

Raadvraag (art. 37)		Gesteld door: VLP Roosendaal
Datum	21 mei 2025	
Onderwerp	102-2025 - Gesloten spoorbomen Willem Dreesweg noordzijde	
Portefeuillehouder	College B&W	

Geachte voorzitter,

Afgelopen week waren helaas wederom enkele keren de spoorbomen van de overweg Willem Dreesweg noord langdurig gesloten vanwege storingen. VLP Roosendaal kreeg melding van tenminste 3 storingen met veel vertraging. Bij een van de vertragingen was ondergetekende zelf getuige. Bij die storing waren BOA's weliswaar ter plaatse aanwezig, maar zij blijken niet bevoegd om het verkeer op een verantwoorde en veilige manier te regelen, om bijvoorbeeld vrachtwagens, die niet kunnen keren op de Willem Dreesweg, toch verantwoord en veilig hun reis te laten voortzetten. De aanwezige BOA's droegen overigens wel bij aan de veiligheid door het aanspreken van mensen die de gesloten overweg overstaken en bij het begeleiden van een ambulance met spoed over de spoorweg, daarvoor hebben zij wel de bevoegdheid.

VLP Roosendaal heeft hierover enkele vragen:

1. Wat is er nodig om BOA's toch de bevoegdheid te geven weggebruikers veilig en verantwoord de overweg te laten passeren bij dit soort lange storingen? Is dit een mogelijkheid binnen Roosendaal?
2. Wat is er nodig om de politie, die meer bevoegdheden heeft, sneller ter plaatse te laten zijn om het verkeer te regelen? En is dit mogelijk?

Het komt helaas vaker voor, vervelende vertragingen bij deze spoorwegovergang. Wij verwachten dat bij de aanleg van de Zuidelijke ontsluitingsweg Tolberg en de ondertunneling aldaar, aanzienlijk meer verkeer van deze overweg gebruik zal moeten maken, waardoor storingen zoals afgelopen week dan ook beduidend meer overlast zullen geven.

3. Kunt u aangeven hoeveel vertragingen van minimaal 5 minuten er (per maand) dit jaar al hebben plaatsgevonden bij deze overweg en met welke reden dit was?
4. Kunt u aangeven of er tijdens de aanleg van de tunnel aan de zuidzijde van de Willem Dreesweg ook nagedacht wordt over passende maatregelen om overlast aan de noordzijde te beperken, dan wel te voorkomen?

VLP Roosendaal heeft positieve verwachtingen van de aanleg van het nieuwe Europese veiligheidssysteem op het aantal verstoringen op deze overweg.

5. Kunt u ons informeren over de status van de proef met dit nieuwe veiligheidssysteem op het traject Zeeland?
6. Wat is de huidige planning voor de aanleg van het Europese veiligheidssysteem op het traject België - Roosendaal?

Namens fractie VLP Roosendaal, Jos Heeren

Wij beantwoorden de vraag als volgt:

1. Wat is er nodig om BOA's toch de bevoegdheid te geven weggebruikers veilig en verantwoord de overweg te laten passeren bij dit soort lange storingen? Is dit een mogelijkheid binnen Roosendaal?

De BOA ProRail heeft opsporingsbevoegdheid voor het verbeteren van de spoorwegveiligheid, zoals het beboeten van overtredingen (bijvoorbeeld negeren van rode lichten of gesloten overwegbomen). Hij/zij is niet bevoegd tot het verrichten van algemene politietaken zoals het regelen of handhaven van het wegverkeer. Om dit mogelijk te maken, is aanpassing van wettelijke regelingen nodig. Voor de gemeentelijke BOA's geldt eveneens dat zij wettelijk gezien niet bevoegd zijn voor het regelen van verkeer. In de praktijk ondersteunen ze daarin wel zoveel mogelijk, bijvoorbeeld in afwachting van hulpdiensten of professionele verkeersregelaars. Inmiddels zijn we wel een traject aan het organiseren om BOA's op te leiden tot professionele verkeersregelaars. We verwachten dit in de komende maanden verder te kunnen effectueren.

2. Wat is er nodig om de politie, die meer bevoegdheden heeft, sneller ter plaatse te laten zijn om het verkeer te regelen? En is dit mogelijk?

We hebben inmiddels ambtelijk overleg hierover gevoerd met ProRail en de politie. We onderzoeken de mogelijkheden om in geval van storingen de communicatie zo direct mogelijk te laten lopen richting politie, zodat die sneller op de hoogte is. De daadwerkelijke inzet van politie is direct afhankelijk van het moment van storing en de dan beschikbare capaciteit bij de politie. Ook die capaciteit staat onder druk, waardoor prioriteitstelling bij de politie noodzakelijk is. Daarmee is directe inzet van politie bij deze storingen niet altijd mogelijk.

Het komt helaas vaker voor, vervelende vertragingen bij deze spoorwegovergang. Wij verwachten dat bij de aanleg van de Zuidelijke ontsluitingsweg Tolberg en de ondertunneling aldaar, aanzienlijk meer verkeer van deze overweg gebruik zal moeten maken, waardoor storingen zoals afgelopen week dan ook beduidend meer overlast zullen geven.

3. Kunt u aangeven hoeveel vertragingen van minimaal 5 minuten er (per maand) dit jaar al hebben plaatsgevonden bij deze overweg en met welke reden dit was?

In het jaar 2025 gaat het om circa 30 storingen. Slechts in enkele gevallen waren daarbij beide overwegen gelijktijdig gesloten. Het overgrote deel van de storingen was binnen 20 minuten verholpen en 25% van de storingen was al kort na die 5 minuten voorbij. De redenen zijn divers; er is geen analyse van de oorzaak per storing gedaan. Mogelijke oorzaken van storingen kunnen zijn: technische storingen, gestrande treinen en personen op het spoor. Storingen in de nachtelijke uren kunnen onderdeel geweest zijn van werkzaamheden aan het spoor.

4. Kunt u aangeven of er tijdens de aanleg van de tunnel aan de zuidzijde van de Willem Dreesweg ook nagedacht wordt over passende maatregelen om overlast aan de noordzijde te beperken, dan wel te voorkomen?

Hier wordt zeker over nagedacht en nemen we te zijner tijd mee bij het opstellen van het verkeersmanagementplan voor deze werkzaamheden.

VLP Roosendaal heeft positieve verwachtingen van de aanleg van het nieuwe Europese veiligheidssysteem op het aantal verstoringen op deze overweg.

5. Kunt u ons informeren over de status van de proef met dit nieuwe veiligheidssysteem op het traject Zeeland?

Informatie over dit project is te vinden op Zeeuwse lijn - ERTMS. De Zeeuwse lijn is de tweede locatie waar het treinbeveiligingssysteem wordt uitgerold en uitgebreid getest.

6. Wat is de huidige planning voor de aanleg van het Europese veiligheidssysteem op het traject België - Roosendaal?

De huidige planning is aanleg van het systeem in de jaren 2025 t/m 2028. In 2029 vinden testen plaats, waarna ingebruikname voor 2030 is gepland. Om ERTMS hier succesvol in gebruik te nemen, wordt het systeem ook uitgebreid getest op twee andere trajecten in Nederland. Dit zijn Harlingen Haven - Leeuwarden en de Zeeuwse lijn.

Wij vertrouwen erop U hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Roosendaal,

De secretaris,

De burgemeester,



drs. H.W.J. Klaucke



M. Buijs

