



(ON)VEILIG OVER

Onbeveiligde spoorwegovergangen zijn gevaarlijk, maar wel belangrijk voor wandelaars en fietsers. De ANWB zet zich met andere organisaties in om ze op een veilige manier open te houden.

Het is maandagmiddag 16 januari 2023. Een jongetje nadert met zijn fiets de onbeveiligde spoorwegovergang bij de Lentsesteeg in Rhenen. Er komt een trein aan, als hij remt, gebeurt er niks. Door van zijn fiets te springen, redt hij zijn leven.

Het voorval illustreert hoe gevaarlijk het is om een overgang zonder slagbomen over te steken. Politiek Den Haag is zich daar bewust van, want er vallen gemiddeld zo'n twee doden per jaar op die overgangen en er gebeuren regelmatig ongelukken. En dus start het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat samen met ProRail in 2018 het NABO-programma. Hierbij moeten 180 openbaar toegankelijke Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO) op het reizigersnet worden opgeheven of beveiligd. Het Rijk stelt hiervoor een flinke zak geld beschikbaar, met als voorwaarde dat betrokken gemeenten



Spoor bij Ruurlo.

en provincies 50 procent moeten bijdragen. Verder zijn de ANWB en andere partijen betrokken, omdat zij het belangrijk vinden dat de overgangen voor fietsers en wandelaars behouden blijven op een veilige manier.

KILOMETERS OM

'Als je een overgang sluit, moeten fietsers en wandelaars vaak kilometers om', zegt Paul Makken, belangenbehartiger recreatie en toerisme bij de ANWB. 'Door dat soort barrières zet je het landschap op slot. En wij vinden het juist belangrijk dat het landschap goed toegankelijk blijft.'

Om ervoor te zorgen dat de voor fietsers en wandelaars belangrijke overwegen niet opgeheven worden, maar beveiligd, werkt de ANWB samen met Fietzersbond, Fietsplatform, NOC*NSF en initiatiefnemer Wandelnet. Dit samenwerkingsverband sloot in 2016 een overeenkomst met het ministerie en ProRail. Makken: 'Er is toen afgesproken dat overwegen die essentieel zijn voor recreatieve routes, niet zonder meer worden opgeheven. Dat gebeurt alleen als er grote veiligheidsrisico's zijn.'

1 MILJOEN EURO

Oplossingen zijn er in verschillende vormen. Er zijn veel voorbeelden waarbij door goed samenwerken een veilig alternatief is gerealiseerd voor een onbewaakte overgang. Toch is er bij een beperkt aantal NABO's nog geen goede oplossing voorhanden. Makken: 'Maatregelen die simpel lijken, kosten al gauw 1 miljoen euro.' Iets wat Eduard de Vries, beleidsadviseur veiligheid overwegen bij ProRail, maar al te goed weet. 'Beveiligen is een kostbare operatie. En soms is er simpelweg geen enkele medewerking van een belanghebbende.' Toch ziet De Vries veel positieve resultaten van het NABO-programma.



In Markelo is er een brug over het spoor gemaakt voor wandelaars.

'Het gemiddeld aantal aanrijdingen op onbewaakte overgangen is flink gedaald, net als het aantal doden.'

BOTSENDE BELANGEN

Wat ook fors gedaald is sinds de jaren 80: het aantal beveiligde spoorwegovergangen (zie kader). Op veel plekken in Nederland zijn daarvoor al barrières ontstaan voor recreanten. Niet gek dus dat 80 van de 180 onbewaakte overwegen onderdeel uitmaken van aantrekkelijke routes voor fietsers, wandelaars, ruiters of mountainbikers.

Waar alle partijen het wel over eens zijn, is het hanteren van een 'gebiedsgerichte aanpak'. Makken: 'Het project in Hof van Twente is een goed voorbeeld. In deze gemeente zijn alle dertien NABO's aangepakt, terwijl het gebied nog goed beleefbaar is. Een mooi gevolg van je blik verruimen en een goede samenwerking.'

Een grote overgang

Nederland telt ruim 7000 kilometer aan spoor, dat op zo'n 2200 plaatsen te kruisen is via spoorwegovergangen. In de jaren 80 waren dit er nog zo'n 3500. Door minder overgangen en meer tunnels en bruggen is de veiligheid op het spoor verbeterd.

Lees ook op Kampioen digitaal: anwb.nl/k3spoor