

REACTIES OP CONCEPTRAPPORT 'OVERWEGVEILIGHEID - EEN RISICOVOLLE KRUISSING VAN BELANGEN'

Nr.	Partij	Hoofdstuk	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Reactie en onderbouwing	Toelichting reden niet of slechts gedeeltelijk overnemen
1	Min. IenW	1.3	De term... openbare spoorwegnet.	Wat wordt bedoeld met openbare spoorwegnet? Het hoofdrailnet?	Met het openbare spoorwegnet worden de spoorlijnen bedoeld die zijn opengesteld voor spoorwegondernemingen om treinvervoer te verrichten. Hoofdrailnet is een term die slechts een deel van die lijnen aanduidt, namelijk het deel waarop NS het vervoer conform de verleende vervoerconcessie verricht.
2	Min. IenW	1.3	Er zijn... openbaar karakter'.	IenW (maar ook ProRail) gebruikt voor die categorie particuliere overwegen de term "openbaar toegankelijke overwegen".	De term 'openbaar toegankelijke overwegen' is een ruimer begrip, omdat hieronder zowel de openbare overwegen vallen als de particuliere overwegen met een openbaar karakter. De term 'particuliere overwegen met openbaar karakter' gebruikt ook ProRail.
3	Min. IenW	2.3	Op basis...equivalent).	De wijze waarop overwegveiligheid wordt gedefinieerd met statistieken is onvolledig en daarmee niet zoals de figuren suggereren. Op basis van de figuren worden echter wel stevige conclusies getrokken. Klopt het dat er dan nog geen rekening is gehouden met het feit dat per land de kenmerken van het spoorstelsel heel erg verschillen (niet alleen hoe intensief het spoor wordt bereden maar ook fysieke kenmerken), waardoor een goede vergelijking eigenlijk niet mogelijk is? Verderop wordt weliswaar gecorrigeerd t.a.v. bevolkingsdichtheid (als equivalent voor verkeersintensiteit) maar dit is niet het enige aspect dat een rol speelt. Type beveiliging en landelijke of stedelijke ligging zijn bv. kenmerken die eveneens de mate van veiligheid bepalen. In fig. 9 wordt wel het aantal slachtoffers gerelateerd aan het aantal trein-km, maar niet aan het aantal overwegen op die afstand. En juist daar scoort Nederland als een van de hoogste binnen Europa (de Raad bevestigt dit in de laatste zin van de bovenste paragraaf op pag. 19). Je kunt pas iets zeggen over de relatieve 'overwegveiligheid' als je daarbij ook rekening houdt met het aantal overwegen per trein-km. De getallen in fig. 9 zeggen alleen iets over het aantal slachtoffers per trein-km in een land, maar slechts beperkt iets over de relatieve overwegveiligheid. Gezien het hoge aantal overwegen per km in NL zou je ook kunnen betogen dat de relatieve overwegveiligheid juist hoog is.	<p>De Raad is het ermee eens dat er momenteel geen ideale indicatoren beschikbaar zijn om de overwegveiligheid in landen onderling te vergelijken.</p> <p>Vanwege dat gebrek aan ideale indicatoren heeft de Raad verschillende indicatoren berekend: de slachtoffers per afgelegde treinkilometers, de gecorrigeerde cijfers naar bevolkingsdichtheid, en de gecorrigeerde cijfers voor het aantal overwegen (de eerste en laatste indicator lijken op de Europese indicatoren, die echter niet alleen met dodelijke slachtoffers rekenen, maar tevens met gewogen ernstige letsels (SEGL / FWSI). Ongeacht de gebruikte indicator presteren Zwitserland, het Verenigd Koninkrijk en Duitsland beter dan Nederland. Dat maakt plausibel dat juist van deze landen te leren is, waar bij komt dat deze landen overwegveiligheid op meerdere punten anders aanpakken dan Nederland. De verschillen tussen deze landen en Nederland heeft de Onderzoeksraad (in een kader) in de hoofdtekst nader toegelicht.</p> <p>Zouden de cijfers worden gecorrigeerd voor het aantal overwegen per lijnkilometer (resultierend in aantal slachtoffers per rekenkundig gemiddelde overwegpassage van een trein), dan eindigt Nederland op de 10e plaats (van de 28). De Raad is het er overigens niet mee eens dat overwegveiligheid noodzakelijkerwijs gecorrigeerd moet worden voor het aantal overwegen per kilometer of de bevolkingsdichtheid. Hoeveel overwegen er zijn, is immers een keuze. En als er veel mensen het spoor oversteken, is dit een reden om te zorgen voor een extra hoog veiligheidsniveau.</p> <p>De cijfers corrigeren voor type overwegbeveiliging acht de Raad principieel onjuist. Toepassing van een dergelijke correctie zou leiden tot een uitspraak als "Land X heeft een hoge mate van overwegveiligheid, als gecorrigeerd wordt voor het grote aantal slecht beveiligde overwegen". De Raad acht dit geen zinvolle vergelijking.</p>

Nr.	Partij	Hoofdstuk	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Reactie en onderbouwing	Toelichting reden niet of slechts gedeeltelijk overnemen
4	Min. IenW	2.3	Tabel met gecorrigeerde cijfers overwegveiligheid NL t.o.v. Europa	In deze tabel zijn de cijfers gecorrigeerd o.b.v. bevolkingsdichtheid. Het aantal overwegen per trein-km is niet meegenomen in de vergelijking, waardoor Nederland minder goed uit de vergelijking komt, dan je o.b.v. het aantal overwegen per trein-km zou verwachten. De tabel bevat daarnaast echter maar 13 landen i.p.v. de 28 in de eerdere tabel (figuur 9 op pagina 19), hierdoor oogt de positie van Nederland (nummer 6, zelfs nummer 5 als Ierland niet wordt meegenomen, zie voetnoot 11) nog steeds middelmatig, terwijl we toch echt in de top van Europa zitten. Graag deze notie meenemen in de tekst en de statistieken. Daarnaast graag ook in deze tabel 28 landen opnemen voor de vergelijking. Deze en de vorige opmerking zijn dus ook van toepassing op de eerste deelconclusie in 2.4 (pag. 21, tweede alinea) waar dezelfde redenering wordt gevolgd.	zie 3.
5	Min. IenW	2.4	Vetgedrukte tussenkop: Onbeveiligde overwegen... beveiligde overwegen.	Het risicoprofiel van een overweg wordt niet (alleen) bepaald door het aantal slachtoffers dat er valt. N.a.v. de aanbevelingen in de OVV-rapportage over Dalfsen wordt gewerkt aan een overwegenregister, waarmee met behulp van scherpere kenmerken dan het oude register, een betere vergelijking tussen individuele overwegen gemaakt kan worden op basis van risicoprofiel. Daarin wordt bijvoorbeeld ook de impact van een ongeval op de specifieke overwegen meegenomen. Een en ander n.a.v. de aanbevelingen van de OVV n.a.v. het ongeval in Dalfsen. Aan dit verbeterde overwegenregister wordt nog gewerkt. Het beeld tot nu is dat individuele NABO's daarin niet naar boven zullen komen als de meest risicovolle. IenW en ProRail hebben in 2014 echter onderkend dat de openbare en openbaar toegankelijke NABO's als groep wel een verhoogd risico kennen, mede vanwege de onbekendheid van veel weggebruikers met dit type overweg en vanwege het relatief hoge aantal ongevallen op deze groep overwegen. Om die reden loopt het Programma NABO, waarin alle 127 openbare en openbaar toegankelijke NABO's zal worden opgeheven of beveiligd.	De Onderzoeksraad is in algemene zin positief over een doorontwikkeling van het overwegenregister en ook over het vervangen van onbeveiligde overwegen. Uit de ongevalsstatistiek volgt dat op openbare onbeveiligde overwegen ten opzichte van het aantal overwegen veel ongevallen plaatsvinden, vandaar dat deze categorie als het meest risicovol is aangeduid. Het verbaast de Onderzoeksraad dan ook dat de onbeveiligde overwegen in het nieuwe overwegenregister (en in het LVO) niet als risicovol naar voren komen. Als het overwegenregister, als verklarend model, valide is, zou het dit gegeven moeten reflecteren. Daarnaast beschouwt de Onderzoeksraad het methodisch onjuist als geen enkele individuele onbeveiligde overweg als risicovol naar voren komt, en de groep als geheel wel. Als onbekendheid van weggebruikers een rol speelt (hetgeen plausibel lijkt) dan dient dit als verhoogde foutkans in het overwegenregister te worden opgenomen. Het hoge risiconiveau van onbeveiligde overwegen wordt nog pregnanter als ook rekening wordt gehouden met de doorgaans zeer lage verkeersintensiteit op onbeveiligde overwegen. Dit betekent immers dat de kans op een ongeval per individuele oversteekbeweging nog groter moet zijn. In de (overigens beperkt voorhanden) wetenschappelijke literatuur wordt op hoofdlijnen aangehouden dat er ongeveer een factor 10 in veiligheidswinst zit per stap van onbeveiligde overweg / alleen knipperlichten / ook halve bomen / bewaakte overweg. Op basis daarvan zou een onbeveiligde overweg circa 100 maal onveiliger zijn dan een overweg met halve bomen; dat komt ook overeen met schattingen van de Onderzoeksraad hieromtrent. Zie voor meer informatie: Schöne, E.J., Ein risikobasiertes Verfahren zur Sicherheitsbeurteilung von Bahnübergängen, proefschrift, TU Dresden, 2013
6	Min. IenW	3.1	Treinen...leiden.	Dit is een niet geheel correcte weergave. Op het gebied van veiligheid mag snelheid worden verlaagd door ProRail en op bijzonder spoor geldt een lage maximum snelheid.	Dit commentaar gaat voorbij aan de hoofdboodschap van het betreffende tekstgedeelte, namelijk dat het treinverkeer zo is georganiseerd dat treinen in principe onderweg tussen twee stations geen hinder ondervinden.
7	Min. IenW	3.1	De minister...overwegen.	De veiligheidsrichtlijn schrijft een andere verantwoordelijkheidsverdeling voor.	Dit commentaar wijst er op dat de spoorbeheerder en de vervoerders verantwoordelijk zijn voor de veiligheid van de dagelijkse uitvoering van het treinverkeer. Dat doet geen afbreuk aan de rol van de minister (staatssecretaris) ten aanzien van overwegveiligheid.
8	Min. IenW	3.1	Om de...verantwoordelijk is.	Hier ontbreekt een vermelding van zichtlijnen op overwegen die er van beide kanten voor zorgen dat je een trein aan ziet komen. Die zichtlijnen zijn verankerd in de omgevingsregimes rond hoofdspoorwegen.	Het bewuste onderwerp (zichtlijnen bij overwegen) komt in de volgende paragraaf aan de orde.

Nr.	Partij	Hoofdstuk	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Reactie en onderbouwing	Toelichting reden niet of slechts gedeeltelijk overnemen
9	Min. IenW	3.2	De minister...de overwegen.	Dat klopt niet. Dit vloeit niet voort uit het feit dat de minister verantwoordelijk is voor aanleg, beheer en onderhoud. De minister is bovendien niet verantwoordelijk voor de veiligheid op het spoor. Dat zijn de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder samen. Nederland is als lidstaat van de EU gehouden bepaalde Europese veiligheidsdoelen/ parameters te behalen. Om die reden zet IenW in op overwegveiligheid door middel van aanlegprogramma's als het LVO en het Programma NABO.	Zie combinatiereactie onderaan deze tabel.
10	Min. IenW	3.2	Als onderdeel...blijft onbenoemd.	<ul style="list-style-type: none"> In deze passage ontbreekt dat ProRail door de concessie ook Infrastructuurbeheerder is in de zin van de veiligheidsrichtlijn en dat zij in dat verband zich moeten houden aan allerlei veiligheidsvereisten in het kader van het veiligheidsbeheerssysteem. Overwegveiligheid is nader gespecificeerd in de Derde Kadernota Railveiligheid (2010), de Beleidsimpuls Railveiligheid (2016) en de Kamerbrief van 20 maart 2017 (TK 29893, nr. 211). Op basis van Spoorwegwet mag veiligheid niet verslechteren en moet hij waar nodig verbeteren. Bovendien is het uitvoeren van aanlegprogramma's als LVO en Programma NABO onderdeel van de taken van ProRail. Het LVO was eerder een programma onder de concessie, maar tot in 2016 is besloten om dit programma alleen via de MIRT-lijn aan te sturen. 	Zie combinatiereactie onderaan deze tabel.
11	Min. IenW	3.2	De wetgeving ... weggebruiker	Er zitten in het beperkingsregime afstanden en zichtlijnen waar rekening mee gehouden moet worden, die zijn uniform.	De betreffende informatie is opgenomen in de voorafgaande alinea.
12	Min. IenW	3.2	Tot...overwegen.	Is niet direct wettelijk geregeld, maar er is wel een procedure van ProRail (PRC00200). Aangezien wel wettelijk is geregeld dat ProRail de enige is die aan het spoor mag werken, komt dit de facto op hetzelfde neer.	De strekking van het betreffende tekstgedeelte is, dat er geen wettelijke regels zijn voor het aanpassen of verbeteren van overwegen. Het commentaar doet daar geen afbreuk aan.
13	Min. IenW	3.2	Dat in...van overwegen).	Vanwege het gevaar van 'opsluiting' is het gebruik van geheel afsluitende overwegen niet gangbaar in Nederland en is ProRail gestopt met de toepassing hiervan.	ProRail had voor zover bij de Onderzoeksraad bekend ook andere redenen (wachttijd, storingen) om het aantal overwegen met geheel afsluitende bomen (bewaakte overwegen en ADOB's) te verminderen. Deze bezwaren kunnen kennelijk in andere landen wel ondervangen worden, inclusief de drie landen die qua overwegveiligheid beter presteren dan Nederland. Terwijl halve bomen in Zwitserland nauwelijks nog voorkomen, wordt in Duitsland en het Verenigd Koninkrijk ingezet op geleidelijke vervanging van overwegen met halve bomen door overwegen met hele bomen.
14	Min. IenW	3.2	De maximumsnelheid... bewaakt.	De infrabeheerder kan alleen uit het oogpunt van veiligheid de maximum snelheid bepalen, niet in het kader van andere (omgevings-) factoren.	De betreffende tekst stelt niet dat de infrabeheerder dit op basis van andere factoren zou bepalen en is daarom niet aangepast.
15	Min. IenW	3.3.	Verantwoordelijkheid voor...gesteld, maar	Er wordt niet verwezen naar brief 20 maart 2017 (TK 29893 nr. 211) waarin de staatssecretaris mede namens de minister van IenW stelt dat spoor- en wegbeheerder samen verantwoordelijk zijn voor de overwegveiligheid.	Het betreffende hoofdstuk beschrijft welke verantwoordelijkheden er wettelijk zijn geregeld. Op dit moment heeft de wegbeheerder geen wettelijk geregelde verantwoordelijkheid waar het gaat om overwegveiligheid. De genoemde brief is inmiddels opgenomen in hoofdstuk 4, waar de huidige aanpak, inclusief het beleid, aan bod komen.
16	Min. IenW	3.3	De eisen ... zijn beperkt	Wat wordt bedoeld met beperkt?	Wat er in de betreffende alinea-titel wordt bedoeld met 'beperkt', is in de tekst van de alinea aangegeven.

Nr.	Partij	Hoofdstuk	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Reactie en onderbouwing	Toelichting reden niet of slechts gedeeltelijk overnemen
17	Min. IenW	3.3	ProRail moet ... reguliere taak.	De praktijk is genuanceerder. ProRail heeft als infrabeheerder cf Europese Veiligheidsrichtlijn een algemene verantwoordelijkheid voor veiligheid. Overwegveiligheidsprogramma's zijn aanlegprogramma's. Aanlegprojecten en – programma's zijn onderdeel van de taken van ProRail.	Zie combinatiereactie onderaan deze tabel.
18	ProRail	3.3	"ProRail moet als beheerder van het spoor de veiligheid daarvan bewaken, maar het is onduidelijk in welke mate het verbeteren van overwegveiligheid onderdeel is van zijn reguliere taak."	Complicatie bij het verbeteren van overwegveiligheid is vaak dat een verbetering van een overweg wordt gezien als functiewijziging. Daarvoor zijn binnen het Beheerbudget van ProRail geen middelen beschikbaar. Deze moeten worden aangevraagd bij het ministerie. Verder is ProRail bij het nemen van veiligheidsmaatregelen ook afhankelijk van de medewerking van regionale overheden, bedrijven en particulieren. Dit samenspel van verantwoordelijkheden signaleert de OvV ook in zijn rapport.	Zie combinatiereactie onderaan deze tabel.
19	Min. IenW	4.2	Wel werd...blijven verbeteren	Ook wordt melding gemaakt van de ambitie van het LVO om het risico op overwegen te reduceren.	De betreffende passage beschrijft het beleid uit de Beleidsimpuls Railveiligheid. In de Beleidsimpuls is de genoemde ambitie niet opgenomen.
20	Min. IenW	4.2	Als reden...zou zijn.	<ul style="list-style-type: none"> Graag toevoegen dat het moeilijker wordt omdat het jaarlijks al om lage cijfers gaat met betrekking tot dodelijke slachtoffers. De veiligheidsprestatie in Nederland is volgens IenW de laatste jaren ook betrekkelijk goed. Uiteraard is er nog ruimte voor verbetering. Daarom hanteert IenW haar risicogestuurde aanpak: inzetten op het reduceren van het risico op de meest risicovolle overwegen. Zie ook de Kamerbrief van 20 maart 2017 (TK 29 893, nr. 211) met daarin het aangescherpte overwegenbeleid en de reactie op de aanbevelingen van de OVV over het rapport Dalfsen. Deze brief wordt in voorliggende rapport nergens aangehaald, terwijl dit een relevant beleidsstuk is en uitlegt wat de inzet en ambitie van IenW is op het gebied van overwegveiligheid. Het aantal slachtoffers kent nog steeds een dalende trend, maar hier komt de zogenaamde asymptoot inmiddels wel in zicht. Een vergelijkbare procentuele daling als in de afgelopen decennia is gerealiseerd, acht IenW daarom niet realistisch. 	De Kamerbrief en de risicogestuurde aanpak komen inmiddels in de volgende paragraaf aan de orde. Het betreffende tekstdeel beschrijft de argumentatie die destijds, in de Derde Kadernota Railveiligheid, werd gegeven.
21	Min. IenW	4.2	Het in 2017...actief aan werkt.	<ul style="list-style-type: none"> De Beleidsimpuls is van juni 2016. Het is daarom verklaarbaar dat de ILT nog geen tijd/gelegenheid heeft gehad dit te implementeren in het NSA Jaarverslag 2016. Spoorwegondernemingen moeten nl. uiterlijk 1 juli hun veiligheidsjaarverslag bij de ILT indienen. "Evenmin heeft de OVV signalen": Wat wordt hier bedoeld? Is er gesproken met de ILT of gaat het om andersoortige signalen? Graag duidelijk maken. Deze passage creëert het beeld dat de ILT hier niks mee doet/ onwillig is. ILT geeft echter aan dat: <ul style="list-style-type: none"> Er nog geen eenduidigheid in monitoring bij spoorwegondernemingen is; Het moeilijk blijkt om gegevens los te krijgen bij spoorwegondernemingen. De kwaliteit van de gegevens zodanig is dat er geen verantwoorde analyse kan worden gemaakt. De ILT is met de spoorwegondernemingen in overleg om meer eenheid in het aangeleverde cijfermateriaal te krijgen. Overigens wordt door de Europese Commissie als nadere uitwerking van Europese Veiligheidsrichtlijn gewerkt aan nieuwe richtlijnen voor 'Common occurrence reporting'. 	<p>Uit de tekst is verwijderd dat de Onderzoeksraad geen signalen heeft dat ILT hier nu actief aan werkt.</p> <p>Het overige commentaar bevestigt de constatering dat ILT nog geen concrete invulling geeft aan de opdracht tot nadere analyse van de risico's. De aangevoerde argumenten verklaren mogelijk wel de reden daarvoor, maar nemen het feit op zich niet weg.</p>
22	Min. IenW	4.2	Tweede Kamer...(8 december 2015)	Het juiste nummer van de brief van 8 december 2015 is: 29 893, nr. 201	De correctie '29 893' is overgenomen, het juiste nummer is echter 200 en niet 201 (nummer 201 is van dezelfde datum, maar niet de bron die hier is gebruikt).
23	ProRail	4.2	"Er komt ... bij het wijzigen van een overweg."	Het betreft openbaar toegankelijke overwegen.	De bron voor de tekst uit het rapport is de Beleidsimpuls Railveiligheid (2016) en dat document spreekt over 'overwegsituaties' zonder de in de inzagereactie voorgestelde specificering.

Nr.	Partij	Hoofdstuk	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Reactie en onderbouwing	Toelichting reden niet of slechts gedeeltelijk overnemen
24	Min. IenW	4.3	Dit roept...voldoende bewaakt.	<ul style="list-style-type: none"> Het gaat er in de Beleidsimpuls om wat (doel: geen afname van de veiligheid) er bereikt wordt en niet om hoe dat gebeurt (geen nieuwe overwegen): <i>"Dit houdt in dat de veroorzaker van toenemende onveiligheid op overwegen er voor verantwoordelijk is dat de veiligheid wordt beheerst. Dit is bijvoorbeeld het geval bij het realiseren van nieuwe bebouwing of het wijzigen van de verkeersfunctie van een overweg. In de praktijk heeft het 'nee, tenzij'-principe ertoe geleid dat er geen nieuwe overwegen bijkomen en dat overwegen in veel gevallen zijn gesaneerd."</i> Bovendien wordt in de Kamerbrief van 20 maart 2017 (TK 29 893, nr. 211), waarin het overwegenbeleid wordt aangescherpt en gereageerd wordt op de aanbevelingen van OVV n.a.v. het ongeval in Dalfsen op pagina 3 geschreven: <ul style="list-style-type: none"> "De volgende uitgangspunten blijven de basis vormen voor het overwegenbeleid: <ul style="list-style-type: none"> Het «Nee, tenzij»-principe met betrekking tot risicoename op overwegen: de veiligheid mag niet afnemen en nieuwe overwegen zijn in principe niet toegestaan. »de veroorzaker betaalt»: door externe ontwikkelingen noodzakelijk geworden maatregelen ten behoeve van de veiligheid op overwegen worden verhaald op het bevoegd gezag dat deze ontwikkeling initieert danwel mogelijk maakt door het afgeven van vergunningen. Het kan zowel ontwikkelingen op het spoor betreffen (bijv. frequentieverhoging) of wijzigingen in het gebruik van de overweg door het wegverkeer." 	<p>De volgende elementen als uitleg van het nee-tenzij-principe staan expliciet in de Derde Kadernota, maar niet in de Beleidsimpuls: de aanleg van nieuwe overwegen, het niet opheffen van overwegen met een recreatieve functie en gewijzigd gebruik van het spoor.</p> <p>De Beleidsimpuls beschrijft het principe namelijk als volgt: 'Dit betekent dat er geen veranderingen aan een overweg, de omgeving van de overweg of het gebruik van de overweg mogen plaatsvinden die van negatieve invloed zijn op de veiligheid van de overweg. Dit houdt in dat de veroorzaker van toenemende onveiligheid op overwegen er voor verantwoordelijk is dat de veiligheid wordt beheerst. Dit is bijvoorbeeld het geval bij het realiseren van nieuwe bebouwing of het wijzigen van de verkeersfunctie van een overweg.'</p> <p>De Derde Kadernota gaf echter de volgende opsomming:</p> <ul style="list-style-type: none"> Er worden geen nieuwe overwegen aangelegd, tenzij ... Er worden geen overwegen met een recreatieve functie opgeheven tenzij ... De verkeersfunctie van bestaande overwegen (gebruik van een spoorbaanvak of openbare weg) mag niet worden gewijzigd tenzij ...
25	Min. IenW	4.3	Bij de...te verbeteren.	Deze passage komt vaker terug. IenW herkent niet dat er geen kosteneffectieve maatregelen meer mogelijk waren. Het LVO richt zich immers juist heel specifiek op kosteneffectieve maatregelen om risico's te reduceren op overwegen.	De tekst is gebaseerd op het door ProRail opgestelde document Uitwerking overwegenbeleid 2010 - 2020 van 30 maart 2010.
26	Min. IenW	4.3	Het doel...weg- en treinverkeer.	Hier wordt een concreet doel van de overwegenaanpak van IenW genoemd. Dit lijkt niet te stroken met de eerste kop onder deelconclusies (paragraaf 4.6).	Het 'verminderen van het aantal overwegincidenten' is wel een doel, maar zonder indicatie van de mate waarin en de termijn waarop deze vermindering moet plaatsvinden is dit doel niet concreet.
27	Min. IenW	4.3	Het LVO...bepaalde overweg.	Het LVO richt zich op de overwegen die t.a.v. veiligheid en doorstroming het grootste risico kennen. Dit blijken allemaal actief beveiligde overwegen te zijn. Het is niet zo dat het LVO zich specifiek richt op actief beveiligde overwegen.	<p>In de tekst is aangepast dat in de praktijk het LVO zich niet op onbeveiligde overwegen richt.</p> <p>Inderdaad wordt in het afwegingskader LVO (september 2013) en het programmaplan LVO (maart 2014) geen verschil gemaakt tussen beveiligde en onbeveiligde overwegen. De onbeveiligde overwegen hadden echter in de praktijk geen kans om terecht te komen op de lijst van 140 overwegen met het grootste verbeterpotentieel voor veiligheid en doorstroming, omdat bij die categorie overwegen geen sprake is van doorstromingsproblemen.</p>
28	Min. IenW	4.3	Er is...programma geformuleerd.	Dit is onjuist. Het doel van het LVO is het reduceren van risico op incidenten op de prioritaire LVO-overwegen. Het beoogde resultaat van het LVO is dat het totaal aantal LVO-punten van de prioritaire overwegen op de LVO-lijst gemiddeld met 15% wordt gereduceerd.	<p>In de betreffende tekst is aangegeven, dat het ontbreken van een concrete doelstelling bij het LVO-programma betrekking heeft op de te realiseren ongevals- of slachtofferreductie (in plaats van 'de uitkomst van het programma').</p> <p>De genoemde doelstelling (gemiddelde reductie van 15% van het aantal LVO-punten bij de 140 overwegen die op de LVO-lijst staan) is niet gepubliceerd. Tevens is onduidelijk wat de betekenis van de 15% reductie is voor het aantal ongevallen of slachtoffers. Omdat er ook een doorstromingscomponent in de puntenscore zit, kan de doelstelling ook worden gerealiseerd zonder afname van het aantal ongevallen/ slachtoffers dat op overwegen valt.</p>

Nr.	Partij	Hoofdstuk	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Reactie en onderbouwing	Toelichting reden niet of slechts gedeeltelijk overnemen
29	Min. lenW	4.3	Het NABO-programma... Winsum (zie kader).	<p>Dat is niet juist. Na het regeerakkoord van Rutte II is gewerkt aan het vormgeven van een nieuw overwegenprogramma dat zich moest richten op het reduceren van het risico op incidenten op en rond overwegen. Hier is toen -gegeven het relatief lage aantal slachtoffers- bewust ingezet op een risicogestuurde en niet op een incidentgerichte aanpak.</p> <p>Deze exercitie -die samen door lenW en ProRail werd uitgevoerd- resulteerde in een afweegkader met breed draagvlak binnen lenW en ProRail: naast het overwegenregister met vooral fysieke risicokenmerken, werd ook naar doorstroming gekeken, omdat lange wachttijden leiden tot risicovol gedrag als slalommen. Daarnaast zorgt betere doorstroming voor een betere ontruiming van de overweg. Op die manier was het mogelijk om de meest risicovolle overwegen te identificeren. Dit leidde uiteindelijk tot het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen met een prioritaire lijst met overwegen. Hiervoor was € 200 mln beschikbaar. NABO's kwamen volgens dit afweegkader niet naar boven.</p> <p>Toen het LVO in de steigers werd gezet, meldde ProRail dat zij ook NABO's als risicovol beschouwde en deze wilde aanpakken voor een aanvullend budget van € 70 mln. De onderbouwing van de noodzaak van de NABO-aanpak was op dat moment nog niet voldoende, mede gegeven het afweegkader dat net door ProRail en lenW was omarmd. Over deze extra financiële claim van € 70 mln bovenop het LVO-budget van € 200 mln is toen gediscussieerd.</p> <p>In diezelfde periode (2014) vonden ook de twee ongevallen plaats in Winsum. Deze waren geen aanleiding om het Programma te starten. Er werd namelijk al over gesproken met ProRail en bovendien was er na het eerste ongeval (een incident) geen aanleiding om een Programma op te tuigen. Het tweede ongeval heeft wel geleid tot Kamervragen en politieke opdruk om met een aanpak te komen. Mede naar aanleiding van die druk is ProRail gevraagd om in het voorjaar van 2015 met een onderbouwing van een NABO-aanpak te komen. In de brief van 10 juni 2015 aan de Tweede Kamer is het Programma NABO aangekondigd. Voor dit Programma NABO is het startbudget van € 10 mln uit het budget van het LVO gehaald, omdat er op dat moment geen verdere financiële ruimte was. Het budget is later aangevuld tot € 39 mln.</p>	<p>Ook het reactiecommentaar geeft aan dat het tweede ongeval in Winsum leidde tot politieke druk om tot aanpak van onbeveiligde overwegen te komen. Dit resulteerde uiteindelijk in budget voor de start van het NABO-programma. Dit bevestigt het gestelde in het rapport.</p> <p>Dat de relatief risicovolle onbeveiligde overwegen in de praktijk geen kans hadden om genomineerd te worden voor het LVO, is reeds toegelicht in het weerwoord bij 27.</p>
30	Min. lenW	4.3	Totstandkoming NABO... ongevallen nodig	Zie eerdere opmerking over de totstandkoming van het programma NABO.	Zie 29.
31	Min. lenW	4.3	In het kader...naar diverse	Graag na "ProRail" toevoegen "in opdracht van het ministerie".	De aansturing van ProRail door het ministerie via een concessie, die de minister de ruimte biedt om tijdelijke programma's vast te stellen, komt elders in het rapport reeds aan bod.
32	Min. lenW	4.4	Nieuwe ontsluitingsweg... van de weg.	<ul style="list-style-type: none"> • Na het eerste ongeval in Harlingen is inderdaad initiatief genomen door de bewoners, maar ook door ProRail. Men was in vergevorderde planontwikkeling toen het tragische ongeval in maart 2017 plaatsvond. Dit ongeval heeft de urgentie bij alle partijen nog verder vergroot. • Het ministerie is door ProRail op de hoogte gehouden van de plannen. In overleg tussen ProRail en lenW is ook budget gereserveerd voor de ontsluitingsweg. Uiteraard moest er wel een uitgewerkt plan en enigszins nauwkeurige kostenraming beschikbaar zijn, voordat belastinggeld daadwerkelijk toegekend (overgemaakt) kon worden, maar het geld was beschikbaar en dat wist ProRail ook. Het door de OVV geschetste beeld dat de bewoners een financieel risico hebben gelopen, herkent lenW daarom niet. 	In de betreffende tekst is aangegeven dat de bewoners de aanleg van de nieuwe weg in gang hebben gezet en hebben voorgefinancierd, nog voordat de rentmeester van de gepachte grond zijn fiat had gegeven.

Nr.	Partij	Hoofdstuk	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Reactie en onderbouwing	Toelichting reden niet of slechts gedeeltelijk overnemen
33	Min. IenW	4.4	Verschil in belangen...(zie tabel 2).	Bij het veiliger maken zijn inderdaad de drie genoemde partijen betrokken. Een belangrijke vierde wordt naar onze mening vergeten: de grondeigenaren. Vooral bij het opheffen van (niet actief beveiligde) overwegen spelen grondeigenaren een zeer belangrijke rol. Enerzijds omdat er bij een ontsluitingsweg grond nodig is, wat bij boerenbedrijven bijvoorbeeld ingewikkeld kan zijn voor de bedrijfsvoering met het oog op mest- en melkquota. Daarnaast zijn grondeigenaren vaak ook rechthebbende van het recht van overpad/erfdienstbaarheid in het gebruik van de overweg. Het is van groot belang om de belangen van grondeigenaren zorgvuldig te betrekken in de overwegenaanpak. Dit wordt nu in een bijzin onderaan op pagina 39 benoemd, maar IenW is van mening dat de rol van grondeigenaren groter is dan nu wordt gepresenteerd.	De Onderzoeksraad onderschrijft de belangrijke rol die grondeigenaren kunnen spelen bij het realiseren van een omleidingsroute bij opheffen van een overweg. Het rapport noemt en illustreert dit respectievelijk voorafgaand aan en in het blauwe kader over project Winsum. Het bewuste tekstdeel gaat echter niet alleen over opheffen met omleiden maar ook over het opheffen zonder omleiden, ongelijkvloers maken en beter beveiligen van een openbare overweg. Bij deze maatregelen is de rol van grondeigenaren minder groot.
34	Min. IenW	4.4	hierover...wegbeheerder	Suggestie: "hierover gaat niet alleen de spoorbeheerder, maar ook de wegbeheerder."	Enkel de wegbeheerder kan een overweg opheffen, omdat hiervoor een verkeersbesluit is vereist.
35	Min. IenW	4.4	Van beveiligen...de Voslaan.	Dit kader over het overwegenplan Winsum lijkt kritisch op het feit dat er een gebiedsgerichte aanpak wordt uitgerold in Winsum, terwijl er maar op een van die overwegen (Voslaan) ongevallen hebben plaatsgevonden. Omdat het overwegenbeleid risicogestuurd is -en niet incidentgericht- is juist bewust gekozen voor een plan waarmee kosteneffectief en in onderlinge samenhang zoveel mogelijk overwegen (waaronder naast de Voslaan nog 6 NABO's) worden gesaneerd of veiliger gemaakt. Het afsluiten van de Voslaan was altijd prioriteit en het vergroten van het project heeft daarop geen invloed gehad. Tegelijkertijd wordt elders in het rapport gesteld dat IenW/ProRail pas wat gaan doen als er een ongeval is gebeurd. Dat is in tegenspraak met wat dit kader uitstraalt.	De Onderzoeksraad is - zowel ten aanzien van de overweg Voslaan in Winsum als in het algemeen - niet tegen een gebiedsgerichte aanpak. De tekst in het betreffende kader illustreert dat een dergelijke aanpak tot een complex en langdurig bestuurlijk proces kan leiden, waardoor het langer duurt voordat er veiligheidswinst geboekt wordt. Overigens was het niet zo dat alle partijen altijd prioriteit gaven aan het afsluiten van de overweg in de Voslaan zoals wordt gesuggereerd in de reactie. Dit was juist mede oorzaak van de complexiteit en het langdurige proces.
36	ProRail	4.4	Winsum	De gemeente Winsum wilde graag ook een integrale aanpak van overwegen in de gemeente, waarbij ook reeds beveiligde overwegen zijn betrokken. Het integraal aanpakken van overwegen past in de uitgangspunten van het Programma NABO zoals deze met het Ministerie zijn besproken. N.B.: De overweg Voslaan geeft toegang tot twee boerderijen en het betreft hier geen doorgaande weg en er is goed uitzicht; in de prioriteitenlijst zou deze overweg nooit hoog scoren.	Het betreffende tekstgedeelte is anders verwoord, waarmee het eerste deel van het commentaar is verwerkt. De laatste deel van het commentaar (achter N.B.) is niet overgenomen omdat die informatie geen betrekking heeft op de bewuste tekst.
37	Min. IenW	4.4	Kader over de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Transportveiligheid Onder Aanbeveling 1	Er wordt hier gesteld dat er twee ADOB-installaties zijn, waarvan er een wordt vervangen door een AHOB en dat ADOB's niet meer worden toegepast. Kan hier ook aangegeven worden waarom ADOB's niet meer worden toegepast? Hier heeft ProRail namelijk redenen voor.	Allereerst hecht de Onderzoeksraad er belang aan te vermelden dat Railed Spoorwegveiligheid - de voorganger van de huidige ILT - bij een evaluatie van de proefopstelling van een ADOB te Bilthoven vaststelde dat de ingeschatte reductie van de botsingskans op een ADOB in vergelijking met een AHOB ligt tussen de 50 en 66%. Uit de inschatting van de botsingskans blijkt dat met de ADOB vooral een reductie in het aantal botsingen met gemotoriseerd verkeer wordt verkregen. (Bron: Evaluatie ADOB - Evaluatie van de proefnemingen met het prototype van de ADOB Leyensweg te Bilthoven, Railed Spoorwegveiligheid, Utrecht, 2000). Ook in het buitenland (zie kader in 3.2) en in de wetenschappelijke literatuur worden deze overwegen gezien als veiliger dan overwegen met halve bomen. (Schöne, E.J., Ein risikobasiertes Verfahren zur Sicherheitsbeurteilung von Bahnübergängen, proefschrift, TU Dresden, 2013). De aanbeveling om ADOB's toe te passen was gericht aan de minister van Verkeer en Waterstaat en niet aan Railinfrabeheer/ProRail, wat ook de vraag oproept welke redenen het ministerie had om deze overwegen niet meer toe te (laten) passen. De redenen die ProRail en diens voorgangers noemen om met de ADOB te stoppen zijn: lange wachttijden voor wegverkeer, hoge kosten, hoog storingsniveau.

Nr.	Partij	Hoofdstuk	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Reactie en onderbouwing	Toelichting reden niet of slechts gedeeltelijk overnemen
38	Min. IenW	4.5	In het...worden uitgevoerd.	Hier wordt onterecht voorbijgegaan aan de generieke maatregelen dichtligtijden en aftellers die wel degelijk worden gerealiseerd op ca. 200 overwegen. Hiervoor is ca. € 50 mln beschikbaar vanuit het LVO.	De Raad bestrijdt niet dat de genoemde maatregelen worden gerealiseerd. In de betreffende tekst is aangegeven dat de veiligheidswinst ervan onduidelijk is. Tevens is aangegeven dat van een deel van de andere maatregelen nog niet duidelijk is of ze daadwerkelijk ingevoerd worden.
39	Min. IenW	4.6	Het is...en Waterstaat	De aanpak met aanleg programma's als LVO en NABO en bijbehorende aansturing vanuit IenW maakt deel uit van de reguliere taken van ProRail.	Zie combinatiereactie onderaan deze tabel.
40	Min. IenW	4.6	Het LVO-programma... doelstelling.	Niet correct: LVO heeft de doelstelling om het risico op en rondom overwegen te reduceren. Het beoogde resultaat van het LVO is om het totale risicoprofiel (LVO-punten) van de prioritaire LVO-overwegen met gemiddeld 15% te reduceren.	In de betreffende tekst is aangegeven, dat het ontbreken van een concrete doelstelling bij het LVO-programma betrekking heeft op de te realiseren ongevals- of slachtofferreductie (in plaats van 'de uitkomst van het programma'). Zie ook 28.
41	Min. IenW	4.6	Duidelijk is... veiligheidswinst beperkt.	<ul style="list-style-type: none"> De OVV gaat hier voorbij aan het feit dat het overwegenbeleid risicogestuurd is (zie ook Kamerbrief 20 maart 2017): de maatregelen vinden plaats bij overwegen die het meest risicovol zijn. Het is niet zo dat er structureel geïnvesteerd wordt in het beveiligen van overwegen met een laag risicoprofiel. Daarmee levert de aanpak van een specifiek gekozen groep overwegen naar verwachting een relatief hoge veiligheidswinst op. Bovendien stelt de OVV zelf op pagina 43 dat alleen al de NABO aanpak het aantal dodelijke/zwaargewonde slachtoffers naar verwachting reduceert met 16%. Dat is nog zonder het effect van de LVO-maatregelen. De OVV gaat hier voorbij aan de maatregelen aan de ca. 20 specifieke overwegen die eveneens worden voorbereid in het LVO. Dit worden waarschijnlijk geen tunnels, maar die worden wel minder risicovol en dus veiliger. 	De formulering is zodanig aangepast dat duidelijk is van welk deel van de maatregelen vaststaat dat ze daadwerkelijk doorgaan en van welk deel van de maatregelen het effect evident is. Daarmee wordt duidelijk dat het totale effect nog onduidelijk is (en mogelijk beperkt zal zijn).
42	Min. IenW	4.6	Voor de...zullen worden. +tabel 3	Hier wordt onterecht voorbijgegaan aan de generieke maatregelen dichtligtijden en aftellers die wel degelijk worden gerealiseerd op ca. 200 overwegen. Hiervoor is ca. € 50 mln beschikbaar vanuit het LVO.	Zie 38 en 41.
43	ProRail	4.6	"Het NABO-programma .. budget van € 35 miljoen ... alle 127 overwegen ..."	De doelstelling van het NABO-programma is alleen haalbaar binnen het budget als wegbeheerders ook 50% bijdragen. ProRail wil dus alle openbare onbeveiligde overwegen opheffen. De opdrachtgever I&W accepteert het dat er enkele overblijven, als het niet lukt ze aan te passen conform de spelregels.	Het betreffende tekstdeel betreft de formele doelstelling voor het NABO-project van het ministerie I&W (alle 127 NABO's opheffen/beveiligen voor 2028). In dit commentaar geeft ProRail aan dat die doelstelling alleen haalbaar is binnen het budget dat I&W beschikbaar heeft gesteld als de betrokken wegbeheerders 50% meebetalen. Dat aspect is in dit tekstdeel niet aan de orde, maar wordt elders in het rapport wel behandeld.
44	Min. IenW	4.6	Het ontbreekt...heen moet.	Ten aanzien van het doel is IenW van mening dat dit niet ontbreekt: Namelijk continue verbetering van de overwegveiligheid, waarbij een risicogestuurde overwegenaanpak wordt gehanteerd. De meest risicovolle overwegen worden als eerste aangepakt met het beschikbare budget.	De essentie van de bewuste tekst is, dat de doelstellingen van I&W ten aanzien van het verbeteren van overwegveiligheid naar het oordeel van de Raad onvoldoende concreet en ambitieus zijn in termen van ongevals- en slachtofferreductie.
45	Min. IenW	4.6	Hierdoor kunnen... financiering daarvan.	Dit is conform de bestuurlijke verhoudingen tussen lagere overheden en het Rijk in ons land. Binnen deze context laten LVO en Programma NABO juist zien succesvol te zijn, o.a. doordat het LVO-budget al nagenoeg volledig is belegd en lokale overheden hun verantwoordelijkheid nemen. Er wordt bij het bewerkstelligen van de medeverantwoordelijkheid van wegbeheerders voor overwegveiligheid primair ingezet op bewustwording.	Dat het budget dat I&W heeft uitgetrokken voor specifieke LVO-maatregelen inmiddels volledig is belegd (voor het aanpakken van 25 beveiligde overwegen), betekent niet dat sprake is van een adequaat bestuurlijk kader voor de medeverantwoordelijkheid van wegbeheerders bij het verbeteren van overwegen. Met name bij het aanpakken van onbeveiligde overwegen is het verkrijgen van medewerking en/of de medefinanciering door de wegbeheerder vaak een moeizaam en langdurig proces. In de laatste beleidsnotitie over overwegveiligheid (29893-211 van 20-03-2017) geeft de staatssecretaris zelf aan op zoek te zijn naar aanvullend instrumentarium om wegbeheerders formeel op hun (mede-) verantwoordelijkheid voor overwegveiligheid te kunnen aanspreken.

Nr.	Partij	Hoofdstuk	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Reactie en onderbouwing	Toelichting reden niet of slechts gedeeltelijk overnemen
46	Min. IenW	5.0	Die zijn... overwegongevallen ontstaan.	<ul style="list-style-type: none"> Hier stelt de OVV dat beveiligde overwegen "al relatief veilig zijn en om verdere veiligheidswinst te boeken het extra van belang is om te weten op welke manier overwegongevallen ontstaan". IenW deelt de constatering dat beveiligde overwegen al relatief veilig zijn. Dit is precies de reden waarom ingezet wordt op het veiliger maken van de meest risicovolle overwegen en dat daarbij het kosteneffectiviteitsprincipe wordt toegepast. IenW deelt eveneens de constatering dat het van belang is om te weten wat de oorzaken van overwegongevallen zijn. Dat is ook wat er met de gedragsonderzoeken door ProRail is onderzocht in het LVO. Dat leverde o.m. pilots op voor de oversteekhulp voor ouderen en mensen die slecht ter been zijn, het herkenbaarder maken van overwegen, de vergevingsgezinde berm, etc. Daarnaast heeft ProRail diverse initiatieven opgestart n.a.v. de aanbevelingen van de OVV na het ongeval in Dalfsen. Zo is met de (zwaar) transportsector en de politie een aantal bijeenkomsten georganiseerd, waarin gezamenlijk gekeken is naar oorzaken van ongevallen met vrachtauto's op overwegen en naar oplossingsrichtingen. 	Het commentaar bevat geen correctie of aanvulling van het bewuste tekstgedeelte.
47	Min. IenW	5.1	Het ministerie...van ProRail.	Het Platform Incidentenanalyse dat voortkwam uit het LVO wordt niet genoemd. Dit is opgestart door IenW met ProRail en het CROW en is vervolgens een overleg tussen verschillende partijen die overwegincidenten onderzoeken. Initiatief hiervoor ligt nu bij ProRail.	Uit de informatie die ProRail heeft verstrekt over de activiteiten van het Platform Incidentenanalyse blijkt dat het geen structureel/formeel overleg tussen de betrokken partijen betrof; er zijn twee bijeenkomsten geweest waarbij de deelnemers op persoonlijke titel deelnamen, en dat het platform niet meer actief is.
48	Min. IenW	5.1	De ILT...hieraan werkt.	<ul style="list-style-type: none"> De Beleidsimpuls is van juni 2016. Het is daarom verklaarbaar dat de ILT nog geen tijd/gelegenheid heeft gehad dit te implementeren in het NSA Jaarverslag 2016. Spoorwegondernemingen moeten nl. uiterlijk 1 juli hun veiligheidsjaarverslag bij de ILT indienen. "Evenmin heeft de OVV concrete aanwijzingen": Wat wordt hier bedoeld? Is er gesproken met de ILT? Deze passage creëert het beeld dat de ILT hier niks mee doet/ onwillig is. ILT geeft echter aan dat: <ul style="list-style-type: none"> Er nog geen eenduidigheid in monitoring bij spoorwegondernemingen is; Het moeilijk blijkt om gegevens los te krijgen bij spoorwegondernemingen. Overigens wordt door de Europese Commissie als nadere uitwerking van Europese Veiligheidsrichtlijn gewerkt aan nieuwe richtlijnen voor 'Common occurrence reporting'. 	Zie 21.
49	Min. IenW	5.1	Omdat ProRail...niet preventief.	<ul style="list-style-type: none"> Kan de OVV aangeven welke informatie precies gedeeld zou moeten worden? Dat biedt handvatten voor verbetering van dit proces. Naast incidenteninformatie is er ook de informatie over de risicokenmerken van alle overwegen. Deze zijn verzameld in het overwegenregister, die momenteel een upgrade krijgt n.a.v. de aanbevelingen van de OVV n.a.v. het ongeval in Dalfsen. Het register wordt onder meer uitgebreid met kenmerken als het feitelijk gebruik van de overweg en de impact van eventuele ongevallen. Dit overwegenregister wordt gevuld met input van wegbeheerders en zal naar verwachting na oplevering openbaar beschikbaar zijn. 	<p>Ten aanzien van het eerste punt: in de tekst is aangegeven dat het gaat om informatie over de oorzaken en achterliggende factoren van een ongeval.</p> <p>Ten aanzien van het tweede punt: Het uitbreiden van het overwegenregister is in dit verband niet relevant, omdat het hier gaat om de kennis die de wegbeheerder krijgt over een ongeval dat op 'een overweg elders' is gebeurd.</p>

Nr.	Partij	Hoofdstuk	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Reactie en onderbouwing	Toelichting reden niet of slechts gedeeltelijk overnemen
50	ProRail	5.1	"de ongevals-onderzoeken van ProRail ... zijn niet primair gericht op het zoeken naar structurele verbetermogelijkheden. Integendeel: de onderzoeken van ProRail ... zijn voornamelijk gericht op de vraag of de overweg aan de voorschriften voldeed ..."	De Onderzoeksraad beperkt zich wellicht tot de zogenaamde feitenonderzoeken, die direct na het (overweg)ongeval worden uitgevoerd. In de rapportages daarvan is geen grondige analyse van de betreffende overweg of incident opgenomen. Dat is ook niet het doel van deze korte termijn rapportages. Naast het opstellen van deze rapportages worden de incidenten op overwegen doorgaans geanalyseerd om te kijken of op danwel nabij de overweg verbetermaatregelen kunnen worden genomen. Ook wordt bekeken of deze bij andere overwegen ook effectief kunnen zijn. Verder worden de incidenten besproken in regionale en landelijke functionele overleggen. In sommige gevallen is er aanleiding om aanvullend onderzoek te gaan doen. Dit neemt niet weg dat ProRail graag standaard meer onderzoek wil doen na elk afzonderlijk overwegongeval. Bijvoorbeeld aan de hand van camerabeelden of gegevens van de politie. De huidige mogelijkheden daartoe zijn echter beperkt.	Het betreffende tekstdeel heeft inderdaad alleen betrekking op de feitenonderzoeken van ProRail. Dat is aan de tekst toegevoegd. In het tweede deel van de reactie geeft ProRail aan dat ook nadere analyses worden uitgevoerd. Ten aanzien daarvan dient naar het oordeel van de Raad te worden bedacht dat de feitenonderzoeken vanwege hun beperkte scope geen goede basis vormen voor dergelijke nadere analyses.
51	ProRail	5.1	"De vraag ... wordt echter niet gesteld. Ook worden ... geen vervolgacties geadviseerd, met als reden dat de oorzaak buiten de invloedssfeer van ProRail ligt."	Incidentonderzoekers trekken vaak de conclusie dat niet te verwachten is dat aanvullend onderzoek veiligheidswinst oplevert. Daarbij is impliciet de vraag gesteld of richtlijnen moeten worden aangepast en of andere vervolgacties nuttig kunnen zijn. ProRail wil haar onderzoekscapaciteit zo effectief mogelijk inzetten en doet dat op thema's waar naar verwachting wel veiligheidswinst te boeken is.	De Onderzoeksraad heeft de feitenrapporten bestudeerd van alle overwegongevallen uit de periode 2012-2016. Daaruit is niet de indruk ontstaan dat in de betreffende onderzoeken (expliciet of impliciet) kritisch is gekeken naar de wenselijkheid om de richtlijnen aan te passen.
52	Min. IenW	5.1	Ongevallen kunnen...(zie kader).	<ul style="list-style-type: none"> • Onvolledig en daarmee niet geheel juist: zie de onderzoeken bij LVO generieke maatregelen. • Daarnaast: dit is precies de reden waarom we in Winsum een plan hebben gemaakt voor meerdere overwegen om ongelukken op nabijgelegen NABO's in Winsum. 	In het betreffende tekstdeel is aangegeven dat het onvoldoende verbreden speelt bij het onderzoek van een specifiek ongeval en dan vooral betrekking heeft op verbetering van de overweg zelf of de omgeving daarvan. Het commentaar doet aan de juistheid daarvan geen afbreuk.
53	Min. IenW	5.2	Geen begrip...de weggebruiker.	<ul style="list-style-type: none"> • Deze passage suggereert alsof IenW en ProRail bewust een verkeerd beeld hebben willen neerzetten. • De cijfers van ProRail over oorzaakcategorieën bij ongevallen en dodelijke slachtoffers op beveiligde overwegen die door IenW zijn overlegd in augustus 2017 staven de constatering dat risicogedrag een belangrijke factor is bij ongevallen op beveiligde overwegen. • Onvermeld blijft dat er in het kader van het PVVO en het LVO gedragsonderzoeken zijn uitgevoerd die zich naast op risicogedrag juist óók richten op de andere oorzaken van ongevallen. Denk aan de oversteekhulp voor ouderen, het herkenbaarder maken van de overweg, de vergevingsgezinde berm, etc. Dit zijn allemaal pilots die voortkomen uit onderzoek naar andere oorzaken dan risicogedrag. 	Ten aanzien van het eerste punt: De tekst is zodanig aangepast dat duidelijk(er) wordt dat er naar ons oordeel geen sprake is van het bewust scheppen van een verkeerd beeld. Ten aanzien van de beide andere punten: Dat bij een deel van de ongevallen inderdaad sprake is van bewust gevaarlijk (roekeloos) gedrag, is op andere plaatsen in het rapport behandeld. Dat geldt eveneens voor het feit dat ProRail onderzoek doet naar het ontstaan van overwegongevallen (het zogenaamde gedragsonderzoek).

Nr.	Partij	Hoofdstuk	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Reactie en onderbouwing	Toelichting reden niet of slechts gedeeltelijk overnemen
54	Min. IenW	5.2	Het ministerie...roekeloos gedrag.	<p>De in augustus 2017 door IenW aangeleverde cijfers (van ProRail) over oorzaken van ongevallen en dodelijke slachtoffers op beveiligde overwegen geven een ander beeld dan de OVV die in dit rapport levert. Hoe de OVV tot haar cijfers komt vraagt om een meer heldere toelichting in bijlage E.</p> <p>Het Jaarverslag Spoorveiligheid 2016 geeft aan dat één overwegongeval te wijten is aan roekeloos gedrag. Dat lijkt niet in overeenstemming met de suggestie dat IenW en ILT het beeld verspreiden dat overwegongevallen plaatsvinden vanwege roekeloosheid van de weggebruiker.</p> <p>Dit graag in definitief rapport corrigeren.</p> <p>Vooraf ook omdat in bijlage E (analyse) naar voren komt dat 20 % van de ongevallen en 30 % van de doden en zwaargewonden het gevolg waren van het bewust passeren van gesloten of sluitende bomen.</p> <p>Ook blijkt uit bijlage E dat bij de achterliggende oorzaak 'passeren sluitende of gesloten bomen' in 40 % van de gevallen sprake is van bewust of moedwillig negeren.</p>	<p>De aangeleverde cijfers zijn een samenvatting van het Excelbestand dat de Onderzoeksraad van ProRail gekregen heeft. Zoals toegelicht in bijlage E.1 heeft de Onderzoeksraad de informatie van dit bronbestand, waar mogelijk, aangevuld aan de hand van andere bronnen, waardoor in enkele gevallen andere oorzaken werden toegekend aan de ongevallen. Verder hanteert de door het ministerie aangeleverde samenvatting andere deelverzamelingen (het maakt uit of een percentage is bepaald van alle ongevallen, enkel die op het hoofdspoor, op reizigerslijnen of beveiligde en al dan niet openbare of particuliere overwegen), ook is er verschil in de gebruikte categorisering van oorzaken. Daarnaast geeft de samenvatting het aantal doden waar de Onderzoeksraad ook zwaargewonden meetelt. Tot slot is de gehanteerde periode niet gelijk; de door het ministerie aangeleverde cijfers betreffen de periode 2010-loop van 2017, terwijl de Onderzoeksraad zijn analyse gebaseerd heeft op de periode 2012-2016. Overigens geven de aangeleverde cijfers geen ander beeld: het grootste deel van de ernstige slachtoffers valt op beveiligde overwegen, en het bewust (moedwillig) negeren van reeds in werking getreden overwegbeveiliging is aan de orde bij een deel van de ongevallen/slachtoffers op overwegen.</p> <p>De tekst in het rapport betreft Jaarverslag Spoorveiligheid 2015. In Jaarverslag 2016 staat inderdaad dat 1 (van de 3) dodelijke ongevallen aan roekeloos gedrag te wijten was. Omdat dit samen met de inschattingfout van de bestuurder van de hoogwerker in Dalfsen de enige oorzaak (van de 37 ongevallen uit 2016) is die specifiek wordt uitgelicht, is ook juist dit jaarverslag een voorbeeld van hoe door de wijze van formuleren een onjuist beeld kan ontstaan over de oorzaken van overwegongevallen.</p> <p>De genoemde percentages uit bijlage E staan ook in paragraaf 5.2 waar de inzagereactie betrekking op heeft.</p>
55	ProRail	5.2	".. 'roekeloosheid' en 'risicogedrag' onvoldoende genuanceerd ..."	<p>De Onderzoeksraad heeft kritiek op het gebruik van begrippen "roekeloos" en "risicogedrag weggebruiker". Hierbij is het van belang de context te beschouwen, waarin deze begrippen gebruikt worden.</p> <p>In campagnes en uitspraken van de president-directeur kan het functioneel zijn om het publiek te wijzen op de gevaren van roekeloos gedrag.</p> <p>Als ProRail bij incidentonderzoek door de woordkeuze van "'roekeloos'" en "'risicogedrag'" de oorzaken van overwegongevallen zou 'wegverklaren', zou dat geen goede zaak zijn. Volgens ProRail gebeurt dat echter niet of nauwelijks. De voorbeelden, die de Onderzoeksraad in dit verband aanhaalt (Heiloo en Boxtel), zijn misplaatst. Het feitenrapport van het ongeval in Heiloo spreekt niet van roekeloos of risicovol gedrag. Er wordt juist geadviseerd het ongeval mee te nemen in het toen lopende onderzoek naar minder valide en oudere overweggebruikers. Van het ongeval in Boxtel is geen feitenrapport verschenen, maar ook bij dat ongeval wordt het gedrag door ProRail niet als roekeloos of risicogedrag gekwalificeerd.</p>	<p>In een voetnoot is aangegeven dat ProRail ten aanzien van de voorbeelden Heiloo en Boxtel niet over roekeloos gedrag heeft gesproken. De voorbeelden zelf zijn wel blijven staan, om te laten zien op welke wijze ongevallen kunnen ontstaan zonder dat daarbij sprake is van bewust gevaarlijk gedrag.</p> <p>Overigens is de Onderzoeksraad bij de bestudering van de feitenrapportages van ProRail uit de periode 2012-2016 wel tegengekomen dat het gedrag van de betrokken weggebruiker zonder onderbouwing als risicogedrag werd afgedaan.</p>
56	Min. IenW	5.2	Anderzijds... had vertoond.	Zie ook de opmerking bij regels 2-4 op pagina 52.	De betreffende alinea gaat niet over de vraag of bewust/onbewust sprake is van een onjuist beeld verspreiden. Deze tekst gaat over de zorg van de Raad over de consequenties van het gebruik van de term roekeloos gedrag.
57	Min. IenW	5.2	Het valt...op overwegongevallen.	Er wordt hier gesteld dat binnen ProRail, ministerie en ILT verschillende zienswijzen bestaan over de mate waarin en de wijze waarop het gedrag van weggebruikers van invloed is op overwegongevallen. Vervolgens wordt alleen ingegaan op een kennelijke tegenstrijdigheid binnen ProRail. In lijn met eerdere opmerkingen is het niet zo dat alleen maar risicogedrag wordt benoemd als oorzaak van ongevallen en worden juist onderzoeken en pilots uitgevoerd om andere oorzaken beter tegen te kunnen gaan. Over tegenstrijdigheden binnen ministerie en ILT wordt niets geschreven.	<p>In het betreffende tekst is aangegeven dat het bestaan van verschillende zienswijzen betrekking heeft op ProRail.</p> <p>Dat ProRail onderkent dat ook andere zaken dan risicogedrag voor het ontstaan van overwegongevallen verantwoordelijk kunnen zijn, staat in de betreffende tekst.</p>

Nr.	Partij	Hoofdstuk	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Reactie en onderbouwing	Toelichting reden niet of slechts gedeeltelijk overnemen
58	ProRail	5.2	"De twee verschillende denkwijzen lijken niet goed op elkaar aan te sluiten"	De Onderzoeksraad geeft aan dat ProRail in ongevalsonderzoeken de conclusie trekt dat het geen invloed heeft op ongeoorloofd gedrag van de weggebruiker. Maar de reden om geen nader onderzoek te doen is dat de onderzoekers denken dat het aanvullend onderzoek geen nieuwe inzichten gaat opleveren en dat dus puur door onderzoek geen veiligheidswinst te bereiken is. Dat staat niet haaks op de andere opvatting dat door maatregelen gericht op gedragsbeïnvloeding, soms wel veiligheidswinst mogelijk is. ProRail heeft in de voorbije jaren uitvoerig gedragsonderzoek gedaan en op basis daarvan maatregelen uitgevoerd of in voorbereiding. Er is nu geen aanleiding tot nieuw onderzoek naar het gedrag.	De Onderzoeksraad onderkent dat ProRail onderzoek heeft gedaan naar het gedrag van weggebruikers op en rond overwegen en op basis daarvan aanvullende maatregelen ontwikkelt. Dat is elders in het rapport ook beschreven. Dat neemt echter niet weg dat ook grondig onderzoek nodig is c.q. blijft naar de toedracht en oorzaken van de ongevallen die plaatsvinden. Mogelijk zijn nog niet alle relevante aspecten voldoende bekend. Bovendien kan er sprake zijn van wijzigingen, bijvoorbeeld ten aanzien van de eigenschappen van wegvoertuigen (zelfrijdende auto's, de afmetingen van vrachtauto's), het gedrag van weggebruikers, navigatiesystemen, etc.).
59	Min. IenW	5.3	Kennismonopolie bij... veiligheidswinst onbenut.	In het kader van het LVO is een platform incidentenanalyse opgericht.	Zie 47.
60	Min. IenW	5.3	Bij belangrijk deel... mogelijk maken.	Hier is zoals eerder ook genoemd gedragsonderzoek naar gedaan en worden maatregelen voor ontwikkeld. Dus voor zowel risicogedrag als andere oorzaken dan risicogedrag.	Zie 53 en 56. De titel van de betreffende alinea is zodanig aangepast dat duidelijk is dat 'ongenuanceerd gebruik van de term roekeloos gedrag het leereffect kan belemmeren'.
61	ProRail	5.3	"5.3 Deelconclusies"	ProRail deelt de conclusie van de Onderzoeksraad dat meer kennis gedeeld kan worden over overwegongevallen, zowel tijdens en na het onderzoek. Het is wenselijk dat bij het onderzoek meer partijen actief samenwerken (ProRail, vervoerder, politie en wegbeheerder) en informatie uitwisselen. De lessen die uit het onderzoek getrokken worden kunnen meer gedeeld worden. ProRail overweegt initiatieven richting wegbeheerders om dit incidenteel en/of periodiek te doen.	Dit commentaar onderstreept hetgeen in het rapport is aangegeven over de mogelijkheid (en wenselijkheid) van beter leren van overwegongevallen.
62	Min. IenW	6.2	Concessie verleend aan ProRail...de overwegveiligheid.	Vloeit niet alleen voort uit concessie, maar ook uit het veiligheidsbeheerssysteem van ProRail. Dat moet zij op grond van de Europese Veiligheidsrichtlijn bezitten.	Zie combinatiereactie onderaan deze tabel.
63	Min. IenW	6.3	ProRail...te verbeteren.	Deze passage komt meerdere keren terug in het conceptrapport. IenW herkent dit niet. Er zijn nog in zeer veel gevallen kosteneffectieve maatregelen te realiseren. Zie bijvoorbeeld de maatregelen in het LVO.	Zie 25.
64	Min. IenW	6.3	Desalniettemin...NABO-programma.	<ul style="list-style-type: none"> Het LVO is in 2013 gestart. Niet in 2012. Het regeerakkoord was van oktober 2012. Zie eerdere opmerking over de totstandkoming van het Programma NABO. Dat ligt genuanceerder en is nu tendentius geformuleerd. 	Eerste punt: het jaartal is anders. Tweede punt: zie 29.
65	Min. IenW	6.3	Die maatregelen...beperkt zijn.	<ul style="list-style-type: none"> Hier wordt voorbijgegaan aan de ca 130 overwegen die met generieke maatregelen worden aangepakt: dichtligtijdenmaatregelen en Aftellers voor vertrek. Bij elkaar dus ruim 18% van de overwegen op het reizigersnet. Bovendien zijn het maatregelen op de meest risicovolle overwegen (vanwege de risicogestuurde aanpak), waardoor het veiligheidseffect naar verwachting groter zal zijn dan wordt gesuggereerd. 	De formulering is zodanig aangepast dat duidelijk is van welk deel van de maatregelen vaststaat dat ze daadwerkelijk doorgaan en van welk deel van de maatregelen het effect evident is. Daarmee wordt duidelijk dat het totale effect nog onduidelijk is (en mogelijk beperkt zal zijn).
66	Min. IenW	6.3	Van de ...beschikbaar gesteld.	Hier wordt ook voorbijgegaan aan de ca 200 overwegen die met generieke maatregelen worden aangepakt: dichtligtijdenmaatregelen en Aftellers voor vertrek. IenW vermoedt dat dit feit niet is overgekomen bij de OVV, omdat deze grote set aan maatregelen nergens terugkomt in het conceptrapport. Als het gaat om maatregelen als oversteekhulp, flitscamera's en de vergevingsgezinde berm, dan klopt de stelling dat hier maar gedeeltelijk budget beschikbaar heeft gesteld, omdat het grootste deel van het budget van de LVO generieke maatregelen voor de dichtligtijdenmaatregelen en de Afteller is gereserveerd.	Zie 65.

Nr.	Partij	Hoofdstuk	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Reactie en onderbouwing	Toelichting reden niet of slechts gedeeltelijk overnemen
67	Min. IenW	6.4	Verbetermaatregelen hebben...problematiek speelt.	<ul style="list-style-type: none"> Zie eerdere opmerking over het Platform incidentanalyse dat in het kader van het LVO is opgetuigd. Tegelijkertijd is dit een bruikbaar inzicht. Het inzicht komt echter niet direct uit een 'waaromvraag', maar meer uit een vergelijkingsvraag die daarop volgt. 	Zie 47 en 59.
68	Min. IenW	Bijlage E	Tabel 6	<p>Hier staat dat van de oorzaak van dodelijke/zwaargewonde slachtoffers onder langzaam verkeer voor 34% te maken heeft met passeren van bomen. 21% dus 21/34ste daarvan is bewust/moedwillig. 12% (12/34) onbekend. Voor 1/34 is kennelijk een andere reden. Wat zouden oorzaken geweest kunnen zijn van het niet bewust passeren van de bomen? 12/34 (dus 35% van de langzaam verkeer slachtoffers bij passeren bomen) is immers onbekend. Als dat cf. de werkwijze van tabel 7 evenredig wordt verdeeld, zou 33/34 (=97%) van die gevallen bewust/moedwillig zijn.</p> <p>Bij snelverkeer staat dat dit om 15% gaat om passeren van de bomen, waar 9/15 daarvan bewust/moedwillig is gepasseerd en 6/15 kennelijk onbewust/niet moedwillig. Wat is daar de oorzaak van geweest?</p> <p>Klopt dan de stelling dat in totaal 34+15=49% van de oorzaken van dodelijke/zwaargewonde slachtoffers het passeren van de bomen is en dat daarvan 21+9=30% bewust/moedwillig is en dus in totaal 30/49ste = 61% van alle slachtoffers door passeren van bomen risicovolgedrag heeft vertoond bij de oorzaak passeren overwegbomen? Of als de evenredige verdeling van onbekend bij langzaam verkeer wordt toegepast als in tabel 7 dat dan 42(33+9)/49 (86%) risicovol gedrag als oorzaak van alle slachtoffers door passeren van de bomen is geweest?</p>	De in het commentaar gevolgde redenering is correct: De deelverzameling 'doden of zwaargewonden door een ongeval met als directe oorzaak het passeren van sluitende of gesloten bomen' heeft een aandeel van ca. 50% in doden en zwaargewonden van alle overwegongevallen. Binnen genoemde deelverzameling is 'bewust/moedwillig' in 61% van de gevallen de achterliggende oorzaak als de categorie 'onbekend' niet wordt verdeeld over de achterliggende oorzaken. Indien de categorie 'onbekend' evenredig wordt verdeeld over de bekende achterliggende oorzaken is het aandeel geen 61% maar 85% (berekend aan de hand van de onderliggende absolute getallen). Een en ander betekent het volgende: van alle doden en zwaargewonden is in elk geval ca. 30% (61% van 50%) het gevolg van het bewust passeren van gesloten of sluitende bomen, terwijl bij evenredige verdeling van de categorie 'onbekend' het percentage ca. 40% is (85% van 50%). Deze waarden komen overeen met de 40% die genoemd is in het blauwe kader in paragraaf 5.2 en met de 30% die de in bijhorende voetnoot staat, alsmede met paragraaf E.3.2 (inclusief de daarin opgenomen tabel). Het commentaar geeft daarom geen aanleiding tot wijziging. Informatie over de achterliggende oorzaken staat in paragraaf E.3.
69	Min. IenW	Bijlage E	Circa 20%...oorzaak onbekend	<ul style="list-style-type: none"> Wat zijn de andere redenen van het passeren van gesloten of sluitende bomen dan het bewust passeren? Dat wordt niet duidelijk uit de tekst. Is de verdeling van onbekend op het aggregatieniveau van tabel 7 wel terecht? Je kunt ook het percentage onbekend in tabel 6 bij passeren bomen door langzaam verkeer vrijwel geheel optellen bij bewust/moedwillig. In 1/34 (2,9%) van de gevallen is daar kennelijk een andere oorzaak dan bewust/moedwillig passeren. Dan zou circa 33/34 (97%) bewust/moedwillig zijn geweest voor die categorie verkeer. 	<p>Nadere specificatie vindt plaats in de tabellen in paragraaf E.3.</p> <p>Tabel 7 kijkt naar alle ongevallen en doden en zwaargewonden op overwegen en niet enkel naar de categorie langzaam verkeer op beveiligde overwegen. Aan de hand van de totale getallen is de evenredige verdeling van de categorie onbekend bepaald. Het is rekentechnisch niet correct om, zoals in de inzage-reactie wordt gesuggereerd, de verhouding uit één specifieke ongevals-categorie (langzaam verkeer op beveiligde overwegen) te hanteren, als herverdelingsleutel voor de categorie onbekend, voor alle ongevallen.</p> <p>Zie ook nr 68.</p>
70	Min. IenW	Bijlage G	G.1 Inleiding...gaan leiden.	<ul style="list-style-type: none"> Hier worden diverse generieke maatregelen genoemd, zowel de pilots n.a.v. oorzakenanalyses als de dichtligtijdenmaatregelen en aftellers, die in het hoofdrapport ontbreken. Hoofdstukken 4 en 5 zouden vollediger zijn als de in deze bijlage genoemde ontwikkelingen ook daar worden gemeld. Dichtligtijdenmaatregelen en aftellers zijn niet in ontwikkeling, maar worden al uitgevoerd. ProRail heeft hiervoor subsidiebeschikkingen ontvangen. 	<p>In de hoofdtekst van het rapport wordt expliciet verwezen naar deze nadere beschrijving in Bijlage G.</p> <p>In de inleidende tekst is inmiddels aangegeven dat het om maatregelen gaat die in nog ontwikkeling zijn of reeds uitgevoerd worden.</p>

Nr.	Partij	Hoofdstuk	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Reactie en onderbouwing	Toelichting reden niet of slechts gedeeltelijk overnemen
9, 10, 17, 18, 39, 62	Min. IenW en ProRail	3.2		<p>In het rapport concludeert de Onderzoeksraad onder andere dat niet duidelijk is geregeld in hoeverre het verbeteren van de veiligheid op overwegen tot het reguliere takenpakket van ProRail behoort. Die conclusie is onderbouwd in hoofdstuk 3.2. Ten aanzien van dit onderwerp hebben zowel I&W als ProRail commentaar geleverd.</p> <p>I&W gaf als commentaar:</p> <p>1) De veiligheidsrichtlijn schrijft een andere verantwoordelijkheidsverdeling voor. De minister is niet verantwoordelijk voor de veiligheid op het spoor: dat zijn de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder samen. ProRail heeft als infrabeheerder conform de Europese veiligheidsrichtlijn een algemene verantwoordelijkheid voor veiligheid. ProRail is door de concessie ook infrastructuurbeheerder in de zin van de veiligheidsrichtlijn en in dat verband moet zij zich houden aan allerlei veiligheidsvereisten in het kader van het veiligheidsmanagement-systeem.</p> <p>2) Het uitvoeren van aanlegprogramma's als LVO en Programma NABO is onderdeel van de taken van ProRail. Overwegveiligheids-programma's zijn aanlegprogramma's. Aanlegprojecten en -programma's zijn onderdeel van de taken van ProRail. Het LVO was eerder een programma onder de concessie, maar in 2016 is besloten om dat programma alleen in de MIRT-lijn aan te sturen.</p> <p>ProRail gaf als commentaar: Complicatie bij het verbeteren van overwegveiligheid is vaak dat een verbetering van een overweg wordt gezien als functiewijziging. Daarvoor zijn binnen het beheerbudget van ProRail geen middelen beschikbaar. Deze moeten worden aangevraagd bij het ministerie. Verder is ProRail bij het nemen van veiligheidsmaatregelen ook afhankelijk van de medewerking van regionale overheden, bedrijven en particulieren. Dit samenspel van verantwoordelijkheden signaleert de OvV ook in zijn rapport.</p>	<p>Gecombineerde reactie</p> <p>Het commentaar van I&W doet geen afbreuk aan de conclusie van de Raad, die bovendien wordt onderschreven door het commentaar van ProRail (in 18).</p> <p>Daarnaast geeft I&W zowel in de Beleidsimpuls Railveiligheid uit 2016 als in de beleidsbrief van 20 maart 2017 zelf aan dat het ministerie een rol heeft, bijvoorbeeld doordat het ministerie aan ProRail verschillende opdrachten heeft gegeven op het vlak van overwegveiligheid. Volgens die stukken heeft het ministerie 'een rol als er een gezamenlijke verbeteropgave ligt, er sprake is van tegenstrijdige belangen of onduidelijkheid bestaat over rollen en verantwoordelijkheden.'</p>