

Amersfoort, 6 december 2024

Aan: leden vaste kamercommissie Infrastructuur & Waterstaat

Betreft: Commissiedebat Spoorveiligheid en ERTMS

Geachte woordvoerders,

Aanstaande woensdag spreekt u over spoorveiligheid en ERTMS. Via deze brief brengt reizigersvereniging Rover graag enkele actuele punten onder uw aandacht.

1. Compenseer reizigers tijdens test- en proefbedrijf ERTMS

De aangekondigde ERTMS proef op de Zeeuwse lijn zorgt voor veel onrust onder reizigers. Volgens het besluit van de staatssecretaris is er gedurende drie tot vier maanden geen reizigersvervoer over het spoor mogelijk tussen Vlissingen en Goes. Tijdens deze maanden vindt het test- en proefbedrijf plaats waarna aansluitend enkele maanden met reizigers de commerciële validatie wordt uitgevoerd op het traject Vlissingen – Goes – Roosendaal.

Tijdens het test- en proefbedrijf hebben reizigers extra reistijd als gevolg van de inzet van vervangende bussen. Er is een compensatie-afspraken gemaakt met de provincie Zeeland. Daarin zit onder andere de aanleg van een rotonde. Er is echter geen compensatiemaatregelenpakket voor de reiziger. Nu sprake is van maandenlange overlast is meer nodig dan een standaardpakket dat geldt bij werkzaamheden. Uiteraard moeten er vervangende bussen worden geregeld. Een dergelijke grote overlast voor reizigers vraagt echter meer. Door reizigers te compenseren met bijvoorbeeld een korting op het abonnement kunt u zorgen dat reizigers minder hinder beleven en kunt u er aan bijdragen dat minder reizigers afhaken en kiezen voor de auto. Maar denk ook aan tijdelijke busstations om de reistijd te verkorten, altijd sneldiensten ook als de reizigersaantallen geringer zijn en luxe wachtvoorzieningen (die ook van structurele aard kunnen zijn). Het is daarbij overigens niet meer dan logisch dat NS hiervoor middelen vanuit het programma ter beschikking worden gesteld. Deze uitzonderlijke situatie kan niet gedragen worden door een vervoerder die ongetwijfeld inkomsten gaat missen vanuit reizigers én afgerekend wordt op een commercieel resultaat.

De periode van hinder moet zo kort mogelijk zijn. Dit kan door bij positieve resultaten van het testbedrijf tijdens (een deel van) het proefbedrijf reizigers die daarvoor kiezen al mee te laten reizen. Tijdens het proefbedrijf wordt een vaste dienstregeling gereden en vindt bovendien al wel goederenvervoer plaats. Wij zien daarom niet in waarom geen reizigers zouden kunnen meereizen. Het risico ligt dan hooguit in niet altijd punctueel rijden, niet in ongelukken. Door dit meereizen gratis aan te bieden worden reizigers gecompenseerd voor de overlast en voor eventuele problemen tijdens het proefbedrijf. Als dit goed gaat kan de beschikbaarheid van trein vervangende bussen sneller worden afgebouwd en kunnen zo kosten worden bespaard.

Wij vragen u in te zetten op financiële compensatie voor reizigers voor de hinder tijdens het ERTMS test- en proefbedrijf én de periode van hinder te verkorten door reizigers die dat willen de mogelijkheid te geven tijdens (een deel van) het proefbedrijf mee te reizen met de trein in plaats van het vervangende busvervoer.

2. Verbeter structureel de verbindingen met Zeeland

Al jarenlang klagen reizigers over de betrouwbaarheid van de aansluitingen in Roosendaal tussen Zeeland en Breda en de lange loopafstanden op dit station. Er komt daarom vanaf eind 2025 een rechtstreekse trein van Zeeland naar Breda. Dit doet NS door de bestaande intercity Zwolle – Roosendaal door te laten rijden als sprinter naar Vlissingen.

*Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.*

Reizigersvereniging Rover

Postbus 2132, 3800 CC Amersfoort

KvK-nr: 40410205 **BTW-nr:** 8023.67.586.B.01

T +31 33 422 04 50

IBAN NL23 INGB 0002 3950 21 **BIC:** INGBNL2A

M secretariaat@rover.nl

I www.rover.nl

Onderdeel van het ERTMS-maatregelenpakket voor Zeeland is de afspraak om deze nieuwe rechtstreekse verbinding "zo lang als mogelijk" door te zetten. Uit het antwoord op vraag 11 van de lijst van vragen en antwoorden blijkt dat deze rechtstreekse trein op lange termijn (vanaf circa 2028) niet meer mogelijk is door geplande aanpassingen van het emplacement Roosendaal en de komst van een extra treindienst naar Antwerpen. Wij vinden dit opmerkelijk. Het station Roosendaal zou ruimte moeten kunnen bieden voor rechtstreekse treinen. Het onmogelijk maken van het rijden van treinen is vreemd. Het is dan ook noodzakelijk het plan voor de aanpassingen in Roosendaal aan te passen.

Wij vragen u in te zetten op onderzoek naar welke aanpassingen nodig zijn van de plannen voor station Roosendaal om de rechtstreekse treindienst Vlissingen – Breda ook na 2028 te behouden (bijvoorbeeld locatie van wissels) en hierbij ook de wenselijkheid van een extra perron te onderzoeken voor meer (rechtstreekse) treinen en kortere loopafstanden voor overstappers.

De rechtstreekse trein naar Breda kan vanaf eind 2025 maar 1x per uur rijden. De andere twee treinen vanuit Zeeland rijden immers naar de Randstad. Er zijn in het bestuursakkoord "Wind in de zeilen" plannen voor een 4^e trein in Zeeland. Afspraak is dat dit voor 2030 wordt onderzocht. Dat deze 4^e trein er komt is allerminst zeker. Hierover zijn nog geen financiële afspraken gemaakt. In plaats van 1 snelle intercity, 1 stoppende intercity en 1 sprinter zouden er bij 4 treinen per uur op de Zeeuwse lijn op werkdagen 2 snelle intercity's en 2 sprinters rijden. Dit betekent een verdubbeling van het aantal snelle verbindingen met de Randstad (20 minuten reistijdwinst) en het biedt kansen om ook Breda 2x per uur rechtstreeks met Vlissingen te verbinden. De trein Breda – Roosendaal rijdt al 2x per uur. Zo kan de dienstregeling voor reizigers van/naar Zeeland veel aantrekkelijker worden.

Wij vragen u bij de staatssecretaris aan te dringen om reeds vanaf eind 2025 de 4^e trein in Zeeland te introduceren zodat twee keer per uur een rechtstreekse verbinding ontstaat tussen Vlissingen en Breda en daarnaast Vlissingen, Middelburg en Goes twee keer per uur een snelle verbinding krijgen met de Randstad in plaats van de huidige één keer per uur.

3. Eisen spoorveiligheid maken frequentieverhoging en nieuwe spoorlijnen duur

Meer treinen en nieuwe verbindingen kunnen het spoor aantrekkelijker maken voor veel meer reizigers. We zien dat nieuwe verbindingen zoals de Nedersaksenlijn blijven steken op forse investeringsbedragen. De benodigde investeringen zijn o.a. hoog omdat kruisingen met het overige verkeer volgens de huidige normen met tunnels uitgevoerd moeten worden in plaats van met spoorwegovergangen (zie bijlage). Ook bij relatief kleine uitbreidingen van bestaande spoorlijnen zoals de Valleilijn tussen Barneveld Zuid en Ede-Wageningen of het versnellen van Winterswijk – Apeldoorn zijn de benodigde investeringen door de eisen voor overwegveiligheid een veelvoud van wat strikt genomen nodig is om extra treinen te laten rijden. Wij vragen ons af of dit maatschappelijk wenselijk en noodzakelijk is gezien de beoogde relatief lage frequenties op beide trajecten. Spoorlijnen elders in Nederland met veel hogere aantallen treinen per uur kennen ook spoorwegovergangen. Wij vragen u aan te dringen op een meer pragmatische beschouwing van de overwegveiligheid op nieuwe en bestaande infrastructuur vanuit een breder maatschappelijk perspectief. Dit kan door de focus te leggen op de meest gevaarlijke spoorwegovergangen van het land die het meest kosteneffectief kunnen worden aangepakt.

Concreet stellen wij voor het lokale stand-still-principe voor spoorwegovergangen te vervangen door een benadering waarin landelijk wordt gestuurd op verlaging van de risico's op het totale spoorwegennetwerk en waarbij kosteneffectiviteit ook wordt meegewogen. Wij vragen te onderzoeken wat een dergelijke aanpak betekent voor de kosten voor de Nedersaksenlijn, de frequentieverhoging op de Valleilijn en het verkorten van reistijden op Apeldoorn-Winterswijk.

4. Spoorwegovergang Beverwijksestraatweg Castricum

In het project PHS Alkmaar – Amsterdam wordt voorzien in een frequentieverhoging van 4 naar 6 intercity's per uur tussen Amsterdam Centraal en Alkmaar en van 4 naar 6 sprinters per uur tussen Amsterdam Centraal en Uitgeest. Er is echter nog geen oplossing voor de spoorwegovergang Beverwijksestraatweg in Castricum. Zolang deze spoorwegovergang niet is vervangen door een wegtunnel staat ProRail ook hier geen hogere treinfrequenties toe op basis van de Derde Kadernota Railveiligheid. Gezien de hoge frequenties op deze locatie (8 en straks 10 treinen per uur per richting in de spits) is het wel logisch dat maatregelen worden genomen. Nu deze maatregelen niet zijn voorzien is het gevolg dat door de komst van de extra treinen tussen Alkmaar en Amsterdam het voortbestaan van de spitsintercity Haarlem – Alkmaar en/of de sprinter Haarlem – Alkmaar in gevaar is. Reizigers op deze verbindingen zouden dan moeten gaan overstappen op Uitgeest en langer onderweg zijn.

Wij vragen u aan te dringen op realisatie van een wegtunnel ter vervanging van de spoorwegovergang Beverwijksestraatweg in Castricum zodat treinreizigers tussen Haarlem / Beverwijk en Alkmaar niet worden gedupeerd.

Met warme OV-groet,

Freek Bos
Directeur Rover

Naar een pragmatische aanpak voor overwegveiligheid

December 2024

Frequentieverhoging vraagt miljoenen voor overwegveiligheid

Sinds de derde kadernota railveiligheid uit 2010 geldt voor overwegveiligheid het nee-tenzij of stand-still-principe.¹ Dit principe is herhaald in de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020-2025². Het stand-still-principe betekent allereerst dat geen nieuwe spoorwegovergangen worden aangelegd. Dit heeft gevolgen voor nieuwe spoorlijnen zoals de **Nedersaksenlijn**. Deze mogen alleen gekruist worden via tunnels en viaducten zelfs als de frequentie van treinen laag is en op vergelijkbare trajecten talloze spoorwegovergangen aanwezig zijn. Het is door dit principe alsof verplicht de inrichtingsnormen voor autosnelwegen voor 130 km/uur worden toegepast op een provinciale of zelfs lokale weg.

Het stand-still-principe betekent ook dat de verkeersfunctie van bestaande overwegen (gebruik van een spoorbaanvak of openbare weg) niet mag worden gewijzigd tenzij door de initiatiefnemer aan de hand van een risicoanalyse kan worden aangetoond dat door aanvullende maatregelen de overwegveiligheid niet verslechtert en daarmee de risico's worden beheerst.

Een frequentieverhoging van het treinverkeer wordt als een wijziging van de verkeersfunctie gezien. Hoewel de kans op een ongeluk per trein gelijk blijft neemt het totale risico wel toe omdat er meer treinen rijden. Dat betekent dat per definitie in geval van de aanwezigheid van spoorwegovergangen volgens het huidige beleid maatregelen nodig zijn bij frequentieverhoging, ongeacht de vraag hoe veilig deze overgangen zijn in vergelijking met andere spoorwegovergangen elders.

Recent speelde dit bij de terugkeer van de spitsprinter **Amersfoort Centraal – Harderwijk**. Door toevoeging van deze spitsprinter zouden op dit traject 6 in plaats van 4 treinen per uur rijden. ProRail besloot dat NS de beloofde extra treinen per december 2024 vanwege het stand-still-principe niet mocht rijden, ondanks het feit dat deze treinen ook opgenomen zijn in de nieuwe vervoerconcessie voor het Hoofdrailnet. Dat deze treinen eerder ook gereden hebben maakt niet uit omdat er toen zicht was op financiering van de benodigde overweg maatregelen. Inmiddels heeft de Tweede Kamer alsnog gezorgd voor zicht op financiering. Wij zijn hier blij mee, maar deze gang van zaken roept wel de vraag op of we het paard niet achter de wagen spannen. Dergelijke veiligheidsnormen zijn er niet voor auto's. Er is dus geen gelijk speelveld tussen modaliteiten.

Om dezelfde reden als bij Amersfoort – Harderwijk is ondanks herhaald verzoek van de Tweede Kamer **de kwartierdienst op de Valleilijn** tussen Barneveld Zuid en Ede-Wageningen nog steeds niet gerealiseerd. In principe is hiervoor alleen een beperkte spooruitbreiding nodig. Dit betreft een extra perron in Ede Centrum en een uitbreiding elders op het traject van 1 naar 2 sporen over een lengte van nog geen 2 kilometer. Dit zou 16 tot 30 miljoen euro kosten (prijsspeil 2011). De eis om bestaande overwegen om te bouwen naar 4 tunnels maakte dit project te duur (120 miljoen euro, prijspeil 2011) en daardoor is het project gestopt³. Terwijl gelijktijdig het aantal autoverkeer op een dergelijke overweg oneindig kan toenemen, mag het treinverkeer niet uitgebreid worden. Dat geldt zelfs op plekken waar spooruitbreiding niet zorgt voor meer treinen, maar voor kortere reistijden zoals **Winterswijk – Apeldoorn**.

¹ <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2010Z10050&did=2010D27333> blz. 66

² <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/02/05/beleidsagenda-spoorveiligheid-2020-2025>

³ <https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=2011D42846>

Investerings in overwegveiligheid elders vaak kosteneffectiever

In het Plan van Aanpak Overwegveiligheid uit 2023 is geconstateerd dat investeringen bij relatief onveilige overwegen vaak kosteneffectiever zijn dan bij overwegen waaraan het risicomodel NORM een lagere risicowaarde toekent⁴. Daarom pakt ProRail zoveel mogelijk de meest risicovolle overwegen als eerste aan. Op basis van op veiligheidsrisico's gerangschikte lijsten van hoog naar laag wordt beoordeeld op welke overwegen met doelmatige investeringen de meeste veiligheidswinst kan worden geboekt. Mede om deze reden is de laatste vier jaar vooral veel energie gestoken in het saneren of beveiligen van de laatste niet-actief-beveiligde-overwegen (NABO's) in ons land. En terecht want juist op deze locaties gebeuren veel (bijna) ongelukken. Toch heeft de constatering over kosteneffectiviteit niet geleid tot een aanpassing van het stand-still-principe.

Overwegveiligheid afgelopen jaren aanzienlijk verbeterd

De veiligste overweg is geen overweg. Het is niet voor niets dat op de Nederlandse autosnelwegen de oversteekplaatsen en met verkeerslichten geregelde kruispunten vrijwel geheel zijn verdwenen. Elke dode op een spoorwegovergang is er één te veel en de urenlange overlast voor het spoorwegverkeer die ongelukken opleveren is ook vanuit reizigersperspectief onwenselijk. Minder spoorwegovergangen betekent ook minder risico op overwegstoringen.

Toch is het van belang de overwegveiligheid in perspectief te zien. Door de jarenlange inzet is de overwegveiligheid aanzienlijk verbeterd. In 2009 was het aantal dodelijke slachtoffers in vergelijking met 1991 met ruim 70% gedaald tot 13 terwijl de "norm" op 24 doden in 2010 was gesteld. De daling heeft zich daarna doorgezet. In 2020 waren er 4, in 2021 9 en in 2022 waren er slechts 2 dodelijke slachtoffers te betreuren op spoorwegovergangen⁵. Ter vergelijking: het aantal jaarlijkse doden in het wegverkeer is nog altijd rond de 600⁶. Op snelwegen geldt echter geen stand-still-principe voor de groei van het wegverkeer.

⁴ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/05/25/bijlage-prorail-plan-van-aanpak-overwegveiligheid> blz. 4.

⁵ <https://www.ilent.nl/documenten/transport/rail/veiligheid-op-het-spoor/rapporten/jaarverslag-spoorwegveiligheid-2022> Tabel 4

⁶ <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/verkeer/hoeveel-mensen-komen-om-in-het-verkeer->