

Vergaderjaar 2021–2022

29 893

Veiligheid van het railvervoer

Nr. 256

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 december 2021

Op basis van onder andere de beleidsprioriteiten uit de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020–2025¹ en het jaarverslag Spoorwegveiligheid van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) wordt uw Kamer jaarlijks geïnformeerd over de staat van de veiligheid op het spoor. Veiligheid op en rond het spoor is niet alleen van belang voor reizigers, maar ook alle medewerkers die voor zorgen dat reizigers en goederen van het spoor gebruik kunnen maken. Samen met alle betrokken partijen streven we naar het voorkomen van slachtoffers. In deze brief informeer ik u eerst over het Jaarverslag Spoorveiligheid 2020 van de ILT². Vervolgens ga ik dieper in op een aantal veiligheidsaspecten rondom het spoor, te weten STS-passages (rood sein passages), suicidepreventie, de ontspoorde trein bij Groningen, Vitaal spoor, vervoer van gevaarlijke stoffen en de aanpak van overwegen. Ook wordt in deze brief ingegaan op de toezeggingen gedaan tijdens het CD Spoor, Spoorveiligheid en ERTMS van 15 juni jl. (Kamerstuk 29 984, nr. 940), de motie van het lid Boulakjar³ c.s. over een veiligere situatie bij onbewaakte overwegen bij recreatieve bestemmingen en de motie van het lid Laçin⁴ om de gemeente Venlo en Provincie te betrekken bij de gesprekken over het vervoer van ammoniak over het spoor.

Algemeen beeld

In gezamenlijkheid met alle betrokken partijen streven we er naar om het spoor veilig te houden en slachtoffers te voorkomen. Ook over het jaar 2020 benoemt ILT het Nederlandse spoor als één van de veiligste in Europa, maar onderstreept dat maatregelen nodig blijven om deze situatie te handhaven en te verbeteren. In 2020 vonden er 20 zware ongevallen

¹ Zie Kamerstuk 29 893, nr. 242

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

³ Zie Kamerstuk 29 984, nr. 935

⁴ Zie kamerstuk 29 383, nr. 353

plaats, waarbij dit in de helft van de gevallen rondom overwegen gebeurde. Er waren 8 dodelijke slachtoffers te betreuen en er vielen 3 zwaar- en 11 lichtgewonden. Ik wil dan ook stil staan bij slachtoffers en nabestaanden die getroffen zijn door een ongeluk op het spoor. De daling van zware ongevallen uit 2019 zet verder door. Dit is een goede ontwikkeling, maar volgens de ILT kan nu niet worden geconcludeerd dat deze daling volledig is toe te schrijven aan een toename van veiligheid op en rond het spoor. Immers, vanwege de covid-19 maatregelen is de dienstregeling aangepast en was het aantal treinkilometers 8% minder in 2020 t.o.v. 2019. De sterk teruggelopen vervoersvraag in 2020 heeft geleid tot een forse daling van 80% in het aantal reizigerskilometers. De European Union Agency for Railways (ERA) hanteert voor elk Europees land een Nationale Referentiewaarde (NRW) voor het maximum aanvaardbare aantal slachtoffers. Nederland blijft onder deze waarde voor wat betreft treinreizigers, spoorpersoneel, overweggebruikers, onbevoegden en het totaal van alle slachtoffers. ILT concludeert dat overwegen «de zwakste schakel» blijven, met in 2020 het betreuenswaardige aantal van 5 dodelijke slachtoffers. Dit onderstreept het belang van de huidige aanpak van overwegen. Ook is het een gunstige ontwikkeling dat het aantal stoptonend seinpassages (STS) in 2020 met 33% is gedaald ten opzichte van 2019. ILT concludeert dat dit te relateren is aan de verbetermaatregelen die in 2020 zijn genomen. Ook het aantal STS-passages waarbij het zogenaamde gevaarpunt⁵ bereikt is, is gedaald: van 34 in 2019 naar 20 in 2020. Tot slot het aantal suicides; waarbij deze in 2018 en 2019 beide 194 waren zien we in 2020 een lichte stijging naar 198 waarbij er geconcludeerd kan worden dat de dalende lijn sinds 2017 zich de laatste drie jaar lijkt te stabiliseren.

Veilig reizen en vervoeren

STS-passages

De door ILT geconstateerde daling van STS-passages is een positieve ontwikkeling waarbij het mijn verwachting is dat spoorwegondernemingen deze lijn vasthouden naar de toekomst. In 2019 is er met succes specifieke aandacht gegaan naar de zogenaamde S(top)-borden. Als gevolg hiervan is het aantal STS-passages gedaald van 33 in 2019 naar 17 in 2020 en is het relatieve aandeel van STS-passages bij S-borden gedaald van 23% naar 18%. De structurele maatregel om STS-passages aan te pakken is de migratie van het treinbeveiligingssysteem «automatische treinbeïnvloeding» (ATB) naar «European Rail Traffic Management System» (ERTMS). Echter omdat een volledige implementatie van ERTMS voor al het treinverkeer nog geruime tijd zal duren, blijven in de transitie naar ERTMS ook andere maatregelen (w.o. ATB-Vv, verzwaard remcriterium, ORBIT) nodig. Zo is eind 2020 de aanleg van de laatste tranche ATB-Vv⁶-installaties afgerond. Het betreft hier seinen bij beweegbare bruggen en op routes waarbij het vervoer van gevaarlijke stoffen frequenter voorkomt. Inmiddels⁷ zijn alle eerder toegezegde seinen met ATB-Vv uitgerust. Hiermee resteren uitsluitend seinen met relatief lage veiligheidsrisico's⁸. Verdere toepassing van ATB-Vv zal dan ook nog uitsluitend incidenteel bij nieuwe, specifieke risicolocaties plaatsvinden.

⁵ Het punt in de infrastructuur waar een botsing of ontsporing kan optreden. Denk hierbij aan een overweg, een kruising in het spoor, een wissel waar sporen samenkomen of een beweegbare brug. Zolang een trein het gevaarpunt (nog) niet heeft bereikt kan er geen botsing plaatsvinden, ook al is de trein al een voorafgaand rood sein gepasseerd.

⁶ Automatische TreinBeïnvloeding Verbeterde versie

⁷ Zie Kamerstuk 29 893, nr. 249

⁸ Zie Kamerstuk 29 893, nr. 177

Een andere belangrijke verbetermaatregel is de lopende implementatie van de verzwaring van het zogenaamde remcriterium.⁹ Zoals in het Vervoerplan 2021 aangegeven zal NS eind 2021 deze verzwaring van het remcriterium in alle VIRM-treinen gerealiseerd hebben en vervolgens in alle ICM- en DDZ-treinen. NS zal voor de materieelseries ICM, DDZ en SLT de planning hiervoor opnemen in het Vervoerplan 2022.

NS heeft begin 2021 een eerste evaluatie over de effectiviteit van het waarschuwingssysteem ORBIT¹⁰ afgerond. De uitkomsten zijn volgens NS positief.

Komend jaar wordt er o.a. door ProRail gewerkt aan verscherping van de procedures bij rangeren en het verbeteren van de zichtbaarheid van de eerdergenoemde S-borden. De verbetermaatregelen worden ondersteund door verbeterde analyses van het rijd- en remgedrag van machinisten op basis van big data en door een verbeterd botsrisicomodel. Deze data en analyses zorgen ervoor dat de risico's van zogenaamde rood-sein-naderingen en STS-passages steeds beter kunnen worden beoordeeld.

Onderzoek ProRail ontspoorde trein Groningen

Op 27 juni 2021 is bij vertrek vanuit station Groningen met bestemming Roodeschool een trein van Arriva ontspoord. Hierbij kwam de trein zodanig tot stilstand dat het achterste gedeelte van de trein zich nog langs het perron bevond. Dit stelde de reizigers in staat om veilig uit te stappen. Er was gelukkig slechts sprake van materiele schade. Mijn ambtsvoorganger heeft uw Kamer hier op 16 juli jl. over geïnformeerd¹¹. Eerder was de verwachting dat het onderzoek van ProRail naar de oorzaak enkele maanden in beslag zou nemen. Vanwege uitbreiding van de zogenoemde tripod-analyse, waarbij er gekeken wordt naar meerdere oorzaken die geleid hebben tot een ongeval, in dit onderzoek is nu de verwachting dat het onderzoek begin 2022 kan worden afgerond. Na afronding van het onderzoek zal ik uw Kamer informeren over de uitkomsten van dit onderzoek.

Herinstructie DDZ treinstellen

Eerder dit jaar bent u geïnformeerd¹² over het onderzoek van NS naar aanpassingen van het remsysteem van DDZ-treinstellen. Dit naar aanleiding van trillingen bij hoge snelheden die voor onrustig rijgedrag zorgden. NS heeft mij laten weten dat het onderzoek is afgerond en de aanpassingen van het remsysteem zijn goedgekeurd door de keuringsinstantie. Het remsysteem is vervangen door een andere type wat een minder snelle slijtage tot gevolg heeft en waarbij de slijtage minder onregelmatig is. Ook is het onderhoudsregime aangepast waardoor de treinen vaker standaard onderhoud krijgen. De DDZ treinstellen zijn vanaf 6 december gefaseerd weer in de dienstregeling opgenomen.

⁹ Het verzwaarde remcriterium dwingt de machinist om sterker te remmen, waardoor de kans op een STS-passage kleiner wordt en, als deze toch plaatsvindt, het risico daarvan kleiner is. Bovendien wordt door de verzwaring van het remcriterium ook bij andere situaties dan een stoptonend sein de kans kleiner dat een trein te hard rijdt, bijvoorbeeld als over een wissel wordt gereden.

¹⁰ Oogst RemcurveBewaking In Trein, dit is een is een waarschuwingssysteem om de machinist te ondersteunen in het voorkomen van Stop Tonend Sein passages (STS).

¹¹ Zie Kamerstuk 29 984, nr. 939

¹² Zie Kamerstuk 29 984, nr. 946

Veilig leven

Vitaal Spoor

In maart 2020 is het spoor als vitaal (B) aangemerkt¹³ en in navolging daarop is een Roadmap Vitaal Spoorvervoer aangekondigd¹⁴ welke afgelopen zomer is afgerond. De samenvatting van de roadmap is als bijlage bij deze brief meegestuurd¹⁵. De roadmap is gezamenlijk met de spoorsector (ProRail, vervoerders, IenW en de ILT) samengesteld en moet de basis gaan vormen voor een nog te ontwikkelen actieprogramma voor de spoorsector. De roadmap bevat de acties die nodig zijn om onder andere de cybersecurity, de security en de economische veiligheid van het vitale proces beter te borgen en vast te stellen of aanvullende sectorale regelgeving, maatregelen of plannen nodig zijn. Ook zijn criteria opgenomen voor wanneer een partij moet worden aangemerkt als vitale aanbieder en als aanbieder van een essentiële dienst (AED) onder Wet Beveiliging Netwerk- en Informatiesystemen (Wbni¹⁶). Deze wet verplicht aanbieders van essentiële diensten en digitale dienstverleners om maatregelen te nemen voor de beveiliging van hun ICT (zorgplicht) en ernstige incidenten te melden (meldplicht). De komende tijd wordt in overleg met betrokkenen uit de spoorsector en mijn ministerie uitgewerkt op welke manier de implementatie van deze zorg- en meldplicht zal plaatsvinden en het is mijn verwachting dat er begin 2022 vitale aanbieders zullen worden aangewezen. Hierna zal, uiterlijk in de eerste helft van 2022, door deze vitale aanbieders samen met betrokkenheid van mijn ministerie, een plan van aanpak voor een actieprogramma voor de vitale spoorsector worden opgeleverd. Het actieprogramma kent een looptijd van vier jaar.

Suïcidepreventie

Het aantal suicides op het spoor nam sinds 2015 af, maar is de afgelopen drie jaar ongeveer gelijk gebleven. Het aantal suicides op het spoor daalde daarmee eerder en relatief meer dan het totale aantal suicides in Nederland. Onder regie van het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport wordt gewerkt aan een verdere afname van het aantal suicides. Dit jaar wordt het programma Suïcidepreventie, afhandeling en nazorg op het spoor 2017–2021¹⁷ afgerond. Uit recent wetenschappelijk onderzoek¹⁸ blijkt dat maatregelen zoals die uit het programma effectief zijn, en dat deze ertoe leiden dat in Nederland jaarlijks ongeveer 85 suicides op het spoor worden voorkomen. Er zal door ProRail een voorstel worden gedaan voor een vervolg van dit programma.

¹³ Zie Kamerstuk 30 821, nr. 108

¹⁴ Zie Kamerstuk 29 893, nr. 249

¹⁵ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

¹⁶ De Wbni streeft ernaar de digitale weerbaarheid van Nederland en in het bijzonder van vitale aanbieders, de rijksoverheid en digitale dienstverleners, te vergroten. De wet is erop gericht de gevolgen van cyberincidenten bij die groepen te beperken en zo ook maatschappelijke ontwrichting te voorkomen. De Wbni volgt op de NIB-richtlijn van de Europese Unie, die moet zorgen voor meer eenheid in beleid over netwerk- en informatiebeveiliging.

¹⁷ Zie Kamerstuk 29 893, nr. 212

¹⁸ van Houwelingen, C. A. J., Di Bucchianico, A., Beersma, D. G. M., & Kerkhof, A. J. F. M. (2021). Railway suicide in the Netherlands lower than expected: Are preventive measures effective? *Crisis: The Journal of Crisis Intervention and Suicide Prevention*. Advance online publication. <http://dx.doi.org/10.1027/0227-5910/a000792>

Vervoer gevaarlijke stoffen over spoor

Basisnet

Voor de zomer heeft mijn ambtsvoorganger uw Kamer geïnformeerd over de voortgang van het programma Robuust Basisnet Spoor¹⁹. De vragen van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hierover heb ik inmiddels beantwoord²⁰. Eerder is uw Kamer toegezegd dat de risicoberekeningen in het derde kwartaal 2021 beschikbaar zouden zijn. Door verschillende omstandigheden, waarbij met name de complexiteit van de berekeningen het uitvoerende bureau parten speelt, is dit helaas niet gelukt. Er zijn afspraken gemaakt met het bureau om het werk zo in te richten dat de berekeningen begin 2022 gereed zullen zijn.

Registratie van gevaarlijke stoffen

Vorig jaar is toegezegd²¹ uw Kamer nader te informeren over het gebruik van camera's en smart sensing op de emplacementen. Dit om de registratie in het Wagen Lading Informatie Systeem (WLIS) te verbeteren. Door middel van WLIS kan ProRail informatie van spoorgoederenvervoerders opslaan en bijhouden op welke sporen zich gevaarlijke stoffen bevinden. Mijn voorganger heeft ProRail gevraagd aan de slag te gaan met camera's en smart sensing, omdat de ILT in haar jaarverslag van 2019 concludeerde dat op 38 van de 119 onderzochte sporen informatie niet bleek te kloppen. Dat is te hoog. In 2020 heeft ILT 18 van de 242 geïnspecteerde sporen niet conform bevonden, dit is een grote verbetering ten opzichte van 2019. ILT concludeert echter dat door de invloed van Covid-19 maatregelen op de manier van inspecteren hier nog geen conclusies aan kunnen worden verbonden. ProRail heeft dit voorjaar een proof of concept op Moerdijk voor het geautomatiseerd detecteren van wagonlading succesvol afgerond. Een verdere uitrol van dit systeem zal ProRail gefaseerd en pragmatisch gaan uitvoeren. ProRail werkt daarnaast in afstemming met de vervoerders aan de ontwikkeling van een nieuw informatiesysteem voor gevaarlijke stoffen, zodat de informatie vanuit de camera's en smart sensing ingelezen kan worden.

Evaluatie ammoniak convenanten

Zoals uw Kamer eerder is toegezegd²² doe ik uw Kamer als bijlage bij deze brief de evaluatie toekomen van de convenanten over het vervoer van ammoniak met DSM Agro (nu OCI Nitrogen) en Yara Sluiskil²³. In de evaluaties is ingegaan op de uitvoering van de artikelen zoals deze in de convenanten zijn opgenomen en is een kwalitatieve evaluatie gedaan naar de doelstellingen van de convenanten en de ervaring van de convenantspartijen.

Het convenant afbouw DSM ammoniak transporten is opgesteld naar aanleiding van het kabinetsstandpunt in 2004²⁴, met als doel het beëindigen van het structurele vervoer van ammoniak door DSM tussen IJmuiden en Geleen. De evaluatie bevestigt dat bovenstaande doelstelling volledig is behaald. Daarnaast is de inspanningsverplichting uitgevoerd om ook het overige vervoer van ammoniak van en naar Geleen tot het in het convenant genoemde maximum te beperken. Het convenant heeft ook

¹⁹ Zie Kamerstuk 30 373, nr. 72

²⁰ Zie Kamerstuk 30 373, nr. 73

²¹ Zie Kamerstuk 29 893, nr. 249

²² Zie Kamerstuk 32 404, nr. 104

²³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

²⁴ Zie Kamerstuk 27 801, nr. 26

positieve neveneffecten gehad op het convenant over het Warme-Bleve Vrij rijden en samenstellen, en heeft een impuls gegeven aan de veilige aan- en afvoer van ammoniak per binnenvaartschip in de haven van Stein.

Ook het geëvalueerde ammoniak-convenant met Yara Sluiskil is opgesteld naar aanleiding van het eerdergenoemde kabinetsstandpunt uit 2004. De evaluatie concludeert dat het convenant de beoogde maatschappelijke opgave ruimschoots heeft behaald. Weliswaar is het zeetransport van ammoniak over de Westerschelde niet volledig beëindigd, de resultaatsverplichtingen (het sterk verminderen van het zeetransport over de Westerschelde) van het convenant zijn behaald. Met betrekking tot het vervoer van ammoniak concludeert deze evaluatie dat ammoniak in de energietransitie (als waterstofrijke energiedrager) naar verwachting een belangrijke rol zal gaan spelen. Daarnaast wordt aanbevolen de omgeving op de hoogte te stellen van de resultaten.

Het betrekken van belanghebbenden bij ontwikkelingen aan de vervoerskant en de ruimtelijke omgeving geeft voor eenieder een beter beeld op ontwikkelingen, belangen en afwegingen. Dit sluit aan bij de richting die ik onderzoek voor het Robuust Basisnet. Bij mogelijke nieuwe afspraken over het veilig vervoer van ammoniak zal ik daarom inzetten op reguliere gesprekken met de omgeving zodat die ook integraal worden meegenomen in ontwikkelingen en waar nodig aanvullende afspraken. In de gesprekken met eerdergenoemde convenantspartijen en belanghebbenden partijen zoals lokale overheden, waaronder de gemeente Venlo waarmee ik invulling geef aan de motie van het lid Laçin²⁵, spreken we over of en welke nieuwe afspraken nodig zijn.

Aanpak overwegen

Eerder benoemde ik al de conclusie van ILT dat overwegen «de zwakste schakel» zijn binnen spoorveiligheid. Elk dodelijk slachtoffer is mij er één te veel en daarom zet ik mij in voor verdere verbetering van de veiligheid op overwegen.

Beveiligde overwegen

Via het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) worden beveiligde overwegen nog veiliger gemaakt. Door specifieke maatregelen, zoals bijvoorbeeld aanpassingen aan de overweg(installatie), wegaanpassingen, afwaarderen of het opheffen van de overweg, bijvoorbeeld door het realiseren van een onderdoorgang voor het kruisende verkeer. De onderdoorgang bij Diemen, waar dit jaar gestart is met werkzaamheden, is hier een goed voorbeeld van. Naast de specifieke maatregelen worden ook generieke maatregelen uitgevoerd. Zo is ProRail gestart met voorbereidingen om vanaf volgend jaar 40 flitscamera's te gaan plaatsen. Hierdoor wordt het mogelijk om weggebruikers die zich hier niet aan de verkeersregels bij een overweg houden te bekeuren. Ook zijn er partijen gecontracteerd om in de komende jaren maatregelen uit te gaan voeren om de dichtligtijden bij ca. 55 overwegen te gaan verkorten.

Voortgang Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO) Programma

Afgelopen maand was ik in Winterswijk aanwezig omdat daar tien onbewaakte overwegen zijn aangepakt. Hierbij heb ik herhaald dat onbewaakte overwegen niet meer van deze tijd zijn en opgeroepen om samen met alle betrokkenen ook snelheid te maken in de aanpak. Door middel van het NABO-programma, waar de 180 openbare en openbaar

²⁵ Zie Kamerstuk 29 383, nr. 353

toegankelijke NABO's zijn ondergebracht, zijn tot op heden 90 NABO's aangepakt. ProRail geeft aan op schema te liggen om de 180 NABO's eind 2023 aangepakt te hebben. Zij blijft daarbij echter afhankelijk van medewerking van externe partijen zoals ook door ProRail in de technische briefing²⁶ aan uw Kamer is toegelicht. Het eerder aangekondigde wetsvoorstel inzake de aanwijzingsbevoegdheid kan een belangrijke rol spelen in het versneld aanpakken van NABO's. In het laatste commissie-debat spoor, spoorveiligheid en ERTMS van 15 juni jl. is toegezegd de aanpak van NABO's te versnellen waar mogelijk. Via diverse maatregelen zoals het inzetten van een landelijk bemiddelaar, het werken in parallelle werkprocessen en de gebiedsgerichte aanpak was deze aanpak al eerder versneld. Zoals in de technische briefing is aangegeven, zijn de werkprocessen nog eens geoptimaliseerd maar heeft dit geen significante versnelling meer opgeleverd. Het afgelopen jaar is ook verder gewerkt aan de innovatieve verbetermaatregelen voor de aanpak van overwegen²⁷. De genoemde softwareapplicatie om de locatie van een trein te kunnen zien voor een overweggebruiker is volgens ProRail niet uitvoerbaar omdat de tijdigheid en juistheid van de informatie voor de gebruiker niet kan worden gegarandeerd. Zo kunnen mogelijk nieuwe onveilige(re) situaties ontstaan. Echter, als alternatief wordt momenteel onderzocht of, de reeds bestaande, Automatische Waarschuwinginstallatie (AWI) voor hetzelfde doel kan worden ingezet zodat overweggebruikers door middel van een lichtsignaal kunnen zien of er een trein aankomt. De andere genoemde innovatie is het plaatsen van automatische landhekken voor niet-openbare agrarische NABO's. ProRail is voor beide oplossingen in een afrondende fase om de haalbaarheid te bepalen.

Naar aanleiding van het ongeval bij Hooghalen is door ProRail gekeken naar de risicoanalyse, het afweegkader en de maatregelen rondom het risico voor zwaar en langzaam verkeer op NABO's²⁸. Uit de risicoclassificatie is gebleken dat voor 103 NABO's er onvoldoende tijd kan zijn om het spoor over te steken met inachtneming van de lokale oversteekafstand en de door het zwaar verkeer te realiseren snelheid. Uit het afweegkader blijkt dat bij 33²⁹ NABO's het risico dermate hoog dat hier ook op korte termijn iets aan gedaan moet gaan worden. Voor de resterende NABO's is het risico momenteel dermate laag dat er geen kosteneffectieve maatregelen zijn om het risico te mitigeren. Vanuit de huidige middelen voor de overwegenaanpak is ProRail gestart met het terplekke toetsen van maatregelen op haalbaarheid om bij deze 33 NABO's het risico te mitigeren. Hierbij onderzoekt zij maatregelen zoals onder andere het aanbrengen van wegverharding zodat verkeer voldoende snel kan oversteken en opties om de NABO definitief op te heffen. Ik ben in overleg met ProRail welke maatregelen zij snel en doelmatig kunnen inzetten om dit risico op een zo kort mogelijke termijn te mitigeren. Tot slot de motie van de leden Boulakjar, De Hoop, Minhas en Grinwis over recreatieve bestemmingen in de buurt van een NABO³⁰. Ik heb ProRail gevraagd deze NABO's te inventariseren en waar mogelijk versneld aan te pakken. Uit de inventarisatie blijkt dat in totaal 48 NABO's toegang geven tot recreatieve bestemmingen, sinds de inventarisatie zijn hier er al drie hiervan gesloten. Een lijst van deze NABO's stuur ik u met deze brief mee. Al deze NABO's maken al deel uit van het lopende programma. Op dit moment ziet ProRail geen opties tot versnelling. Wel heeft ProRail de desbetreffende gemeentes waar de recreatieve NABO's staan verzocht om coöperatief mee te werken aan een spoedige sluiting van deze categorie NABO's. In

²⁶ Technische briefing ProRail (via videoverbinding) donderdag 16 september 2021

²⁷ Zie Kamerstuk 29 893, nr. 252

²⁸ Zie Kamerstuk 29 893, nr. 250

²⁹ Waarvan 10 reeds in het NABO-programma zijn opgenomen

³⁰ Zie Kamerstuk 29 984, nr. 935

ieder geval zullen zij conform de doelstelling van het NABO- programma uiterlijk in 2023 zijn aangepakt.

Aanwijzingsbevoegdheid

Mijn ambtsvoorganger heeft uw Kamer in het commissiedebat van 15 juni jl. toegezegd dat het voorstel rond de zomer via de internetconsultatie zou worden voorgelegd aan het publiek en dat het voorstel kort na de zomer aan uw Kamer zou worden voorgelegd. Dat eerste is gelukt, het tweede heeft helaas meer tijd gevraagd. In het kader van open bestuur heb ik alle particuliere belanghebbenden per brief benaderd om te reageren op het wetsvoorstel en de reactietermijn tot 29 augustus aangehouden. De respondenten in de internetconsultatie hebben relevante punten ingebracht die om een zorgvuldige behandeling en afweging hebben gevraagd. Op 10 december is de ministerraad akkoord gegaan met het voor advies aanhangig maken van het wetsvoorstel bij de Afdeling advisering van de Raad van State. Hierbij vraag ik de Raad van State met spoed over dit voorstel te adviseren. Voor de volledigheid merk ik op dat ik de Raad van State heb verzocht om bij de advisering aandacht te besteden aan de verhouding tussen het interbestuurlijk toezicht en het wetsvoorstel. Inwerkingtreding per 1 januari 2022 is helaas niet langer haalbaar. Het is mijn inzet dat het wetsvoorstel zo snel mogelijk na de advisering aan uw Kamer wordt aangeboden. Het is mijn verwachting dat dit komend voorjaar zal zijn.

Vervolg overwegenaanpak

Na de aanpak van de meest risicovolle onbewaakte overwegen via het NABO programma blijven de resterende overwegen in lijn met de constatering van de ILT de «zwakste schakel» om de spoorveiligheid te waarborgen en verbeteren. Eerder heeft mijn ambtsvoorganger uw Kamer gemeld dat ProRail een traject is gestart om te onderzoeken hoe de overwegenaanpak onderdeel kan worden gemaakt van de vervanging- en vernieuwingsopgave van het spoor in Nederland.³¹ Zeer recent heeft ProRail haar advies hierover opgeleverd. Dit advies van ProRail is als bijlage bij deze brief meegestuurd³². Afgelopen decennia heeft een programmatische aanpak van overwegen bijgedragen aan het beveiligen of saneren van overwegen. Tegelijkertijd laat het advies zien dat, ook in het licht van Toekomstbeeld OV 2040, het van belang blijft om te investeren in het opheffen en beveiligen van overwegen. Aan ProRail heb ik laten weten dat voor besluitvorming nog een verdere uitwerking nodig is. Mijn volledige reactie is als bijlage bij deze brief gevoegd³³. Hierbij heb ik aangegeven dat de systematiek om de meest onveilige overwegen in beeld te hebben moet worden verbeterd. Dit omdat ILT mij heeft laten weten dat er een noodzaak tot verbetering is van de risicobeoordelingsmethode van overwegen door ProRail. ILT is hier met ProRail over in gesprek. Ook blijven bijdragen vanuit gemeente en provincie in hun rol als wegbeheerder nodig om niet alleen de mobiliteitsgroei op het spoor, maar ook die over de weg mogelijk te maken. Daarnaast moet de opgave op gebied van overwegen integraal worden beoordeeld met de andere opgaven rondom het spoor zoals baanstabieleit en klimaatadaptatie. Dit om de maakbaarheid te kunnen borgen en zo kosteneffectief te kunnen werken. Na uitwerking van deze aspecten kan door mijn ambtsopvolger besluitvorming gaan plaatsvinden over de programmering van de structurele aanpak. Dit zal nieuwe investeringen gaan vergen. Zoals ook genoemd in de brief aan uw Kamer over de financiële situatie van de

³¹ Zie Kamerstuk 29 893, nr. 250

³² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

³³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

instandhouding en de ontwikkeling van de Rijksinfrastructuur³⁴ is het echter aan een nieuw kabinet om keuzes te maken over de inzet van het beschikbare budget, en daarmee ook over de structurele aanpak van overwegen.

Tot slot

De Nederlandse spoorveiligheid behoort tot de Europese top en dit dankzij de dagelijkse geëngageerde inzet van alle betrokken partijen, waaronder ProRail, de spoorondernemingen en de ILT. Maatregelen blijven nodig om de spoorwegveiligheid te handhaven en te verbeteren. Aan de hand van de thema's uit de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020–2025 heb ik u over de stand van zaken geïnformeerd. Voor de zomer van 2022 zal ik uw Kamer opnieuw informeren over de voortgang van deze beleidsagenda.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S.P.R.A. van Weyenberg

³⁴ Zie Kamerstuk 35 925 A, nr. 14