

Vergaderjaar 2023–2024

**29 893**

## **Veiligheid van het railvervoer**

**Nr. 265**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 januari 2024

Hierbij informeer ik u over de laatste stand van zaken omtrent de aanpak van niet-actief beveiligde overwegen (NABO's), zoals door uw Kamer verzocht. In 2017 zijn in het NABO-programma 180 openbare en particuliere openbaar toegankelijke NABO's op het reizigersnet opgenomen.<sup>1</sup> De ambitie van het programma was om al deze overwegen voor het einde van 2023 op te heffen. Zoals ik eerder aan uw Kamer heb gesignaleerd, is dit voor een aantal casussen niet mogelijk gebleken.<sup>2</sup>

Er is een specifieke aanpak voor openbaar toegankelijke NABO's omdat dit zeer risicovolle overwegen zijn, waar weggebruikers zichzelf dienen te vergewissen dat er geen trein nadert. Door onder meer onbekendheid met de situatie of slecht zicht vanwege weersomstandigheden kunnen ongelukken dan relatief snel plaatsvinden.

In mijn brief van 11 december jl. heb ik u geïnformeerd over de voortgang van de aanpak om de veiligheid op overwegen te verbeteren zoals deze toen bekend was.<sup>3</sup> In deze brief informeer ik u over de stand van zaken ten aanzien van de openbare en openbaar toegankelijke NABO's op 31 december 2023.

#### **Stand van zaken NABO-programma**

Per 31 december 2023 zijn 145 van de 180 NABO's opgeheven of beveiligd. Van de 35 die niet voor het einde van 2023 zijn aangepakt, verwacht ProRail er 17 in 2024 aan te pakken, 6 in 2025 en 5 in 2026. Daarmee resteren 7 NABO's waarbij geen zicht op een oplossing is voor

<sup>1</sup> Naast openbare en particuliere openbaar toegankelijke NABO's op het reizigersnet zijn er ook particuliere NABO's en zijn er NABO's op haven- en industriegebieden. De risico's op deze NABO's zijn relatief lager.

<sup>2</sup> Zie Kamerstuk 29 893, nr. 259.

<sup>3</sup> Zie Kamerstuk 29 893, nr. 264.

2028 wanneer het programma formeel eindigt. Waar mogelijk heeft ProRail op de nog resterende NABO's aanvullende, tijdelijke maatregelen getroffen, waaronder het plaatsen van extra waarschuwborden.

Op 1 november jl. heb ik uw Kamer geïnformeerd dat ProRail onteigening overweegt voor een aantal NABO's waar het niet is gelukt om minnelijke oplossingen met rechthebbenden overeen te komen.<sup>4</sup> ProRail heeft eind 2023 voor 8 hiervan onteigeningsverzoeken ingediend, waarvan 6 in het NABO-programma zitten. Deze 6 NABO's behoren tot diegenen waar geen zicht op een oplossing is. Ook tijdens de onteigeningsprocedures blijft ProRail inzetten op minnelijke uitkomsten. Onderdeel daarvan is de inzet van de landelijke bemiddelaar overwegen. Zij heeft de afgelopen periode aan alle betrokkenen aangeboden om in gesprek te gaan. Inmiddels heeft de bemiddelaar met bijna alle betrokkenen gesproken. Daarmee doe ik er alles aan om te komen tot een oplossing die voor alle partijen tot tevredenheid leidt. Mocht dit niet lukken dan leidt dit uiteindelijk mogelijk tot onteigening. Op dit moment lopen de gesprekken nog.

### **Bredere overwegenaanpak en toekomstige aanpak**

Overwegen zijn, door de interactie tussen spoor- en wegverkeer, een riskant onderdeel van het spoor- en wegennetwerk. Naast het aanpakken van de NABO's, werkt mijn ministerie daarom samen met ProRail en wegbeheerders aan het veiliger maken van beveiligde overwegen, waar weggebruikers door bellen, lichten en slagbomen worden gewaarschuwd voor een naderende trein. Ondanks deze maatregelen vinden daar soms ook nog ongelukken plaats. Inmiddels heeft ProRail flitscamera's in gebruik genomen om zogenaamde «roodlichtnegatie», waarbij weggebruikers ondanks de rode waarschuwingslichten toch nog proberen het spoor over te steken, tegen te gaan. Ook worden er in het kader van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) grotere maatregelen getroffen, waarbij overwegen bijvoorbeeld worden vervangen door een onderdoorgang. Dit gebeurde vorig jaar onder andere in Diemen en Apeldoorn.

Met de overwegenaanpak via de huidige programma's, waaronder het NABO-programma en het LVO-programma, is sinds 2013 € 560 miljoen gemoeid. Bijna alle middelen zijn inmiddels gereserveerd voor concrete verbetermaatregelen en de bestaande programma's lopen af. Met het Plan van Aanpak Overwegveiligheid, dat ik in mei jl. met uw Kamer deelde, heb ik geschetst hoe ik na afloop van de huidige overwegprogramma's invulling wil geven aan de overwegenaanpak.<sup>5</sup> De kern van deze integrale overwegenaanpak is dat overwegen met de grootste risico's worden aangepakt voor zover dit met de resterende financiële middelen doelmatig kan. Het is aan een volgend kabinet om een beslissing te nemen over verdere investeringen in de overwegveiligheid.

Ik blijf me inspannen om de overwegveiligheid te verbeteren, en daarmee bij te dragen aan een veilige leefomgeving en aan betrouwbaar spoorverkeer.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
V.L.W.A. Heijnen

---

<sup>4</sup> Zie Kamerstuk 29 893, nr. 263.

<sup>5</sup> Zie Kamerstuk 29 893, nr. 262.