

Vergaderjaar 2001–2002

26 699

Railveiligheid

Nr. 4

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 maart 2002

Hierbij bied ik u aan het Beleidskader Verbetering Veiligheid op Overwegen (BVVO). Dit beleidskader geeft u inzicht in het meest recente beleid van mijn ministerie ten aanzien van overwegen. Het beleidskader is gebaseerd op de Kadernota Railveiligheid.

Tevens treft u aan het Uitvoeringsprogramma Programma Verbetering Veiligheid Overwegen¹ (PVVO). Het PVVO is een uitwerking van het overwegbeleid door Rail-infrabeheer op maatregelniveau.

Tot slot is ter kennisname bijgevoegd de publicatie Overwegen? Doen!¹

Deze publicatie is voor de regionale overheden. De veiligheid op overwegen is namelijk een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid van de twee betrokken wegbeheerders: Rail-infrabeheer voor het spoor, de gemeente of provincie voor de weg. In de publicatie worden het beleid en de rol en verantwoordelijkheid toegelicht van de weg- en railbeheerders.

Als achtergrondinformatie dient het volgende.

In juli 2001 heb ik een extra investeringsbudget uitgetrokken voor een verbetering van de veiligheid op overwegen. Met het extra budget wordt ingezet op de versnelde uitvoering van de risico-reducerende maatregelen. Deze uitwerking maakt het mogelijk de beoogde resultaten van één van de speerpunten (aanpak overwegen) van de Kadernota Railveiligheid met vier jaar te vervroegen.

De oorspronkelijke doelstelling van 24 of minder dodelijke slachtoffers op overwegen in 2010, kan nu in 2006 worden gehaald.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

1. Samenvatting

De doelstellingen voor de veiligheid op spoorwegovergangen zijn geformuleerd in de Kadernota Railveiligheid (Tweede Kamer, vergaderjaar 1998–1999, 26 699, nr.1). In de uitvoering van het beleid wordt voortdurend gestreefd naar optimalisatie. De veiligheid op overwegen is het resultaat van de inzet van de beheerder van de weg en de inzet van de railinfrabeheerder. Met name een onderling afgestemde aanpak, zal hier veel effect hebben. De belangen van de railinfrabeheerder en de wegbeheerder, gaan grotendeels gelijk op.

In de Kadernota Railveiligheid is gesteld dat in 2010 de doelstelling van het overwegbeleid gerealiseerd moet zijn. Het beschikbaar stellen van 250 miljoen gulden (113,4 miljoen Euro) extra voor de verbetering van de veiligheid op overwegen en inzet van deze middelen op risico-reducerende maatregelen, maakt het mogelijk de oorspronkelijke doelstelling voor 2010 al in 2006 te realiseren.

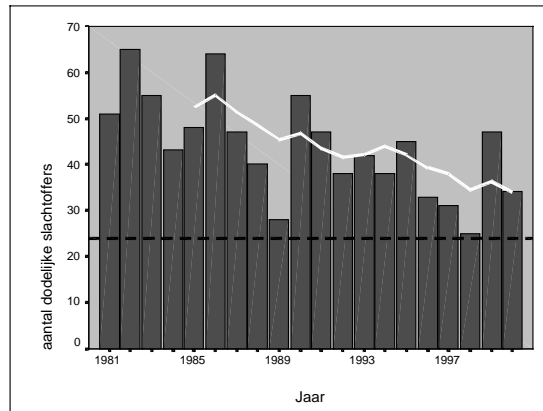
2. Achtergrond

De veiligheid op spoorwegkruisingen is een onderwerp dat al vanaf het begin van het bestaan van de spoorwegen speelt. De mate waarin de beveiliging als adequaat gezien kan worden, is afhankelijk van de maatschappelijke beleving van veiligheid en de intensiteit van het weg- en spoorverkeer. Situaties die vijftig jaar geleden als acceptabel werden beschouwd, voldoen op dit moment lang niet altijd. Met de sterke toename van het weg- en spoorverkeer is het belang van een goede beveiliging toegenomen. Immers de kans dat een weggebruiker en trein op hetzelfde moment een spoorwegovergang willen gebruiken, is naventant toegenomen.

Ondanks de intensivering is in absolute zin het aantal slachtoffers op overwegen de laatste twintig jaar sterk verminderd. Een compliment waard voor al diegenen die zich in die periode hebben ingezet voor de veiligheid op overwegen. Hetgeen niet wil zeggen dat het huidige aantal jaarlijkse slachtoffers voor de toekomst acceptabel is.

«In 2000 zien we, na een grote toename van het fataal letsel op overwegen van 1999, een daling. In de onderstaande grafiek is af te lezen dat de spreiding van het aantal fataal letselgevallen over de jaren heen zeer groot is. Een trend moet men dan ook zeker niet per jaar bekijken. Duide-lijk is dat het vijfjaargemiddelde, ondanks de toegenomen intensiteit van het wegverkeer, in de afgelopen 15 jaar beduidend is afgenomen. Het opheffen van overwegen en het AKI-AHOB ombouw programma heeft hieraan bijgedragen.»

(Railned Spoorwegveiligheid, Spoorwegveiligheidsplan 2001 – 2005)



3. doelstellingen en randvoorwaarden

Het beleid ten aanzien van de veiligheid op spoorwegovergangen is onderdeel van het beleid voor Spoorwegveiligheid zo als dit verwoord is in de Kadernota Railveiligheid. Uitgangspunten bij dit beleid zijn:

- a) handhaven van het huidige veiligheidsniveau («stand still»); dit geldt voor de risicodragers: reizigers, passanten, personeel in de trein (machinisten en conducteurs).
- b) reductie van het aantal letselongevallen; dit geldt voor de risicodragers baanwerkers, rangeerders, de overweg-gebruikers en de reizigers voor wat betreft de gewonden bij het in- en uitstappen.
- c) «as low as reasonably achievable» (ALARA); dit geldt voor de vermindering van de hinder door suicide op het spoor, voor de risicodragers hulpverleners en onderhoudspersoneel (materieelverzorgers en omwonenden).

(Kadernota Railveiligheid, pagina 7).

Ten aanzien van de reductie van het aantal slachtoffers op overwegen is als doel gesteld: een halvering van het aantal overwegdoden in het jaar 2010 ten opzichte van 1985. (Kadernota Railveiligheid, pagina 12).

In 1985 vielen 48 dodelijke slachtoffers en 48 gewonden op spoorwegovergangen. Concreet betekent dit dat in 2010 het meerjarig gemiddelde van het aantal dodelijke overwegslachtoffers 24 of minder zal moeten zijn. Ook het aantal gewonden zal dan 24 of minder moeten zijn. Dit bij een toenemend weg- en spoorvervoer.

In het door Railned Spoorwegveiligheid opgestelde Spoorwegveiligheidsplan 2001 – 2005 zijn de bovenstaande beleidslijn als volgt verwoord.

«Voor de Spoorwegveiligheid wordt een continu verbetertraject nagestreefd. (...) Om het verbetertraject te kunnen sturen, worden doelstellingen geformuleerd, die zijn afgeleid van de Kadernota Railveiligheid van de Rijksoverheid. De doelstellingen worden aangegeven in tijdgebonden en meetbare output-termen. Uitvoerbaarheid (eisen en middelen) en realiseerbaarheid (tijd en capaciteit) zijn hierbij kernbegrippen. Deze benadering voor Spoorwegveiligheid is identiek aan die voor systematische kwaliteitszorg.

3.1 Structureel en Duurzaam

De te nemen maatregelen voor een continue verbetering van de Spoorwegveiligheid dienen structureel van aard en duurzaam te zijn. Ook op langere termijn moeten ze effect sorteren. Een pro-actieve aanpak is daarom speerpunt van het spoorwegveiligheidsbeleid:

- het voorkomen van het ontstaan van ongevallen en een afname van de ernst van de toch nog optredende ongevallen staan voorop;
- een structurele benadering van Spoorwegveiligheid is vereist door in een zo vroeg mogelijk stadium op alle terreinen de Spoorwegveiligheid mee te laten wegen (verkenningstudies, project-ontwikkeling);
- nadruk op blijvend effectieve maatregelen, zowel in infrastructurele als niet-infrastructurele voorzieningen.

3.2 ALARP

Bij het ontwikkelen van maatregelen geldt het ALARP-principe (As Low As Reasonably Practicable). Risico's dienen zo laag te zijn als redelijkerwijs praktisch haalbaar is. Dit wil zeggen dat de effectiviteit van maatregelen wordt afgewogen tegen de kosten. Ook maakbaarheid en realiseerbaarheid spelen een rol bij de afweging.

Ook als de doelstellingen gehaald zijn of zullen worden, blijft het ALARP-principe gelden. Eenvoudig en/of goedkoop uit te voeren maatregelen met een positief effect op de veiligheid mogen niet nagelaten worden.

3.3 Stand still

Bij majeure wijzigingen in infrastructuur, procesvoering (dienstregeling), materieel of organisatie mogen geen extra risico's ontstaan (stand-still principe). Dit geldt ook wanneer al voldaan zou worden aan de doelstellingen.

3.4 Uitwisseling risico's

Risico's mogen in principe niet uitgewisseld worden, ook niet wanneer daardoor het risico binnen de doelstellingen zou blijven. Zo is het niet toegestaan een hoger groepsrisico t.g.v. botsingen van reizigerstreinen te accepteren door het verkleinen van Individuele Risico's bij bijv. het in-/uitstappen van reizigers.» (Spoorwegveiligheidsplan 2001–2005, pagina 9).

Medio 2001 heeft het Kabinet 250 miljoen gulden (113,4 Euro) extra vrijgemaakt voor de verbetering van de veiligheid op overwegen. Dit Extra Investeringsbudget Overwegen (EIO) maakt het mogelijk de doelstelling van de Kadernota Railveiligheid verder aan te scherpen. Het aantal van 24 of minder overwegsslachtoffers in 2010 zal in 2006 gehaald worden. Naar schatting kan, ten opzichte van de situatie zonder het EIO, over de gehele periode 2001 tot 2010 een 30% van het aantal slachtoffers voorkomen worden.

De veiligheid op een spoorwegovergang is de verantwoordelijkheid van de twee wegbeheerders (spoor en weg). De veiligheid op een overweg is

het resultaat van de totale inzet en expertise van beide wegbeheerders. Hierbij is met een gezamenlijke onderling afgestemde aanpak veel meer te bereiken dan ieder voor zich.

Bovenstaande doelen en randvoorwaarden voor het spoorwegveiligheidsbeleid zijn te concretiseren voor spoorwegovergangen:

1. voorkoming «nieuwe» onveiligheid door en op overwegen;
2. verbetering veiligheid op bestaande overwegen;
3. vergroten betrokkenheid regionale wegbeheerders bij overwegveiligheid.

Bij de effectuering van het beleid moeten diverse instanties, ook buiten het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, betrokken worden.

4. Uitwerking

4.1 Voorkomen «nieuwe» onveiligheid

Met de hieronder vermelde eisen wordt voorkomen dat nieuwe onveiligheid ontstaat.

- Bij de aanleg van wegen en/of spoorwegen is het niet meer toegestaan gelijkvloerse kruisingen in te passen.
- Bij uitbreiding van het aantal sporen op een baanvak moeten de gelijkvloerse kruisingen opgeheven worden of vervangen worden door ongelijkvloerse kruisingen.
- Uitbreiding van het aantal rijstroken of sporen op een gelijkvloerse kruising is niet toegestaan.
- Op baanvakken waar met snelheden van meer dan 140 km/uur gereden zal gaan worden, zijn geen gelijkvloerse kruisingen meer toegestaan.
- Bij een verandering van gebruik van een spoorbaanvak of openbare weg waardoor de onveiligheid op een overweg toeneemt, zal de initiatiefnemer maatregelen moeten treffen om de verminderde veiligheid te compenseren of de kosten daarvoor moeten dragen. Hierbij kan gedacht worden aan:
 - baanvakken waar de treindienstregeling geïntensiveerd wordt;
 - wijzigingen in het wegverkeerssysteem waardoor de verkeersintensiteit op een overweg toeneemt;
 - ruimtelijke of stedenbouwkundige veranderingen waardoor de verkeersintensiteit op een overweg toeneemt.
- Aanpassingen in de omgeving van een gelijkvloerse overweg zijn niet toegestaan als het daardoor niet meer mogelijk is deze in de toekomst beter te beveiligen, op te heffen of ongelijkvloers te maken. Ook niet als dit na de voorgestelde aanpassing alleen nog mogelijk is tegen hoge kosten.

Effectuering

De effectuering van dit onderdeel moet gebeuren in overleg en afstemming met de regionale directies van Rijkswaterstaat, het Ministerie van VROM (Inspecties Ruimtelijke Ordening), Railned en Railinfrabeheer. De direct betrokken partijen: gemeenten, wegbeheerders, regionale directies Railinfrabeheer en Railned en spoorvervoerders, moeten eenduidig op de hoogte gesteld worden.

4.2 Verbeteren veiligheid op bestaande overwegen

De doelstelling is minimaal een halvering van het aantal jaarlijkse overwegdoden in 2010 ten opzichte van 1985. Het meerjarig gemiddelde van het aantal overwegdoden en het meerjarig gemiddelde van het aantal gewonden, moeten beiden op minder dan 24 uit komen.

De veiligheid op spoorwegovergangen heeft op meer betrekking dan alleen de fysieke beveiligingssignalen direct bij het spoor. De mate waarin een weggebruiker alert is op de nadering van een spoorwegkruising, de mate waarin hij de risico's serieus neemt en zijn gedrag daar op afstemt, zijn voor een groot deel afhankelijk van adequate vooraankondigingen en gedragbeïnvloeding op de aanrijroute. Werd in het verleden de beveiliging van spoorwegovergangen gezien als een taak van de railinfra-beheerder, meer en meer wordt duidelijk dat hier ook een duidelijke verantwoordelijkheid ligt voor de beheerder van de openbare weg.

De primaire doelstelling is het aantal slachtoffers op overwegen te verminderen. Een tweede doelstelling is om met de vermindering van het aantal ongevallen, de punctualiteit en betrouwbaarheid op het spoor te verbeteren. In situaties waar voor wat betreft de veiligheid geen of nauwelijks een prioritering is aan te geven, zal geprioriteerd worden aan de hand van de doelstelling voor punctualiteit en betrouwbaarheid. Het aantal voorkomen stremmingen zal gelijke tred houden met het aantal voorkomen ongevallen. Gemiddeld is 7,5% van de totale (aan Railinfrabeheer ten laste gelegde) bedrijfshinder op het spoor te wijten aan botsingen op overwegen (Rapport Verbetering veiligheid op overwegen, Railned Spoorwegveiligheid, 1999). De verbetering van de punctualiteit en betrouwbaarheid is mede afhankelijk van de plaats van de overweg in het spoornetwerk en de intensiteit van gebruik van het baanvak. Zo zal het positieve effect van een voorkomen ongeval op een druk Intercity-baanvak groter zijn dan op minder intensief gebruikte baanvakken.

Alleen met risico-uitsluitende maatregelen (opheffen en ongelijkvloers maken) is tot een volledige oplossing van deze problematiek te komen. Dit is echter zeer kostbaar en niet op korte termijn uitvoerbaar. De kosten voor het ongelijkvloers maken van de huidige veel gebruikte gelijkvloerse overwegen (AHOB's en AKI's¹) en het opheffen van alle resterende gelijkvloerse kruisingen, zouden uit kunnen komen op een bedrag tussen de 15 en 20 miljard gulden (6,8 en 9,1 miljard Euro). Tussen het principe besluit en de daadwerkelijke oplevering van een ongelijkvloerse kruising ligt gemiddeld 5 jaar. De realisatie van het voornemen alle gelijkvloerse kruisingen op te heffen of ongelijkvloers te maken vergt, naar schatting, een 30 tot 50 jaar. De nu beschikbare middelen in zijn geheel inzetten op risico-uitsluitende maatregelen betekent dat het aantal ongevallen pas in 2009 sterk zal gaan teruglopen (zie bijlage 1).

Ter overbrugging moeten op korte termijn, op de overwegen die pas in tweede instantie voor opheffing/ongelijkvloers maken in aanmerking komen, risico-reducerende maatregelen genomen worden. Railinfra-beheer zal, als uitwerking van het voorafgaande, in de komende vier jaar alle AKI's opheffen of vervangen voor mini-AHOB's.

Het ALARP-principe (As Low As Reasonably Practicable) vergt een flexibele instelling van de betrokken partijen en een planvorming met ruimte voor voortdurend tussentijdse aanpassingen aan nieuwe methoden en inzichten. Het is een continu proces waarin met de beschikbare financiering en uitvoeringscapaciteit steeds naar de meest optimale veiligheidsresultaten wordt gezocht. Dit maakt dat Railinfrabeheer een groot aantal verschillende uitwerkingsmethoden hanteert en dat het pas in laatste planningsstadium mogelijk is om concrete overwegen en maatregelen te benoemen.

Effectuering

Het beleid is door Railinfrabeheer uitgewerkt in het Programma Verbetering Veiligheid op Overwegen (PVVO) (zie bijlage 2). Voor de verbetering

¹ AHOB= Automatische Halve Overwegboom installatie, AKI= Automatische Knipperlicht Installatie.

van de veiligheid op overwegen is, naast het jaarlijkse budget van 65 miljoen gulden (29,5 miljoen Euro) in 2001, incidenteel een budget van 250 miljoen (113,4 miljoen Euro) aan Railinfrabeheer toegekend (Extra Investeringsbudget Overwegen, EIO). Het PVVO beschikt over diverse methoden van aanpak waarmee een op de specifieke lokale situaties toegesneden uitwerking gemaakt kan worden. Met name bij de geografische totaalplannen is door de integrale benadering de betrokkenheid van de regionale wegbeheerder van groot belang.

4.3 Betrokkenheid regionale en lokale overheden

Bij de diverse lokale en regionale wegbeheerders is de motivatie zich in te zetten voor de verbetering van de veiligheid op spoorwegovergangen, sterk wisselend. De hoge kosten, het niet voorkomen in de lokale actualiteit en het, per beheerder, kleine aantal spoorwegovergangen maken dat de problematiek in veel gevallen in het niet valt bij andere prioriteiten. Pas op het moment dat een ongeluk gebeurt, is men van de noodzaak doordrongen. Een grotere betrokkenheid in eerder stadium en een beter inzicht in de mogelijkheden, kan er voor zorgen dat maatregelen getroffen worden voor «het kalf verdrongen is». Net als het ALARP-principe vraagt de samenwerking en afstemming met lokale wegbeheerders een grote mate van flexibiliteit van de uitvoeringsorganisatie.

Een spoorwegovergang is een kruising van verschillende vervoerssystemen. De omstandigheden bij elke spoorwegovergang verschillen van elders. Voor alle situaties geldt dat het alleen zinvol is de veiligheid integraal te benaderen. De keten is zo sterk als de zwakste schakel. Het is zinloos een vrijwel absoluut veilige spoorwegkruising aan te leggen als het wegverkeer daardoor op andere plaatsen met meer of veel grotere risico's wordt geconfronteerd. Beter is het om per regio, voor de daar aanwezige gelijkvloerse overwegen te bekijken welke specifieke oplossingen mogelijk zijn: maatwerk per regio en per overweg.

Het maatwerk heeft niet alleen betrekking op de risico-inschatting en het voorkomen daarvan. Ook voor wat betreft welke oplossingen mogelijk zijn, komt het aan op maatwerk. Bijvoorbeeld meerdere gelijkvloerse overwegen vervangen voor één ongelijkvloerse kruising, de aanleg van een parallelweg voor autoverkeer en een tunnel of brug voor fietsverkeer en voetgangers. Oplossingen toegesneden op het type weggebruiker en plaatsbepaalde mogelijkheden. Het vinden van deze oplossingen is alleen mogelijk in een intensieve samenwerking met de regionale wegbeheerder. Railinfrabeheer en Railned Spoorwegveiligheid beschikken over een uitgebreid informatiesysteem over de typering en toedracht van ongelukken op het spoor en de spoorwegovergangen. De regionale wegbeheerder heeft inzicht in de verkeersstromen en de achterliggende mechanismen om oplossingen aan te dragen die voldoende aansluiten op de behoefte en karakteristieken van het lokale wegverkeer.

Effectuering

Door middel van een brochure (zie bijlage 3) worden lokale en regionale wegbeheerders geattendeerd op de verantwoordelijkheden en mogelijkheden die zij hebben ten aanzien van de veiligheid op spoorwegovergangen. De brochure wordt uitgegeven door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat samen met RIB, Railned en de VNG en is vanaf half januari 2002 beschikbaar. Wegbeheerders die overwegen in hun gebied veiliger willen maken, kunnen contact op te nemen met de regionale directie van Railinfrabeheer. Gezamenlijk wordt bepaald welke gevaarpunten er in hun regio zijn en gezamenlijk kan een oplossingspakket opgesteld worden.

Bij de uitwerking wordt als eerste geprioriteerd aan de hand van de ongevalshistorie van overwegen en baanvakken.

Net als de inrichting van een overweg is het overleg met de regionale wegbeheerders bij elk project een zaak van maatwerk. In tijd en invulling vertoont dit overlegproces een grote verscheidenheid. Alleen in grote lijnen kan dit omschreven worden:

- inventariseren van mogelijkheden (te behalen doelen, kansen, knelpunten, randvoorwaarden en financiering, globale haalbaarheid project);
- overleg betrokken partijen (overeenstemming ten aanzien van te behalen doelen en wederzijdse inzet);
- concretisering invulling, vastleggen van de verplichtingen (planning, inschatting van de behaalde integrale veiligheidswinst, uitgewerkt technisch plan en financiële dekking);
- besluit tot aanpak;
- begeleiding uitvoering;
- evaluatie.

Het proces waarlangs de verschillende partijen tot overeenstemming komen, is één van de succes- of faalfactoren van een project. Structureren van en inzicht in het proces voor alle partijen levert een belangrijke aanzet geven tot slagen van het PVVO. Railinfrabeheer, samen met vertegenwoordigers van regionale wegbeheerders, zal de komende jaren dit proces structureren en inzichtelijk maken. Het resultaat moet zijn een, in algemeenheid, bruikbare procedure voor de afstemming en besluitvorming rond PVVO-deelprojecten. Deze procedure zal een weerslag zijn van de ervaringen van medewerkers van Railinfrabeheer en regionale wegbeheerders. De procedure is een leidraad bij de afstemming en besluitvorming rond nog volgende PVVO-deelprojecten. Algemeen geconstateerde knelpunten in de procedure kunnen voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat aanleiding zijn om te bezien in hoeverre het beleid en de randvoorwaarden met betrekking tot de besluitvorming aangepast zouden kunnen worden.

5. Toetsing

De voortgang van het programma wordt tussentijds geëvalueerd en indien nodig bijgestuurd. Railinfrabeheer levert hiervoor aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat jaarlijks een vooruitzicht welke concrete doelen het komende jaar gerealiseerd zullen worden en een evaluatie over de bereikte doelen in het voorgaande jaar. De onderdelen van deze jaarlijkse verwachting en evaluatie zijn:

- bereikte resultaten, besteedt budget;
- voortgang ten aanzien van de nog niet gerealiseerde doelen;
- evaluatie van het programma en de procedureontwikkeling en indien nodig voorstellen voor aanpassing van de en planning.

6. Programmering

De komende jaren worden er in diverse projecten en programma's gewerkt aan de verbetering van de veiligheid op overwegen. Dit gebeurt in specifieke (aanleg)projecten, in het PVVO en door de inzet van de 250 miljoen gulden (113,4 miljoen Euro) extra investeringsbudget overwegen. Dit budget wordt besteed door een uitbreiding van het PVVO.

Op dit moment zijn er diverse typen overwegen in gebruik. De belangrijkste zijn: 650 AKI's, 1100 AHOB's, 300 onbeveiligde openbare overwegen en 650 particuliere overwegen. Naast de hier genoemde bestaan er nog aantal specifiek beveiligde overwegen. Hierbij moet gedacht worden aan

overwegen op raccordementen, overwegen met overwegbeheerder, overweg met automatische dubbele overwegbomen etc.

6.1 Projecten

In de diverse aanlegprojecten zijn in de afgelopen jaren (vanaf '98) 54 overwegen vervangen voor 38 ongelijkvloerse kruisingen.

Project	vervallen overwegen	vervallen overwegen	ongelijkvloerse kruisingen
	beveiligd	onbeveiligd	nieuw
Amsterdam – Utrecht	12	2	10
Woerden – Harmelen aansluiting 2e fase	3		3
Oirschot – Eindhoven	6		4
Houten Castellum	3		1
Gooiboog		5	0
Zwolle – Enschede	6		5
Uitgeest: De Kleis	1		1
Betuweroute westelijk deel	6		7
Betuweroute oostelijk deel	7	3	7
Totaal	44	10	38

De nieuwe kunstwerken kunnen ook gebruikt worden voor perronontsluiting, dit ter vervanging van perronoverpaden Nieuwe kunstwerken die niet ter vervanging van overwegen zijn gebouwd zijn NIET opgenomen in dit overzicht Projecten gefinancierd door derden zijn NIET meegenomen Overzicht is exclusief programma Veiligheidsknelpunten Overwegen in sporen, die in een verdiepte ligging zijn/worden gerealiseerd, zijn WEL meegenomen in dit overzicht.

Afhankelijk van de aard van de spoorvernieuwingen waartoe besloten wordt, zullen er in het kader van projecten de komende tien jaar een vijftien tot vijftientig overwegen afgesloten en vervangen worden voor enkele ongelijkvloerse kruisingen.

6.2 Programma Verbetering Veiligheid Overwegen

In het kader van het Programma Verbetering Veiligheid Overwegen (PVVO) zonder het EIO, waren voor de komende tien jaar de volgende maatregelen ingepland.

2007	alle gelijkvloerse kruisingen uitgerust met VVO-maatregelen ¹
2008	alle onbeveiligde openbare overwegen ² zijn beveiligd met ALI's ³
2009	alle resterende 600 AKI's vervangen of opgeheven
2010	7 ongelijkvloerse kruisingen aangelegd

¹ De VVO-maatregelen (bedoeld wordt de eenvoudige aanpassingen aan bestaande gelijkvloerse overwegen in het kader van het PVVO) vormen geen standaardpakket maar zijn de uitkomst van voortdurende evaluatie en ontwikkeling. Van de maatregelen zoals deze nu op dit moment ontwikkeld worden voor de verschillende typen overgangen, kan verwacht worden dat zij in het genoemde jaar toegepast zijn.

² Dit zijn de kleine zeer weinig gebruikte overgangen.

³ Automatische Lichtinstallaties.

6.3 Extra Investeringsbudget Overwegen

Met het EIO is het mogelijk een aantal aanpassingen extra en versnelingen uit te voeren. De inzet van het extra investeringsbudget overwegen

wordt betrokken in de planning van het PVVO. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om de verschillende maatregelen efficiënter in de tijd te plaatsen. Dit maakt dat de doelstelling van halvering van het aantal overweg-slachtoffers in 2006 gerealiseerd zal worden. Door de intensivering van het weg- en spoorverkeer is het noodzakelijk om in de periode 2006 tot 2010 maatregelen te nemen om het behaalde veiligheidsniveau te behouden. Omdat in 2006 de risico-reducerende maatregelen overal toegepast zijn, betekent dit voor dat voor de periode 2006 tot 2010 de nadruk komt te liggen op risico-uitsluitende maatregelen. De lange tijd die nodig is voor het realiseren van deze maatregelen, maakt dat hier nu al met de voorbereidingen hiervoor begonnen moet worden.

Met het extra investeringsbudget overwogen worden en het PVVO de volgende maatregelen gerealiseerd.

2005	alle resterende 600 AKI's vervangen of opgeheven
2006	alle gelijkvloerse kruisingen uitgerust met VVO-maatregelen
2007	alle onbeveiligde openbare overwegen zijn beveiligd met ALI's
2010	17 ongelijkvloerse kruisingen aangelegd ⁴

⁴ Deze worden gerealiseerd in het kader van de geografische totaalplannen en de specifieke projecten.

(In het PVVO wordt uitgegaan van een noodzaak van de aanleg van 73 ongelijkvloerse kruisingen voor 2010. Dit is exclusief de kruisingen die in het kader van projecten gebouwd moeten worden. Voor de realisatie van deze 56 kruisingen is een ICES-aanvraag ingediend).

Door de Minister van Verkeer en Waterstaat is besloten om met het EIO een aantal specifieke projecten te bekostigen:

6.3.1 probleemoverwegen Driebergen-Rijsenburg

De overwegen Driebergse weg/Hoofdstraat en Odijkerweg, op het baanvak Utrecht-Ede-Wageningen vormen al jarenlang een ernstig gevaar- en hinderpunt in deze regio. Het verbeteren van deze situatie is complex door de dichtbebouwde omgeving en de toekomstige aanpassingen aan het spoor en het aangrenzende station. Bezien vanuit enkel de overwegproblematiek worden voor deze overwegen de volgende maatregelen voorgesteld: Odijkerweg handhaven en Driebergse weg ongelijkvloers. Voor het ontwikkelen van de uiteindelijk te realiseren totaal oplossing kan voor dit project rekening gehouden worden met een financiële bijdrage vanuit het EIO van 15 miljoen gulden (6,8 miljoen Euro). Al naar gelang het moment waarop de realisering zal gaan plaatsvinden, zullen tussentijds extra risico-reducerende maatregelen genomen worden. Indien de overweg Odijkerweg in het uiteindelijke plan opgeheven zal worden, bestaat er geen bezwaar tegen het eerder opheffen van deze overweg als dit geen extra onveiligheid veroorzaakt op de overweg Driebergse weg.

6.3.2 VERA-verlengd

In het kader van de verbetering van de Verbinding Roosendaal-Antwerpen (VERA) worden op dit traject diverse aanpassingen verricht om de veiligheid en doorstroming van het spoorvervoer op dit traject te verbeteren. Op het moment dat het project-VERA is gerealiseerd, kan met een aantal relatief kleine aanpassingen op het traject Lage Zwaluw-Rosendaal de kwaliteit en veiligheid van het gehele traject Rotterdam-Antwerpen verbe-

terd worden. Deze aanpassingen voldoen aan de voorwaarden en doelstellingen van het PVVO en zullen als zodanig in het PVVO ingepast worden.

6.3.3 Utrecht – Rotterdam en Utrecht – Den Haag overweg-vrij

Naarmate de intensiteit van het spoor- en weggebruik toeneemt, nemen ook de kans en gevoeligheid voor verstoringen toe. In de Randstad ligt de intensiteit van het spoor- en weggebruik hoger dan elders. Het aantal verstoringen ligt eveneens hoger en de doorwerking in de dienstregeling is niet zelden ingrijpend. Voor de lange termijn is het streven gelijkvloerse overwegen op intensief gebruikte baanvakken te verminderen en zo mogelijk naar nul terug te brengen. Voor de lijn Amsterdam – Den Haag is dit in het verleden al bereikt, de lijn Amsterdam – Utrecht wordt in het kader van de spoorverdubbeling overwegvrij.

Twee belangrijke intensief gebruikte lijnen hebben nog een aantal overwegen: de lijnen Utrecht - Den Haag en Utrecht – Rotterdam. De totale kosten van het geheel overwegvrij maken van deze lijnen worden door Railinfrabeheer geschat op 260 miljoen gulden (118 miljoen Euro). Dit gaat de mogelijkheden van het huidige PVVO thans te boven. In het kader van het PVVO worden wel de meest onveilige overwegen op deze twee belangrijke lijnen aangepakt.

6.3.4 Almelo verdiepte ligging

De gemeente Almelo ondervindt hinder en gevaar van een viertal overwegen in en nabij haar centrum. Voor alle vier overwegen wordt door Railinfrabeheer een ongelijkvloerse oplossing als meest wenselijk beschouwd. De overweg Schoolstraat/Violierenstraat staat te boek als een gevaarlijke kruising.

Voor de aanpak van een aantal van deze overwegen en diverse vervoersprojecten in de omgeving van deze overwegen zijn financiële toezeggingen gedaan. Door het combineren van de aanpak van de overwegen en de budgetten die daarmee gepaard gaan, kan één totaal oplossing voor het spoortraject nabij het centrum worden gerealiseerd.

Thans zijn de volgende budgetten gereserveerd:

- voor het ongelijkvloers maken van de twee kruisingen in het zuiden van het centrum 24 miljoen gulden (10,9 miljoen Euro);
- 4 miljoen gulden (1,8 miljoen Euro) in het kader van de verbetering van de doorstroommassen door het centrum van de stad;
- voor het ongelijkvloers maken van de overweg in de Aalderinkssingel, na 2007, 10 miljoen gulden (4,5 miljoen Euro);
- De gemeente, regio en provincie hebben gezamenlijk 8 miljoen gulden (3,6 miljoen Euro) toegezegd voor dit project.
In totaal is daarmee 46 miljoen gulden (20,8 miljoen Euro) gereserveerd voor de aanpak in Almelo.

Thans wordt onderzocht of een verdiepte ligging van het spoor over een traject van 1200 meter de beste totaaloplossing is voor het gebied. Hiermee kunnen twee van de vier overwegen (Violierenstraat/Schoolstraat en Nieuwstraat) opgeheven worden. De Aalderinkssingel blijft, in deze voorstellen, voor auto's gelijkvloers. De overweg Rietstraat blijft in deze voorstellen geheel gelijkvloers. Een ruwe inschatting van de kosten kwam uit op een bedrag van 76 miljoen gulden (34,5 miljoen Euro). Gezien de grote bedragen die met de aanleg gemoeid zijn, de technische en bestuurlijke onzekerheden, de onzekere consequenties voor het spoor en de onduidelijkheid over welke maatregelen genomen moeten worden

om de overwegveiligheid op de twee overgebleven overwegen op voldoende niveau te brengen, is het noodzakelijk eerst verder onderzoek te doen naar de haalbaarheid, consequenties en kosten van dit project. De minister heeft toegezegd dat, indien een verdiepte ligging van het spoor op een verantwoorde manier voor een bedrag van 76 miljoen mogelijk is, zij een bijdrage zal leveren aan dit project. Indien dit verantwoord is, wordt maximaal 30 miljoen gulden extra door het ministerie vrijgemaakt binnen het PVVO in de periode tot 2010 ten opzichte van de hiervoor genoemde bedragen.

Risico-reducerende maatregelen zijn per overweg goedkoper in aanleg en op kortere termijn uitvoerbaar. Dit maakt dat hiermee eerder dan bij risico-uitsluitende maatregelen, een laag jaarlijks ongevalscijfer bereikt kan worden. De kosteneffectiviteit is hierdoor bij risico-reducerende maatregelen groter dan bij risico-uitsluitende maatregelen.

Op termijn zijn, bij een steeds intensiever gebruik van het spoor- en wegennet, risico-uitsluitende maatregelen toch noodzakelijk. De «dichtligtijd» van overwegen zal toenemen, een onaanvaardbare congestie veroorzaken op het wegennet en gevaarlijk gedrag uitlokken bij weggebruikers.

De meest effectieve aanpak ten aanzien van vermindering van de ongevalscijfers en daarmee de verbetering van de punctualiteit en betrouwbaarheid op het spoor en de doorstroming op het wegennet is in eerste instantie op korte termijn inzetten op risico-reducerende maatregelen en voor de lange termijn de nadruk te leggen op risico-uitsluitende maatregelen. Door de lange voorbereidingstijd die de aanleg van risico-uitsluitende maatregelen met zich meebrengen, is het noodzakelijk om in de komende tijd ook te starten met de hiervoor benodigde voorbereidingen (overleg met wegbeheerders, financieringsuitwerking, ontwerp- en procedurele voorbereidingen etc).

In de onderstaande figuur is aangegeven welk effect een volledige inzet op risico-uitsluitende maatregelen en een prioritering van risico-reducerende maatregelen kan hebben. De lijn «eerst risico-reducerend» gaat uit van de nu beschikbare budgetten (870 miljoen, 394,8 miljoen Euro tot 2010). De lijn «alleen inzet op ongelijkvloers» gaat uit van een voortdurende (theoretische) inzet van 110 miljoen per jaar totdat in 2030 alle gelijkvloerse kruisingen zijn verdwenen. De figuur gaat uit van een behoudende schatting van een gemiddelde van 40 slachtoffers per jaar. Dit getal kan naar beneden toe bijgesteld worden.

Berekend aantal dodelijke slachtoffers per jaar

