

Samen overweg voorkomt tunnelvisie

Ir. H.J. (Hendrik Jan) Bergveld – ARCADIS Nederland BV –
hendrikjan.bergveld@arcadis.nl

Ing. M.W. (Mirjam) van der Veen – ARCADIS Nederland BV –
mirjam.vanderveen@arcadis.nl

Ing. K. (Kees) Larooij – ProRail B.V. – kees.larooij@prorail.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2015 19 en 20 november 2015, Antwerpen

Samenvatting

Kleuren buiten de lijntjes is helemaal niet erg. Kleuren buiten de lijntjes kan ons juist veel brengen als het gaat om anders-dan-anders oplossingen. Dat geldt ook voor overwegen. Wordt het daarom geen tijd voor een nieuwe, frisse aanpak voor het verminderen van incidenten op overwegen? Wij denken van wel. Met het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) wordt met een andere en meer integrale aanpak van de overwegenproblematiek invulling en kleur gegeven aan anders denken en handelen rond overwegen.

Tot 2015 was de aanpak vooral gericht op de spookant van overwegen, waarbij in veel gevallen er een (te) snelle reflex bestaat om bij een verbetering van veiligheid en/of doorstroming van overwegen standaard tot een onderdoorgang of viaduct te besluiten. Het LVO gaat op zoek naar innovatieve en vooral kosteneffectieve maatregelen om daarmee de veiligheid en doorstroming op overwegen te verbeteren.

Het LVO-programma biedt kansen om buiten de lijntjes te kleuren. Om een eenzijdige blik op overwegen te voorkomen, is de aanpak gericht op een integraal proces waarin weg- en spookant gelijkwaardig naast elkaar worden uitgewerkt. Voor het daadwerkelijk uitvoering geven aan de aanpak wordt gewerkt met een voor alle partijen beschikbare ideeënbox op internet. Het is de bedoeling om tijdens de uitrol van het LVO te komen tot een interactieve, inspirerende ideeënbox waarbij de invulling al doende kan worden bijgesteld en op basis van ervaringen verder kan worden uitgebreid. Er is dus letterlijk sprake van een lerende ideeënbox: inspireren – gebruiken – feed back – verrijken. Vier categorieën van maatregelen staan in de ideeënbox centraal: helicopterview, out of the box, innovatief en kosteneffectiviteit.

De praktijk blijkt echter weerbarstiger; er wordt nog veelal binnen de lijntjes gekleurd. Met behulp van praktijkcases proberen we te innoveren om zo samen te komen tot inspirerende oplossingen die vervolgens een plek kunnen krijgen in de ideeënbox. Dit wordt toegelicht aan de hand van een al uitgevoerd LVO-project.

Op basis van de eerste ervaringen blijkt dat kaders en richtlijnen weliswaar nodig zijn, maar er ook voor zorgen dat een proces ontstaat waarin geen of onvoldoende ruimte is om buiten de lijntjes te kleuren. Dat zorgt niet voor vernieuwing. LVO vraagt om mensen die af en toe buiten de lijntjes durven te kleuren om zodoende tot maatregelen te komen die integraal, innovatief en kosteneffectief zijn. Een mooie uitdaging waarvoor gezamenlijk aan de lat staan.

0. Illustratie: Het creatieve brein: kleuren buiten de lijntjes

Kinderen worden op de crèche en de peuterspeelzaal sinds kort bekend gemaakt met een nieuwe methode 'caleidoscoop' geheten (Figuur 1). Een methode voor jonge kinderen van 0 tot 6 jaar gericht op een bredere ontwikkeling van het kind waarbij creativiteit een belangrijke rol speelt. Kinderen krijgen geen kleurplaat die ze mogen inkleuren, maar een vel papier waar ze hun eigen tekening op mogen maken. Kinderen kunnen op die manier een eigen verhaal tekenen. Dit betekent geen mooie ingekleurde kleurplaten aan de deur maar een tekening met 'iets'. Tsjja, kun je daar als ouders nou trots op zijn? Je wilt toch liever laten zien dat je kind netjes binnen de lijntjes kan kleuren, zo is het ons als ouders toch geleerd? Maar met dat 'binnen de lijntjes kleuren' is de creativiteit wel verdwenen. En die creativiteit kan ons juist veel brengen als het gaat om bijvoorbeeld anders-dan-anders oplossingen. Even van de gebaande paden afwijken om daarmee kinderen nóg beter tot hun recht te laten komen. En wat geldt voor kinderen geldt toch zeker ook voor volwassenen? Waarom vasthouden aan het credo: "We doen het al 175 jaar zo"?



Figuur 1. Logo Regionale Dag Jonge Kind 2014, www.nationaleonderwijsgids.nl .

Wordt het daarom geen tijd voor een nieuwe, frisse aanpak voor het verminderen van incidenten op overwegen? Wij denken van wel. Buiten de lijntjes kleuren op of bij een overweg: hoe ziet dat er eigenlijk uit? In deze paper laten we, op basis van onze eigen praktijkervaringen, zien hoe een andere aanpak invulling en kleur kan geven aan het denken en handelen rond overwegen.

1. Context: het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO)

De veiligheid van het spoorstelsel is en blijft een randvoorwaarde en is een belangrijke pijler in de Lange Termijn Spooragenda. De Derde Kadernota Railveiligheid [2] beschrijft het veiligheidsbeleid op het spoor en daarbinnen het overwegenbeleid. Daarbij streeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) naar een permanente verbetering van de veiligheid. Elk incident is er één te veel. Het aantal incidenten op overwegen is de afgelopen decennia fors gedaald. Toch blijven de overwegen een kwetsbare plek in ons spoorstelsel. Daarom heeft overwegveiligheid ook in deze kabinetsperiode bijzondere aandacht. Het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) geeft invulling aan het regeerakkoord van het kabinet Rutte II om het aantal incidenten rondom overwegen te verminderen [1]. De uitvoering van het LVO ligt bij IenM in samenwerking met de railinfrastructuurbeheerder, ProRail B.V. Hiertoe heeft het kabinet in de begroting van IenM tot 2028 € 200 miljoen opgenomen (incl. BTW). Met de beoogde cofinanciering door IenM en decentrale overheden (50:50) kan een totaalbedrag van € 400 miljoen

beschikbaar komen. Met de beoogde cofinanciering wordt nog eens benadrukt dat LVO geen subsidie- of financieringsprogramma is, maar een gezamenlijke verbeteropgave van Rijk en regio. In het LVO hebben IenM en ProRail voor het uitvoeren van de vernieuwde werkwijze een backoffice gecontracteerd. Op basis van een aanbesteding is ARCADIS verkozen de komende vier jaar de programmaorganisatie van LVO te ondersteunen.

2. Van tunnelvisie naar het LVO

Met het LVO wordt gekozen voor een andere, meer integrale wijze van aanpak van de overwegenproblematiek. Het LVO is niet het eerste Rijksprogramma dat overwegen aanpakt. Veiligheid en betrouwbaarheid van het spoor hebben altijd een hoge prioriteit gehad. Tot 2015 lag de focus met (mede)financiering vanuit IenM op een tweetal programma's: AKI-plan / Programma Verbetering Veiligheid Overwegen (PVVO) en 'Intensivering Spoor in Steden fase 1/2'.

2.1 AKI-plan en PVVO

Het railveiligheidsbeleid van de overheid gaat uit van een permanente verbetering van de veiligheid [2]. De meeste dodelijke slachtoffers in het railvervoer vallen bij botsingen op overwegen. Als mijlpaal voor 2010 was opgenomen dat het meerjarig gemiddelde van het aantal dodelijke slachtoffers op overwegen op 24 of minder moest uitkomen, een halvering ten opzichte van 1985. Deze mijlpaal is bereikt, onder meer door het sluiten van spoorwegovergangen en de ombouw van ca. 600 overwegen met Automatische Knipperlicht Installaties (AKI) naar overwegen met Automatische Halve Overweg Bomen (AHOB). Dit gebeurde in het kader van het AKI-veiligheidsprogramma dat door ProRail werd uitgevoerd.

In 2002 is als voortzetting van het AKI-veiligheidsprogramma met ProRail het Programma Verbetering Veiligheid Overwegen (PVVO) opgezet. Het beleid voor de periode tot 2020 is gericht op het permanent verbeteren van het huidige hoge veiligheidsniveau. Ingezet wordt op maatregelen die het meest kosten/ baten-effectief zijn. In het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIRT) was een bedrag van € 395 mln beschikbaar voor de uitvoering van zowel het AKI-veiligheidsprogramma als het PVVO [3].

2.2 Intensivering Spoor in Steden, fase 1 en 2

Op veel plekken in Nederland doorsnijdt het spoor stedelijk gebied. Dat is vaak geen probleem. Maar soms ook wel, omdat zo'n spoorlijn allerlei ruimtelijke ontwikkelingen in de steden tegenhoudt en knelpunten geeft op het gebied van geluid en veiligheid. In eerste instantie werd in 2006 € 300 mln uitgetrokken om knelpunten als gevolg van spoordoorsnijdingen in gemeenten op te lossen door middel van onderdoorgangen of viaducten. Daarvoor is de 'Regeling eenmalige uitkering spoorse doorsnijdingen' opgesteld. Uiteindelijk zijn 61 subsidieaanvragen gehonoreerd die een Rijksbijdrage van maximaal 25% aan onderdoorgang of viaduct ontvingen. Mede door dit succes is in 2008 voor een tweede fase spoorse doorsnijdingen een aanvullende € 142 mln ter beschikking

gesteld. Uiteindelijk zijn binnen deze fase 37 aanvragen gehonoreerd [3]. Veel van de in totaal 98 gehonoreerde aanvragen zijn momenteel in uitvoering.

2.3 Verbreding van aanpak

Zoals blijkt uit bovenstaande drie programma's was de aanpak tot 2015 vooral gericht op de spoor kant van overwegen. In veel gevallen bestaat er een (te) snelle reflex om bij een verbetering van de veiligheid en/of doorstroming van overwegen standaard tot een onderdoorgang of een viaduct als oplossing te besluiten. Op zich zijn deze oplossingen effectief, maar ook duur. Daarnaast hebben dergelijke oplossingen een grote impact op de directe omgeving (inpassing) en kost besluitvorming over het algemeen veel tijd. Het LVO beoogt heel bewust een andere aanpak. Een aanpak die enerzijds meer integraal is en anderzijds op zoek gaat naar innovatieve en vooral kosteneffectieve maatregelen om daarmee de veiligheid en doorstroming op overwegen te verbeteren.

3. Onze aanpak

Incidenten op overwegen zijn niet alleen een specifiek spoorveiligheidsprobleem. Het gaat ook om de veiligheid van weggebruikers en om de doorstroming van zowel weg- als spoorverkeer. Daarbij zijn incidenten op overwegen het gevolg van diverse oorzaken die veelal verband houden met de lokale omgeving van overwegen. De hoogte van het risico op een incident is onder andere afhankelijk van de intensiteit van het wegverkeer, de overzichtelijkheid van de verkeerssituatie, het gedrag van weggebruikers, de inrichting van de omgeving van de overweg en de dichtligtijden (sluitingsduur van overwegbomen). Deze aspecten zijn allemaal van invloed op de veiligheid van een overweg. Het verder reduceren van incidenten op overwegen vereist dan ook een integrale aanpak vanuit de veiligheid en doorstroming van zowel trein- als wegverkeer in de ruimtelijke context van een overweg.

Om een verdere daling van het aantal incidenten te bereiken, is de inzet vanuit het LVO vooral gericht op het verbeteren van veiligheid en doorstroming op overwegen met het grootste verbeterpotentieel. Dit zijn de overwegen, veelal gelegen in stedelijk gebied, met de grootste veiligheidsrisico's en doorstromingsknelpunten. Samen met ProRail en betrokken wegbeheerder(s) gaan we op zoek naar meer innovatieve en kosteneffectieve maatregelen voor deze overwegen.

Het LVO-programma biedt kansen om buiten de gebaande paden te treden en buiten de lijntjes te kleuren. Een nieuwe aanpak dus. Wat zou het leuk zijn om een opstelvak te realiseren bij een overweg in een andere kleur? Of om het wachten voor de overweg iets leuker te maken? Buiten de gebaande paden denken en handelen is een eigenschap om tot vernieuwingen en verbeteringen te komen. Mensen die in staat zijn om buiten de gebaande paden te kunnen denken en handelen, zien de mogelijkheid om iets slimmer en beter te doen dan volgens de huidige regels van het spel. Tegelijkertijd zijn bestaande lijntjes niet zonder reden getrokken en geeft het mensen ook een houvast.

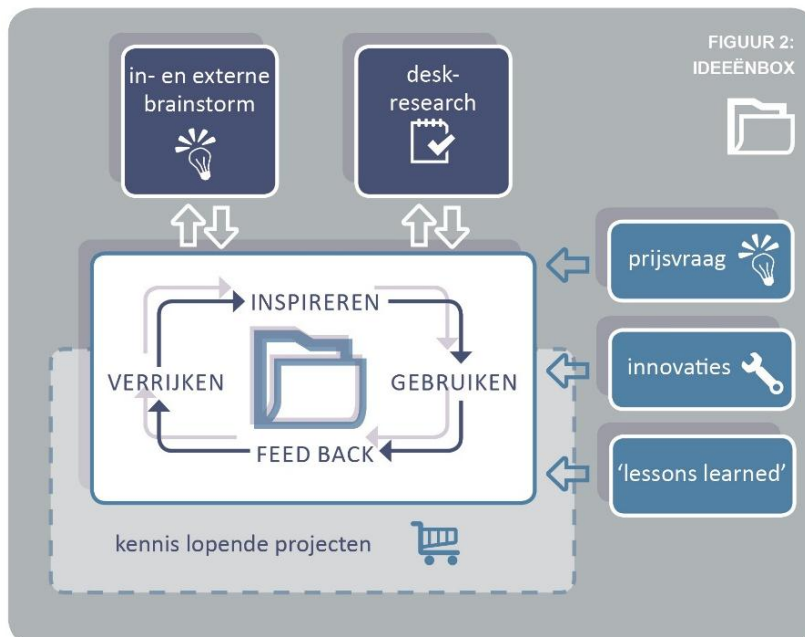
In deze paper willen we u meenemen in onze zoektocht om binnen de context van het LVO programma te kijken naar kansen voor vernieuwing en innovatie. Om een eenzijdige

blik op overwegen te voorkomen, is de nieuwe aanpak van het LVO gericht op een integraal proces waarin weg- en spoor kant gelijkwaardig naast elkaar worden uitgewerkt. Hierin staan zowel de overweg (spoor- en wegzijde, en de omgeving) als de overweggebruikers centraal. Dit integrale proces wordt uitgevoerd in samenwerking met diverse disciplines en betrokkenen die vanuit andere invalshoeken naar de problematiek kijken.

De nieuwe aanpak van het LVO is rondom een tweetal aspecten vormgegeven:

- Centraal onderdeel en basis voor het vervolg is een brede probleemanalyse. Hierbij wordt de problematiek ten aanzien van veiligheid en doorstroming op een overweg samengebracht vanuit het spoor, de weg én de omgeving. Resultaat is zowel een kwantitatieve als een kwalitatieve vaststelling van de knelpunten rond de overweg. Kern van de integrale probleemanalyse is om de ongewenste gebeurtenissen met bijbehorende oorzaken inzichtelijk te maken.
- Vervolgens vindt een verkenning plaats naar potentiële oplossingsrichtingen. Het gaat dan om kosteneffectieve, slimme en innovatieve maatregelen, die gericht zijn op de (over)weggebruiker en waarbij vanuit een brede ruimtelijke context gekeken wordt.

Voor het daadwerkelijk uitvoering geven aan de aanpak wordt gewerkt met een voor alle partijen beschikbare ideeënbox op internet [4]. De website / ideeënbox kan door alle betrokkenen gebruikt worden ter inspiratie voor oplossingsrichtingen, het verkrijgen van achtergrondinformatie over het programma e.d. Het is de bedoeling om tijdens de uitrol van het LVO te komen tot een interactieve, inspirerende ideeënbox waarbij de invulling al doende kan worden bijgesteld en op basis van ervaringen verder kan worden uitgebreid. Er is dus letterlijk sprake van een lerende ideeënbox: inspireren – gebruiken – feed back – verrijken (Figuur 2).



Figuur 2. Principe van de lerende ideeënbox zoals opgenomen in het ARCADIS-kwaliteitsplan (aanbestedingsfase).

De eerste oplossingsrichtingen zijn gedefinieerd op basis van eigen kennis en ervaring binnen ARCADIS en van deskundigen op het gebied van overwegen en verkeer vanuit de LVO-organisatie en het CROW. In de komende periode wordt de box verder uitgewerkt waarbij ook de kennis en ervaring vanuit andere disciplines wordt toegevoegd. Naast spoor en weg kan gedacht worden aan het toevoegen van kennis en ervaring van deskundigen op het gebied van gedrag, landschap, planologie en kosten. Maar ook omwonenden, weggebruikers of 'willy wortels' kunnen als ervaringsdeskundigen ideeën aandragen. In de ideeënbox zijn de oplossingsrichtingen in vier categorieën verdeeld (Figuur 3):

- **Helicopterview:** oplossingsrichtingen waarbij vanuit meerdere aspecten (gedrag, weg, spoor, landschap en planologie) naar het probleem is gekeken.
- **Out of the box:** oplossingsrichtingen die voortkomen door anders naar het probleem te kijken. Denk aan de 'Einstein theorie' dat zegt dat een probleem niet kan worden opgelost binnen de context van waaruit het probleem is ontstaan. In deze categorie vallen de oplossingsrichtingen die aangedragen worden door o.a. omwonenden die bekend zijn met de overweg of weggebruikers die er dagelijks rijden of stilstaan.
- **Innovatief:** oplossingsrichtingen vanuit een ander perspectief; het ontwikkelen van een nieuw concept/idee. In deze categorie vallen de oplossingsrichtingen die door o.a. willy wortels aangedragen worden.
- **Kosteneffectief:** oplossingsrichtingen waarbij naar de effectiviteit en de kosten wordt gekeken met als doel het beste resultaat in termen van veiligheid en doorstroming te behalen tegen zo laag mogelijke kosten.



Figuur 3. LVO-website www.samenoverweg.nl.

Waar in onze aanpak de nadruk lag op innovatie in werkwijze en oplossingen bleek de praktijk toch weerbarstiger. De website of ideeënbox bevat nu nog vooral voor ProRail vrijgegeven oplossingsrichtingen. Letterlijk gekleurd 'binnen de lijntjes'. Vanuit diverse werksessies met deskundigen komen steeds dezelfde voorbeelden naar boven. Hierbij kan gedacht worden aan o.a. extra overwegbomen in combinatie met vrijliggende fiets- en voetpaden, attentie verhogende maatregelen ter hoogte van de overweg, afscheiding tussen rijbanen om slalommen te voorkomen en ongelijkvloerse kruisingen (tunnels). Allemaal standaard oplossingen die nu al worden toegepast. Waarom zijn innovatieve maatregelen zo lastig te bedenken? Blijkbaar zijn er zoveel regels en/of voorschriften waar aan moet worden voldaan dat men niet durft af te wijken van de normen. Men zit in een soort keurslijf. Daarbij speelt ook dat weg en spoor elk te maken hebben met hun

eigen voorschriften: voor de Ontwerpvoorschriften (OVS) en richtlijnen voor wegontwerp van het CROW. Feitelijk opereren beide vakgebieden sectoraal en is integraliteit nog ver te zoeken. Met hulp van praktijkcases, aanvragen die in het kader van LVO door diverse gemeenten worden gedaan, wordt veel tijd besteed aan het samen in beeld brengen en integreren van de problemen en het in kaart brengen van diverse oplossingsrichtingen. Op deze wijze wordt geprobeerd te innoveren om zo samen te komen tot inspirerende oplossingen die vervolgens een plek kunnen krijgen in de website/ideeënbox.

4. Onze aanpak in de praktijk

In de afgelopen periode zijn in het kader van LVO al projecten uitgevoerd. Eerst wordt de ruimtelijke context van de overweg weergegeven. Daarna wordt vanuit spoor en weg, en vanuit landschap, planologie en gedrag, een integrale probleemanalyse uitgevoerd. En op basis van de integrale probleemanalyse worden oplossingsrichtingen aangedragen. In alle stappen vinden werksessies plaats tussen ProRail en de betrokken wegbeheerder(s). Het LVO-programmateam bepaalt per project welke deskundigen vanuit ProRail of vanuit de LVO backoffice worden betrokken. Ook is het mogelijk om bewoners of andere partijen te betrekken.

4.1 Ruimtelijke context

In de eerste stap wordt de ruimtelijke context van de overweg beschreven en wordt kort ingegaan op de gesignaleerde problematiek vanuit het spoor, de weg en de omgeving. In deze stap vindt een eerste overleg plaats tussen de betrokken partijen.

Een voorbeeld: de overweg ligt naast het station waardoor veel incidenten gebeuren met langzaam verkeer op de overweg. Langzaam verkeer moet de overweg oversteken om bij het perron of de fietsenstalling aan de andere zijde te komen. Daarnaast is de intensiteit op de overweg hoog en er rijdt relatief veel vrachtverkeer omdat er naast het station ook een bedrijventerrein is gelegen. Tot slot wordt er veel kort geparkeerd bij het station om mensen af te zetten en op te halen (Figuur 4).



Figuur 4. Ruimtelijke context overweg (foto ARCADIS).

4.2 Integrale probleemanalyse

In dit project is bewust vanuit diverse disciplines naar de problematiek gekeken om te zoeken naar integrale oplossingen (helicopterview). Dit wordt gedaan door samen met deskundigen vanuit de gemeente en vanuit ProRail werksessies te plannen waar samen tot een integrale probleemanalyse wordt gekomen.

Een voorbeeld: vanuit het spoor wordt gesignaleerd dat voetgangersvoorzieningen op de overweg ontbreken evenals bijbehorende overwegbomen. Dit is niet wenselijk omdat hier veel voetgangers oversteken om bij het andere perron te kunnen komen. Vanuit de weg is geconstateerd dat het profiel te smal is in relatie tot de intensiteit en het gebruik van de weg. Er rijdt relatief veel vrachtverkeer. Dit zorgt voor onveilige situatie in combinatie met het langzaam verkeer op de overweg. Vanuit het gedrag wordt gesignaleerd dat er veel door het gras wordt gelopen om sneller bij het perron te komen (Figuur 5). Dit zijn echter niet de meest veilige paden maar wel sneller dan het gebruik van de traverse. Vanuit de planologie is gesignaleerd dat de ligging van het bedrijventerrein naast het station niet aantrekkelijk is vanwege de conflicten tussen de verschillende verkeersstromen. Het is wenselijk om deze verkeersstromen meer te scheiden. Vanuit landschap zijn de bomen een belangrijk aandachtspunt. Het zicht op de overweg is slecht. Echter, de overweg is wel een belangrijke overgang naar het buitengebied. Deze overgang mag meer nadruk mag.



Figuur 5. Looproute naar overweg voor kortste route (foto ARCADIS).

4.3 Oplossingsrichtingen

Bij het nadenken over mogelijke oplossingsrichtingen wordt met dezelfde betrokkenen gekeken naar oplossingsrichtingen die zoveel mogelijk tegemoet komen aan de integrale probleemanalyse.

Een voorbeeld: vanuit spoor is het wenselijk een apart voetpad met overwegbomen te realiseren. Om dit te realiseren, wordt de weg afgewaardeerd naar 30 km/uur en wordt een andere route gerealiseerd voor vrachtverkeer om conflicten ter hoogte van de overweg tussen langzaam verkeer en vrachtverkeer te voorkomen.

5. Hoe verder? Samen overweg!

Op basis van onze opgedane ervaringen constateren we dat het goed is om mensen met een andere 'bril' een rol te geven in overwegprojecten. Niet alleen bij het vaststellen van knelpunten maar ook bij het aandragen van oplossingsrichtingen. We onderscheiden vier maatregelen van maatregelen:

- Helicopterview;
- Out of the box;
- Innovatief;
- Kosteneffectief.

5.1 Helicopterview

Een belangrijke rol in dit traject is weggelegd voor de rail- en de verkeersdeskundige, maar om tot nieuwe, andere ideeën te komen, kan de inzet van een gedragsdeskundige, een landschapsarchitect, een planoloog of een stedenbouwkundige zeer inspirerend zijn. Op die manier wordt de problematiek vanuit de brede ruimtelijke context opgepakt oftewel er wordt vanuit een helicopterview naar de overweg gekeken. Op de website is dit met onderstaande figuur weergegeven (Figuur 6).



Figuur 6. Helicopterview als voorwaarde voor een brede probleemanalyse.

5.2 Out of the box

Ook de inzet van omwonenden die elke dag de problematiek ervaren, van weggebruikers die dagelijks voor het spoor staan of juist van ondernemers die vlakbij de overweg zitten. Zij zijn allemaal goed bekend met de situatie en zijn bij uitstek ervaringsdeskundigen. Zij benaderen de problematiek niet door een 'vakbril', maar vanuit een 'boeren verstand bril', gewoon out of the box.

5.3 *Innovatief*

Een andere invalshoek is om een echte 'willy wortel' bij het project te betrekken met een 'innovatie bril' die op zoek gaat naar een nieuw idee om de veiligheid en de doorstroming bij een specifieke overweg of bij overwegen in het algemeen te verbeteren. Gedacht kan worden aan iemand als Daan Roosegaarde met o.a. lichtgevende fietspaden, smart highway. Dit zijn zeer innovatieve ideeën. Iemand als hem betrekken kan een ander licht werpen op mogelijke oplossingsrichtingen.

5.4 *Kosteneffectief*

Tot slot kan gekeken worden naar de kosteneffectiviteit van maatregelen door vanaf de start van het project een kostendeskundige mee te laten lopen die vanuit zijn discipline kan meedenken en op zoek kan gaan naar kosteneffectieve maatregelen.

Kortom om tot vernieuwende ideeën te komen, is de inzet van mensen met verschillende 'brillen' noodzakelijk. Dit zorgt voor nieuwe inzichten. Samen overweg voorkomt tunnelvisie!

6. Nawoord

We beseffen dat kaders en richtlijnen nodig zijn om het proces met diverse betrokkenen te stroomlijnen en om verantwoording af te leggen, heldere afwegingen te maken en om te besluiten of een maatregel wordt uitgevoerd. Een proces waarin echter geen ruimte is om buiten de lijntjes te kleuren, zorgt niet voor vernieuwing. LVO vraagt om mensen die af en toe buiten de lijntjes durven te kleuren om zodoende tot maatregelen te komen die integraal, innovatief en kosteneffectief zijn. Een mooie uitdaging waarvoor we binnen LVO aan de lat staan! Dus mochten jullie nog ideeën hebben dan zijn die zeker welkom...

Referenties

[1] Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Programmaplan Landelijk Verbeterprogramma Overwegen – Doel, uitgangspunten en aanpak, maart 2014, Kamerstuk 29 893, nr. 170.

[2] Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Derde Kadernota Railveiligheid, 2010, Kamerstuk 29 893, nr. 106.

[3] Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Projectenboek MIRT, 2015, Bijlage bij Kamerstuk 34000-A nr. 4, 16 september 2015.

[4] Ministerie van Infrastructuur en Milieu / ARCADIS / ProRail, <http://www.samenoverweg.nl>, 2015.