

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

### 2059

Vragen van het lid **Von Martels** (CDA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *treinvertragingen door wangedrag* (ingezonden 19 mei 2017).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkema** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 12 juni 2017).

#### Vraag 1

Heeft u het bericht gelezen dat het merendeel van de treinvertragingen veroorzaakt wordt door wangedrag?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2 en 3

Wat is uw visie op het feit dat het merendeel van de vertragingen op het spoor niet te wijten is aan storingen, aangezien 53 procent van alle treinvertragingen wordt veroorzaakt door roekeloos gedrag, vandalisme en bommeldingen?

Kunt u aangeven met welk percentage de vertragingen zouden afnemen indien een halt zou worden toegeroepen aan roekeloos gedrag, vandalisme en bommeldingen?

#### Antwoord 2 en 3

ProRail berekent het aantal verstoringen van de treindienst op basis van zogenaamde treindienst aantastende onregelmatigheden (TAO's). Dit is een verstoring die tot een vertraging van meer dan drie minuten van minimaal één trein leidt. Daarbij worden vier hoofdcategorieën onderscheiden: techniek, processen, derden en het weer. Enkele voorbeelden van derden storingen (53% van het totaal) zijn inderdaad roekeloos gedrag, vandalisme en bommeldingen. Maar er zijn er meer. In de bijlage is een overzicht van alle oorzaken binnen deze categorie weergegeven, waarbij opvalt dat meer dan helft van de 53% is toe te schrijven aan spoorlopers (3105 meldingen).

<sup>1</sup> <http://www.nu.nl/binnenland/4702131/merendeel-treinvertragingen-veroorzaakt-wangedrag.html> en: [http://www.telegraaf.nl/binnenland/28188198/\\_\\_\\_Vertraging\\_eigen\\_schuld\\_.html](http://www.telegraaf.nl/binnenland/28188198/___Vertraging_eigen_schuld_.html)

Voor mij staat voorop dat het levensgevaarlijk is om het spoor te betreden als men daar niets te zoeken heeft. ProRail en de vervoerders nemen gerichte maatregelen om incidenten en vertragingen te voorkomen. Het spoor is echter geen gesloten systeem (denk bijvoorbeeld aan overwegen) dus de invloed van derden op de dienstregeling is niet geheel te voorkomen. Het sluitstuk wordt gevormd door artikel 3 van de Spoorwegwet, op grond waarvan het een ieder is verboden zich zodanig te gedragen dat gevaar op de spoorweg wordt veroorzaakt of dat het verkeer wordt gehinderd. Zoals aangegeven in mijn brief van 5 juli 2016<sup>2</sup> heb ik NS en ProRail gevraagd om te komen tot een jaarlijkse brede rapportage over verstoringen. Het doel is om alle verstoringen met een grote impact voor de treindienst te evalueren, daaruit trends te signaleren en bijpassende maatregelen te nemen. De eerste jaarrapportage verstoringen (over 2016) van NS en ProRail stuur ik voor de zomer naar uw Kamer.

#### Vraag 4

Kunt u aangeven op welke trajecten of in welke gebieden dergelijke vertragingen meer dan gemiddeld voorkomen, ook in de tijd uitgezet?

#### Antwoord 4

Storingen die door derden worden veroorzaakt vinden relatief vaak plaats op locaties in de Randstad waar het spoor redelijk makkelijk toegankelijk is. Dit zijn zogenaamde risicolocaties. ProRail heeft deze locaties in het vizier. ProRail geeft er echter, gelet op de gevoeligheid van deze problematiek, de voorkeur aan deze locaties niet openbaar te maken.

#### Vraag 5

Op welke wijze gaat u bewerkstelligen dat het aantal zogenoemde «spoorlopers en overwegpiraten» wordt verminderd? Wat zijn daar de kosten van en hoe verhouden die zich tot de kosten van de vertragingen?

#### Antwoord 5

ProRail voert in mijn opdracht, samen met vervoerders, programma's uit om met gerichte maatregelen het aantal storingen door derden te verminderen. Voorbeelden hiervan zijn het hekwerkenprogramma (budget circa € 18 mln. tot 2020) en de programma's ter bevordering van de veiligheid en doorstromingen op overwegen (budget circa € 235 mln. tot 2028). De aanpak van bijvoorbeeld spoorlopers vraagt niet alleen om fysieke maatregelen, maar ook om mogelijkheden om het gedrag van mensen te beïnvloeden. Binnen de hele keten worden ervaringen uitgewisseld en onderzoek gedaan naar mogelijkheden om dergelijk gedrag te ontmoedigen. ProRail voert landelijke campagnes om roekeloos gedrag op overwegen tegen te gaan. Bij incidenten met roekeloos gedrag op overwegen wordt inmiddels standaard aangifte gedaan. Daarnaast heb ik uw Kamer 11 mei 2017<sup>3</sup> geïnformeerd over het nieuwe programma suicidepreventie (budget circa € 14 mln. tot 2021). Binnen dit programma worden diverse maatregelen genomen om de toegang tot het spoor te beperken/ontmoedigen, bijvoorbeeld door op risicolocaties hekken, anti-suicideverlichting, camera's en anti-loopmatten te plaatsen. Ook worden maatregelen genomen om de afhandeltijd na een incident te verkorten, zodat de impact op de dienstregeling zo beperkt mogelijk blijft. Een deel van de maatschappelijke kosten van verstoringen zijn afgelopen jaar door het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) voor het eerst in beeld gebracht<sup>4</sup>. In het Mobiliteitsbeeld 2016 zijn de resultaten opgenomen. De maatschappelijke kosten van verstoringen op het spoor bedroegen in 2015 minimaal € 145 mln. (prijsspeel 2015). Dit bedrag vormt een ondergrens omdat nog niet alle aspecten (bijvoorbeeld andere vervoerders dan NS, extra exploitatiekosten personen- en goederenvervoer) zijn meegenomen. Vervolgonderzoek is gestart om meer aspecten mee te nemen, hierover zal in het Mobiliteitsbeeld 2017 worden gerapporteerd.

<sup>2</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 673

<sup>3</sup> Kamerstuk 29 893, nr. 212

<sup>4</sup> Toegezegd in Kamerstuk 29 984, nr. 673

#### Vraag 6

Kunt u aangeven welke prioriteit de handhaving en vervolging van het hier bedoelde wangedrag krijgt? Bent u van mening dat er een hogere prioriteit aan gegeven zou moeten worden, zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 6

ProRail heeft circa 50 buitengewone opsporingsambtenaren in dienst die regelmatig handhavingsacties op overwegen en surveillances langs het spoor uitvoeren. Het verbaliseren van personen die risicovol gedrag vertonen heeft tot doel dat men zich bewust wordt van de gevaren van het spoor. Meldingen van machinisten en analyses naar ontwikkelingen op risicolocaties zijn een belangrijke bron voor het bepalen van de inzet van de BOA's en voor de politie bij het opsporen van spoorlopers. Ik vind dit een verstandige aanpak. In totaal zijn in 2017 door deze BOA's reeds 317 processen-verbaal opge maakt, waarvan 299 op overwegen. In ongeveer 25 gevallen is, in het kader van gevaarstelling op overwegen, aangifte gedaan bij de politie. De prioriteits telling in de afhandeling van aangiftes bij de politie en vervolging, is een aangelegenheid van het Openbaar Ministerie.

## Bijlage

Derden TAO's naar oorzaak		Absoluut	Relatief
Nr	Oorzaak	2016	2016
1	Spoorloper; bijna aanrijding persoon	3.105	30%
2	Dieren; (bijna) aanrijding of schade door	740	7%
3	Vandalisme	323	3%
4	Vreemd voorwerp	285	3%
5	Aanrijding persoon	228	2%
6	Overige derden	223	2%
7	Schade verkeer	181	2%
8	Brand (incl. bermbrand); Bom; Explosie; Gevaar (alarm)	111	1%
9	Bijna aanrijding wegverkeer	94	1%
10	Aanrijding wegverkeer	72	1%
11	Nutsbedrijf	54	1%
12	Diefstal	49	0%
13	Vervuiling	43	0%
14	Bedieningsfout	39	0%
15	Open/kapotrijden door vervoerders	9	0%
	Totaal	5.556	53%