

Vergaderjaar 2013–2014

**29 893**

## **Veiligheid van het railvervoer**

**Nr. 170**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 juni 2014

Bij brief van 24 juni 2013<sup>1</sup> heb ik u geïnformeerd over het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen, hierna het LVO. Tijdens het Algemeen Overleg over de Lange Termijn Spooragenda op 15 april jl. heb ik toegezegd Uw kamer het programmaplan van het LVO voor het zomerreces aan te bieden. Met deze brief voldoe ik aan deze toezegging<sup>2</sup> en informeer ik u over de actuele stand van zaken van het programma, over de ontwikkelingen na mijn vorige brief met een doorkijk naar waar we volgend jaar met het programma willen staan.

De veiligheid van het spoorstelsel is en blijft een harde randvoorwaarde en is een belangrijke pijler in de Lange Termijn Spooragenda. Het LVO geeft hieraan direct invulling en richt zich specifiek op het terugdringen van het aantal incidenten op overwegen, waarmee tevens de betrouwbaarheid van het spoorstelsel toeneemt. Het LVO richt zich daarbij zowel op het spoor als op de weg in de bredere ruimtelijke context van de overweg.

#### **Terugblik**

Er is gekozen voor een programmatische aanpak om in nauwe afstemming met partijen gezamenlijk rond overwegen verbeteringen te realiseren, conform de doelen van de LTSa. Sinds de zomer 2013 zijn de volgende activiteiten in het programma uitgevoerd:

- Voor alle beveiligde overwegen is de nulsituatie qua veiligheid en doorstroming in kaart gebracht.
- Er is een afwegingskader ontwikkeld om deze gegevens in samenhang te kunnen wegen.

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 893 nr. 148

<sup>2</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

- Er is een lijst van overwegen opgesteld met de meeste verbeterpotentie. In overleg met de betrokken partijen zullen specifieke overwegen zo veel mogelijk tranchegewijs worden aanpak.
- Er is een inventarisatie gemaakt van generieke maatregelen en er is een eerste slag gemaakt om al lopende onderzoeken meer in relatie te brengen met het LVO.
- De organisatie en afstemming over overwegen tussen de betrokken partijen is meer gestructureerd. Met de regio's lopen gesprekken over de regionale coördinatie. Hierbij kunnen ook de LTSa-spoortafels gebruikt worden.
- Een vernieuwende aanpak is met behulp van ervaringen van Beter Benutten voor overwegen uitgewerkt en geconcretiseerd.
- Recent is aan de decentrale partners een brief gezonden met het verzoek in het LVO te participeren. Daarbij heb ik tevens het programmaplan van het LVO aangeboden, waarin de kaders zijn geschetst voor de verdere gezamenlijke concrete invulling van het LVO. Dit programmaplan is als bijlage bijgevoegd bij deze brief.
- In samenspraak met de decentrale overheden zijn drie projecten geselecteerd voor de eerste tranche van het LVO. Het gaat om overwegen in de gemeenten Diemen, Ermelo en Groningen.

De decentrale overheden, wegbeheerders, ProRail en diverse experts zijn nauw betrokken bij de totstandkoming van de bovengenoemde producten en bij de verdere invulling van het programma.

### **Waar staan we nu**

Met het uitbrengen van het programmaplan is de voorbereidende fase afgerond en is het programma in de meer uitvoerende fase gekomen.

De overwegaanpak vraagt een vernieuwende benadering, gebaseerd op een integrale probleemanalyse gericht op de gebruikers, en op meer samenwerking tussen alle relevante partijen. Bovendien nopen de schaarse middelen tot slimme en innovatieve oplossingen. De belangrijkste uitgangspunten bij de nieuwe aanpak zijn:

- Een integrale benadering van de aanpak van overwegen vanuit veiligheid en doorstroming van zowel spoor- als wegverkeer in de ruimtelijke context van de overweg.
- Samen met decentrale overheden en andere betrokken partijen zoeken naar kosteneffectieve, slimme, innovatieve en waar mogelijk breed toepasbare maatregelen.
- Het realiseren van verbeteringen op zoveel mogelijk overwegen, waarbij het LVO zich primair richt op die overwegen met het meeste verbeterpotentieel op basis van het LVO afwegingskader.
- Voor specifieke individuele overwegprojecten vindt financiering plaats in cofinanciering met de decentrale overheden; vanuit het Rijk geldt daarbij een maximale bijdrage van 50% van de meest kosteneffectieve oplossing.
- Een aanpak waarbij gebruik wordt gemaakt van de in het programma «Beter Benutten» opgedane kennis en ervaring en waarbij het LVO een platform beoogt te zijn voor nieuwe initiatieven en het uitwisselen van kennis.

Deze nieuwe aanpak krijgt in het programma concreet vorm langs twee lijnen:

Ten eerste een inzet op generieke maatregelen voor zoveel mogelijk overwegen. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om gedragsaspecten, regelgeving en evaluatietechnieken en technische maatregelen (waaronder verkorting van dichtligtijden). Hierbij betreft het LVO zoveel mogelijk input van stakeholders.

Ten tweede – waar maatwerk is vereist – een tranchegewijze aanpak met inzet op specifieke overwegprojecten van de lijst overwegen met verbeterpotentieel. Regio's kunnen daarbij plannen voor de aanpak van hun overweg voor een jaarlijkse tranche aanmelden bij IenM. Samen bekijken we dan of er kansrijke oplossingen zijn die in cofinanciering zijn te realiseren. Tot en met 2028 heb ik hiervoor € 200 mln. gereserveerd. De intake voor de tweede tranche start per 1 juli 2014. Gezamenlijke besluitvorming over opname in de tweede tranche vindt plaats tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT in het najaar van 2014 met waar nodig gebruikmaking van de LTSa-spoortafels.

Voor de eerste tranche zijn recent drie projecten geselecteerd. Het gaat om overwegen in de gemeenten Diemen, Ermelo en Groningen. Voor Ermelo en Groningen is het voornemen om dit jaar bestuurlijke overeenkomsten te sluiten over het in cofinanciering treffen van verbetermaatregelen voor de veiligheid en doorstroming op de betreffende overwegen. Voor Ermelo ben ik bereid een rijksbijdrage te doen van € 570.000 inclusief BTW, voor Groningen van € 9 mln. inclusief BTW. Voor Diemen is nog een tussenstap vereist om de raming van de risico's en daarmee van de investeringskosten meer te harden alvorens nadere afspraken te kunnen maken. De eerste tranche heeft een bijzonder karakter, omdat de in deze tranche opgenomen projecten zich al in vergevorderd stadium bevinden. Daarom kunnen op korte termijn resultaten worden bereikt en kunnen de leerervaringen worden benut voor projecten in de volgende tranches.

### **Waar staan we in 2015?**

In 2015 zijn de eerste bestuursovereenkomsten gesloten, is de intake voor de tweede tranche afgerond en loopt de intake voor de derde tranche. Op basis van de opgedane ervaringen zal de opzet en aanpak eind 2015 worden geëvalueerd.

Samen met de betrokken stakeholders is verdere uitwerking gegeven aan generieke maatregelen. Daarbij maken we gebruik van ervaringen van andere sectoren bij bijvoorbeeld de incidentanalyses en evaluatiemethoden. In eerste instantie zal het gaan om het opzetten van een zogenaamde toolbox, die gaandeweg zal worden uitgebreid.

Ik zie het LVO daarnaast als basis voor samenhangend overwegenbeleid. Dit wil ik in overleg met ProRail en andere betrokken partijen in 2015 al zoveel mogelijk vorm hebben gegeven, zodat besluitvorming over overwegen integraal plaatsvindt. Het LVO richt zich primair op de overwegen met de grootste veiligheidsrisico's en doorstromingsknelpunten, omdat deze het grootste verbeterpotentieel hebben. Dit zijn veelal overwegen in een stedelijke omgeving waar lange wachttijden voor gesloten overwegbomen een belangrijk knelpunt vormen.

Voorts lopen thans diverse projecten voor beveiligde overwegen onder de noemer van andere programma's of projecten, zoals het Programma Hoogfrequent Spoor. Mijn streven is erop gericht om daarbij zoveel als mogelijk de LVO aanpak te volgen.

De niet-actief beveiligde overwegen zijn onderdeel van het al langer lopende Programma Verbetering Veiligheid Overwegen (nieuw), dat zich in een afrondende fase bevindt. Binnen dit programma zijn diverse «knelpuntoverwegen» aangepakt. Het streven is en blijft om het aantal niet-actief beveiligde overwegen in de loop van de tijd nog verder terug te brengen en de veiligheid daar waar dit kosteneffectief mogelijk is met vooral generieke maatregelen te verbeteren. Dit raakt daarmee het LVO,

dat zich nadrukkelijk ook richt op generieke maatregelen die waar mogelijk de veiligheid op alle overwegen kunnen verbeteren.

### **Tot slot**

Met de nieuwe aanpak die ik binnen het LVO voor ogen heb streef ik naar een intensieve samenwerking met spoor- en wegbeheerders en regionale overheden. Het uitgangspunt is een gezamenlijke probleemanalyse, prioritering van knelpunten en in samenwerking komen tot nieuwe en innovatieve manieren om de veiligheid en doorstroming op overwegen te verbeteren. Ik heb er vertrouwen in dat we met de LVO aanpak gezamenlijk de goede keuzes kunnen maken om overwegknelpunten op een kosteneffectieve wijze op te lossen. Ik zal uw Kamer medio 2015 opnieuw over de voortgang m.b.t. het LVO informeren.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld