



*Dramatisch ongeval #dalfsen #traincrash #treinongeval #trein*

Marten Bakker @RekkabNetram



*De rechter houdt hier bij spoor in Winsum zitting voor een kort geding. Aanleiding is ongeluk met trein en melkwagen op 18 november. #hvn1*

Joost Dijkman @JoostHVNL

## 2 **Treinongevallen in Dalfsen en Winsum**

*Roelf Knoop, Menno van Duin*

### 2.1 **Inleiding**

Op 23 februari 2016 botst op een beveiligde overweg in de Overijsselse gemeente Dalfsen een reizigerstrein op een overstekende hoogwerker. De machinist van de trein komt bij de botsing om het leven, twee personen in de trein raken lichtgewond. De bediener van de hoogwerker is net voor de botsing met de trein van de hoogwerker gesprongen en raakt lichtgewond. Doordat de trein ontspoord, wordt de bovenleiding vernield. De hulpverlening komt snel en massaal op gang. Na enkele uren is voor hen het werk gedaan. Het opruimen van de treinstellen en het herstel van de spoorbaan en de bovenleiding vraagt vanzelfsprekend meer tijd.

Naar aanleiding van dit incident stelt de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) een onderzoek in waarvan de resultaten in december 2016 beschikbaar komen. Net voordien – op 18 november 2016 – botst in de Groningse gemeente Winsum, dit keer op een onbeveiligde overweg, een reizigerstrein op een melktankwagen. Bij dit incident raken achttien mensen (licht) gewond; elf personen worden per ambulance naar het ziekenhuis vervoerd. Ook nu komt de hulpverlening binnen enkele minuten massaal op gang en is het incident in korte tijd onder controle. Omdat op dezelfde spoorwegovergang al eerder (in 2014) twee ernstige incidenten hebben plaatsgevonden, start nog tijdens de hulpverleningsfase een discussie over de vraag waarom de onbeveiligde spoorwegovergang ‘nog steeds niet beveiligd is’ en of dit incident voorkomen had kunnen worden. Ook in de media richt de aandacht zich al snel op de schuld- en verantwoordingsvraag.

Terwijl wij dit hoofdstuk schrijven, doet zich op 27 maart 2017 opnieuw een ongeluk voor waarbij een auto in botsing komt met een trein. Dit keer geschiedt dat in Harlingen bij een overweg op particulier grondgebied met louter signalering van knipperende lichten als er een trein nadert. De bestuurder van de auto en zijn driejarige zoontje komen om het leven.

Omdat dit soort ongevallen op het spoor zich al vele decennia voordoen en een oplossing voor het probleem (hele slagbomen bij alle gelijkvloerse spoorwegovergangen) nu ook weer niet zo ingewikkeld lijkt, stellen wij in dit hoofdstuk de vraag waarom deze ongevallen – waarbij gemiddeld toch zo'n tien mensen per jaar om het leven komen – inmiddels niet uit de wereld zijn geholpen. Is het enkel en alleen een kwestie van geld? Of is dat te simpel gesteld en moeten wij gewoon accepteren dat dergelijke ongevallen zich zo nu en dan zullen blijven voordoen?

Ten behoeve van dit hoofdstuk is gesproken met de twee betrokken Operationeel Leaders en de burgemeester van Winsum. Verder is gebruikgemaakt van de evaluatieverslagen van de veiligheidsregio's IJsselland en Groningen en van openbare bronnen, waaronder het rapport van de OvV.

## 2.2 Feitenrelaas

### *Dalfsen*

Op dinsdagochtend 23 februari 2016 nadert iets voor negen uur de trein van Arriva vanuit Zwolle met een snelheid van 140 km/uur de spoorwegovergang Het Lage Veld in de gemeente Dalfsen (Overijssel). Dit baanvak is enkelsporig, geëlektrificeerd en is onderdeel van het traject Zwolle-Coevorden-Emmen. Op dit baanvak rijden normaal vier treinen per uur; op werkdagen tijdens de ochtend- en avondspits rijden er echter acht treinen per uur. De overweg – gelegen in een deel van het spoorwegtraject dat licht gebogen verloopt – is beveiligd met automatische halve overwegbomen (mini-AHOB) die ongeveer 27 seconden voordat de trein de overweg bereikt in werking treden. Het Lage Veld is een grotendeels onverharde weg waaraan zich een boerderij, een camping en een woonhuis bevinden.

Op 23 februari rijdt een hoogwerker (rupsuitvoering, maximale werkhoogte 27 meter met een totale massa van ca. 20 ton) over de spoorwegovergang. De hoogwerker is door een hoveniersbedrijf gebruikt om bomen te snoeien en omdat de dieplader waarop de hoogwerker wordt vervoerd niet op locatie kan komen is ervoor gekozen het traject naar de verharde weg rijdend af te leggen. De bedienaar van de hoogwerker wacht met oversteken totdat een trein in de richting van Zwolle is gepasseerd en draait daarna stapvoets (zo'n 1 km/uur) de overgang op. Op het moment dat hij op de overweg rijdt, ziet hij uit de richting Zwolle een trein aankomen. De overweginstallatie is op dat moment nog niet geactiveerd. Hij probeert de overweg tijdig vrij te maken door verder te rijden en tegelijkertijd probeert hij de machinist van de naderende trein te waarschuwen door armbewegingen te maken. Door de boog in het baanvak ziet de 49-jarige machinist de hoogwerker pas enige seconden later en hij zet op dat moment een noodremming in. De snelheid van de trein neemt daardoor nog af tot zo'n 130 km/uur maar een aanrijding is niet te voorkomen. De bedienaar van de hoogwerker springt net voor de botsing uit de werkbak en raakt lichtgewond. De machinist van de trein komt bij de botsing om het leven. De trein ontspoord en van de zes passagiers raken er twee gewond. Na de botsing rijdt de trein nog zo'n 150 meter verder en raakt daarbij een bovenleidingmast waardoor de bovenleiding bezwijkt. Vlak voordat de trein zijn eindpositie bereikt kantelt deze en komt op zijn linkerkant in een weiland te liggen.

Om 8.49 uur en in de daarop volgende minuten ontvangt de Meldkamer Oost-Nederland meerdere meldingen van de aanrijding tussen de trein en de hoogwerker. De meldkamer schaaft snel en groot op. Diverse brandweereenheden, politie-eenheden, tien ambulances en een traumahelikopter worden binnen enkele minuten gealarmeerd. Ook de opschaling naar GRIP-1 (08.51 uur) en GRIP-2 (09.03 uur) vindt binnen enkele minuten plaats. Nadat de bovenleiding is uitgeschakeld en de gewonden zijn opgevangen is het incident eigenlijk onder controle. Hulpverleners constateren dat de machinist is overleden. Vanaf dat moment krijgen het verrichten van onderzoek, het bergen van de machinist en later het bergen van de trein prioriteit waarna het herstel van het baanvak begint. Op zondag 28 februari wordt de treinenloop hervat.

*Winsum*

Op 16 november 2016 vindt er wederom een ongeval plaats met een Arriva-trein. Deze keer op het traject Winsum-Groningen. Om 12.01 uur krijgt de Meldkamer Noord-Nederland een melding van een aanrijding tussen een tankwagen en een trein op de onbewaakte overweg aan de Voslaan in Winsum. De trein met daarin zo'n vijftig passagiers, botst met een snelheid van zo'n 75 km/uur op een gevulde melkwagen van Friesland Campina. Kort ervoor is bij een van de twee bedrijven die aan een doodlopende weg 'achter' de spoorwegovergang gelegen is, melk opgehaald. De trein ontspoord en blijft enigszins onstabiel hangen op de spoordijk, naast een diepe sloot. Ook bij dit incident komt de hulpverlening massaal en zeer snel op gang. Diverse brandweer-, politie- en geneeskundige eenheden rukken uit en de calamiteitencoördinator op de meldkamer maakt drie minuten na de melding GRIP-1 en tien minuten later GRIP-2. Lichtgewonden verlaten met hulp van andere passagiers de trein; een aantal gewonden wordt door de brandweer uit de trein gehaald. Eerste opvang vindt plaats bij een nabijgelegen boerderij; later wordt een opvanglocatie ingericht in de nabijgelegen brandweerkazerne in Winsum. Evenals in Dalfts is het incident in korte tijd onder controle en begint de fase van bergen en herstel van de spoorbaan.

**Hulpverlening na spoorwegongevallen**

Terwijl decennia geleden spoorwegongevallen nog de nodige problemen veroorzaakten voor de hulpdiensten, is hier de laatste jaren zeker een aantal zaken veranderd en is de professionaliteit duidelijk toegenomen. In het verleden waren er vaak problemen met het veilig stellen van het baanvak (stroom van de bovenleidingen halen) waardoor het soms lang kon duren voordat de redding en hulpverlening goed op gang konden komen (Van Duin, 1992). De twee casus die in dit hoofdstuk zijn beschreven laten goed zien hoe soepel de hulpverlening bij dergelijke incidenten inmiddels verloopt. Binnen enkele minuten vangt de redding in de treinen al aan. De GRIP-opschaling heeft snel plaats en er wordt desgewenst snel een opvanglocatie ingericht. Dergelijke incidenten verrassen de hulpdiensten niet meer zo snel. Inspanningen op het gebied van operationele voorbereiding – zowel mono- als multidisciplinair – betalen zich uit. Overigens is een dergelijke calamiteit in de ochtend- of avondspits, als vele tientallen mensen zich in de trein bevinden, met een fors aantal slachtoffers wel duidelijk lastiger te managen.

Nog voordat alle gewonden zijn afgevoerd naar omliggende ziekenhuizen krijgt het incident in Winsum een andere invalshoek. Twee jaar eerder hebben er op dezelfde onbewaakte spoorwegovergang namelijk ook al twee ernstige ongevallen plaatsgevonden. Op 2 april 2014 kwam een trein in botsing met een personenauto, waarbij de 67-jarige automobilist om het leven kwam. Een half jaar later, 14 oktober 2014, werd de auto van een 24-jarige man geschept door een trein. Ook deze automobilist overleefde de botsing niet.

Al na het eerste ongeval van april 2014 kwam een discussie op gang over de veiligheid van deze en andere onbewaakte overgangen in de gemeente Winsum. Winsum kent maar liefst 23 van dergelijke overgangen. Er is nadien met vele partijen een omvangrijk overleg- en afstemmingsproces gestart over het aanpassen of laten verdwijnen van deze spoorwegovergang.<sup>26</sup> De gemeente Winsum heeft, samen met ProRail, een plan opgesteld om de onbewaakte spoorwegovergangen in haar gemeente zodanig te verbeteren dat dit soort ongevallen afnemen en de kans op (dodelijke) slachtoffers wordt geminimaliseerd. De spoorwegovergang aan de Voslaan heeft daarbij hoge prioriteit. Effectivering van de voorgestelde maatregelen heeft echter, ruim twee jaar later, nog niet plaats gevonden. Uiteraard is deze voorgeschiedenis aanleiding voor de media, omwonenden en direct betrokkenen (onder wie de familieleden van de eerder omgekomen slachtoffers) om kritische vragen te stellen over de voortgang. De persconferentie na het ongeval op 16 november, waar de burgemeester van Winsum, ProRail, Arriva en de Operationeel Leider uitleg denken te geven over (de afwikkeling van) het ongeval, krijgt daardoor een ander verloop. Centraal staat niet de aanpak van het ongeval, maar de vraag waarom de spoorwegovergang nog niet ‘is aangepakt’ en of dit incident niet voorkomen had kunnen worden. Een van de redenen dat de overweg nog niet is aangepakt, zo laten de burgemeester en ProRail blijken, is het feit dat de grond die benodigd is voor het aanleggen van een tijdelijke weg (waardoor de spoorwegovergang buiten gebruik kan worden genomen) – vanwege de stroeve medewerking van de grondeigenaar – nog niet is verkregen. In de media ontstaat het beeld dat de boer van wie die grond is ‘schuldig

<sup>26</sup> Zie hiervoor ‘Feitenrelaas verbetering veiligheid spoorwegovergang Voslaan’ zoals dat gepubliceerd is op de website van de gemeente Winsum (raadsvergadering 24 januari 2017).

is' aan het ongeval. Een voor alle partijen onplezierige – en naar later blijkt ook onjuiste – weergave van de feitelijke situatie.

Op maandag 19 november rijden de eerste treinen weer over het baanvak. In de daarop volgende dagen komt er meer duidelijkheid over de werkelijke situatie met betrekking tot de grondverwerving. De vertraging was zeker niet het gevolg van de stoeve houding van de betreffende eigenaar van de grond. Nadat zowel de directeur van ProRail als de burgemeester van Winsum openlijk excuses hebben aangeboden aan de desbetreffende grondeigenaar keert de rust terug in de gemeente Winsum. Enkele weken later wordt de noodweg gerealiseerd en wordt de onbewaakte spoorwegovergang afgesloten voor het verkeer.

### 2.3 De veiligheid van spoorwegovergangen

Waarom doen zich anno 2017 nog steeds ongevallen voor bij spoorwegovergangen waarbij voertuigen in botsing komen met een trein, terwijl wij ons al decennialang bewust zijn van dit risico en er ook al decennialang een oplossing (hele slagbomen) voor bestaat? Juist een spoorwegovergang met elkaar kruisende verkeersstromen draagt het risico in zich dat er aanrijdingen kunnen plaatsvinden. In hoeverre vinden we dat risico acceptabel? Natuurlijk kunnen we een deel van het antwoord al raden, namelijk dat het verbeteren van de veiligheid van een enorm groot aantal onveilige overgangen behoorlijk wat geld kost. In Nederland is van oudsher de ligging van spoorwegen en autowegen maar in beperkte mate van elkaar gescheiden. Alleen bij snelwegen (van auto maar ook van trein – HSL) is dat wel gedaan. Toch willen wij eens nagaan of er naast deze voor de hand liggende factor ook nog andere zaken meespelen die mede het voortslepen van dit dossier bepalen. Wij starten de analyse van dit dilemma met een terugblik op ontwikkelingen die zich in de vorige eeuw voordeden. Daarna zoomen we meer specifiek in op de ongevallen uit 2016.

#### 2.3.1 Spoorwegveiligheid

Zolang er (stoom)treinen rijden zijn er ongelukken. Wat begon met een botsing tussen een trein en een paard en wagen leidde later tot grote

en dramatische treinongevallen in binnen- en buitenland. Zo leidde een ongeluk op kerstavond 1913 bij Hooghalen, waarbij onder andere de zoon van toenmalig minister-president Cort van der Linden om het leven kwam, tot aanvulling van de Spoorwegwet in 1915. Met deze aanvulling werd de mogelijkheid geschapen naar aanleiding van een ongeluk een onderzoek in te stellen. Vele jaren later, in 1956, werd de Spoorwegongevallenraad ingesteld,<sup>27</sup> die uiteindelijk (via de Transportongevallenraad) onderdeel werd van de OvV (Van Duin, 1992).

Het grootste spoorwegongeval in eigen land deed zich voor in 1962 bij Harmelen (93 doden). Op een mistige maandagochtend kwamen daar twee passagierstreinen met hoge snelheid vrijwel frontaal in botsing (Van Duin, 1992). Dit ongeval was de directe aanleiding voor de invoering van 'automatische treinbeïnvloeding' (ATB). Vanaf de tweede helft van de jaren zestig werd deze (uiterst) langzaam ingebouwd in het spoorwegennet. ATB corrigeert automatisch een eventuele fout van een genegeerd sein; er wordt alsnog een remming ingezet. Aanvankelijk was het idee de invoering van ATB binnen tien jaar te realiseren. Uiteindelijk duurde het ruim twintig jaar. Latere ongevallen (bijvoorbeeld Schiedam 1976, 24 doden) zouden zijn voorkomen als op dit traject inmiddels ATB zou zijn geïnstalleerd.

#### Treinongeval bij Winsum in 1980

Op de plaats waar zich in 2016 het treinongeval bij Winsum voordeed, vond ook in 1980 een groot treinongeval plaats. Op het enkelsporige traject tussen Sauwerd en Roodeschool vertrok in de vroege ochtend van 25 juli een volle forensentrein uit Winsum richting Groningen. De verkeersleiding had de machinist niet te kennen gegeven dat hij moest wachten op een tegemoetkomende trein die met enkele minuten vertraging uit Sauwerd was vertrokken. Ter hoogte van de Voslaan zag de machinist, mede vanwege de dichte mist, pas op het laatste moment de tegemoetkomende trein opdoemen en toen was het al te laat. De twee treinen botsten (elk rijdend met 80 km per uur) frontaal op elkaar. Bij het ongeval kwamen negen mensen om het leven en raakten 21 passagiers gewond. Eind 2007 is het betreffende traject voorzien van ATB.

27 Mede in reactie op een serie ongevallen in 1953, 1954 en 1955.



In de jaren tachtig en negentig nam het aantal ongevallen op het spoor als gevolg van ‘het negeren van een rood sein’ af, nadat op bijna het gehele spoorwegennet de ATB was geïnstalleerd. Toch verdween daarmee de spoorwegveiligheid niet geheel van de agenda. Jaarlijks deden zich meer dan honderd aanrijdingen voor op overwegen tussen treinen en overig verkeer (voetgangers, fietsers, auto’s en verder), hetgeen leidde tot meer dan 50 doden (Van Poortvliet, 1999, p. 90). Hoewel het aantal ontsporingen als gevolg van deze aanrijdingen beperkt bleef, werd met de komst van de dubbeldekkers wel gevreesd voor een forse calamiteit. De NS legde dit probleem primair bij het ministerie. Ten slotte, zo stelde men, ‘botsten treinen niet met auto’s, maar botsten auto’s met treinen!’ Het was primair aan gemeenten en provincies (voor de lokale en provinciale wegen) en de rijksoverheid om de spoorwegovergangen veiliger te maken. De NS legde de prioriteit duidelijk bij andere zaken.

Reeds in 1991 werd geschat dat zo’n 1,7 miljard (in euro’s) nodig zou zijn om alle spoorwegovergangen veilig te maken. Daartegenover stond wel dat de verhoogde snelheden van de treinen, de komst van dubbeldekkers en de intensivering van het treinverkeer zonder de overwegen extra te beveiligen, zouden kunnen leiden tot gemiddeld zo’n 36 doden per jaar in de 21<sup>e</sup> eeuw (Van Poortvliet, 1999, p. 91).

Na een ongeval in Zaandam (1993), waarbij een trein ontspoorde na een botsing met een auto, concludeerde de Transportongevallenraad dat dit ongeval geen incident was maar het gevolg van een structureel probleem: de onduidelijke verantwoordelijkheidsverdeling ten aanzien van de aanpak van de overwegen (Van Poortvliet, 1999, p. 92). Vanaf 1995 werd jaarlijks zo’n 23 miljoen euro vrijgemaakt om onbewaakte overwegen aan te passen (*idem*). Toch verlegde de NS enkele jaren later al weer het accent, nadat was gebleken dat er jaarlijks meer doden en gewonden waren te betreuren bij het in- en uitstappen en zich enkele drama’s hadden voorgedaan met personen die soms tot enkele honderden meters waren meegesleurd.

Terwijl men dus in de jaren zeventig en tachtig vooral gericht was op de invoering van ATB – waar ruim een miljard euro mee gemoeid was – kwam er in de jaren negentig meer discussie over de gevaarlijke overwegen en kwam daar (wat) geld voor beschikbaar. Voor de NS had het thema echter ook in de 21<sup>e</sup> eeuw weinig prioriteit. Waar vanaf de jaren

zestig van de vorige eeuw de nadruk op fysieke veiligheid lag, vroeg enkele decennia later ook sociale onveiligheid steeds meer aandacht. Geweld en vernielingen in treinen, agressieve bejegening van conducteurs (zwart rijden) en de negatieve gevolgen van dronken jongeren kregen ook in de media volop aandacht. In 1991 werd een conducteur doodgestoken door een 21-jarige jongen zonder geldig vervoersbewijs. Honderden collega's waren aanwezig bij zijn begrafenis en treinen stonden die dag minutenlang stil. In de jaren na dit voorval en verschillende andere incidenten was binnen de NS logischerwijs (mede onder druk van het eigen personeel en zijn bonden) veel aandacht voor deze thematiek. Een van de belangrijkste argumenten voor de invoering van toegangspoortjes op stations had direct met dit thema van sociale onveiligheid te maken. Natuurlijk was er zicht op de gevaren van onbewaakte overwegen, maar er waren – begin jaren negentig – zeker ook andere veiligheidsvraagstukken rond het spoor die aandacht vroegen en daarmee concurreerden om de besteding van (schaars) geld.

### 2.3.2 *De casus Dalfsen en Winsum*

Naast dit algemene verhaal is er ook een specifiek verhaal voor treinongevallen als in Dalfsen en Winsum. Naar aanleiding van het ongeval in Dalfsen stelde de OvV een analyse op over de veiligheidssituatie van spoorwegovergangen.<sup>28</sup> Uit het rapport van de OvV blijkt dat het bij overwegbotsingen die leiden tot letsel onder de inzittenden van de trein meestal gaat om treinen met hoge snelheden, die pas kort voor de botsing worden afgeremd en die in botsing zijn gekomen met een zwaar wegvoertuig. Met die factoren wordt bij de risicobeoordeling van overwegen geen rekening gehouden. Voor het opstellen van een risicobeoordeling maakt ProRail gebruik van een overwegenregister waarin een aantal factoren wordt bijgehouden op basis waarvan een risicoscore wordt toegekend. Aan de hand hiervan worden relatief onveilige overwegen gedetecteerd en dat wordt weer gebruikt als input voor het

<sup>28</sup> Op de website van de Onderzoeksraad voor Veiligheid staat naast het onderzoeksrapport ook een zeer verhelderend filmpje waarin het verloop van het incident en de belangrijkste conclusies van het onderzoek worden gepresenteerd. Zie: <https://www.onderzoeksraad.nl/nl/onderzoek/2207/botsing-tussen-een-reizigerstrein-en-een-hoogwerker-te-dalfsen>.

Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (IenM, 2014a). Opmerkelijk is dat de factoren die worden gebruikt in het overwegenregister vooral te maken hebben met *de kans* van optreden en nauwelijks met *de impact*; de ernst van de eventuele gevolgen, zoals de snelheid van de trein. De OvV doet daarom onder andere de aanbeveling om te komen tot een verbetering van de risicobeoordeling.

Om de aanwezigheid van de grote aantallen (voorheen) onbewaakte overwegen op sommige trajecten te begrijpen, moeten we terug naar de oorsprong van de spoorwegen. De hoofdspoorwegen kenden bewaakte overgangen en omdat dat vroeger veel menskracht kostte (er moesten overwegwachters worden aangesteld), waren er relatief weinig overwegen op dit soort trajecten. Op de lokaalspoorwegen mochten onbewaakte overgangen worden toegepast, mede omdat op dit soort trajecten de snelheid beperkt was. Gaandeweg zijn trajecten met een lage maximumsnelheid 'opgewaard' tot hoofdspoorweg waar 100 km/uur mag worden gereden. Door verdere modernisering, elektrificering van trajecten en het toepassen van nieuwe beveiligings-systemen is de maximaal toegestane snelheid in de jaren tachtig verder verhoogd naar 140 km/uur. Bij de vernieuwingen van dit soort spoorlijnen zijn diverse overwegen opgeheven, maar er zijn er ook nog veel overgebleven. Dat verklaart waarom er in de spoorlijnen die van oorsprong zijn aangelegd als lokaalspoorweg nog steeds circa twee keer zoveel (deels onbewaakte) overwegen voorkomen als op de van oorsprong hoofdspoorwegen.

Door het beter beveiligen van overgangen, door het opheffen van overwegen en door betere voorlichting en handhaving is het aantal ongevallen en daarmee het aantal dodelijke slachtoffers steeds verder gedaald en schommelt het sinds 2004 tussen de tien en twintig per jaar. Het aantal overwegen is sinds eind jaren negentig teruggebracht van ongeveer 3100 naar circa 2500. Beleidsdoelstelling van het ministerie van Infrastructuur en Milieu is om de overwegveiligheid verder te verbeteren. ProRail heeft de ambitie om elk jaar minimaal twintig overwegen op te heffen. Prioriteit daarbij hebben die overwegen waarop zowel het treinverkeer als het wegverkeer zeer intensief is. De overweg in Dalfsen behoorde niet tot die categorie.

Ook de overweg in Winsum voldeed in eerste instantie niet aan de criteria om met prioriteit te worden aangepakt. Na het ongeval in 2014 realiseerden onder andere ProRail en de gemeente Winsum zich (versterkt door signalen uit de bevolking) dat er maatregelen gewenst waren ter voorkoming van nieuwe incidenten. Uiteindelijk leidde dit tot een notitie ‘Verbetering overwegveiligheid gemeente Winsum’ (ProRail en gemeente Winsum, 2016), waarin voorstellen werden gedaan om de veiligheid van een aantal overwegen te vergroten en het aantal overwegen te verminderen.<sup>29</sup> Met betrekking tot de overweg aan de Voslaan is voorgesteld deze op te heffen en de bereikbaarheid van de achter de overweg gelegen woningen (het betreft een doodlopende weg) te realiseren door de aanleg van een alternatieve weg die aansluit op andere wegen. Ten tijde van het ongeval op 18 november 2016 werden gesprekken gevoerd met grondeigenaren om de grondverwerving te realiseren die noodzakelijk was voor de aanleg van de alternatieve weg.

#### 2.4 Afronding

Ook de komende jaren zullen dit soort incidenten op overwegen zich dus blijven voordoen. De huidige situatie is niet in één of enkele jaren ontstaan, zo leert de geschiedenis, en ook het wegnemen van de risico’s zal dus wel een proces van een (hele) lange adem worden. Daarbij is het logisch dat in de prioritering van de aanpak van de onveilige overwegen voldoende rekening wordt gehouden met zowel de kans als de impact van ongevallen.

Wanneer dit specifieke risico van ongevallen op onveilige spoorwegovergangen afzonderlijk wordt beschouwd, kan terecht de vraag gesteld worden waarom dit risico nog niet de wereld uit is. Tegelijkertijd wordt duidelijk dat het verdwijnen van het oude onderscheid tussen hoofd- en lokaal spoor een van de verklaringen is voor het huidige probleem. Als breder wordt gekeken, wordt duidelijk dat een euro voor veiligheid op het spoor op verschillende manieren besteed kan worden en in het verleden ook is besteed. Aanvankelijk waren botsingen het

<sup>29</sup> Het budget hiervoor is beschikbaar gekomen door toezeggingen van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (3,25 miljoen euro) en van de provincie Groningen en de gemeente Winsum (ook voor 3,25 miljoen euro).

grote probleem (invoering ATB), maar toen dat probleem voldoende getackeld was, kregen de onbewaakte overwegen grote(re) prioriteit. Gaandeweg kwam echter ook sociale onveiligheid op als thema waar de NS – juist ook omdat het vanuit de eigen werknemers werd aangedragen – niet omheen kon.