

Vergaderjaar 2015–2016

29 893

Veiligheid van het railvervoer

Nr. 201

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 december 2015

In aansluiting op de brief aan uw Kamer van 10 juni 2015 (Kamerstuk 29 893, nr. 190) en conform de toezegging van mijn voorgangster in het AO Spoorveiligheid met uw kamer op 17 juni 2015 (Kamerstukken 33 652 en 29 893, nr. 35) en mijn recente toezegging in het AO Spoor van 19 november 2015 informeer ik u hierbij over de voortgang van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (hierna het LVO) en het programma Niet Actief Beveiligde Overwegen (hierna het programma NABO). Hiermee geef ik tevens uitvoering aan de aangenomen motie Hoogland/ De Boer (Kamerstuk 29 893, nr. 195) t.a.v. de overweg Vierp-aardjes in Venlo.

Voortgang van het LVO

Het LVO heeft als doel om het aantal incidenten op overwegen te verminderen door het samen met betrokken partijen bevorderen van veilige en vlotte doorstroming van weg- en spoorverkeer op overwegen met slimme, innovatieve en kosteneffectieve maatregelen. Daarbij streeft het LVO naar een reductie van risico's op zoveel mogelijk overwegen met het meeste verbeterpotentieel, de zogenaamde prioritaire overwegen. Primair kijkt het LVO naar generieke, op meerdere overwegen te realiseren maatregelen. Daarnaast zijn ook specifieke maatregelen mogelijk. Daarbij hanteert het LVO een tranchegewijze aanpak. Om voor een LVO-bijdrage in aanmerking te komen gelden strikte voorwaarden, zoals genoemd in het LVO programmaplan (maart 2014). Belangrijke voorwaarden zijn: de bereidheid tot 50% cofinanciering en de bereidheid om vanuit een brede probleemanalyse samen te zoeken naar meerdere kosteneffectieve en zo mogelijk innovatieve oplossingen. Het LVO beoogt daarmee een andere meer integrale aanpak van de overwegenproblematiek.

Het LVO is inmiddels goed op stoom. Recent heb ik een eerste pakket vastgesteld met generieke maatregelen. Deze maatregelen bevorderen zowel de doorstroming van het verkeer als de veiligheid. Daarnaast lopen

inmiddels drie tranches met specifieke projecten. De LVO-aanpak begint steeds meer te verankeren binnen lenM, bij ProRail en bij de regio's. Partijen zijn erin geslaagd een stevige stap voorwaarts te zetten met de vernieuwende aanpak. Dat is niet alleen terug te zien in de werkwijze van het LVO bij het behandelen van de aanvragen in de derde tranche voor specifieke maatregelen, maar ook in de kwaliteit van de aanvragen uit de regio in die tranche. Op dit moment loopt een procesonderzoek naar de ervaringen met het programma om lessen uit de praktijk zo veel mogelijk binnen het LVO mee te nemen.

Generieke maatregelen

Het LVO werkt aan de ontwikkeling van generieke maatregelen op het gebied van onder andere dichtligtijden en gedrag. Voor de uitvoering van alle generieke maatregelen vanuit het LVO is naar schatting een totaalbedrag binnen de bandbreedte van € 40 tot € 60 mln inclusief BTW nodig. De uitvoering zal plaatsvinden op minimaal 140 overwegen, waarvan circa 80 overwegen op de prioritaire lijst van het LVO staan.

Verkorten dichtligtijden

Maatregelen voor het verkorten van dichtligtijden zijn maatregelen waarmee de tijd dat spoorbomen bij een overweg gesloten zijn, worden verkort. Een kortere sluiting van de overwegbomen heeft positieve effecten op zowel de doorstroming van het verkeer op de overweg als op de veiligheid, omdat een kortere wachttijd de kans op risicogedrag verkleint. Ik heb een maatregelenpakket vastgesteld voor het verkorten van dichtligtijden op circa 90 overwegen. Dit zijn zowel overwegen op de prioritaire lijst van het LVO als overwegen die niet op deze lijst staan, maar waar dichtligtijden wel een probleem zijn. De dichtligtijd kan met deze maatregelen gemiddeld circa 15 seconden per sluiting van de overweg afnemen. Dit maatregelenpakket wordt geheel door het LVO gefinancierd en komt dus niet voor rekening van de betreffende gemeenten. Komend jaar start de voorbereiding van de uitvoering van dit maatregelenpakket.

Een andere maatregel waarmee aanzienlijke reductie van dichtligtijden (tot wel 20 seconden per overwegsluiting) kan worden gerealiseerd is de «Afteller voor vertrek». Deze maatregel is een hulpmiddel voor de machinist en conducteur in het vertrekproces op stations met een nabijgelegen overweg en zorgt dat de trein eerder gereed kan zijn voor vertrek. De Afteller bevordert een meer punctueel vertrekproces en draagt daarmee bij aan een kortere dichtligtijd van een overweg. Daarnaast heeft de Afteller ook positieve uitwerking op reductie van spreiding in de uitvoering van de dienstregeling en biedt mogelijkheden voor kortere opvolgtijden. Het LVO wil op eveneens circa 90 overwegen een Afteller realiseren. Waar dit technisch mogelijk is wordt de Afteller uitgevoerd in combinatie met de overige dichtligtijdenmaatregelen. De positieve effecten van deze maatregelen versterken elkaar op deze locaties. De realisatie van de Afteller wordt opgepakt door ProRail in nauwe samenwerking met de vervoerders. Vanuit het LVO ben ik met ProRail en NS in gesprek om nadere afspraken te maken over de daadwerkelijke uitvoering van de Afteller voor vertrek. Daarbij ben ik bereid vanuit het LVO-belang een substantiële financiële bijdrage te leveren.

De dichtligtijdenmaatregelen worden ook betrokken bij de mogelijke oplossingsrichtingen voor specifieke maatregelen in een LVO-tranche.

Gedragsonderzoek

Naast de meer technische maatregelen is er specifiek gedragsonderzoek gedaan. Dit onderzoek is inmiddels afgerond. De volgende stap is het verder ontwikkelen van concrete maatregelen. De volgende acties worden de komende tijd uitgevoerd:

- het ontwikkelen van een simulatiesysteem om mogelijke verbetermaatregelen te testen;
- het starten van een pilot ter verbetering van de herkenbaarheid van de overweg (bevoering, verlichting, etc.) en het opschonen van de omgeving van de overweg (bijvoorbeeld het weghalen van overbodige bebording);
- het ontwikkelen van maatregelen gericht op kwetsbare groepen in het verkeer, zoals ouderen of personen die slecht ter been zijn. Het gaat dan onder andere om het ontwikkelen van een duidelijk zichtbare opstelruimte ten behoeve van kwetsbare groepen;
- het inzetten van handhavingsmogelijkheden, zoals het doen van aangifte bij het creëren van gevaarlijke situaties bij overwegen en
- het uitwerken van een maatregel om te voorkomen dat weggebruikers naast de overwegbevoering raken.

Specifieke maatregelen

Eerste en tweede tranche specifieke projecten

De eerste tranche heeft een bijzonder karakter en is aangeduid als overgangstranche met een overgang van de meer klassieke aanpak naar de beoogde vernieuwende LVO-aanpak. In deze tranche zijn al langer lopende projecten opgepakt die zich al voor de start van het LVO in een vergevorderd stadium van planuitwerking bevonden. De aanvragen zijn dan ook alleen achteraf beoordeeld en niet conform de LVO-werkwijze tot stand gekomen. Van precedentwerking vanuit deze tranche is dus geen sprake. De eerste tranche omvat drie projecten in de volgende gemeenten: Groningen, Ermelo en Diemen. Komend jaar start in Ermelo de uitvoering en in 2018 de uitvoering van Groningen. Voor Diemen, waar een tunnel de enige oplossing is, is de vereiste harding van de risico's en de kosten vrijwel afgerond. Ik ben bereid de realisatie van dit project te cofinancieren, mits de kosten binnen de nu bekende kostenraming blijven. De regio dient de overige 50% van de beoogde maatregel te financieren uit regionale middelen. Regionale besluitvorming hierover is in februari 2016 voorzien. Aansluitend kan ondertekening van de bestuursovereenkomst naar verwachting in maart 2016 plaatsvinden. De tweede tranche omvat twee projecten: Putten en Hurdegaryp. Voor zowel Putten als Hurdegaryp heeft in de verkenningsfase recent een verdieping van de probleemanalyse en een analyse van mogelijke oplossingsrichtingen plaatsgevonden. Voor Putten zal naar verwachting begin 2016 besluitvorming over vervolgstappen plaatsvinden. Voor Hurdegaryp ben ik bereid een vaste financiële bijdrage te leveren op basis van de in de integrale probleemanalyse geïdentificeerde kosteneffectieve maatregelen.

Derde tranche specifieke projecten

De plannen van aanpak van de derde tranche bevatten in de meeste gevallen een goede probleemanalyse van de wegkant en men toont duidelijke bereidheid om in cofinanciering samen te zoeken naar kosteneffectieve oplossingen. Daarbij opteert de regio weliswaar in sommige gevallen primair voor een tunneloplossing, maar ik constateer dat het besef toeneemt dat dergelijke oplossingen veelal niet kosteneffectief zijn en daarmee niet passen binnen de kaders van het LVO. Voor deze tranche zijn in totaal elf aanvragen ontvangen. Voor de aanvragen

Horst aan de Maas, Deurne, Halderberge en Apeldoorn wordt momenteel (of zal binnenkort) een integrale probleemanalyse opgesteld (worden) met mogelijke oplossingsrichtingen. Na deze fase volgt besluitvorming tot opname in de derde tranche.

Voor Venlo is de integrale probleemanalyse afgerond. Hierover heeft op 2 december jl. ambtelijke afstemming plaatsgevonden. In dit overleg is door lenM aangegeven dat de tunneloplossing in het kader van het LVO niet kosteneffectief is en daarom niet binnen het LVO verder wordt onderzocht. De regio deelt deze conclusie niet. De regio en lenM zijn het er wel over eens dat een alternatieve oplossing kansrijk lijkt. Deze zal in gezamenlijkheid worden onderzocht en daarmee kan de overweg in de derde tranche worden opgenomen.

De aanvragen van de gemeenten Oisterwijk, Dordrecht, Helmond en Borne vereisen nog enige aanvulling. De aanvraag van de gemeente Teylingen voldoet in de huidige vorm niet aan de randvoorwaarden van het LVO. Wel is hier een generieke maatregel mogelijk en lijken er mogelijkheden om de spoorwegovergang te verbeteren. Het is aan de gemeente of zij dit in cofinanciering nader willen onderzoeken. De scope van de aanvraag van de gemeente Gilze en Rijen lijkt op dit moment ook buiten de kaders en randvoorwaarden van het LVO te vallen, omdat de regio bij de aanvraag diverse andere lopende projecten en toekomstige nog onzekere zaken betreft. Hierover vindt nog afstemming plaats met lenM.

Meerjarenplanning en financiering LVO

Op dit moment is er nog € 175 mln inclusief BTW voor het LVO beschikbaar. Met de kosten voor het generieke maatregelenpakket, de geraamde verplichtingen uit de eerste en tweede tranche en de verwachtingen voor de derde tranche verwacht ik dat het LVO-budget met de projecten uit de nog komende vierde en vijfde tranche volledig zal zijn belegd in 2020. Het is daarom belangrijk om op de Landsdelige en Landelijke OV en Spoortafel(s) in het voorjaar 2016 de meerjarenplanning van regionale projecten binnen het LVO in relatie tot het beschikbare budget te bespreken.

Voortgang van het programma NABO

In de brief van 10 juni 2015 is uw Kamer geïnformeerd over de aanpak van de niet actief beveiligde overwegen (NABO). Dit programma NABO bevat twee sporen:

1. Een gebiedsgerichte integrale benadering op basis van cofinanciering van 50% door lenM en de regio daar waar in de regio energie zit om op korte termijn oplossingen te realiseren.
2. De ontwikkeling van innovatieve oplossingen voor overwegen. Met deze lijn wordt ingezet op onderzoek naar kosteneffectieve alternatieve mogelijkheden voor NABO's, zoals innovaties op gebied van beveiligingssystemen, waarschuwingsinstallaties (geluid, licht, app's en in car-based systems) of innovatie op het gebied van ongelijkvloers kruisen.

Voor het programma NABO is een budget van € 10 mln. beschikbaar. Dit budget is gelijk verdeeld over beide sporen. In de afgelopen periode zijn beide sporen opgestart.

Spoor 1

ProRail werkt samen met de gemeente Winsum en de provincie Groningen aan een gebiedsgerichte aanpak voor de overwegen in Winsum. Op dit moment wordt het definitieve maatregelenpakket uitgewerkt. De gemeenteraad van Winsum is reeds akkoord gegaan met het beschikbaar stellen van de gemeentelijke bijdrage. Eind 2015 wordt duidelijk of ook door de provinciale staten een positief besluit genomen wordt over het pakket, waarmee dan het regionale deel (50%) van de kosten gedekt is. Begin 2016 wordt toegewerkt naar een bestuursovereenkomst, waarna de uitvoering kan starten. Op dit moment wordt er vooruitlopend op het totale pakket al wel gewerkt aan de meest urgente overgang op de Voslaan, waar in 2014 twee dodelijke slachtoffers te betreuren zijn geweest. Hier zetten ProRail en lenM in op de aanleg van een alternatieve ontsluitingsweg, zodat de bewuste overweg kan worden gesloten.

Spoor 2

De eerste stappen in dit innovatieve spoor zijn gezet. lenM en ProRail hebben gezamenlijk criteria voor innovatieve oplossingen geïnterviewd. Deze criteria gebruikt ProRail voor een marktconsultatie in 2016, waarna een verdere aanbesteding zal volgen. ProRail werkt dit aanbestedingsproces momenteel nader uit.

Ik informeer uw Kamer in het tweede kwartaal van 2016 opnieuw over de voortgang van het LVO en het programma NABO.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkema