

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

3234

Vragen van het lid **Aptroot** (VVD) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *schade aan woningen door goederentreinen* (ingezonden 20 juni 2012).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 21 augustus 2012).

Vraag 1

Bent u bekend met klachten van inwoners van onder andere de gemeenten Rijssen, Hengelo, Rheden en vele andere plaatsen in Midden en Oost-Nederland over schade aan woningen als gevolg van het goederenvervoer over het spoor?¹

Antwoord 1

Ik ben bekend met de genoemde problematiek. Het is goed om onderscheid te maken tussen «klachten» en «schademeldingen» in relatie tot het treinverkeer. ProRail is bekend met *klachten* over trillingshinder, met name in Oost-Nederland; die klachten worden door de ProRail in behandeling genomen en beantwoord.

ProRail heeft in het afgelopen jaar (juli 2011 – juni 2012) 10 *schademeldingen* vanuit Oost-Nederland ontvangen waarbij de melder een relatie legde met trillingen als gevolg van het treinverkeer. Ook deze meldingen zijn door ProRail in behandeling genomen; daarvan zijn inmiddels 7 claims afgewezen (voor de beoordelingsmethode zie het antwoord op vraag 7) en 3 zijn nog in behandeling. ProRail constateert over de jaren heen geen toename van het aantal schademeldingen; het aantal blijft redelijk constant.

In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) heeft de koepel van actiegroepen RONA een groot aantal «schademeldingen» namens omwonenden naar ProRail toegestuurd. Deze meldingen hebben betrekking op door de bewoners verwachte toekomstige schade, waarvoor ProRail bij voorbaat aansprakelijk wordt gesteld. Aangezien er kennelijk op dit moment nog geen sprake is van schade, worden deze niet als schademelding behandeld.

¹ Afgelopen vrijdag, 15 juni 2012 heb ik weer woningen bezocht en met inwoners gesproken. Dossiers zijn in mijn bezit en beschikbaar voor de minister.

Vraag 2

Is het waar dat deze klachten over schade aan woningen, zoals scheuren en verzakkingen, er zijn sinds er sprake is van een toename van goederentreinen op de IJssellijn, Twentelijn en Twentekanaallijn?

Antwoord 2

Er is geen sprake van toename, maar van een daling van het goederenvervoer op genoemde lijnen in de afgelopen jaren, zoals uit onderstaande tabel blijkt:

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
IJssellijn (Arnhem – Zutphen)	2	1	2	2	2	1	1
Twentelijn (Deventer – Almelo)	20	22	22	21	16	14	14
Twentelijn (Almelo – Hengelo)	19	22	22	20	16	13	12
Twentekanaallijn (Zutphen – Delden)	1	1	0	0	0	0	0
Twentekanaallijn (Delden – Hengelo)	2	2	1	1	1	1	1

aantal goederentreinen per gemiddelde werkdag in beide richtingen samen
[bron: PHS-website van ProRail ¹]

¹ <http://www.prorail.nl/Publiek/Infraprojecten/Overijssel/goederenrouteoostnederland/Onderzoeken/Pages/Aantalgoederentreinen.aspx>

Vraag 3

Wat vindt u er van dat ProRail op klachten in eerste instantie reageert met: «Wij nemen dit soort klachten zeer serieus», om een tijd later mee te delen: «De verkeersinspectie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is eindverantwoordelijk voor de controle op de tonnages van goederentreinen, daarom kan ProRail niets voor inwoners betekenen. Wij kunnen ons goed voorstellen dat dit voor u een langslappende en frustrerende situatie is»?

Antwoord 3

Ik neem aan dat in de vraag wordt geciteerd uit brieven van ProRail aan mensen die hebben geklaagd. De mededeling in het tweede citaat, dat de Inspectie van mijn ministerie verantwoordelijk is voor het toezicht op tonnages van goederentreinen, is op zich juist. De toevoeging in het citaat «dat ProRail daarom niets voor inwoners kan betekenen» acht ik onjuist. De bewoners van woningen langs het spoor moeten ervan uit kunnen gaan dat ProRail, vanuit zijn positie als beheerder van de spoorinfrastructuur, als goede buurman serieus omgaat met klachten die bewoners hebben in relatie tot het gebruik van het spoor, en daarbij in de regel niet doorverwijst naar derden. Indien er voor de behandeling van de klacht contact met de Inspectie of met andere instanties nodig is moet de bewoner ervan uit kunnen gaan dat ProRail dit zelf doet.

Vraag 4

Hoe kijkt u aan tegen het feit dat ProRail in mei van dit jaar kennelijk nog niet weet dat er een nieuw samengevoegd ministerie is met een andere naam?

Antwoord 4

Kennelijk is er in dit geval een verouderde tekst gebruikt.

Vraag 5

Wat vindt u van de opstelling van ProRail, die tegen inwoners met woning-schade zegt: «U moet de goederenvervoerders zelf aanklagen en de schade op hen zien te verhalen»?

Antwoord 5

Ik acht de geciteerde tekst onjuist. De bewoner die een klacht heeft moet erop kunnen rekenen dat ProRail in de regel die klacht integraal afhandelt, zonder doorverwijzing naar derden; zie ook mijn antwoord op vraag 3.

Vraag 6

Deelt u de mening dat inwoners zo van het kastje naar de muur worden gestuurd en niet in staat zijn om hun klacht serieus in behandeling te laten nemen, laat staan een redelijke mogelijkheid hebben om schade ontstaan door een derde te verhalen?

Antwoord 6

Zie mijn antwoord op vraag 3.

Vraag 7

Erkent u dat het voor omwonenden ondoenlijk is om uit te zoeken welke treinen en dus welke vervoerders oorzaak zijn van de schade, waardoor zij in feite niet in staat zijn hun recht te halen?

Antwoord 7

Omwonenden hoeven dergelijke informatie niet uit te zoeken.

ProRail handelt elke schademelding af volgens het protocol «Trillingsschade gerelateerd aan treinverkeer» dat circa 10 jaar geleden door TNO is opgesteld. Aan de hand van dit protocol wordt beoordeeld of het aannemelijk is dat er causaal verband is tussen de gemelde schade en trillingen van het treinverkeer. Op basis van gegevens van de omwonenden over onder andere grondsoort, afstand bebouwing, aanwezigheid van objecten etc. (verkregen via een toegestuurde vragenlijst) wordt de vraag over het causale verband beantwoord. Komt uit dit onderzoek naar voren dat een causaal verband tussen trilling en schade niet aannemelijk is, dan wordt de schadeclaim afgewezen. Als een causaal verband tussen trilling en schade wel aannemelijk is doet ProRail een vervolgonderzoek (trillingmeting). Aan de hand van deze meting wordt gekeken of de schade een gevolg kan zijn van trillingen door het treinverkeer. In het bevestigende geval wordt op basis van een bouwtechnisch onderzoek de schade door ProRail hersteld of uitbetaald. In de praktijk blijkt dat er in maar weinig gevallen een vervolgonderzoek nodig is.

Vraag 8

Bent u, naast de noodzakelijke structurele maatregelen waardoor zware goederentreinen niet over daarvoor ongeschikt spoor rijden, bereid om met spoed een verantwoordelijke aan te wijzen voor de afhandeling van klachten over trillingen door het spoor?

Antwoord 8

ProRail is, vanuit zijn taak als spoorbeheerder, het logische eerste aanspreekpunt voor omwonenden van het spoor die klachten hebben als gevolg van gebruik van het spoor. Ik ga er hierbij van uit dat ProRail zich opstelt als een goede buurman van al degenen die in de omgeving van het spoor wonen en vanuit die rol zorgt voor een integrale afhandeling van klachten van omwonenden.

Vraag 9

Kan deze verantwoordelijke, ProRail, het ministerie van Infrastructuur en Milieu of een ander, dan de klachten in ontvangst nemen en afhandelen, waarbij eventuele schades worden vastgesteld en afgehandeld en beslissingen worden genomen om nieuwe schades te voorkomen?

Antwoord 9

Ja, dat doet ProRail, met inachtneming van mijn hierboven gegeven antwoorden.