

## Opheffen overweg Beuvinkweg

gemeente Dinkelland, geo 026, km. 21.857



Van ProRail  
Kenmerk 3704418-v2  
Datum 18 februari 2015  
Onderwerp Opheffen overweg Beuvinkweg  
Status Definitief

# ProRail

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
1.1	Aanleiding	3
1.2	Doel document	3
<b>2</b>	<b>Impact op barrièrewerking en overwegveiligheid</b>	<b>4</b>
2.1	Beschrijving gebied	4
2.2	Beschrijving Beuvinkweg	5
2.3	Gevolgen van het plan voor het recreatief gebruik	6
2.4	Gevolgen van het plan voor overwegveiligheid	7
2.5	Afweging alternatieven	8
<b>3</b>	<b>Conclusie</b>	<b>9</b>

## 1 Inleiding

### 1.1 Aanleiding

De gemeente Dinkelland en ProRail hebben een integraal plan uitgewerkt voor een alternatieve ontsluiting van het gebied ten zuiden van de A1/E30 en ten noorden van het baanvak Hengelo-Oldenzaal. Hierdoor kunnen er vier niet actief beveiligde overwegen verdwijnen.

Bij een voorgenomen sluiting van overwegen wint ProRail vroegtijdig advies in bij de stuurgroep Infrastructurele Barrièreforming, bestaande uit het wandelplatform-LAW, het landelijke fietsplatform en de Koninklijke Nederlandse Hippische Sportfederatie over het recreatieve belang van de desbetreffende overwegen.

De stuurgroep Infrastructurele Barrièreforming heeft negatief geadviseerd op het plan. De recreatieve kwaliteit van de geboden alternatieve ontsluiting wordt als lager beoordeeld.

Indien de procedure voor het opheffen van een overweg ondanks een negatief advies van de stuurgroep Infrastructurele Barrièreforming wordt voortgezet, onderbouwt ProRail dat de voorgenomen opheffing past binnen het beleid zoals opgenomen in de Derde Kadernota Railveiligheid. Deze onderbouwing wordt conform de Derde Kadernota Railveiligheid door ProRail ter beoordeling voorgelegd aan de ILT.

### 1.2 Doel document

Het doel van het document is aan te tonen dat het opheffen van de Beuvinkweg past binnen het beleid zoals opgenomen in de Derde Kadernota Railveiligheid.

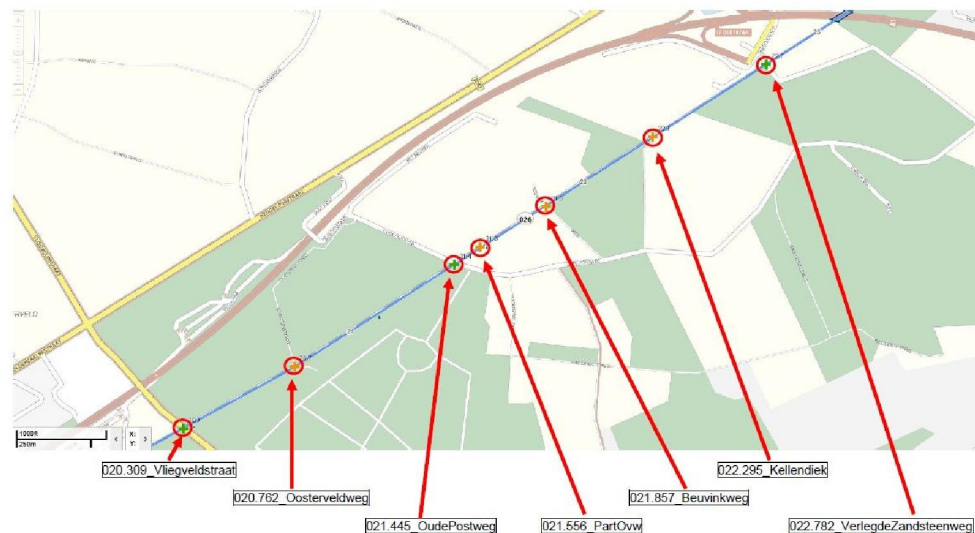
## 2 Impact op barrièrewerking en overwegveiligheid

### 2.1 Beschrijving gebied

Het gebied tussen de A1/E30 en de spoorlijn Hengelo – Oldenzaal is een landelijk gebied met enkele woningen. Het gebied is gelegen in de uitloopgebieden van de omliggende kernen en sluit aan op het grotere gebied ten zuiden van de spoorlijn, waar de voormalige Vliegbasis Twente een recreatieve bestemming krijgt.

Op de spoorlijn de het zuidelijke deel scheidt van het noordelijke deel ligt een zevental overwegen.

km	gemeente	plaats	straatnaam	beveiliging	karakter ovw
20.309	Dinkelland	Weerselo	Vliegveldstraat	ahob	openbaar
20.762	Dinkelland	Weerselo	Oosterveldweg	andreaskruisen	openbaar
21.445	Dinkelland	Weerselo	Oude Postweg	mini-ahob	openbaar
21.556	Dinkelland	Weerselo	-	andreaskruisen	particulier
21.857	Dinkelland	Deurningen	Beuvinkweg	andreaskruisen	openbaar
22.295	Dinkelland	Weerselo	Kellendiek	andreaskruisen	particulier
22.782	Dinkelland	Weerselo	Verlegde Zandsteenweg	ahob	openbaar



afb. 3. kaart van de omgeving

#### Integraal plan ontsluiting gebied

De gemeente Dinkelland en ProRail hebben een alternatief ontsluitingsplan ontwikkeld voor het gebied. In dit plan wordt een ontsluitingsweg ten noorden en ten zuiden van de spoorlijn aangelegd.

# ProRail

De nieuwe ontsluitingsweg ten zuiden van de spoorlijn wordt aangesloten op de actief beveiligde Vliegveldstraat (km 20.309). Hierdoor wordt de niet actief beveiligde overweg Oosterveldweg overbodig.

De nieuwe ontsluitingsweg ten noorden van de spoorlijn wordt aangesloten op de actief beveiligde overweg Oude Postweg (km. 21.445). Hierdoor kan de niet actief beveiligde openbare overweg Beuvinkweg (km 21.857) komen te vervallen.

Met de rechthebbenden van de particuliere overwegen (km. 21.556 en km 22.295) is overeenstemming bereikt over het opheffen.

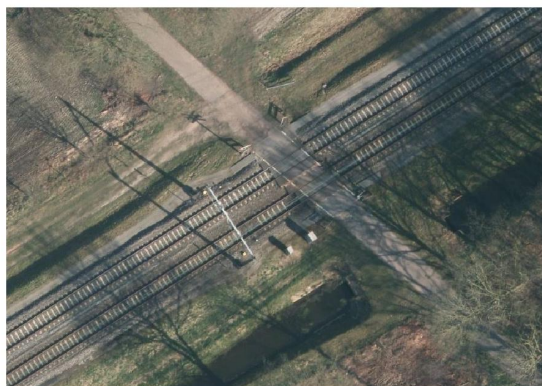
## 2.2 Beschrijving Beuvinkweg

De overweg Beuvinkweg (geocode 026, km. 21.857) ligt in het baanvak Hengelo - Oldenzaal en bevindt zich buiten de bebouwde kom. Het betreft een openbare overweg. De wegbeheerder is de gemeente Dinkelland.

De Beuvinkweg verbindt het gebied tussen de A1 en de spoorlijn met de ten zuiden gelegen Oude Postweg en ontsluit de huizen aan Het Beuvink in Deurningen.



afb. 4. Luchtfoto van de omgeving van de overweg.



afb. 5. Luchtfoto overweg Beuvinkweg

## Kenmerken overweg

De overweg kruist de spoorbaan bijna haaks. De bevoering bestaat uit losse elementen (zgn. zware Uni-bevoering) en de overweg is voorzien van schrikhekken en andreaskruisen. De spoorwegovergang Beuvinkweg is niet voorzien van een actieve beveiliging, zoals spoorbomen en knipperlichten.

Beveiliging	Karakter	Gebruik	Aantal sporen	Aantal treinen per uur	Aansluiting station	Veel fietsverkeer	ontruiming	Verhard	Spreiding treinsnelheid	Breedte pad in mtr <sup>1</sup>	Bereikbaarheid overweg	Zichtbaarheid overweg	Uitzicht wegverkeer
Andreaskruisen	Openbare overweg	Onverhard pad	2	12	nee	nee	goed	nee	ja	4	matig	goed	goed

De spoorlijn wordt gebruikt door stoptreinen van en naar Oldenzaal, internationale reizigerstreinen en goederentreinen. De maximale snelheid voor het railverkeer is op dit baanvak 125 km/u. De meeste treinen rijden op baanvaksnelheid, de goederentreinen rijden met snelheid van ongeveer 80 km/uur.

## 2.3 Gevolgen van het plan voor het recreatief gebruik

### Recreatieve waarde huidige situatie

De Beuvinkweg heeft geen functie voor het gebied ten noorden van de A1. Op plaatsen waar de A1 kan worden overgestoken liggen beveiligde overwegen over de spoorlijn. De overweg Beuvinkweg sluit niet aan op een oversteekmogelijkheid van de A1.

De Beuvinkweg ontsluit het gebied ten zuiden van de A1 en ten noorden van de spoorlijn. De omvang van dit gebied is gering in oppervlakte vergeleken met het zuidelijke deel, waar de voormalige vliegbasis Twente een recreatieve bestemming krijgt.

Er zijn ProRail geen formele recreatieve routes bekend die gebruik maken van de Beuvinkweg. De weg die achter de Beuvinkweg ligt is privé, de overweg geeft geen toegang tot andere wegen.

De stuurgroep Barrièrewerking heeft aangegeven<sup>1</sup> dat de overweg Beuvinkweg een groot recreatief belang heeft voor wandelaars, fietsers en ruiters. Dit betreft een functie voor recreatief verkeer rond het landgoed Het Holthuis en het verminderen van de barrièrewerking van de spoorlijn.

Dit wordt door de stuurgroep Barrièrewerking onderbouwd met een verwijzing naar initiatieven van het routebureau van de Regio Twente die de overweg gebruikt ter verbetering van recreatieve routenetwerken voor wandelen, fietsen, mountainbiken en paardrijden. Daarnaast wordt een toeristische impuls verwacht als gevolg van de reconstructie van de Vliegbasis Twente.

<sup>1</sup> Ontvangen schriftelijke reacties in februari 2012 en november 2013 en een mondelinge toelichting in januari 2015

### *Recreatieve waarde nieuwe situatie*

Door het opheffen van de Beuvinkweg (km 21.857) zal het recreatief verkeer de spoorlijn moeten kruisen via de nabij gelegen actief beveiligde overweg Oude Postweg (km 21.445) en/of de actief beveiligde overweg Verlegde Zandsteenweg (km 22.782).

De stuurgroep Barrièrewerking geeft aan dat deze route van een mindere recreatieve kwaliteit is dan een route over de Beuvinkweg.

## 2.4 Gevolgen van het plan voor overwegveiligheid

### *Overwegveiligheid huidige situatie*

De Beuvinkweg betreft een niet-actief beveiligde overweg (Nabo) over twee sporen.

Een Nabo is in zijn aard een risicovolle overweg omdat de overweggebruiker op basis van eigen waarneming moet inschatten of een veilige oversteek mogelijk is. Er is geen actieve waarschuwing op het naderen van een (tweede) trein. Dit leidt met name bij dubbelsporige baanvakken en/of slechte zichtomstandigheden tot een verhoogde kans op een overwegaanrijding. Nabos worden meer en meer een uitzondering. Er is inmiddels een grote groep weggebruikers die onbekend zijn met het bestaan van Nabos waardoor de kans op (onbewust) risicovol gedrag van een weggebruiker toeneemt. De groep weggebruikers zonder ervaring in het op eigen waarneming oversteken van sporen zal de komende jaren in omvang alleen maar toenemen.

Aanrijdingen op Nabos hebben grote maatschappelijke impact. Deze impact en aandacht is groter dan bij een aanrijdingen op een actief beveiligde overweg waar vaak bewust gevaarlijk gedrag van een weggebruiker de belangrijkste ongevalsoorzaak is.

In heel Nederland zijn er nog minder dan 25 openbare Nabos op dubbelsporige baanvakken. De Beuvinkweg (en ook de Oosterveldweg) is daarmee een Nabo met een relatief hoog risicoprofiel. Het is niet wenselijk dat het recreatief gebruik van deze overweg toeneemt als gevolg van de verwachte toeristische impuls van het gebied. Met name de toename van het gebruik van een Nabo door mountainbikers wordt als zeer onwenselijk beschouwd. Deze toename is ook niet in lijn met het nee tenzij beleid uit de Derde Kadernota Railveiligheid.

Nabos met openbaar gebruik op het reizigersnet zijn in toenemende mate een risicovolle categorie overwegen geworden waarbij niet voldaan wordt aan de doelstelling van permanente verbetering uit de Derde Kadernota Railveiligheid. Het gemiddeld aantal jaarlijkse overwegdoden op Nabos met openbaar gebruik op het reizigersnet is sinds 2000 toegenomen terwijl het aantal Nabos met 40 % is afgenomen.

Ook het aandeel overwegdoden in het totaal is toegenomen. Bedroeg in de periode 2000-2004 het aantal overwegdoden op Nabos nog 7% van het totaal aantal overwegdoden op het reizigersnet. In de periode 2010-2014 was dit aandeel toegenomen tot 23%. In 2014 vielen 4 van de in totaal 7 doden bij aanrijdingen op overwegen op een Nabo (57%).

### *Overwegveiligheid nieuwe situatie*

Het opheffen van de Beuvinkweg heeft een positief effect op overwegveiligheid. Er wordt een niet actief beveiligde overweg met een relatief hoog risicoprofiel opgeheven. Het verkeer zal gebruik maken van de actief beveiligde overweg Oude Postweg en/of de

## **ProRail**

actief beveiligde overweg Verlegde Zandsteenweg. Een actief beveiligde overweg is intrinsiek veiliger dan een Nabo.

De stuurgroep Barrièreforming geeft aan dat de Oude Postweg als sluiproute gebruikt wordt door zwaar vrachtverkeer en dat dit risico's oplevert voor het recreatieve verkeer. De aanwezigheid van sluiptverkeer en de hieruit voortvloeiende risico's zijn door ProRail gecommuniceerd aan de wegbeheerder. De wegbeheerder is, indien de veiligheidsrisico's hier aanleiding toe geven, verantwoordelijk voor het treffen van maatregelen (bijv. verkeersbesluit en handhaving).

### **2.5 Afweging alternatieven**

Alternatieven om het gewenste veiligheidsniveau te bereiken zijn het realiseren van een ongelijkvloerse kruising (een onderdoorgang of een brug/viaduct) of een actieve overwegbeveiliging (AHOB). De investeringskosten van deze alternatieven zijn hoog:

- Tunnel: 1 tot 3 miljoen euro
- Brug: ca 1 miljoen euro
- Actieve overwegbeveiliging: 0,5 tot 1,0 miljoen euro

De gemeente Dinkelland en ProRail beschouwen de kosten (investering en beheer & instandhouding) van deze alternatieven, afgewogen tegen het recreatieve belang, als disproportioneel.

Het uitsluiten van het gebruik van de overweg Beuvinkweg door autoverkeer, zonder het aanbrengen van een actieve beveiliging, wordt vanwege het hoge veiligheidsrisico van een Nabo niet gezien als een alternatief.



## 3 Conclusie

De gemeente Dinkelland en ProRail hebben een integraal plan uitgewerkt voor een alternatieve ontsluiting van het gebied ten zuiden van de A1 en ten noorden van het baanvak Hengelo-Oldenzaal. Hierdoor kunnen er vier niet actief beveiligde overwegen verdwijnen.

Het heeft een positieve impact op overwegveiligheid en kan op instemming van de betrokkenen omwonenden rekenen.

De stuurgroep Barrièrevorming adviseert negatief tegen het opheffen van de Beuvinkweg. De recreatieve kwaliteit van de geboden alternatieve ontsluiting wordt als lager beoordeeld.

De kosten van alternatieven in de vorm van een ongelijkvloerse kruising of actieve beveiliging worden door ProRail en de gemeente Dinkelland als disproportioneel beschouwd.

Alles overwegende zijn de gemeente Dinkelland en ProRail van mening dat het opheffen van de overweg Beuvinkweg de meest passende maatregel is.

# ProRail

## Colofon

Titel Opheffen overweg Beuvinkweg  
Documentnummer 3704418-v2  
Status Definitief  
Van ProRail