

Vergaderjaar 2023–2024

29 893

## Veiligheid van het railvervoer

Nr. 264

### BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 december 2023

De veiligheid op het spoor is van een hoog niveau in Nederland. Het Nederlandse spoor is zelfs één van de veiligste in Europa<sup>1</sup>. Desondanks gebeuren er helaas nog steeds ongevallen, zoals het tragische ongeval in Voorschoten in april. Het ongeval onderstreept het belang van een goede spoorveiligheid. Ik werk dan ook samen met alle betrokkenen in de sector aan spoorveiligheid en de verbetering hiervan. Ik houd hierbij de prioriteiten uit de Beleidsagenda 2020–2025<sup>2</sup> als leidraad.

In deze brief informeer ik u over de algemene staat van de veiligheid op het spoor, middels het Jaarverslag Spoorveiligheid 2022 van de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (verder: ILT) en de daarbij behorende aandachtspunten van ILT op deze staat. Verder zal ik in deze brief ingaan op de voortgang van de Beleidsagenda Spoorveiligheid vanuit drie invalshoeken: 1) Veilig reizen en vervoeren; 2) Veilige leefomgeving; en 3) Veilig op het spoor. Als laatste benoem ik nog een aantal actuele ontwikkelingen.

#### ILT Jaarverslag spoorveiligheid 2022

De ILT constateert in haar Jaarverslag Spoorveiligheid 2022<sup>1</sup> 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 2022 nog vier mensen om het leven en raakten vier mensen zwaar gewond. Ik wil dan ook stilstaan bij de slachtoffers en nabestaanden die met zo'n situatie te maken hebben gehad. Dit benadrukt het belang van de inspanningen van alle betrokkenen om ervoor te zorgen dat reizigers veilig per trein kunnen reizen, goederen veilig worden vervoerd en mensen onder veilige omstandigheden aan het spoor kunnen werken.

<sup>1</sup> Veiligheid van de Spoorwegen – Jaarverslag Spoorveiligheid 2022 van de ILT, bijlage bij deze brief.

<sup>2</sup> Kamerstuk 29 893, nr. 242.

De meeste ongevallen en slachtoffers op het spoor zijn gerelateerd aan ongelukken op overwegen: bij acht ernstige ongevallen op overwegen zijn helaas twee dodelijke slachtoffers gevallen. Mede daarom blijft overwegveiligheid een belangrijk aandachtspunt voor alle betrokkenen in de sector en mijn ministerie. Verderop in deze brief zal ik nader ingaan op hoe hier invulling aan wordt gegeven.

In 2022 werd absoluut en relatief vaker dan in 2021 een stop-tonend-sein (STS) gepasseerd: 114 in 2022 ten opzichte van 105 in 2021. Ook relatief gezien is het aantal gereden kilometers spoorvervoer per incident met 10% afgenomen in 2022. Dit betekent dat de stijging in het aantal incidenten niet verklaard kan worden door de ontwikkeling van het aantal gereden spoorkilometers. Voor de spoorwegveiligheid is met name van belang bij welk aandeel van de STS-passages het zogenaamde gevaarpunt<sup>3</sup> bereikt is. In 2022 was dat 29 keer tegenover 21 in 2021. Er is dus sprake van een stijging van het aandeel van de STS-passages waarbij het gevaarpunt bereikt is van 20% in 2021 naar 25% in 2022. De absolute en relatieve stijging van het aantal STS-passages en de stijging van het aandeel passages waar het gevaarpunt is overschreden, hebben mijn aandacht.

In 2021 besteedde de ILT in haar jaarverslag expliciet aandacht aan zaken die spelen bij ProRail. Ook in 2022 heeft ILT hier aandacht voor gehad. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om het programma «Aantoonbaar Veilige Berijdbaarheid» dat ProRail is gestart om meer grip te krijgen op de fysieke staat van de infrastructuur, het verlengen van onderhoudscontracten met aannemers, de procedures voor risicobeheersing op rangeerterrain Kijfhoek en verbetermaatregelen op de Havenspoorlijn. De ILT concludeert dat ProRail stappen zet, maar dat dit soms langzaam op gang komt en dat de beheersing van risico's niet altijd voldoende geborgd is.

Het jaarverslag Spoorveiligheid heeft betrekking op 2022, in 2023 blijft de ILT zorgen houden over de beheersing van de veilige berijdbaarheid. Daarbij blijft de slechte staat van delen van de Havenspoorlijn een aanhoudend probleem. De ILT ziet positieve ontwikkelingen bij ProRail bij het doorvoeren van veranderingen in haar organisatie. Zo werkt ProRail er hard aan om haar organisatie duurzaam te verbeteren. Verder onderschrijft de ILT de doelen van onder andere het programma «Aantoonbare Veilige Berijdbaarheid (AVB)».

De ILT constateert echter dat het maken van plannen en programma's door ProRail alleen niet voldoende is, maar dat deze concreet vertaald moeten worden naar de praktijk. Ook is er bij ProRail sprake van onvoldoende structurele borging van verbeterprogramma's. De ILT blijft daarom constructief en kritisch de dialoog voeren op bestuurlijk niveau in aanvulling op het object- en systeemtoezicht.

Tot slot verloopt op 15 juni 2024 de door de ILT verleende veiligheidsvergunning van ProRail. De komende maanden voert ILT audits uit die nodig zijn voor een nieuwe veiligheidsvergunning. Ze neemt daarbij ook de zorgen en aandachtspunten mee die op dit moment spelen. Mijn ministerie wordt door de ILT actief op de hoogte gehouden over de zorgen en aandachtspunten die ILT heeft en voert waar nodig gesprekken met ProRail.

---

<sup>3</sup> 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).

Ik dank de ILT voor de belangrijke rol die het vervult in de keten van spoorveiligheid. In het vervolg van deze brief ga ik in op de voortgang van het Beleidsprogramma Spoorveiligheid vanuit de drie invalshoeken uit de Beleidsagenda spoorveiligheid 2020–2025.

## **1. Veilig reizen en vervoeren**

### **Stop-tonend-sein passages**

Zoals het ILT Jaarverslag heeft aangetoond, is het aantal STS-passages zowel absoluut als relatief gestegen en ook het aandeel passages waar het gevaarpunt is overschreden is toegenomen. Deze problematiek blijkt met name aan de orde bij het goederenverkeer op de Havenspoorlijn. Ook in het reizigersverkeer is er een specifiek zorgpunt waarvan ik vind dat dit extra aandacht verdient. Het betreft hier het zogenaamde ontgrendelen<sup>4</sup> door de machinist nadat een STS-passage heeft plaatsgevonden en het ATB (Automatische Treinbeïnvloeding)-systeem heeft ingegrepen. ProRail onderzoekt daarom op mijn verzoek de oorzaken en achtergronden van deze problematiek en brengt mogelijke verbetermaatregelen begin 2024 in kaart.

### **Vitaal spoor**

Het vervoer van personen en goederen per spoor is aangewezen als vitaal proces. Dat betekent dat het spoorvervoer wordt gezien als een kritiek proces voor de Nederlandse samenleving, omdat uitval of verstoring tot ernstige maatschappelijke ontwrichting leidt en een bedreiging vormt voor de nationale veiligheid. De situatie in Oekraïne heeft het belang van het spoorvervoer onderstreept door de toename in het spoorvervoer van bijvoorbeeld energiedragers, graan 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. Binnen het actieprogramma zijn de eerste acties afgerond zoals een aanpak om het bewustzijn rondom economische veiligheid binnen de sector te verhogen. Mijn ministerie is samen met de vitale aanbieders druk bezig met het afronden van de acties en ik zal u bij een volgende spoorveiligheidsbrief hierover informeren.

#### *Implementatie NIB2 en CER*

Zoals ik uw Kamer eerder heb laten weten wordt er onder leiding van het Ministerie van JenV gewerkt aan de implementatie van de Netwerk- en informatiebeveiligingsrichtlijn (NIB2) en de Richtlijn Veerkracht Kritieke Entiteiten (CER). Deze richtlijnen hebben als doel om de digitale en fysieke veiligheid van kritieke entiteiten te verhogen. De consultatie over de wetteksten zal naar verwachting in het eerste kwartaal van 2024 van start gaan, en de wetten zullen eind 2024 in werking treden.

## **2. Veilige leefomgeving**

### **Vervoer gevaarlijke stoffen over spoor**

Het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor is in 2022 afgenomen ten opzichte van 2021, en er zijn minder overschrijdingen geweest van risicoplafonds. Hoewel een heel klein aandeel van de gevaarlijke stoffen over het spoor wordt vervoerd, en het spoor de meest veilige modaliteit is

<sup>4</sup> Bij het ontgrendelen wordt de automatische remingreep door het ATB-systeem door de machinist handmatig ongedaan gemaakt, zodat de trein weer verder kan rijden.

om goederen te vervoeren, zie ik dat er zorgen zijn over dit thema bij omwonenden en medeoverheden. Daarom voeren we met hen continue het gesprek en werken we gezamenlijk toe naar een Robuust Basisnet. Ook bij het Platform Spoorgoederenvervoer en Leefomgeving, onder leiding van de onafhankelijke voorzitter Johan Remkes, wordt veel aandacht gegeven aan dit onderwerp.

#### *Basisnet*

Onlangs is het Basisnet onafhankelijk geëvalueerd. Uit de evaluatie blijkt dat het Basisnet niet werkt en ook niet kan werken. Dit onderstreept de noodzaak voor een Robuust Basisnet, zoals ik uw Kamer recent over heb geïnformeerd<sup>5</sup>.

Niet alleen via het Robuust Basisnet heb ik oog voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor en de zorgen bij omwonenden en medeoverheden. Zo ben ik met de sector in gesprek om te komen tot vrijwillige afspraken om waar mogelijk het vervoer van gevaarlijke stoffen door dichtbevolkte gebieden zoveel als mogelijk te vermijden. De sector staat hier in principe positief tegenover, en geeft aan dat een deel van de verladings hier al rekening mee houdt. Tegelijkertijd geeft de sector aan dat dit niet voor alle transporten mogelijk zal zijn. Ik verwacht u over de resultaten van de gesprekken in 2024 te kunnen berichten.

#### *Bestuurlijke tafel landelijk emplacementenproject*

In 2018 zijn er afspraken gemaakt tussen het Rijk en gemeenten over het harmoniseren van veiligheidsvoorzieningen op spoorwegemplacementen waar gerangeerd wordt met wagons met gevaarlijke stoffen. Het doel van deze afspraken is om te komen tot een categorisering van de veiligheidsrisico's op emplacementen en uniforme maatregelpakketten per categorie. Daarmee wordt de veiligheid geborgd en voorkomen we een lappendeken van verschillende eisen. Maatwerk blijft onder uitzonderlijke omstandigheden mogelijk indien de lokale situatie hierom vraagt. De afgelopen periode is gewerkt aan de omzetting van de afspraken in wet- en regelgeving. Hierbij is gebleken dat op een aantal terreinen aanvullende afspraken nodig zijn. Het betreft vragen zoals financiering van aanvullende maatregelen, samenhang met maatregelen die eventueel door de Brandweer worden geëist, en het moment van aanleg van de voorzieningen en maatregelen. Nadat deze openstaande punten in beeld zijn gebracht is hier in eerste instantie op expertniveau over gesproken. Het doel is om te komen tot sluitende afspraken zodat de wet- en regelgeving kan worden afgerond waarna overgegaan kan worden tot realisatie. Daarom heb ik een nieuwe ronde bestuurlijke gesprekken opgestart onder leiding van de onafhankelijke voorzitter Jan van Belzen. Op 30 november heeft de eerste bestuurlijke tafel plaatsgevonden en in het voorjaar zal de tweede tafel plaatsvinden. Over de uitkomsten van deze bestuurlijke tafels zal ik u in het voorjaar informeren.

### **3. Veilig op het spoor**

#### **Overwegveiligheid**

In lijn met de bevindingen uit het ILT Jaarverslag is het aantal ongevallen op overwegen en het aantal slachtoffers als gevolg van deze ongevallen de afgelopen decennia fors gedaald. Het vijfjaarlijkse gemiddelde van het aantal dodelijke slachtoffers lag in 2022 op 7,8. In 2012 was dit nog 12,4. De vijfjaarlijkse gemiddelden voor overwegaanrijdingen geven eenzelfde beeld, met 31,6 in 2022 ten opzichte van 44,8 in 2012. Het Rijk heeft stevig

<sup>5</sup> Kamerstuk 30 373, nr. 77.

geïnvesteed in de verbetering van overwegveiligheid. Vanuit drie verbeterprogramma's<sup>6</sup>, waarvan de eerste is gestart in 2012, zijn 332 overwegen (stand augustus 2023) veiliger gemaakt of opgeheven. Er resteren nog steeds zo'n 2.252 overwegen (stand einde 2022), die door de gelijkvloerse kruising van weg- en spoorverkeer veiligheidsrisico's hebben. Zoals de cijfers laten zien, zijn we op de goede weg met het verbeteren van de overwegveiligheid. Tegelijkertijd zijn we er nog niet omdat er nog een aanzienlijke restopgave is in het wegnemen van onveilige situaties. Om ook de komende jaren stappen te blijven zetten op het gebied van overwegveiligheid, zijn naast een doorontwikkeling van de aanpak (zie Plan van Aanpak Overwegveiligheid later in deze brief) ook bijbehorende financiële middelen nodig. ProRail en mijn ministerie werken hiervoor een aantal investeringsscenario's uit. De beslissing hierover is aan een volgend kabinet.

Onderstaand ga ik achtereenvolgens nader in op:

- a. De voortgang van het plan van aanpak Overwegveiligheid
- b. Het juridisch instrumentarium om overwegveiligheid te verbeteren
- c. De voortgang van lopende overwegprogramma's
- d. Risicobeoordelingsmethode overwegen

#### *a. Plan van Aanpak Overwegveiligheid*

In mijn brief aan uw Kamer van 25 mei 2023<sup>7</sup> heb ik u geïnformeerd over het Plan van Aanpak Overwegveiligheid waarmee invulling wordt gegeven aan de toekomstige, structurele verbeteraanpak van overwegen. Dit plan vervangt de aflopende overwegprogramma's PVVO/MOA en LVO (en op termijn NABO), en zorgt voor een integrale en risicogedreven aanpak. Dit leidt ertoe dat de meest risicovolle overwegen doelmatiger veiliger gemaakt zullen worden, op basis van beter onderbouwde kenmerken, aan de hand van het verbeterde risicomodel voor overwegen. Voor de uitvoering van deze structurele verbetering van de overwegveiligheid is vanuit het Rijk nog circa € 25 miljoen beschikbaar en waar mogelijk dragen ook de betrokken wegbeheerders (meestal gemeenten en provincies) op specifieke projecten in cofinanciering bij. Dit is een beperkte hoeveelheid financiële middelen ten opzichte van de resterende opgave en vraag om scherpe keuzes in welke situaties we aanpakken en welke we moeten laten liggen. Afhankelijk van de middelen die een volgend kabinet beschikbaar zal stellen voor het verbeteren van de overwegveiligheid kan het ambitieniveau van het programma worden vergroot. Om tot een goed onderbouwde investeringsbeslissing te komen worden scenario's uitgewerkt, waarin de hoeveelheid beschikbare middelen wordt afgezet tegen maatschappelijke baten op het gebied van veiligheid en doorstroming.

Innovatie op overwegen is een andere belangrijke pijler van het Plan van Aanpak. ProRail kijkt welke innovaties op een kosteneffectieve manier uitgerold kunnen worden. Hieronder valt bijvoorbeeld de uitbreiding van de mogelijkheden van (flits)camera's op overwegen en de relatief snel en voordelig toepasbare AWI (Automatische waarschuwingsinstallatie). Ook overwegen in haven- en industriegebieden zijn opgenomen in het Plan van Aanpak, met het voornemen om pilots uit te rollen om specifiek daarvoor geschikte innovatieve maatregelen te ontwikkelen.

---

<sup>6</sup> Verbeterprogramma's overwegen: Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO), Programma Niet-Actief-Beveiligde Overwegen (NABO) en Programma Verbeteren Veiligheid Overwegen/Maatwerkenaanpak Overwegen (PVVO/MOA).

<sup>7</sup> Zie Kamerstuk 29 893, nr. 262.

De afgelopen maanden is ProRail aan de slag gegaan met de operationalisering van deze structurele aanpak. Naar verwachting kunnen de eerste concrete projecten komend voorjaar worden opgestart.

#### *b. Juridisch instrumentarium*

Overwegveiligheid is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de spoorwegbeheerder en de wegbeheerder. In de afgelopen periode zijn er door mijn ministerie en ProRail verschillende overleggen gevoerd met wegbeheerders, waaruit de gedeelde wens naar voren kwam voor meer duidelijkheid over ieders verantwoordelijkheden. Mijn ambitie is om een minimale veiligheidsnorm vast te stellen om duidelijk te krijgen of er overwegen zijn die een onacceptabel veiligheidsrisico opleveren voor de gebruikers en, zo ja, welke dat dan zijn. Voor het bepalen van deze veiligheidsnorm wil ik aansluiten bij andere, al bestaande veiligheidsnormen, bijvoorbeeld die voor externe veiligheid. Met het voornemen voor een minimale veiligheidsnorm sluit ik aan bij het advies van de Raad van State, die een wettelijke normering suggereerde om bij het interbestuurlijk toezichtsinstrumentarium aan te sluiten<sup>8</sup>.

Verder is ProRail gestart met de voorbereiding van de onteigeningsprocedures om erfdienstbaarheden een aantal niet-actief beveiligde overwegen (NABO's) te kunnen opheffen, waarover ik uw Kamer op 1 november jl. heb geïnformeerd<sup>9</sup>. ProRail blijft bij al deze casussen inzetten op minnelijke oplossingen. Bij één van de casussen is ProRail inmiddels een minnelijke oplossing overeengekomen.

#### *c. Lopende overwegprogramma's (NABO en LVO)*

Met het NABO-programma is verdere voortgang geboekt in het opheffen en beveiligen van de 180 openbare en openbaar toegankelijke NABO's op het reizigersnet. Per 21 november zijn 130 NABO's aangepakt, waarmee de overwegveiligheid weer verder verbeterd is. In mijn brief aan uw Kamer van 8 december 2022 signaleerde ik dat tot wel 41 van de 180 overwegen uit dit NABO-programma niet meer worden opgeheven of beveiligd in 2023<sup>10</sup>. Dit aantal is naar beneden bijgesteld naar 36. Volgens ProRail geldt voor 25 NABO's dat zij met zekerheid niet kunnen worden aangepakt in 2023. Voor 11 zijn er nog onzekerheden of risico's. Om desondanks ook bij deze NABO's op kortere termijn de overwegveiligheid te verbeteren heeft ProRail op mijn verzoek aanvullende attentie- en veiligheidverhogende maatregelen aangebracht, zoals bijvoorbeeld extra waarschuwingborden.

Samen met ProRail blijf ik mij inspannen om de laatste openbare en openbaar toegankelijke NABO's op het reizigersnet zo snel als mogelijk aan te pakken. Zoals ik uw Kamer dit voorjaar heb geïnformeerd blijft het NABO-programma daarom doorlopen tot 2028<sup>11</sup>. Het opheffen of beveiligen van de overige NABO's – zoals particuliere NABO's op eigen terrein of NABO's in haven- en industriegebieden – wordt meegenomen in de overwegenaanpak zoals beschreven in het Plan van Aanpak Overwegveiligheid.

Met het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) is sinds 2014 gewerkt aan verbetering van de veiligheid en doorstroming op beveiligde overwegen. Veel van de maatregelen betreffen kleinere, generieke

<sup>8</sup> Zie Kamerstuk 29 893, nr. 257.

<sup>9</sup> Zie Kamerstuk 29 893, nr. 263.

<sup>10</sup> Zie Kamerstuk 29 893, nr. 259.

<sup>11</sup> Zie Kamerstuk 29 893, nr. 262.

maatregelen die op meerdere overwegen toepasbaar zijn. De afronding van de systeemacceptatie van de flitscamera's op overwegen (om te handhaven op het door rood knipperlicht rijden) is voorzien voor het einde van dit jaar, waarna de uitrol in overleg tussen ProRail, het Openbaar Ministerie en lokale overheden begin 2024 kan plaatsvinden. Dit is later dan oorspronkelijk gepland door een vertraging in de aanbestedingsprocedure. Op sommige beveiligde overwegen zijn specifieke verbetermaatregelen getroffen. Inmiddels zijn de afgelopen maanden de werkzaamheden gestart voor de aanleg van onderdoorgangen bij de spoorwegovergang Vierpaadjes in Venlo en aan de Oosterhoutseweg in Gilze en Rijen. De middelen van het LVO-programma zijn vrijwel volledig belegd. Daarmee is het LVO-programma in haar eindfase beland, waarbij nog bij tien projecten specifieke maatregelen in uitvoering zijn en er nog bij twee projecten maatregelen worden onderzocht.

#### *d. Risicobeoordelingsmethode overwegen*

Van ProRail wordt op basis van verordening (EU)2018/762 verlangd dat ProRail risico's inventariseert en evalueert aan de hand van een adequate risicobeoordelingsmethode. De ILT heeft ProRail er eind 2021 op gewezen dat hier in het overwegendossier geen sprake van is. ProRail heeft hierop een nieuw rekenmodel – het Nederlands Overwegen Risicomodel (NORM) – laten ontwikkelen en in gebruik genomen. Om aan de verordening te voldoen, moet ProRail demonstreren dat dit middel adequaat is en op een juiste manier wordt ingezet om risico's beter te evalueren en beheersen. Aan dit laatste punt wordt volgens de ILT nog niet voldaan. De ILT en mijn ministerie volgen nauwgezet of ProRail, met behulp van het nieuwe model, komt tot een goede inschatting van overwegrisico's.

### **Suïcidepreventie**

In het jaar 2022 waren er volgens cijfers van ProRail 210 suïcides op het spoor te betreuren. Dit aantal ligt iets hoger dan in voorgaande jaren. Suïcides op het spoor hebben in de eerste plaats een grote impact op de slachtoffers en nabestaanden, maar ook op het spoorwegpersoneel en de reiziger. In de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020–2025 is daarom de ambitie uitgesproken om het aantal suïcides op het spoor terug te dringen. IenW draagt hieraan bij door de financiering van het Programma Suïcidepreventie, -afhandeling en nazorg, dat wordt uitgevoerd door ProRail. Het programma volgt een preventieaanpak gericht op het afschermen van het spoor, het opleiden van spoorwegpersoneel en beïnvloeding van de maatschappij. Uit onderzoek<sup>12</sup> blijkt dat maatregelen zoals die uit het programma effectief zijn, en dat deze ertoe leiden dat in Nederland jaarlijks ongeveer 85 suïcides op het spoor worden voorkomen. Als onderdeel van dit programma organiseert ProRail in samenwerking met NS en andere vervoerders jaarlijks een publiekscampagne in de Week tegen Eenzaamheid. Op 2 oktober jl. heb ik op Den Haag Centraal de aftrap voor deze campagne gegeven om aandacht te vragen voor dit belangrijke maatschappelijke probleem.

---

<sup>12</sup> 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>.

## **4. Actuele en overige ontwikkelingen spoorveiligheid**

### **Treinongeval in Voorschoten**

Op 4 april 2023 vond een tragisch treinongeval plaats in Voorschoten waar een goederentrein, een intercity en een spookkraan bij betrokken waren. Hierbij is de bestuurder van de spookkraan overleden en raakten enkele inzittenden van de reizigerstrein gewond. De Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OVV) voert een formeel onderzoek uit naar de toedracht van het ongeval. Daarnaast loopt er een strafrechtelijk onderzoek van de Nederlandse Arbeidsinspectie (in samenwerking met OM en Politie) en een gezamenlijk onderzoek van de betrokken branchepartijen (ProRail, NS, DB Cargo en BAM). De voortgang van het gezamenlijke onderzoek wordt gevolgd door de ILT. De verwachting is dat de onderzoeken in 2024 afgerond worden. Vanzelfsprekend zal ik u informeren als de onderzoeken zijn afgerond.

### **Modernisering van de Spoorwegwet**

In mei 2022 heb ik u geïnformeerd over de modernisering van de spoorwegregelgeving<sup>13</sup>. In die brief ben ik ingegaan op de aanleiding van de modernisering en op de belangrijkste inhoudelijke verbeteringen die ik via deze wetswijziging wil bereiken: één spoorwet die ruimte biedt voor innovatie en maatwerk voor alle spoorgebruikers, en die mee ademt met ontwikkelingen in Europese regelgeving. Inmiddels heb ik het wetsvoorstel aan de Raad van State aangeboden. Ik hoop het advies voor het einde van het jaar te ontvangen en verwacht dat het wetsvoorstel rond de zomer 2024 aan uw Kamer kan worden aangeboden.

### **Technische specificaties voor interoperabiliteit**

Eind september zijn tien gewijzigde Europese verordeningen met Technische Specificaties voor Interoperabiliteit (TSI) in werking getreden<sup>14</sup>. Met deze verordeningen worden op Europees niveau technische en operationele eisen gesteld aan spoor, treinen en perrons. Zo zijn onder andere in het pakket nieuwe technische eisen gesteld aan het Europese treinbeveiligingssysteem (European Rail Traffic Management System – ERTMS). De specificaties worden in Europees verband met alle lidstaten afgestemd en mijn ministerie heeft hierin een actieve rol gespeeld. De TSI's vormen de basis voor één samenhangend Europees spoorwegsysteem, zodat treinen zo veel mogelijk zonder problemen de grens over kunnen. Op dit moment worden implementatieplannen opgesteld waarin is opgenomen op welke wijze en wanneer de sector aan de nieuwe eisen kan voldoen. Hierbij wordt rekening gehouden met de overgangstermijnen opgenomen in de TSI's.

<sup>13</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 982.

<sup>14</sup> Er zijn vier verordeningen gepubliceerd en in werking getreden, namelijk het Europees register van goedgekeurde voertuigtypen <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32023D1696&qid=1694421501783>, TSI met eisen aan besturing en seingeving <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32023R1695&qid=1694421501783>, TSI met eisen aan exploitatie en verkeersleiding <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32023R1693&qid=1694421501783>, en de Megapack Act <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32023R1694&qid=1694421501783>. Onder de Megapack Act zijn het register van de spoorweginfrastructuur en de TSIs met eisen over locomotieven en passagierstreinen, goederenwagons, geluidsemisseries, infrastructuur, energie, en gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit verzameld.



## Treindetectie

Voor veilig spoorverkeer is het van belang om te weten waar een trein is. De in Nederland toegepaste treindetectiesystemen zijn niet altijd in staat om moderne treinen goed te detecteren. Deze hebben namelijk lichter rijgedrag op het contact met de spoorstaven dan oudere treinen. Als gevolg hiervan wordt de toelating van modern treinmaterieel op het Nederlandse spoorweginet gehinderd. Zo worden materieeleigenaren van modern treinmaterieel in toenemende mate verplicht om additionele maatregelen te nemen alvorens dit moderne treinmaterieel formeel toegelaten kan worden op het Nederlandse spoorweginet. Met de uitrol van ERTMS zullen in de loop van de jaren deze eisen overbodig worden, omdat daarbij gebruik gemaakt wordt van assentellers voor de treindetectie.

In de ontwerpbegroting van 2024 heb ik € 18 mln. opgenomen om deze problematiek op korte termijn aan te pakken op baanvakken waar de aanleg van ERTMS pas op langere termijn voorzien is. Hiermee zullen op een selectie van baanvakken relatief eenvoudige aanpassingen aan de bestaande treindetectiesystemen in de spoorinfrastructuur worden aangebracht om deze geschikt te maken voor modern treinmaterieel. ProRail heeft mij onlangs een plan van aanpak voor deze verbetermaatregelen toegestuurd en op basis hiervan geef ik begin 2024 de realisatieopdracht aan ProRail.

## Baanstabiliteit

Ik heb u eerder toegezegd uw Kamer te informeren over de resultaten van de eerste fase van het landelijk onderzoek naar baanstabiliteit.<sup>15</sup> ProRail voert een meerjarig onderzoek uit naar dit onderwerp. Daarin worden onder meer de effecten van veranderend spoorgebruik en klimaatverandering op de stabiliteit van de ondergrond van het spoor (het baanlichaam) onder de loep genomen. Onlangs heeft ProRail mij inzicht gegeven in de huidige stand van dit onderzoek. Deze informatie vindt u als bijlage bij deze brief. De eerste resultaten laten zien dat meer diepgaand onderzoek nodig is. De komende tijd werkt ProRail daarom verder aan de tweede fase van het onderzoek, en ga ik met ProRail in gesprek over de eerste resultaten en de vervolgstappen. Uiteraard zal ik bij nieuwe inzichten uw Kamer hierover informeren.

## Tot slot

In deze brief heeft u gelezen dat er op veel onderdelen gewerkt wordt aan de veiligheid op het spoor. Daarmee boeken we op veel onderdelen, zoals de overwegen, voortgang. Ik ben blij dat ik een stijgende lijn heb weten te bereiken in de spoorveiligheid. De veiligheid op en rond het spoor, in een omgeving waar steeds meer mensen in de nabijheid van het spoor wonen en het spoor steeds drukker wordt gebruikt, vraagt om blijvende inzet, ook van een volgend Kabinet. Daarbij zijn de aflopende programma's en financiering van overwegen en het vervoer en rangeren van gevaarlijke stoffen een paar van de aandachtspunten.

Afsluitend wil ik nogmaals benadrukken dat er elke dag samen met de ILT, ProRail, spoorwegondernemingen, medeoverheden en alle partijen in de sector hard gewerkt wordt aan de spoorveiligheid. Samen zorgen we ervoor dat reizigers, verladers, overweggebruikers en alle medewerkers op en rondom het spoor ervanuit kunnen gaan dat zij veilig thuiskomen

---

<sup>15</sup> Zie Kamerstuk 36 200 A, nr. 9.

en goederen hun bestemming bereiken. Samen met de sector blijf ik werken aan maatregelen om de Nederlandse spoorveiligheid te borgen en continu te verbeteren.

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