

Ik sluit mij aan bij de kritiek in de eerdere openbare reacties op de beperking van deze regeling tot NABO's. Des te opvallender vind ik de reactie van het IPO waarin deze keuze juist wordt toegejuicht. Het is niet mijn gewoonte om bij een internetconsultatie op de reacties van anderen in te gaan, maar in dit specifieke geval lijkt het mij relevant omdat de visie van het IPO blijkbaar een belangrijke rol heeft gespeeld bij de totstandkoming van het wetsvoorstel.

In de reactie van het IPO lees ik: "We zijn content dat de aanwijzingsbevoegdheid in het voorliggende wetsvoorstel zich - in lijn met onze informele consultatiereactie - enkel beperkt tot niet actief beveiligde overwegen (NABO's). Slechts als alle andere middelen uit de kast getrokken zijn om tot een afdoende oplossing te komen, past het om als wetgever in te grijpen. Ingevolge het voorgestelde derde lid van artikel 20 van de Spoorwegwet kunnen betrokken rechthebbenden voor deze kosten geheel of gedeeltelijk door de minister gecompenseerd worden indien daartoe aanleiding is." Moet ik hieruit begrijpen dat een bevoegdheid om in te grijpen gevoeld wordt als een plicht om dat in alle gevallen blindelings te doen? Vreemde redenering. Of moet ik begrijpen dat de reden om zo laat mogelijk in te grijpen is dat ingrijpen, dus mensenlevens sparen, nu eenmaal geld kost? Vreemde afweging.

Naar aanleiding van de reactie van Stichting 113 Zelfmoordpreventie heb ik even in het OvV-rapport 'Overwegveiligheid - Een risicovolle kruising van belangen' gezocht naar "suïcide". Dat woord wordt in het hele rapport welgeteld één keer gebruikt, en wel op pagina 14: "Overwegongevallen als gevolg van suïcide vallen buiten de reikwijdte van dit onderzoek". Het lijkt mij zaak om aanvullende bronnen te raadplegen om deze mega-omissie te compenseren.

Het wetsvoorstel dat er nu ligt, zet geen zoden aan de dijk. Wil je werkelijk iets doen aan het aantal slachtoffers van overwegongevallen, breng dan om te beginnen van elke overweg in kaart hoeveel doden er per jaar door ongevallen (met welke oorzaak ook, dus ook suïcide) op die plek zijn te betreuren, welke maatregel(en) een onafhankelijke, deskundige partij aanbeveelt om in elk geval bij die ene overweg het aantal ongevallen te verminderen, en hoeveel euro's die maatregel(en) kost(en). Deel het te besparen aantal mensenlevens door het te investeren aantal euro's, en ga aan de slag met die overgangen waarbij het rendement van de maatregel(en) blijktens de uitkomst van die deling het hoogst is: overleg met de betrokken partijen welke belemmeringen er zijn om de geadviseerde maatregel(en) te treffen en wat er moet gebeuren om die belemmeringen weg te nemen. Als het alleen maar een kwestie van geld is, leg dan gewoon dat geld op tafel. Dit is nou echt een maatschappelijk belang waar de overheid niet voor moet weglopen en waarvoor ook de belastingbetaler om een bijdrage mag worden gevraagd.

En dan die bepaling "5. Indien een particuliere overweg is voorzien van afsluitbare hekken, draagt eenieder er zorg voor dat de hekken na het passeren van de overweg gesloten zijn". Bij "eenieder" denk ik in de eerste plaats aan de partij die het hek plaatst (safety by design). Waar alleen voetgangers passeren, valt te denken aan een enigszins scheef geplaatst hek dat door de zwaartekracht dichtvalt of -glijdt. In andere gevallen is met een klein beetje elektronica vast wel te regelen dat men het hek kan openen door op een knop te drukken, en dat het hek vervolgens na N minuten geautomatiseerd dichtgaat, vergelijkbaar met hoe de deuren van een trein werken. En met een beetje meer elektronica kan het hek misschien zelfs "overleggen" met de informatiesystemen van het treinverkeer, en weigeren open te gaan als er een trein te dicht in de buurt is. Ook zou de machinist misschien een seintje van de boordcomputer kunnen krijgen als die niet van ieder nabijgelegen hek op de route tijdig een bevestiging krijgt dat dat hek gesloten is.

Over elektronica gesproken: hoe is het mogelijk dat treinen botsen op bijvoorbeeld vrachtwagens die door pech niet tijdig een overweg verlaten? Het lijkt mij vrij simpel om bij elke overweg, bewaakt of onbewaakt, camera's aan te brengen en de beelden door te sturen naar de treinen die het aangaat. Dan kan de machinist tijdig zien dat de kruising geblokkeerd is en beginnen met remmen.

Nog een stap verder zou zijn om via camera's op beruchte punten het spoor en de directe omgeving permanent te laten observeren door een AI-systeem, dat dan bij (vermeend) onveilige situaties een waarschuwing afgeeft aan de partijen die het aangaat (machinisten, GGZ-medewerkers etc.). Ik kan echter niet beoordelen of de huidige AI-technologie hier rijp voor is.