

Gemeenteraad Castricum
Rob Dekker (VVD)
Raadhuisplein 1
1902 CA CASTRICUM

Domein	: BOR	Ons kenmerk	:
Team	:	Zaaknummer	:
Contactpersoon	: Gerrit Faber	Uw brief van	: 16-3-2019
Telefoonnummer	:	Uw kenmerk	:
Bijlage(n)	:	Verzenddatum	: 9-4-2019

Onderwerp : beantwoording raadsvragen: "Calamiteit Spoor Castricum – voortgang maatregelen Beverwijkerstraatweg"

Geachte heer Dekker,

Op 16 maart ontvingen we uw vragen over een incident op 15 maart op het spoor bij Castricum, waarover ook de pers bericht heeft, en de voortgang van maatregelen op de Beverwijkerstraatweg.

Allereerst willen we aangeven dat de notie van de vragensteller dat "*de oplossing voor de overweg bij de Beverwijkerstraatweg sinds het teruggetrokken voornemen van het rangeerterrein weer op lossen schroeven staat*", niet correct is. Deze oplossing wordt uitgevoerd.

We beantwoorden hieronder de vragen.

**1. Is het college via piket of dienstdoend lid in kennis gesteld van deze calamiteit?
Was er sprake van een GRIP situatie? Zo nee, waarom niet?**

Nee, tijdens het incident is het college is niet geïnformeerd. Het college wordt alleen via de GRIP-structuur geïnformeerd wanneer zij een rol heeft te vervullen bij de beheersing en beperking van de gevolgen van een ramp of crisissituatie. Er was geen sprake van een GRIP-situatie omdat er geen ongeval heeft plaatsgevonden. Deze beoordeling is gemaakt door ProRail en zij betitelde de bijna botsing als een 'incident met gevaarstelling'.

Wel is de calamiteitenambtenaar van de gemeente gealarmeerd en heeft ProRail achteraf de wethouder verkeer geïnformeerd.

2. Is het college (of ambtelijk) ter plaatse geweest om de situatie te beoordelen?

De beoordeling van de situatie is gedaan door ProRail en ter plaatse door de Verkeersongevallen deskundige van de landelijke eenheid van de politie. De rol van de calamiteitenambtenaar van de gemeente is het uitvoering geven aan de opdrachten vanuit de meldkamer en niet het ter plaatse beoordelen welke maatregelen nodig zijn.

Na het incident is op basis van vragen bij diverse betrokken partijen dit aanvullende beeld, relevant voor de beoordeling van het incident achteraf, opgehaald:

Om 18:26 maakte de intercity uit Amsterdam een noodstop, omdat het spoor op het station nog bezet was door de intercity uit Haarlem. Hierdoor werd de overweg Beverwijkerstraatweg geblokkeerd en was oversteken niet mogelijk. De overwegen hierachter (bij Steakhouse Bij de Buurvrouw en bij de Vinkebaan) hebben al die tijd ook dicht gelegen omdat het sein aan het einde van perron 1 een automatisch sein is.

De calamiteitenambtenaar van de gemeente is een uur na het bijna ongeval, om 19.26 uur, gealarmeerd door de meldkamer. Deze kreeg de opdracht om de spoorwegovergangen af te gaan zetten met borden of hekken *ofwel* om verkeersregelaars in te zetten. Hij heeft de keuze gemaakt om dranghekken te gaan plaatsen. De twee overgangen voorbij het station waren afgehekt om ongeveer 20.15; de overgang Beverwijkerstraatweg om 20.45.

Na een melding uit de meldkamer om 21.12 heeft de gemeente de hekken weer weggehaald.

3. Heeft de gemeente een protocol om de veiligheid op de oversteekplaatsen te borgen tijdens een eventuele calamiteit. Zo nee, is er een protocol bij NS of prorail en hoe snel zijn medewerkers dan op locaties?

Dit is een verantwoordelijkheid van ProRail. NS is dit soort situaties verantwoordelijk voor de reisinformatie naar de reizigers. ProRail Incidenten bestrijding streeft om binnen 45 min op de locatie aanwezig te zijn.

Wanneer overwegen langer dan 5 minuten dicht liggen, krijgen de machinisten van de treindienstleider een "aanwijzing overwegen", zodat ze voor de overwegen herhaaldelijk fluitsein geven en de overwegen met maximaal 10 km bereden. Het doel hiervan is het veilig laten rijden van de trein over een overweg die te laat sluit of gestoord is.

Het gesloten houden van de overweg kan gevolg hebben dat er geen ander verkeer over de overweg kan plaatsvinden. De meldkamers (spoor en overheidshulpdiensten) hebben altijd direct contact. Het is gebruikelijk dat de gemeente in dit soort situaties verkeersregelaars inzet.

Onze indruk op dit moment is dat het beter was geweest wanneer ProRail sneller en meer had gedaan om het gevaar te beperken voor personen die de spoorwegovergangen ondanks gesloten spoorbomen toch hebben overgestoken. ProRail had direct na ontdekking van het incident met gevaarstelling via de meldkamer de (lokale) politie moeten vragen de spoorwegovergangen te bewaken tot het moment dat de calamiteitenambtenaar de spoorwegen had afgezet met hekken. Wij zullen ProRail vragen dit in hun protocol op te nemen.

4. Zowel inzittende van de trein als gebruikers van de overwegen klagen over de informatievoorziening. Kunt u of NS volgordelijk aangeven wat en wanneer er gecommuniceerd is en door wie?

Bij calamiteiten is het de verantwoordelijkheid van Hoofdconducteur op trein om regelmatig de reizigers in de trein te informeren over de actuele stand van zaken en overige reizigers over een eventuele aanpassingen van de treindienst.

5. Door de stremming was een van de belangrijkste verbindingen van en naar Castricum lange tijd niet beschikbaar. Hoe worden hulpdiensten (BW, Pol, Ambu) hierover geïnformeerd en geïnstrueerd?

De meldkamer staat voortdurend in nauw contact met de hulpdiensten. Conform de standaardprocedure heeft de meldkamer (intern) brandweer, politie en ambulance op de hoogte gesteld van de afsluitingen en van alternatieve routes.

6. De overweg zal door het voorgenomen besluit tot het verplaatsen van het rangeerterrein naar Heerhugowaard steeds vaker en langer gesloten zijn. Zijn er lessen te trekken uit deze calamiteit waar het gaat om gedrag van mensen bij lang gesloten zijn van de overgang?

Het verplaatsen van het rangeerterrein leidt tot een beperkte toename van de dichtligtijden. De minister schrijft op 14-3-2019 op Kamervragen van het lid Ziengs (VVD) 'dat de inschatting is dat het aantal door het genomen besluit over opstelsterrein Uitgeest met zeven treinen toeneemt. Deze treinen rijden voor de ochtendspits en na de avondspits.'

Volgens de minister is zowel met PHS, als met de aanleg van het rangeerterrein in Heerhugowaard met de verschillende voorziene maatregelen de veiligheid op orde. Op verzoek van drie gemeenten vindt nu aanvullend verkeersonderzoek plaats voor de lokale aansluitende wegen. Hierbij wordt ook gekeken naar de dichtligtijden van de overweg bij de Beverwijkerstraatweg.

Met dit aanvullend onderzoek zal de gemeente Castricum de verkeersveiligheid beoordelen, inclusief te verwachten gedrag van verkeersdeelnemers, zoals we dat bij dit laatste incident gezien hebben. De aanleiding van risicovol gedrag is gelegen in de duur van het gesloten zijn van de overgang en minder in de frequentie.

7. Is het college met ons van mening dat de uitkomst van de eerder voorgenomen maatregelen door NS/ProRail betrokken moeten worden bij een evaluatie van de calamiteit van 15 maart?

De gemeente is betrokken bij gesprekken met ProRail over PHS en OV-toekomstbeeld en heeft verkeersveiligheid en voldoende doorstroming van het verkeer op de spoorwegovergangen als een belangrijke inzet. Aan de hand van de evaluatie van dit incident door ProRail zullen we met ProRail bezien hoe te lange dichtligtijden te voorkomen.

Door de voorgenomen aanpassingen aan de kruising bij de overweg Beverwijkerstraatweg wordt de veiligheid op de overweg vergroot.

8. Bent u het voornemens om met ProRail en het rijk hierover opnieuw in gesprek te gaan?

In verschillende verbanden heeft de gemeente reeds contact met ProRail over betere spoorverbindingen, over verkeersveiligheid en voldoende doorstroming van het verkeer op de spoorwegovergangen. Deze contacten zullen we ook gebruiken om het incident aan de orde te stellen.

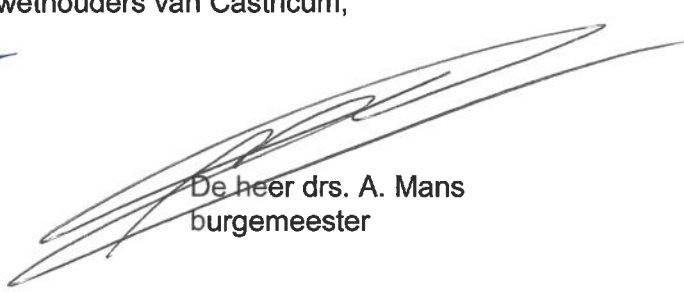
9. Kunt u ons informeren over de uitkomst hiervan?

Ja. We zullen de raad verslag doen van de uitkomsten van het eerdergenoemde onderzoek en op de hoogte houden van maatregelen aan de overwegen.

Met vriendelijke groet,
namens burgemeester en wethouders van Castricum,



De heer G.A. Suanet QC
Secretaris



De heer drs. A. Mans
burgemeester