

Vergaderjaar 2008–2009

29 893

**Veiligheid van het railvervoer**

**Nr. 80**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 april 2009

Tijdens het AO van 19 februari 2009 (29 984, nr. 169) heb ik mijn overwegenbeleid kort toegelicht. Ik heb daarbij aangegeven dat de vele maatregelen die getroffen zijn en worden z'n vruchten afwerpen. De overweg-veiligheidsdoelstelling voor 2010 uit de Tweede Kadernota Railveiligheid is in 2005 bereikt en ook in Europees perspectief doen we het op het vlak van overwegen relatief goed. Met het aantal overwegen bevinden we ons in de Europese middenmoot. Als het gaat om het aandeel beveiligde overwegen bevindt Nederland zich in de top 4<sup>1</sup>.

Zoals toegezegd tijdens dit AO informeer ik u met deze brief over:

1. mijn aanpak ten aanzien van druk bereden onbeveiligde overwegen naar aanleiding van de motie van het lid Van der Staaij<sup>2</sup>;
2. de besteding van het budget van het meerjarige Programma Verbeteren Veiligheid Overwegen (PVVO);
3. het antwoord op de vraag van het lid Roemer tijdens het MIRT overleg van 15 december 2008<sup>3</sup> over de mate waarin onbeveiligde overwegen met een openbaar karakter zijn voorzien van een Automatische Licht Installatie (ALI);
4. de «overwegenrapportage 2009».

Mijn conclusies over deze 4 punten zijn de volgende.

1. De uitvoering van PVVO is in een vergevorderd stadium. Dankzij dit programma is al in 2005 de overweg-veiligheidsdoelstelling uit de Tweede Kadernota Railveiligheid gerealiseerd van maximaal 24 dodelijke slachtoffers op overwegen in 2010.
2. De onbeveiligde openbare overwegen op het traject Barneveld – Amersfoort worden al aangepakt. Om een breder beeld te krijgen van mogelijke risico's bij druk bereden onbeveiligde openbare overwegen op vergelijkbare trajecten voert ProRail een analyse uit op alle intensief bereden trajecten. Onder intensief bereden versta ik trajecten met onbeveiligde openbare overwegen waar tenminste 8 treinen per uur rijden. De ongevalshistorie maakt onderdeel uit van de analyse. De resultaten van dit onderzoek verwacht ik rond de zomer.

<sup>1</sup> European Railway Agency (2008), «Railway safety performance in the European Union 2008»

<sup>2</sup> Tweede Kamer vergaderjaar 2008–2009, 31 700 A, nr. 59.

<sup>3</sup> Tweede kamer vergaderjaar 2008–2009, 31 700 A, nr. 78.

3. Niet alle onbeveiligde overwegen met een openbaar karakter zijn voorzien van een ALI. In 2005 is door ProRail geconcludeerd dat deze maatregel minder effectief is dan andere maatregelen, zoals bijvoorbeeld het ombouwen van overwegen met een Automatische Knipperlicht Installatie (AKI) naar overwegen met Automatische Halve Overweg Bomen (AHOB).
4. De stuurgroep Infrastructurele Barrièrevorming-Recreatie is actief betrokken bij en adviseert over het al dan niet sluiten van overwegen. Haar oordeel speelt, zoals afgesproken<sup>1</sup>, een belangrijke rol bij het uiteindelijke besluit hierover.

Hierna licht ik deze conclusies toe.

## **1. Aanpak druk bereden onbeveiligde overwegen**

### *Stand van zaken Valleilijn*

Zoals ik tijdens het AO van 19 februari 2009 heb aangegeven, hebben de Provincie Gelderland, de gemeenten Barneveld en Ede en ProRail een verbeterplan opgesteld om de veiligheid op 42 (van de 57) overwegen op de Valleilijn te verbeteren. Op de overige 15 overwegen zijn, gelet op de kosten en baten, geen maatregelen voorzien. De totale kosten van het verbeterplan zijn ca. € 3,5 mio. De planning is alle maatregelen uiterlijk in 2010 af te ronden. In 2008 zijn er bij 10 overwegen maatregelen genomen.

Op het deel Barneveld-Amersfoort zijn voor alle niet actief beveiligde openbare overwegen maatregelen in voorbereiding dan wel uitgevoerd. Het voornemen bestaat om meerdere onbeveiligde overwegen op dit traject op te heffen.

Voor de volledigheid is in de in bijlage 2 opgenomen «overwegen rapportage 2009» een bijlage opgenomen (zie bijlage 2, pp. 20–22) waarin alle genomen en nog te nemen veiligheidsmaatregelen op de valleilijn zijn beschreven.

### *Brede analyse*

ProRail voert momenteel een analyse uit op drukbereden trajecten (zijnde trajecten met 8 of meer treinen per uur) met onbeveiligde overwegen met een openbaar karakter. ProRail heeft aan mij aangegeven dat de resultaten naar verwachting rond de zomer beschikbaar zullen zijn. Het aantal trajecten is nu nog beperkt tot trajecten met 8 treinen of meer per uur om snel tot resultaten te komen en om in eerste instantie aandacht te geven aan de mogelijk meest risicovolle trajecten met onbeveiligde overwegen met een openbaar karakter. De overige trajecten met onbeveiligde overwegen met een openbaar karakter worden betrokken bij de evaluatie van de Tweede Kadernota Railveiligheid. Ik kom hier eind 2009 op terug.

## **2. Besteding van het PVVO budget**

Tijdens het AO van 19 februari 2009 heb ik gemeld dat het totaalbudget over de periode 2001–2010 voor verbetering van de veiligheid van overwegen ongeveer € 500 mio. bedraagt. Ik doelde daarmee op een optelling van de volgende bestanddelen:

1. het budget dat is opgenomen in het MIT ter grootte van ca. € 341 mio excl. BTW (ca. 370 mio incl. BTW<sup>2</sup>);
2. het budget dat beschikbaar is uit het Fonds Eenmalige bijdrage NS (FENS) (ca. 113 mio excl. BTW).
3. het binnen het projectbudget gereserveerde bedrag (ca. € 17 mio excl. BTW) voor de aanleg van een ongelijkvloerse kruising voor het spoor op

<sup>1</sup> Zie mijn brief van 24 oktober 2008 (Tweede Kamer, Vergaderjaar 2008–2009, 29 893, nr. 76).

<sup>2</sup> Zie Rijksbegroting 2009, Infrastructuurfonds begroting A, productartikel 13, project genaamd «AKI-plan en veiligheidsknelpunten», p.68 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 31 700 hoofdstuk A, nr. 2).

de spoorlijn Gouda – Rotterdam (Moordrecht) dat – gelet op de samenhang en het gelijktijdig aanbesteden is overgeheveld naar art. 12.03 van de begroting;

4. het budget dat gereserveerd is voor hotspots ter grootte van ca. € 28 mio (excl. BTW)<sup>1</sup>.

In deze brief licht ik de besteding van de eerste twee bestanddelen toe die tezamen het zogenaamde PVVO vormen. Een door ProRail opgesteld bestedingsoverzicht van dit PVVO vindt u in bijlage 1.<sup>2</sup> De belangrijkste maatregelen uit het PVVO budget zijn de volgende:

- Het AKI – AHOB ombouwprogramma. Zo'n 500 AKI's zijn omgebouwd waarmee een totaalbedrag van ruim € 85 mio is gemoeid;
- Bij zo'n 1000 beveiligde overwegen zijn flankerende maatregelen getroffen, zoals het aanbrengen van middengeleiders om slommen van verkeer terug te dringen en het aanbrengen van witte kruizen om een veilige opstelruimte aan te geven. Hiermee is een bedrag van ca. € 79 mio gemoeid;
- Opheffing van 20 AHOB overwegen (ca. € 73 mio.);
- Bijdragen t.b.v. derden t.b.v. bouw tunnels en viaducten (ca. € 110 mio).

Tijdens het MIRT Nota overleg van 15 december 2008 gaf ik aan dat het budget op is. Ik bedoelde daarmee aan te geven dat het PVVO budget voor het overgrote deel is besteed en dat voor het nog te gane restant-budget (€ 23,6 mio) de bestemming al wel is vastgelegd.

### **3. Onbeveiligde overwegen met een openbaar karakter**

In 2002 is uw Kamer het voornemen gemeld dat alle onbeveiligde openbare overwegen zouden worden beveiligd met ALI's<sup>3</sup>. Over de uitvoering hiervan is uw Kamer tussentijds geïnformeerd in 2005 via de actualisatie van het PVVO<sup>4</sup>. Hierbij is aangegeven dat alleen de plannen met een hoge mate van efficiency prioriteit kregen en krijgen in de uitvoering. Door ProRail is vastgesteld dat het beveiligen van alle onbeveiligde openbare overwegen minder effectief is dan andere maatregelen<sup>5</sup>. Daarom zijn niet alle onbeveiligde overwegen met een openbaar karakter voorzien van een beveiliging.

In plaats daarvan is ervoor gekozen extra in te zetten op de meest kosteneffectieve verbetermaatregelen. De afgelopen jaren zijn door PVVO zo'n 40 onbeveiligde openbare overwegen actief beveiligd en zijn ca. 40 onbeveiligde openbare overwegen opgeheven. Daarnaast hebben ook andere programma's een verdere bijdrage geleverd aan de reductie van het aantal onbeveiligde openbare overwegen.

De aanpak van deze overwegen heeft eraan bijgedragen dat de overwegveiligheidsdoelstelling voor 2010 reeds in 2005 is gerealiseerd.

Onbeveiligde overwegen met een openbaar karakter blijven mijn aandacht houden. Zoals hiervoor aangegeven heb ik ProRail gevraagd een nadere analyse te doen van drukbereden trajecten (trajecten waar 8 of meer treinen per uur rijden) met onbeveiligde overwegen met een openbaar karakter. De resultaten verwacht ik rond de zomer.

### **4. Overwegen rapportage 2009**

Bijgevoegde rapportage overwegen 2009<sup>6</sup> bevat een overzicht van overwegen waarbij overeenstemming bestaat tussen ProRail en de wegbeheerder cq rechthebbenden over een voorgenomen sluiting.

<sup>1</sup> onderdeel van beheer en onderhoud spoorwegen, MIRT-projectenboek 2009, Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 31 700 Hoofdstuk A, nr. 2.

<sup>2</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

<sup>3</sup> Zie Beleidskader Verbetering Veiligheid op Overwegen (BVVO) (Tweede Kamer, vergaderjaar 2001–2001, 26 699, nr. 4).

<sup>4</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2005–2006, 29 893 en 29 892, nr. 20).

<sup>5</sup> Voor voorbeelden, zie maatregelen die genoemd zijn in paragraaf 2 van deze brief onder het kopje «besteding van het PVVO budget».

<sup>6</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

De stuurgroep Infrastructurele Barrièreforming-recreatie wordt bij de verdere besluitvorming betrokken, zoals ik uw Kamer eerder heb gemeld<sup>1</sup>. Deze werkwijze werkt naar ieders tevredenheid. Daarmee wordt een zorgvuldige besluitvorming bereikt waarbij de aspecten veiligheid en (recreatieve) bereikbaarheid zorgvuldig worden meegenomen.

De overwegrapportage bevat een toelichting op 8 specifieke overwegprojecten. (zie bijlage 2, hoofdstuk 4, pp 8–11). Deze projecten betreffen voorgenomen opheffingen van overwegen die waren opgenomen in de rapportage overwegen 2008 met als uitvoeringsjaar 2008 maar nog niet in uitvoering waren op het moment dat bovenstaande procedurele afspraken gemaakt zijn. Deze projecten zijn daarmee de eerste projecten die bovenstaande procedure doorlopen.

De stuurgroep heeft op vier van de acht projecten positief geadviseerd. Mede gelet op het negatieve advies van de stuurgroep wordt één voorgenomen sluiting ingetrokken. Ten aanzien van drie projecten zijn ProRail en de stuurgroep nog in gesprek om het recreatieve belang vast te stellen.

### **Tot slot**

Tenslotte bevestig ik hierbij de eerder gedane toezeggingen om uw Kamer de uitkomsten van de volgende onderzoeken zo spoedig mogelijk te doen toekomen:

1. analyse naar druk bereden trajecten met onbeveiligde openbare overwegen. Resultaten verwacht ik rond de zomer;
2. Onderzoek naar sluitingstijden van spoorwegovergangen. Resultaten van dit onderzoek verwacht ik ook rond de zomer.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings

---

<sup>1</sup> Zie mijn brief van 24 oktober 2008 (Tweede Kamer, Vergaderjaar 2008–2009, 29 893, Nr. 76).