

Vraag 4

Is het waar dat de bouw van het derde perron in Hilversum in de tweede helft van 2006 is begonnen?⁷

Antwoord 4

De bouw van het derde perron in station Hilversum is inderdaad gestart in de tweede helft van 2006. Dit project voor station Hilversum betrof toen overigens niet alleen de bouw van het derde perron, maar ook de verbreding van de perrontunnel en een capaciteitvergroting van het totale emplacement. Het complex kent nu twee eilandperrons en één zijperron.

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?

Antwoord 5

Het voornemen uit de toenmalige concept TSI-PRM van een perronhoogte van 76 cm bs was bekend. De TSI-PRM had echter nog geen definitieve status, noch had ProRail formeel opdracht gekregen om af te wijken van de destijds geldende norm voor perronhoogte in Nederland van 84 cm bs. Zie ook mijn antwoord op vraag 2.

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?

Antwoord 6

Het moment dat concreet kon worden geanticipeerd op een besluit omtrent de norm van 76 cm perronhoogte is 21 december 2007, toen de TSI-PRM bij beschikking nr. 2008/164/EG van de Europese Commissie bekend werd gemaakt; de TSI-PRM is op 1 juli 2008 van kracht geworden. Voor 21 december 2007 zijn alle perrons volgens de geldende regelgeving en afspraken aangelegd. Er was geen sprake van «verkeerde perronhoogte». Zie ook mijn antwoord op vraag 2.

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?

Antwoord 7

Het is zeer lastig een bedrag per station/perron aan te geven. Stations verschillen, en ook de oplossing per station kan zeer divers zijn. De kosten kunnen grofweg variëren van € 50 000 per station tot veel hogere bedragen. De geplande bijdrage in de kosten vanuit het budget voor toegankelijkheid

⁶ Kamerstuk 23 645, nr. 112, 12 oktober 2005.

⁷ http://nl.wikipedia.org/wiki/Station_Hilversum

voor station Hilversum (een totale oplossing voor drie perrons met vijf perronsporen) bedraagt € 2 miljoen.

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?

Antwoord 8

In de brief van mijn voorganger van 23 juni 2008 aan uw Kamer (31 200 XII, nr. 88) is expliciet gemeld dat versnelling van het toegankelijk maken van de stations in Nederland betekent dat de directe koppeling tussen instroom van nieuw treinmaterieel en het aanpassen van de perrons moet worden losgelaten. Dit is toen na overleg met betrokken instanties geconcludeerd. Ook bij station Hilversum is dat het geval. Dit betekent echter niet dat er helemaal geen rekening mee wordt gehouden. Materieelinzet, gepland ander werk en hinderbeperking zijn de belangrijkste criteria voor de planning van dit programma.

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 ETCS⁸ Level 2 – en de aanpassingen van perrons voor visueel gehandicapten die thans worden uitgevoerd?

Antwoord 9

Ja hier wordt rekening gehouden. Zie ook mijn antwoord op vraag 8.

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?

Antwoord 10

Ik deel deze mening en vind dat ProRail hier ook zo optimaal mogelijk op stuurt. Door deze aanpak van ProRail is er ten opzichte van de voor perronophogingen in Nederland gereserveerde € 280 miljoen een efficiency ontstaan van € 60 miljoen. Ik heb de intentie deze middelen te benutten voor meer toegankelijkheidsmaatregelen in het kader van TSI-PRM en de motie Roemer – De Krom, en om meer stations in Nederland toegankelijk te maken. Ik zal uw Kamer hierover binnenkort nader informeren met het Actualisatierapport Toegankelijkheid 2010.

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?⁹

Antwoord 11

Ja.

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?

⁸ European Train Control System.

⁹ Kamerstuk 23 645, nr. 144, 29 september 2006.

Antwoord 12

De aanpassing van deze regeling maakt onderdeel uit van de integrale aanpassing van de spoorregelgeving ter implementatie van diverse EU-richtlijnen en is daarom afhankelijk van de duur van dat proces. Daartoe is recentelijk ook de Spoorwegwet aangepast. De betreffende gewijzigde regeling zal naar verwachting in de loop van 2011 in werking treden.

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?

Antwoord 13

De TSI-PRM is na inwerkingtreding van bovengenoemde wijzigingen van de Spoorwegwet automatisch van toepassing in Nederland. Met deze TSI-PRM is derhalve een specifieke nationale regeling overbodig geworden. Daarom ook wordt de norm voor perronhoogtes uit de regeling Hoofdspoorweginfrastructuur gehaald.