

## Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Onderzoeksraad voor Veiligheid  
De heer mr. T.H.J. Joustra  
Postbus 95404  
2509 CK Den Haag

**Bestuurskern**  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Afd. Veiligheid en  
(internationale) Regel  
  
Plesmanweg 1-6  
Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Datum 20 maart 2017  
Betreft Rapport 'Botsing tussen een reizigerstrein en een  
hoogwerker te Dalfsen'

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2017/51346

**Uw kenmerk**  
OvV- 16501719

Geachte heer Joustra,

Op 13 december 2016 heeft u het rapport 'Botsing tussen een reizigerstrein en een hoogwerker te Dalfsen' gepubliceerd. Dit rapport beschrijft op een heldere wijze de oorzaak van de botsing en ontsporing in Dalfsen. Naast een beschrijving van de toedracht van het ongeval door de oversteekmanoeuvre van de hoogwerker en de impact van de botsing door onder andere de hoge snelheid van de trein, gaat u in op het overwegenbeleid.

In aanvulling daarop heeft u in totaal zes aanbevelingen geformuleerd waarvan drie voor ProRail, één voor de branche organisaties IPAF, CUMELA en VVT, en twee aan mijzelf en de minister. In deze brief geef ik u, mede namens de Minister van IenM, een reactie op de aanbevelingen. Mijn doel is uiteraard lering te trekken uit dit rapport om herhaling van een dergelijk ongeval te voorkomen.

De andere organisaties zullen op grond van de Rijkswet Onderzoeksraad voor Veiligheid binnen een jaar na publicatie van het rapport de minister informeren over opvolging van de aanbevelingen.

### **De aanbevelingen**

In uw rapport over botsing in Dalfsen heeft u twee aanbevelingen gedaan aan het ministerie van IenM die kunnen bijdragen aan oplossingen voor de gesignaleerde veiligheidstekorten:

- Bevorder zodanige aanscherping van de Europese norm voor de botsveiligheid van treinen (EN-15227) dat de overlevingsruimte die bij de referentiebotsingen voor de machinist moet overblijven zich - los van het eventuele bestaan van een vluchtmogelijkheid - in ieder geval ook ter plaatse van de bestuurdersstoel dient te bevinden. Deze aanscherping laat onverlet dat ook de mogelijkheid om weg te kunnen vluchten wenselijk is (Aanbeveling 1).
- Bewerkstellig dat lokale wegbeheerders (gemeenten, provincies, waterschappen en particulieren), gezamenlijk met de spoorbeheerder, de veiligheid van de overwegen in hun wegen beoordelen en waar mogelijk verbeteren (en daarmee actief bijdragen aan de kabinetsdoelstelling om het aantal incidenten op overwegen te verminderen) (Aanbeveling 6).

### *Botsveiligheid van treinen*

Ik neem uw eerste aanbeveling ten aanzien van de botsveiligheid van treinen over en zal mij in Europees verband inspannen om de door u voorgestelde aanscherping van de Europese normen voor botsveiligheid te bepleiten. Hieraan voorafgaand zal ik overleg voeren met vervoerders en ProRail om de gevolgen (techniek, veiligheid, kosten ed.) van deze aanscherping van de regelgeving voor nieuw materieel in kaart te brengen. Ten einde de kans van slagen van dit traject te vergroten zal ik vervolgens gezamenlijk met de sector optrekken in Europees verband.

**Bestuurskern**  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Afd. Veiligheid en  
(internationale) Regel

**Datum**  
20 maart 2017

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2017/

### *Betrokkenheid van lokale wegbeheerders bij veiligheid op overwegen*

Met aanbeveling nr. 6 geeft u aan dat het nodig is dat wegbeheerders actiever invulling gaan geven aan hun medeverantwoordelijkheid voor de veiligheid op de overwegen in hun beheersgebied. De veiligheid op een overweg is immers mede afhankelijk van de wegsituatie in de directe omgeving en van de aantallen en categorieën weggebruikers die er gebruik van maken. Daarom speelt ook de wegbeheerder een belangrijke rol, zowel bij de beoordeling van de risico's als bij het kiezen en uitvoeren van verbetermaatregelen. U constateert dat in het huidige model wegbeheerders weinig prikkels ervaren om goed invulling aan die rol te geven.

De aanbeveling sluit goed aan op de aanpak die al in gang is gezet met onder meer het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO), waarbij spoorbeheerder en wegbeheerders gezamenlijk werken aan het verbeteren van de veiligheid. Daarnaast sluit het aan bij mijn in de Beleidsimpuls Railveiligheid aangekondigde voornemen om het 'Nee, tenzij'-principe aan te scherpen. Dit uitgangspunt houdt in dat de veiligheid op alle overwegen in Nederland niet mag afnemen. Ik wil vastleggen dat bij ontwikkelingen in de omgeving van de overweg die van invloed zijn op de overwegveiligheid compenserende maatregelen afdwingbaar zijn. De veroorzaker betaalt dus, omdat hier immers sprake is van een gezamenlijke verantwoordelijkheid tussen weg- en spoorbeheerder. Ik wil de wegbeheerders daarom een actievere rol geven bij overwegveiligheid.

Ik scherp mijn overwegenbeleid daarom op onder meer de volgende punten aan:

- Ik wil de wegbeheerders laten participeren in de inventarisatie van risico's op overwegen door ProRail. Ook wil ik de wegbeheerder, die ontwikkelingen mogelijk maakt door bijv. een vergunning af te geven, op formele wijze kunnen aanspreken op zijn verantwoordelijkheid:
  - wegbeheerders dienen (vergunningsverplichte) ontwikkelingen die van invloed zijn op de overweg en aanpassingen aan de wegen die het spoor kruisen weggedeelten bij ProRail te melden;
  - ProRail en de wegbeheerders moeten gezamenlijk oorzaken en gevolgen van ontwikkelingen die van invloed zijn op de overwegveiligheid in kaart brengen en daarbij passende oplossingsrichtingen formuleren;
  - vaker dan nu het geval is zal de wegbeheerder vervolgens ook moeten zorgen voor financiering van de benodigde maatregelen aan een overweg, volgens het principe 'de veroorzaker betaalt'.

Ik ga met de wegbeheerders in overleg over het passende instrumentarium, waarbij ik nadrukkelijk kansen zie om onderdelen hiervan te verankeren in de Omgevingswet.

- Op basis van de risicoprofielen van overwegen kan een prioriteitstelling gemaakt worden voor de overwegen die zullen worden aangepakt. Maatregelen richten zich dan op die locaties waar de risico's het grootst zijn. Om de juiste prioriteiten te kunnen stellen binnen het overwegenbeleid is het van belang dat het risicoprofiel van alle overwegen bekend en actueel is. Ik geef ProRail opdracht om in samenwerking met de wegbeheerders het huidige overwegenregister uit te breiden zodat de risicobeoordeling van overwegen kan worden gebaseerd op fysieke uitrusting van de overweg, (fysieke) kenmerken van omgeving en de hoeveelheid en het type verkeer dat een overweg gebruikt. Hierbij moet aandacht zijn voor de factoren die van invloed zijn op de impact van een incident.

**Bestuurskern**  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Afd. Veiligheid en  
(internationale) Regel

**Datum**  
20 maart 2017

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2017/

Uit uw rapport komt duidelijk naar voren dat de samenwerking tussen spoorbeheerder en wegbeheerder steeds belangrijker wordt bij het beheersen van de risico's op overwegen. De beweging om wegbeheerders te betrekken bij het overwegenbeleid was al eerder ingezet. Met de door mij voorgestelde aanscherping van het overwegenbeleid ben ik ervan overtuigd dat op nog betere wijze kan worden gewerkt aan het verminderen van risico's op overwegen.

Ik dank u nogmaals hartelijk voor uw gedegen rapport en de gedane aanbevelingen.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Sharon A.M. Dijkma

