

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

458

Vragen van het lid **Van der Graaf** (ChristenUnie) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Liften kapot, roltrappen stuk: station Breda blijft ook voor Arwen (18) hardnekkige problemen houden»* (ingezonden 3 november 2023).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 23 november 2023).

Vraag 1

Hoe luidt uw reactie op het nieuwsbericht «Liften kapot, roltrappen stuk: station Breda blijft ook voor Arwen (18) hardnekkige problemen houden»¹?

Antwoord 1

Ik ben van de situatie op de hoogte en ik betreur uiteraard dat deze reiziger al langer te maken heeft met deze vervelende situatie. Deze reiziger, net als ieder ander die in een dergelijke situatie belandt, mag ervan uitgaan dat liften en roltrappen goed functioneren en dat storingen zoveel als mogelijk beperkt worden in tijd en omvang. Het is belangrijk dat er lering wordt getrokken uit deze situatie.

Vraag 2

Kunt u aangeven wat de stand van zaken is met betrekking tot (het versnellen van) het herstel van kapotte liften? Kunt u aangeven waarom dit probleem hardnekkig blijft voortduren ondanks de veelvuldige aandacht van de Kamer?

Antwoord 2

ProRail is verantwoordelijk voor het beheer en hiermee ook voor de reparatie van liften op stations. In mijn antwoorden van 18 september 2023 op Kamervragen over een gestrande reiziger met een beperking heb ik uw Kamer geïnformeerd dat van het totaal aantal liften van circa 430 er de laatste maanden gemiddeld 13 liften per maand langer dan een week in storting waren. Dit aantal is dit kwartaal inmiddels gedaald naar een gemiddelde van 10 liften die langer buiten werking waren dan een week. Dit betekent een verdere daling ten opzichte van het aantal liften die langer buiten werking waren in de zomer van 2022, toen het gemiddelde op 15–20 liften lag.

¹ Liften kapot, roltrappen stuk: station Breda blijft ook voor Arwen (18) hardnekkige problemen houden | Station Breda | bndestem.nl.

Bij ProRail is er bijzondere aandacht voor langdurige storingen en herhaaltstoringen aan liften. Er zijn momenteel drie partijen die het onderhoud aan de liften plegen, waarbij één partij voldeed en blijft voldoen aan de beschikbaarheidsnormen die ProRail heeft ingesteld. Met de andere twee partijen is een intensief verbetertraject opgestart om de beschikbaarheidsnormen spoedig omhoog te krijgen. De tussentijdse resultaten van dit verbetertraject zijn over het algemeen positief en zullen bijdragen aan het verminderen van liftstoringen. Dit verbetertraject komt bovenop de maatregelen die ik u eerder heb toegestuurd in het antwoord van 18 september 2023 op Kamervragen. Vanzelfsprekend blijft mijn ministerie hier ook met ProRail over in gesprek, het is belangrijk dat deze problemen zo snel mogelijk afnemen.

Vraag 3

Zijn er prestatieafspraken gemaakt met ProRail rondom de liften? Zo ja, worden deze afspraken behaald? Zo nee, wat zijn dan de consequenties? Zo nee, bent u bereid een dergelijke prestatieafpraak alsnog met ProRail te maken?

Antwoord 3

In de beheerconcessie van de hoofdspoorweginfrastructuur die in 2015 voor een periode van tien jaar is verleend aan ProRail zijn afspraken gemaakt in het kader van het programma toegankelijkheid. Een belangrijk onderdeel hiervan is het prestatiegebied reisgemak, waaronder het borgen van de toegankelijkheid van transfervoorzieningen van stations zoals liften en perrons voor personen met een auditieve, visuele of motorische beperking valt. Ik heb regulier contact met ProRail om de stand van zaken met betrekking tot dit prestatiegebied te bespreken. ProRail heeft mij verder medegedeeld dat zij prestatiecontracten heeft met de onderhoudspartijen. Deze bevatten onder andere Kritieke Prestatie-Indicatoren (KPI's) zoals beschikbaarheid en urgentietijden van de liften. Indien de normen niet worden gehaald kan afhankelijk van het contract een malus of boete aan de onderhoudspartij worden opgelegd. De focus ligt echter op een constructieve samenwerking met de onderhoudspartijen. ProRail denkt op die wijze betere resultaten te bereiken.

Vraag 4

Kunt u de Kamer periodiek rapporteren over het aantal liften dat langdurig en/of frequent buiten gebruik is, bijvoorbeeld telkens tijdig voorafgaand aan de halfjaarlijkse commissiedebatten Spoor?

Antwoord 4

Ik ga met ProRail in overleg hoe we de informatievoorziening over liftstoringen kunnen organiseren zodat deze voorziet in de behoefte van de verschillende belanghebbenden. Overigens heb ik uw Kamer bij brief van 19 december 2022² over de stand van zaken betreffende de toegankelijkheid van het openbaar vervoer ook hierover geïnformeerd. Tevens blijf ik met ProRail in gesprek of gegevensverstrekking ook mogelijk is op andere categorieën met betrekking tot storingen.

Vraag 5

Wat is de stand van zaken van de door ProRail aangegeven verbetervoorstellen? Hoe staat het met de inspanningen om liften te repareren met gebruik van onderdelen uit oude liften? Hoe staat het met de aan te leggen voorraad reserveonderdelen? Kunt u aangeven of deze maatregelen reeds effect sorteren? Kunt u aangeven of dit geleid heeft tot een daling van het aantal langdurig kapotte liften en/of frequent kapotte liften?

Antwoord 5

In de antwoorden d.d. 18 september 2023 op Kamervragen heb ik uw Kamer geïnformeerd over een aantal verbetervoorstellen waaraan ProRail werkt om het aantal liftstoringen te verminderen. In mijn contact met ProRail merk ik dat ProRail dit hoog opneemt en hiermee aan de slag is gegaan. Zo zijn de levertijden van enkele onderdelen recentelijk verbeterd, maar blijken deze

² Kamerstuk, 23 645, nr. 785.

levertijden voor andere onderdelen lastiger terug te brengen naar het oude niveau. Wat betreft de maatregel om voorraden van cruciale onderdelen aan te leggen, kan ik uw Kamer mededelen dan de onderhoudspartijen waarmee ProRail samenwerkt strategische voorraden van onderdelen hebben aangelegd. Echter, voor sommige oudere installaties die te maken hebben met een diversiteit aan onderdelen blijft het lastig om een dergelijke voorraad aan te leggen.

Ik merk hierbij op dat een groot deel van de langdurige storingen optreedt door oorzaken van buitenaf. Zoals ik u informeerde in mijn Kamerbrief van 19 december neemt ProRail reeds maatregelen om storingen door wateroverlast en vandalisme te verminderen. Op dit moment vindt de uitrol van camera's, gericht op liften, plaats op een vijftiental stations en is er een project opgezet om specifieke maatregelen te nemen tegen wateroverlast op stations met de liften die de meeste hinder ondervinden. Zoals in mijn antwoord op uw vraag 2 meegedeeld is zichtbaar dat deze maatregelen hebben geleid tot een daling van het aantal langdurige liftstoringen. Een soortgelijke daling is tevens te zien voor storingen bij roltrappen.

Vraag 6

Kunt u aangeven wat de stand van zaken is van het monitoringssysteem in alle liften, waarmee een liftstoring vrijwel direct wordt gedetecteerd? Is de verwachte inwerkingtreding van dit monitoringssysteem per eind 2022 gehaald? Kan deze informatie over liftstoringen beschikbaar worden gemaakt in de reisplanner, zodat reizigers al bij het plannen van hun reis worden geïnformeerd over een eventuele defecte lift? Kunt u aangeven wanneer dit gerealiseerd kan worden?

Antwoord 6

ProRail geeft aan dat zij hard aan het werk is om het proces rondom het monitoringssysteem van liften te bespoedigen. Zo zijn er recent technische onderdelen aangebracht aan het systeem en wordt er op dit moment gewerkt aan het verhogen van de betrouwbaarheid en volledigheid van de informatie uit het monitoringssysteem. De vrijgave van de data aan DOVA, het samenwerkingsverband van alle decentrale ov-autoriteiten, wordt eind 2023 verwacht. Hierna start er een nieuwe fase waarin ProRail en vervoerders in samenwerking met belangenorganisaties die mensen met een beperking vertegenwoordigen en ervaringsdeskundigen onderzoeken hoe deze data kan worden omgezet in betekenisvolle (reis)informatie. Op basis van de huidige inzichten wordt verwacht dat het mogelijk is om reizigers eind 2024 dynamisch inzicht te bieden in de status van de werking van een lift.

Vraag 7

Hoe staat het met het programma toegankelijkheid van ProRail, waarin is opgenomen dat alle perrons initieel op hoogte gebracht moeten worden zodat een zelfstandige instap in de trein voor zoveel mogelijk mensen mogelijk is? Hoeveel perrons in Nederland zijn inmiddels op hoogte gebracht? En hoeveel perrons in Nederland zijn op dit moment verzakt? Hoe vaak wordt er gemeten of perrons nog op hoogte liggen?

Antwoord 7

In mijn antwoorden van 18 september 2023 op Kamervragen heb ik uw Kamer geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot het programma toegankelijkheid bij ProRail. Ik vul daarbij aan dat binnen het programma toegankelijkheid alle perrons worden nagelopen op mogelijke verzakkingen. Op dit moment dienen op 42 van de 404 stations één of meerdere perrons nog op hoogte gebracht te worden. De perrons op deze stations dienen vóór 2030 op hoogte te zijn gebracht door de beheertak van ProRail.

Verder is dit proces op alle andere stations inmiddels voltooid. Uiteraard is de zelfstandige instap voor mensen met een beperking niet alleen afhankelijk van de hoogte en afstand van het perron, maar ook van het type materieel waarmee de vervoerder rijdt.

ProRail geeft aan dat zij elk station in principe driejaarlijks meten op toegankelijkheidskenmerken, waarbij de frequentie van meten hoger wordt naarmate de kans op verzakken bij een station groter is. ProRail meet de toegankelijkheid op verschillende plekken op een perron. Perrons zijn

namelijk gemiddeld 300 meter lang. Als één punt buiten norm is, kan het nog steeds zo zijn dat de rest van het perron op hoogte is. Een antwoord in perrons zou dus een vertekend beeld geven. ProRail meet de toegankelijkheid op hoogte en afstand tot het materieel op 440.279 plekken waarvan er op dit moment ongeveer 19% (84.322) buiten de norm van een afwijking van enkele centimeters zijn.

Vraag 8

Kunt u aangeven welke planning er gemaakt is voor het opnieuw op hoogte brengen van het aantal verzakte perrons in Nederland? Heeft u afspraken met ProRail gemaakt op welke termijn een verzakt perron weer op hoogte gebracht moet zijn, zodat er geen achterstand meer ontstaat in het op hoogte brengen van perrons? Zo nee, bent u dan bereid om hier afspraken over te maken?

Antwoord 8

Ik kan uw Kamer verzekeren dat ProRail het belangrijk vindt dat de perrons op hoogte worden gebracht en dat zij hier ook naar handelt. Ook bespreek mijn ministerie dit regelmatig in de stuurgroep van het programma toegankelijkheid samen met ProRail. Perronherstel is sinds 2021 een reguliere onderhoudstaak bij ProRail en tevens ook onderdeel van de eerdergenoemde beheerconcessie binnen het programma toegankelijkheid.

Er zijn drie mogelijke oorzaken die een zelfstandige instap niet mogelijk maken, naast het materieel van de vervoerder dat nog niet passend is. Er kan een verzakking in het perron optreden, een verzakking in het spoor, óf een combinatie van beiden. Voor perronherstel zijn vaak treinvrije periodes (TVP's) nodig om veilig te kunnen werken aan het perron of spoor. Deze zijn niet altijd zomaar beschikbaar. Deze TVP's worden altijd in afstemming ingepland met de desbetreffende vervoerder(s). Op het gebied van spoorherstel vindt nu een inhaalslag plaats. De opgelopen achterstand is daarmee naar verwachting in 2026 weggewerkt. In principe wordt het spoor of perron zo snel mogelijk hersteld na analyse van de meting. Voor perronherstel wordt dat (mede) bepaald door de beschikbaarheid van TVP's. Voor spoorherstel is het streven om dat binnen zes maanden na analyse uitgevoerd te hebben.

Vraag 9

Herinnert u zich de zinsnede dat «de uitwerking van deze afspraken voor de reiziger al op kortere termijn merkbaar zal zijn»?³ Is het in dat kader mogelijk om, zeker nu door meer partijen samengewerkt wordt aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer, hierover met regelmaat, ook gezamenlijk, op hoofdlijnen te informeren vanuit het perspectief van de reiziger? Kunt u aangeven welke merkbare verbeteringen inmiddels zijn behaald?

Antwoord 9

Uw Kamer zal in de toekomst, zoals in de afgelopen periode, periodiek schriftelijk worden geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Hierin zullen wij uw Kamer blijven informeren over de laatste ontwikkelingen en de merkbare verbeteringen voor een toegankelijker openbaar vervoer. Recente ontwikkelingen zijn onder andere te vinden op het gebied van het onderzoek op grond van artikel 2 van de Financiële-verhoudingswet (FvW). Dit onderzoek zal spoedig met uw Kamer gedeeld worden. Hierin is onderzocht wat de financiële implicaties zijn van het uitvoeren van enkele artikelen uit het Bestuursakkoord. Met de onderzoeksresultaten kunnen wij verdere stappen zetten in het realiseren van een toegankelijker openbaar vervoer voor iedereen.

³ Kamerstuk 23 645, nr. 806.