

29 893 Veiligheid van het railvervoer

Nr. 250 Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 maart 2021

Op vrijdag 23 mei 2020 heb ik uw Kamer geïnformeerd¹ over een zeer ernstig treinongeval op een Niet Actief Beveiligde Overweg (NABO) in Hooghalen waarbij de machinist van de trein is komen te overlijden en ook enkele treinreizigers lichtgewond zijn geraakt. Naar aanleiding van dit ongeval is door zowel ProRail als NS onderzoek uitgevoerd². Met deze brief informeer ik uw Kamer over de onderzoeksresultaten van NS en ProRail en de maatregelen die ProRail en NS naar aanleiding hiervan reeds hebben getroffen en nog gaan treffen.

De impact van het ongeval in Hooghalen was en is groot, in het bijzonder voor de familieleden en de collega's van de overleden machinist. Ook gaan mijn gedachten uit naar de nabestaanden van de dodelijke ongevallen bij Wijster op 12 januari jl. en Zenderen op 7 maart jl. Ook deze tragische ongevallen hebben indruk gemaakt op de spoorsector. Elk ongeval op een NABO is er één te veel.

Toedracht Treinongeval Hooghalen

Op 22 mei 2020 vond een ongeval plaats op het traject Zwolle – Assen. Op NABO 38.6 kwam een NS sprinter in botsing met een tractor met lading. Door deze zware aanrijding verloor de machinist zijn leven. Twee reizigers en een hoofdconducteur raakten (licht) gewond. De bestuurder van de tractor bleef ongedeerd. De schade aan de trein en de infrastructuur was omvangrijk.

Direct na het ongeval en in de loop van 2020 hebben NS en ProRail, op basis van reeds bestaande inzichten, extra acties ondernomen om de veiligheid bij NABO's te vergroten. Zo is afgelopen september de NABO waar het ongeval heeft plaatsgevonden definitief afgesloten en heeft ProRail bij meerdere NABO's, bovenop het reguliere snoeiwerk, extra begroeiing gesnoeid om het zicht te verbeteren. Ook hebben machinisten van NS direct na het ongeval de instructie gekregen om de frontlampen feller te zetten tijdens het rijden om zo de zichtbaarheid van de treinen te vergroten.

ProRail en NS hebben vervolgens een team samengesteld dat onderzoek heeft gedaan naar de precieze toedracht van het ongeval. Dit onderzoek is parallel gestart aan het nog lopende onderzoek van het Openbaar Ministerie. Uit het onderzoek van ProRail en NS naar de toedracht van het ongeval komt naar voren dat de bestuurder van de tractor de trein door hoofdzakelijk de weersomstandigheden niet of te laat heeft gezien en de overweg is opgereden, waardoor de trein op de tractor met lading is gebotst.

¹ Kamerstuk 29 893, nr. 243

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Aanvullend onderzoek NABO's naar aanleiding van Hooghalen

ProRail en NS hebben ook aanvullend onderzoek gedaan naar NABO's in het algemeen en hoe deze zich verhouden tot het trein- en wegverkeer³. Eerder heeft de Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OvV) namelijk geconcludeerd dat breder onderzoek een vollediger beeld zou geven van de problematiek met betrekking tot overwegen en hierdoor ook grotere veiligheidswinst zou kunnen worden geboekt.

Zwaar en/of lang verkeer heeft in bepaalde gevallen te weinig tijd om de NABO over te steken

Uit bovengenoemd onderzoek van ProRail en NS komt één specifieke bevinding. Volgens nieuw inzicht heeft zwaar verkeer⁴ meer tijd nodig voor het oversteken van een NABO dan in eerste instantie door ProRail werd verondersteld. Dit is relevant omdat ProRail hierdoor het risico van overstekend zwaar verkeer met andere uitgangspunten moet gaan beoordelen. ProRail heeft naar aanleiding hiervan de NABO's geïdentificeerd waar dergelijk verkeer met regelmaat gebruik van maakt. ProRail, als de infrastructuurbeheerder van het spoor, heeft in dit geval de wettelijke bevoegdheid om bij deze NABO's maatregelen te treffen indien zij dat vanuit veiligheidsperspectief nodig acht en is direct, samen met vervoerders, gestart met het uitvoeren van risicoanalyses op deze NABO's.

Uit de uitgevoerde risicoanalyses op alle 277 (openbare en niet- openbare) NABO's op het reizigersnet is gebleken dat dit nieuw geconstateerde risico zich volgens ProRail kan voordoen bij 137 NABO's. Een door ProRail gehanteerde risicoclassificatie en afwegingskader van de maatregelen zijn vervolgens leidend om bij deze NABO's tijdelijke maatregelen te kunnen treffen.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft op mijn verzoek een reflectie gegeven op deze instrumenten. De ILT heeft hierbij een aantal aandachtspunten aan ProRail meegegeven en zal de komende tijd toezicht houden op een juiste uitvoering van de spoorveiligheid. Mede op basis van deze input en een externe toets wordt door ProRail het afwegingskader en de risicoclassificatie van deze NABO's de komende periode verder uitgewerkt. De totstandkoming van een voldragen afweegkader en risicoanalyse moet zorgvuldig worden ontwikkeld.

Bij het afwegen van maatregelen kijkt ProRail vanuit haar verantwoordelijkheid voor het systeem als geheel. Niet alleen naar de situatie ter plekke, maar ook naar veiligheidsrisico's elders in het spoorstelsel die door deze maatregelen zouden kunnen ontstaan. Hierbij moet bijvoorbeeld worden gedacht aan overwegen elders waarbij de spoorbomen langer dicht blijven. In sommige gevallen kunnen maatregelen getroffen moeten worden die een impact kunnen hebben op de dienstregelingen van vervoerders. Deze tijdelijke maatregelen worden door ProRail zorgvuldig en in afstemming met vervoerders en andere betrokkenen afgewogen. Daarbij heb ik ProRail gevraagd om zich, samen met alle vervoerders, maximaal in te

³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

⁴ Hierbij gaat het om (samengesteld) voertuig van maximaal 18,75 meter. Voor langere voertuigen (of bijvoorbeeld een carnavalsstoet) moet vooraf toestemming worden aangevraagd om een overweg over te steken (bewaakt én onbewaakt).

spannen om de eventuele ongewenste effecten voor de reizigers, omwonenden en andere betrokkenen te minimaliseren.

Voorlopige maatregelen

ProRail zal op korte termijn tijdelijke maatregelen treffen voor een tiental NABO's waar het onderzoek reeds is afgerond door NS en ProRail. ProRail onderzoekt momenteel voor de resterende NABO's, in overleg met NS, regionale vervoerders, decentrale overheden, omwonenden en andere betrokkenen, welke maatregelen op deze NABO's de komende periode moeten worden getroffen. Dit is een proces dat, op grond van maatwerk per NABO, zorgvuldig moet worden doorlopen.

Voor de zomer zal ik uw Kamer over de voortgang van de ontwikkelingen van het afweegkader, de risicoanalyse en de tijdelijke maatregelen nader informeren.

Vervolg van de overwegenaanpak

Dat de overwegenaanpak tegelijkertijd complex en ontzettend belangrijk is, onderschrijven alle betrokken partijen, getuige ook de rapporten van NS en ProRail. NABO's zijn in deze tijden van snel, stil en frequent treinverkeer niet meer van deze tijd.⁵ Niet alleen het tragische ongeval bij Hooghalen, maar bijvoorbeeld ook de ongevallen in Zenderen op 7 maart jl. en Wijster op 12 januari jl. onderstrepen nogmaals dat de aanpak van overwegen van essentieel belang is voor de veiligheid van iedereen die zich op of rondom het spoor bevindt.

Een goede structurele aanpak van overwegen is belangrijk om de veiligheid op het spoor te kunnen garanderen en om in de toekomst meer en snellere treinen te kunnen laten rijden.⁶ Daarom heb ik de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in het beveiligen en opheffen van overwegen. Zo heb ik als ambitie neergezet om de 180 meest risicovolle NABO's op het reizigersnet voor 2024 aangepakt te hebben.⁷ Inmiddels zijn er met het NABO- programma 67 van deze 180 NABO's definitief aangepakt en worden dit jaar volgens de planning van ProRail nog eens 32 aangepakt.

Om het NABO- programma kracht bij te zetten heb ik sinds 2018 ca. € 194 mln. geïnvesteerd in de aanpak van NABO's. Daarnaast heb ik onlangs de aanwijzingsbevoegdheid, een juridisch instrument dat in ultimo kan worden ingezet bij de sluiting van NABO's, voorgelegd aan diverse partijen (Interprovinciaal Overleg, Vereniging der Nederlandse Gemeentes, NS, ProRail en diverse belangenorganisaties). Na formele consultatie zal ik dit in wetgeving aan uw Kamer sturen. Al eerder heb ik een landelijk bemiddelaar aangesteld, juist om ingewikkelde gesprekken met alle betrokkenen tot resultaat te brengen. Verder heb ik uw Kamer gemeld dat ik ProRail heb gevraagd om te onderzoeken welke tijdelijke (innovatieve) maatregelen⁸ kunnen worden getroffen. Daarvoor heeft ProRail ook de expertise van machinisten ingeroepen en wordt op dit moment gewerkt aan

⁵ Kamerstuk 29 893, nr. 245

⁶ Kamerstuk 29 893, nr. 245

⁷ Kamerstuk 29 893, nr. 225

⁸ Kamerstuk 29 893, nr. 249

bijvoorbeeld software applicaties en oplossingen om het gebruik van hekken te stimuleren. Pilots om enkele van deze maatregelen te testen zijn gestart en de resultaten worden hiervan komende zomer verwacht. Ik zal uw Kamer over de voortgang hiervan nader informeren.

Een belangrijk onderdeel van de toekomstige aanpak, zoals ik uw Kamer al heb gemeld⁹, is het traject waarmee ProRail is gestart om te onderzoeken hoe de overwegenaanpak onderdeel kan worden gemaakt van de vervanging- en vernieuwingsopgave van het spoor in Nederland. Over de uitkomsten hiervan en de opvolging van de aanbevelingen en maatregelen uit de onderzoeken naar aanleiding van het incident Hooghalen zal ik uw Kamer ook voor de zomer nader informeren.

Mijn ambitie in het streven naar nul dodelijke slachtoffers op en rondom overwegen is onverminderd. Samen met ProRail, NS, regionale vervoerders en decentrale overheden blijf ik werken aan dit doel.

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

⁹ Kamerstuk 29 893, nr. 249