

Communiceren Met Burgers
Paulus Potterstraat 25
6181 AX ELSLOO

Stadhouderslaan 200
Postbus 15
6170 AA Stein
T +31 (0)46 435 93 93
info@gemeentestein.nl
www.gemeentestein.nl

BTW NL 0017.31.105.B.02
KvK 5198 4997 0000
IBAN NL20 BNGH 0285 008 110
BIC BNGH NL2G

Datum: 16 januari 2025
Uw kenmerk:
Zaaknummer: 20241227153358
Behandeld door: L. Fuchs
Betreft: Beantwoording Raadsvragen inzake
Verkeersveiligheid spoorwegovergang Beek-
Elsloo

Geachte raadsleden

In deze brief geven wij u antwoord op uw vragen, ex artikel 35 van het Reglement van Orde van uw raad, over de verkeersveiligheid bij de spoorwegovergang in de Stationstraat-Steinderweg.

Voor de leesbaarheid herhalen wij eerst uw vraag. Daarna (*cursief*) ons antwoord.

1. Zijn er klachten of meldingen van inwoners en/of weggebruikers over de nieuwe verkeerssituatie? Hoe worden deze klachten behandeld en wat is er concreet mee gedaan?

Via de Veiligheidsregio is bij de gemeente Beek één melding binnengekomen van een inwonster uit Elsloo. Zij was ooggetuige van het incident met de lijnbus van Arriva op 29 november. In haar mailtje deed ze kort verslag van het gebeurde en sprak zij haar zorgen uit. Met mevrouw is door de gemeente Beek per mail contact opgenomen en zijn enkele verduidelijkende vragen gesteld. Deze heeft mevrouw op 3 december beantwoord. Daarna is gevraagd of wij haar informatie en haar contactgegevens mochten doorsturen naar spoorwegbeheerder ProRail. Op dat moment was bekend dat de afdeling Veiligheid van ProRail onderzoek doet naar het incident. Daarmee heeft mevrouw ingestemd. De melding zal dan ook deel uitmaken van het onderzoek van ProRail.

2. Wat is de oorzaak van de ongelukken die hebben plaatsgevonden na de recente reconstructie van de spoorovergang?

Op 29 november is een bus van Arriva in aanraking gekomen met een trein. De afdeling Veiligheid van ProRail doet onderzoek naar dit incident. De uitkomsten van dit onderzoek wachten wij nu af. Wel hebben wij van ProRail vernomen dat bij graafwerkzaamheden een kabel is geraakt. Hierdoor is een elektrische storing opgetreden waardoor de elektrische spanning van de overwegbomen is weggevallen. Als gevolg daarvan sluiten de overwegbomen automatisch zonder dat een trein de signalering in werking zet. Het heeft vervolgens meerdere minuten geduurd voordat de kabel was hersteld en de overweginstallatie weer normaal functioneerde. In de periode van de storing heeft zich een lange wachtrij voor de overwegbomen op de Stationstraat en de Steinderweg gevormd. Daardoor werd de verkeerssituatie aan beide zijden van de overweg tijdelijk zeer druk. Het lijkt erop dat het incident met de bus van Arriva los staat van de nieuwe eindsituatie en de daarmee gepaard gaande verbeterde verkeersveiligheid die ontstaat na afronding van het project. Zoals ook aangegeven in onze raadsinformatiebrief met het kenmerk 25uit00006 zijn de werkzaamheden nog niet afgerond en dus zeker nog niet opgeleverd.

Maar nogmaals en voor de goede orde. Alvorens definitieve conclusies te trekken over dit ongeval, wachten wij eerst het onderzoek van ProRail af.

Voor wat betreft het tweede incident op 15 december kunnen wij kort zijn. Bij dit incident zat volgens de informatie die wij van de politie ontvingen een verward en/of suïcidaal persoon onder invloed op het spoor. De trein uit Beek kon op tijd stoppen en daarmee een aanrijding voorkomen. Tegen dergelijke incidenten zijn op deze locatie geen civieltechnische maatregelen te nemen. Naar aanleiding van dit incident zal dan ook geen nader onderzoek worden ingesteld en worden geen technische maatregelen genomen. Bij de verdere beantwoording menen wij er goed aan te doen om niet verder in te gaan op dit incident.

3. Welke rol speelt de recente reconstructie in de oorzaken van de ongelukken en worden er aanvullende onderzoeken uitgevoerd om andere mogelijke risico's te identificeren?

Wij menen deze vraag genoegzaam te hebben beantwoord bij vraag 2.

4. Is er een analyse uitgevoerd van de verkeersveiligheid bij de spoorovergang na de reconstructie? Zo ja, kunt u de resultaten delen?

Zoals gezegd loopt er een onderzoek bij de afdeling Veiligheid van ProRail. Over de uitkomsten en mogelijk te nemen maatregelen (als die worden voorgesteld) verwachten wij op korte termijn te worden geïnformeerd.

Voor de goede orde. Indien dit onderzoek publiek gemaakt wenst te worden, bijvoorbeeld door openbaar met uw raad te delen, dan zal Arriva hier toestemming voor moeten geven in verband met de privacy van de bestuurder.

5. Voldoet de reconstructie van de spoorwegovergang volgens Uw Colleges aan hetgeen is beoogd in het kader van de doelstelling tot verbetering van de verkeersveiligheid terzake?

Ja. Beoogd is de hoeveelheid verkeer over de overweg te reduceren door de realisatie van voorzieningen (parkeren etc.) en een toegang tot de perrons vanuit Steinse zijde, het voorzien van een keerlus voor onder meer bussen aan Beekse zijde, het vrijliggend maken van fietsvoorzieningen op de overweg en het veiliger reguleren van overstekend langzaam verkeer nabij de overweg. Deze maatregelen hebben geen direct verband met het incident op 29 november 2024 met de Arriva bus.

6. Zien Uw Colleges aanleiding tot het doen van aanpassingen van de reconstructie gelet op de huidige signalen alsmede de significante verandering die in de verkeersstroom sinds de reconstructie is aangebracht? Dan wel aanpassing in de thans aanwezig verkeersborden en bewegwijzering?

Zoals hierboven aangegeven, wachten wij het onderzoek van ProRail af alvorens mogelijke maatregelen in overweging te nemen. Wat we nu weten van het incident van 29 november geeft ons geen aanleiding terstond maatregelen te nemen.

7. Wordt de verkeersveiligheid bij de spoorovergang actief gemonitord sinds de reconstructie? Hoe vaak wordt dit geëvalueerd?

De verkeerssituatie wordt niet permanent gemonitord. Wel is een aantal keer de verkeerssituatie visueel beoordeeld. Daarbij zijn geen grote bijzonderheden opgemerkt.

8. Wat zijn de volgende stappen in het proces van verkeersveiligheid bij deze spoorovergang en wanneer kunnen de Steinse en Beekse gemeenteraden de resultaten van een nieuwe evaluatie verwachten?

Allereerst is het zaak de werkzaamheden aan en bij de overweg en de stationsomgeving af te ronden. Hierover hebben wij u recent geïnformeerd middels de raadsinformatiebrief. Verder zijn wij in afwachting van de resultaten van het onderzoek van ProRail. Mochten deze resultaten aanleiding zijn maatregelen te nemen dan zullen wij u daarover spoedig informeren.

9. Verder krijgen ondergetekenden signalen dat er een beduidend verschil is tussen het niveau waarop de spoorweg is gesitueerd en het straatniveau. De spoorweg is namelijk lager gelegen waardoor voornamelijk motorvoertuigen met een lagere bumper de onderkant van het asfalt raken tijdens het gebruiken van de spoorwegovergang. Herkent u deze signalen? Zo ja, welke acties zijn er tot op heden uitgezet om deze perikelen te verhelpen. Zo nee, bent u bereid om hierop alsnog te gaan acteren (en zo ja op welke manier)?

Graag verwijzen wij naar de raadsinformatiebrief. De op punten onvlakheid van het asfalt is één van de voornaamste punten waar de aannemer van ProRail (aannemersbedrijf Molhoek CCT) nog aan werkt. Het fysieke vervolg van de werkzaamheden aan en nabij de overweg is gepland in de periode februari-maart van dit jaar, ijs en weder dienende.

10. Is dit onderdeel als specifiek opleverpunt met de feitelijk uitvoerder (opdrachtnemer) gecommuniceerd? Zo ja, tot wanneer is de opdrachtnemer de termijn gesteld om dit gebrek te verhelpen. Zo nee, waarom niet?

Nogmaals herhalen wij dat de werkzaamheden op en nabij de overweg nog niet zijn afgerond en dus ook nog niet zijn opgeleverd. Formeel spreken we conform de Administratieve Uniforme Voorwaarden dan ook nog niet van gebreken. De aannemer moet de kans krijgen het werk conform de contractuele verplichtingen af te maken en aan de opdrachtgever op te leveren. Korthedshalve verwijzen wij voor wat betreft de verdere aanpak naar onze raadsinformatiebrief.

11. Zijn er nog andere opleverpunten aan de orde met betrekking tot het werk dat thans is opgeleverd?

Ook hier een verwijzing naar voornoemde raadsinformatiebrief.

12. Is het voorts correct dat de straat op korte termijn opnieuw wordt opgebroken. Zo ja, kunt u toelichten waarom en wie de daarmee gepaard gaande kosten gaat voldoen?

Ook dit antwoord is reeds gegeven in onze raadsinformatiebrief.

13. Ten aanzien van het totale project worden hierdoor nog een aantal slotvragen gesteld. Wat is de huidige status van het project en welke onderdelen zijn nog niet uitgevoerd?

Wij menen dit voldoende gedetailleerd te hebben beschreven in de raadsinformatiebrief.

14. Zijn alle onderdelen van het project die tot op heden zijn dan wel moesten zijn uitgevoerd, uitgevoerd binnen de gestelde termijnen. Zo nee, wat zijn de oorzaken daarvan?

De inmiddels nagenoeg afgeronde werkzaamheden aan Steinse zijde hebben iets langer geduurd dan oorspronkelijk gepland. Dit omdat kabels op een andere diepteligging en locatie zijn aangetroffen dan geregistreerd.

15. In hoeverre zijn de oorspronkelijke doelstellingen van het project al bereikt?

Een belangrijke doelstelling is de realisatie van ketenvoorzieningen (parkeren etc.) en toegang tot de perrons vanaf Steinse zijde. Dit heeft ook een gunstig effect op de objectieve veiligheid van de overweg in de Stationstraat-Steinderweg. Deze doelstelling is inmiddels gerealiseerd. Overige doelstellingen verwachten wij met het afronden van de laatste werkzaamheden te bereiken, naar verwachting in juni 2025.

16. Hoeveel van het oorspronkelijk begrote budget is tot nu toe besteed?

Tot 20 december 2024 is in totaal € 5.424.016,06 besteed.

17. Zijn er overschrijdingen geweest en wat zijn hiervan de oorzaken?

Het projectbudget is niet overschreden. Wel is, zoals gangbaar bij elk wegebouwproject, sprake van meer en minder werk. Dit betreft in hoofdzaak bestekwijzigingen en aanvullend aan de aannemer opgedragen werk. Immers op basis van de gebruikelijke contractsystematiek in de wegebouw (RAW-systematiek) worden niet alle risico's bij de aannemer belegd. Gelet op de laatste stand van zaken is het vooralsnog de verwachting dat het gehele project binnen het beschikbare budget kan worden gerealiseerd.

18. Hoe wordt erop toegezien dat de reeds door de uitvoerder gemaakte kosten doelmatig en rechtmatig zijn?

Onze uitgaven zijn rechtmatig omdat hier een raadsbesluit aan ten grondslag ligt en enkel uitgaven worden gedaan die passen binnen de strekking van het raadsbesluit. De doelmatigheid vindt zijn grondslag in onderzoeken op basis waarvan het ontwerp voor de stationsomgeving tot stand is gekomen. De gemaakte kosten met de aannemer worden verrekend met behulp van de RAW-systematiek en de van toepassing zijnde Uniforme Administratieve Voorwaarden voor Werken en Technische Installaties. Op een correcte afhandeling wordt toegezien door de op het werk aangestelde Directie UAV. De Provincie Limburg heeft deze projectverantwoordelijkheid op zich genomen. Overeenkomsten tussen de provincie Limburg en de gemeenten Stein en Beek liggen hieraan ten grondslag.

Wij vertrouwen erop hiermee uw vragen afdoende te hebben beantwoord.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van Stein,
namens dezen,

Wethouder fysieke leefomgeving
drs. ing. D.M.M. Hendrix

Bijlage(n):

1. RIB voortgang project Herinrichting stationsomgeving Beek-Elsloo