

Vergaderjaar 2019–2020

29 893

Veiligheid van het railvervoer

Nr. 241

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 december 2019

Jaarlijks wordt uw Kamer geïnformeerd over de staat van de veiligheid op het spoor. Het bijgevoegde «Jaarverslag Spoorwegveiligheid 2018»¹ van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), de beleidsreactie hierop en de stand van zaken van de beleidsprioriteiten uit de Beleidsimpuls Railveiligheid vormen hiervoor de basis. Tevens wordt in deze brief ingegaan op de opvolging van (thema) onderzoeken van de ILT over «borging vakbekwaamheid machinisten door spoorwegondernemingen» en «veiligheidsrisico's bij concessiewisselingen» en wordt u geïnformeerd over de opvolging van twee OvV aanbevelingen m.b.t. passieve veiligheid. Vervolgens wordt een update gegeven over de veiligheidssituatie op de Rotterdamse emplacementen en het aangekondigde onderzoek, wordt ingegaan op toezeggingen uit het AO ERTMS/spoorveiligheid van 20 juni jl. (Kamerstuk 33 652, nr. 71), de aangenomen gewijzigde motie van het lid Van Aalst² ten aanzien van het reisverbod in het gehele openbaar vervoer en een toezegging uit het NO MIRT van 25 november jl. over de verbinding Roosendaal–Antwerpen. Tot slot wordt de Beleidsagenda spoorveiligheid 2020–2025 aangekondigd.

Algemeen beeld

In lijn met de jaren ervoor concludeert de ILT ook voor 2018 dat het Nederlandse spoor veilig is. Nederland zit in de top 3 van Europa als het gaat om laagste aantal significante ongevallen³ ⁴. Dit neemt niet weg dat het vervoer van grote aantallen reizigers en goederen in een druk bevolkt land als Nederland risico's met zich meebrengt. Het totaal aantal slachtoffers op het spoor is de afgelopen tien jaar geleidelijk afgenomen.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

² Kamerstuk 35 300 XII, nr. 58.

³ Een ongeval geldt als significant als er ten minste één dode valt, één zwaargewonde, als er een schade is van ten minste € 150.000 of een stremming van het baanvak van ten minste 6 uur.

⁴ Report on railway safety and interoperability 2018 (ERA).

Daarbij geldt wel dat het aantal slachtoffers in 2018 hoger ligt dan het jaar ervoor. In 2018 waren er 16 dodelijke slachtoffers en zes zwaargewonden t.o.v. 12 dodelijke slachtoffers en zes zwaargewonden in 2017. Vergelijkbaar met 2017 zijn de meeste slachtoffers het gevolg van een overwegongeval. Dit toont aan dat er blijvend aandacht nodig is voor overwegveiligheid en onderstreept het de ambitie om overwegen aan te pakken en te streven naar nul dodelijke slachtoffers.

Zoals reeds gemeld aan uw Kamer⁵, is het aantal STS-passages in 2018 toegenomen (137 in 2018 t.o.v. 105 in 2017). Op een totaal van ruim 11 miljoen roodseinnaderingen per jaar blijft dit een zeer laag aantal en een goede prestatie van de machinisten op een druk bereden spoor. Belangrijke notie is bovendien dat het aantal STS-passages waarbij het gevaarpunt⁶ is bereikt (26 van de 137), het laagste aantal is sinds het begin van de registratie van STS-passages in 2003. Dit laat onverlet dat het van belang blijft om onverminderd door te gaan met de maatregelen uit het STS-verbeterprogramma en het aantal STS-passages zo ver als mogelijk terug te dringen. Als het gaat om veiligheidsrisico's (waaronder STS-passages) bij concessiewisselingen, wordt samen met concessieverleners en vervoerders bezien of (wettelijke) maatregelen kunnen helpen om deze risico's aan te pakken. Voor wat betreft het opvolgen van de aanbevelingen uit het rapport «borging vakbekwaamheid machinisten door spoorwegondernemingen» zijn spoorwegondernemingen aan de slag met de opvolging hiervan. De ILT heeft een meetinstrument voor monitoring ontwikkeld en voert op basis hiervan audits uit. Tot slot is het aantal suicides op het spoor met circa 10% ten opzichte van 2017 afgenomen.

Jaarverslag Spoorwegveiligheid 2018 en Beleidsimpuls Railveiligheid

Met het Jaarverslag Spoorwegveiligheid wordt de algehele staat van de spoorveiligheid in beeld gebracht aan de hand van de volgende indicatoren:

- In 2018 is het spoor met in totaal 164 miljoen treinkilometers intensiever bereden dan in 2017 (159 miljoen treinkilometers).
- In 2018 waren er 16 dodelijke slachtoffers en zes zwaargewonden t.o.v. 12 dodelijke slachtoffers en zes zwaargewonden in 2017.
- Het aantal significante ongevallen is in 2018 iets toegenomen naar 29 ten opzichte van 26 in 2017.

Daarnaast wordt met het Jaarverslag Spoorwegveiligheid de voortgang van de beleidsprioriteiten gemonitord. Deze beleidsprioriteiten zijn in 2016 in de Beleidsimpuls Railveiligheid vastgesteld voor de periode 2016–2020. De beleidsprioriteiten bestaan uit het verminderen van het aantal STS-passages, veiligere overwegen, verbeteren van de externe veiligheid voor vervoer van gevaarlijke stoffen en minder suicides op het spoor.

STS-passages

Ondanks de toename van het aantal STS-passages ten opzichte van 2017, zijn de veiligheidsrisico's gedaald ten opzichte van 2017. Slechts 26 STS-passages (19%) hebben het gevaarpunt bereikt: het laagste aantal sinds het begin van de registratie van STS-passages. Ook het beoordeelde risico van de STS-passages is substantieel gedaald. Dit komt enerzijds doordat relatief veel STS-passages plaatsvinden op rangeerterreinen waar

⁵ Kamerstuk 29 893, nr. 239.

⁶ Een gevaarpunt is een fysiek punt op het spoor waar een ongeluk kan ontstaan omdat de trein geen veilige rijweg meer heeft. Het kan hier bijvoorbeeld gaan om een wissel, een overweg of een beweegbare brug.

met lagere snelheden gereden wordt. Anderzijds komt dit door een effectieve implementatie en functioneren van ATB-Vv⁷.

De stijging van het totaal aantal STS-passages is volgens de ILT in belangrijke mate toe te schrijven aan het niet goed volgen van procedures door treinpersoneel, treindienstleiders en werkvoorbereiders en een verandering in de werkprocedures op rangeerterreinen. Daarnaast leidt verbeterde registratie op rangeerterreinen ook tot het hogere aantal STS-passages. Om deze oorzaken aan te pakken wordt ingezet op de zogenaamde *human factor* aspecten. Zo is er eind november een workshop geweest met treinpersoneel, treindienstleiders en werkvoorbereiders om meer inzicht te krijgen in de rol van menselijk handelen bij STS-passages en de verbetermogelijkheden. In niet centraal bediende gebieden (NCBG's), zoals rangeerterreinen, worden de komende jaren de zogenaamde «stopborden» vervangen door een beter zichtbaar type. Deze worden voorzien van een unieke nummering, waardoor de kans op miscommunicatie tussen machinisten en treindienstleiders verminderd wordt. Daarbij wordt kritisch beoordeeld of elk van deze stopborden nog wel effectief is en op de juiste locatie staat.

Om meer inzicht te krijgen in oorzaken en zo gericht maatregelen te kunnen treffen, wordt binnen het STS-verbeterprogramma ingezet op analyse van roodsein-naderingen en STS-passages op basis van meetgegevens van het rijgedrag van machinisten en big data. In de brief van 4 juni 2019⁸ is uw Kamer geïnformeerd over alle andere maatregelen die genomen worden om het aantal STS-passages zo ver mogelijk terug te dringen.

Overwegveiligheid

In 2018 waren er 14 dodelijke ongevallen op overwegen ten opzichte van 6 dodelijke ongevallen in 2017. Mede vanwege deze aantallen is en blijft overwegveiligheid een prioriteit. Het streven is nul dodelijke slachtoffers op en rondom overwegen en om binnen 5 jaar circa 180 openbare en openbaar toegankelijke NABO's op te heffen of te beveiligen. In de reactie op het OvV-rapport⁹ is uiteengezet hoe hier invulling aan gegeven wordt.

In 2018 zijn er geen nieuwe overwegen aangelegd en zijn 26 overwegen opgeheven, ten opzichte van 17 in 2017. In 2019 heeft ProRail een doorlichting van haar administratie afgerond. Hierbij zijn 109 reeds bestaande, maar blijkbaar nog ongeregistreerde, overwegen naar voren gekomen. Deze bestaande overwegen bevinden zich voornamelijk in haven- en industriegebieden en kennen een doorgaans laag risicoprofiel.

Voortgang LVO en NABO programma

In het kader van het landelijk programma overwegen (LVO) wordt gewerkt aan het verbeteren van de veiligheid en doorstroming van beveiligde overwegen. In 2019 zijn in Putten, Oisterwijk, Borne, Deurne, Halderberge en Hurdegaryp overwegen aangepakt. Daarnaast is ProRail bezig met studies naar 15 andere vergelijkbare projecten. Het aanpakken van overwegen gebeurt onder andere door de aanleg van een tunnel of het verbeteren en veiliger maken van de overweg. Hiermee is het huidige LVO-budget (EUR 220 miljoen) nagenoeg volledig belegd.

⁷ Automatische TreinBeïnvloeding Verbeterde versie.

⁸ Kamerstuk 29 893, nr. 239.

⁹ «Overwegveiligheid, een risicovolle kruising van belangen» gepubliceerd op 26 juli 2018 door de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV).

Naast deze specifieke projecten wordt via het LVO ook gewerkt aan generieke maatregelen. Een van deze maatregelen betreft de afteller¹⁰ voor vertrek met als doel het verkorten van de dichtligtijden van overwegen die dicht bij een station liggen en daarmee het verkleinen van de kans op risicovol gedrag door weggebruikers. ProRail heeft aangegeven dat het echter niet mogelijk blijkt om deze maatregel in de beoogde omvang (ca. 200 locaties) uit te rollen. ProRail had de verwachting dat de afteller na de ontwikkeling van het prototype in veelvoud kon worden uitgerold. In de praktijk blijkt echter dat iedere locatie dermate uniek is en kenmerken van een apart project heeft. Daarom is ProRail verzocht om zo spoedig mogelijk de alternatieven voor de afteller te onderzoeken.

In het programma voor Niet actief Beveiligde Overwegen (NABO) worden de openbare en openbaar toegankelijke overwegen op het reizigersnet aangepakt. ProRail geeft aan dat hiervan inmiddels 36 NABO's (dus 20%) zijn aangepakt. De landelijke bemiddelaar wordt daarbij ingezet als het op bestuurlijk niveau dreigt vast te lopen.

Gegeven de gestelde ambities, de ontwikkelingen met betrekking tot de afteller en de uitputting van het LVO-budget, wordt door ProRail zowel het LVO- als het NABO-programma herijkt en doorgelicht op de voorgestelde maatregelen en het daarvoor beschikbare budget. ProRail betreft daarbij ook de bevindingen van de landelijke bemiddelaar. Ik informeer uw Kamer over de uitkomsten hiervan in het eerste kwartaal van 2020.

Overwegveiligheid in relatie tot het OV Toekomstbeeld

Tijdens het AO ERTMS/spoorveiligheid van 20 juni jl. heeft de heer Amhaouch (CDA) verzocht om inzicht te geven in hoe het stelsel van spoorwegovergangen eruit ziet ten opzichte van de ambities zoals verwoord in het OV Toekomstbeeld en ook waar economische dan wel veiligheidswinst valt te behalen. Om de groei en ambities voor reizigers- en goederenvervoer te kunnen realiseren, zoals verwoord in het OV Toekomstbeeld en het maatregelenpakket goederenvervoer, is een goede aanpak van overwegen van belang. Enerzijds om de veiligheid te kunnen blijven borgen en anderzijds om een goede doorstroming te behouden. Via het NABO- en LVO-programma wordt dit, op basis van kosteneffectiviteit en een risico-gestuurde aanpak, door ProRail met alle betrokken partijen (decentrale overheden, recreatieve belangenorganisaties, bedrijven en burgers) op zoveel mogelijk plaatsen in praktijk gebracht.

De meest risicovolle overwegen ten aanzien van veiligheid en doorstroming zijn opgenomen in het overwegenregister van ProRail. Om een nog betere risicoafweging te maken heeft ProRail gewerkt aan een aanvulling hierop. In het hernieuwd overwegenregister zijn per overweg de kenmerken geregistreerd die samen het risicoprofiel van een overweg weergeven. Deze kenmerken zijn bijvoorbeeld de fysieke uitrusting van een overweg, de huidige en verwachte toename van de treinfrequentie op een overweg, het feitelijk gebruik van de overweg en het mogelijk gevolg van een ongeval of een verstoring op een overweg. Zo kan op basis van het risicoprofiel bepaald worden welke overwegen als eerste in aanmerking komen voor de overwegenaanpak en cofinanciering vanuit het Rijk.

¹⁰ Met de afteller wordt het vertrekproces op stations bevorderd en de dichtligtijd van een overweg vlakbij het station verkort.

Suicide(preventie)

In 2018 vonden er 194 suïcides op het spoor plaats. Dit is circa 10% minder dan het jaar ervoor (215 in 2017). Hiermee is de ingezette afname sinds 2015 op het spoor voortgezet. Dit past bij het landelijk beeld waar in 2018 een afname van 5% is (1.917 in 2017 naar 1.829 in 2018). Onder regie van het Ministerie van VWS wordt gewerkt aan een verdere afname van het aantal suïcides. Voor het spoor is in 2017 het programma «Suïcidepreventie, afhandeling en nazorg op het spoor 2017–2021» van ProRail vastgesteld.

De uitvoering van dit programma loopt op schema:

- De plaatsing van de eerste lichte fysieke maatregelen is dit najaar gestart. Het gaat onder meer om hekwerken, camera's en antiloopmaten.
- De opleiding voor spoorpersoneel («herkennen en aanspreken van mogelijk suïcidale personen») is voortgezet en uitgebreid naar meer partijen in de spoorsector, zoals regionale vervoerders en aannemers.
- Er is een strategische samenwerkingsovereenkomst van ProRail met 113-Zelfmoordpreventie gesloten.
- Voor het bredere reizend publiek is een publiekscampagne («stel je voor») ontwikkeld, gericht op het creëren van een sociaal vangnet in de stationsomgeving.
- Op het gebied van afhandeling geldt dat het in 2018 geïmplementeerde sector brede afhandelprotocol steeds vaker tot een versnelling van de onderzoeksfase door de Politie en Forensisch Onderzoek leidt (onder meer door gebruik van camerabeelden).

Themaonderzoeken

Borging vakbekwaamheid van de machinist

In de Kamerbrief spoorveiligheid¹¹ van 4 juni jl. is uw Kamer geïnformeerd over de opvolging van de bevindingen van het onderzoek van de ILT naar de borging van vakbekwaamheid van machinisten door spoorwegondernemingen. De ILT heeft inmiddels, waar nodig, met spoorwegondernemingen gesproken. Deze gesprekken hebben geleid tot een constructieve houding en de spoorwegondernemingen zijn met de conclusies van het rapport aan de slag gegaan. De ILT heeft in de tussentijd een meetinstrument ontwikkeld om bij bedrijfsinspecties en audits de verbeteringen op dit gebied te kunnen monitoren. Recent is gestart om dit instrument daadwerkelijk toe te passen.

De lessen van concessiewisselingen

Met betrekking tot veiligheidsrisico's (waaronder STS-passages) bij concessiewisselingen heeft de ILT eind vorig jaar een rapport opgesteld¹². De bevindingen en aanbevelingen uit dit rapport zijn besproken met desbetreffende concessieverleners. Samen met vervoerders en concessieverleners wordt momenteel bezien of (wettelijke) maatregelen kunnen helpen om deze risico's aan te pakken. Deze maatregelen zijn erop gericht om (te waarborgen dat) de nieuwe concessiehouder voldoende tijd heeft om personeel in te werken, zodat machinisten voldoende wegbekend en materieelbekend zijn.

¹¹ Kamerstuk 29 893, nr. 239.

¹² De lessen van concessiewisselingen», bijlage bij Kamerstuk 29 893, nr. 224.

Opvolging van OvV aanbevelingen m.b.t. passieve veiligheid

Naar aanleiding van een treinbotsing bij Amsterdam Westerpark in 2012 en de botsing tussen een trein en een hoogwerker in Dalfsen in 2016 heeft de OvV aanbevelingen gedaan op het gebied van de zogeheten passieve veiligheid. Passieve veiligheid heeft betrekking op de inrichting en samenstelling van het interieur van treinen, in het geval andere beveiligingsmaatregelen hebben gefaald en bijvoorbeeld een botsing, ontsporing of noodremming plaatsvindt. Aan uw Kamer is eerder gemeld dat er opvolging wordt gegeven aan deze aanbevelingen¹³. Hieronder volgt de uitkomst.

Er is onafhankelijk onderzoek verricht naar de beschikbare kennis op het gebied van passieve veiligheid van het interieur van treinen en hoe andere Europese landen hiermee omgaan. Binnen Europa heeft alleen het Verenigd Koninkrijk regels gesteld over dit onderwerp. Europese normering en regelgeving ontbreken. Gelet op het belang van de interoperabiliteit van het Europese spoornetwerk en de overdracht van bevoegdheden naar de ERA als Europese toelatingsinstantie voor treinmaterieel, moeten toelatingseisen voor de passieve veiligheid van treinen op Europees niveau gesteld worden en is regelgeving op nationaal niveau niet opportuun. De reizigersvervoerders delen deze opvatting. Uit het onderzoek is ook een set aan mogelijke maatregelen voortgekomen die vervoerders in hun treinontwerpen en -revisies kunnen doorvoeren. De reizigersvervoerders hebben aangegeven dat zij passieve veiligheid belangrijk vinden en waar redelijkerwijs mogelijk en proportioneel, maatregelen nemen die bijdragen aan de passieve veiligheid. Onder meer NS heeft, mede naar aanleiding van het eerdergenoemde OvV-rapport, al verschillende maatregelen toegepast zoals het aanpassen van de dikte van tafeltjes in de coupés.

De OvV heeft in het rapport over de botsing in Dalfsen een aanbeveling gedaan over de overlevingsruimte voor de machinist. De Europese norm uit de technische specificatie voor interoperabiliteit «Passagiers en rollend materieel»¹⁴ is op dit moment aan een wijziging onderhevig. De beoogde norm wordt dusdanig aangepast, dat de overlevingsruimte zich in de cabine bevindt en daarnaast een vluchtroute aanwezig moet zijn voor de machinist. Daarmee komt de nieuwe norm tegemoet aan de OvV-aanbeveling.

Overig

Situatie Waalhaven en andere Rotterdamse emplacementen

Onlangs bent u geïnformeerd over het per direct stoppen met het rangeren met gevaarlijke stoffen op emplacement Waalhaven Zuid en over infraknelpunten op meerdere Rotterdamse havenemplacementen¹⁵. ProRail is momenteel de aanleidingen voor de eerder opgelegde LOD's (last onder dwangsom) op een structurele manier aan het aanpakken en legt de laatste hand aan nieuwe tijdelijke blusvoorzieningen, waarmee de rangeerwerkzaamheden op emplacement Waalhaven Zuid weer kunnen worden hervat. Deze aanpak vindt plaats in nauwe afstemming met vertegenwoordigers van de vervoerders en het havenbedrijf Rotterdam. In de voortgangsbrief spoorgoederen wordt uw Kamer nader geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot de Rotterdamse havenemplacementen en in het bijzonder Waalhaven Zuid.

¹³ Kamerstuk 29 893, nr. 146 en Kamerstuk 29 893, nr. 211.

¹⁴ Vo. 1302/2014 van 18 november 2014 en de daarin opgenomen norm EN 15227.

¹⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 864.

ProRail laat een onafhankelijk onderzoek uitvoeren naar het ontstaan van de situatie op de betreffende emplacementen. Hierbij zal gekeken worden naar de invulling van de beheertaken van ProRail in het Rotterdamse havengebied en hoe zij met de bepalingen in de omgevingsvergunning, zoals eisen rondom rangeren met gevaarlijke stoffen, is omgegaan. Daarnaast zullen in het onderzoek ook andere goederenemplacementen, zoals in Sloe en Venlo, worden betrokken. Vertegenwoordigers van ProRail en IenW nemen deel in een begeleidingsgroep van het onderzoek. Vervoerders, Havenbedrijf Rotterdam, omgevingsdienst DCMR, Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond en de ILT zijn betrokken bij de onderzoeksopzet en zullen ook tussentijds worden geïnformeerd over de voortgang en bevindingen. De aanbesteding voor het onderzoek is gestart en het streven is om het onderzoek medio 2020 af te ronden. Vervolgens wordt uw Kamer over de uitkomsten van dit onderzoek geïnformeerd.

Capaciteit incidentbestrijders ProRail

Tijdens het AO ERTMS/spoorveiligheid van 20 juni 2019 heeft de heer Van Aalst (PVV) gevraagd of er voldoende capaciteit aanwezig is bij de incidentbestrijding van ProRail. Dit is nagevraagd bij ProRail en zij geeft aan dat de huidige incidentenbestrijding doelmatig is georganiseerd en toegerust is om haar taken uit te voeren. Om de inzet van incidentbestrijders ook naar de toekomst toe goed te organiseren, wordt samengewerkt met het Centrum voor Wiskunde en Informatica (CWI) om de inzet van mensen verder te optimaliseren en de aanrijdtijd en afhandelduur van incidenten door ProRail incidentenbestrijding te reduceren.

Opvolging MKBA Chemelot

In de brief die verstuurd is met het Jaarverslag Basisnet 2018¹⁶ is toegezegd uw Kamer dit jaar nog verder te informeren over MKBA Chemelot. Bij het jaarverslag was eveneens de eindrapportage meegestuurd van de studie MKBA Chemelot. In deze studie is gekeken of modal shift oplossingen voor LPG-transport van spoor naar binnenvaart en buisleidingen kunnen bijdragen aan het terugdringen van de overschrijdingen van de risicoplafonds op de Brabantroute. Conclusie hiervan was dat een nog aan te leggen buisleiding op Belgisch grondgebied, in combinatie met aanpassingen aan de binnenvaart van Steijn, het meest kan bijdragen aan het terugdringen van deze overschrijdingen. Inmiddels kan gemeld worden dat Chemelot-bedrijven besloten hebben een vervolgstudie te starten naar de oplossing van een buisleiding in combinatie met aanpassing van de binnenvaarthaven. Ik informeer u hier nader over bij het Jaarverslag Basisnet 2019 (voorzien in het tweede kwartaal van 2020).

Uitvoering motie ten aanzien van reisverbod

In de procedurevergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat van 6 november 2019 is gesproken over de aangenomen gewijzigde motie van het lid Van Aalst¹⁷ ten aanzien van het reisverbod in het gehele openbaar vervoer. De commissie heeft verzocht de Kamer te informeren over hoe uitvoering te geven aan deze motie.

Vervoerders zijn bevoegd om op basis van eigen beleid en veiligheidsanalyses reisverboden op te leggen voor hun eigen traject en modaliteit, zoals toegelicht in de brief van 16 juli 2019¹⁸ over sociale veiligheid. Een verbod

¹⁶ Kamerstuk 30 373, nr. 70.

¹⁷ Kamerstuk 35 300 XII, nr. 58.

¹⁸ Kamerstuk 28 642, nr. 106.

moet wel aan een aantal juridische randvoorwaarden voldoen en proportioneel zijn.

Er is veel te winnen in de samenwerking tussen vervoerders. Op trajecten waar verschillende vervoerders rijden, kunnen vervoerders samenwerken en afspraken maken om te voorkomen dat een persoon met een reisverbod via een andere modaliteit of vervoerder op hetzelfde traject rijdt. Ze kunnen samen en in overleg met het OM afspraken maken over de bredere reikwijdte van het reisverbod. Deze werking is vastgelegd in de handreiking voor het reisverbod uit 2012¹⁹ en de vergelijkbare leidraad van het OM, die samen met vervoerders is opgesteld. Beide bieden ruimte voor vervoerders, OM en politie om met elkaar afspraken te maken over zaken als informatie-uitwisseling en (uniformiteit in) verbodstermijnen.

Om invulling te geven aan de gewijzigde motie van het lid Van Aalst is het initiatief genomen voor een overleg tussen vervoerders en het OM over de ervaringen met de toepassing van het reisverbod. Ook de vakbonden worden daarbij betrokken. De vervoerders wordt gevraagd om casussen aan te dragen waarbij (de handhaving van) het reisverbod niet of onvoldoende effectief is. Het OM zal vervolgens gevraagd worden deze casuïstiek te beoordelen en aan te geven welke oplossingen binnen de bestaande wettelijke kaders mogelijk zijn. Ook komt dan aan de orde of reisverboden die worden opgelegd geldend kunnen worden voor het gehele openbaar vervoer, zoals gevraagd in de gewijzigde motie.

Ik informeer uw Kamer in het voorjaar van 2020 over de uitkomsten.

Toezegging NO MIRT verbinding Roosendaal–Antwerpen

Voor Roosendaal–Antwerpen is een intentieovereenkomst gesloten om de treinverbinding tussen Roosendaal en Antwerpen te verbeteren. Een snellere verbinding en de verhoging van de frequentie kunnen gerealiseerd worden door de bestaande Belgische IC vanuit Brussel naar Essen door te trekken naar Roosendaal. Een eerste stap om dit te kunnen realiseren is het aansluiten van de beveiligingssystemen aan Nederlandse en Belgische zijde tussen Antwerpen en Roosendaal. Het traject maakt onderdeel uit van de internationale corridor Rotterdam–Antwerpen en hierop wordt zowel aan de Nederlandse als aan de Belgische zijde ERTMS aangelegd. Vooruitlopend daarop is besloten de veiligheid tussentijds te verbeteren. ProRail heeft hiervoor de opdracht gekregen. Met de Kamerbrief over internationale treinverbindingen begin volgend jaar wordt uw Kamer hierover nader geïnformeerd.

Tot slot

Het beleidskader voor spoorveiligheid is vastgelegd in de Derde Kadernota Spoorveiligheid 2010–2020. Mede op basis van een tussentijdse evaluatie zijn de beleidsprioriteiten voor 2016–2020 in de Beleidsimpuls Railveiligheid opgenomen. Een beleidskader is van belang om naast het huidige regelgevingskader voor spoorveiligheid richting te geven aan de sector en te kunnen sturen op spoorveiligheidsthema's. Daarom wordt momenteel samen met de sector gewerkt aan het opstellen van de Beleidsagenda Spoorveiligheid voor de periode 2020–2025. In de agenda zullen de onderwerpen en acties op het gebied van veiligheid

¹⁹ Bijlage bij Kamerstuk 29 800 XII, nr. 65.

opgenomen worden waar IenW samen met de sector aan werkt of aan gaat werken. Ik verwacht deze agenda in het eerste kwartaal van 2020 aan uw Kamer te kunnen aanbieden.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga