



Overwegveiligheid: ook uw verantwoordelijkheid

FOTO: VERENIGING STADSWERK/PETER NIJSEN

Gelijkvloerse kruisingen met het spoor blijven een risico. Veel gemeenten kennen het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO). Maar welke verantwoordelijkheden heeft u, buiten het LVO, voor de veiligheid op overwegen in uw gemeente? Een overzicht van de meest recente ontwikkelingen en hoe die richting geven aan actieve betrokkenheid.

Een overweg is een kruising tussen weg en spoor, elk met een eigen beheerder. Jarenlang was het gebruikelijk om de verantwoordelijkheid voor de veiligheid op de overweg neer te leggen bij de spoorbeheerder. Maar tijden veranderen. De veiligheid op de overweg wordt meer en meer een gezamenlijke verantwoordelijkheid van beide beheerders. Ook de wegbeheerder zal invulling moeten geven aan die medeverantwoordelijkheid. Gelukkig worden beheerders van de leefomgeving zich steeds meer bewust van de gedeelde verantwoordelijkheid voor de overwegveiligheid en de mooie kansen die dat met zich meebrengt. Het adviesbureau Movares staat gemeenten bij voor (risico)analyses en engineering, maar ook bij het bestuurlijke proces met provincies,

ProRail en I&M, van initiatief tot financiering en realisatie. Door het gebruik van simulaties wordt de uitwerking van een advies visueel gemaakt. Deze simulaties kunnen bijdragen aan een helder besluitproces.

Risicoanalyse

In het rijksbeleid is overwegveiligheid een belangrijk aandachtspunt waarbij 'Nee-tenzij' leidend is. Er mogen geen nieuwe overwegen komen en de verkeersfunctie van bestaande overwegen mag niet worden gewijzigd. Uitzonderingen daarop zijn alleen mogelijk als met een risicoanalyse wordt aangetoond dat de risico's niet toenemen en worden beheerst. Bij aanpassingen aan het spoor of verhoging van de treinfrequenties geven initiatiefnemers getrouw invulling aan hun verantwoordelijkheden. Partijen zoals de verlener van de vervoerconcessie en railinfrabeheerder acteren hierin adequaat. Anders is het bij functiewijzigingen aan de wegzijde. Een bekend voorbeeld is het

WEBSITES
www.movares.nl





ontwikkelen van een grote nieuwe woonwijk aan de andere kant van het spoor ten opzichte van de aanwezige stedelijke voorzieningen. Was de weg voorheen een verbinding tussen stedelijk en landelijk gebied, nu krijgt de overweg een functie voor interwijkverkeer. Die verandering van functie brengt met zich mee dat de initiatiefnemer een risicoanalyse moet maken. Weinig gemeenten waren zich tot nu toe bewust van deze verantwoordelijkheid.

Ruimtelijk beleid

Het ministerie van I&M heeft in 2016 de 'Beleidsimpuls Railveiligheid' gepubliceerd. Hierin wordt een verkenning aangekondigd naar mogelijkheden om de overwegveiligheid te waarborgen bij externe ruimtelijke ontwikkelingen. Voor gemeenten betekent dit dat zij in het ruimtelijk beleid nadrukkelijk rekening moeten houden met overwegveiligheid. In het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) naar de aanrijding tussen trein en hoogwerker te Dalfsen is een gelijke trend te bespeuren. De Raad vindt het nodig dat wegbeheerders actiever aan de slag gaan met hun verantwoordelijkheid. Vaak hebben zij een haat-liefdeverhouding met het spoor. Hoewel een spoor aansluiting cruciaal is voor de mobiliteit van een gemeente is het tegelijkertijd een behoorlijke barrière.

Wegbeheerders hebben vaak een haat-liefdeverhouding met het spoor

Beheerders en ontwikkelaars van stedelijke gebieden kunnen op drie niveaus vormgeven aan hun betrokkenheid bij overwegveiligheid:

1. Op het hoogste schaalniveau gaat het om het samenspel van verkeersstromen, ruimtelijke ontwikkelingen, ontsluiting van wijken, gewenste routes voor openbaar vervoer en het spoor. Op basis van een slimme analyse kunnen overwegen soms overbodig wor-

den gemaakt zonder afbreuk te doen aan de gewenste mobiliteit. Het autoverkeer wordt vaak geconcentreerd naar een beperkt aantal doorgangswegen die het spoor ongelijkvloers kruisen. Het langzaam verkeer kan op meerdere plaatsen het spoor kruisen door kleine tunnels of via overwegen die specifiek voor langzaam verkeer zijn ingericht.

2. Het middenniveau betreft gebiedsontwikkelingen waardoor de functie van een specifieke overweg wijzigt, of de intensiteiten van het wegverkeer op de overweg sterk toenemen. Mogelijk gaat het om een nieuwe wijk waarbij de beste ontsluiting een kruising met het bestaande spoor is. De initiatiefnemer moet met een risicoanalyse aantonen dat de risico's niet toenemen en worden beheerst. Met gerichte maatregelen kunnen de risico's worden verlaagd. De Derde Kadernota railveiligheid verplicht de initiatiefnemer niet om daarover met ProRail te gaan praten. De route waarbij de gemeente een risicoanalyse direct ter beoordeling indient bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) staat altijd open. Voor een efficiënt proces is overleg met ProRail wel aan te raden.

3. Ook als de gemeente de weginfrastructuur vlakbij een overweg wijzigt, moeten de risico's worden geanalyseerd. Dit is het derde niveau waarop overwegveiligheid afgewogen moet worden. Het kan hierbij om veel soorten aanpassingen gaan, zoals het toevoegen van een extra rijstrook of fietspad aan de kruisende weg of de herinrichting van een nabijgelegen kruispunt. Ook een verkeersregelininstallatie (VRI) kan gevolgen hebben voor het risiconiveau van de overweg. Daarbij moet met een risicoanalyse worden beoordeeld of de nieuwe situatie waarborgt dat verkeer dat het spoor kruist de overweg altijd tijdig kan verlaten.

Gezamenlijke missie

Veiligheid speelt zowel bij kleine lokale ingrepen nabij de overweg, zoals een spoortrap voor een wandelroute, als bij grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de ontsluiting van een nieuwe wijk. De consequenties van risicoverlagende maatregelen, ook de financiële, moeten worden meegenomen in de planontwikkeling. Zo dragen alle verantwoordelijke partijen bij aan de gezamenlijke missie om de veiligheid in de leefomgeving te verbeteren. ●