

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

3179

Vragen van de leden **Van der Graaf** (ChristenUnie) en **Ziengs** (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *recente berichten in de media over gevaarlijke onbewaakte spoorovergangen* (ingezonden 5 juni 2020).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-Van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 17 juni 2020).

Op vrijdag 5 juni jl. hebben de leden Van der Graaf (CU) en Ziengs (VVD) naar aanleiding van recente berichten in de media over gevaarlijke onbewaakte overwegen en het incident te Hooghalen vragen gesteld. Hieronder treft u de antwoorden op deze vragen.

Vraag 1

Klopt het dat de onbewaakte overweg in Hooghalen, waar recent een ernstig ongeval heeft plaatsgevonden, op de lijst stond van onbewaakte overwegen die zouden worden opgeheven? Kunt u aangeven wat de status is van de aanpak? Kunt u aangeven met welke partijen er in de afgelopen twee jaar overleg heeft plaatsgevonden? Welke afspraken zijn er over deze overweg gemaakt en waarom was deze nog niet opgeheven? Op welke termijn wordt deze overweg alsnog definitief afgesloten?

Antwoord 1

Ja, deze particuliere onbewaakte overweg is opgenomen in het Programma Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO). Sinds 2017 is ProRail al in gesprek met de diverse betrokkenen, waaronder de gemeente, provincie, landeigenaren en belanghebbenden, over de aanpak van deze overweg en een noordelijker gelegen onbewaakte overweg. Helaas zijn deze gesprekken nog niet afgerond. Deze onbewaakte overwegen kunnen pas worden gesloten nadat een ontsluitingsweg is aangelegd. Hier is onder andere overeenstemming voor nodig over het verwerven van de benodigde grond. Ik kan daarom geen termijn noemen waarop deze overwegen definitief gesloten kunnen worden. ProRail en de landelijk bemiddelaar onderzoeken momenteel of een tijdelijke oplossing, voor deze onbewaakte overwegen mogelijk is, zoals een tijdelijke ontsluitingsweg.

Vraag 2

Kunt u inzicht geven in de voortgang van de aanpak van alle gevaarlijke overwegen, zowel van de openbaar toegankelijke overwegen als de overwegen die op particulier grondgebied gelegen zijn, die in het kader van het Programma Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO) moeten worden aangepakt en waarmee uitvoering wordt gegeven aan de motie-Van der Graaf c.s. (Kamerstuk 34 775 A, nr. 36)? Ligt u op schema met het aanpakken van alle onbewaakte overwegen in het NABO-programma? Kunt u per NABO (openbaar toegankelijk en particulier) een tijdsplanning van de verwachte uitvoering geven?

Antwoord 2

Het is mijn ambitie om vóór 2024 ca. 180 onbewaakte overwegen op te heffen of te beveiligen. Het gaat daarbij om openbaar toegankelijke en particuliere onbewaakte overwegen. Met mijn brief van 12 juli 2018 heb ik uitvoering gegeven aan de motie-Van der Graaf (Kamerstukken II, 29 893, nr. 217). Met betrekking tot de voortgang kan ik melden dat inmiddels van de 180 NABO's er 49 (ca. 30% van het totaal) definitief zijn gesloten. Ten aanzien van de voortgang van de aanpak van de overige NABO's geldt dat ProRail over 76 NABO's afspraken met partijen heeft gemaakt om die aan te pakken. Voor de 55 resterende NABO's wil ProRail nog dit jaar afspraken maken zodat ook die voor 2024 kunnen worden aangepakt. Daarbij heeft ProRail wel aangegeven dat de aanpak van NABO's, mede door juridische en bestuurlijke complexiteit, ingewikkeld is. De betrokkenheid en medewerking van provincies, gemeentes en burgers is een belangrijke succesfactor. Bij het antwoord op vraag 5 ga ik nader in op de aanpak van de NABO's.

Vraag 3

Hoeveel kost het onderhouden van een bestaande NABO ProRail per jaar? Kunnen deze kosten door ProRail worden ingezet bij het op redelijke wijze vergoeden van schade door de aanleg van ontsluitingswegen of herindeling van percelen, waardoor er sneller tot een oplossing kan worden gekomen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

Het onderhouden van een bestaande NABO kost ProRail jaarlijks ca. € 3.000,-. Met eventuele vrijgevallen onderhoudskosten wordt rekening gehouden in het budget voor de aanpak van NABO's, waaronder voor eventuele financiële compensatie.

Vraag 4

Is het budget dat beschikbaar is gesteld om de gevaarlijke NABO's aan te pakken toereikend? Klopt het dat ProRail een extra budgetaanvraag heeft gedaan bij u en dat u geen extra geld ter beschikking wilt stellen om deze gevaarlijke NABO's veiliger te maken of op te heffen?

Antwoord 4

ProRail heeft mij geïnformeerd dat het huidige budget ontoereikend is om de 180 NABO's uit het programma aan te pakken. Ik heb daarom besloten om extra budget beschikbaar te stellen en heb uw Kamer hierover geïnformeerd in mijn brief over de ontwikkelingen op het gebied van spoorveiligheid van 16 juni jl.¹

Vraag 5

Bent u bereid tot (bestuurlijke) afspraken te komen met provincies, gemeenten, grondeigenaren en ProRail om tot oplossingen en snelle afspraken te komen voor het oplossen van knelpunten bij het aanpakken van NABO's?

Antwoord 5

Ja, het aanpakken van NABO's kan namelijk alleen vanuit een gezamenlijke inspanning door de verschillende betrokken partijen. Dit doe ik dus samen met ProRail, decentrale overheden, recreatieve belangenorganisaties en burgers. De afgelopen periode heeft mijn ministerie, samen met de landelijk

¹ Kamerstuk 29 893, nr. 245

bemiddelaar, gesprekken gevoerd met diverse partijen (waaronder het Gemeentelijk Netwerk voor Mobiliteit en Infrastructuur en het Interprovinciaal Overleg) over de overwegenaanpak. Mede op basis van deze gesprekken gaan ProRail, mijn ministerie en de landelijk bemiddelaar, in die provincies en gemeentes waar NABO's zijn, bijeenkomsten organiseren met als doel om de aanpak te versnellen en tot oplossingen te komen. Voor de landelijk bemiddelaar is hierin een belangrijke rol weggelegd. Ik heb daarom besloten om haar aanstelling met een jaar te verlengen.

Vraag 6

Bent u bereid om in deze bestuurlijke afspraken lokale overheden opdracht te geven tot het inschakelen van een onafhankelijk taxateur wiens oordeel over de te vergoeden schade door de gemeente en ProRail wordt overgenomen in het compensatie-aanbod, om op deze wijze het proces van het afsluiten van NABO's te versnellen in gevallen waar geen overeenstemming kan worden bereikt over de te vergoeden kosten met de perceeleigenaar?

Antwoord 6

Op dit moment maakt ProRail al gebruik van een onafhankelijke taxateur (uit de regio) voor het voeren van de onderhandelingen en het opstellen van de schadeloosstellingen. Ook bij de onbewaakte overwegen in Hooghalen wordt hiervan gebruik gemaakt. De hoogte van de schadeloosstelling wordt bepaald aan de hand van de (lokale) marktwaarde van de gronden en de standaard vergoedingsbedragen voor bijvoorbeeld het omrijden en de ondersteuning van deskundigen bij dit proces en het vervolg daarop. De aanbiedingen voor schadeloosstelling worden door ProRail altijd vooraf getoetst door een onafhankelijke taxateur.

Vraag 7

Kunt u de Kamer op de hoogte houden van de vorderingen van deze bestuurlijke afspraken?

Antwoord 7

Ja, ik informeer uw Kamer ieder najaar over de aanpak van overwegen via de brief over de veiligheid op het spoor. Het betreft in algemene zin de voortgang met betrekking tot het realiseren van mijn doelstelling om 180 NABO's voor 2024 te hebben aangepakt. Ik zal daarbij tevens de eventueel gemaakte bestuurlijke afspraken betrekken.

Vraag 8

Deelt u de mening dat de aanpak met hekken, die in praktijk leidt tot het meerdere keren moeten oversteken van een spoorwegovergang door een persoon voordat er een voertuig overheen kan, leidt tot schijnveiligheid en dat hier zo snel mogelijk een alternatief voor gevonden moet worden?

Antwoord 8

De vraag of hekken kunnen leiden tot schijnveiligheid hangt sterk samen met het gecontroleerd gebruik ervan door de gebruiker. Het is daarom essentieel dat hekken op de juiste manier worden gebruikt. Als dat het geval is komen de hekken juist de veiligheid ten goede, omdat gesloten hekwerken werken als een extra attentie voor de gebruiker en het voorkomt dat mensen of dieren onbewust op het spoor terechtkomen. Er is door ProRail gekeken naar alternatieven, zoals het mechanisch bedienen van landhekken. De conclusie was dat dit in de praktijk niet goed functioneerde. Het beste alternatief is daarom om de onbewaakte overwegen definitief aan te pakken, zoals met het NABO-programma wordt beoogd.

Vraag 9

Kan er op sommige plekken met aangepaste snelheid worden gereden bij onbewaakte overwegen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9

Het langzamer rijden van treinen is geen goede structurele oplossing omdat een aangepaste snelheid van negatieve invloed kan zijn op de veiligheid op nabijgelegen actief beveiligde overwegen (AHOB's). Als gevolg van een verminderende snelheid van het treinverkeer kunnen namelijk de dichtligtij-

den van actief beveiligde overwegen langer worden en dit vergroot (doorgaans) de kans op een incident op deze overwegen doordat de gebruiker zijn gedrag (bijv. slalommen tussen spoorbomen) hierop gaat aanpassen. Een (tijdelijk) aanpaste snelheid wordt alleen bij uitzondering toegepast wanneer ProRail dat vanwege veiligheid noodzakelijk acht.

Vraag 10

Kunt u deze schriftelijke vragen beantwoorden vóór het aankomende schriftelijk overleg Spoorveiligheid/ERTMS van 18 juni 2020?

Antwoord 10

Ja.