

Vergaderjaar 2017–2018

29 893

Veiligheid van het railvervoer

Nr. 217

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 juli 2018

Veiligheid op en rond overwegen is voor mij een belangrijk onderwerp. Het aantal slachtoffers op overwegen kent de laatste decennia gelukkig een dalende trend¹. De aanpak blijkt effectief, maar overwegveiligheid blijft een aandachtspunt. Ik hou daarom vast aan het ingezette overwegenbeleid, waarover uw Kamer is geïnformeerd op 20 maart 2017². Daarbovenop geef ik een extra financiële impuls van € 50 mln. en geef ik uitvoering aan de motie van het lid Van der Graaf c.s.³ door ook particuliere huisaansluitingen op te nemen in het Programma NABO.

Overwegenbeleid

Overwegen zijn een kwetsbare schakel voor weg- en treinverkeer en zijn van grote invloed op de veiligheid, betrouwbaarheid van de dienstregeling en de doorstroming van het wegverkeer. Veiligheid op en rond overwegen is daarom in de Beleidsimpuls Railveiligheid⁴ aangewezen als één van de prioriteiten voor de periode tot 2020 en verder. De volgende uitgangspunten gelden als basis voor het overwegenbeleid:

- Overwegveiligheid is de verantwoordelijkheid van spoor- en wegbeheerder samen. Bij het beheersen van de risico's op overwegen is de samenwerking tussen beide steeds belangrijker. Dit is ook door de Onderzoeksraad voor Veiligheid geconcludeerd naar aanleiding van het overwegongeval in Dalfsen⁵.
- Bij het veiliger maken van overwegen geldt een risicogestuurde aanpak. Investerings- en capaciteitsinzet vinden plaats waar de risico's het grootst zijn.

¹ Kamerstuk 29 893, nr. 215.

² Kamerstuk 29 893, nr. 211.

³ Kamerstuk 34 775 A, nr. 36.

⁴ Kamerstuk 29 893, nr. 204.

⁵ <https://onderzoeksraad.nl/nl/onderzoek/2207/botsing-tussen-een-reizigerstrein-en-een-hoogwerker-te-dalfsen?s=50BF54B2976D8F0D5B17EB4C7047CE2AB991AA5A>.

- Nieuwe overwegen zijn in principe niet toegestaan. De veiligheid op bestaande overwegen mag niet afnemen door bijvoorbeeld ontwikkelingen op het spoor (bv. frequentieverhoging) of wijzigingen in de omgeving die leiden tot toename van het weggebruik op de overweg: het «Nee, tenzij»-principe uit de Derde Kadernota Railveiligheid (Kamerstuk 29 893, nr. 106) blijft van kracht.
- »De veroorzaker betaalt». De initiatiefnemer van ontwikkelingen die een negatief effect hebben op overwegveiligheid, is verantwoordelijk voor het treffen van maatregelen om de afgenomen veiligheid te compenseren.

Overwegenaanpak

Op dit moment lopen er twee overwegenprogramma's:

- Het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) richt zich op de meest risicovolle overwegen. Hiervoor is in 2013 in totaal € 200 mln. budget beschikbaar gesteld.
- Het Programma Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO) richt zich op het opheffen of (innovatief) beveiligen van alle openbare en openbaar toegankelijke NABO's op het reizigersnet. Hiervoor is € 39 mln. budget beschikbaar.

De budgetten voor beide programma's zijn vrijwel geheel belegd. Mijn ambitie is om actief te blijven werken aan het reduceren van risico's op overwegen. Daarom investeer ik € 50 mln. extra in de overwegenaanpak. Dit budget wil ik enerzijds inzetten voor een vervolg op het LVO (€ 25 mln.) en anderzijds voor het Programma NABO en de aanpak van een extra categorie risicovolle NABO's (€ 25 mln.), ter uitvoering van de motie van de Graaf c.s. De intensivering van € 50 mln. is mogelijk dankzij de extra middelen die het kabinet beschikbaar heeft gesteld voor een inhaalslag in de infrastructuur.

Vervolg op het LVO

Het huidige LVO richt zich op het reduceren van het risico op en rondom de overwegen die op de prioritaire LVO-lijst staan. Deze LVO-lijst is gebaseerd op het bestaande overwegenregister van ProRail, aangevuld met kenmerken van het weggebruik. De meest risicovolle overwegen ten aanzien van veiligheid en doorstroming komen in aanmerking voor het LVO. Om een nog betere risicoafweging te maken bij het vervolg op het LVO, werkt ProRail in mijn opdracht aan een aanvulling op haar overwegenregister. In het overwegenregister zijn per overweg de kenmerken geregistreerd die samen een duiding geven van het risicoprofiel van een overweg. Denk daarbij aan de fysieke uitrusting van een overweg, het feitelijk gebruik van de overweg en het mogelijke gevolg van een ongeval op de overweg. Bij het vervolg op het LVO wil ik gebruik maken van het aangevulde overwegenregister om zo nog beter risicogestuurd te kunnen bepalen welke overwegen in aanmerking komen voor de overwegenaanpak en cofinanciering vanuit het Rijk. De wegbeheerders worden – net als bij het huidige LVO – benaderd voor een gezamenlijke aanpak van de meest risicovolle overwegen. Ook de uitgangspunten blijven gelijk aan de huidige overwegenaanpak. Deze uitgangspunten zijn:

- een integrale benadering vanuit spoor én weg bij het zoeken naar oplossingen;
- 50/50 cofinanciering met de regionale partners;
- inzet op de meest kosteneffectieve maatregelen;
- een zorgvuldige en transparante afweging tussen veiligheid en recreatieve belangen conform het afsprakenkader dat mijn ambtsvoorganger met ProRail en de recreatieve belangenorganisaties overeengekomen is.

Met € 25 mln extra budget voor het vervolg op het LVO, aangevuld met regionale cofinanciering, wil ik de komende periode verder werk maken in het reduceren van risico's op overwegen. In 2019 maak ik met ProRail de balans op om te bepalen of en in welke mate additionele middelen nodig zijn. In die afweging betrek ik de behoefte en de bereidheid tot cofinanciering van de regio en het zicht op kosteneffectieve oplossingsrichtingen.

Uitbreiding scope Programma NABO

In de huidige scope van het Programma NABO worden de meest risicovolle NABO's aangepakt: de openbare en openbaar toegankelijke NABO's op het reizigersnet. Ten aanzien van NABO's wil ik echter meer doen. Mede naar aanleiding van de motie van lid Van der Graaf c.s. heb ik ProRail gevraagd een inventarisatie en risicoanalyse te maken van alle NABO's op het reizigersnet. In de bijlage bij deze brief treft u een overzicht van deze inventarisatie aan. Op basis van deze inventarisatie heb ik besloten de scope van het Programma NABO uit te breiden met de categorie particuliere huisaansluitingen. Vergeleken met de andere categorieën particuliere NABO's kent deze categorie een hoger risico-profiel, vanwege de hogere intensiteit van het wegverkeer. Niet alleen bewoners en werknemers van bedrijven maken gebruik van de overwegen, maar bijvoorbeeld ook leveranciers, bezorgers en andere bezoekers die niet bekend zijn met de situatie ter plaatse. Het risicoprofiel van de particuliere huisaansluitingen is daarom vergelijkbaar met het risicoprofiel van de huidige scope van het Programma NABO. De overige particuliere NABO's hebben overwegend een agrarisch karakter en kennen door het veel minder intensieve weggebruik een lager risicoprofiel dan de huisaansluitingen.

Ik wil zoveel mogelijk van de openbare en openbaar toegankelijke NABO's en particuliere huisaansluitingen deze kabinetsperiode aanpakken. ProRail pakt dit zeer voortvarend op, maar is daarbij ook afhankelijk van:

- regionale besluitvorming. Wegbeheerders betalen mee aan de aanpak van openbare overwegen. Dit vraagt om een zorgvuldig lokaal besluitvormingsproces;
- doorlooptijden van procedures. Denk aan planologische, flora & fauna en onttrekkingsprocedures, inclusief mogelijke bezwaar- en beroepsprocedures;
- een zorgvuldig te doorlopen proces om tot overeenstemming te komen met particulieren over het verkrijgen van grond voor bijvoorbeeld alternatieve ontsluitingswegen bij het afsluiten van NABO's;
- een zorgvuldig te doorlopen proces met betrekking tot de eventuele recreatieve belangen.

Van de 127 openbare en openbaar toegankelijke NABO's zijn er inmiddels 11 aangepakt. Op basis van opgedane ervaringen verwacht ProRail dit jaar 25 NABO's en medio 2021 in totaal 90% (circa 115 NABO's) te kunnen hebben gerealiseerd. Daarnaast verwacht ProRail dat medio 2021 circa 50% van de extra scope gerealiseerd kan zijn (circa 15 van de 30 particuliere huisaansluitingen).

Innovatie

Uit de innovatieve proeftuin van het Programma NABO is een goedkopere nieuwe wijze van beveiligen van NABO's gekomen. ProRail start dit jaar met de pilot ten behoeve van de vrijgave van dit systeem. De pilot wordt momenteel voorbereid en de resultaten ervan worden meegenomen in de uitvoering van het Programma NABO.

Tot slot

Met mijn extra financiële impuls voor het veiliger maken van de meest risicovolle overwegen en het continueren van de overwegenaanpak verwacht ik samen met ProRail en de regionale wegbeheerders deze kabinetsperiode een grote extra stap te zetten in het verder vergroten van de overwegveiligheid in Nederland.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer