

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

Bijlage(n)

29 september 2003

-

Ons kenmerk

Uw kenmerk

DGP/SPO/U.03.02846

2020316060

Onderwerp

Kamervragen

Geachte voorzitter,

Hieronder volgen de antwoorden op de vragen van het lid Duyvendak over het mogelijk afsluiten van spoorwegovergangen.

1. Hoeveel spoorwegovergangen zijn in het kader van het Programma Verbeteren Veiligheid Overwegen - dat ProRail uitvoert in opdracht van uw ministerie – afgesloten, en hoeveel zullen er nog afgesloten worden? Om wat voor type overgangen gaat het daarbij (met ahob, aki of anderszins beveiligd, onbeveiligd)?
1. Het Programma Verbetering Veiligheid Overwegen (PVVO) is het uitvoeringsprogramma van ProRail. In het kader van het PVVO zijn in de afgelopen drie jaar 160 overwegen opgeheven of gecombineerd met andere overwegen. Hiervoor zijn 300 overwegen aangepast, 15 daarvan zijn ongelijkvloers gemaakt. Het type beveiligingsmaatregelen van een overweg hangt samen met het gebruik en het risicoprofiel. Het risicoprofiel heeft niet alleen betrekking op de overweggebruiker maar ook op de gevolgen voor het treinverkeer. Het aantal ontsporingen na botsingen op overwegen is (met een grillig verloop) over de afgelopen jaren constant terwijl het aantal botsingen op overwegen afneemt (bron: Trendanalyse 2002). Alleen de zeer weinig gebruikte overwegen zijn onbeveiligd (met alleen een Andreaskruis gemarkeerd).

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon +31 70 3516171
Fax +31 70 3517895

2. Wat is het aandeel van de spoorwegovergangen in het totaal aantal ongelukken dat in ons land plaatsvindt?
2. Het vijfjarig gemiddelde voor dodelijke slachtoffers op overwegen ligt momenteel rond de dertig per jaar tegen 1130 in het totale wegverkeer. Hierbij moet opgemerkt worden dat de (gevolg)risico's van het weg- en spoorverkeer zeer verschillend zijn en de hinder voor het spoor- en wegverkeer onvergelijkbaar. Een aantal treinen zal na een botsing op een overweg ontsporen (zie antwoord vraag 1) met alle gevolgen van dien. Een reëel vervolgrisico is dat de trein dan in het naast gelegen spoor terechtkomt met alle catastrofale risico's die dat met zich meebrengt. Bij een botsing op een overweg ligt het spoorverkeer op het traject minimaal twee uur stil. Dit heeft te maken met het voorgeschreven - justitieel- onderzoek. Al naar gelang de plaats van het ongeluk werkt de verstoring van de dienstregeling door in de dienstregeling van andere treinen. In 2002 was 1,8% van het totaal aantal treindienst aantastende onregelmatigheden (TAO's) te wijten aan ongelukken op overwegen. De ernst van de aantasting van de treindienst is op overwegen 3 keer groter dan de gemiddelde TAO.
3. Zijn bij de overgangen die gesloten zijn/worden in het verleden ongelukken gebeurd en zo ja, van welk type zijn deze overwegen? Is het ongevalrisico hoger dan bij overgangen van hetzelfde type die niet gesloten worden?
3. Er zijn bij de overwegen die in afgelopen drie jaar (2000 – 2002) zijn opgeheven, 66 ongelukken gebeurd in de tien jaar daar aan voorafgaand. Van deze overwegen waren 99 beveiligd als AHOB, 66 beveiligd als AKI, hadden 7 een overige beveiliging en waren 45 onbeveiligd. Gemiddeld hebben op deze overwegen niet meer ongelukken plaatsgevonden dan de vergelijkbare overwegen die niet zijn opgeheven.
4. Op welke criteria wordt de beslissing gebaseerd om een overweg af te sluiten? In hoeverre speelt kostenbesparing (voor beheer en onderhoud) respectievelijk het risico van verstoring van de dienstregeling een rol? Hoe zijn de criteria vastgelegd? Wie past deze criteria toe? Wie houdt toezicht op de besluitvormingsprocedure?
4. ProRail maakt per individuele overweg de afweging hoe een overwegbeveiliging te verbeteren. De uiteindelijk plannen en de wijze waarop de afweging gemaakt is, wordt door de Inspectie van Verkeer en Waterstaat geaccordeerd. Een besparing op beheer en onderhoud is geen criterium bij de overweging hoe een overwegbeveiliging te verbeteren¹. De vermindering van de verstoring van de dienstregeling bij een ongeluk speelt als secundair criterium een rol. De wijze van afweging en de criteria waarlangs dit mogelijk is, zijn door ProRail uitgewerkt in Programma Verbetering Veiligheid Overwegen.
- De gehanteerde criteria zijn:
- de ongevalhistorie van de overweg;
 - de ongevalhistorie van een baanvak;
 - in hoeverre betreft het een intercity/sneltrainbaanvak;
 - in het verleden gemaakte afspraken met wegbeheerders;
 - bereidheid van wegbeheerder mee te werken aan oplossing van het probleem;

¹ Wel wordt er naar lifecycle kosten gekeken bij de bepaling van het type overwegbeveiliging

- gecalculeerde veiligheidsbaten. Deze zijn afhankelijk van intensiteit en snelheid van trein/wegverkeer, aantal rijstroken, aantal sporen, vervolgrisco's na aanrijding;
- toekomstvastheid van de maatregelen;
- mogelijke voordelen die kunnen worden behaald ten gevolge van het overwegvrij worden van een corridor.
- de toekomstverwachting van de overweg in haar omgeving;
- het soort weg. Daarmee wordt bedoeld in hoeverre het een lokale weg, ontsluitende weg dan wel een doorgaande(=stroom) weg is. Hierbij wordt aangesloten op de door het CROW (kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur) gehanteerde definities.
- de mate waarin het opheffen van de overweg bijdraagt aan congestievermindering.

De afweging hoe de beveiliging op een overweg te verbeteren, wordt gemaakt op basis van de mate van veiligheid die met een investering gerealiseerd kan worden. Die afweging wordt ook gemaakt ten aanzien van weinig gebruikte overwegen waar (in absolute getallen) ook weinig ongelukken zullen gebeuren. Een overweg waar weinig ongelukken plaatsvinden, is echter niet noodzakelijkerwijs veilig voor de gebruikers. Het aantal ongelukken per overweggebruiker kan relatief groot zijn. Ook op weinig gebruikte overwegen moeten dus wel degelijk maatregelen getroffen worden. De investering per overweggebruiker is op deze overwegen hoog. Een overweg opheffen is hier een effectieve manier de veiligheid te verbeteren en tegelijkertijd een relatief goedkope oplossing.

Bovenstaande uitwerking is gemaakt op basis van het beleid voor overwegen dat verwoord is in de nota "Beleid Verbeteringen Overwegen" en de Kadernota "Railveiligheid". Voor het overwegenbeleid en het railveiligheid in het algemeen worden eind 2004 geactualiseerde nota's verwacht.

5. Wordt in de besluitvorming meegewogen dat sluiting van overwegen leidt tot verschuiving van ongevalrisico's naar de wegen waarop het verkeer wordt geconcentreerd?
5. Ja, dat wordt meegenomen.
6. Welke alternatieven voor sluiting – bijvoorbeeld het plaatsen van een sluis voor fietsers, voetgangers en ruiters, waar gemotoriseerd verkeer niet doorheen kan – worden/zijn overwogen?
6. Er bestaat inmiddels een breed scala van maatregelen waarmee de veiligheid op overwegen verbeterd kan worden. Deze set wordt voortdurend uitgebreid, bijvoorbeeld in de vorm van VVO-maatregelen, die specifiek voor AHOB-overwegen ontwikkeld zijn (zie "Verbeteren Veiligheid op en nabij AHOB-overwegen" van CROW).

Elke overweg wordt individueel bekeken. De situatie wordt beoordeeld, de meest geschikte methode gekozen en toegespitst op de lokale omstandigheden. Het opheffen van een overweg of combineren met een andere overweg is, in een aantal gevallen, nog steeds één van de meest effectieve verbeteringen.

7. Bent u zich ervan bewust dat het sluiten van overwegen leidt tot een beperking van de recreatiemogelijkheden op het platteland en dat het sociale gevolgen heeft op het gebied van de leefbaarheid? Zo neen, bent u bereid te onderzoeken hoeveel fietsers, wandelaars en ruiters door sluiting van overwegen worden gedupeerd, bijvoorbeeld doordat (lange-afstands)fiets- en wandelpaden of lokale 'blokjes om' in bos- en natuurgebieden of het buitengebied van woonkernen, worden geblokkeerd?
7. Als tot opheffen wordt besloten verkleint dit de doorgangsmogelijkheden voor het betreffende verkeer. Als hiertoe wordt besloten, wordt de maatregel zo ingericht dat dit voor een zo beperkt aantal verkeersdeelnemers hinder oplevert. Hier staat tegenover dat de maatregel de veiligheid aanzienlijk vergroot. Bij de keuze tussen opheffen of verbeterd beveiligen speelt meer dan alleen het aantal weggebruikers. Het belang van de verbinding en de mogelijkheid hiervoor een alternatief te bieden, telt hierin mee. Het opheffen van een openbare overweg gebeurt altijd in overleg met de wegbeheerder. Particuliere overpaden worden in overleg met de rechthebbende(n) opgeheven. Deze overwegen zijn uit principe voor derden (af)gesloten.

Het belang van de recreatieve functie van veel kleinere wegen en paden is mij bekend. De Stichting Wandelplatform-LAW, Stichting Fietsplatform en de Koninklijke Hippische Sportfederatie hebben mijn ministerie enige tijd geleden gewezen op de mogelijke vermindering van de recreatieve functie door het opheffen van kleinere overwegen. Deze organisaties hebben een onderzoek opgestart waarin de knelpunten geïnterpreteerd worden. ProRail heeft regulier overleg met deze belangenverenigingen. Waar mogelijk zal rekening gehouden worden met de resultaten van deze inventarisatie.

8. Deelt u de mening dat het afsluiten van overwegen voor alle verkeer een draconische maatregel is om de veiligheid van overwegen te verbeteren? Zo ja, welke stappen gaat u nemen om deze overgangen in ieder geval toegankelijk te houden voor fiets-, wandel- en ruiterverkeer? Zo neen, waarom niet?
8. Nee, de gevolgen van een botsing op een overweg zijn dermate ernstig dat het in feite onwenselijk is dat weg- en spoorverkeer elkaar kunnen treffen. Historisch is het bestaan van gelijkvloerse kruisingen een gegeven. Op korte termijn vervangen van alle spoorwegovergangen voor ongelijkvloerse kruisingen is financieel en technisch niet mogelijk. Verbeteren van de beveiliging is de "second best". Voor wat betreft uw vraag over het toegankelijk houden voor fiets-, wandel- en ruiterverkeer verwijs ik u naar het antwoord op vraag 7.

9. Bent u ervan op de hoogte dat zich bij het rijks- en provinciale wegennet een soortgelijke ontwikkeling voltrekt als bij het spoor, namelijk het beperken van het aantal oversteekpunten voor fietsers en wandelaars (zie bijvoorbeeld de A73 bij Venlo)? Deelt u de mening dat deze ontwikkeling vanuit recreatief en sociaal oogpunt onwenselijk is? Zo ja, bent u bereid te onderzoeken hoe deze ontwikkeling kan worden omgebogen? Zo nee, waarom niet?
9. Het merendeel van de rijkswegen zijn snelwegen. Deze kennen geen gelijkvloerse kruisingen. Op de niet-autosnelwegen komen incidenteel gelijkvloerse kruisingen voor. Op deze plaatsen zijn in de meeste gevallen rotondes of verkeerslichten aangebracht. De situatie op het rijkswegennet is daarom niet vergelijkbaar met het spoornet. Voor het provinciale wegennet ben ik beleidsmatig niet verantwoordelijk.
10. Deelt u de mening dat bij de aanleg van rijks- en provinciale wegen bestaande verbindingen op gelijkwaardige wijze vervangen dienen te worden, als invulling van het principe “de vervuiler betaalt” en het “compensatiebeginsel”? Zo ja, hoe denkt u hieraan inhoud te geven? Zo nee, waarom niet en hoe denkt u de consequenties van het verdwijnen van verbindingen op te vangen?
10. Als bij aanleg van een nieuwe rijksweg een bestaand fiets- of wandelpad wordt gekruist, wordt in eerste instantie gekeken of een verbinding onder of boven de nieuwe weg kan worden aangebracht. Alleen in incidentele gevallen wordt een verbinding afgesloten. Voor de overwegingen daarbij verwijs ik naar het antwoord op vraag 7. Ik zou deze lijn overigens niet willen betitelen als compensatiebeginsel.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs