

KpVV Bericht

Informatiebulletin over actuele verkeers- en vervoerontwikkelingen

Nummer 39
Mei 2007

Spoorveiligheid versus bereikbaarheid en leefkwaliteit

Weg met de overweg?

Aanrijdingen op spoorwegovergangen zijn altijd ernstig en vaak fataal. Om het aantal ongevallen terug te dringen, loopt sinds 2001 het **Programma Verbeteren Veiligheid van Overwegen (PVVO)**. Het doel voor 2010 is al in 2004 gehaald: een halvering van het aantal dodelijke slachtoffers in 1985. Toen waren er 159 botsingen met 48 doden; in 2004 vielen er 15 doden. Daarmee is het programma succesvol. De keerzijde is dat de verhoging van het land toeneemt door het afsluiten van overgangen. Ook is het langzaam verkeer de klos: fietsers, voetgangers en ruiters worden geconfronteerd met lange omwegen. Nu het veiligheidsdoel is gehaald, ontstaat er een nuancering in het denken. Dit bericht gaat hier op in, maar laat ook zien dat niet alle seinen 'op groen' staan.

Beleid ProRail

ProRail verbetert de spoorveiligheid onder meer door het vervangen van automatische knipperlichtinstallaties (AKI's) door automatische halve overwegbomen (AHOB's), door het afsluiten van overwegen en door het aanleggen van viaducten en tunnels. In principe worden geen nieuwe overwegen aangelegd. ProRail is afhankelijk van de samenwerking met gemeenten. Het afsluiten van een overweg is een gemeentelijke aangelegenheid, omdat een weg aan de openbaarheid wordt onttrokken. Vaak is het aanleggen van een viaduct of een tunnel te duur voor gemeenten. Daarom levert ProRail vanuit het PVVO een substantiële bijdrage. In ruil hiervoor wordt de gemeente gevraagd een of meer overwegen te sluiten.

Het zondagse wandelingetje is niet meer mogelijk, omdat de spoorlijn een barrière is geworden tussen stad en buitengebied. Onder het motto 'de beste overweg is geen overweg' verhoekt en versnipperd Nederland.

Gemeenten en overwegen

Omdat gemeenten veel geld krijgen voor de aanleg van viaduct of tunnel, is de verleiding groot om kleine overwegen zonder nadere afweging te sluiten. Het financiële belang is al gauw groter dan het in stand houden van kleine overwegen, die voor gemotoriseerd verkeer van weinig belang zijn. Meestal worden maatschappelijke belangen over het hoofd gezien. Het gaat weliswaar niet om hoge verkeersintensiteiten, maar wel om:

- leefbaarheid
- vestigingsklimaat
- gezondheid (wandelen en fietsen)
- recreatie en toerisme
- versnippering en verhogking.

Ongevalcijfers laten zien dat driekwart van de dodelijke ongevallen op overwegen betrekking heeft op gemotoriseerd verkeer. Het langzaam verkeer is dus meestal niet de veroorzaker van het probleem, maar wel het slachtoffer van de oplossing.

>>>



Negatieve gevolgen

En daar wringt de schoen. Veel kleine overgangen zijn belangrijk voor voetgangers, fietsers en ruiters. Afsluiten van deze overwegen levert problemen op. De leuke wandelroute is niet meer mogelijk. De snelle fietsroute naar school of werk wordt een ommelandse reis (dus toch maar de auto pakken) en gaat in het slechtste geval langs drukke en onveilige wegen.



>>>

Oplossingen

Er zijn oplossingen voor deze problemen:

- overweg alleen afsluiten voor gemotoriseerd verkeer
- plaatsen van 'zigzaghekken' bij een overweg
- ProRail ontwikkelt goedkope standaardtunneltjes voor langzaam verkeer.

Visie en beleid

Er is meer nodig dan alleen praktische oplossingen. De Nota Mobiliteit geeft aan dat alle beheerders van wegen, spoorwegen en vaarwegen bij de aanleg en aanpassing van infrastructuur (mede)verantwoordelijk zijn voor het zo veel mogelijk instandhouden en verbeteren van kruisende routes voor fiets- en wandelverkeer. De decentrale overheden inventariseren vooraf de effecten van infrastructurele maatregelen op de mogelijkheden voor aantrekkelijk wandelen en fietsen.

Het Wandel- en Fietsplatform en de Koninklijke Nederlandse Hippische Sportfederatie streven naar een samenhangend netwerk van verkeersluwe wegen en paden. Zo'n netwerk van haarvaten is zowel geschikt voor het maken van zowel ommetjes als lange tochten. Als dit netwerk gedefinieerd is, wordt duidelijk wanneer de afsluiting van een overweg of een andere barrière problematisch wordt. Enkele voorbeelden:

- Verbetering van de spoorveiligheid was een voorwaarde voor frequentieverhoging op de lijn Zutphen - Winterswijk. Rond Lichtenvoorde moesten overwegen worden afgesloten. Een zogenoemde 'zoneringaanpak' kon voorkómen dat overwegen met recreatief gebruik dicht moesten. Een van de verkeersluwe routes was populair bij fietsers en wandelaars, omdat deze onder meer naar een museumboerderij leidde. Bij sluiting moest dit verkeer gebruik maken van een drukke route, wat ten koste was gegaan van de recreatieve waarde van de omgeving.

- In het gebied tussen Apeldoorn en Voorst zijn de langzaamverkeersfuncties gedefinieerd. Een aantal spoorwegkruisingen is van belang voor routes tussen woonwijken, verbindingen tussen stad en omgeving en verkeersluwe verbindingen tussen woonkernen.

- In de Meierij (driehoek Vught – Tilburg – Boxtel) is een plan ontwikkeld om 27 van de 53 overwegen te sluiten. Dit levert problemen op voor de recreatie in het bosrijke gebied. Nadat er veel commotie over het plan ontstond, stagneerde het proces. Daarom is een pilot gestart met de provincie Noord-Brabant als trekker. Samen met ProRail, Rijkswaterstaat, vijf gemeenten en tien belangenorganisaties is een visie ontwikkeld op het langzaamverkeer. De barrières rond spoorlijnen en andere infrastructuur komen daarbij in beeld. Dit moet leiden tot een MIT-verkenning op basis van een transparante afweging en een breed gedragen keuze.

Koerswijziging

Door lobbywerk is er een omslag in het denken gekomen van het sectorale belang van veiligheid naar een breder maatschappelijk perspectief. In het eenmalige subsidieproject 'Spoorse doorsnijdingen' is het verband met het opheffen van kleine overgangen losgelaten. Ook heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat om een herziening van het overwegenbeleid gevraagd. Daarmee lijkt het grootste probleem rond overgangen uit de wereld.

Het PVVO loopt tot 2011. Inmiddels is al het geld gereserveerd, maar zijn nog niet alle plannen uitgevoerd. De trein van overwegsaneringen rijdt dus weg, maar de beleidswijziging heeft er nog niet toe geleid dat die is stopgezet.

Hoewel ProRail rekening moet houden met de Nota Mobiliteit, ligt het eerste belang van de infrabeheerder bij een veilig, beschikbaar en betrouwbaar spoor. Gezien het behaalde veiligheidsdoel is de noodzaak van sluiting kleiner geworden. Door de andere belangen is sluiting volgens ProRail toch vaak nodig. Sluiting is

zelfs verplicht wanneer een spoorlijn vier-sporig wordt. Ook dan kunnen er problemen ontstaan voor het langzaam verkeer, als er onvoldoende alternatieven komen. Om een vinger aan de pols te houden, hebben de lobbyorganisaties onlangs het project 'Infrastructurele barrièrevorming - recreatie' gestart.

Het probleem blijft dus bestaan. Omdat alles van waarde weerloos is, is alertheid van gemeenten en provincies nodig om kwetsbare schakels in het langzaamverkeersnet in stand te houden. Een gebiedsgerichte aanpak zoals in de Meierij, helpt bij een integrale afweging, waarbij naast spoorlijnen ook naar barrières als Rijks- en provinciale wegen en kanalen wordt gekeken.

Meer informatie

Handreiking 'als een ommetje een omweg wordt', 2006, Stichting Wandelplatform-LAW www.kpVV.nl/recreatie
www.overbruginfra.nl



Colofon

Meer informatie over dit onderwerp:

Friso Metz

Telefoonnummer: 010 282 5753

E-mail: friso.metz@kpVV.nl

Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer ondersteunt de decentrale overheden bij het ontwikkelen en realiseren van hun verkeer en vervoerbeleid. Het KpVV doet dit door het aanbieden van praktijkgerichte kennis en door het organiseren van ontmoetingen en netwerken.

Kennisplatform Verkeer en Vervoer

Postbus 1031

3000 BA Rotterdam

T 010 282 5000

F 010 282 5023

E info@kpVV.nl

I www.kpVV.nl

Bezoekadres:

Boompjes 200, 3011 XD Rotterdam