

Vergaderjaar 2020–2021

29 893

Veiligheid van het railvervoer

Nr. 253

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 11 juni 2021

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 10 maart 2021 inzake de toedracht van het treinongeval Hooghalen (Kamerstuk 29 893, nr. 250).

De Staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 10 juni 2021. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Van der Zande

Inleiding

Op 28 april jl. heeft uw Kamer vragen gesteld naar aanleiding van mijn brief over de toedracht van het treinongeval te Hooghalen.¹ Met deze brief geef ik antwoord op deze vragen. Over de ontwikkelingen ten aanzien van overwegveiligheid in brede zin en een aantal toezeggingen heb ik uw Kamer recent ook per brief nader geïnformeerd.

Algemene vragen rondom NABO's

Vraag 3

Aan welke voorwaarden moet een NABO voldoen om tot de risicovolle categorie te worden ingedeeld?

Vraag 4

Hoeveel NABO's kent het Nederlandse spoor op dit moment? Kunnen deze uitgesplitst worden naar hoogrisico-, risico- en laagrisico-NABO?

Antwoord 3 en 4

In totaal heeft ProRail ca. 2.400 overwegen in beheer. Daarvan liggen er 1.800 overwegen op het reizigersnet, en 600 overwegen in haven- en industriegebieden. Van de 1.800 overwegen op het reizigersnet zijn ongeveer 1.500 beveiligd, en ongeveer 300 overwegen niet-actief beveiligd (NABO's).

Voor de aanpak van overwegen hanteert ProRail een overwegenregister waarin alle overwegen gewogen worden op de specifieke risico's die zich per overweg kunnen voordoen. Naar aanleiding van het treinongeval te Hooghalen heeft ProRail het nieuwe geconstateerde risico van zwaar verkeer dat een agrarische NABO kan oversteken, aan dit register toegevoegd (zie ook mijn antwoord op vraag 12). De meest risicovolle overwegen in het algemeen (en dus ook NABO's) worden met name bepaald door een combinatie van een hoge verkeersbelasting en een hoge frequentie van treinen. Mede naar aanleiding van motie Van der Graaf c.s. is er in 2018 door ProRail een risico categorisering voor specifiek NABO's gemaakt². Op grond hiervan heeft ProRail de meest risicovolle NABO's (180 NABO's) opgenomen in het huidige NABO-programma.

Vraag 5

Hoeveel NABO's kent Nederland waarbij de snelheid van treinen boven de 90 km/u ligt?

Antwoord 5

De maximum toegelaten snelheid van treinen wordt door ProRail aangegeven per baanvak. Het aantal NABO's die op baanvakken liggen waar deze maximale snelheid boven de 90 km/u ligt bedraagt 227 stuks (peildatum april 2021).

Huidig genomen maatregelen

Vraag 6

Om wat voor maatregelen gaat het als er gesproken wordt van het kunnen treffen van tijdelijke maatregelen bij 137 NABO's?

¹ Kamerstuk 29 893, nr. 250.

² Zie Kamerstuk 29 893, nr. 217.

Antwoord 6

De maatregelen die nu mogelijk zijn bestaan uit het (definitief) sluiten van een overweg, het voor bepaalde periodes afsluiten van een overweg, het afsluiten van een overweg voor gemotoriseerd (zwaar) verkeer, het toepassen van een procedure bijzondere oversteek voor zwaar verkeer of het instellen van een Tijdelijke Snelheidsbeperking (TSB) voor een korte periode. Een deel van deze maatregelen hebben direct een definitief karakter en een ander deel worden tijdelijk ingesteld in aanloop naar een definitieve oplossing. Eerder³ heb ik u geïnformeerd dat het langzamer rijden van treinen geen goede structurele oplossing is en alleen als tijdelijke maatregel door ProRail wordt ingezet. ProRail is aan het onderzoeken welke andere mogelijkheden⁴ ook op korte termijn realiseerbaar zijn.

Vraag 1

Welke maatregelen worden bedoeld met tijdelijke maatregelen op korte termijn voor een tental niet actief beveiligde overwegen (NABO's) waarbij het onderzoek al is afgerond?

Vraag 7

Op hoeveel van de 137 NABO's zijn deze maatregelen inmiddels getroffen?

Antwoord 1 en 7

Naar aanleiding van het door ProRail en NS nieuw geconstateerde risico⁵ van zwaar verkeer op agrarische NABO's heeft ProRail voor ca. 28 NABO's maatregelen getroffen. Hieronder vindt u een overzicht welke (tijdelijke) maatregelen zijn getroffen per NABO.

Maatregel	Aantal NABO's
Tijdelijke snelheidsbeperking (TSB): dit houdt in dat op de baanvakken waar deze NABO's zich bevinden de snelheid is beperkt tot 90 km per uur.	19
Beveiliging i.c.m. procedure bijzondere oversteek ¹	1
Gesloten voor gemotoriseerd verkeer	2
Gesloten door middel van overeenkomst met rechthebbende van de NABO	2
Definitief gesloten	2

¹ Zie Bijzondere oversteek I ProRail.

Ook de komende periode is ProRail nog bezig om tijdelijke maatregelen te gaan treffen op basis van het door ProRail opgestelde afweegkader en risicoanalyse. Zo wordt momenteel gekeken of bij één NABO een tijdelijke ontsluitingsweg kan worden aangelegd, en worden voor 4 NABO's voorbereidingen getroffen om ook hier een TSB in te stellen.

Nog te nemen maatregelen

Vraag 2

Wanneer wordt verwacht dat op de overige NABO's al dan niet de benodigde tijdelijke maatregelen zijn voltooid?

³ Aangangsel Handelingen II 2019/20, nr. 3179.

⁴ Kamerstuk 29 893, nr. 249.

⁵ Kamerstuk 29 893, nr. 250.

Vraag 12

Wanneer is de totstandkoming van een voldragen afweegkader en risicoanalyse voltooid?

Antwoord 2 en 12

ProRail is op dit moment nog bezig met het finaliseren van de risicoanalyse en het afweegkader. Naast de adviezen van externe experts en de inbreng van ILT, gebruikt ProRail hier ook de ervaringen van de reeds genomen maatregelen en de inbreng van de vervoerders bij. Ik verwacht dat het instrumentarium binnen enkele weken voltooid is. Na de totstandkoming van deze instrumenten kunnen de maatregelen per overweg door ProRail worden bepaald, voorbereid en geëffectueerd. ProRail heeft aangegeven dat dit een proces is dat per individuele NABO zorgvuldig moet worden doorlopen en daardoor meer tijd kost. Omdat de voortvarendheid ten aanzien van de ontwikkeling hiervan minstens zo belangrijk is, verwacht ik van ProRail dat zij komende zomer het afweegkader en de risicoanalyse heeft afgerond zodat ik uw Kamer hierover komend najaar nader kan informeren.

Vraag 14

Op welke manier vindt afstemming met NS, regionale vervoerders, decentrale overheden, omwonenden en andere betrokkenen plaats? Kunt u deze vraag per groep beantwoorden?

Antwoord 14

ProRail heeft gesprekken gevoerd met reizigersvervoerders, goederenvervoerders, decentrale overheden, burgers en recreatieve belangenorganisaties. Deze gesprekken hebben plaatsgevonden in de periode medio maart tot medio april. Ook goederenvervoerders zijn door ProRail geïnformeerd over het nieuw geconstateerde risico en de mogelijke maatregelen. Momenteel verwerkt ProRail de inbreng van de vervoerders in de risicoanalyse en het afweegkader (zie ook mijn antwoord op vraag 12).

Vraag 8

Waarom wordt gekozen voor tijdelijke maatregelen in plaats van permanente maatregelen?

Antwoord 8

Het is de inzet van ProRail en mijn ministerie om altijd permanente maatregelen te treffen. Omdat de structurele oplossing per NABO soms langer duurt dan gewenst wordt ook gekeken naar tijdelijke maatregelen die de bestaande risico's (zoals bijv. zwaar verkeer) zoveel als mogelijk mitigeren. Zo wordt in ieder geval de kans op een incident in aanloop naar de definitieve aanpak van een NABO zo klein mogelijk gemaakt. Waar kansen liggen om sneller te werken naar een permanente oplossing wordt dit altijd gedaan.

Spoorveiligheid

Vraag 9

Kan met deze tijdelijke maatregelen de spoorveiligheid worden gegarandeerd? Bestaat er na het treffen van deze maatregelen nog een kans op ongevallen?

Antwoord 9

Met het treffen van tijdelijke maatregelen wordt het risico op een ongeval op een overweg zo klein mogelijk gemaakt. Er bestaat helaas altijd een kans dat zich ongevallen voordoen, ondanks alle maatregelen die worden getroffen. Door het treffen van tijdelijke maatregelen heeft ProRail in ieder

geval het nieuw geconstateerde risico zwaar verkeer zoveel als mogelijk binnen de bestaande kader beheersbaar gemaakt.

Vraag 10

Wat wordt verstaan onder «een juiste uitvoering van spoorveiligheid»?

Antwoord 10

In de context van de aan uw Kamer verstuurde brief⁶ wordt met «een juiste uitvoering van spoorveiligheid» bedoeld dat ook de ILT meekijkt in het proces om tot een voldragen afweegkader en risicoanalyse te komen. Hierbij kijkt ILT ook mee of ProRail zich aan de geldende wet- en regelgeving houdt.

Vraag 11

Hoe ziet het toezicht door ProRail op een juiste uitvoering van spoorveiligheid eruit?

Antwoord 11

De taak van ProRail staat in de beheerconcessie. Aan de beheerconcessie worden voorschriften verbonden om te waarborgen dat de risico's van het gebruik en beheer voor de veiligheid van de infrastructuur worden geanalyseerd en dat passende maatregelen worden genomen om deze risico's afdoende te beheersen. In de wet is uitdrukkelijk bepaald dat ProRail als infrastructuurbeheerder bevoegd is om in te grijpen in de infrastructuur, bijvoorbeeld door het verder beveiligen of aanpakken van overwegen. De ILT houdt vervolgens weer toezicht op een juiste uitvoering van de spoorveiligheid door ProRail.

NABO programma algemeen

Vraag 15

Ligt het NABO-programma op schema?

Vraag 17

Is de verwachting dat de ambitie om de 180 meest risicovolle NABO's aan te pakken, in 2024 gehaald wordt?

Antwoord 15 en 17

Dankzij de gezamenlijke inspanningen van decentrale overheden, ProRail, de landelijk bemiddelaar en mijn ministerie is de aanpak van de 180 NABO's voortvarend opgepakt. Inmiddels zijn er met het NABO-programma 70 van deze 180 NABO's definitief aangepakt en worden er dit jaar volgens de planning van ProRail nog eens 32 NABO's aangepakt. Daarmee ligt het NABO programma volgens ProRail op schema, maar is de aanpak van de resterende NABO's nog wel sterk afhankelijk van belanghebbenden (burgers, omwonenden, landeigenaren) en besluitvorming van decentrale overheden.

Vraag 16

Wat is de voortgang van de 32 in 2021 aan te pakken NABO's? Hoeveel zijn er inmiddels aangepakt?

Antwoord 16

Inmiddels zijn 5 van deze 32 aangepakt. De overige 27 NABO's worden, zoals in mijn antwoord op vraag 17 is aangegeven, conform de planning van ProRail en afspraken met partijen in de loop van dit jaar aangepakt. Volgens ProRail worden de meeste NABO's komend najaar aangepakt, zoals bijvoorbeeld 11 NABO's in Winterswijk en 4 NABO's in Lochem. Een

⁶ Kamerstuk 29 893, nr. 250.

actueel overzicht van de aanpak en voortgang is publiekelijk raadpleegbaar op de website van ProRail.⁷

Vraag 13

Behoren de 137 NABO's uit de risicoanalyse van ProRail (het risico van overstekend zwaar verkeer) tot de 180 NABO's die de komende tijd worden aangepakt?

Vraag 18

Hoe verhouden de 137 NABO's waar tijdelijke maatregelen kunnen worden getroffen zich tot de 180 NABO's uit de ambitie van 2024?

Antwoord 13 en 18

Het NABO programma richt zich op de openbare en openbaar toegankelijke NABO's⁸. Van 137 NABO's waar het nieuw geconstateerde risico met zwaar verkeer zich voordoet zijn 53 NABO's reeds opgenomen in het NABO- programma.

De 84 resterende van de 137 NABO's hebben overwegend een agrarisch karakter en kennen een lagere verkeersintensiteit (zie ook mijn antwoord op vraag 3). Zoals eerder aangegeven ben ik nog in afwachting van het voldragen afweegkader en risicoanalyse van ProRail waarbij de maatregelen nog bepaald moeten worden bij deze 137 NABO's.

Vraag 19

Ziet u naar aanleiding van de plaatsgevonden ongevallen en gedane onderzoeken redenen om deze ambitie te verhogen en ook andere (minder risicovolle) NABO's aan te pakken? Bent u inmiddels van mening dat alle 277 NABO's aangepakt/opgeheven moeten worden?

Antwoord 19

ProRail is bezig met een advies over het structureel opnemen van de overwegenaanpak in de vervanging- en vernieuwingsopgave van het spoor in Nederland.⁹ Het is mijn verwachting dat uw Kamer hierover komend najaar nader kan worden geïnformeerd.

Vraag 20

In hoeveel van de 113 resterende aan te pakken NABO's levert het feit dat de NABO's privaat terrein (van bijvoorbeeld boeren) raken, een probleem op? Levert dit vertraging op? Kan daarmee de ambitie om in 2024 de 180 meest risicovolle NABO's aangepakt te hebben, in gevaar komen?

Antwoord 20

Het ingrijpen op rechten van derden vereist een zorgvuldig en rechtmatig proces. Om dit te borgen wordt onder meer gebruik gemaakt van onafhankelijke taxateurs om te komen tot een juiste hoogte van schade-loosstelling. Het aanpakken van NABO's kan alleen met een gezamenlijke inspanning. Wanneer dit niet goed loopt heeft de landelijk bemiddelaar inmiddels in diverse casussen tot een succesvolle oplossing kunnen komen. Het kunnen sluiten blijft echter afhankelijk van bestuurlijke besluitvormingsprocessen en de medewerking van betrokken rechtheb-benden. In die gevallen waar de gesprekken over de aanpak van een NABO zijn vastgelopen heb ik een aanwijzingsbevoegdheid, als ultimum remedium, in voorbereiding.

⁷ Zie NABO (www.prorail.nl).

⁸ Kamerstuk 29 893, nr. 217.

⁹ Kamerstuk 29 893, nr. 249.

Aanwijzingsbevoegdheid

Vraag 21

Bij hoeveel van de resterende aan te pakken NABO's wordt verwacht dat een aanwijzingsbevoegdheid nodig zal zijn?

Antwoord 21

Een aanwijzingsbevoegdheid in deze context moet, zoals ik eerder¹⁰ heb toegelicht, als een «wettelijke stok achter de deur» worden beschouwd. Alleen in die gevallen, waarbij door verschillende omstandigheden de onderhandelingen over de aanpak van een NABO zijn vastgelopen, kan een aanwijzingsbevoegdheid naar verwachting worden ingezet. Hier gaat vanzelfsprekend een zorgvuldige belangenafweging aan vooraf. Het moet in dat licht daarom echt gezien worden als een ultimatum dat niet zomaar kan worden gebruikt. Vanwege deze reden heb ik nu geen verwachting hoe vaak deze voorgenomen bevoegdheid gebruikt zou moeten worden. Het zou vooral een wettelijk sluitstuk (inclusief juridische waarborgen zoals bijvoorbeeld het kunnen maken van bezwaar tegen het nemen van een aanwijzingsbevoegdheid) moeten zijn voor alle partijen van de reeds bestaande trajecten en programma's op dit terrein.

Vraag 22

Wanneer is de consultatie van deze aanwijzingsbevoegdheid afgerond? En op wat voor termijn kan de Kamer deze wetgeving verwachten? Welke rol heeft de Kamer hierin?

Antwoord 22

Een eerste ontwerp van een wetsvoorstel heb ik voorgelegd aan diverse partijen (Interprovinciaal Overleg, Vereniging der Nederlandse Gemeentes, NS, ProRail en diverse belangenorganisaties). Deze reacties worden nu verwerkt en een aangepast ontwerp van het wetsvoorstel zal, na akkoord van de ministerraad, rond de zomer ter internetconsultatie worden gepubliceerd. Naar verwachting zal het wetsvoorstel tegen het einde van het jaar ter behandeling aan de Kamer worden voorgelegd.

Tot slot

In het najaar zal uw Kamer, aan de hand van het jaarverslag spoorveiligheid van de ILT, weer worden geïnformeerd over de staat van de veiligheid op het spoor. Ook zal ik hierin terugkomen op de vermelde toezeggingen in deze brief aangaande overwegveiligheid en de structurele aanpak van overwegen.

¹⁰ Kamerstuk 29 893, nr. 245.