

Veiligheidsplan Spoorwegovergangen

Een SP-plan

Oktober 2008

**SP-fractie
Emile Roemer**

Inleiding

In de jaren 80 was het aantal dodelijke overwegslachtoffers enorm. Het verschil tussen het ene jaar met zo'n 40 slachtoffers en het volgende jaar zo'n 80. Deze enorme aantallen zijn gelukkig teruggebracht. Vrijwel alle spoorwegovergangen die eerder wel lichten hadden maar geen bomen, hebben ondertussen spoorbomen gekregen (van AKI tot AHOB). Hierdoor is ondanks de toename van het treinverkeer het aantal dodelijke slachtoffers op spoorwegovergangen gedaald naar 19 in 2007. Een positief bijeffect is natuurlijk dat door het verminderen van het aantal spoorwegongevallen, de punctualiteit en betrouwbaarheid van het spoorvervoer ook toenemen.

De SP is blij met deze verbetering, maar ziet dat er nu een nieuwe uitdaging ligt om het aantal nog verder terug te brengen. Recente ongevallen laten zien dat ook waar spoorbomen zijn de veiligheid niet altijd voldoende geborgd is. Zo ondervangen spoorbomen niet altijd de wens van mensen om toch snel over te steken. En natuurlijk kan er ook met een spoorboom nog wel iets mis gaan.

Huidige beleid

In 2004 is de Tweede kadernota railveiligheid opgesteld. Hierin worden de volgende hoofdlijnen van het overwegenbeleid opgesteld:

- Het voorkomen van het ontstaan van nieuwe onveiligheid door en op overwegen.
- Het verbeteren van de veiligheid op bestaande overwegen.
- Het voorkomen van overbodige barrièrewerking voor het langzaam en/of recreatief verkeer.
- Het verbeteren van de veiligheid op overwegen met bijzonder spoorvervoer.
- Het vergroten van de betrokkenheid en het verantwoordelijkheidsgevoel van wegbeheerders bij de overwegveiligheid.
- Het ontwikkelen van een breder scala aan in te zetten maatregelen.

Het doel hierbij is het aantal dodelijke slachtoffers bij overgangen terug te brengen tot 24 in 2010. Dit streven is in 2007 dus al ruimschoots gehaald. Het is dus maar de vraag of dit een daadwerkelijk ambitieus doel is.

In de uitgangspunten en uitwerking van dit beleid kan de SP zich goed vinden. Nieuwe gelijkvloerse overgangen worden zoveel mogelijk voorkomen, veiligheidsanalyses worden uitgevoerd en regionale wegbeheerders worden beter betrokken bij het beleid. Maar concreet wordt hiermee niet veel verbeterd aan de onveilige spoorwegovergangen die er al zijn. Terwijl juist hier volgens de SP verbeteringen mogelijk zijn.

Veiligheidsplan spoorwegovergangen

De SP ziet een aantal verbeteringsmogelijkheden voor de veiligheid op de bestaande gelijkvloerse spoorwegovergangen. Hierbij valt zowel te denken aan veiligere infrastructuur als ook aan gedragsbeïnvloeding. Een nieuw veiligheidsplan spoorwegovergangen zou dan ook concrete maatregelen op deze gebieden moeten bevatten. Een aantal concrete maatregelen die zeker in dit plan een plek zouden kunnen hebben, worden hieronder aangegeven.

Dubbele bomen

Verreweg de meeste spoorovergangen zijn ondertussen uitgerust met spoorbomen. Vaak betreffen dit de Automatische Halve Overweg Bomen (AHOB). Hier is langs te slalommen. Indien er gekozen wordt voor dubbele bomen die de hele weg aan weerszijde van het spoor afsluiten, kan dit voorkomen worden. Wel moet hierbij rekening gehouden worden dat in dergelijke omstandigheden het verkeer tussen de bomen vast kan komen te zitten. Dit kan opgelost worden door de achterste boom later te laten dalen (gebeurt nu ook vaak al), door voldoende ruimte tussen de spoorbomen en het spoor over te laten waar fietsers en voetgangers kunnen staan en door voorlichting te geven aan automobilisten dat zij desnoods door een spoorboom moeten rijden (een auto is sterker dan een spoorboom).

Halve bomen met meer veiligheid

Wellicht is het financieel niet mogelijk om alle spoorwegovergangen te voorzien van dubbele bomen. Indien er toch halve bomen blijven bestaan, zouden de weghelften van fysiek van elkaar gescheiden dienen te worden. Door deze fysieke scheiding is slalommen niet meer mogelijk. Ook zouden gemeenten samen met ProRail moeten letten op de ruimtelijke indeling. Nu is een situatie nog te vaak onoverzichtelijk waardoor de gevaren van slalomgedrag niet goed te overzien zijn.

Niet meer onder de bomen door

Bomen sluiten niet altijd de weg of het voetpad goed af. Soms is er ruimte om er gewoon langs te stappen en meestal is het eenvoudig om onder een spoorboom door te gaan. Door de bomen zo kort mogelijk dicht te laten zijn, kan deze neiging bij mensen al onderdrukt worden. Deze sluitingstijd dient voor doorgaande treinen anders te zijn dan voor langzaam rijdende treinen (bijvoorbeeld bij een stoptreinstation). ProRail dient dan ook verder in te zetten op het verkorten van deze tijden dat de overgang gesloten is. Verder kan voorkomen worden dat mensen onder een spoorboom doorgaan, door alle bomen te voorzien van een metalen flap eronder. Dit dient zeker op de plekken vlakbij stations - waar mensen soms haast hebben – snel ingevoerd te worden.

Voorlichting

Door meer voorlichting te geven over de gevaren van een spoorwegovergang, kan wellicht ook veel ellende bespaard worden. ProRail organiseert al voorlichtingsbijeenkomsten bij scholen. Dit kan zeker verder uitgebreid worden. Verder dienen ook de overige weggebruikers voorgelicht te worden over de gevaren van de overgangen. Automobilisten moeten weten dat zij nooit op spoorovergangen moeten stilstaan en desnoods door een spoorboom kunnen rijden indien zij bekneld raken. En voor fietsers en voetgangers is het gewenst om duidelijke plekken aan te geven bij een overgang waar zij veilig kunnen staan. Hierover dient dan natuurlijk ook goede voorlichting te worden gegeven.

Slot

Met deze voorstellen geeft de SP een voorzet voor een Veiligheidsplan Spoorwegovergangen. Het is nu aan de minister om de spoorveiligheid verder te verbeteren bij de spoorwegovergangen. Een aanscherping van Tweede kadernota railveiligheid is hiervoor op z'n plaats. Met een goed Veiligheidsplan Spoorwegovergangen kan voortaan veel leed voorkomen worden.