

Aan de leden van Provinciale Staten,
de heren Rijploeg en Nijboer

Nr.: 2005-03420/10/A.12, EZ

Groningen, 9 maart 2005

Behandeld door : P.J. Ebbers
Telefoonnummer : (050) 316 4826
Antwoord op : brief van 10-2-2005
Bijlagen : 2

Onderwerp : Schriftelijke vragen m.b.t. mogelijk verhinderen
aanleg wandelroutes die spoorlijn Roodeschool
kruisen door Pro Rail

Geachte heren Rijploeg en Nieboer,

Naar aanleiding van uw brief van 10-2-2005 hebben wij informatie ingewonnen over de in het artikel in het Dagblad van het Noorden van 4-2-2005 beschreven problematiek betreffende de houding van Prorail bij de aanleg van wandelroutes die de spoorlijn Groningen- Roodeschool kruisen.

Hieronder gaan wij puntsgewijs in op de gestelde vragen:

1. Bent u op de hoogte van de tegenwerking van Prorail bij de aanleg van deze wandelroutes?

Dit concrete geval was bij ons niet bekend. Navraag bij Staatsbosbeheer en Prorail leert dat het gaat om een initiatief van Staatsbosbeheer voor het ontwikkelen van een NS-wandeling tussen de stations Winsum en Warffum. NS-wandelingen zijn één- of tweedaagse wandelroutes welke landelijk worden gepromoot in het boekje Railideeën. De routes worden ontwikkeld in samenwerking met het Wandelplatform LAW en zijn erg populair onder wandelaars. In de route tussen Winsum en Warffum worden twee particuliere onbewaakte overwegen in Baflo en in Warffum gekruist. Prorail heeft in een schriftelijke reactie aan Staatsbosbeheer laten weten alles in het werk te zullen stellen om te voorkomen dat de wandelroute de twee onbewaakte particuliere overwegen kruist.

Overigens is wel bekend dat deze problematiek landelijk op meer plaatsen speelt. Door de maatregelen van Prorail dreigen de wandel- fiets en ruitermogelijkheden aanzienlijk te worden beknot. Het langzaam verkeer maakt doorgaans gebruik van een fijnmazig netwerk. Het opheffen van onbewaakte spoorwegovergangen leidt tot het afsluiten van paden. Bovendien wordt door het opheffen van voetgangersoverwegen langzaam verkeer samengebracht met snelverkeer op enkele geconcentreerde punten, waardoor de veiligheid niet in alle gevallen wordt gediend.

De Stichting Wandelplatform LAW, de Stichting Landelijk Fietsplatform en de Koninklijke Nederlandse Hippische Sportfederatie hebben afgesproken de uitvoering van het Programma Verbeteren Veiligheid Overwegen (PVVO) van Prorail kritisch te volgen.

De minister heeft in antwoord op kamervragen naar aanleiding van een evaluatie van de nota Railveiligheid gewezen op het doel van het maatregelen: het halveren van het aantal slachtoffers op overwegen in 2010 t.o.v. 1985 met als beleidsaandachtspunten het voorkomen van nieuwe overwegen, het niet laten toenemen van veiligheidsrisico's en het beter beveiligen van bestaande overwegen. Verder heeft de minister toegezegd er bij Prorail op aan te zullen dringen dat zorgvuldig met de belangen van wandelaars en fietsers wordt omgegaan. In januari heeft de discussie in de Tweede Kamer geleid tot het aannemen van een motie (Duyvendak, Hofstra, Boelhouwer) waarin de regering wordt gevraagd het beleid rondom gelijkvloerse overwegen te heroverwegen en per type overweg een afweging te maken, die gebaseerd is op de functie van de overgang, het gebruik van het spoor en de inpassing in de omgeving (maatwerk).

2. Is het juist dat Prorail het risico op ongevallen bij voetgangersoverwegen hoog inschat en dat dit de reden is om overwegen op te heffen?

Het antwoord is bevestigend. De Minister heeft in haar nota Railveiligheid aangegeven dat tot 2010 300 à 350 van de 2700 overwegen in Nederland worden opgeheven. In het PVVO van Prorail staan de volgende maatregelen:

- Aanleg van nieuwe gelijkvloerse kruisingen wordt niet meer toegestaan
- Onbeveiligde overwegen worden opgeheven of van een vorm van beveiliging voorzien
- Reeds beveiligde overwegen worden beter beveiligd, opgeheven of vervangen door een kleiner aantal ongelijkvloerse kruisingen

Het is duidelijk dat Prorail geen enkel risico wil nemen met onbewaakte overgangen.

Bij Warffum en Baflo betreft het particuliere overgangen, die wanneer er een wandelroute langs wordt gelegd een openbaar karakter en daardoor een hogere status zouden krijgen. Dit past niet in de doelstellingen van Prorail.

3. Kent u cijfers over het aantal slachtoffers op voetgangersoverwegen met enkel spoor in Nederland?

Wij beschikken niet over specifieke ongevalcijfers op enkel spoor in Nederland. Op alle overwegen in Nederland is de verdeling van ongevallen volgens Prorail als volgt:

- gemotoriseerd verkeer 84 %
- (brom)fietsers 11 %
- voetgangers/wandelaars 5 %
- ruiters 0 %

(gevallen van suicide zijn buiten beschouwing gelaten)

Ongevallen met voetgangers en fietsers blijken vaak plaats te vinden in de nabijheid van stations, in steden of woonkernen op beveiligde overwegen.

4. Zo ja geven die cijfers aanleiding om de overwegen die in het DvhN-artikel genoemd worden op te heffen?

Deze vraag is enkel op basis van bovenstaande cijfers moeilijk te beantwoorden.. De cijfers uit de databank van onze afdeling Verkeer en Vervoer (zie vraag 6 en bijlage 2) geven niet direct aanleiding de overwegen op te heffen.

De inschatting van onze verkeersdeskundigen is dat onbewaakte overwegen met name voor het autoverkeer onveilig zijn. Onvoldoende uitzicht, laagstaande zon en polderblindheid kunnen verkeersonveilige situaties opleveren. Bij een voetgangersoversteek is de aanwezigheid van het spoor meestal duidelijk waarneembaar. De beleving is directer en bewuster dan vanuit de auto. Afhankelijk van de situatie ter plekke moeten echter de risico's zorgvuldig worden ingeschat.

5. Bent u bereid met Prorail te gaan praten om tot een oplossing te komen waarbij de veiligheid niet in het geding is?

Op ambtelijk niveau zullen wij een overleg organiseren waarbij de betrokken partijen (Prorail en Staatsbosbeheer) en een vertegenwoordiger van de afdeling VV en de afdeling EZ (toerisme) zijn betrokken.

6. Beschikt u over een overzicht van het aantal ongevallen in onze provincie op overwegen?

Wij beschikken over een ongevallen-softwarestelsel (VERAS), waarbij is echter geen onderscheid gemaakt tussen ongevallen op voetgangersoverwegen en alle spoorwegovergangen. In bijlage 2 hebben wij de ongevallen op overwegen in de periode 1993 - 2003 in een tabel gezet. Hieruit blijkt dat op de lijn Winsum - Roodeschool zich in deze periode 7 ongevallen op overwegen hebben voorgedaan. De ongevalcijfers in de provincie Groningen wijzen uit dat er in de afgelopen 10 jaar twee keer een voetganger is betrokken. Beide keren betrof dit een bewaakte overweg: bij de Verlengde Willemstraat en de Peizerweg in Groningen. Gezien de bewaking van de overweg is de kans groot dat bewust risico genomen is door de voetgangers.

7. Zo ja wat zijn dan de plekken die het meest om aandacht vragen?

Er zijn voor wat betreft de ongevallen op overwegen geen ongevalconcentraties aan te wijzen, zoals dat bij kruisingen van wegen wel het geval is. Het blijven incidentele gevallen. De overwegen waar zich in de loop der jaren twee i.p.v. één ongeval hebben voorgedaan zijn de overweg Oranjeplein en de overweg Hoofdstraat in Uithuizermeeden en de overweg Paterswoldseweg in Groningen. Maar dan nog biedt dit door de geringe aantallen geen aanknopingspunten. Ieder incident zal daarom op zichzelf aan de hand van politierapporten en een beoordeling van de overweg ter plekke moeten worden bekeken.

Wij vertrouwen er op dat wij u hiermee voldoende hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten der provincie Groningen:

, voorzitter.

, secretaris.