



Veiligheid op overwegen is toegenomen

Het Programma Verbeteren Veiligheid van Overwegen (PVVO) is het uitvoeringsprogramma van ProRail dat zich heeft gericht op het vergroten van de veiligheid op overwegen in Nederland. In 1999 heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zich ten doel gesteld om het aantal doden en gewonden op spoorwegovergangen in 2010 tenminste gehalveerd te hebben ten opzichte van het jaar 1985. In dat jaar vielen er als gevolg van botsingen tussen trein- en wegverkeer 48 doden en 48 gewonden. ProRail heeft deze doelstelling in concrete plannen en resultaten omgezet.

Hoewel er jaarlijks sterke schommelingen in het aantal slachtoffers te zien zijn, valt er duidelijk een dalende lijn waar te nemen. In 2004 en 2005 is het aantal dodelijke slachtoffers al fors onder de norm van 24 gedoken. Ook het berekende vijfjaarlijkse gemiddelde ligt onder de 24. De daling kan voor het overgrote deel aan het AKI-AHOB-ombouwprogramma toegeschreven worden. Daarnaast is de afgelopen 5 jaar ook veel aandacht geschonken aan mogelijke verbetering van bestaande AHOB-overwegen, particuliere overpaden en zijn, in samenwerking met gemeenten, veel overwegen vervangen door tunnels en viaducten.

Ombouwprogramma AKI-AHOB

Het AKI-AHOB-ombouwprogramma is een deelprogramma van het PVVO. In dit programma zijn inmiddels vrijwel alle ongeveer 600 overwegen met een AKI-beveiliging naar een overweg met een AHOB-beveiliging omgebouwd. De uitvoering is in de tweede helft van 2000 begonnen en wordt in 2006 afgerond. Het aantal botsingen op een AKI lag beduidend hoger dan op een AHOB (1x per 18 jaar, respectievelijk 1x per 30 jaar). Vanaf 2000 heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat geld beschikbaar gesteld om in een versneld tempo alle AKI's naar (mini) AHOB's om te bouwen en daarmee het aantal botsingen omlaag te brengen. Na een Europese aanbesteding is in oktober 2000 de AKI-AHOB-ombouw officieel van start gegaan. Drie aannemers (Volker Stevin, BAM en Strukton) en twee ingenieursbureaus (Holland Railconsult, nu Movares en

Arcadis) hebben destijds een vennootschap onder firma onder de naam X-pact (spreek uit: Crosspact) opgericht, die de ombouw heeft uitgevoerd. Eind 2006 mogen we constateren dat de botsingskans op AHOB overwegen is gedaald tot 1x per 35 jaar. Per saldo heeft alleen dit deelprogramma gezorgd voor structureel 23 botsingen op overwegen minder per jaar, waarbij zo'n 8 levens op jaarbasis gespaard blijven.

Samenwerking

ProRail werkt niet als enige aan de verbetering van de veiligheid op overwegen. We doen dat samen met de Rijksoverheid en met de wegbeheerders. De Rijksoverheid bepaalt het beleid en de regelgeving op het gebied van spoorwegveiligheid. Denk bijvoorbeeld aan de Kadernota Railveiligheid. Deze nota is bepalend voor het handelen van ProRail. ProRail is verantwoordelijk voor de bouw, het beheer en het onderhoud van het spoor inclusief overwegen. Verder stelt ProRail, in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, kaders en normen voor het gebruik van het spoor. En dus ook voor overwegen. De wegbeheerders zijn medeverantwoordelijk voor de veiligheid op het kruisvlak van weg en spoor. Meestal gaat het hierbij om gemeenten, een enkele keer is Rijk, provincie of waterschap de wegbeheerder. De samenwerking krijgt soms een bijzondere vorm in een integrale, gebiedsgerichte benadering waarbij alle genoemde partijen samenwerken aan verkeers- en vervoerskundige plannen waarbij overwegen een onderdeel van de problematiek vormen.



Optimale veiligheid

Ook overwegen die al met bomen beveiligd zijn, kunnen veiliger. Zo dwingen drempels op de weg het wegverkeer langzamer te rijden. Een middengeleider – een afscheiding tussen de beide weghelften – voorkomt dat weggebruikers om de overwegbomen heen slalommen. Per AHOB-overweg bekijkt ProRail welke maatregelen of combinaties van maatregelen nog meer nodig zijn voor een optimale veiligheid. Naast genoemde maatregelen kan daarbij verder worden gedacht aan meer of langere en beter opvallende (aluminium) overwegbomen, filewaarschuwing, verlengen van vrijliggende fiets- en voetpaden over de overweg, betere belijning en afkruising van de gevaarvlakken, verhogen van de knipperlicht frequentie en nog een aantal meer lokaal te nemen maatregelen (bijvoorbeeld uitleggers).

Onbeveiligde overwegen

Nederland telt nog enkele honderden onbeveiligde openbare overwegen. Toch gebeuren hier maar weinig ongevallen. Dat komt doordat er weinig verkeer passeert. ProRail monitort het gebruik van deze overwegen uitvoerig, zodat bij overwegen waar het risico toeneemt passende maatregelen genomen kunnen worden. Verder zijn er ruim vierhonderd particuliere overpaden. Deze zijn niet voor het publiek toegankelijk. Ze liggen bijvoorbeeld op bedrijventerreinen of bij landerijen. ProRail probeert deze overpaden in overleg met betrokkenen af te sluiten.

Afsluiten overwegen

ProRail sluit geen overwegen. De wegbeheerder sluit overwegen door het onttrekken van het bewuste weggedeelte aan de openbaarheid. Daarvoor dient een ontrekkingsprocedure te worden doorlopen waarin gelegenheid is voor burgers en overige betrokken om inspraak uit te oefenen en beroep en bezwaar aan te tekenen tegen het genomen besluit. ProRail dient wel verzoeken tot sluiting in en doet dat in overleg met de wegbeheerder die, zoals

aangegeven, in alle gevallen het ultieme besluit moet nemen. Daarbij is altijd sprake van een afweging tussen veiligheid, bereikbaarheid en beschikbaarheid en de bij de oplossing horende kosten en financieringsmogelijkheden. Een sluiting gaat in vrijwel alle gevallen gepaard met het aanbieden van een reëel alternatief: een tunnel of viaduct op dezelfde locatie of een omleidingsroute. Ook minder ingrijpende maatregelen, zoals bijvoorbeeld het alleen toegankelijk maken van een overweg voor langzaam verkeer, worden vaak in de afweging meegenomen en niet zelden als uiteindelijke oplossing gekozen.

Maatwerk

Vanuit de Kadernota Railveiligheid gezien, opereert ProRail vanuit het oogpunt van spoorwegveiligheid terwijl de gemeente de rol heeft om alle belangen van weggebruikers (auto, fietser, wandelaar, etc.) af te wegen. Overigens is veiligheid niet meer het enige issue maar zijn beschikbaarheid en betrouwbaarheid voor zowel trein- als wegverkeer belangrijke invalshoeken geworden. Die bredere optiek leidt tot proportionele maatregelen en maatwerk, zeker wanneer beide beheerders hun eigen rol goed vervullen en elkaar daarin aanvullen.

Worden ProRail en een gemeente het niet eens dan er is altijd nog een escalatieprocedure: In geval van een impasse verwijst ProRail de betrokken wegbeheerder en/of initiatiefnemer naar de zogenoemde escalatieprocedure van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De Inspectie Verkeer en Waterstaat (Toezicht op de veiligheid Rail) hoort beide partijen en adviseert vervolgens de Minister van Verkeer en Waterstaat. Die neemt uiteindelijk een beslissing waar de partijen zich aan moeten houden.

Informatie

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met Piet Versteden, T 030 235 94 34.

ProRail
WIJ ZORGEN DAT 'T SPOORT

Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht
Postbus 2038
3500 GA Utrecht
T 030 235 71 04
www.prorail.nl