

Vergaderjaar 2022–2023

29 893

Veiligheid van het railvervoer

Nr. 262

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 mei 2023

In navolging op de Kamerbrief van 8 december 2022¹ informeer ik uw Kamer hierbij over ontwikkelingen op het gebied van spoorveiligheid in aanloop naar het commissiedebat Spoor. Naast de overwegenaanpak en het toegezegde plan van aanpak, ga ik in op diverse onderwerpen die te maken hebben met spoorveiligheid.

Voortgang onderzoek treinongeval Voorschoten

Op 4 april jl. heb ik u geïnformeerd over wat toen bekend was over het tragische ongeval en u toegezegd u te informeren als er meer bekend zou zijn over de toedracht.² Op dit moment lopen er nog onderzoeken van de Nederlandse Arbeidsinspectie (in samenwerking met OM en politie), ProRail, NS, DB Cargo en BAM. De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) heeft na een verkennend onderzoek besloten om een formeel onderzoek in te stellen. Het is nog niet bekend wanneer alle onderzoeken worden afgerond. Vanzelfsprekend zal ik u nader informeren als de onderzoeken zijn afgerond.

Voortgang aanpak overwegen

De afgelopen decennia is het aantal ongelukken op overwegen fors gedaald. Daarentegen vinden de meeste (bijna) ongevallen op het spoor wel plaats op overwegen. Het verbeteren van overwegveiligheid blijft dan ook een belangrijke pijler in het spoorveiligheidsbeleid.

Aanwijzingsbevoegdheid

Bij haar negatieve advies op de aanwijzingsbevoegdheid voor overwegen heeft de Raad van State geconstateerd dat een wettelijke normering voor

¹ Zie Kamerstuk 29 893, nr. 259.

² Zie Kamerstuk 29 893, nr. 261.

de overwegenaanpak ontbreekt³. Ik heb dan ook een verkenning opgestart om te komen tot een normstelling voor overwegen, waarbij de spoorsector en decentrale overheden betrokken zijn. Dit traject loopt tot het najaar van 2023 en hieruit moet blijken of en in welke vorm wettelijke normering het juiste juridische instrument is. Met deze verkenning geef ik ook invulling aan de Kamerbreed gesteunde motie van de leden Minhas en Van der Graaf, waarin mede gevraagd wordt om het juridisch instrumentarium te onderzoeken (Kamerstuk 29 984, nr. 1082).

Risicobeoordelingsmethode overwegen

De ILT heeft eind 2021 ProRail erop gewezen dat de bestaande risicobeoordelings-methode niet adequaat was en dat dit een tekortkoming was van Verordening (EU)2018/762. In mijn brieven van 10 december 2021⁴ en van 7 juni 2022⁵ heb ik uw Kamer geïnformeerd over mijn opdracht aan ProRail om een verbeterde, passende en adequate risicobeoordelingsmethode voor overwegen op te stellen. ProRail heeft inmiddels een risicomodel ontwikkeld en is begonnen met de implementatie hiervan als onderdeel van de gevraagde risicobeoordelingsmethodiek. Waar eerder alleen gebruik werd gemaakt van een relatief eenvoudige kwalitatieve risicomatrix, is het nieuwe model gebaseerd op kwantitatieve data en op wetenschappelijke studies. Deze kwaliteitsverbetering heeft ervoor gezorgd dat er nu een model ligt waarin per type overweggebruiker (fietser, automobilist, machinist of treinreiziger) het veiligheidsrisico kan worden berekend.

In de bijlage treft u een door ProRail opgesteld memo aan over deze verbeterde risicobeoordelingsmethodiek zoals aan uw Kamer is toegezegd. Dankzij dit model kan worden beoordeeld welke overwegen de grootste veiligheidsrisico's kennen en waar de risico's voor weggebruikers, passagiers en machinisten het grootst zijn. Dit biedt mogelijkheden voor een meer datagedreven en risicogestuurde, en daarmee doelmatige overwegenaanpak. Dit nieuwe model is één van de uitgangspunten voor het Plan van Aanpak Overwegveiligheid.

Voor de ILT bestaan er geen belemmeringen voor het in gebruik nemen van het risicomodel zoals dit nu voorligt. Er is een verbetering ten opzichte van het huidige model en er is in een jaarlijkse verbetercyclus voorzien. Er zijn nog wel aanvullende verbeterstappen nodig. Zo is het model, vanwege een afwijkend karakter van de overwegen in haven- en industriegebieden daar nog niet bruikbaar. De ILT heeft mij laten weten dat het belangrijk is dat ProRail de kennis over de methode, en de inzichten rondom overwegveiligheid die daaraan ten grondslag liggen, borgt binnen de organisatie en dat de risicobeoordelingsmethode gedragen wordt door gebruikers en andere belanghebbenden. De ILT zal de implementatie van de risicobeoordelingsmethode blijven volgen, ProRail heeft hier een plan voor opgesteld. De ILT heeft ProRail om een concrete datum verzocht, waarop de methode volledig is geïmplementeerd. Na de implementatie zal de ILT een audit uitvoeren of er sprake is van een adequate risicobeoordelingsmethode, zoals de Europese regelgeving verlangt.

Voortgang aanpak beveiligde overwegen

Met het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) worden knelpunten op gebied van veiligheid en doorstroming op beveiligde

³ Zie Kamerstuk 29 893, nr. 257.

⁴ Zie Kamerstuk 29 893, nr. 256.

⁵ Zie Kamerstuk 29 893, nr. 257.

overwegen met algemene en specifieke maatregelen aangepakt. Eén van de veelbelovende algemene maatregelen is het plaatsen van flitscamera's, waarmee kan worden gehandhaafd op het negeren van rood licht door overweggebruikers. In de Kamerbrief van december⁶ heb ik aangegeven dat deze maatregel getest zou worden in Bunnik. Op basis van deze test heeft ProRail besloten om een andere leverancier van flitscamera's te kiezen. De afronding van systeemacceptatie met de tweede leverancier is voorzien voor eind 2023, met een uitrol die start in het voorjaar van 2024.

Wanneer algemene maatregelen bij overwegen niet voldoende zijn om de overwegveiligheid te verbeteren kunnen specifieke maatregelen worden genomen. Dit voorjaar worden twee grote LVO-projecten opgeleverd. In zowel Diemen als Apeldoorn zijn risicovolle overwegen opgeheven en vervangen door onderdoorgangen. Daarmee zijn binnen het LVO programma nu in totaal 13 beveiligde overwegen specifieke maatregelen uitgevoerd, op 10 zijn deze in uitvoering en op nog eens 4 worden maatregelen onderzocht. De middelen vanuit het LVO zijn inmiddels vrijwel volledig belegd en er kunnen binnen dit programma dan ook geen nieuwe overwegen meer worden aangepakt.

Aanpak niet actief beveiligde overwegen (NABO's)

Het NABO-programma blijft voortgang boeken met de aanpak van de 180 openbare en openbaar toegankelijke NABO's op het reizigersnet. Inmiddels zijn 112 van deze 180 NABO's aangepakt. Vorig jaar heb ik uw Kamer geïnformeerd dat er voor 41 NABO's een aannemelijke kans bestaat dat deze niet voor het einde van 2023 aangepakt kunnen worden⁷. Met de motie van de leden Minhas en Van der Graaf⁸ heeft uw Kamer opgeroepen om met gemeenten en andere belanghebbenden in gesprek te gaan om deze vertraging terug te dringen. ProRail voert gesprekken voor de vertraagde casussen. Daarnaast wordt in overleg met mij bovendien de landelijk bemiddelaar, mevr. Helma Lodders, actief ingezet om versnellingen te realiseren en impasses op lastige dossiers te doorbreken. Ondanks deze inzet is het aantal ongewijzigd. Ik blijf hierover constant in gesprek met ProRail en blijf mij inzetten om de vertragingen zoveel als mogelijk terug te dringen.

De NABO's die niet voor eind 2023 zijn aangepakt krijgen extra waarschuwingsborden, zodat de weggebruiker zich beter bewust is van de naderende overweg. Daarnaast wordt er per overweg nog gekeken of aanvullende attentie- en veiligheidsverhogende maatregelen kunnen worden genomen vooruitlopend op de definitieve aanpak. Ik blijf mij inzetten om de NABO's die niet vóór 2024 opgeheven kunnen worden alsnog definitief aan te pakken. Daarom blijft het NABO-programma doorlopen tot 2028. In dat jaar zijn naar verwachting 95% van deze NABO's aangepakt. Hoe de beperkt overgebleven NABO's aangepakt moeten worden na 2028 is nog onzeker. De verwachting is dat hier een hoge inspanning voor nodig is door ofwel hoog ingeschatte kosten en/of het op dit moment ontbrekend, passend juridische instrumentarium.

Het NABO-programma richt zich op de openbare en openbaar-toegankelijke NABO's. Er zijn in de afgelopen jaren echter ook veel particuliere NABO's aangepakt, waarmee ook grote stappen zijn gezet in het verder verbeteren van de overwegveiligheid. Sinds 2021 zijn maar liefst 50 particuliere NABO's buiten het NABO-programma aangepakt,

⁶ Zie Kamerstuk 29 893, nr. 259.

⁷ Zie Kamerstuk 29 893, nr. 259.

⁸ Zie Kamerstuk 29 984, nr. 1082.

waarmee er nu nog ongeveer 100 van deze NABO's op het reizigersnet over zijn.

Zoals ik u heb gemeld in mijn brief van 7 juni 2022⁹, heeft ProRail voor particuliere NABO's, maar ook voor NABO's op haven- en industrieterreinen, een kansrijke en goedkopere variant van overwegbeveiliging ontwikkeld: de Automatische WaarschuwingsInstallatie (AWI) in combinatie met afsluitbare hekken. Het ondertunnelen of met overwegbomen en bellen beveiligen van deze NABO's is erg duur en daardoor in beperkte mate kosteneffectief en doelmatig aangezien NABO's weinig gebruikte overwegen zijn. De inmiddels door ProRail ontwikkelde AWI is goedkoper en bovendien sneller te realiseren dan een tot nu toe gebruikelijke volledige beveiligingsinstallatie. Dat is omdat de bij een AWI toegepaste beveiligingsinstallatie eenvoudiger is en er daarom minder complexe installatiewerkzaamheden nodig zijn. Ik heb aan ProRail gevraagd om een toepasbaarheidsonderzoek naar dit type overwegbeveiliging uit te voeren.

Plan van Aanpak Overwegveiligheid

Naar aanleiding van een vraag van het lid Van der Graaf heb ik u een plan van aanpak voor overwegveiligheid toegezegd, voor zowel de NABO's als de regulier beveiligde overwegen. De afgelopen maanden hebben ProRail en mijn ministerie gewerkt aan het opstellen van dit plan van aanpak. Met de hierin beschreven aanpak kunnen de meest risicovolle overwegen doelmatiger en kosteneffectiever aangepakt worden dan tot nu toe. Het volledig uitgewerkte plan is als bijlage meegestuurd. Het plan van aanpak kent twee hoofdstromen: een zogenaamde «basis-op-orde» stroom en de integrale, corridorgerichte aanpak.

Binnen de basis-op-orde stroom worden op korte en middellange termijn de overwegen met de grootste veiligheidsrisico's aangepakt. De risicowaarden worden bepaald door het nieuwe, verbeterde risicomodel van ProRail en vormen samen met de doelmatigheid en kosteneffectiviteit de belangrijkste indicatoren welke overwegen als eerste aangepakt zullen worden. Er wordt bij deze basis-op-orde stroom dus geen onderscheid gemaakt tussen NABO's en regulier beveiligde overwegen en er wordt ook geen onderscheid gemaakt op basis van de locatie van de overweg. Op basis van een op veiligheidsrisico's gerangschikte lijst wordt van hoog naar laag beoordeeld bij welke overwegen met doelmatige investeringen de meeste veiligheidswinst kan worden geboekt. Binnen de basis-op-orde stroom zijn er twee sporen. In de eerste plaats wordt een pilot-project opgestart om een aantal van de meest risicovolle NABO's op haven- en industrieterreinen aan te pakken. Met de pilotuitkomsten kan opnieuw gewogen worden of deze overwegen integraal onderdeel moeten gaan worden van de overwegenaanpak en geven verdere inzichten over de aanpak (kosten bijv.) en de opbrengsten (risico reductie). In de tweede plaats wordt het NABO-programma zoals eerder beschreven voortgezet en verlengd tot 2028. Door hierbij ook andere risicovolle overwegen aan te pakken werk ik aan verbetering van de overwegveiligheid terwijl de definitieve aanpak van een aantal NABO's langer op zich laat wachten.

De tweede stroom – die van de integrale, corridorgerichte aanpak – is erop gericht om de overwegveiligheid op langere termijn continu te blijven verbeteren. De vernieuwingen die ProRail op haar spoorwegnet uitvoert vinden meestal plaats op basis van een corridorgerichte aanpak. Allereerst is dat vanzelfsprekend nodig omdat deze werkzaamheden uitgevoerd moeten worden om op een bepaalde vervoerscorridor het treinverkeer te verbeteren, bijvoorbeeld om de treinfrequenties en/of

⁹ Kamerstuk 29 893, nr. 257.

treinsnelheden te verhogen. Maar bovendien helpt zo'n corridorgerichte aanpak om de hinder voor treinreizigers als gevolg van buitendienststellingen en de uitval van treinen te minimaliseren. Het is dan ook wenselijk om de overwegenaanpak te integreren bij deze corridorgerichte aanpak. Zo kan kosteneffectiever gewerkt worden («werk-met-werk») en kunnen de werkzaamheden en verbetermaatregelen in zijn totaliteit afgewogen worden over een hele vervoerscorridor. Deze aanpak geeft de mogelijkheid om de overwegveiligheid op langere termijn continu te blijven verbeteren en sluit aan bij het advies van ProRail over de structurele overwegenaanpak¹⁰.

Voor beide stromen geldt dat er nadrukkelijk wordt ingezet op innovaties. Zo kunnen AWI's voor particuliere (vaak agrarische) NABO's en voor NABO's op haven- en industrieterreinen een doelmatige en kosteneffectieve maatregel zijn om overwegrisico's te verkleinen. Verder wordt er gewerkt aan aanvullende technische maatregelen om de huidige beveiligde overwegen nog verder te beveiligen, zodat minder vaak hoeft te worden gekeken naar kostbare oplossingen als tunnels.

Er zijn op korte termijn geen extra middelen voor de overwegenaanpak beschikbaar, maar door het anders toewijzen van al gereserveerde middelen uit de huidige overwegprogramma's kan de hierboven beschreven aanpak worden uitgevoerd. Het gaat om een bedrag van ongeveer € 20 miljoen. Hiermee kunnen al op korte termijn effectieve stappen worden gezet ter verbetering van de overwegveiligheid op risicovolle overwegen en bieden de ontwikkelde innovaties een perspectief voor de toekomstige aanpak van overwegen. Het plan van aanpak moet voor de huidige kabinetsperiode worden uitgevoerd waarbij er ook scenario's worden geschetst voor structurele investeringen in de aanpak na 2025, waarover een volgend kabinet een besluit moet nemen.

Ontwikkelingen spoorveiligheid

Naast overwegveiligheid zijn er ook diverse andere ontwikkelingen op gebied van spoorveiligheid.

Voortgang blusvoorzieningen havenemplacementen Rotterdam

Eerder dit jaar informeerde¹¹ ik u dat er onder voorwaarden gerangeerd kon blijven worden met gevaarlijke stoffen op de meeste Rotterdamse havenemplacementen. De toen nog ontbrekende voorzieningen op emplacement Pernis zijn inmiddels gerealiseerd en het rangeren met gevaarlijke stoffen is ook op dit emplacement hervat. Het is op de emplacements nog niet gelukt om de leidingen met de door bevoegd gezag geëiste waterdruk te spoelen. Deze eis is op een laat moment (medio december 2022) concreet geworden en wordt nog onderzocht op technische haalbaarheid. De door bevoegd gezag geëiste einddatum voor de realisatie van de voorzieningen (uiterlijk 23 april 2023) is niet gehaald. In de tussentijd gaat ProRail door met de eerder getroffen tijdelijke oplossingen en maatregelen.

Hinder Calandbrug en Suurhoffbrug in het Rotterdams havengebied

ProRail heeft de vorig jaar ontstane hinder op de Calandbrug¹² en de Suurhoffbrug¹³ opgelost. De storing van de Calandbrug is verholpen door

¹⁰ Zie Kamerstuk 29 893, nr. 256.

¹¹ Zie Kamerstuk 29 893, nr. 260.

¹² Zie Kamerstuk 29 893, nr. 257.

¹³ Zie Kamerstuk 29 893, nr. 257.

de kogellagers te vervangen. Op deze brug reden door de eerdere ingebruikname van het Theemswegtracé al geen treinen meer, maar de brug kan nu weer worden gebruikt door langzaam (weg)verkeer en de bus. De beperking op de Suurhoffbrug is met maatregelen teruggebracht naar een beperking voor gelijktijdige passage van de zwaarste type treinen. Dit zorgt in de praktijk niet voor hinder. Na realisatie van een aantal andere maatregelen kunnen naar verwachting einde dit jaar alle beperkingen op de brug worden opgeheven.

Voortgang vitaal spoor

Het vervoer van personen en goederen per spoor is aangewezen als vitaal proces. Vitale processen zijn processen die heel belangrijk zijn voor de Nederlandse samenleving omdat uitval of verstoring tot ernstige maatschappelijke ontwrichting leidt en een bedreiging vormt voor de nationale veiligheid. Zoals ik heb aangegeven in mijn vorige Kamerbrief over Spoorveiligheid¹⁴, heeft de situatie in Oekraïne het belang van het spoorvervoer onderstreept door de toename in het spoorvervoer van energiedragers, graanvervoer en defensiematerieel.

De spoorsector zet samen met mijn ministerie stappen om de weerbaarheid van het spoorvervoer in Nederland te verhogen via het actieprogramma Vitaal Spoor. Het schrijven van het actieprogramma is kortgeleden afgerond. Het verbindt de spoorsector en mijn ministerie voor de betere bescherming van onder andere de cybersecurity, de security en de economische veiligheid van het vitale proces. Ook is afgesproken om te onderzoeken of aanvullende regelgeving, maatregelen of plannen nodig zijn. Binnen het actieprogramma zijn de eerste acties afgerond zoals een aanpak om het bewustzijn rondom economische veiligheid binnen de sector te verhogen. Daarnaast ben ik in breder verband met de OV-sector in gesprek over de op handen zijnde implementatie van de Netwerk- en informatie-beveiligingsrichtlijn (NIB2) en de Richtlijn Veerkracht Kritieke Entiteiten (CER).

Gewijzigde technische specificaties interoperabiliteit

Deze zomer zal de Europese Commissie tien gewijzigde Europese verordeningen met Technische Specificaties voor Interoperabiliteit (TSI) publiceren. Met deze verordeningen wordt op Europees niveau technische eisen gesteld aan onder andere treinen, spoor en perrons om ervoor te zorgen dat treinen zoveel mogelijk zonder problemen de grens over kunnen. De TSI's vormen zo de basis voor één samenhangend Europees spoorwegsysteem.

Na publicatie van een gewijzigde TSI moet er bij nieuwe investeringen worden voldaan aan de gewijzigde TSI's. Nieuwe eisen kunnen in sommige gevallen tot kostenverhoging leiden. In samenhang heeft het een positief netto effect op het spoorwegsysteem, wat ook wordt beaamd door de spoorsector.

Andere invulling ILT onderzoek naar fysieke kwaliteit van het spoor

In 2012 heeft de Tijdelijke Commissie onderhoud en innovatie spoor onder leiding van lid Kuiken een aantal aanbevelingen gedaan om de kwaliteit van het spoor te verbeteren (Kamerstuk 32 707, nrs. 8 t/m 13). Eén daarvan was om elke vijf jaar een onafhankelijke partij de fysieke kwaliteit van het spoor te laten controleren. Toen is gekozen voor de ILT.

¹⁴ Zie Kamerstuk 29 893, nr. 259.

Dit onderzoek is uitgevoerd in 2013¹⁵ en 2018¹⁶ met de conclusie dat het overgrote deel van het spoor veilig was. Bij aanvang van het derde onderzoek is gekozen voor een aanpak waarbij het accent van de inspecties komt op «de kwaliteitsborging van het onderhoud», in lijn met de aanbeveling van 2012, omdat zo beter wordt aangesloten bij de risico-gestuurde werkwijze van de ILT. Dat betekent dat er geen groot aantal aselecte inspecties worden gedaan, maar gerichte inspecties bij onderdelen van de infrastructuur waar meer risico's worden verwacht en met gebruikmaking van nieuwe toezicht instrumenten. Voor de zomer van 2024 zal ik de onderzoeksresultaten met u delen.

Aantoonbare Veilige Berijdbaarheid (AVB)

Eerder informeerde ik u dat ProRail naar aanleiding van een ontsporing in Groningen¹⁷ en andere incidenten gestart is met een programma om de aantoonbaarheid van de veilige berijdbaarheid van het spoor te verbeteren. ILT heeft vastgesteld dat ProRail deze problematiek rond onderhoud onvoldoende beheerst. Daarmee overtreedt ProRail de regelgeving. In december¹⁸ heb ik u geïnformeerd dat de ILT specifiek toezicht houdt op de uitvoering van het programma, toezicht op dit programma blijft nog nodig. De ILT blijft hierover – ook in bestuurlijke gesprekken – met ProRail in overleg. Het toezicht richt zich met name op het inzicht in de korte termijn risico's, de vereiste beheersmaatregelen en de maakbaarheid van AVB.

Voortgang aanbevelingen OVV Spoor

De ILT heeft een wettelijke taak bij het monitoren van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) over voorvallen op het spoor. Als bijlage ontvangt u de rapportage van de ILT die ingaat op de uitvoering van de aanbevelingen van de OVV over een ernstig incident op het spoor: een aanrijding door een reizigerstrein met een hoogwerker op een overweg bij Dalfsen in 2016.

Ten opzichte van de laatste rapportage stonden voor de ILT nog twee te monitoren aanbevelingen open naar aanleiding van het onderzoek naar dit ongeval. De inspectie ziet voldoende opvolging bij de aanbeveling *Beheersing bij oversteken spoorwegovergang met bijzonder voertuig* en deze aanbeveling is daarmee afgesloten. Voor de aanbeveling *Instructies voor overweggebruikers in uitzonderlijke situaties* ziet de inspectie verbeteringen, maar nog niet alle zorgen zijn weggenomen. De inspectie zal deze punten opnemen in haar reguliere toezicht.

Oud-inspecteur van de ILT

Tijdens het laatst CD Spoor heeft lid Madlener een vraag gesteld over de stelling van de oud-inspecteur van de ILT dat het toezicht de afgelopen jaren uitgehold zou zijn, ik heb toen toegezegd hier nog op terug te komen. Ik herken de stelling dat het toezicht in de afgelopen jaren zou zijn uitgehold niet. De afgelopen jaren heeft er een verandering plaatsgevonden in hoe het toezicht is ingericht. In het verleden had de ILT bijvoorbeeld een aparte afdeling voor «onderzoeken», vanwege de taak van de OVV is deze opgeheven. Sindsdien houdt de ILT toezicht op de onderzoeken die de branchepartijen zelf uitvoeren. Naast product / objecttoezicht past de ILT ook systeem- en besturingstoezicht toe. De ILT

¹⁵ Zie Kamerstuk 29 984, nr. 377.

¹⁶ Zie Kamerstuk 29 984, nr. 851.

¹⁷ Zie Kamerstuk 29 893, nr. 257.

¹⁸ Zie Kamerstuk 29 893, nr. 259.

heeft op dit moment ongeveer 30 inspecteurs die zich bezighouden met toezicht op spoorveiligheid. Daarnaast zijn er ook inspecteurs die zich bezighouden met het verlenen van vergunningen en met het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Deze capaciteit zet de ILT zo efficiënt mogelijk in, rekening houdend met andere prioriteiten, nieuwe taken (o.a. vanuit Europa) en innovaties in het toezicht.

Tot slot

Deze zomer zal ik u ook nader informeren over het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor in de kamerbrief over de monitoringsrapportage van het basisnet over het jaar 2022. Ik zet me in voor een nog veiliger spoor, voor zowel de gebruikers als de omgeving. In het najaar verschijnt het jaarverslag spoorveiligheid van de ILT en zal ik uw Kamer opnieuw informeren over de staat van de veiligheid op het Nederlandse spoor. Ook zal ik uw Kamer dan informeren over de voortgang van de beleidsagenda Spoorveiligheid.

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