

Vergaderjaar 2020–2021

**29 893**

## **Veiligheid van het railvervoer**

**Nr. 252**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 juni 2021

Op 10 maart jl. heb ik uw Kamer per brief nader geïnformeerd over de toedracht van het treinongeval te Hooghalen.<sup>1</sup> Met deze brief informeer ik uw Kamer over de voortgang ten aanzien van de aanpak van overwegen in Nederland en ga ik in op een aantal toezeggingen.

#### Ontwikkelingen Overwegveiligheid

Het tragische ongeval bij Hooghalen en ook de recente treinongevallen in Wijster op 12 januari jl., in Zenderen op 7 maart jl. en Boazum op 5 juni jl. onderstrepen nogmaals dat de aanpak van overwegen essentieel is. Elk dodelijk slachtoffer is er namelijk één teveel. Alle betrokken partijen bij de overwegenaanpak willen liever vandaag dan morgen dat de onbewaakte overwegen afgesloten zijn en er wordt hard gewerkt om dit ook zo snel mogelijk te bereiken. Daarom heb ik in 2018 als ambitie neergezet om door middel van het NABO-programma de 180 meest risicovolle NABO's op het reizigersnet voor 2024 aangepakt te hebben en worden door middel van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) reeds beveiligde overwegen nog veiliger gemaakt. De afgelopen jaren heb ik hiervoor ca. € 194 mln. aan extra geld uitgetrokken voor het NABO-programma en voor het LVO-programma ca. € 220 mln. Ook de samenwerking met de landelijk bemiddelaar heeft op veel plaatsen in Nederland geleid tot versnelling van de aanpak van onbewaakte spoorwegovergangen. Als sluitstuk heb ik een aanwijzingsbevoegd in voorbereiding, waarvoor het wetsvoorstel aankomende zomer in consultatie gaat. Tegelijkertijd kost het, ook als er een bestuurlijke oplossing is gevonden met alle partijen, tijd om een goede en veilige oplossing te implementeren. Ook daar doet ProRail wat ze kan, om overwegen zo snel mogelijk veiliger te maken.

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 893, nr. 250.

Een systematische aanpak van overwegen is van belang om het veiligheidsniveau op het spoor te kunnen waarborgen en ook om in een context van het rijden van meer en snellere treinen meer veiligheid te bieden.<sup>2</sup> Eerder heb ik toegezegd dat uw Kamer nog voor de zomer nader zou worden geïnformeerd over hoe de overwegenaanpak structureel onderdeel kan worden gemaakt van de vervanging- en vernieuwingsopgave van het spoor in Nederland, over hoe opvolging wordt gegeven aan de aanbevelingen en maatregelen uit de onderzoeken naar het treinongeval te Hooghalen en welke tijdelijke (innovatieve) maatregelen ProRail de afgelopen periode heeft onderzocht.<sup>3</sup>

#### *Risicoanalyse en afweegkader naar aanleiding van Hooghalen*

In mijn brief over de toedracht van het treinongeval te Hooghalen heb ik uw Kamer gemeld dat ProRail, naast het onderzoek naar de specifieke toedracht van het treinongeval, ook aanvullend onderzoek heeft gedaan naar NABO's. Uit dit aanvullende onderzoek kwam naar voren dat zwaar verkeer meer tijd nodig heeft voor het oversteken van een NABO dan in eerste instantie door ProRail werd verondersteld.<sup>4</sup> De afgelopen periode heeft ProRail, in overleg met NS, regionale vervoerders, decentrale overheden en omwonenden en andere betrokkenen, onderzocht welke maatregelen op de categorie NABO's met het geconstateerde risico van zwaar verkeer, moeten worden getroffen. Dit is een zorgvuldig te doorlopen proces en vraagt om maatwerk per NABO. ProRail is op dit moment nog bezig met het verder uitwerken van de risicoanalyse en het afweegkader. Ik verwacht dat ProRail dit begin van deze zomer heeft afgerond waarna uw Kamer in het najaar nader kan worden geïnformeerd over de door ProRail opgestelde risicoanalyse en afweegkader en over de door ProRail genomen maatregelen (bijvoorbeeld het gebruiken van automatische hekken, aanleggen van ontsluitingswegen of het gebruik van de procedure bijzondere oversteek) naar aanleiding van dit nieuw geconstateerde risico van zwaar verkeer dat een agrarische NABO kan passeren.

Overigens moet het nieuw geconstateerde risico zwaar verkeer niet worden verward met de eerdere aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid met betrekking tot bijzondere voertuigen (zoals bijvoorbeeld hoogwerkers) naar aanleiding van het ongeval te Dalfsen. Hierover heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport zeer recent een rapport<sup>5</sup> over de monitoring van deze aanbevelingen aangeboden, waarin zij constateert dat deze aanbevelingen op gebied van overwegveiligheid goed zijn opgevolgd. Wel geeft de ILT hierbij aan dat zij verwacht dat brancheorganisaties waarbij sprake is van bijzondere voertuigen ook dit jaar hun leden informeren over de risico's van het passeren van overwegen. Ook verwacht zij dat ProRail voorlichting blijft geven over bijzondere oversteeken in samenwerking met deze brancheorganisaties. In mijn brief hierover aan uw Kamer, die ik parallel aan deze brief stuur, wordt nader ingegaan op het rapport van de ILT over de monitoring van de uitvoering van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid.

---

<sup>2</sup> Kamerstuk 29 893, nr. 250.

<sup>3</sup> Kamerstuk 29 893, nr. 250.

<sup>4</sup> Kamerstuk 29 893, nr. 250.

<sup>5</sup> Rapport ILT, Monitoring van uitvoering van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid.

### *Tijdelijke (innovatieve) verbetermaatregelen*

Per brief heb ik uw Kamer gemeld dat ProRail, mede naar aanleiding van het treinongeval Hooghalen, op mijn verzoek onderzoek uitvoert naar welke tijdelijke (innovatieve) verbetermaatregelen kunnen worden getroffen om de veiligheid op en rondom NABO's te vergroten.<sup>6</sup> Zoals ik u heb gemeld heeft ProRail hierbij ook de expertise van machinisten ingeroepen en de eerste resultaten van diverse maatregelen worden komende zomer verwacht.<sup>7</sup>

De afgelopen periode zijn door ProRail diverse bijeenkomsten georganiseerd met machinisten om mogelijke maatregelen te bedenken ter verhoging van de veiligheid op NABO's. Hieruit is een aantal maatregelen naar voren gekomen. Een aantal voorbeelden hiervan zijn het plaatsen van extra waarschuwborden, het rijden met fellere koplampen en het aanpassen van de kleurstelling van treinen van NS om de zichtbaarheid te vergroten en het op afstand kunnen openen en sluiten van hekwerken door de overweggebruiker bij niet-openbare NABO's. Een aantal van deze maatregelen is reeds doorgevoerd en een aantal moeten nog door ProRail verder worden uitgewerkt. Specifiek voor de niet-openbare agrarische NABO's is ProRail momenteel bezig met een pilot om automatische hekken te plaatsen waardoor de oversteek bij deze categorie NABO's veiliger en eenvoudiger zou moeten worden. Daarnaast heb ik ProRail gevraagd of het mogelijk is om een software applicatie te bedenken waarmee een gebruiker van een agrarische NABO kan zien waar een trein zich op dat moment bevindt. De resultaten hiervan worden ook komende zomer verwacht. Over de voortgang van deze en andere tijdelijke (innovatieve) maatregelen zal ik uw Kamer komend najaar nader informeren.

### *Toekomst Overwegveiligheid*

Terugblikkend op de afgelopen decennia heeft een risicogestuurde en programmatische aanpak van overwegen bijgedragen aan het beveiligen of saneren van overwegen. Tegelijkertijd is, ook in het licht van Toekomstbeeld OV 2040, duidelijk geworden dat investeren in het opheffen en beveiligen van overwegen moet worden gecontinueerd. Dat wordt overigens ook in een, in opdracht van mijn ministerie, uitgevoerde benchmark onderschreven. Deze internationale benchmark heb ik eerder ook naar uw Kamer gestuurd.<sup>8</sup> ProRail is hiernaast op verzoek van mijn ministerie bezig met een verkenning over hoe de overwegenaanpak onderdeel zou kunnen worden gemaakt van de vervanging- en vernieuwingsopgave van het spoor in Nederland.<sup>9</sup> Deze analyse is vorig jaar in gang gezet, maar hierbij worden ook de nieuwe inzichten naar aanleiding van de onderzoeken naar Hooghalen meegenomen. Ik zal uw Kamer komend najaar hierover nader informeren.

### **Tot slot**

In het najaar zal uw Kamer, aan de hand van het jaarverslag spoorveiligheid van de ILT, weer worden geïnformeerd over de staat van de

<sup>6</sup> Kamerstuk 29 893, nr. 250.

<sup>7</sup> Kamerstuk 29 893, nr. 250.

<sup>8</sup> Kamerstuk 29 893, nr. 249.

<sup>9</sup> Kamerstuk 29 893, nr. 250.

veiligheid op het spoor. Ook zal ik hierin terugkomen op de vermelde toezeggingen in deze brief aangaande overwegveiligheid en de structurele aanpak van overwegen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
S. van Veldhoven-van der Meer