

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

1460

Vragen van het lid **De Hoop** (PvdA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bijna-ongeluk bij de onbewaakte spoorwegovergang in Rheden* (ingezonden 19 januari 2023).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 6 februari 2023).

Vraag 1

Bent u op de hoogte van het bericht van Omroep Gelderland «Trein rijdt jongetje bijna aan: «Onbewaakte overweg snel sluiten»»?¹

Antwoord 1

Ja, ik ben op de hoogte van dit bericht.

Vraag 2

Bent u het eens met de stelling dat het zeer verontrustend is dat mensen in levensgevaar komen door onbewaakte overwegen?

Antwoord 2

Ja, ik vind het verontrustend dat dergelijke gevaarlijke situaties zich voordoen op Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO's). Overwegen kennen in het algemeen een zeker risico, omdat er sprake is van een gelijkvloerse kruising van spoor- en wegverkeer. Bij onbewaakte overwegen is er bovendien geen sprake van actieve beveiliging (denk aan slagbomen, bellen en knipperlichten), waardoor het risico en mogelijke gevaar soms minder goed in te schatten is. Dat is de reden waarom ik ProRail de opdracht heb gegeven alle 180 openbare en openbaar toegankelijke NABO's op het reizigersnet aan te pakken middels het NABO-programma.

Vraag 3

Heeft u zicht op het aantal (bijna) ongelukken die plaatsvinden bij onbewaakte spoorwegovergangen?

¹ Omroep Gelderland, 18 januari 2023, «Trein rijdt jongetje bijna aan: «Onbewaakte overweg snel sluiten»», <https://www.gld.nl/nieuws/7841459/trein-rijdt-jongetje-bijna-aan-onbewaakte-overweg-snel-sluiten>

Antwoord 3

Ja, ProRail en vervoerders zijn verplicht ongevallen te melden bij de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT), die daar jaarlijks over rapporteert. Deze rapportage wordt ook aan uw Kamer toegestuurd². Naast deze verplichte registratie houden ProRail en de vervoerders ook de bijna-ongevallen bij. Voor de registratie van bijna-ongevallen geldt dat er vanaf 2019 sprake is van betrouwbare cijfers.

NABO's op het reizigersnet			
Jaar	Bijna-ongevallen	Ongevallen	Dodelijke slachtoffers
2018	–	6	2
2019	26	5	2
2020	29	2	1
2021	27	6	4
2022	17	1	0

Bron: ProRail¹

¹ Vanwege definitieverschillen in de Europese systematiek die bij het ILT Jaarverslag gehanteerd wordt en de registratie bij ProRail wijken deze cijfers in (zeer beperkte mate) of t.o.v. van de cijfers van ILT. Vanwege de vergelijking tussen bijna ongevallen en ongevallen zijn in deze tabel de gegevens vanuit ProRail opgenomen.

Alle overwegen (actief beveiligd en NABO's)			
Jaar	Bijna-ongevallen	Ongevallen	Dodelijke slachtoffers
2018	–	32	14
2019	171	43	9
2020	141	25	5
2021	151	32	9
2022	120	26	2

Bron: ProRail²

Vraag 4

Hoe kan het dat het gestelde doel om in 2023 alle Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO) opgeheven te hebben niet wordt behaald, zoals blijkt uit een overzicht van ProRail waarin staat dat er spoorwegovergangen zijn die pas in 2025 gesloten worden, waaronder de Lentsesteeg in Rheden?^{4, 5}

Antwoord 4

Zoals ik uw Kamer heb laten weten met de Kamerbrief Spoorveiligheid van 8 december jl.⁶, ben ik teleurgesteld dat het ProRail niet lukt om voor eind 2023 alle 180 openbare en openbaar toegankelijke NABO's op het reizigersnet aan te pakken. Voor 41 overwegen uit het NABO-programma geldt dat er een aanzienlijk kans is dat deze niet voor eind 2023 kunnen worden aangepakt. De redenen hiervoor zijn, zoals in december gemeld, divers: het mislukken van aanbestedingen, ondercapaciteit bij ingenieursbureaus, materiaaltekorten, langdurige onderhandelingen om tot noodzakelijke afspraken te komen met derden, en uitkomsten vanuit ecologisch onderzoek (aantreffen beschermde flora en fauna) die een langere doorlooptijd noodzakelijk maken. Ook de overweg aan de Lentsesteeg in Rheden zou pas na 2023 definitief worden aangepakt in verband met de langere doorlooptijd voor de realisatie van een onderdoorgang. Inmiddels begrijp ik dat ProRail en de gemeente Rheden in gesprek zijn om, in afwachting op het gereedkomen van de onderdoorgang, de overweg toch nog dit jaar alvast dicht te zetten. Een dergelijke oplossing moedig ik aan, ook bij andere overwegen waar dit een mogelijkheid is.

² Zie bijlage bij Kamerstuk 29 893, nr. 259: ILT Jaarverslag Spoorveiligheid 2021.

⁴ <https://www.prorail.nl/programmas/nabo>

⁵ <https://maps.prorail.nl/portal/apps/webappviewer/index.html?id=d44982808fac-49418b75e1ee9d52a253>

⁶ Zie Kamerstuk 29 893, nr. 259

Vraag 5

Hoeveel NABO's zijn er momenteel nog? Hoeveel worden er dit jaar opgeheven? En hoeveel in de jaren hierna?

Antwoord 5

Van de 180 openbare en openbaar toegankelijke overwegen uit het NABO-programma zijn er momenteel circa 110 aangepakt. Voor 2023 is het de verwachting dat er nog circa 50 NABO's aangepakt kunnen worden. Buiten het NABO-programma zijn er momenteel circa 90 particuliere, niet-openbaar toegankelijke NABO's op het reizigersnet. Ook op het goederennet zijn er nog circa 400 NABO's. Wanneer zich gelegenheid voordoet (bijvoorbeeld via werk met werk maken) worden ook deze NABO's aangepakt. Hiermee werkt ProRail ook buiten het NABO-programma aan het opheffen van NABO's.

Vraag 6

Bent u bereid om, in afwachting van een definitieve oplossing, te kijken naar de mogelijkheden om gevaarlijke situaties bij onbewaakte overwegen, op korte termijn veiliger te maken?

Antwoord 6

Ja, zoals gemeld in de Kamerbrief Spoorveiligheid van afgelopen december⁷ gaat ProRail tijdelijke veiligheids- en attentie verhogende maatregelen nemen voor de overwegen die niet tijdig kunnen worden aangepakt. Uiteraard vinden blijvende gesprekken plaats om het aantal onbewaakte overwegen dat binnen het NABO-programma na 2023 wordt aangepakt zo klein mogelijk te houden. Hierbij zal ook de nieuwe Landelijk Bemiddelaar Overwegen, mevrouw Helma Ladders, worden ingezet, in een poging om impasses in onderhandelingen met derden te doorbreken. Daarnaast heb ik uw Kamer tijdens het toegezegd om dit voorjaar met een plan van aanpak te komen voor de NABO's en actief beveiligde overwegen.⁸

⁷ Zie Kamerstuk 29 893, nr. 259

⁸ Zie Kamerstuk TZ202212, nr. 114