

Vergaderjaar 2020–2021

29 893

Veiligheid van het railvervoer

Nr. 249

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 november 2020

Jaarlijks wordt uw Kamer geïnformeerd over de staat van de veiligheid op het spoor. Het bijgevoegde «Jaarverslag Spoorwegveiligheid 2019» van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)¹, de beleidsreactie hierop en de beleidsprioriteiten uit de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020–2025, vormen hiervoor de basis. In deze brief ga ik meer specifiek in op de voortgang van de aanpak van overwegen en mijn besluit om tot en met 2023 per jaar ca. € 37,5 mln. extra te investeren in de aanpak van niet actief beveiligde overwegen (NABO's).

Tot slot, informeer ik uw Kamer over de ontwikkeling van STS-passages (rood sein passages), cybersecurity, veiligheidscultuur en de registratie van gevaarlijke stoffen en wordt in deze brief ook ingegaan op diverse toezeggingen uit onder andere het AO ERTMS/Spoorveiligheid van 4 maart jl. (Kamerstuk 29 984, nr. 892) en het SO ERTMS/Spoorveiligheid van 9 juli jl. (Kamerstuk 29 893, nr. 247).

Algemeen beeld

De ILT schrijft in haar jaarverslag dat ook voor 2019 geldt dat Nederland voor wat betreft spoorveiligheid tot de Europese top behoort. Het aantal slachtoffers op het spoor is de afgelopen jaren geleidelijk afgenomen. Het aantal significante ongevallen² en slachtoffers is in 2019 minder dan in 2018. 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. In 2019 vielen er 11 dodelijke slachtoffers en waren 6 zwaargewonden te betreuren. Net zoals de voorgaande jaren kunnen de meeste slachtoffers worden toegeschreven aan ongevallen op overwegen. Voor mij toont dit des te meer aan dat ook de komende jaren de inzet op

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² 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.

de overwegenaanpak moet worden doorgezet. Daarom heb ik, aanvullend op de investeringsimpuls³ (€ 25 mln.) voor de overwegenaanpak afgelopen voorjaar, besloten om jaarlijks ca. € 37,5 mln. extra te investeren in het NABO-programma om de aanpak van alle 180 NABO's voor 2024 te kunnen realiseren.

In 2019 heeft ten opzichte van 2018 een lichte stijging van het aantal STS-passages plaatsgevonden (142 STS-passages in 2019, 137 STS-passages in 2018)⁴. Bijzondere aandacht gaat uit naar het aantal keren dat het gevaarpunt⁵ is bereikt. In 2019 was dit in totaal 34 keer tegenover 26 keer in 2018. Afgezet tegenover de periode voor 2018 is het aantal van 34 zeer vergelijkbaar en vormde het jaar 2018 eerder een uitzondering. Dat neemt niet weg dat hoe dan ook van belang is om door te gaan met de maatregelen uit het STS-verbeterprogramma en het aantal STS-passages verder terug te dringen. Verderop in deze brief ga ik daarom nader in op de belangrijkste oorzaken van de STS-passages en op de voortgang van de verbetermaatregelen die in gang zijn gezet. Tot slot het aantal suïcides op het spoor. Er zijn in 2019 (net zoals in 2018) 194 doden te betreuren als gevolg van suïcide op of rondom het spoor. Ten opzichte van 2017 is dit een afname van ca. 10%.

Jaarverslag Spoorwegveiligheid 2019, Beleidsimpuls Railveiligheid en Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020–2025

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

- In 2019 is het spoor met in totaal 165 miljoen trein kilometers intensiever bereden dan in 2018 (163 miljoen treinkilometers).
- In 2019 waren er 11 dodelijke slachtoffers en 6 zwaargewonden t.o.v. 16 dodelijke slachtoffers en 6 zwaargewonden in 2018.
- Het aantal significante ongevallen⁶ is in 2019 iets afgenomen naar 25 ten opzichte van 29 in 2018.

Daarnaast wordt met het Jaarverslag Spoorwegveiligheid de voortgang van de beleidsprioriteiten gemonitord. Deze beleidsprioriteiten zijn in 2020 in de nieuwe Beleidsagenda Spoorveiligheid⁷ vastgesteld. Volgend jaar zal door de ILT voor het eerst hierover worden gerapporteerd. De beleidsprioriteiten bestaan onder andere uit het realiseren van veiligere overwegen, (cyber)security, verminderen van het aantal STS-passages, versterken van de veiligheidscultuur binnen de sector, het verbeteren van de externe veiligheid voor vervoer van gevaarlijke stoffen en het verder terugdringen van suïcide op het spoor.

Ontwikkelingen overwegveiligheid

De ILT meldt dat in 2019 het grootste aantal overwegen is aangepakt in de afgelopen vijf jaar. Maar benadrukt tegelijkertijd dat de overwegenaanpak verder moet worden geïntensiveerd om de overwegveiligheid verder te verbeteren. Deze constatering van de ILT sluit ook aan op mijn reeds ingezette ambitie om te blijven streven naar nul (dodelijke) slachtoffers en nul verstoringen op en rondom overwegen. Inmiddels zijn 67 van de 180 NABO's definitief aangepakt, is onlangs in de gemeente het Hof van

³ Kamerstuk 29 893, nr. 245

⁴ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

⁵ 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.

⁶ Zie voetnoot 1.

⁷ Kamerstuk 29 893, nr. 242.

Twente besloten dat ook hier 13 NABO's worden aangepakt en worden door middel van het LVO- programma tientallen beveiligde overwegen nog beter beveiligd. De afgelopen jaren zijn dus positieve resultaten⁸ geboekt ten aanzien van de aanpak van overwegen in Nederland.

Zoals ik uw Kamer eerder heb gemeld heeft mijn ministerie, samen met ProRail, onderzocht welk budget er nog aanvullend nodig is om de doelstelling (180 NABO's voor 2024) van het NABO- programma te kunnen realiseren.⁹ Op basis hiervan heb ik besloten om in het NABO- programma jaarlijks ca. € 37 mln. extra te investeren om conform de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid¹⁰ de aanpak van 180 NABO's voor 2024 te kunnen bewerkstelligen. Dit bedrag is door zowel ProRail als een extern onderzoeksbureau getoetst en beoordeeld als een realistische weergave van de kosten om alle 180 NABO's aan te kunnen pakken. Voor het LVO-programma heb ik reeds afgelopen voorjaar een extra investeringsimpuls gegeven waarmee we in elk geval in 2021 door kunnen met de aanpak van de overwegen in dit programma, zodat nieuwe aanvragen van gemeentes bij ProRail in behandeling kunnen worden genomen.¹¹

Terugblikkend op de afgelopen decennia heeft een programmatische aanpak zeker bijgedragen aan het beveiligen of saneren van overwegen. Tegelijkertijd wordt, ook in het licht van Toekomstbeeld OV 2040, steeds meer duidelijk dat de huidige structurele aanpak van overwegen moet worden gecontinueerd. Dat een structurele overwegenaanpak namelijk van belang is, is onlangs in een, in opdracht van mijn ministerie, uitgevoerde internationale benchmark¹² onderschreven. Deze benchmark is bijgevoegd bij deze brief¹³. Zo heeft bijvoorbeeld Zwitserland door middel van een langdurig renovatietraject (20 jaar) ongeveer 2600 overwegen aangepakt. Komend voorjaar zal ik uw Kamer nader informeren over de continuering van de overwegenaanpak, in samenhang met de reguliere vervanging en vernieuwingsopgave van het spoor in Nederland.

Toezeggingen Overwegveiligheid

Met het SO ERTMS/Spoorveiligheid van 9 juli jl. heb ik uw Kamer met betrekking tot overwegveiligheid een aantal toezeggingen gedaan die ik hieronder gestand zal doen. Op de toezegging om aan uw Kamer inzichtelijk te maken welk budget ProRail aanvullend nodig heeft voor het NABO- programma ben ik hierboven nader ingegaan.

Met betrekking tot de wettelijke verankering van de aanwijzingsbevoegdheid, een juridisch instrument waarmee eenzijdig (na een zorgvuldige belangafweging) een verplichting aan een wegbeheerder (gemeente of gebruiker/rechthebbende) kan worden opgelegd om de benodigde maatregelen te treffen om de verkeersveiligheid te kunnen garanderen, kan ik het volgende melden¹⁴. Een wetsvoorstel van dit juridische instrument is in een informele consultatie voorgelegd aan diverse partijen (NS, ProRail, Interprovinciaal Overleg, de Vereniging der Nederlandse Gemeentes en diverse belangenorganisaties). De volgende

⁸ Het aantal incidenten op overwegen op het hoofdspoor nam tussen 2000 en 2019 met 50% af en het aantal dodelijke slachtoffers is in deze periode met 70% gedaald.

⁹ Kamerstuk 29 893, nr. 245

¹⁰ Onderzoeksraad voor Veiligheid, *Overwegveiligheid – Een risicovolle kruising van belangen*, 2018.

¹¹ Kamerstuk 29 893, nr. 245

¹² *Benchmark Studie overwegen in Europa*, 30 oktober 2020

¹³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

¹⁴ Kamerstuk 29 893, nr. 247

stap is om de formele consultatie te starten. Wanneer deze is afgerond (medio 2021) zal ik het wetsvoorstel aan uw Kamer voorleggen.

Voorts heb ik toegezegd om uw Kamer dit najaar te informeren over de toedracht van het tragische ongeval te Hooghalen waarbij een machinist is komen te overlijden. De gezamenlijke onderzoeken van NS en ProRail naar de toedracht zijn nog lopende en worden naar verwachting begin 2021 opgeleverd. Omdat een dergelijk ongeval in de toekomst moet worden voorkomen heb ik aan ProRail en NS gevraagd om de mogelijkheden te bestuderen om in de periode tussen het begin en de definitieve aanpak van een (particuliere) NABO de risico's op een incident zoveel mogelijk te beheersen. Op bepaalde trajecten met particuliere NABO's wordt daarom bijvoorbeeld door NS en ProRail een Tijdelijke Snelheidsbeperking (TSB) gehanteerd. ProRail en NS onderzoeken momenteel of er nog meer tijdelijke (innovatieve) maatregelen kunnen worden genomen. Daarvoor wordt door ProRail en NS ook de expertise ingeroepen van de machinisten en de inzichten van particuliere eigenaren van NABO's. Ik zal uw Kamer over de uitkomsten hiervan, samen met het onderzoeksrapport naar het incident te Hooghalen begin 2021 per brief nader informeren.

Conform mijn toezegging heb ik ProRail gevraagd om de kaart op haar website met daarin alle 180 NABO's aan te vullen met informatie over de te nemen maatregelen en of met gemeentes afspraken zijn gemaakt. ProRail heeft haar website zodanig aangepast dat de status (openbaar of particulier) van elke specifieke NABO (per locatie) zichtbaar is, de fase waarin de aanpak van een NABO zich bevindt en wanneer de desbetreffende NABO naar verwachting zal worden aangepakt.¹⁵ Deze kaart maakt goed inzichtelijk hoe verspreid de NABO's in Nederland liggen. Daarom heb ik in het kader van de bestuurlijke overleggen van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) met de regio's besproken dat hun bestuurlijke betrokkenheid bij de aanpak van NABO's essentieel is.

Over de stand van zaken m.b.t. de gesprekken die worden gevoerd met de Haven- en industriegebieden om hun overwegen aan te pakken, kan ik melden dat ProRail inmiddels met havenschap Moerdijk een eerste (concept) plan van aanpak heeft uitgewerkt. Onderdeel van dit plan van aanpak is welke mogelijkheden haalbaar zijn om op korte termijn maar ook om op lange termijn de veiligheid van overwegen te verbeteren. Dit plan van aanpak kan als voorbeeld worden gebruikt voor de gesprekken met de andere haven- en industriegebieden.

Voortgang Fysieke Afteller

Voor de zomer heb ik uw Kamer geïnformeerd welke maatregelen voor het beperken van dichtligtijden van overwegen op korte termijn uitgevoerd zullen worden.¹⁶ In 2021 begint ProRail om op ca. 55 locaties hiervoor maatregelen te nemen. Het gaat hierbij onder andere om het plaatsen van aftellers op stations die vlakbij een overweg liggen. Deze aftellers helpen machinisten en conducteurs de vertrekprocedure zo goed mogelijk af te stemmen op het sluiten van de overweg, waardoor deze zo kort als nodig is gesloten wordt. Daarnaast worden procesmaatregelen genomen, waardoor dichtligtijden ook worden verkort.

¹⁵ <https://maps.prorail.nl/portal/apps/webappviewer/index.html?id=d44982808fac49418b75e1ee9d52a253>

¹⁶ Kamerstuk 29 893, nr. 245

Uitvoering Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020–2025

In de Beleidsagenda 2020–2025 wordt ingezet op het verbeteren van de veiligheid op- en rond het spoor door een goede veiligheidscultuur binnen de sector te bevorderen. Zo heb ik uw Kamer recent geïnformeerd over de resultaten van een uitgevoerde meting door ProRail met betrekking tot de veiligheidscultuur bij opdrachtnemers en de eigen organisatie.¹⁷ Naar aanleiding van de resultaten heeft ProRail een veiligheidsstrategie geformuleerd en wil zij de veiligheidscommunicatie door middel van interne campagne verbeteren. Een sterke veiligheidscultuur is namelijk een randvoorwaarde voor het borgen van de veiligheid, ook ter voorkoming van arbeidsongevallen. Met de implementatie van het Vierde Spoorwegpakket in de nationale wetgeving is onder andere de kwaliteit van het veiligheidsbeheersysteem meer centraal komen te staan en krijgt de veiligheidscultuur van spoorwegondernemingen meer aandacht. In het kader van de modernisering van de Spoorwegwet werk ik aan verdere verankering van de veiligheidscultuur. Per brief van 16 juni 2020 heb ik uw Kamer gemeld dat ook de spoorsector, net zoals in de luchtvaart, naar een «Just Culture» moet gaan streven.¹⁸ Hierin staat het melden van incidenten en ongevallen centraal, waarbij het doel is om van (elkaars) fouten te leren. Met het oog op de modernisering van de spoorwegwet zal de meldplicht voor incidenten en ongevallen verder worden uitgewerkt in lagere wetgeving. Momenteel lopen er oriënterende gesprekken met de spoorsector en ILT om te kijken op wat voor manier deze meldplicht het beste ingevoerd kan worden.

Vitaal spoor

In vervolg op mijn brief van 10 maart jl. over de vitale beoordeling van wegen en spoor, informeer ik uw Kamer hierbij over de voortgang van de vervolgstappen binnen het traject weg- en spoorsector.¹⁹ Afgelopen voorjaar is het proces «vervoer van personen en goederen over de (hoofd)spoorweginfrastructuur» op basis van een onafhankelijk onderzoek aangemerkt als vitaal-B.²⁰ Samen met partijen in de spoorsector wordt momenteel deze vitale status nader vorm gegeven.

Het is hierin van belang om te komen tot een breed gedragen set van criteria voor wanneer een partij moet worden aangemerkt als vitale aanbieder en aanbieder van een essentiële dienst (AED) onder de Wet Beveiliging Netwerk- en Informatiesystemen (Wbni). Met de sector worden daarom gesprekken gevoerd over op welke onderliggende vitale processen en systemen de focus moet komen te liggen bij de invulling van de zorgplicht en de meldplicht uit de Wbni. De aanwijzing van de partijen als vitale aanbieder en AED zal in de loop van volgend jaar plaatsvinden via een Ministerieel Besluit nadat de voorgenomen wijziging van het Besluit Beveiliging Netwerk- en Informatiesystemen (Bbni) inwerking is getreden. Tot slot werk ik met de sector aan de totstandkoming van een zogenaamde roadmap. Deze roadmap bevat de acties die nodig zijn om de cybersecurity, de security en de economische veiligheid van het vitale proces beter te borgen en vast te stellen of aanvullende sectorale regelgeving, maatregelen of plannen nodig zijn.

¹⁷ Kamerstuk 29 984, nr. 904

¹⁸ Kamerstuk 29 893, nr. 245

¹⁹ Kamerstuk 30 281, nr. 108

²⁰ De Minister van IenW heeft in maart het «vervoer van personen en goederen over de (hoofd)spoorweginfrastructuur, het aanbieden van spoorweginfrastructuur (capaciteit) en de bediening van tunnels/bruggen» aangemerkt als Vitaal-B. Vitaal-B betekent economische gevolgen groter dan ca. € 5 mld. en/ of fysieke gevolgen ten aanzien van meer dan ca. 1.000 personen.

Het voorkomen van STS-passages

Hieronder ga ik nader in op de belangrijkste oorzaken van het aantal STS-passages en op de voortgang van de verbetermaatregelen die in gang zijn gezet. De stijging van het aantal rood sein passages (STS-passages) kan ook voor 2019 deels worden toegeschreven aan het niet goed volgen van procedures door treinpersoneel, treindienstleiders en werkvoorbereiders en door veranderingen in de werkprocedures op rangeerterreinen. Daarnaast leidt de verbeterde registratie op rangeerterreinen, net zoals in 2018, ook tot het hogere aantal STS-passages (want eerder werden hier mogelijk enkele STS passages niet geregistreerd). Om het aantal STS-passages, en vooral de risico's hiervan, verder terug te dringen wordt voortdurend gewerkt aan zogenaamde «human factor maatregelen» voor machinisten en treindienstleiders, die de communicatie tussen beide partijen moet verbeteren. Al deze maatregelen worden ondersteund door verbeterde analyses van het rijd- en remgedrag van machinisten op basis van big data en door een nog te ontwikkelen verbeterd botsrisicomodel. Deze data en analyses zorgen ervoor dat de risico's van zogenaamde rood-sein-naderingen en STS-passages steeds beter kunnen worden beoordeeld. Om de oorzaken van de STS-passages verder terug te dringen is ook begonnen met een landelijk programma waarmee alle huidige S(top)-borden vervangen worden door nieuwe, verbeterde types, die beter zichtbaar zijn en door hun unieke nummering ervoor zorgen dat de communicatie tussen machinisten en treindienstleiders wordt verbeterd.

De ILT heeft in haar jaarverslag ook opgemerkt dat de medio 2018 gewijzigde werkwijze op de zogenaamde Niet Centraal Bediende Gebieden (NCBG's) ook zou kunnen leiden tot meer STS-passages. Op deze NCBG's staan zogenaamde S(top)-borden. De machinist moet de trein vóór zo'n S-bord stilzetten en toestemming vragen om verder te rijden. Tot medio 2018 moest deze toestemming komen van de procesleider van dat betreffende NCBG. Vanaf medio 2018 moet deze toestemming komen van de ProRail-treindienstleider op de verkeersleidingspost. Mogelijk dat deze wijziging heeft geleid tot meer STS-passages vanwege de grotere fysieke afstand. Tegelijkertijd bestaat bij de meeste betrokkenen spoorwegorganisaties (onder andere ProRail) ook de indruk dat in de periode voor invoering van de nieuwe werkwijze in werkelijkheid meer STS-passages plaatsvonden dan werden gerapporteerd. Nu de treindienstleiding van ProRail dit uitvoert, lijkt er sprake van een betere registratie dan voorheen. Samen met ProRail wordt dit signaal van ILT nauwlettend gemonitord en waar nodig zullen in overleg met betrokken partijen aanvullende maatregelen worden getroffen.

Een andere verbetermaatregel is de verzwaring van het zogenaamde remcriterium.²¹ Zoals in de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020–2025 is aangegeven zal NS eind 2021 deze verzwaring van het remcriterium in alle VIRM-treinen gerealiseerd hebben en daarna in alle ICM- en DDZ-treinen. Ik heb bij NS aangegeven dat ik er veel waarde aan hecht dat de realisatie hiervan in de ICM- en DDZ-treinen eind 2022 is afgerond. Inmiddels heeft NS laten weten dat deze verzwaring ook in alle SLT-treinen zal worden gerealiseerd. Verder wordt nog dit jaar de aanleg van de laatste tranche

²¹ Het verzwaaarde remcriterium dwingt de machinist om sterker te remmen, waardoor de kans op een STS-passage kleiner wordt en, als deze toch plaatsvindt, het risico daarvan kleiner is. Bovendien wordt hierdoor ook bij andere situaties dan een stoptonend sein de kans kleiner dat een trein te hard rijdt, bijvoorbeeld als over een wissel wordt gereden.

ATB-Vv-installaties²² afgerond. Het betreft hier seinen bij beweegbare bruggen en op routes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Tot slot, conform de toezegging aan uw Kamer in het Algemeen Overleg van 4 maart jl. heb ik de bredere toepassing van het ORBIT²³-systeem onder de aandacht gebracht van andere spoorwegondernemingen dan NS.²⁴ Omdat het niet mogelijk is andere spoorwegondernemingen dan NS te verplichten om ORBIT te installeren is het hun eigen afweging of zij hiertoe overgaan. Ik heb wel begrepen dat enkele vervoerders interesse hebben in dit systeem, maar nog vragen hebben ten aanzien van de effectiviteit van dit systeem. NS heeft contact hierover met de vervoerders en aangegeven begin 2021 met een evaluatie van de effectiviteit te komen. Over de inbouw van ORBIT in het FLIRT- en SNG-materieel heeft NS mij onlangs geïnformeerd dat er mede vanwege COVID-19 vertraging is opgetreden. Ik heb NS gevraagd mij zo snel mogelijk te informeren over de nieuwe planning.

Voortgang concessiewisselingen

Eerder heb ik uw Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van een rapport²⁵ van de ILT over de veiligheidsrisico's (waaronder STS-passages) bij concessiewisselingen tussen verschillende vervoerders. Deze uitkomsten zijn vervolgens besproken met de sector.²⁶ In september jl. zijn in een bijeenkomst met de concessie-verlenende provincies en vervoerders verschillende verbetermogelijkheden benoemd om de juiste randvoorwaarden te kunnen scheppen rond concessiewisselingen. Veiligheid moet immers overal en altijd voorop staan. Onderwerp van gesprek is ook of deze voorwaarden vervolgens moeten worden vastgelegd in wet- en regelgeving of in de concessies zelf. Tevens is gesproken over samenwerking tussen vervoerders om de overgang van concessies zorgvuldig te laten verlopen en aanvullende mogelijkheden om personeel tijdig op te leiden. Deze mogelijkheden zullen de komende periode verder uitgewerkt worden en begin 2021 met betrokken partijen worden besproken.

Registratie van gevaarlijke stoffen

Door middel van het Wagen Lading Informatie Systeem (WLIS) kan ProRail informatie van spoorgoederenvervoerders opslaan over op welke sporen zich gevaarlijke stoffen bevinden. De ILT concludeert in haar jaarverslag 2019 dat op 38 van de 119 onderzochte sporen de informatie niet bleek te kloppen. Dat is te hoog en daarom ben ik met ProRail en goederenvervoerders in gesprek om de registratie van gevaarlijke stoffen te verbeteren, bijvoorbeeld door het installeren van camera's en smart sensing op de emplacementen. ProRail werkt in afstemming met de vervoerders aan de ontwikkeling van een nieuw informatiesysteem voor gevaarlijke stoffen, zodat de informatie vanuit de camera's en smart sensing ingelezen kan worden. ProRail geeft aan dat de resultaten van de diverse pilots op de rangeerterreinen Kijfhoek en Botlek het vertrouwen geven dat met de inzet van deze technieken de kwaliteits-sprong kan worden gemaakt die nodig is. Op dit moment ben ik met ProRail in overleg over het verder uitrollen van deze techniek en verwacht

²² Dit is een toevoeging aan het treinbeveiligingssysteem ATB-EG (Automatische TreinBeïnvloeding Eerste Generatie) in zowel het spoor als de trein, die ervoor zorgt dat de kans op een STS-passage kleiner wordt en, als deze toch plaatsvindt, het veiligheidsrisico daarvan lager is.

²³ Dit systeem waarschuwt de machinist als hij te snel naar een rood sein toe rijdt. Door deze waarschuwing moet de kans op een STS-passage kleiner worden en, als deze toch plaatsvindt, het veiligheidsrisico daarvan kleiner worden.

²⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 892

²⁵ «De lessen van concessiewisselingen», bijlage bij Kamerstuk 29 893, nr. 224

²⁶ Kamerstuk 29 893, nr. 239

ik u in het voorjaar 2021 nader te kunnen informeren over de planning. Overigens is het primair de verantwoordelijkheid van de goederenvervoerder om de informatie juist in te vullen in WLIS, maar dat neemt niet weg dat ProRail zich inspant om bijvoorbeeld via controles ervoor te zorgen dat de registratie ook daadwerkelijk op orde is.

Basisnet

In het kader van het programma Robuust Basisnet zijn afgelopen zomer diverse gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers van decentrale overheden en het bedrijfsleven. Dit heeft geleid tot een groot aantal vragen over mogelijke verbeteringen van het huidige basisnet Spoor en daarnaast zijn suggesties aangereikt voor het versterken van het Basisnet tot een Robuust Basisnet Spoor. Hierover heb ik u per brief geïnformeerd.²⁷ De komende periode ga ik met deze partijen bezig met de vragen die op korte termijn kunnen worden opgepakt. Dat betekent dat de nieuwe vervoersprognoses niet meer dit jaar worden opgeleverd. Zodra de impact van de nieuwe prognoses voor vervoersbewegingen en bouwplannen langs het spoor op de risicoplafonds bekend is, kan ik de uitgangspunten voor een robuust basisnet nader uit te werken. Ik zal uw Kamer hierover komend voorjaar 2021 nader informeren.

Suicide (preventie)

In 2019 vonden er 194 suicides op het spoor plaats. Dit aantal is gelijk aan het aantal van 2018 en ten opzichte van 2017 met circa 10% afgenomen. Hiermee is de ingezette afname sinds 2015 op het spoor constant. Dit past bij het landelijk beeld waar in 2018 een afname van 5% is (1.917 in 2017 naar 1.829 in 2018 en 2019). Onder regie van het Ministerie van VWS wordt gewerkt aan een verdere afname van het aantal suicides. Voor het spoor is in 2017 het programma «Suicidepreventie, afhandeling en nazorg op het spoor 2017–2021» van ProRail vastgesteld. Op basis van een evaluatie van het lopende programma zal in de loop van 2021 door ProRail een voorstel tot vervolgaanpak worden gedaan.

Tot slot

In Nederland willen we het hoogste niveau van veiligheid nastreven en behouden. Dat de spoorveiligheid in Nederland tot de Europese top behoort is te danken aan alle betrokken partijen waaronder ProRail, de spoorgoederensector, NS en de ILT. Door een goed samenspel van beleid, toezicht en uitvoering moeten we ervoor zorgen alert te blijven en te komen tot de juiste (veiligheids)maatregelen om niet alleen nu, maar ook in de toekomst, de veiligheid op het spoor in Nederland continu te blijven verbeteren.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-Van der Meer

²⁷ Kamerstuk 30 373, nr. 21