

Vergaderjaar 2019–2020

29 893

Veiligheid van het railvervoer

Nr. 242

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 februari 2020

In mijn brief over spoorveiligheid d.d. 5 december jl.¹ heb ik de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020–2025 aangekondigd. Dit is de opvolger van de Derde Kadernota Railveiligheid (2010) en de Beleidsimpuls Railveiligheid (2016). Met deze brief bied ik uw Kamer deze Beleidsagenda aan welke in nauwe samenwerking met de sector tot stand is gekomen². Daarbij ga ik tevens in op mijn prioriteiten voor spoorveiligheid voor de komende periode.

De veiligheid op het spoor in Nederland is op een hoog niveau³. De afgelopen jaren is binnen de spoorsector hard gewerkt om dat niveau te bereiken en te behouden. Met het OV Toekomstbeeld en het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer zetten we in op een stevige groei voor het vervoer per spoor. Veiligheid is een randvoorwaarde: het is mijn ambitie om ook met die groei het huidige veiligheidsniveau, waar mogelijk, voortdurend te verbeteren en minimaal te handhaven.

Hoofdpijnen

Het huidige wettelijk kader voor spoorveiligheid is opgenomen in de Nederlandse Spoorwegwet. Hierin is de Europese Spoorveiligheidsrichtlijn geïmplementeerd⁴. Daarnaast is er een aantal rechtstreeks van toepassing zijnde Europese verordeningen, zoals de *Common Safety Methods*⁵, die direct of indirect betrekking hebben op veiligheid.

¹ Kamerstuk 29 893, nr. 241

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

³ Zie jaarverslag spoorwegveiligheid 2018 (voetnoot 1)

⁴ Richtlijn (EU) 2016/798

⁵ De *Common Safety Methods (CSMs)* beschrijven hoe het veiligheidsniveau en het halen van veiligheidsdoelen en compliance ingericht moeten worden.

Op dit moment wordt gewerkt aan de modernisering van de spoorregelgeving. De spoorveiligheidsrichtlijn krijgt een eigen hoofdstuk in de nieuwe regelgeving, zodat duidelijk en navolgbaar is aan welke regels moet worden voldaan. Het verlengstuk van de regelgeving is de Beleidsagenda Spoorveiligheid. Deze beschrijft voor de periode 2020–2025 het beleid en de maatregelen op het gebied van spoorveiligheid waar ik samen met de sector aan werk of aan ga werken. De onderwerpen en acties in de agenda zijn in nauwe samenwerking met de sector opgesteld.

Daarbij geldt dat niet op alle veiligheidsonderwerpen betrokkenheid van het Rijk nodig is. De spoorsector is primair zelf verantwoordelijk voor een dagelijkse veilige uitvoering voor het vervoer en heeft ook laten zien hier op een goede manier en in gezamenlijkheid werk van te maken. Uitgangspunt bij de keuze voor maatregelen is inzetten op maatregelen die potentieel de grootste veiligheidswinst opleveren. Daarbij moet per maatregel de verhouding tussen haalbaarheid en betaalbaarheid bepaald en afgewogen worden.

De agenda heeft betrekking op het brede veiligheidsbeleid op het spoor: veiligheid («safety»), beveiliging («security») en sociale veiligheid. Daarbij richt de agenda zich op reizigers en goederen die veilig moeten kunnen reizen en vervoerd worden, omwonenden die veilig kunnen leven langs het spoor en spoorpersoneel dat veilig kan werken op en aan het spoor. Aan de meeste thema's en bestaande (verbeter)programma's wordt verder vervolg gegeven. Daarbij is er een aantal nieuwe accenten, waaronder:

- (Cyber)security: door o.a. de digitalisering vraagt dit thema om meer aandacht. Als stelselverantwoordelijke streef ik een goede borging van security en cybersecurity na. (Cyber)security-vraagstukken vergen een integrale blik en dreigingen kennen vaak een cross-sectoraal en internationaal karakter. Daarom is het belangrijk gezamenlijk op te trekken. Eén van de actiepunten is het ontwikkelen van een gezamenlijke aanpak via het security-overleg. Hierbij zijn onder andere mijn departement, vervoerders, infrabeheerder, NCTV en de politie betrokken.
- Veiligheidscultuur: veiligheidscultuur heeft de laatste jaren meer aandacht gekregen en is een belangrijk onderdeel van de Europese spoorveiligheidsrichtlijn. Door voor veiligheid relevante informatie te melden en te delen, met als doel ervan te leren en niet te bestraffen, kunnen risico's verminderd worden. Dit geldt zowel binnen de bedrijfsvoering, als tussen de verschillende partijen in de sector. Om meer openheid te creëren is een van de acties om de sanctionering in de spoorregelgeving opnieuw te bekijken.

De Beleidsagenda is niet in beton gegoten: met een bijbehorende sturingscyclus is het mogelijk om jaarlijks prioriteiten en aandachtspunten bij te stellen of nieuwe prioriteiten te benoemen als die de veiligheid vergroten. Alle betrokken partijen staan blijvend met elkaar in contact over het verbeteren van de spoorveiligheid. Een belangrijke basis voor dit gesprek en de sturingscyclus is het jaarverslag spoorwegveiligheid van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Dit verslag geeft informatie over de effectiviteit van de verschillende (beleids)maatregelen en daarmee of bijsturing nodig is. Elk najaar wordt dit verslag, met beleidsreactie, naar de Kamer gestuurd, waarmee er verantwoording afgelegd wordt over de uitvoering van de Beleidsagenda.

Prioriteiten voor spoorveiligheid

Ook de prioriteiten, zoals gekozen in de Beleidsimpuls uit 2016, zijn opnieuw tegen het licht gehouden. De afgelopen jaren is hier onder

andere over gerapporteerd middels de beleidsreactie op het jaarverslag spoorwegveiligheid van de ILT. Het belangrijkste voor het stellen van de prioriteiten zijn onderwerpen waar een gezamenlijke verbeteropgave ligt, er sprake is van tegenstrijdige belangen of onduidelijkheid bestaat over rollen en verantwoordelijkheden. Op basis hiervan blijven de prioriteiten ongewijzigd. Wel is de invulling geactualiseerd:

- Verminderen van het aantal STS-passages: het STS-verbeterprogramma wordt gecontinueerd, waarbij er meer aandacht komt voor de oorzaken van STS-passages om zo nog doelgerichter maatregelen te kunnen nemen. Zoals gemeld in de spoorveiligheidsbrief van 5 december jl. is het aantal STS-passages in 2018 toegenomen ten opzichte van 2017. Daarbij geldt wel dat het aantal STS-passages waarbij het gevaarpunt is bereikt het laagste is sinds 2003⁶. Om het aantal STS-passages verder terug te dringen is het van belang het programma te continueren en de maatregelen uit te voeren zoals beschreven in bijgaande Beleidsagenda.
- Veiligere overwegen: in de beleidsreactie op het OvV-rapport «Overwegveiligheid, een risicovolle kruising van belangen»⁷, is aangegeven wat de inzet is om de overwegveiligheid te verbeteren. Hierin staat het streven naar nul dodelijke slachtoffers op overwegen en het aanpakken van alle openbare en openbaar toegankelijke NABO's op het reizigersnet voor het eind van 2023. Het NABO en LVO programma⁸ geven hier invulling aan. Het «nee, tenzij» principe blijft van kracht: de veiligheid mag niet afnemen en nieuwe overwegen zijn in principe niet toegestaan.
- Verbeteren van de externe veiligheid voor zowel het vervoer van gevaarlijke stoffen als het voorzieningenniveau op emplacementen. Zoals aangekondigd in de brief van 11 juni 2019⁹ werk ik samen met vervoerders, verladers, decentrale overheden en ProRail aan oplossingsrichtingen in het kader van het Basisnet spoor. Daarnaast wordt verder gewerkt aan het (juridisch) verankeren van de resultaten van het landelijk emplacementenproject en gestart met de volgende fase¹⁰.
- Minder suïcides op het spoor: het reeds gestarte programma «Suïcidepreventie, afhandeling en nazorg op het spoor 2017–2021» wordt voortgezet. Zoals beschreven in de spoorveiligheidsbrief van 5 december jl. loopt het programma op schema en is het aantal suïcides op het spoor afgenomen¹¹. Voordat het programma afloopt in 2021 zal een evaluatie plaatsvinden en worden bepaald of en hoe het programma gecontinueerd zal worden na 2021.

Tot slot

Samen met de spoorsector zet ik mij in voor de prioriteiten en maatregelen zoals benoemd in de Beleidsagenda. Ik heb er vertrouwen in dat we hiermee een stevige basis hebben om de veiligheid op het spoor op een hoog niveau te houden en waar mogelijk te verbeteren.

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

⁶ Kamerstuk 29 893, nr. 241

⁷ Kamerstuk 29 893, nr. 225

⁸ Niet actief beveiligde overwegen (NABO) programma en het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO)

⁹ Kamerstuk 30 373, nr. 70.

¹⁰ De eerste fase van dit is project afgerond (emplacementen waar structureel met gevaarlijke stoffen gerangeerd wordt): er is met lokale overheden een gedeeld beeld van de veiligheidsmaatregelen per type emplacement. In de tweede fase van het emplacementenproject wordt gekeken naar voorzieningen op andere emplacementen, waar niet of beperkt met gevaarlijke stoffen gerangeerd wordt.

¹¹ Kamerstuk 29 893, nr. 241