

Bespreekverslag

Publiek

Onderwerp Bespreekverslag Bilthoven Leijenseweg | 23 maart 2011

Datum mei 2011
Door Kim Tomaso-Zuidema
Telefoonnummer 0900 7767245

Aanwezig

- Gemeente de Bilt Donate Schuil (communicatieadviseur) en Eric Oosterwijk (unithoofd Beheer Openbare Ruimte);
- Wijkraad de Leijen Hetty Loeb en Bas Bonhoff;
- Wijkvereniging Vogelzang Reina Everaars-Katerberg en John van Deemter;
- ProRail Thijs Verhulst (PA-manager), Jan-Jaap Groot (tracémanager) en Kim Tomaso (communicatieadviseur)

Woensdag 23 maart van 16.00 tot 17.30 uur heeft ProRail gesproken met vertegenwoordigers van de gemeente de Bilt, wijkraad de Leijen en wijkvereniging Vogelzang in Bilthoven. Onderwerp van gesprek was de overweg aan de Leijenseweg in Bilthoven. Het overleg was opgezet door ProRail naar aanleiding van de verschillende incidenten op de overweg de Leijenseweg in Bilthoven. De onrust onder wijkbewoners en gebruikers van de overweg is groot na het bijna ongeluk met het busje van 2 februari jl. Verder heeft er 4 maart nog een incident plaatsgevonden, waarbij een voetganger het rode stoplicht en de overweg bellen heeft genegeerd. Uiteindelijk heeft deze persoon de uitloopboom verbogen waardoor de overweg in storting is gegaan. Tevens is het artikel uit de Vierklank van 16 maart 2011 besproken tijdens het overleg.

Het gesprek heeft bij de verschillende partijen voor verduidelijking gezorgd. Onder andere de technische werking van de overweg en de incidenten zijn besproken, maar ook hoe we in de toekomst met elkaar omgaan en communicatie oppakken.

Hieronder een weergave van de gestelde vragen en antwoorden van het gesprek.

Vraag: Waar worden de camera's voor ingezet die op de overweg staan gericht?

Antwoord: De camera's geven een beeld van vandalisme en het weggedrag, misbruik van de overweg en bij incidenten worden ze ingezet ter analyse.

Vraag: Willen jullie de storting aan de overweg van 4 maart jl. verduidelijken?

Antwoord: De storting aan de overweg van 4 maart is veroorzaakt door een voetganger die het rode stoplicht en de overweg bellen heeft genegeerd. De spoorbomen kwamen omlaag en deze persoon is doorgelopen. Uiteindelijk heeft deze persoon de uitloopboom verbogen, waardoor de overweg in storting is gegaan.

Vraag: Kunnen jullie uitleg geven over het incident met het busje van 2 februari?

Antwoord: Het betreffende incident werd veroorzaakt door een zogenaamde stoptonend sein passage (afgekort STS-passage). Er is geen sprake geweest van een technisch falen van de overweg en of van de spoorinfra. De trein die verbonden is aan dit incident heeft de overweg niet met grote snelheid gepasseerd. Momenteel loopt er nog een intern onderzoek waaruit naar voren moet komen hoe dit heeft kunnen gebeuren.

Vraag: Waarom stond de overweg open toen de trein kwam aanrijden?

Antwoord: Normaal gesproken functioneert een overweg autonoom. Dat wil zeggen dat de overweg sluit zodra een trein op bepaalde afstand wordt waargenomen. Deze afstand is zodanig dat de overweg op tijd geheel gesloten is. Indien een station dicht bij een overweg ligt, ontstaat het probleem dat terwijl de trein stilstaat op het station, de overweg reeds gesloten is en lange tijd gesloten blijft. Behalve hinder voor het wegverkeer, wekt dit ook onveilig gedrag in de hand. Denk hierbij aan het slalommen om de bomen heen of onder de bomen door lopen. Daarom is er een koppeling tussen de seinen en de overweg. Eenvoudig gesteld: als de trein vertrekgereed is wordt het sein bediend. Hierop wordt dan de overweg gesloten en vervolgens het sein veilig gegeven waarop de trein kan gaan rijden. Behalve dat het sein om bovengenoemde reden op rood kan staan, kan er uiteraard ook sprake zijn van het feit dat het voorliggende spoor eenvoudigweg nog bezet is.

Ook voor doorgaande treinen welke niet op station Bilthoven stoppen, geldt uiteraard dat diezelfde seinen op veilig moeten staan. Als om welke reden dan ook het sein niet veilig staat, lees: op rood, is de overweg open. Indien een machinist dan door rood rijdt, rijdt hij op een openstaande overweg af. Dit geldt overigens alleen voor treinen uit de richting Zwolle.

Vraag: Jullie geven aan dat ATB-Vv is geïnstalleerd bij de overweg Leijenseweg. Hoe werkt dit precies en wat is het?

Antwoord: ATB-Vv (automatische treinbeveiliging verbeterde versie) is een systeem welke op basis van de seinstand controleert of de trein de juiste snelheid heeft. In geval van een rood sein wordt op 2 plaatsen (bakens genoemd) voor het sein gecontroleerd of de juiste remming is ingezet om tijdig tot stilstand te komen. Indien niet voldoende wordt geremd, grijpt het systeem in en wordt automatisch een snelremming ingezet. Een 3^e baken ligt enkele meters voor het sein en bij passeren wordt altijd snelremming ingezet.

Het 3^e baken ligt nu op +/- 100 meter voor de overweg, opdat er voldoende remweg is als de trein toch nog een restsnelheid heeft als gevolg van onvoldoende afremmen.

Tevens is het seinbeeld voorafgaand aan de overweg aangepast. Normaal gesproken wordt een rood sein altijd voorafgegaan door een geel sein. In het geval van de Leijenseweg is besloten om dit seinbeeld aan te passen; het rode sein wordt voorafgegaan door eveneens een rood sein. Dit 2^e rode sein wordt voorafgegaan door het gebruikelijke gele sein. Kortom; rood-rood-geel in plaats van rood-geel. Hiermee wordt een extra veiligheid ingebouwd in het systeem.

Vraag: Waarom heeft ProRail deze aanpassing nu pas gedaan?

Antwoord: Op basis van een eerdere risicoanalyse kwam deze overweg niet in aanmerking voor ATB-Vv. Na het incident van 2 februari jl. is op initiatief van ProRail alsnog besloten om ATB-Vv aan te leggen.

Vraag: Dus er gaan nu geen aanpassingen meer worden gedaan aan de overweg?

Antwoord: Wij gaan nog wel aanpassingen doen. De dubbele uitrij bomen die er nu nog staan zullen verwijderd worden. Op het eerste gezicht lijkt dit een logische en eenvoudig uit te voeren maatregel, dit is echter niet het geval. Helaas is dit systeem gekoppeld aan het beveiligingssysteem wat de situatie erg complex maakt. Om deze reden is dit nog niet eerder gebeurd. Het "simpelweg" verwijderen van de dubbele uitrij bomen zou hebben veroorzaakt dat de overweg continue in storing zou zijn gegaan.

Het hekwerk is vrijwel meteen tijdelijk aangepast; enkele spijlen zijn verwijderd waardoor deze niet meer kan blijven haken.

Vraag: Naast een tunnel, is dit nu de beste (lees veiligste) oplossing die er bestaat voor deze spoorwegovergang?

Antwoord: Ja. Gelet de hoge veiligheidseisen die worden gesteld aan installaties op en rond het spoor, is het ook niet zo dat er elke jaar nieuwe systemen worden geïntroduceerd. Pas na uitvoerig testen wordt overgegaan tot invoering.

Vraag: Vertoont deze overweg meer technische storingen dan andere overwegen?

Antwoord: Nee. Alle extra werkzaamheden zijn gevolg van veel preventief onderzoek naar aanleiding van vermeende incidenten. Daarnaast is deze overweg in 1999 gekozen als proeflocatie voor een overweg met aan alle kanten bomen, dus ook aan de uitrijdende zijde. Dit om slalommen onmogelijk te maken. Deze situatie heeft geleid tot extra aandacht voor deze overweg, simpelweg ten behoeve van testen en evaluatie.

Vraag: Wat is de afstand tussen het station Bilthoven en de overweg De Leijenseweg?

Antwoord: 690 meter

Vraag: heeft een stroomstoring in Bilthoven gevolgen voor de werking van de overwegbeveiliging?

Antwoord: Nee, dit heeft geen gevolgen voor de werking van de overweg.

Vraag: Welk nummer kan er gebeld worden bij incidenten?

Antwoord: Het telefoonnummer zal toegevoegd worden in de brief aan bewoners.

Vraag: Waarom is het plan om deze spoorwegovergang om te bouwen tot tunnel nog niet rond?

Antwoord: Bij een spoorwegovergang hebben (in de meeste gevallen) minimaal twee partijen een verantwoordelijkheid. In dit geval de gemeente De Bilt (als wegbeheerder) en ProRail (als beheerder van het spoor). Dit is een samenwerkingsritueel waarin beide partijen momenteel zitten. ProRail verleent momenteel volledige medewerking aan de studie van de onderdoorgang Leijenseweg en heeft daarnaast aangegeven een financiële bijdrage te willen leveren aan de realisatie ervan.

Op initiatief van de gemeente heeft ingenieursbureau Movares een ontwerp voor een tunnel gemaakt. Het financiële plaatje van dit ontwerp is fors te noemen. Om deze reden heeft ProRail twee sessies opgezet met verschillende partijen om te kijken hoe we nu efficiënter en goedkoper een tunnel kunnen realiseren.

Vraag: Hoe gaan we in de toekomst met elkaar om het geval van incidenten?

Antwoord: Tijdens kantooruren kan er gebeld worden met het algemene nummer van de gemeente via (030) 228 94 11. Wanneer de veiligheid van inwoners bij de spoorwegovergang in het geding is moet 112 gebeld worden. De politie zal dan z.s.m. ter plaatse komen.

Voor eventuele andere vragen die te maken hebben met het spoor kunt u contact opnemen met de afdeling Publiekscontacten contact 0900-77 67 245 (€ 0,20 p.m.). U kunt uw vragen ook stellen via ons online contactformulier op www.prorail.nl/contact.

Vraag vanuit ProRail: Wat vinden de wijkraad de Leijen en wijkvereniging Vogelzang van routinematig onderhoud aan de overweg?

Antwoord: Dit onderhoud zorgt voor onrust in de wijk. Partijen wensen hier graag van op de hoogte te zijn. Deze toezegging is gedaan door ProRail.

We hebben verder met elkaar afgesproken om open en proactief met elkaar te communiceren en elkaar ook te confronteren (indien nodig) en niet onnodig met vragen te blijven lopen.

Einde overleg