

Bijlage – Resultaten inventarisatie ProRail n.a.v. motie Van der Graaf c.s.

Eind 2017 heeft uw Kamer de motie Van der Graaf c.s.¹ aangenomen. Met de motie wordt de regering verzocht een inventarisatie en risicoanalyse te maken van alle niet actief beveiligde overwegen (NABO's) op het reizigersnet en uiterlijk in het voorjaar van 2018 met een plan van aanpak te komen om de gevaarlijkste overwegen met spoed aan te pakken. Op mijn verzoek heeft ProRail n.a.v. de motie de gevraagde inventarisatie uitgevoerd. Voor het bepalen van het risicoprofiel is gekeken naar kenmerken uit het overwegenregister en kwalitatieve beoordeling van aspecten als weggebruik en impact bij eventuele ongevallen.

Categorie 1: het huidige Programma NABO

Een deel van de NABO's op het reizigersnet betreft de openbare en openbaar toegankelijke NABO's. Deze NABO's worden al met prioriteit aangepakt binnen het huidige Programma NABO, waarover uw Kamer voor het laatst is geïnformeerd in mijn brief van 19 december 2017². Van alle NABO's op het reizigersnet is dit de meest risicovolle categorie. Bij deze categorie is het aantal wegverkeersbewegingen dat kruist met het spoor namelijk het hoogst. Dit geldt voor openbare overwegen waar iedereen overheen kan, maar zeker ook voor de openbaar toegankelijke particuliere overwegen, waar passanten die niet bekend zijn met NABO's gebruik van maken.

Categorie 2 t/m 5: overige, particuliere NABO's op het reizigersnet

De 227 particuliere NABO's op het reizigersnet die niet in de scope van het Programma NABO zitten zijn door ProRail beoordeeld op risicoprofiel en op basis daarvan verdeeld in vier categorieën (aflopend in risicoprofiel van hoog naar laag). Per categorie zijn de mogelijke maatregelen en aantallen NABO's weergegeven.

Cat.	Omschrijving risicoprofiel (aflopend van hoog naar laag)	Type maatregelen	Aantal NABO's
2	<u>Huisaansluitingen naar 1 en 2 woningen:</u> <ul style="list-style-type: none">- Vergelijkbaar met huidige NABO-scope.- Doorgaans op druk bereden treinlijnen.- Dagelijks veelvuldig gebruik door leveranciers, bezoekers en andere personen die niet ter plekke bekend zijn.- In recente verleden diverse incidenten (bv Harlingen).	<ul style="list-style-type: none">- Saneren met alternatieve ontsluiting.- (Innovatief) beveiligen.	30
3	<u>Agrarische NABO's:</u> <ul style="list-style-type: none">- 9 of meer treinen per uur; en/of- matig uitzicht; en/of- spreiding in treinsnelheid, waardoor de snelheid van een naderende trein door de gebruiker van de overweg lastig is in te schatten; en/of- dagelijks agrarisch gebruik	<ul style="list-style-type: none">- Grondruil/-verkoop- Saneren- Saneren met alternatieve ontsluiting- Veetunnel- Innovatief beveiligen.	35-40
4	<u>Agrarische NABO's:</u> <ul style="list-style-type: none">- 6 t/m 8 treinen per uur; en/of- spreiding in treinsnelheid, waardoor de snelheid van een naderende trein door de gebruiker van de overweg lastig is in te schatten; en/of- wekelijks agrarisch gebruik	Idem als 3	35-40
5	<u>Overige agrarische NABO's:</u> <ul style="list-style-type: none">- minder dan 6 treinen per uur- goed uitzicht- matig tot weinig agrarisch gebruik	Nader te bepalen	117-127
	Totaal		227³

¹ Kamerstukken II, 34 775 A, nr. 36

² Kamerstukken II, 29 893 nr. 215

³ Het totaal aantal NABO's binnen de categorieën 2 t/m 5 is 227. De exacte onderverdeling van die 227 per categorie is m.u.v. de huisaansluitingen nog niet te benoemen, omdat het weggebruik van de NABO's nog niet is vastgesteld. ProRail heeft voor de inventarisatie gebruik gemaakt van onderbouwde aannames van weggebruik, waardoor er een kleine bandbreedte bestaat.

Aanpak

Een plan van aanpak per NABO bestaat uit:

- In beeld brengen rechtpositie op basis van archieven;
- Bespreken gebruik van overweg met rechthebbenden;
- Uitvoeren alternatievenstudie maatregelen;
- Uitwerken maatregelen en onderzoeken haalbaarheid:
 - Ontsluitingsweg:
 - Onderhandelingen grondeigenaren;
 - Overleg met gemeente inzake ruimtelijk beleid.
 - Aankoop en sloop van woning:
 - Onderhandelingen eigenaar;
 - Onderzoek grond- en asbestvervuiling.
 - Kavelruil:
 - Overleg met betrokkenen.
 - Veetunnel:
 - Onderhandelingen grondeigenaren;
 - Onderzoeken technisch haalbaarheid;
 - Onderzoeken conditionering.

Op basis van deze verkenningen ontstaat een totaalplaatje van de maatregel (planning, kosten, risico's). Hieruit volgt de vraag of de oplossing redelijk en billijk is. Als dat niet het geval is, worden andere oplossingen bekeken. Al met al een iteratief proces dat de nodige zorgvuldigheid vereist om tot een verantwoorde oplossing te komen.

Doorlooptijd

Voor de categorieën 2 t/m 5 is het –vanwege de hierboven geschetste verkenningen- nog niet mogelijk om een gedetailleerde planning af te geven. De specifieke doorlooptijden per project zijn sterk verschillend, dit wordt onder meer veroorzaakt door:

- Het zorgvuldig uit te voeren proces met rechthebbenden;
- Complexiteit van de maatregel;
- Complexiteit omgeving (bijvoorbeeld natuurgebieden met specifieke vergunningetrajecten);
- Besluitvorming van de gemeente.

Daarbij spelen bij de aanpak van sommige NABO's nog aanvullende factoren mee:

- Ontheeningsprocedures (minimaal 2 - 3 jaar), zowel voor aankoop gronden als om particulieren afstand te laten doen van hun recht van overpad;
- Bestemmingsplanprocedures (1 - 2 jaar, afhankelijk van bezwaren);
- Aanvraagperiode Treinvrije periode (1,5 jaar).