

Vergaderjaar 2008–2009

**29 893**

## **Veiligheid van het railvervoer**

**Nr. 76**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 oktober 2008

Op 2 oktober 2008 heeft de Vaste kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat in het Algemeen Overleg ProRail het onderwerp spoorwegovergangen aangesneden. Bij deze gelegenheid heeft de heer Roemer van de Socialistische Partij (SP) mij het Veiligheidsplan Spoorwegovergangen overhandigd. In deze brief ga ik in op mijn toezegging schriftelijk te reageren op dit SP-plan.

Ik zal eerst een algemene reactie geven op het Veiligheidsplan van de Socialistische Partij. Daarin zal ik ingaan op de voorstellen van de SP voor een voorzet voor een Veiligheidsplan Spoorwegovergangen. Vervolgens zal ik u de voortgang melden van de in gang gezette acties genoemd in mijn brief van 2 juli 2008 (reactie op Rapportage Overwegen 2008, Tweede Kamer, vergaderjaar 2007–2008, 29 893, nr. 70). Als laatste zal ik nog ingaan op de veiligheid van spoorwegovergangen bij stations.

#### **Algemeen**

Zoals ik al eerder heb aangegeven heb ik grote waardering voor de betrokkenheid van de Socialistische Partij bij het onderwerp spoorwegveiligheid. Het overwegveiligheidsbeleid, 2004–2010, zoals verwoord in de Tweede Kadernota Veiligheid op de rails (Tweede Kadernota voor de veiligheid van het railvervoer in Nederland, Tweede Kamer vergaderjaar 2004–2005, 29 893, nr. 2) kent als primaire doelstelling het verminderen van het aantal slachtoffers op overwegen. Een tweede doelstelling is om met vermindering van het aantal ongevallen de punctualiteit en betrouwbaarheid op het spoor te verbeteren.

Het genoemde streefgetal van 24 in 2010 is gebaseerd op 50% van het aantal dodelijke slachtoffers (48) in het jaar 1985.

Ik ben blij dat deze doelstelling reeds in 2007 is gehaald. Dat laatste zie ik niet als weinig ambitieus, maar is een goed resultaat van het actief gevoerde beleid van alle betrokken partijen.

## SP-Veiligheidsplan spoorwegovergangen

De SP ziet een aantal verbeteringsmogelijkheden voor het verhogen van de veiligheid op bestaande bekende gelijkvloerse spoorwegovergangen, die een bepaald risicogedrag vertonen. Ik ga nu in op de voorstellen uit het SP-plan.

### 1. Dubbele bomen

Ik ga er van uit dat hiermee een ADOB (Automatische Dubbele Overweg Bomen) installatie wordt bedoeld, die de overweg ook voor het snelverkeer geheel afsluit.

Ik ben van oordeel dat een ADOB voor het langzaam verkeer weinig toegevoegde waarde heeft, tenzij het risico bestaat dat het langzaam verkeer gebruik maakt van de rijstrook voor snelverkeer. Maar ook in dat geval zijn er effectievere maatregelen zoals geleiders en hekwerken omdat dat te voorkomen. Pas in situaties waarin deze maatregelen niet mogelijk zijn of waarbij een erg grote stroom snel verkeer zich aandient, kan een ADOB een aantrekkelijke oplossing zijn.

### 2. Halve bomen met meer veiligheid

Ik merk op dat in het kader van de verbetering van de overwegveiligheid momenteel al maatregelen getroffen worden zoals het aanbrengen van middelgeleiders om het slalommen van verkeer te reduceren. Verbeteringen aan overwegen worden altijd met een verkeerskundige blik bekeken en besproken met gemeente/wegbeheerder.

### 3. Niet meer onder de bomen door

Dit punt heb ik onderverdeeld aan de hand van een drietal maatregelen die in dit kader reeds toegepast worden.

#### a) Niet meer onder de bomen door – beter afsluiten voor langzaam verkeer

Bij de maatregelen die thans al worden genomen, behoort ook de plaatsing van extra bomen en hekken die de overweg goed afsluiten voor fietsers en voetgangers. Door het aanbrengen van witte kruizen op de overweg wordt een veilige opstelruimte aangegeven, waar ingesloten voetgangers zich tijdelijk en veilig kunnen opstellen totdat een trein is gepasseerd en de bomen weer geopend zijn. In specifieke gevallen gebeurt dit reeds.

#### b) Niet meer onder de bomen door – verkorten dichtligtijden

Er bestaan al sinds een aantal jaren installaties die bij overwegen bij stations en haltes onderscheid maken tussen stoptreinen en doorgaande treinen. Deze werken helaas nog niet optimaal. De grote verscheidenheid in de wijze waarop vertrekkende treinen nog wachten of meteen rijden versterken dit in hoge mate. Naar aanleiding van vragen van de heer Roemer is een generiek onderzoek gestart naar mogelijkheden om op de risicolocaties te lange dichtligtijden te verkorten, waardoor mensen minder aanleiding hebben om onder de bomen door te gaan. Deze maatregel zou ook het risico op een 2e treinsituatie verminderen. De mogelijkheden zullen naar verwachting te vinden zijn in technische voorzieningen en/of in het stroomlijnen van verkeersleidings- en vervoersprocessen. Bij de technische maatregelen moet aangetekend worden dat de vervlechting met de veiligheidsinstallatie, die ten alle tijden een minimale aankondigingstijd moet blijven garanderen, een zeer zorgvuldige beoordeling en beproeving vraagt. Een uitrol van een eventueel geschikt product over een aantal daarvoor in aanmerking komende locaties kan

volgens ProRail niet voor 2010 worden verwacht. Bij verbetering van de vervoersprocessen zal een nauwe samenwerking met vervoerder en verkeersleiding nodig zijn en een goede afstemming met de daarvoor benodigde middelen. Het grootse verbeterpotentieel zit in een gecombineerde aanpak van technologie en procesverbetering.

*c) Niet meer onder de bomen door – hangwerken*

Er is een onderzoek gedaan naar het plaatsen van hangwerken onder de afsluitbomen waar het risico bestaat dat, vooral voetgangers, onder de bomen door gaan. De resultaten gaven een positief effect te zien, maar het hangwerk bleek echter onvoldoende bestand tegen vandalisme. Thans worden op 2 locaties hangwerken beproefd, waarvan verwacht wordt dat ze beter bestand zijn tegen vandalisme. Als deze proef slaagt, lijkt een uitrol op locaties die gevoelig zijn voor risicogedrag een goede verbeteroptie. Deze maatregelen zijn geschikt voor spoorwegovergangen in de nabijheid van het station, in geval van relatief korte bomen, er een kans is op een 2e trein, en bij veel langzaam verkeer. Volledig waterdicht wordt het daarmee echter niet.

Zoals ik reeds aangaf, heb ik grote waardering voor de betrokkenheid van de socialistische Partij bij het onderwerp spoorwegveiligheid en de inzet die leidde tot het SPVeiligheidsplan Spoorwegovergangen van oktober 2008. Uit mijn reactie blijkt duidelijk dat mijn ministerie en ProRail de door de SP geschetste actuele problemen daadwerkelijk aanpakken. De door de SP genoemde verbeteringsmaatregelen zijn bekend en een aantal maatregelen wordt reeds toegepast dan wel beproefd. Voorts wordt door ProRail ook aandacht geschonken aan voorlichting ter verhoging van de veiligheid op en rond de overwegen. ProRail en het Korps Landelijke Politiediensten voeren sedert voorjaar 2008 ook gezamenlijke controles uit op spoorwegovergangen in heel Nederland, met het doel het aantal (bijna) ongelukken op spoorwegovergangen terug te dringen. Bij 75 ongevallen op spoorwegovergangen vielen in 2007 19 doden en 17 gewonden. Tien van de slachtoffers waren jonger dan 21 jaar.

### **Communicatie Spoorwegovergangen**

Zoals aangegeven in mijn brief van 2 juli 2008 kan ik u berichten dat mijn ministerie samen met ProRail inmiddels in contact is getreden met de maatschappelijke organisaties om het nieuwe beleidskader en de consequenties daarvan te bespreken. In de bijeenkomst van de Stuurgroep Infrastructurele barrière vormingrecreatie zijn op 6 oktober jl. aan de orde gekomen: het onderwerp ProRail rapportage Overwegen 2008, de naar aanleiding daarvan gestelde Kamervragen en mijn reactie op deze vragen van de Kamer.

Daarbij is afgesproken dat voor overwegen die in de toekomst op de nominatie staan te worden gesloten (opgeheven), de volgende procedure zal worden doorlopen:

- a) Voor iedere overweg die partijen willen opheffen, wordt ter onderbouwing altijd een integrale risicoanalyse opgesteld.
- b) De integrale risicoanalyse wordt voorgelegd aan en besproken in de Stuurgroep Infrastructurele Barriërvorming-recreatie. De Stuurgroep brengt advies uit aan ProRail.
- c) De integrale risicoanalyse en het advies van de Stuurgroep worden voorgelegd aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat ter beoordeling.
- d) Wanneer blijkt dat selectieve sluiting<sup>1</sup> een alternatief is voor opheffing, wordt ook dit meegenomen en voorgelegd aan de Stuurgroep Infrastructurele Barriërvorming en -recreatie. ProRail zal in dat kader aangeven wat de omvang is van de investeringskosten en instandhoudingskosten van mogelijke alternatieven. Per situatie zal

---

<sup>1</sup> Onder «selectieve sluiting» van een overweg wordt verstaan dat een bepaald type verkeer (bv. langzaam verkeer of bv. juist snelverkeer) wordt uitgesloten van gebruik van de overweg.

beoordeeld worden of en zo ja, hoe tegemoet gekomen kan worden aan de wensen van de Stuurgroep.

## **De 7 specifieke overwegen**

Met betrekking tot de 7 specifieke overwegen die in mijn brief van 3 juli 2008 zijn genoemd kan ik u als stand van zaken het volgende meedelen.

### *1) Soest, Kaasfabriek*

Dit Project verkeert in de planfase. De overweg betreft een particuliere overweg maar wordt ook gebruikt door voetgangers. In de praktijk blijkt de overweg aantrekkelijk te zijn als toegang voor spoorlopers. Een aantal oplossingen wordt thans verkend.

### *2) Hengelo, de Belderweg*

Het Project verkeert in de planfase. De overweg is verboden voor al het wegverkeer met uitzondering van voetgangers. De overweg maakt geen deel uit van een officiële wandel- en fietsroute. De gemeente heeft het voornemen de spoorwegovergang op te heffen.

### *3) Almelo, Bavinkelsweg*

Dit project ligt stil in afwachting van de afhandeling van een bezwaarschrift van een particulier rechthebbende in het kader van de onttrekkingsprocedure. De overweg fungeert als een extra toegangsweg voor een particulier en maakt deel uit van een recreatieve wandelroute.

### *4) Tynaarlo, weg nr. 71*

De overweg is begin juli 2008 gesloten en was gelegen in een recreatieve fietsroute. Als alternatief is een fietspad parallel aan het spoor naar een naastgelegen overweg gerealiseerd.

### *5) Doetinchem, Wielstraat*

De voorbereiding voor uitvoering is nog niet gestart. De overweg wordt gebruikt door fietsers en voetgangers en betreft een intensief gebruikte kortsluitverbinding tussen 2 woonwijken en een volkstuincomplex. Het voornemen is de overweg te sluiten en een fietspad aan te brengen tot een naastgelegen overweg. De vermeerdering van de route afstand voor voetgangers en fietsers varieert, afhankelijk van de herkomst en bestemming van 0m tot maximaal 700m.

### *6) Den Bosch, Ruttenhofstraat*

De voorbereiding voor uitvoering is nog niet gestart. De overweg staat open voor alle verkeer, maar wordt in de praktijk als gevolg van de slechte kwaliteit van de verharding beperkt gebruikt. Het voornemen is de overweg te sluiten en parallelroutes aan te brengen tot een naastgelegen overweg. De omrijdroute varieert, afhankelijk van de herkomst en bestemming, van 100m tot maximaal 1000m.

### *7) Hengelo, Lemerijweg*

De voorbereiding voor uitvoering is nog niet gestart. De overweg staat open voor alle verkeer en ligt in een officiële fietsroute. Het voornemen is de overweg te sluiten en het verkeer richting een nieuw te bouwen onder-

doorgang op een andere locatie te geleiden. De omrijdroute varieert, afhankelijk van de herkomst en bestemming, van 0m tot 500m.

Een overwegproject dat niet op de lijst stond is de Zutphense straat te Apeldoorn.

Het project bevindt zich in de ontwerpfase en betreft de vervanging van een overweg door een onderdoorgang op dezelfde locatie. Het project heeft een positief gevolg voor de overwegveiligheid en de barrièrewerking.

Wat betreft de 8 genoemde specifieke overwegprojecten stelt ProRail thans integrale risicoanalyses op, die door IVW vervolgens zullen worden getoetst. Deze overwegen worden alle overeenkomstig de gemaakte afspraken met de Stuurgroep Infrastructurele barrièrevorming-recreatie besproken.

In de Rapportage overwegen 2009 zal ik uw Kamer nader informeren over de voortgang van deze 8 overwegen.

### **Veiligheid spoorwegovergangen bij stations**

In het Algemeen Overleg verkeersveiligheid van 25 juni 2008 heb ik toegezegd, dat ik schriftelijk zou terugkomen op de vraag van de heer Roemer over de veiligheid van spoorwegovergangen bij stations. Het aspect veiligheid van spoorwegovergangen op en bij stations wordt niet anders benaderd dan het aspect veiligheid op de overige spoorwegovergangen. Waarbij uiteraard moet worden aangetekend dat deze overwegen wel hun specifieke problemen kennen, met name als het gaat om reizigers die onder de spoorbomen doorkruipen om de trein nog te kunnen halen.

De primaire doelstelling van het beleid inzake de overwegveiligheid blijft het aantal slachtoffers op overwegen te verminderen. Uiteraard is het zo dat het oplossen van knelpunten op veiligheidsgebied in en nabij het centrum van gemeenten tijdrovend kan zijn doordat vaak veel verschillende belangen moeten worden afgewogen.

In mijn eerder genoemde brief van 2 juli 2008 ben ik uitvoerig ingegaan op het beleidskader spoorwegovergangen en de rollen van de verschillende organisaties die betrokken zijn bij de uitvoering van het overwegenbeleid. In deze brief ben ik ook ingegaan op de door de heer Roemer, tijdens het Algemeen Overleg van 19 juni 2008, aangesneden sluitingstijden van de spoorwegovergangen te Gilze en Rijen. ProRail heeft aangegeven dat in de spits deze overgangen maximaal 20 minuten per uur gesloten zijn, storingen uitgezonderd.

Ik heb ProRail gevraagd landelijk onderzoek te doen of de sluitingstijden van spoorwegovergangen momenteel niet langer duren dan met het oog op de veiligheid en treinverkeer strikt noodzakelijk is. Tevens heb ik gevraagd technische en procedurele mogelijkheden te bezien om de sluitingstijden van overwegen te bekorten waar dat verantwoord is. Dit onderzoek zal medio 2009 zijn afgerond. De resultaten van het door ProRail verrichte onderzoek zal ik aan de Kamer mededelen.

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