

Vergaderjaar 2010–2011

29 893

Veiligheid van het railvervoer

Nr. 110

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 november 2010

Naar aanleiding van de vraag van lid Bashir tijdens het Algemeen overleg PHS op 7 oktober 2010 (kamerstuk 32 404, nr. 5) heeft mijn ambtsvoorganger toegezegd de Kamer schriftelijk te informeren over de wijze waarop uitvoering is gegeven aan de motie Feenstra/Verbugt¹. Met deze motie is, d.d. 29 juni 2000, gevraagd een norm met betrekking tot maximale sluitingstijden van spoorwegovergangen op te stellen. Naast het aspect veiligheid heeft het veelvuldig en langdurig sluiten van spoorwegovergangen ook invloed op de bereikbaarheid over de weg. Hierbij informeer ik u hoe aan deze motie invulling wordt gegeven.

Op 12 oktober 2000 heeft mijn ambtsvoorganger in antwoord op onderhavige motie aangegeven dat stringente toepassing van sluitingstijd normeringen niet hoeft te leiden tot een veilige overweg of tot een zinvolle besteding van rijksmiddelen². Ik ben met de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat van mening dat niet de sluitingstijd moet worden genormeerd maar de mate van de onveiligheid.

Overwegveiligheid 2000–2010: Eerste en Tweede Kadernota Railveiligheid

Het beleidskader ten aanzien van overwegveiligheid is verwoord in de Eerste en Tweede Kadernota Railveiligheid uit 1999 respectievelijk 2004³. De doelstelling is maximaal 24 dodelijke slachtoffers per jaar. In 2009 zijn 13 overweggebruikers om het leven gekomen. In vergelijking met 2001 is dit aantal ruim 70% gedaald⁴. Dat is ver onder de doelstelling voor 2010 conform de Eerste en Tweede Kadernota Railveiligheid.

De sterke verbetering van de overwegveiligheid is voor een belangrijk deel te danken aan de uitvoering van het meerjarige overwegveiligheidsprogramma PVVO (programma verbetering veiligheid overwegen). In het kader van dit uitvoeringsprogramma zijn door ProRail en wegbeheerders verschillende maatregelen uitgevoerd die de overwegveiligheid sterk hebben verbeterd, zoals de ombouwoperatie van spoorwegovergangen

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 1999–2000, 22 589, nr. 165.

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2000–2001, 22 589, nr. 175.

³ Tweede kamer, vergaderjaar 1998–1999, 26 699, nr. 1 en 2; Tweede Kamer, vergaderjaar 2004–2005, 29 893, nr. 1 en 2.

⁴ Tweede Kamer, vergaderjaar 2009–2010, 29 893, nr. 104.

beveiligd met een Automatische Knipperlicht Installatie naar spoorweg-overgangen die beveiligd zijn met Automatische Halve Overweg Bomen (AKI-AHOB ombouwoperatie), het beveiligen van drukbereden overwegen en andere maatregelen zoals voorlichting en handhaving. Daarnaast is in de periode 2006–2009 in twee tranches «spoorse doorsnijdingen» totaal ca. € 385 miljoen beschikbaar gesteld om knelpunten als gevolg van spoordoorsnijdingen in gemeenten op te lossen. Deze projecten dragen ook bij aan het verder verbeteren van de veiligheid.

Overwegveiligheid 2010–2020: Derde Kadernota Railveiligheid

Ambities en verbetermaatregelen voor de periode na 2010 zijn opgenomen in de Derde Kadernota Railveiligheid «veilig vervoeren, veilig werken, veilig leven met spoor». Deze nota heeft mijn ambtsvoorganger op 28 juni 2010 aan uw Kamer doen toekomen¹. In de Derde Kadernota Railveiligheid is de lijn herbevestigd dat niet de sluitingstijd moet worden genormeerd maar de mate van de onveiligheid. Ten aanzien van overwegveiligheid is de ambitie te streven naar permanente verbetering van de veiligheid. In aansluiting op de wens van uw Kamer speelt het proportionaliteitsbeginsel daarbij een belangrijke rol: de kosten van de maatregelen dienen in verhouding te staan met de te realiseren veiligheidswinst.

Uitwerking overwegenbeleid 2010–2020

ProRail heeft een plan van aanpak opgesteld gericht op verdere verbetering van de overwegveiligheid. Dit plan, genaamd «uitwerking overwegenbeleid 2010–2020», is als bijlage bij de brief bij de Derde Kadernota Railveiligheid gevoegd². In dit plan zijn onder andere concrete maatregelen opgenomen om met maatwerk te komen tot kosteneffectieve verbetering van veiligheid op specifieke categorieën overwegen, zoals overwegen in de nabijheid van stations.

Verbeteringen worden uitgevoerd middels afronding van de lopende (PVVO)-projecten en de benutting van het restantbudget van het PVVO. Voor verbetering van de overwegveiligheid worden waar nodig ook middelen beschikbaar gesteld in het kader van de lopende MIRT projecten zoals NaNov³ (goederenroute Elst–Deventer–Twente) en het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). In het kader van deze projecten krijgt de overwegproblematiek de nodige aandacht.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2010–2011, 29 893, nr. 106.

² Bijlage bij Kamerbrief 29 893, nr. 106.

³ NOV staat voor Noordoostelijke verbinding.