

# 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)
7 april 2005	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/u.05.00664	2040510270
Onderwerp	
Kamervragen	

Geachte voorzitter,

Hieronder treft u mijn antwoorden aan op de vragen van het Kamerlid de heer Hofstra over gelijkvloerse spoorwegovergangen.

1. Kunt u nader verslag doen van het overleg met de provincie Friesland en de gemeente Franeker met betrekking tot de inpassing van de spoorwegovergang bij Franeker?

1. Met de provincies Friesland en Groningen heb ik in 2004 overleg gevoerd over de aanbesteding van de 6 noordelijke treindiensten, waaronder de treindienst Leeuwarden-Harlingen. Voor de provincie Friesland was een belangrijke voorwaarde voor deelname aan de gezamenlijke aanbesteding de realisatie van een gelijkvloerse spoorkruising in de rondweg Franeker.

Spoorwegovergangen vormen een belangrijke risicofactor in het weg- en spoorvervoer. Daarom is in de Kadernota Railveiligheid uit 1999 en in de, op 27 januari 2005 door de Tweede Kamer behandelde, Tweede Kadernota "Veiligheid op de Rails", aangegeven dat het aantal dodelijke slachtoffers op overwegen in 2010 gehalveerd moet zijn ten opzichte van het aantal in 1985. Al enige jaren wordt veel energie gestoken in het verbeteren van de veiligheid op overwegen. Door ProRail wordt hiervoor, samen met de wegbeheerders, het Programma Verbetering Veiligheid Overwegen uitgevoerd. Om te

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

Telefoon 070 351 61 71  
Fax 070 351 78 95

voorkomen dat de bereikte verbeteringen, elders tenietgedaan worden, is in de kadernota gesteld dat geen nieuwe onveiligheid op overwegen mag ontstaan. Een nieuwe gelijkvloerse overweg veroorzaakt hoe dan ook nieuwe onveiligheid en is om de genoemde reden in beginsel niet te accepteren.

Toch is de praktijk vaak complexer. Het kan zijn dat ter plekke geen ongelijkvloerse oplossingen mogelijk zijn, dat een kruising voor de bereikbaarheid of de wegverkeersveiligheid essentieel is en dat de toename van onveiligheid in absolute zin minimaal is. De laatste twee overwegingen hebben veelal betrekking op het langzaam verkeer. Voor deze groepen kan het spoor, door het weghalen van een spoorovergang, een barrièrewerking krijgen. Daarnaast geldt dat omrijden of omlopen voor langzaam verkeer ook meer risico's op de weg met zich mee kan brengen. Om in dit geval - en in de toekomst op andere plaatsen - een goede en inzichtelijke afweging te kunnen maken, is in het najaar van 2004 samen met de Provincie Friesland, ProRail en Verkeer en Waterstaat de "Pilot-Franeker" opgezet.

In de pilot is op basis van een risicoanalyse onderzocht welke veiligheidsconsequenties er verbonden zijn aan het nieuw inpassen van een gelijkvloerse overweg en of er alternatieven voor een gelijkvloerse overweg voorhanden zijn. Uit dit onderzoek is gebleken dat:

- een gelijkvloerse overweg ter plekke alleen net voldoende veilig is aan te leggen als de meest vergaande beveiligingsmaatregelen worden toegepast en er tevens een beperking van de treinsnelheid zal gelden van maximaal 40 km/uur;
- er vervolgens geen maatregelen meer voorhanden zijn om de veiligheid binnen acceptabele grenzen te brengen ingeval de intensiteit van het weg- of spoorverkeer toeneemt;
- de life-cycle kosten van een viaduct minder hoog zijn dan de kosten voor een zogenaamde (in 2005 nog vrij te geven) ADOB+ (= automatische dubbele overwegbomen);
- er geen essentiële technische of verkeerskundige bezwaren zijn tegen een viaduct.

Ik heb daarom besloten géén toestemming te geven voor de realisatie van een nieuwe gelijkvloerse spoor kruising in de rondweg Franeker en heb dit bij brief van 29 november 2004 aan de provincie Friesland gemeld.

De provincie Friesland gaat nu voor eigen rekening een viaduct realiseren. Het viaduct is echter vanwege het hellingspercentage voor fietsers en voetgangers geen alternatief voor de gelijkvloerse spoor kruising. Daarom heb ik in dit bijzondere geval een financiële bijdrage verleend aan de provincie Friesland van € 400.000,- voor de realisatie van een fietsers- en voetgangerstunnel.

2. Kunt u aangeven wat de grondslag is voor de nieuwe norm voor het toestaan van gelijkvloerse kruisingen, die erop neerkomt dat maximaal één botsing in de honderd jaar is toegestaan?
2. Een deel van de jaarlijkse ongevallen op overwegen vindt plaats op overwegen waar zich de voorafgaande 25 jaar nog geen ongelukken voordeden. De overwegen waar zich (nog) geen ongelukken hebben voorgedaan zijn als historisch relatief veilig aan te merken. Toch blijkt uit onderzoek dat op deze overwegen nog een botsingskans bestaat van eens in de honderd jaar.

Met als uitgangspunt de geformuleerde doelstelling van het overwegenbeleid voor 2010, is een schatting te maken van welke onveiligheid eventueel nieuwe overwegen mogen toevoegen aan de totale onveiligheid op spoorwegovergangen. De normering vanuit Verkeer en Waterstaat is daarbij dat een nieuwe gelijkvloerse overweg (mits het aantal nieuwe gelijkvloerse overwegen beperkt blijft) wordt geaccepteerd wanneer de botsingskans kleiner is dan 0,0036 per jaar.

Het uitgangspunt blijft dat er geen nieuwe gelijkvloerse overwegen aangelegd worden. Het is mijn bevoegdheid om in uitzonderlijke situaties te beslissen de aanleg van een nieuwe gelijkvloerse overweg toe te staan. Indien uit de risicoanalyse blijkt dat een nieuwe gelijkvloerse overweg onveiliger zal zijn dan de historisch als relatief veilig aan te merken overwegen, zal ik geen toestemming verlenen. Ingeval de voorspelde botsingskans op een nieuwe aan te leggen overweg minder dan 0,0036 per jaar is, acht ik de invloed van de aanleg daarvan op de totale onveiligheid op overwegen voldoende klein om aan de doelstelling van het overwegenbeleid geen afbreuk te doen. Blijft staan dat ook in deze gevallen de onredelijkheid van andere oplossingen moet worden aangetoond. Ligt de berekende botsingskans tussen de waarden 0,01 en 0,0036, dan zal ik een specifieke afweging maken op basis van alle belangen en grootheden samenhangend met de aanleg van de nieuwe overweg. Zie verder het antwoord op vraag 1.

3. Waarom wordt de afweging over het aanleggen van een gelijkvloerse kruising dan wel het in de toekomst aanleggen van een ongelijkvloerse kruising niet aan de regio overgelaten? (Een nieuwe spoorkruising in de rondweg Franeker zou voldoen aan de norm. Er is echter geen toestemming gegeven voor de aanleg van een gelijkvloerse overweg omdat intensivering van het weg- en spoorverkeer in de toekomst dan niet meer mogelijk zou zijn zonder alsnog een ongelijkvloerse kruising aan te leggen).
3. Zoals ook blijkt uit de antwoorden op de vragen 1 en 2, maakt de regio een afweging maar moet die passen binnen de kaders van het rijksbeleid. De doelstelling van de halvering van het aantal slachtoffers op overwegen is immers landelijk vastgesteld.

In een recente brief (DGP/SPO/u.05.00560 van 15 maart 2005) heb ik de Tweede Kamer aanvullende informatie verschaft over de uitvoering van het overwegbeleid.

In die brief wordt bijzondere aandacht gegeven aan maatwerk in de uitvoering van het overwegbeleid. De focus van het overwegbeleid is steeds meer gericht op een integrale gebiedsgerichte benadering met inachtneming van de aanwezige risico's ter plekke (proportionaliteit). Ook de relatie van de regio (als wegbeheerder) met Prorail (als spoorbeheerder) wordt toegelicht. In de meeste gevallen komen de wegbeheerder en Prorail tot een besluit over de te kiezen beste locale oplossing. In geval van een impasse verwijst Prorail naar de zogenaamde escalatieregeling. Die komt er kort gezegd op neer dat de initiatiefnemer met behulp van een gecertificeerd adviesbureau een onderzoek laat uitvoeren naar de veiligheidsconsequenties van het gewenste project. Op basis van die analyse adviseert de IVW de Minister die daarop besluit.

4. Bent u bereid een praktijkvoorbeeld of pilot mogelijk te maken van de spoorwegovergang Franeker om een gelijkvloerse overweg te ontwikkelen?
4. De spoorkruising bij Franeker is door mij al behandeld als een pilot. Zie mijn antwoord op vraag 1.
5. Bent u bereid gelijkvloerse kruisingen mogelijk te maken bij lightrailprojecten en daartoe geschikte regionale spoorwegen indien dit geen nadelige gevolgen heeft voor de veiligheid? Zo neen, waarom niet?
5. In de beantwoording van de vragen 1 en 2 heb ik geschetst onder welke condities gelijkvloerse kruisingen mogelijk zijn.  
In de bij vraag 3 genoemde brief over de uitvoering van het overwegenbeleid is ook een paragraaf 'Regionaal spoorvervoer' opgenomen. Daarin is het beleid dat de initiatiefnemer door middel van een risicoanalyse veiligheidseffecten van voorgenomen wijziging in kaart brengt en aantoont hoe deze kunnen worden beheerst. Het instrumentarium dat daarbij door decentrale overheden en initiatiefnemer kan worden gehanteerd, is ontwikkeld en aangereikt in het *Normdocument Veiligheid Light Rail (V&W, 2003)*.  
In dit verband hecht ik eraan te melden dat ministerie van Verkeer en Waterstaat eind 2004 in overleg met IPO en SKVV een project is gestart met als opdracht om uiterlijk 1 juli 2005 de (on)mogelijkheden van de inzet van lichter materieel op hoofdsporen in kaart te brengen. Recent is als eerste product een Reader verschenen, waarin wordt ingegaan op de geldende wettelijke en beleidsmatige eisen. Deze reader is positief ontvangen door IPO en SKVV.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs