

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

1616

Vragen van het lid **Schonis** (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «ProRail: spoor niet berekend op hevige regenbuien en extreme hitte»* (ingezonden 9 januari 2020).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 27 januari 2020).

Vraag 1

Bent u bekend met de zorgen van ProRail omtrent de extreme weersomstandigheden die door klimaatverandering vaker voor gaan komen?¹

Antwoord 1

Ja, ik ben bekend met dit artikel.

Vraag 2 en 3

Bent u het eens met de stelling van ProRail dat het Nederlandse spoor niet berekend is op de extreme weersomstandigheden die klimaatverandering met zich meebrengt?

Kunt u bevestigen dat het spoor direct dan wel indirect te maken (zal) krijg(en)(t) met de gevolgen van klimaatverandering, evenals de hoog oplopende maatschappelijke kosten die het met zich meebrengt wanneer die uitdagingen niet worden geadresseerd? Zo ja, kunt u aangeven wat de laatste inschattingen zijn van het risico en de daarmee gepaard gaande maatschappelijke kosten?

Antwoord 2 en 3

Extremere weersomstandigheden brengen mogelijk nieuwe risico's en uitdagingen met zich mee voor het onderhoud en de beschikbaarheid van het spoor. Ik heb hier op 29 maart 2019 in mijn beleidsprioriteitenbrief aan ProRail voor de jaren 2020 en 2021 aandacht voor gevraagd.² Specifiek heb ik ProRail gevraagd om de gevoeligheid van het spoornetwerk en de gevolgen en risico's voor het assetmanagement in kaart te brengen op de aspecten hitte, droogte, extreme regenbuien en wateroverlast. ProRail volgt daarbij de

¹ Trouw, 8 januari 2020 «ProRail: spoor niet berekend op hevige regenbuien en extreme hitte» (<https://www.trouw.nl/economie/prorail-spoor-niet-berekend-op-hevige-regenbuien-en-extreme-hitte-b521d5b7/>)

² Kamerstuk 29 984, nr. 884, Beheerplan ProRail 2020–2021, Bijlage 3

systematiek van het Deltaplan Ruimtelijke adaptatie met stresstesten en risicodialogen.

ProRail heeft in haar beheerplan voor 2020 en 2021 toegezegd de effecten van de klimaatveranderingen en met name het optreden van extreme weersomstandigheden en de risico's voor het spoornetwerk te onderzoeken en mij daarover te adviseren.³ In afwachting van dit advies kan ik nog geen uitspraak doen over mogelijke effecten, risico's en kosten.

De eerste inzichten die leiden tot een adaptatiestrategie voor het spoornetwerk komen naar verwachting eind 2020. Een definitief advies over het beheersen van de effecten van de klimaatveranderingen en de extreme weersomstandigheden voor het spoor met bijbehorende maatregelen wordt eind 2021 verwacht.

Vraag 4

Welke onderdelen van het Nederlandse spoor bestempelt u als extra gevoelig voor extreme weersomstandigheden en op welke manier zorgt u ervoor, met uw huidige beleid, dat deze onderdelen toekomstbestendig worden gemaakt?

Antwoord 4

Extreem weer zorgt voor specifieke problemen. Zo kan hevige regenval leiden tot overlast op sporen, perrons, emplacementen en in tunnels. Bij hitte is er gevaar van zogeheten spoorspatting, rijdraadbreuken en storingen in relaiskasten. Droogte kan leiden tot het verzakken van spoorbanen in veengebieden en tot natuur- en bermbranden.

Zoals bij de beantwoording van vraag 2 en 3 beschreven zal ProRail de effecten daarvan in kaart brengen via stresstesten en risicodialogen. En mij adviseren over wat nodig is om het spoor ook in de toekomst op niveau te houden. Dit speelt bij onderhoud van bestaande infrastructuur, maar ook bij nieuwe projecten.

Bij projecten maakt ProRail gebruik van een handreiking klimaatadaptatie. Hiermee kunnen klimaateffecten op een praktische wijze in kaart worden gebracht voor projecten en deze handreiking geeft tevens aan welke uitdagingen voor dat specifieke project gelden. Op dit moment worden aan de hand van eerste inzichten ook al incidenteel maatregelen genomen: zo is er bij project station Driebergen-Zeist een extra groot waterbekken aangelegd voor zeer zware regenval in korte tijd.

³ Kamerstuk 29 984, nr. 884