

ProRail  
■ Voorzitter Raad van Bestuur/CEO  
De heer J. Voppen

[ADRESGEGEVENS VERBORGEN]

**Onderwerp** Spoorwegongeval Berghem - procedure Bijzondere oversteek

Geachte heer Voppen,

### Inleiding

Op zondagavond 11 februari 2024 reed een reizigerstrein van NS een hand getrokken carnavalswagen aan op overweg Zevenbergseweg te Berghem. De machinist van de trein raakte hierbij gewond en de trein, de overweginstallatie en de carnavalswagen raakten zwaar beschadigd. Dit ongeval was voor de Onderzoeksraad voor Veiligheid aanleiding om die avond ter plaatse een verkennend onderzoek te starten.

### Geen onderzoek, wel oproep aan ProRail

De Onderzoeksraad heeft besloten het verkennende onderzoek naar de overwegaanrijding bij Berghem niet voort te zetten. Bij deze beslissing spelen voor de Raad twee factoren:

- De Onderzoeksraad heeft eerder onderzoek gedaan naar een aanrijding door een trein van een langzaam overstekend voertuig (Dalfsen, 2016).<sup>1</sup> Toentertijd heeft ProRail de procedure Bijzondere oversteek een impuls gegeven.
- ProRail heeft het ongeval van 11 februari 2024 zelf onderzocht. ProRail komt tot de conclusie dat voor het oversteken van de carnavalswagen de procedure Bijzondere oversteek<sup>2</sup> gevolgd had moeten worden en dat deze procedure niet bekend was bij de carnavalsorganisatie.<sup>3</sup>

Voor de Onderzoeksraad maakt het voorval in Berghem opnieuw duidelijk dat partijen met bijzondere transporten de risico's van overwegen niet altijd overzien. De Onderzoeksraad roept ProRail op om de risico's van overwegen en de procedure uit te blijven dragen naar potentiële gebruikers van overwegen met bijzondere transporten (aanbeveling 3a uit het onderzoek Dalfsen). Denk hierbij aan transport- en landbouwbedrijven en aan organisatoren van evenementen als carnavalsverenigingen, maar ook aan particulieren.

De Onderzoeksraad vindt het noodzakelijk dat ProRail ervoor zorgt dat overweggebruikers weten wanneer zij contact moeten opnemen met ProRail om de overweg veilig te kunnen oversteken (aanbeveling 3a uit het onderzoek Dalfsen). Daarbij mag ProRail er niet op vertrouwen dat gebruikers van overwegen de procedure Bijzondere oversteek vanzelfsprekend kennen of weten te vinden.

<sup>1</sup> Onderzoeksraad voor Veiligheid, *Botsing tussen een reizigerstrein en een hoogwerker te Dalfsen*, december 2016.

<sup>2</sup> <https://www.prorail.nl/veiligheid/overwegen/bijzondere-oversteek>

<sup>3</sup> ProRail, *Eindrapport, Botsing overweg km 43.5 Berghem gemeente Oss 11 februari 2024*, juni 2024.

Onze oproep is mede gebaseerd op de bevindingen van de Inspectie Leefomgeving en Transport in de jaarlijkse rapportages over de aanbevelingen van de Onderzoeksraad. In de recente rapportage concludeerde de ILT: *'ProRail heeft in het verleden onvoldoende kunnen aantonen dat de procedure bijzondere oversteek voldoende effectief is. De Inspectie is daarom van mening dat ProRail een adequate risicobeoordeling moet uitvoeren van deze beheersmaatregel. Hiermee kan ProRail aantonen of deze maatregel de risico's voldoende beheerst of dat er meer maatregelen noodzakelijk zijn om het risico weg te nemen.'*<sup>4</sup>

In de voorafgaande jaren was de ILT ook al kritisch over de effectiviteit en attentiewaarde van de procedure.<sup>5</sup> Ook de ILT verwacht dat ProRail maatregelen neemt waardoor een overweggebruiker zich tijdig realiseert wanneer aan het oversteken bijzondere risico's zijn verbonden en dat ProRail vervolgens een procedure heeft om de oversteek te faciliteren.

### Tot slot

Geen nader onderzoek door de Onderzoeksraad, wel een uitdrukkelijke oproep aan u en uw organisatie om de procedure Bijzondere oversteek een nieuwe impuls te geven, zeker wat de communicatie aan relevante doelgroepen betreft. Daarbij merk ik graag op dat de Onderzoeksraad verheugd is over een voorgenomen onderzoek van ProRail naar het gebruik van slimme camerasystemen. Als een vorm van obstakeldetectie (aanbeveling 4 uit het onderzoek Dalfsen) kan dit bijdragen aan het beheersen van het risico.

Een afschrift van deze brief wordt gezonden aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de Inspecteur-Generaal van de Inspectie Leefomgeving en Transport.

Met de meeste hoogachting,

[handtekening verborgen]

C.J.L. van Dam  
Voorzitter Onderzoeksraad voor Veiligheid

Kopie per mail: [postbusovv@minienw.nl](mailto:postbusovv@minienw.nl)  
Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, dhr. Chris Jansen  
Directeur-generaal van de Inspectie Leefomgeving en Transport, dhr. Mattheus Wassenaar

---

<sup>4</sup> ILT, *Monitoring van uitvoering van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, De stand van zaken over de opvolging van aanbevelingen bij spoorwegongevallen, rapportage 2023*, april 2024.

<sup>5</sup> ILT, *Monitoring van uitvoering van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, De actuele stand van zaken over de opvolging van aanbevelingen bij spoorwegongevallen, rapportage 2017*, maart 2018.  
ILT, *Monitoring van uitvoering van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, De actuele stand van zaken over de opvolging van aanbevelingen bij spoorwegongevallen, rapportage 2018*, maart 2019.  
ILT, *Monitoring van uitvoering van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, De actuele stand van zaken over de opvolging van aanbevelingen bij spoorwegongevallen, rapportage 2019*, april 2020.  
ILT, *Monitoring van uitvoering van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, De actuele stand van zaken over de opvolging van aanbevelingen bij spoorwegongevallen, rapportage 2020*, maart 2021.  
ILT, *Monitoring van uitvoering van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, De actuele stand van zaken over de opvolging van aanbevelingen bij spoorwegongevallen, rapportage 2021*, april 2022.  
ILT, *Monitoring van uitvoering van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, De actuele stand van zaken over de opvolging van aanbevelingen bij spoorwegongevallen, rapportage 2022*, maart 2023.