

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

## 1098

Vragen van het lid **Jetten** (D66) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het goederenvervoer tussen Hamont, Budel en Weert* (ingezonden 10 januari 2018).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-Van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 8 februari 2018).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het artikel «Nieuwe vervoerder Budel – Weert», waarin wordt aangekondigd dat er vanaf deze maand wekelijks goederentreinen zullen gaan rijden tussen Hamont, Budel en Weert?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Bent u van mening dat de infrastructuur op het baanvak Budel – Weert op dit moment voldoet aan de wettelijke veiligheidseisen en in lijn is met de plannen die geschetst zijn in het Landelijk Programma Overwegen?

Antwoord 2

Ja, de infrastructuur op het baanvak Hamont – Budel – Weert voldoet aan de van toepassing zijnde veiligheidseisen. Deze eisen zijn benoemd in de Netverklaring. ProRail kent capaciteit toe aan vervoerders die – mede op grond van veiligheidseisen – zijn toegelaten tot het spoorwegnet en capaciteit op het bedoelde tracé aanvragen. Vervoerders dienen uiteraard te voldoen aan de technische vereisten op dit tracé.

Het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen richt zich op maatregelen die op kosteneffectieve wijze het risico op incidenten op de meest risicovolle overwegen verkleinen. Het programma stelt geen eisen aan de infrastructuur. In het kader van het «nee, tenzij-principe» uit de Derde Kadernota Railveiligheid<sup>2</sup> heeft

<sup>1</sup> <https://www.prorail.nl/nieuws/nieuwe-vervoerder-budel-weert>

<sup>2</sup> Kamerstuk 29 893, nr. 106

ProRail geoordeeld dat aanvullende veiligheidsmaatregelen voor overwegen op dit moment niet nodig zijn, omdat de treinfrequentie op het baanvak Hamont – Budel – Weert zeer laag is en daarom nauwelijks een risicotoename kent.

#### Vraag 3 en 4

Bent u bereid om de onbewaakte spoorwegovergangen op dit traject ook te onderzoeken bij de aanpak van de gevaarlijkste overwegen in het kader van de motie van de leden Van der Graaf, Ziengs, Sienot en Gijs van Dijk<sup>3</sup> en daarbij de verwachte toename in het gebruik van de lijn mee te wegen? Kunt u aangeven hoe de planning eruit ziet om dit baanvak te reactiveren voor personenvervoer?

#### Antwoord 3 en 4

De motie Van der Graaf c.s. richt zich op een inventarisatie en plan van aanpak op hoofdlijnen van de niet actief beveiligde overwegen (NABO's) op het reizigersnet. Deze NABO's kennen een hoger risicoprofiel dan NABO's op goederenlijnen. Op goederenlijnen, zoals op het baanvak Hamont – Budel – Weert, is sprake van beperkte treinfrequenties en -snelheden. Ik zal uw Kamer in het voorjaar informeren over de uitvoering van de motie Van der Graaf c.s., zoals ik heb toegezegd tijdens het Notaoverleg MIRT op 11 december 2017.

Voordat ik een besluit neem over reactivering van dit baanvak voor personenvervoer, wil ik eerst meer duidelijkheid over de kosten die hiermee gepaard gaan. Hiervoor zal ik in de eerste plaats gebruik maken van het onderzoeksmateriaal dat de provincie Limburg heeft opgeleverd voor de infrastructurele aanpassingen die nodig zijn voor reactivering. Behalve een toets op de volledigheid en validiteit van de onderzoeksuitkomsten rond de noodzakelijke infrastructuurinvesteringen, moet er een consultatie plaats vinden onder vervoerders. Het traject Hamont – Budel – Weert is namelijk in Nederland noch in België opgenomen in lopende vervoersconcessies. De vervoerders zullen onderzoek moeten doen naar de haalbaarheid van deze verbinding. Als er helderheid is over de investeringskosten voor reactivering (inclusief de kosten voor overwegmaatregelen) én uitsluitel over een personenvervoerder op dit traject neem ik hier een beslissing over. Het streven is om dit besluit in 2018 te nemen.

Op het moment dat het baanvak zou worden gereactiveerd voor personenvervoer, geldt het «nee, tenzij-principe» uit de Derde Kadernota Railveiligheid. De initiatiefnemer van het reactiveren van het personenvervoer is dan verantwoordelijk voor het treffen van maatregelen om de toenemende overwegrisico's te compenseren. Het ligt dan in de lijn der verwachting dat de NABO's zullen worden aangepakt.

#### Vraag 5

Kunt u deze vragen beantwoorden vóór het algemeen overleg Spoor van 14 februari 2018?

#### Antwoord 5

Ja.

---

<sup>3</sup> Kamerstuk 34 775 A, nr. 36