

Vergaderjaar 2022–2023

29 893

Veiligheid van het railvervoer

Nr. 259

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 december 2022

Reizigers, omwonenden en alle medewerkers die op en rond het spoor werken moeten ervanuit kunnen gaan dat het spoorstelsel veilig is. Het spoor is één van de meest veilige manieren van reizen en het vervoeren van goederen. Ik zet mij er dan ook voor in om dit zo te houden en waar het kan te verbeteren. Samen met alle betrokkenen in de sector werk ik hieraan met de prioriteiten uit de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020–2025¹ als richting.

In deze brief informeer ik u aan de hand van het jaarverslag spoorveiligheid 2021² van de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (verder: ILT) over de algemene staat van de veiligheid op het spoor en de aandachtspunten die ILT hierbij aangeeft, zoals ik jaarlijks doe. Vervolgens ga ik in op de voortgang van de beleidsagenda spoorveiligheid vanuit drie invalshoeken: 1) Veilig reizen en vervoeren, 2) Veilige leefomgeving en 3) Veilig op het spoor.

Algemeen beeld

Mijn algemene doel is om het veiligheidsniveau op en rond het spoor voortdurend te verbeteren en minimaal te handhaven. De ILT constateert dat het spoor in Nederland nog steeds één van de veiligste in Europa is en dat het in de breedte goed gesteld is met de spoorwegveiligheid. Toch kwamen er in 2021 nog 11 mensen om het leven en raakten 22 mensen zwaargewond. Ik wil dan ook stilstaan bij de slachtoffers en nabestaanden die met zo'n situatie te maken hebben gehad. Dit onderstreept het belang van de inspanningen van mij en de sector om ervoor te zorgen dat reizigers veilig per trein kunnen reizen en goederen veilig worden vervoerd.

Het aantal slachtoffers over 2021 is gestegen, maar is door de effecten van de Covid-19 pandemie lastig te vergelijken met voorgaande jaren. De

¹ Kamerstuk 29 893, nr. 242

² Zie bijlage bij deze kamerbrief

meeste ongevallen en slachtoffers op het spoor zijn gerelateerd aan overwegen: bij 13 ernstige ongevallen op overwegen vallen 9 dodelijke slachtoffers. Overwegveiligheid blijft daarom een belangrijk aandachtspunt voor alle betrokkenen in de sector.

ILT besteedt in haar jaarverslag expliciet aandacht aan zaken die spelen bij ProRail. Hierbij heeft ILT mij laten weten dat zij zorgen heeft over de risicobeoordelingsmethode van overwegen, de kans op ontsporingen vanwege ondeugdelijke spoorstaafbevestigingen en het onderhoud van de infrastructuur op de Havenspoorlijn Rotterdam. Omdat er incidenten met de infrastructuur blijven plaatsvinden, is ILT in overleg met het bestuur van ProRail over hun verantwoordelijkheid om proactief maatregelen te blijven nemen om de veiligheid van de infrastructuur te verbeteren. ProRail heeft aangegeven ILT mee te nemen in de doorvoering van de beoogde verbeteringen. ILT is positief over de manier waarop ProRail ILT in de afgelopen periode heeft geïnformeerd, waarbij duidelijk is geworden dat ProRail het belangrijk vindt om haar organisatie structureel te verbeteren. ILT blijft de voortgang van de plannen en de doorwerking ervan in de praktijk kritisch volgen door middel van tussentijdse steekproeven en audits. In mijn rol van aandeelhouder en concessieverlener aan ProRail heb ik aan ProRail mijn zorgen geuit en aangedrongen dat zij adequaat optreedt op basis van de constatering van ILT.

1) Veilig reizen en vervoeren

STS-passages

Stop Tonend Sein (STS) passages zijn situaties waarbij een trein voorbij een rood sein of stopbord rijdt waardoor er een gevaarlijke situatie kan ontstaan, zoals treinbotsingen en ontsporingen. In 2021 vonden 105 STS-passages plaats. Dit zijn er 10 meer dan in 2020 en ook gerelateerd aan het aantal gereden treinkilometers is er sprake van een beperkte stijging van 0,626 STS-passages per miljoen treinkilometer in 2020 naar 0,657 in 2021. Niet alle STS-passages zijn even risicovol. Daarom wordt, naast het totale aantal STS-passages, ook gekeken naar het aantal STS-passages waarbij het zogenaamde gevaarpunt³ bereikt is en naar het aantal STS-passages per zogenaamde risicoklasse. ILT concludeert dat het percentage STS-passages waarbij het gevaarpunt bereikt is in de afgelopen jaren vrij stabiel rond de 20% blijft. Verder concludeert ILT dat het aantal STS-passages met een hoog risico in 2021 zowel absoluut als procentueel gedaald zijn ten opzichte van 2020.

In de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020–2025 zijn verbetermaatregelen voor het terugdringen van het aantal STS-passages beschreven. De actuele stand van zaken is als volgt:

- Vervanging van de oude stop-borden (S-borden) op niet centraal bediende gebieden door beter zichtbare en uniek genummerde borden, waardoor de kans op miscommunicatie tussen treindienstleider en machinist, en als gevolg daarvan een veiligheidsincident, kleiner wordt. ProRail verwacht dat dit in 2024 afgerond kan worden.
- Verzwaring van het remcriterium, waardoor de machinist gedwongen wordt om harder te remmen en het aantal STS-passages daardoor minder wordt. Het STS-verbeterprogramma is één van de programma's die onderdeel uitmaken van de NS-Vervoerconcessie voor het hoofdrailnet⁴. In dat kader heb ik concrete afspraken met NS gemaakt over de minimale remvertraging waaraan voldaan moet worden. In het

³ Fysiek punt op het spoor waar voor een trein die een stoptonend sein is gepasseerd een incident kan ontstaan doordat hij geen veilige rijweg meer heeft. Het kan daarbij gaan om een wissel (mogelijkheid om op een andere trein te botsen), een overweg (mogelijkheid om met wegverkeer te botsen) of een beweegbare brug (mogelijkheid dat de trein te water raakt).

⁴ artikel 18

NS Vervoerplan 2022 heeft NS aangegeven dat uiterlijk eind 2023 de materieelseries VIRM, ICM, DDZ en SLT hieraan zullen voldoen. Vanwege de substantiële bijdrage die deze verbetermaatregel kan leveren aan de reductie van het aantal STS-passages en van de risico's daarvan, volg ik de voortgang hiervan nauwgezet.

- Aanleg van zogenaamde ATB-Vv-installaties⁵ bij risicovolle seinen. Inmiddels zijn meer dan 3.000 van bijna 12.000 seinen hiermee uitgerust. Verdere investeringen in grootschalige aanleg van ATB-Vv wegen niet meer op tegen de risicoreductie. ATB-Vv zal daarom uitsluitend nog aangelegd worden bij nieuwe, specifieke risicolocaties.
- NS heeft inmiddels de inbouw van het waarschuwingssysteem ORBIT⁶ in 2021 afgerond en heeft aangegeven dat dit een positief effect heeft op de spoorveiligheid.

In aanvulling op bovenstaande verbetermaatregelen wordt door middel van evaluaties en analyses van rood-sein-naderingen en van STS-passages die hebben plaatsgevonden en door verdere ontwikkeling van het botsrisicomodel meer inzicht opgedaan in de oorzaken van en omstandigheden rondom STS-passages, zodat de risico's hiervan nog verder verminderd kunnen worden.

Aantoonbaar Veilige Berijdbaarheid

In de kamerbrief⁷ van 7 juni jl. en de antwoorden op Kamervragen⁸ van 13 juli jl. informeerde ik u dat ProRail het programmaplan herijkte van een programma gericht op de aantoonbaar veilige berijdbaarheid van het spoor. Dit programma «Aantoonbaar Veilige Berijdbaarheid» (AVB) is ingegeven door de ontsporing in Groningen⁹ en andere incidenten. ILT houdt toezicht op de uitvoering van dit programma. Inmiddels heeft ProRail risicogericht beoordeeld voor welke technische onderdelen van het spoor aanvullende maatregelen moesten worden genomen. Dit betreft onderdelen in gebieden waar de meettrein niet gereden heeft en dus geen meetresultaten beschikbaar waren in combinatie met uitgestelde vervangingen. ProRail geeft aan dat op die onderdelen controles zijn uitgevoerd en additionele beheersmaatregelen zijn genomen. ILT heeft zorgen over de maakbaarheid van het programma gezien de problemen in de huidige samenwerking tussen aannemers en ProRail met betrekking tot Prestatiegerichte Onderhoudscontracten. ILT zal in de contractgebieden waarvan het contract per 1 december van dit jaar zijn afgelopen dit knelpunt toetsen en beoordelen of ProRail de risico's beheerst ten aanzien van de veilige berijdbaarheid.

Verduidelijking van teksten en afbeeldingen van seinen, tekens en borden in de Regeling spoorverkeer

Voor de spoorwegveiligheid is het van groot belang dat wetgeving duidelijk is en niet tot misverstanden en verkeerde interpretaties kan leiden. Eind 2021 heb ik van ProRail een verzoek ontvangen om de Ministeriële regeling spoorverkeer op dit punt te verbeteren. Het betreft hier met name wetgeving voor machinisten en van andere functionarissen in de spoorsector met veiligheidsfuncties. Dit voorjaar heb ik de spoorsector geconsulteerd¹⁰ over de voorgestelde aanpassingen en handhaafbaarheids- en uitvoerbaarheidstoetsen hiervoor laten uitvoeren.

⁵ Automatische Trein Beïnvloeding Verbeterde versie

⁶ Oogst Remcurve Bewaking In Trein

⁷ Kamerstuk 29 893, nr. 257

⁸ Antwoord op vragen van het lid Van der Graaf over het bericht «Gebrekkig spooronderhoud leidde tot ontspoorde trein bij Groningen» Aanhangsel Handelingen II 2021/22, nr. 3521

⁹ Kamerstuk 29 984, nr. 939

¹⁰ Zie <https://www.internetconsultatie.nl/>

regelingen_spoorverkeer_en_indienststelling_spoorvoertuigen

Hierop heb ik vanuit de spoorsector nog een aantal nuttige suggesties meegekregen die ik in de definitieve regeling verwerkt heb. Per 1 januari 2023 zal de Ministeriële regeling spoorverkeer in werking treden¹¹.

Vitaal Spoor

Het vervoer van personen en goederen per spoor is een vitaal proces. Dit betekent dat uitval of verstoring van het spoor kan leiden tot maatschappelijke ontwrichting en een bedreiging vormt voor de nationale veiligheid. De situatie in Oekraïne heeft het belang van het spoorvervoer wederom onderstreept: sinds de start van de oorlog en de daaruit voortvloeiende oliesancties zien we een toename in het spoorvervoer van energiedragers van Rotterdam naar Duitsland om de gasvoorziening in Duitsland op peil te kunnen houden, maar ook een toename van graantransporten en vervoer van defensiematerieel.

Actieprogramma Vitaal Spoor

De spoorsector zet samen met mijn ministerie stappen om de weerbaarheid van het spoorvervoer in Nederland te verhogen middels het actieprogramma Vitaal Spoor. Binnen dit programma zijn de eerste producten inmiddels opgeleverd zoals bijvoorbeeld een aanpak om het bewustzijn rondom economische veiligheid binnen de sector te verhogen. Om tot een volledige invulling te komen van de acties en aanbevelingen uit de roadmap¹² zijn nog aanvullende producten vanuit vervoerders en mijn ministerie nodig. Ik verwacht dat halverwege volgend jaar alle producten gereed zijn. Door de wijziging van de Regeling beveiliging netwerk- en informatiesystemen lenW per 1 januari a.s. zal de ILT gaan starten met haar toezicht op het gebied van cybersecurity bij de door mij aangewezen Aanbieders van Essentiële Diensten op het spoor¹³.

Implementatie NIB2 en CER

Op Europees niveau is er de afgelopen tijd gewerkt aan twee nieuwe richtlijnen op het gebied van digitale en fysiek veiligheid. Allereerst de Netwerk- en informatiebeveiligingsrichtlijn (NIB2). De NIB2 heeft tot doel om de digitale veiligheid van aanbieders te verhogen. Alle middelgrote en grote bedrijven in de relevante sectoren vallen automatisch onder de richtlijn en moeten maatregelen nemen om risico's voor hun netwerk- en informatiesystemen te beheersen. Ook moet er toezicht worden gehouden op deze verplichtingen en moet er een Computer Security Incident Response Team worden ingericht om entiteiten te ondersteunen, zoals het National Cyber Security Centrum.

Ten tweede de Richtlijn Veerkracht Kritieke Entiteiten (CER). De CER heeft tot doel om de fysieke weerbaarheid van kritieke entiteiten te verhogen. Lidstaten moeten een nationale strategie ontwikkelen voor de versterking van de weerbaarheid van kritieke entiteiten. Kritieke entiteiten worden geïdentificeerd door een risicobeoordeling en daarna aangewezen door de lidstaat en vallen dus niet automatisch onder de richtlijn.

Beide richtlijnen kennen een breder toepassingsbereik dan de huidige reeds nationaal geïmplementeerde regelgeving. De NIB2 wordt van toepassing op vervoer per spoor en per water, en de CER wordt daarnaast ook van toepassing op openbaar vervoer. Naar verwachting zullen tientallen bedrijven in het ov-domein onder de reikwijdte van deze richtlijnen komen te vallen. Dit zal extra capaciteit vragen bij de toezichthouder, ILT. Onder leiding van het Ministerie van Justitie en Veiligheid

¹¹ Zie Stcrt. 2022, nr. 28278, d.d. 3 november 2022.

¹² Kamerstuk 29 893, nr. 256

¹³ Zie Stcrt. 2022, nr. 27687.

wordt momenteel gewerkt aan de implementatie van beide richtlijnen in Nederlandse wetgeving. De inwerkingtreding staat gepland voor 2024.

2) Veilige leefomgeving

Vervoer gevaarlijke stoffen over spoor

Wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen concludeert ILT dat er voor het vijfde jaar op rij geen grote ongevallen met emissie van gevaarlijke stoffen zijn geweest. Het is en blijft mijn ambitie om de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen permanent te verbeteren, vooral ook wat betreft de internationale regelgeving die op dat vervoer van toepassing is. Over de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen, meer specifiek de ruimtelijke doorwerking daarvan middels het Basisnet en het toekomstige robuust Basisnet in de aandachtsgebieden, voer ik ook regulier overleg met o.a. belanghebbenden, regionale bestuurders en mijn collega's de Minister van Justitie en Veiligheid en de Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening.

Over de veiligheid op spoorwegemplacements heb ik u in de brief over het Jaarverslag Basisnet 2021¹⁴ geïnformeerd over het proces van de wettelijke vastlegging. De verwachting is dat de wet- en regelgeving medio 2025 in werking treedt. In de overgangperiode, tot de inwerkingtreding, is het van belang dat gemeenten rekening houden met de bestuurlijke afspraken over de harmonisering van het voorzieningen- en maatregelenpakket op de emplacements en de vooruitlopende werking daarvan.

Voorzieningen spooreplacements nabij haven Rotterdam

Evaluatie budgetoverschrijdingen

Voor de zomer meldde¹⁵ ik u dat er 100 miljoen euro extra nodig was om voorzieningen op de spooreplacements nabij de haven van Rotterdam te realiseren, zodat er per 1 januari a.s. door ProRail voldaan kan worden aan de eisen in de omgevingsvergunning. In 2021 bent u geïnformeerd¹⁶ over een eerdere tegenvaller bij dit project. Dit zijn forse financiële tegenvallers die de vraag oproepen hoe dit heeft kunnen gebeuren.

Daarom heeft een interne evaluatie plaatsgevonden, waarbij zowel op de rol van ProRail als uitvoeringsorganisatie, als die van mijn ministerie als opdrachtgever is gereflecteerd. De onderzoekers hebben gereflecteerd op de rol van alle betrokkenen en hebben enkele aanbevelingen gedaan. Zo concluderen de onderzoekers o.a. dat er in 2017 weliswaar budget in de begroting is opgenomen, maar dat hier geen deugdelijke kostencalculatie aan ten grondslag lag en er wel indicaties waren dat het benodigde budget fors hoger zou moeten zijn.

Daarnaast concluderen de onderzoekers dat er lang de verwachting is geweest dat de vergunningseisen in lijn zouden worden gebracht met de maatregelenpakketten waar in het landelijk emplacementsproject afspraken over zijn gemaakt. Pas rond de zomer van 2020 werd duidelijk dat Rotterdam vasthield aan de door de gemeente bedongen uitzonderingssituatie op deze afspraken. Op dat moment stond de einddatum in de omgevingsvergunning van 1 januari 2023 op gespannen voet met de doorlooptijd van 3 tot 5 jaar die voor dergelijke projecten gebruikelijk is. Om de deadline te kunnen halen, heeft ProRail werkzaamheden die normaal volgtijdelijk plaatsvinden parallel in gang gezet. Tegelijk moest ProRail met bevoegd gezag overeenstemming vinden over de interpre-

¹⁴ Kamerstuk 30 373, nr. 75

¹⁵ Kamerstuk 29 893, nr. 257

¹⁶ Kamerstuk 35 925 A, nr. 14

tatie en uitwerking van de vergunningseisen. De onderzoekers constateren dat deze werkwijze heeft geleid tot ramingen die in korte tijd snel wijzigden.

De onderzoekers constateren verder dat de scope van de brandblusvoorzieningen wordt bepaald door de voorschriften in de vergunningen van het Rotterdamse bevoegd gezag. Deze voorschriften kennen kostbare voorzieningen, waarbij het Rotterdamse bevoegd gezag nauwelijks prikkels heeft om kosten te beperken.

De lessen en aanbevelingen van de onderzoekers zijn gericht op de medewerkers van mijn ministerie en van ProRail. Uiteraard neem ik deze ter harte en zullen ze worden betrokken bij andere relevante trajecten.

Niet alle voorzieningen op tijd gereed

Eind oktober meldde¹⁷ ik u dat de realisatie van de voorzieningen op schema lag, maar dat er ook tegenvallers te melden waren. ProRail heeft mij inmiddels laten weten dat op de emplacementen Maasvlakte West en Waalhaven Zuid niet alle door het bevoegd gezag geëiste voorzieningen in de omgevingsvergunning op tijd (1-1-2023) gereed zullen zijn. Ook op andere emplacementen is de planning nog kritisch, maar op basis van de huidige inzichten nog haalbaar. Waar mogelijk treft ProRail tijdelijke voorzieningen, maar is hierbij afhankelijk van de bereidheid van bevoegd gezag om tijdelijke voorzieningen te accepteren. Hierover zijn ProRail en bevoegd gezag intensief en constructief in gesprek.

Deze situatie baart mij zorgen, met name in het licht van een ongehinderd spoorgoederenvervoer vanuit de Rotterdamse haven. Ik heb dan ook aan ProRail gevraagd om alles in het werk te blijven stellen om in goed overleg met het bevoegd gezag ervoor te zorgen dat de definitieve voorzieningen of de tijdelijke voorzieningen tijdig gereed zijn.

3) Veilig op het spoor

Suïcidepreventie

Suïcides, en pogingen daartoe, op het spoor hebben een grote impact voor in de eerste plaats de slachtoffers en nabestaanden, maar ook op alle medewerkers en reizigers die hier mee te maken krijgen. Op 7 november jl. ben ik op werkbezoek gegaan om ook zelf in gesprek te gaan met rijdend personeel en medewerkers op stations die hier dagelijks mee te maken hebben. Dit heeft een diepe indruk op mij gemaakt en onderstreepte nog eens het belang van het Programma Suïcidepreventie. De Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020–2025 spreekt de ambitie uit om het aantal suïcides op het spoor terug te dringen. ProRail heeft hier in de afgelopen jaren aan gewerkt middels het Programma Suïcidepreventie, -afhandeling en nazorg 2017–2021, met positieve resultaten tot gevolg. Daarom heb ik deze zomer dit programma verlengd tot en met 2026. ProRail heeft hierbij de doelstelling geformuleerd om het absolute aantal suïcides op het spoor verder te reduceren. Het programma volgt een preventieaanpak, bestaande uit drie pijlers: afschermen van het spoor op risicolocaties en baanvakken, inzetten op interventies door het spoorwegpersoneel op te leiden in het contact met suïcidale personen, en bijdragen aan bredere maatschappelijke ontwikkelingen op het gebied van suicidepreventie. Op dit laatste punt werkt ProRail vanuit de derde landelijke agenda suïcidepreventie¹⁸ samen met relevante maatschappelijke organisaties zoals 113 Zelfmoordpreventie.

¹⁷ Kamerstuk 29 984, nr. 1055

¹⁸ Kamerstuk 32 793, nr. 502

Overwegveiligheid

Ook afgelopen jaar vonden de meeste ongevallen op het spoor plaats op een overweg. Een kwart hiervan vond plaats op niet actief beveiligde overwegen en het overige deel op beveiligde overwegen. Bij ongevallen op beveiligde overwegen is in 30% van de gevallen geregistreerd dat de overweggebruiker de beveiliging heeft genegeerd. Deze cijfers geven aan hoe ambitieus mijn streven naar nul dodelijke slachtoffers en nul verstoringen op overwegen is. Tegelijkertijd is er ook het afgelopen jaar hard gewerkt aan het opheffen en het veiliger maken van overwegen.

Aanpak beveiligde overwegen

Met het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) worden knelpunten op beveiligde overwegen aangepakt door een generieke en een specifieke aanpak. Met de generieke aanpak worden maatregelen gerealiseerd die de veiligheidssituatie op zo veel mogelijk beveiligde overwegen verbeteren. Een voorbeeld van zo'n generieke maatregel is het plaatsen van flitscamera's op overwegen om het negeren van een rood licht door overweggebruikers tegen te gaan. De eerste overweg waar deze maatregel is toegepast, bevindt zich in de gemeente Bunnik. De resultaten worden momenteel door ProRail beoordeeld en wanneer dit positief is, wordt deze maatregel vanaf 2023 verder ook bij 22 andere gemeenten toegepast.

Voor de overwegen waar generieke maatregelen niet voldoende zijn, kunnen specifieke maatregelen worden getroffen. Een voorbeeld hiervan is de overweg op de Wolfhezerweg in Wolfheze, waarvoor mijn ministerie, de gemeente Renkum en de provincie Gelderland recentelijk tot een bestuursovereenkomst zijn gekomen. Voor 11 beveiligde overwegen zijn reeds specifieke maatregelen uitgevoerd, waarmee de veiligheid en de doorstroming aanzienlijk zijn verbeterd. Op 11 overwegen zijn maatregelen in uitvoering en voor nog eens 18 overwegen worden maatregelen onderzocht. De middelen vanuit het LVO-programma zijn zo goed als volledig belegd en er kunnen geen nieuwe overwegen worden aangepakt.

Voortgang aanpak Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO's)

Met het NABO-programma zijn er op veel plekken mooie resultaten geboekt. Sinds de start van het NABO-programma in 2018 zijn inmiddels ca. 107 van de 180 openbare en openbaar toegankelijke NABO's op het reizigersnet aangepakt. Dit is tot stand gekomen door een intensieve samenwerking met ProRail, medeoverheden, bij NABO's betrokken burgers en recreatieve belangenverenigingen, en mijn ministerie. De opdracht aan ProRail is om voor eind 2023 ook de resterende openbare en openbaar toegankelijke NABO's op het reizigersnet aan te pakken. Tot mijn grote teleurstelling heeft ProRail aangegeven dat het behalen van deze doelstelling niet in alle gevallen mogelijk is. Waar dit begin dit jaar nog een beperkte 9 gevallen betrof, is dit inmiddels opgelopen naar 41 overwegen waarbij er een aannemelijk risico is dat zij niet tijdig, conform afspraak, worden aangepakt.

Uiteraard heb ik indringend met ProRail gesproken over de oorzaak hiervan. Redenen hiervoor zijn divers, zoals het mislukken van aanbestedingen vanwege ondercapaciteit bij ingenieursbureaus, doordat materiaalleveringen langer duren vanwege materiaal tekorten, er langdurige onderhandelingen nodig zijn om tot afspraken te komen met derden, en uitkomsten vanuit ecologisch onderzoek (aantreffen beschermde flora en fauna) een langere doorlooptijd noodzakelijk maken. De aanpak van sommige NABO's kan buitengewoon complex zijn, ProRail heeft u dit ook

eerder uitgelegd in een technische briefing¹⁹. Deze complexiteit begrijp ik, maar tegelijkertijd zijn deze NABO's op het reizigersnet niet meer van deze tijd.

In mijn beleidsprogramma²⁰ heb ik dan ook aangegeven na het huidige programma ook de laatste NABO's op het reizigersnet te willen gaan aanpakken. Aan ProRail heb ik dan ook gevraagd om zo snel mogelijk de overwegen in het huidige NABO-programma aan te pakken. Hierbij heb ik gevraagd om een ambitieus en realistisch plan, waarbij de meest gevaarlijke NABO het eerste wordt aangepakt. In de meegestuurde brief²¹ laat ProRail zien hoe zij dit gaat uitvoeren. ProRail geeft hierin aan dat ca. 170 NABO's voor eind 2025 zijn aangepakt, voor de resterende NABO's is een aanpak nog onzeker. In de tussentijd neemt ProRail tijdelijke veiligheid- en attentie- verhogende maatregelen. Uiteraard blijf ik met ProRail in gesprek om het NABO-programma zo voortvarend mogelijk af te ronden.

Naast de aanpak van 180 NABO's in het NABO-programma, pakt ProRail ook NABO's aan waarvoor geconstateerd is dat er een verhoogd risico geldt voor gebruik door zwaar en langzaam wegverkeer. Hierover is uw Kamer in de brieven van 10 maart 2021²² en 7 juni jl.²³ geïnformeerd. Van de 33 geïdentificeerde NABO's is bij 18 het risico inmiddels gemitigeerd. De overige 15 zijn in onderzoek en worden op zo kort mogelijke termijn aangepakt.

Landelijk bemiddelaar

Ter versnelling van de overwegenaanpak is in 2019 een landelijk bemiddelaar aangesteld. De landelijk bemiddelaar kan worden ingezet om te bemiddelen tussen medeoverheden, recreatieve belangenorganisaties en ProRail. De voortzetting van deze rol bij complexe situaties zie ik als meerwaarde voor het overwegendossier. In de afgelopen jaren is de inzet van de landelijk bemiddelaar cruciaal gebleken om gesprekken tussen particulieren, gemeenten en ProRail tot succesvolle oplossingen te brengen. In de Kamerbrief van 7 juni 2022²⁴ heb ik u laten weten dat de vorige landelijk bemiddelaar haar functie niet kon voortzetten. Ik ben dan ook blij om u te informeren dat Helma Lodders deze rol zal gaan vervullen. De combinatie van haar bestuurlijke ervaring bij een gemeente, ervaring in de landelijke politiek en haar vermogen om lastige situaties tot goede oplossingen te brengen geven mij het volste vertrouwen dat zij deze rol tot een succes zal gaan maken. Ik wens mevrouw Lodders heel veel succes bij deze functie en zal ook regelmatig met haar bijpraten over haar aanpak en resultaten.

Risicobeoordeling overwegen

Eerder dit jaar informeerde ik u over mijn opdracht aan ProRail om tot een verbeterde, adequate risicobeoordelingsmethode voor overwegen te komen.²⁵ Dit nadat ILT had geconstateerd dat voor het huidige overwegeregister een integrale kwantitatieve onderbouwing ontbreekt.²⁶ Naar verwachting is nog dit jaar een eerste versie van het nieuwe risicomodel operationeel. In het eerste kwartaal van 2023 zal verder aan dit risicomodel worden gewerkt. ProRail zal dan ook bij ILT moeten aantonen dat dit risicomodel adequaat is en dat ProRail op dit punt voldoet aan de wet-

¹⁹ Technische briefing ProRail d.d. 16 september 2021

²⁰ Zie Kamerstuk 35 925 XII, nr. 106

²¹ Zie bijlage bij deze Kamerbrief

²² Zie Kamerstuk 29 893, nr. 250

²³ Zie Kamerstuk 29 893, nr. 257

²⁴ Zie Kamerstuk 29 893, nr. 257

²⁵ Zie Kamerstuk 29 893, nr. 257

²⁶ Zie Kamerstuk 29 893, nr. 256

en regelgeving. Daarna zal ProRail zorg moeten dragen voor het continu verbeteren van het risicomodel op basis van nieuwe inzichten. ILT en ikzelf houden onverminderd aandacht voor het afronden van de opdracht, de gedragenheid van het risicomodel bij andere partijen zoals vervoerders en wegbeheerders en de wijze waarop ProRail de achterliggende kennis over de risicobeoordelingsmethode binnen de eigen organisatie borgt.

Aanwijzingsbevoegdheid

Met de Kamerbrief van 7 juni jl. heb ik uw Kamer geïnformeerd over het advies van de Raad van State over het wetsvoorstel voor de aanwijzingsbevoegdheid²⁷. Sindsdien zijn verkennende gesprekken gevoerd over een vervolg. Hieruit kan ik concluderen dat de voorgestelde weg door de Raad van State wellicht juridisch de meest passende is, maar met name de totstandkoming van normering een ingewikkeld vraagstuk vormt. Het opstellen van een normering voor overwegen is op dit moment in onderzoek door mijn ministerie, ILT, ProRail en de vervoerders, om zo tot een breed gedragen resultaat te komen. Dit proces zal ik in 2023 verder uitdiepen. Hierbij is het mijn inzet om tot een juridische stok achter de deur te komen die de overwegveiligheid kan borgen.

Vervolg overwegenaanpak

Alle financiële middelen voor de aanpak van overwegen zijn bijna volledig belegd en er kan niet worden gestart met de voorbereiding om andere overwegen aan te gaan pakken. Eerder heb ik hier ook voorwaarden aan gesteld zoals bijvoorbeeld de adequate risicobeoordeling voor overwegen, een integrale afweging met andere spoorse opgaves en het verder uitwerken van de cofinanciering met decentrale overheden om de financiële opgave beter inzichtelijk te kunnen maken. Aan deze voorwaarden is door ProRail nog niet op alle punten invulling gegeven. Stil staan op overwegveiligheid is voor mij echter geen optie. Daarom heb ik aan ProRail gevraagd om met de (zeer beperkte) resterende vrije middelen de diverse mogelijkheden te onderzoeken om de huidige reeds beveiligde overwegen nog veiliger te maken.

Tot slot

Samen met ILT, ProRail en alle partijen rondom het spoor werken we er gezamenlijk aan dat reizigers, overweggebruikers en alle medewerkers op en rondom het spoor er vanuit kunnen gaan dat zij elke dag weer veilig thuiskomen. De voortgang van de diverse onderwerpen in deze brief laat zien dat hier ook elke dag hard aan gewerkt wordt. Samen met de sector blijf ik werken aan maatregelen om de Nederlandse spoorveiligheid te borgen en te verbeteren. Voor de zomer van 2023 zal ik uw Kamer opnieuw informeren over de voortgang van deze maatregelen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen

²⁷ Zie Kamerstuk 29 893, nr. 257